



100 Jahre Omnibusse in Aachen

Die Geschichte eines Verkehrsmittels mit Zukunft



1914



1952

100 Jahre Omnibusse in Aachen

Die Geschichte eines Verkehrsmittels mit Zukunft



1987



2014

Inhalt

<i>Die Anfänge der ASEAG</i>	S. 6	<i>Neue Linien, neue Busse</i>	S. 24
<i>100 Jahre Omnibusse in Aachen</i>	S. 8	<i>Grenzüberschreitender Verkehr</i>	S. 30
<i>Die erste Buslinie</i>	S. 10	<i>Der Standard-Linienbus</i>	S. 32
<i>Der zweite Versuch</i>	S. 12	<i>Einstellung der Straßenbahn</i>	S. 36
<i>Der Obus</i>	S. 16	<i>Nächster Halt: Zukunft</i>	S. 39
<i>Rasante Währungsreform</i>	S. 22		





Streckeneröffnung Theater-Beverau 01.04.1949

Die Anfänge der ASEAG

Das Kapitel Mobilität wurde in der Kaiserstadt schon im Jahr 1880 aufgeschlagen: Die Gründung der Aachener und Burtscheider Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft war die Grundsteinlegung für den öffentlichen Nahverkehr in Aachen.

Bereits 1881 waren 14 Strecken im Stadt- und Kreisgebiet erschlossen. Hierfür taten 170 Pferde ihren Dienst, die pro Jahr 42.467 Rationen zu je 16 Pfund Hafer, 7 Pfund Heu und 7 Pfund Häcksel benötigten.

In erster Linie die hohen Betriebskosten und die schwierigen topographischen Verhältnisse in Aachen mit seinen vielen kleinen Steigungen waren dafür verantwortlich, dass schon 1895 der Übergang zum elektrischen Betrieb erfolgte. Das war zum damaligen Zeitpunkt eine kleine Revolution. Im Zuge der Umstellung kam es zu einer Namensänderung der Gesellschaft. Aus der Aachener und Burtscheider Pferde-Eisenbahn-

Gesellschaft wurde die Aachener Kleinbahn-Gesellschaft (AKG), im Volksmund einfach nur „Die Kleinbahn“ genannt.

Innerhalb eines Jahres wurde beinahe das gesamte Streckennetz von damals 23,5 Kilometern Länge auf elektrischen Betrieb umgestellt. 34 elektrische Triebwagen mit je 14 Sitz- und zwölf Stehplätzen waren im Einsatz. Das Streckennetz führte schon damals in das niederländische Grenzstädtchen Vaals. 1910 stand das Aachener Netz unter den 237 deutschen Straßenbahnbetreibern in puncto Netzlänge an vierter Stelle (174,5 km) und nach der Zahl der beförderten Personen hinter der Reichshauptstadt Berlin an zweiter Stelle.

1880

Gründung
der Aachener und Burtscheider
Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft

100 Jahre Omnibusse in Aachen

Zeitgemäß, zeitlos und immer seiner Zeit voraus: Vor 100 Jahren kam der Linienbusverkehr in Aachen ins Rollen

Zwei Weltkriege bedeuteten für den Linienbusverkehr in Aachen zwei Neuanfänge. Zudem erlebte er viele Regierungswechsel mit, eine Vielzahl technischer Neuerungen und überstand wechselnde Moden. Eines jedoch ist durch die Jahrzehnte hinweg gleich geblieben: der Wunsch der Menschen, mobil in Aachen und der Region zu sein. Der Bus als öffentliches Verkehrsmittel ist dafür prädestiniert. Zeitlos, flexibel und in Sachen Technik immer ein bisschen seiner Zeit voraus. In Aachen dauert seine Erfolgsgeschichte nun schon ein Jahrhundert an – und die kann sich wahrlich sehen lassen, auch wenn die Anfänge zunächst recht bescheiden waren und mit der heutigen Infrastruktur nicht vergleichbar sind.

Unmittelbar mit diesem Erfolg verknüpft ist die ASEAG, die maßgeblich zum Ausbau des Busverkehrs in Aachen beigetragen hat. Schon der Name, der sich hinter diesen fünf Buchstaben verbirgt, ist bedeutsam: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft. In Aachen kennt die markanten roten ASEAG-Busse jedes Kind, sie gehören einfach ins Stadtbild wie der historische Dom und das geschichtsträchtige Rathaus. In Aachen sagt man nicht „Ich fahre mit dem Bus“, sondern „Ich fahre mit der ASEAG“. Keine Frage – die sogenannte rote Flotte ist Teil von Aachen und dahinter verbirgt sich eine spannende Geschichte mit vielen Auf- und Abs.

Pferde-Eisenbahn



1880

Straßenbahn „Die Kleinbahn“



1895

Anderthalbdecker



Mitte 50er

Doppelgelenkbus



2006



Einer der ersten Büssing-Unterflur-Trambusse 1952 auf dem Katschhof

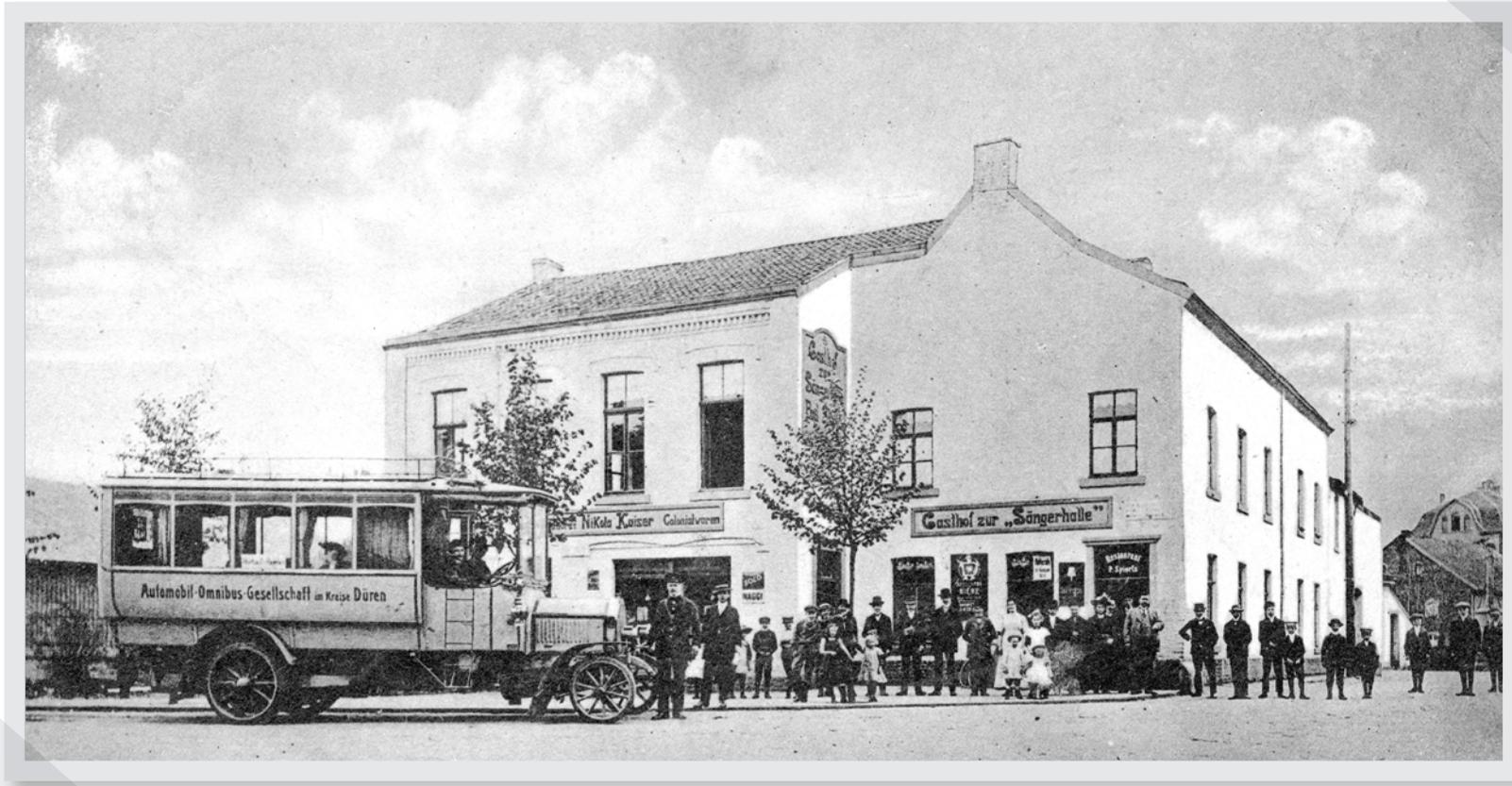
Übergang
zum elektrischen Betrieb, „Die Kleinbahn“

1895

Zweitgrößte Zahl
beförderter Personen
in Deutschland

1910

Viertgrößte Netzlänge
deutscher Straßenbahnbetreiber



Einer der ersten Omnibusse 1914 in Horbach

Die erste Buslinie

Obwohl die Straßenbahn in der Kaiserstadt eine beeindruckende Karriere hinlegte, wurde am 18. Januar 1914 mit viel Pioniergeist die erste Buslinie ins Leben gerufen. Aachen nahm damit in Deutschland eine Vorreiterrolle ein, denn nur wenige Betreiber des Personennahverkehrs setzten auf das noch junge Transportmittel „Omnibus“.

Die Pioniertat hatte vor allem mit Geld zu tun. So handelte es sich bei der ersten Buslinie, die eingerichtet wurde, um eine grenzüberschreitende Verbindung nach Heerlen. Weil der AKG die Weiter-

führung dieser Linie auf der Schiene nämlich nicht profitabel genug erschien, entschied man sich für das geringere finanzielle Risiko einer Buslinie, die man bei ausbleibendem Erfolg auch ohne große Verluste wieder aus dem Verkehr hätte ziehen können.

Eine Sorge, die nicht ganz unbegründet war, doch dazu später mehr. Denn die Verbindung wurde zunächst hervorragend angenommen. Drei Busse führten täglich zwölf Fahrten durch. Eine knappe Stunde dauerte die Reise mit den Schnauferl-Modellen, die die Aachener Motorenfabrik Fritz Scheibler (später Mannesmann-Mulag) lieferte. Das ging auch deshalb so schnell, weil die Zollformalitäten im damaligen Grenzverkehr ganz unbürokratisch im fahrenden Bus abgewickelt wurden. Auf diese Weise wurde für 95 Pfennige der Traum von der „Reise ins Ausland“ Realität. Die erste grenzüberschrei-

tende Linie in der ganzen Umgebung lief wie geschmiert.

Und doch musste die beliebte Verbindung noch im selben Jahr wieder eingestellt werden: Der Erste Weltkrieg legte sich bleiern über Europa und die Grenzen wurden geschlossen. Busse und ihre Lenker wurden anderswo gebraucht, ab sofort übernahm das Militär das Kommando über Flotte und Fahrer. Und es sollte noch gut ein Jahrzehnt dauern, bis der Busverkehr in Aachen wieder an Bedeutung gewann, denn bis Mitte der 1920er-Jahre fuhren in der Kaiserstadt ausschließlich Straßenbahnen. Die Anzahl der Schienenfahrzeuge stieg auf stolze 209 Triebwagen. Im Jahre 1922 wurden damit 23,5 Millionen Fahrgäste befördert. Die Tram beherrschte das Stadtbild.

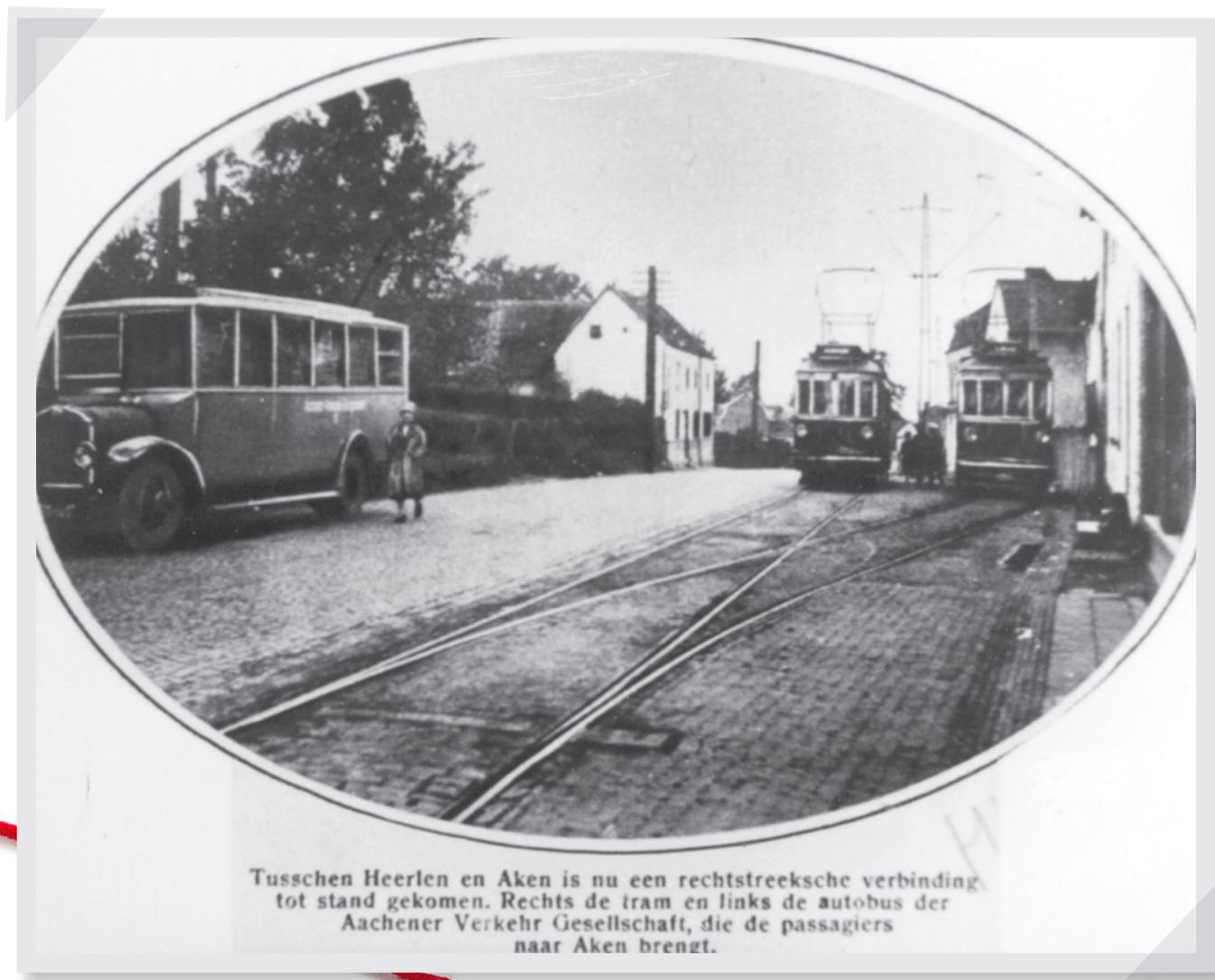
Fahrplan des Kleinbahn- und Autobusverkehrs Aachen—Horbach—Heerlen.															
Bis auf weiteres wegen des Krieges eingestellt.												Bis auf weiteres wegen des Krieges eingestellt.			
Aachen ab	947	1202	302	602	902	1202	Deutsche	Heerlen B ab	820	1035	135	435	742	1000	Holl. Zeit
Horbach c	1014	1228	327	627	926	1226	Zeit	Horbach c	937	1152	252	552	855	1113	Deutsche
Heerlen B an	1008	1222	321	620	918	1217	Holl. Zeit.	Aachen an	1010	1225	325	625	925	1140	Zeit
Anm. Die holländische Zeit liegt 40 Min. früher als die deutsche Zeit. Der Fahrpreis Aachen-Heerlen beträgt 95 Pfg. Letzte Fahrt nach Heerlen Mk. 1,20.															
Fahrplan der Rheln. Elektr.- u. Kleinb.-A.-G. siehe folg. Seite															

Ausschnitt aus dem Sommerfahrplan 1915

Die erste Buslinie
wird eröffnet.

1914

Im selben Jahr
wird die Linie wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges wieder eingestellt.



Grenzüberschreitender Verkehr:
eine Aufnahme aus dem Jahr 1927 in Kerkrade

Die Aachener Verkehrsgesellschaft
wird gegründet. Im Folgejahr werden
verschiedene Buslinien eingerichtet.

1925

Der zweite Versuch

1925 war es dann so weit: Ein zweiter Versuch in puncto Omnibusverkehr stand an und im Aachener Umland wurden erstmals wieder fahrplanmäßig Busse eingesetzt.

Maßgeblich daran beteiligt war die frisch gegründete Aachener Verkehrsgesellschaft, ein unter Beteiligung der Städte Aachen, Eschweiler, Stolberg und Würselen, des Kreises Düren und einiger Wirtschaftsverbände firmierendes Unternehmen, dessen Betriebsführung die Aachener Kleinbahn-Gesellschaft übernahm.

Dieser Zusammenschluss ermöglichte es, dass in den Folgejahren verschiedene Buslinien eingerichtet wurden, unter anderem von Aachen nach Baesweiler (bis 1930) und von Aachen nach Stolberg (bis 1928). Eine Kurzstreckenlinie innerhalb Aachens wurde jedoch nach kurzer

Zeit wieder ad acta gelegt. Die Konkurrenz der Straßenbahnen war noch zu stark. Obwohl 1928 noch 282.000 Menschen befördert wurden, unterlagen die Busse der Aachener Verkehrsgesellschaft im Wettbewerb mit der Schiene. Ende der 1920er-Jahre sind von den acht vorhandenen Bussen, einem Benz, drei DAAG und vier Mannesmann-Mulag, sieben verkauft worden.

Nur ein Allwetterwagen, wegen des großen Faltschiebedachs auch „Sonnenanbeter“ genannt, wurde noch einige Zeit im Ausflugsverkehr inklusive Cabrio-Feeling eingesetzt. Im Jahr 1937 löste sich die Aachener Verkehrsgesellschaft auf.

1937

Auflösung
der Aachener
Verkehrsgesellschaft.

Die ASEAG
geht aus der Fusion zwischen der Aachener Kleinbahn-Gesellschaft und der Rheinischen Elektrizitäts- und Kleinbahn AG aus Kohlscheid hervor.

1942



Ein Teil des Fuhrparks 1925



Für Sonnenanbeter: der Allwetterwagen von 1926

An Bedeutung gewann der Busverkehr erst wieder gegen Ende des Zweiten Weltkriegs, und zwar zunächst als Schienenersatzverkehr. Bereits am 30. Juni 1942 fusionierten die beiden Aachener Straßenbahngesellschaften „Aachener Kleinbahn-Gesellschaft“ und „Rheinische Elektrizitäts- und Kleinbahn AG“ aus Kohlscheid.

Unter dem neuen Namen ASEAG wurde somit im Sommer 1942 mit einem einheitlichen Fuhrpark und einer systematischen Nummerierung der Fahrzeuge eine neue Bus-Ära in Aachen begründet.

Schon kurz zuvor, im April 1942, hatten die Bauarbeiten zu einem neuen Projekt begonnen: die Obus-Fernlinie 31 von Aachen über Würselen und Alsdorf bis nach Baesweiler. Damit entstand eine elektrische, oberleitungsgespeiste Omnibuslinie, kurz Obuslinie genannt, deren erster

Bauabschnitt zwischen Alsdorf und Baesweiler schon im Jahr 1943 befahren werden konnte. Zur gleichen Zeit jedoch wurde das junge Unternehmen ASEAG auf eine harte Probe gestellt. Die schweren Luftangriffe auf Aachen, insbesondere am 14. Juli 1943, hinterließen enorme Zerstörungen. Viele Menschen verloren ihr Leben oder wurden zum Teil schwer verletzt. Das Straßennetz der Aachener Innenstadt war durch die Bombenangriffe fast völlig zerstört worden, so dass man auf die gleislose Beförderung durch Linienomnibusse angewiesen war. Eine wahre Herausforderung: Denn auch 16 Fahrzeuge der ASEAG wurden vollständig zerstört. Neben drei eigenen Bussen, die wegen Mangels an Kraftstoff mit Holzvergasern betrieben wurden, kamen zeitweise bis zu 25 Busse benachbarter Verkehrsbetriebe zum Einsatz. Nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges stand nur noch ein einziger betriebsfähiger Bus zur Verfügung, ein österreichischer Gräf & Stift von 1942, ein weiterer Bus wurde angemietet und die vorhandenen Reste eines Henschel-Busses von 1930 wurden wieder zusammengebaut.



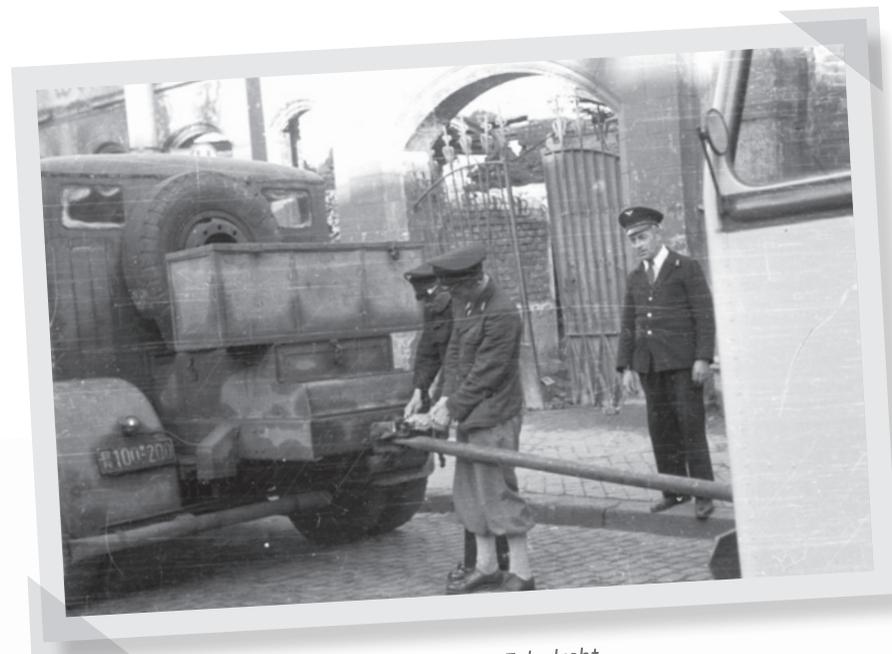
Ein Ford-Omnibus am 23. März 1949 in Würselen

Der Obus

Von einer stabilen Infrastruktur konnte nicht die Rede sein, verschiedene Notlösungen und eine Menge Improvisationstalent standen auf der Tagesordnung, denn immer wieder kam es zu Betriebsunterbrechungen, weil Reifen, Kraftstoff und Ersatzteile kaum zu beschaffen waren.

Trotz der Kriegsumstände gelang es im Januar 1944, die Obuslinie 31 nun in ihrer kompletten Länge von Aachen bis nach Baesweiler in Betrieb zu nehmen. Mit ihren knapp 20 Kilometern war sie zum damaligen Zeitpunkt die längste Obusstrecke Deutschlands. Sie war doppelspurig angelegt und zudem mit zwei Wendeschleifen an den Endpunkten sowie zwei weiteren in Alsdorf und Würselen versehen. Lange lief der Betrieb aber nicht, denn schon im September desselben Jahres musste der Linienverkehr wieder eingestellt werden, nachdem kriegsbedingt große Abschnitte der Fahrleitung zerschossen worden waren und demontiert werden mussten. Bei Kriegsende erinnerten lediglich die teilweise verbauten Betonpfeiler an diese Obuslinie, die Holzmasten wurden als Brennholz verwendet.

Erst im August 1948 begann der Wiederaufbau der Strecke. Vier Monate später konnte zwischen Alsdorf und Baesweiler der Betrieb wieder aufgenommen werden. Es dauerte bis zum Juni 1949, ehe mit der Fertigstellung der Endschleife am Kaiserplatz die komplette Streckenlänge wieder erreicht und der Betrieb, nun als Linie 51, wieder vollständig aufgenommen werden konnte.



Für jeden Meter, den die Obusse nicht unter Fahrdrabt zurücklegen konnten, brauchten sie Schlepphilfe

Die Obuslinie 31
wird in ihrer kompletten Länge von Aachen bis Baesweiler in Betrieb genommen.

1944

Im September
desselben Jahres muss der Betrieb auf Grund von Kriegsschäden wieder eingestellt werden.



Auch dieser alte Henschel-Bus diente zum Schleppen der Obusse vom und zum Betriebshof. Die Aufnahme zeigt das Gespann 1949 in Würselen

Wiederaufbau
der Strecke

1948



Schleife Turnierplatz

Ein erster Versuch – die Leistungsfähigkeit des Obuseinsatzes im Massenverkehr wird beim Reitturnier 1949 in Aachen unter Beweis gestellt.

Besonders hervorzuheben ist an dieser Stelle die Wendeschleife am Turnierplatz in der Aachener Soers. Während des alljährlichen Aachener Reitturniers, des CHIO, bewährte sie sich als wichtige Haltestelle für die unzähligen Besucher, die so per Pendelverkehr im Zweiminuten-Takt zwischen Kaiserplatz und Turnierplatz chauffiert werden konnten. Eine enorme Leistung, denn schon im Jahr 1949 erfreute sich das Turnier großer Beliebtheit und man erwartete 40.000 Besucher pro Tag. Um diesem Andrang gerecht zu werden, mussten kurzfristig Fahrzeuge aus anderen Städten geliehen werden. Der damalige Direktor Peter Schings wies in der Zeitschrift „Verkehr und Technik“ (Heft 10/1949) auf die große logistische Herausforderung hin: „Es bestanden natürlich berechnete Zweifel, ob

eine solche dichte Wagenfolge auf der Turnierplatzschleife mit ihren begrenzten Ausmaßen überhaupt möglich wäre. Außerdem war festzustellen, ob eine Obusfahrleitung in der Lage ist, so viel Energie zu transportieren, daß eine Wagenfolge von zwei Minuten über mehrere Stunden am Tage durchgehalten werden kann. Es galt hier also, einen Versuch anzustellen, bei dem der Obuseinsatz im Massenverkehr seine Leistungsfähigkeit beweisen kann.“ Dieser mutige Versuch wurde belohnt. Trotz notorisch überfüllter Wagen und einer Abfertigung von maximal 78 Fahrzeugen (Obus und Omnibus zusammengerechnet) pro Stunde in der Soers mit bis zu je 100 Fahrgästen kam es zu keinerlei Störungen.

1949

Erste logistische Herausforderung

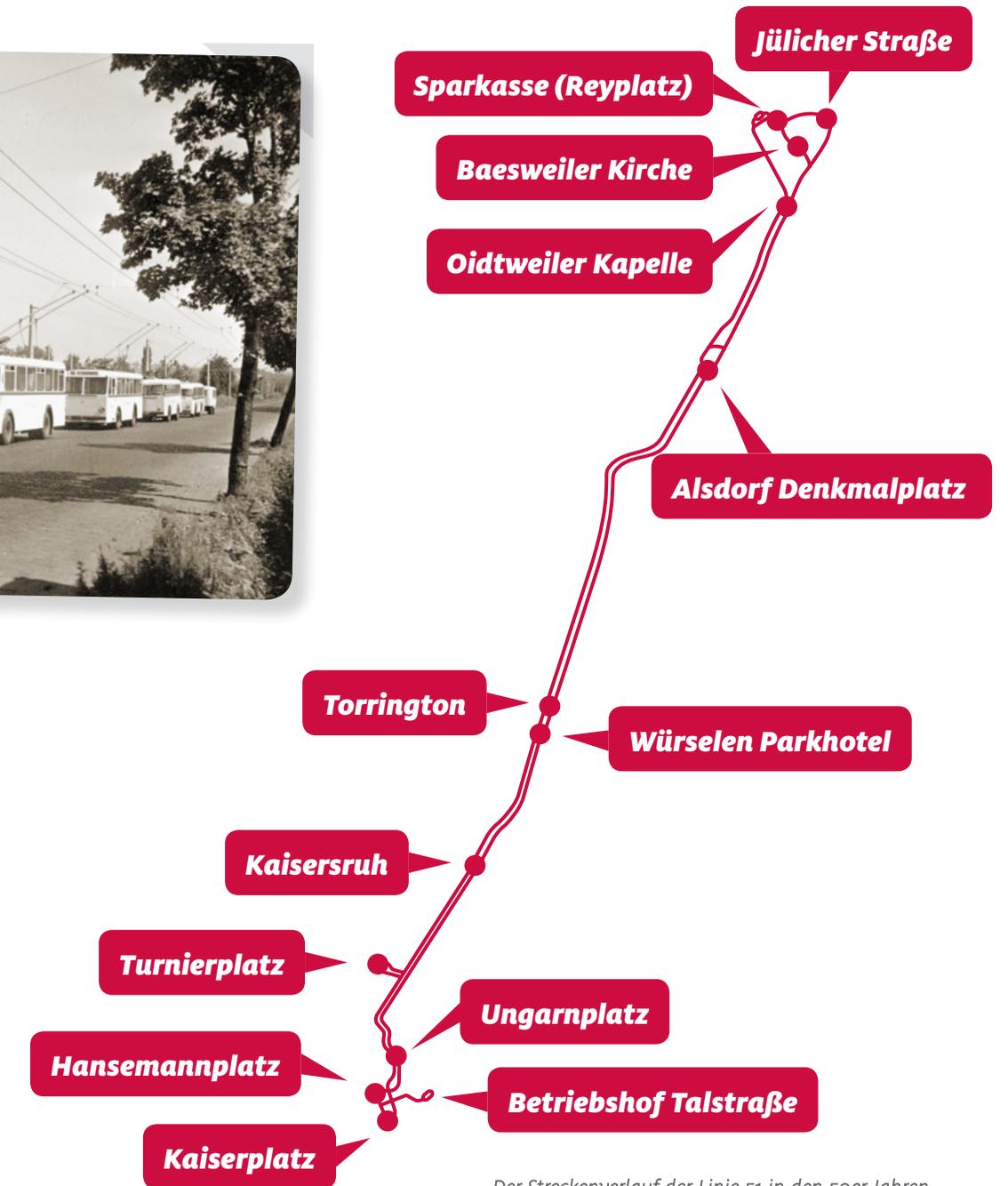
während des CHIO mit geschätzten 40.000 Besuchern pro Tag



Andrang auf die Pendelbusse am Aachener Kaiserplatz, Aufnahme ca. 1950



Neu gelieferte Henschel/Wegmann-Obusse präsentieren sich 1949 auf der Krefelder Straße



Der Streckenverlauf der Linie 51 in den 50er-Jahren

Rasante Währungsreform

Einen wichtigen Wendepunkt nach den schwierigen, ersten Nachkriegsjahren markierte die Währungsreform im Juni 1948. Nun konnten die Weichen in Richtung Zukunft gestellt werden, was nicht nur an der Obuslinie nach Baesweiler zu erkennen war: Das Aachener Straßenbahnnetz wurde wiederhergestellt und der Busfuhrpark erhielt mit den ersten Neufahrzeugen nach Kriegsende eine Frischzellenkur. Den Anfang machte ein Büssing 5000 T, dem weitere Wagen dieses modernen Frontlenker-Trambustyps folgen sollten. Zwar wurden in der Folge auch Fahrzeuge anderer Hersteller wie Ford, Opel und Krauss-Maffei angeschafft, doch waren es die Braunschweiger Büssing-Werke, die sich schließlich über mehrere Jahrzehnte als Hauptlieferant der Aachener etablieren sollten. Doch nicht nur beim Fuhrpark kam es zu einem sprunghaften Anstieg nach der Währungsreform, auch das Liniennetz innerhalb Aachens wuchs rasant. Hervorzuheben ist insbesondere die erste durch-

gängige Stadtlinie, die „33“, die 1949 eingerichtet wurde und Fahrgäste von der Beverau bis zur Hörn kutscherte. Im selben Jahr setzte die ASEAG zudem verstärkt Omnibusse ein, um die Straßenbahnlinien während der Verkehrsspitzen zu entlasten.

Nach Wiederaufnahme des Obus-Liniennetzes von Aachen nach Baesweiler bewährte sich diese Strecke in den folgenden 25 Jahren mit beachtlichen Fahrgastzahlen. Alleine im Jahr 1961 konnte die Linie 51 eine bemerkenswerte Bilanz von rund 1,36 Millionen Wagen-Kilometern vorlegen. Jeder der Obusse, die zum Einsatz kamen, legte dabei im Schnitt 207 Kilometer am Tag zurück. Die Linie wurde damit zum unverzichtbaren Transportmittel, nicht nur für die Bergleute, die von ihren Wohnorten z. B. zu den Zechen Anna in Alsdorf und Carl-Alexander in Baesweiler pendeln konnten, sondern auch für Schulkinder und Hausfrauen, die in Aachen Besorgungen machen mussten. Ihren Spitznamen „Schogetten-

Express“ hatte die Linie 51 aber den vielen Frauen zu verdanken, die damit zur Arbeit beim Schokoladen-Hersteller Trumpf fuhren.

Keine Frage: Der Erfolg des Busverkehrs war ungebrochen. Am Ende des Jahres 1949 verfügte die ASEAG über 16 eigene und fünf angemietete Busse. Und weil das Streckennetz stetig ausgebaut wurde, ging es weiter auf Einkaufstour. Im September 1950 sind mit den Büssing 6000 T die ersten, für damalige Verhältnisse hochmodernen Busse mit Unterflurbauweise beschafft worden, bei denen der Motor unter dem Wagenboden platziert war und somit mehr Nutzfläche im Wageninnenraum zur Verfügung stand. Formschön waren die Busse mit Werksaufbauten der Firma Büssing und Aufbauten der Firma Ludewig versehen, womit endgültig die Ära der eher primitiven Nachkriegsfahrzeuge beendet wurde. Das von ASEAG-Bussen befahrene Streckennetz hatte mittlerweile eine Gesamtlänge von 103,3 Kilometern, pro Monat legten alle einge-



Aufnahme 1949,
Büssing 5000 T

setzten Busse insgesamt 60.000 Kilometer zurück. Und es kamen immer neue Strecken hinzu. Neben einer Schnellverbindung von Aachen nach Stolberg aktivierte die ASEAG im November 1951 auch wieder die Verbindung zwischen Aachen, Heerlen und Kerkrade gemeinsam mit der niederländischen LTM. Es war ihre erste grenzüberschreitende Buslinie nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges.



Aufnahme 1953,
Büssing 6000 T / Aufbau Emmelmann



Aufnahme 1954,
Büssing 6000 T

1949

Das Liniennetz wächst;

außerdem setzt die ASEAG verstärkt Omnibusse ein, um die Straßenbahnlinien während der Verkehrsspitzen zu entlasten.

Neue Linien, neue Busse

Waren die Buslinien zunächst nur als Ergänzung der Straßenbahn gedacht, so übernahmen sie im Laufe der Zeit in zunehmendem Maße deren Einsatzgebiete.

Um der steigenden Anzahl der Linien sowie den gehobenen Ansprüchen der Fahrgäste gerecht zu werden, wurde auch der Fuhrpark vergrößert und modernisiert. Damit der Betrieb störungsfrei laufen konnte, verschwand ab Mitte der 1950er-Jahre die bunt zusammengewürfelte Flotte der Nachkriegs-Behelfsbusse, während beinahe monatlich neue Fahrzeuge in Aachen eintrafen. Obusse wurden dabei vor allem von Henschel geliefert, wogegen bei den konventionellen Bussen die Braunschweiger Büssing-Werke das Zepter weiter fest in der Hand hielten. Ihre markante „Chromspinne“ an der Front entwickelte sich schnell zum Markenzeichen der „neuen“ Aachener Flotte.

Nur selten schafften es andere Hersteller, ihre Fahrzeuge in Aachen zu platzieren. Das vorerst letzte war ein Opel Blitz, der betriebsintern liebevoll „Micky Maus“ genannt wurde, aber nur von 1951 bis 1956 Fahrgäste beförderte. Die Büssing-Dominanz setzte sich fort mit

einem Anderthalbdecker vom Typ 6500 T mit Aufbau der Firma Ludwig, die ebenso einen Anderthalbdecker-Obus vom Typ Henschel lieferte.

Wegen ihrer Form wurden die charakteristischen Anderthalbdecker im Volksmund auch „Rucksack“ oder „Buckel“ genannt.



Diesel- und Obus-Anderthalbdecker mit Ludwig-Aufbauten und Fahrgestellen von Büssing (links) und Henschel (rechts)



Opel Blitz, Aufnahme 1951, Aachen Markt

50er

Die bunt zusammengewürfelte Flotte aus der Nachkriegszeit verschwindet nach und nach und wird durch einheitliche Obusse der Marke Henschel ersetzt.

Der innovative Henschel-Obus, mit dem in erster Linie die Fahrgastkapazität erhöht werden sollte, wurde auch in der Aachener Volkszeitung in ihrer Ausgabe vom 16. Februar 1957 in höchsten Tönen gelobt: „Gestern stieg Rucksacks Jungfernfahrt. Auf der Strecke von Aachen nach Alsdorf, die wir mit ihm durchfuhren, blieben die Leute stehen und staunten. Mit Recht, denn diesen ‚Rucksack‘ gibt es bisher auf der Welt nur zweimal. Einmal bei uns und einmal in Wuppertal. Das neue, moderne und sehr zweckmäßige Verkehrsmittel hat eine Reihe von Vorzügen. Es kann mit 135 Plätzen 27 Personen mehr befördern als ein Obus mit Anhänger, braucht dabei allerdings anstatt drei nur zwei Mann Personal. Die drei Achsen verbürgen dem Fahrgast ein angenehmes Reisen mit einem äußersten Minimum von Erschütterungen. Schließlich kann sich der neue Obus mit einer Länge von nur

zwölf Metern (gegenüber 20 Metern des Obusses mit Anhänger) wesentlich geschickter im Verkehr bewegen.“

Im Laufe der Jahre beschaffte die ASEAG mehrere dieselangetriebene Anderthalbdecker. Ende 1958 kamen neben Büssing auch zwei andere Hersteller zum Zuge: Acht Henschel-Busse, ausgestattet mit Luftfederung und selbsttragenden Karosserien in Aluminium-Halbschalenbauweise, was sie damals zu den modernsten Fahrzeugen auf dem Markt machte, sowie zehn Käßbohrer-Busse mit selbsttragenden Aluminiumaufbauten und Unterflurmotoren der Firma Henschel. Mit ihrem tief liegenden Fahrgestell kann man sie ohne Weiteres als Vorläufer der heutigen Niederflerbusse bezeichnen.

Ein absolutes Einzelstück im Aachener Busverkehr war aus einer Lieferung für Berlin abgezweigt worden und kam als Vorführwagen für den

Benelux-Raum nach Aachen: Ein Doppeldecker vom Typ D2U, aufgebaut von Orenstein & Koppel auf Basis eines Büssing 6500 T. Außer in Berlin gab es diese Busse nur in Mönchengladbach, Stuttgart und Lübeck. In Aachen bediente er die Fernlinie 52 nach Eschweiler.

Durchsetzen konnte sich der Doppeldecker allerdings nicht. Auf den Linien 4 und 21 dominierten weiterhin die Anderthalbdecker – die ASEAG gehörte sogar zu den Pionieren, was den Einsatz dieser Fahrzeuge im Liniendienst angeht. Erst als Mitte der 1970er-Jahre Gelenkbusse mit ähnlicher Fahrgastkapazität in ausreichender Zahl zur Verfügung standen, wurden die charakteristischen Anderthalbdecker ausgemustert und verschwanden nach und nach aus dem Stadtbild.

Standard-Gelenkdieselbusse lösen die Anderthalbdecker der 50er-Jahre ab.

70er

Streckenlänge 1965
375 km

Streckenlänge heute
1.250 km



Henschel 160 USL, Werksfoto



Büssing-Generationenaufstellung auf dem ASEAG-Betriebshof Talstraße: links ein BS 110 V von 1972, in der Mitte ein 6500 T mit Ludewig-Aufbau von 1954 und rechts ein 11R U7H von 1959



Ein Doppeldecker Typ D2U am Kaiserplatz 1955



Ein Käbbohrer Setra ST 110 am Aachener Ponttor 1964



Büssing Senator 13, die moderne Busflotte der 60er Jahre im Betriebshof Talstraße

Grenzüberschreitender Verkehr

Drei grenzüberschreitende Buslinien sind seit Jahrzehnten fester Bestandteil des Aachener Verkehrsnetzes. Zwei Linien verbinden die Kaiserstadt mit Nachbargemeinden in Belgien, eine verkehrt zwischen Aachen und den Niederlanden.

Linie 24: Aachen – Kelmis (B)

Es war schon eine kleine Sensation, als am 19. Dezember 1959, nur 14 Jahre nach Kriegsende, wieder gutnachbarliche Gepflogenheiten zwischen einer deutschen und einer belgischen Gemeinde möglich waren, die sich in der Schaffung einer regelmäßig verkehrenden Buslinie zwischen Kelmis und Aachen niederschlugen. Anteil an der neuen Gemeinschaftslinie 17 hatten die ASEAG und das belgische Unternehmen S.A.D.A.R., ein Unterkonzessionär der staatlichen Kleinbahngesellschaft SNCV. Bemerkenswerterweise heißt es in der Genehmigungsurkunde: „Die SNCV, die ... Inhaberin der Genehmigung für den

öffentlichen Ersatz-Autobus-Dienst von Kelmis zur deutschen Grenze ist, gestattet der ASEAG, den Betrieb dieses Dienstes in Gemeinschaft zu betreiben“. Von Ersatz-Autobus-Dienst war also die Rede, eine Erinnerung an die frühere Aachener Straßenbahnlinie nach Altenberg (Kelmis), die bis 1944 auf dieser Strecke gefahren war. Seit 55 Jahren besteht nun, seit Langem unter der Nummer 24, diese unverzichtbare grenzüberschreitende Linie zwischen Aachen und Kelmis, und aus der einstigen „Schmuggellinie ins Butterlände“ ist längst eine alltägliche Verbindung im vereinten Europa geworden.



Ein SNCV-Bus auf der Linie 14 nach Eupen, Aachen Bushof 1986



1959 in Bildchen: Die Grenzen öffnen sich für die grenzüberschreitende Partnerschaft zwischen Firma S.A.D.A.R. und der ASEAG



Eröffnung der grenzüberschreitenden Linie 56 nach dem 2. Weltkrieg (Aufnahme 1956)

Linie 44: Aachen – Heerlen (NL)

Erste grenzüberschreitende Linie mit den Niederlanden war ab Juni 1961 eine Gemeinschaftslinie der ASEAG und der LTM (Limburgische Tramway Maatschappij), die unter der Nummer 56 Herzogenrath mit Kerkrade verband. Seit Langem fahren nun Busse der ASEAG und der niederländischen VEOLIA TRANSPORT im Wechsel auf der gemeinschaftlich betriebenen Schnellbuslinie 44 zwischen Aachen Hbf und Heerlen Station mit einer Fahrzeit von 53 Minuten. Hieß

es früher noch: „In Richtung Niederlande ist auf dem deutschen Abschnitt nur das Einsteigen, in der Gegenrichtung nur das Aussteigen erlaubt“, so gehört zur Freude der Fahrgäste dieses Unterwegs-Bedienungsverbot längst der Vergangenheit an.

Linie 14: Aachen – Eupen (B)

Knapp fünf Jahre nach der Verbindung mit Kelmis kam am 19. November 1964 auch die durchgehende Verbindung zwischen Aachen und Eupen wieder in Fahrt, die 1944 als Straßenbahn aufgehört hatte zu existieren. Auf der neuen Linie 14 fuhren ASEAG-Busse im Wechsel mit Wagen der SNCV in nur ca. 40 Minuten zwischen Aachen und Eupen Bushof. Heute heißt auf belgischer Seite der Betreiber TEC (Transport en Commune). Solange die Busse noch bedruckte Zielfilme hatten, wurden die Liniensignale der grenzüberschreitenden Linien 14, 24 und 44 in roter Farbe angezeigt, ferner mussten die Wagen außer den deutschen auch den Zulassungsvorschriften der Nachbarländer entsprechen. Auffälligstes Merkmal für den Fahrgast war vor Einführung des Euro die Ausstattung mit Fahrscheindruckern und Wechselkassen für zwei Währungen.



Im Jahr 2009 wurden 50 Jahre Zusammenarbeit zwischen S.A.D.A.R. und der ASEAG gefeiert



Zuletzt waren die Anderthalbdecker in roter Lackierung eingesetzt. Mit der Standardisierung waren auch ihre Stunden gezählt. Im Bild der KOM 197, der derzeit von der ASEAG aufgearbeitet wird



Der Standard-Linienbus

Die enorme Typenvielfalt bei den Stadtlinienbussen der Nachkriegszeit führte schließlich zu der Forderung nach einheitlichen Karosserien und Bedienelementen, nach kostengünstigerer Wartung und nach einer Senkung der Herstellkosten. Unter der Federführung des Verbandes

Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) entstand so 1966 erstmals eine Richtlinie für einen Standard-Stadtlinienbus. In Aachen wurde dieses Konzept sehr rasch umgesetzt. Bereits im Jahr 1968 lieferte Büssing die ersten 25 Standardbusse.



Die ersten VÖV-Standardbusse von 1968 wurden noch in der traditionellen Lackierung mit zwei Grüntönen geliefert



Büssing, Typ BS110V/R, Baujahr 1972



Einer der ersten Gelenkbusse in Aachen, MAN SG 192, Baujahr 1974

1966

Erstmals wird eine Richtlinie

für einen Standard-Stadtlinienbus unter der Federführung des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) eingeführt.

1968

Die ersten 25 Standardbusse

werden von der Firma Büssing geliefert.



MAN SL 200, Baujahr 1980



MAN SL 202, Baujahr 1989

Dies war nicht nur der Beginn einer völlig einheitlichen Beschaffungspolitik der Aachener Betreiber, sondern auch das Ende von Bussen mit eigenständigen Aufbauten anderer Karosseriebauer. Jährlich wurden nun Standardbusse des Braunschweiger Herstellers bezogen, der bis zu seiner Übernahme durch MAN unangefochtener Hauslieferant der ASEAG blieb. Abgelöst wurden diese Standardbusse erst in den Jahren 1986 und 1987 durch Standardlinienbusse der zweiten Generation von den Herstellern MAN und Daimler-Benz.

Daimler-Benz Gelenkbus,
O405 G, Baujahr 1987

VanHool, Typ A508. Von 1990 bis 2001 wurden zehn dieser Midibusse auf der Linie 4 mit Fahrt über den Markt eingesetzt

1986,
1987**Die zweite Generation**

der Standardlinienbusse von den Herstellern MAN und Daimler-Benz wird eingeführt.

1973

Baubeginn

für den heutigen Aachener Bushof. Ein zentraler Dreh- und Angelpunkt im Busverkehr entsteht.



MAN, Typ NL 202, Baujahr 1993



Mercedes, Typ O 405N, Baujahr 1998



Volvo, Typ 7000, Baujahr 2002



Mercedes, Typ O 530, Baujahr 2009

Einstellung der Straßenbahn

Bereits in den 1960er-Jahren war der Rückgang der Straßenbahn zugunsten des Busbetriebs deutlich zu erkennen.

1965 betrug die Streckenlänge der Straßenbahn auf ASEAG-Gebiet 61,8 Kilometer, die der Busse das Sechsfache, nämlich knapp 375 Kilometer. Und auch am Fahrzeugbestand wurde die Tendenz deutlich: Hier standen 63 Straßenbahnen 149 Bussen und 20 Obussen gegenüber. Der große Durchbruch für den Linienverkehr erfolgte jedoch erst Mitte der 1970er-Jahre. Denn das Jahr 1974 war eine Zäsur: In diesem Jahr wurde

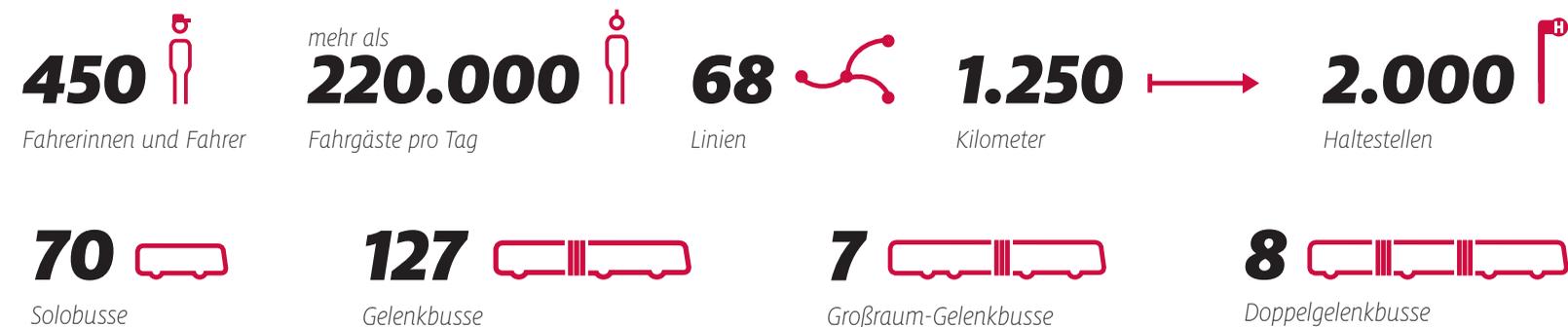
nicht nur der Betrieb der Obusse, sondern auch der Betrieb der Straßenbahn eingestellt. Der Linienbus war als öffentliches Nahverkehrsmittel nun in Aachen auf sich allein gestellt. Eine Riesenchance, aber auch eine große Herausforderung und Verantwortung waren damit verbunden. Mit 189 Standard-Stadtlinienbussen sollte dieser Herausforderung begegnet werden. Um zudem einen zentralen Dreh- und Angel-

punkt für den Busverkehr einzurichten, wurde im Jahr 1973 mit dem Bau eines Bushofes in der Peterstraße begonnen. Und auch wenn die Straßenbahn im Aachener Nahverkehr lange Zeit ein Monopol für sich beanspruchte, durchgesetzt hat sich letztlich der Bus. Mit Erfolg, denn bereits 20 Jahre später, im Jahr 1995, konnte die ASEAG eine aus rund 300 Bussen bestehende Flotte vorweisen.

Zäsur
durch die Einstellung des Betriebs der
Obusse und der Straßenbahn

1974

Zahlen von heute



Großraum-Gelenkbus Capacity (4-türig)

Nächster Halt: Zukunft

Und wie sieht es heute aus? Heu und Hafer sind mittlerweile passé und auch Oberleitungen sucht man in Aachen vergebens.

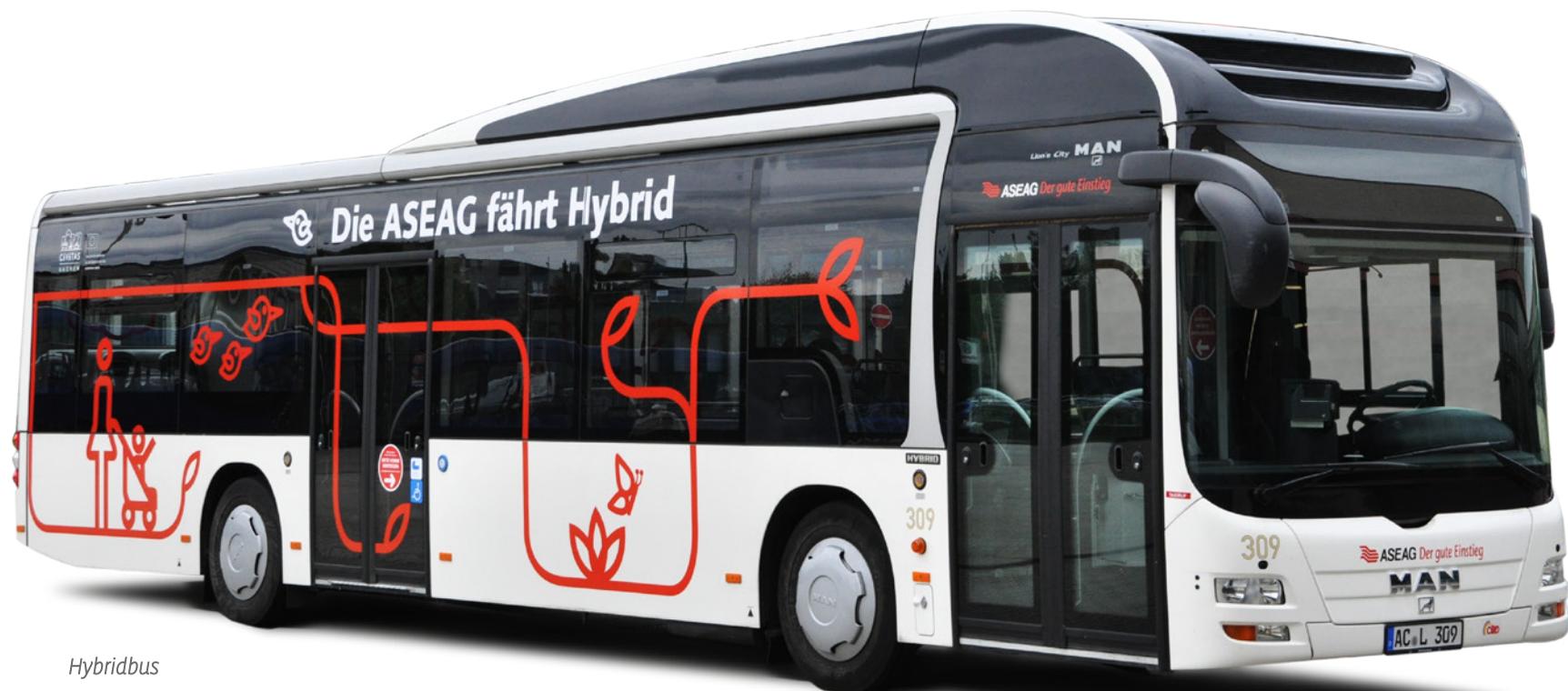
Flüssiger Kraftstoff steht mittlerweile auf der Speisekarte der ASEAG, um die beachtliche Flotte in Gang zu setzen. Und das nicht zu knapp: Das Liniennetz der ASEAG besteht aus 68 Linien, die auf einer Länge von mehr als 1.250 Kilometern rund 2.000 Haltestellen in der Stadt Aachen, der StädteRegion und in den Niederlanden und

Belgien verbinden. Rund 450 Busfahrerinnen und Busfahrer sind Tag und Nacht im Einsatz, um täglich mehr als 220.000 Menschen zu befördern. Innerhalb eines Jahrhunderts ist eine homogene Flotte moderner Niederflur-Linienbusse entstanden, davon 70 Solo-, 127 Gelenk-, acht Doppelgelenk- und sieben Großraumbusse, die

mittlerweile in der Zentrale an der Neuköllner Straße zu Hause sind. Der 25 Meter lange Doppelgelenkbus, der 180 Fahrgästen Platz bietet, war bei seiner Einführung eine Sensation. Im Volksmund „Öcher Long Wajong“ genannt, hat er sich längst zur vertrauten Gestalt auf Aachens Straßen entwickelt.



Der Öcher Long Wajong:
ein Doppelgelenkbus von van Hool



Hybridbus

Umweltdenken und technischer Fortschritt sind Themen, die bei der ASEAG großgeschrieben werden. Neben dem derzeitigen Linieneinsatz eines seriellen Hybridbusses wird die Planung für den Einsatz von reinen Elektrobussen vorangetrieben.

Und damit steht schon die nächste Busgeneration in den Startlöchern. Die Busgeschichte in Aachen ist noch lange nicht zu Ende und wird Tag für Tag weitergeschrieben. Denn auch wenn sich die Fahrzeuge, das Design, die Technik, der Komfort oder die Uniformen der Busfahrer stets gewandelt

haben, so ist eines gleich geblieben: Der Bus ist und bleibt das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in Aachen. Das belegen die Zahlen: 81 Prozent der Nahverkehrsleistung erbringt die ASEAG in der StädteRegion, 95 Prozent sind es in der Stadt Aachen.



Die Linie der ASEAG:
Zukunft.



Die rote Flotte heute

Impressum

Herausgeber

Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
Neuköllner Straße 1
52068 Aachen

Text

Carolin Kruff, Anne Linden, Bernhard Terjung,
Martina Heckhoff

Bildnachweise

Sammlung ASEAG-Archiv, Kurkowski,
Archiv Sascha Wassen, Roland Schulteis, Bernhard Terjung,
Rolf Lynen, Sammlung Bimmermann

Gestaltung

wesentlich.com

Datum

September 2014

Wir danken Bernhard Terjung und Rolf Lynen
für ihre Mitarbeit.



aseag.de