



Hilfreicher Sekundant im ÖPNV

Ein Unimog U 500 nimmt im Omnibusfuhrpark der Stadtwerke Remscheid, die im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt werden, eine Sonderstellung ein.



„Nach mehreren Anläufen, aus alten Omnibussen oder Schwerlastwagen ein brauchbares Abschleppfahrzeug für Omnibusse zu bauen, haben wir uns für den Unimog als Pannen- und Winterdienstfahrzeug entschieden.“

Ralf König, Sachgebietsleiter Kfz-Mechanik im Verkehrsbetrieb der Stadt Remscheid

Mit den Solo- und Gelenkbussen für den städtischen Linienverkehr kann es der U 500 zwar weder in Fahrgastzahlen noch in Fahrzeuglänge aufnehmen, aber in der Anwendungsvielfalt im Pannen- und Winterdienst ist das System Unimog als hilfreicher Sekundant im ÖPNV für den technischen Bereich der Stadtwerke Remscheid (SR) unersetzbar. Seit 21 Jahren vertraut der Verkehrsbetrieb der 118.000 Einwohner zählenden Kreisstadt im Bergischen Land

(Nordrhein-Westfalen) auf Unimog als rollende Werkstatt und im Winterdienst. Das Vorgängerfahrzeug des neuen Unimog U 500 mit langem Radstand, der seit 2006 im Einsatz ist, war ein Unimog U 1700 L.

Die Firma Eggers Fahrzeugbau GmbH in Stuhr bei Bremen realisierte bei dem U 500 die spezielle und vom Kunden gewünschte Fahrzeug-Aufbaukonfiguration. „Nach all den überaus positiven Erfahrungen in 21 Jahren, waren für uns bei der aktuellen Neuanschaffung gar keine Überlegungen für eine andere Lösung als einen Unimog erforderlich“, sagt Ralf König, Sachgebietsleiter Kfz-Mechanik bei den Stadtwerken.

Von 1986 bis zum November 2006 war der U 1700L ein zuverlässiger Helfer im Betriebsablauf des öffentlichen Verkehrsunternehmens in Remscheid. Ob Eis oder Schnee, ob 12 t oder 18 t Zuglast der defekt liegenden Stadtbusse, der Unimog zog mit größter Zuverlässigkeit alle Havaristen, schob Schneemassen zur Seite und war auch im Streudienst in seinem Element. Den Anlass zur Neuanschaffung gaben vor allem die erhöhten Zuglasten der modernen

Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse, die im Fuhrpark in der Überzahl sind und das Abschleppen im Remscheider Verkehrsraum mit topografischen Schwierigkeitsgraden von bis zu 15 Prozent Steigungen und Gefälle beträchtlich erschwerten.

Der neue Unimog U 500 mit einer Motorleistung von 170 kW (230 PS), mit Ladeluftkühlung und Turbolader, zugelassen als Sonder-Kfz-Pannenhilfe, ist natürlich von einem anderen Kaliber als sein über 20 Jahre alter Vorgänger. 30 t Zuglast sind für ihn kein Problem und wo immer im 381,9 km umfassenden Liniennetz technische Schwierigkeiten an einem Omnibus auftreten: Der Mercedes-Benz Unimog ist schnell und mit entsprechender Werkstatt- und Servicekapazität zur Stelle. Er ist damit auch Teil eines umspannenden Sicherheitskonzepts, das die Stadtwerke für ihre Fahrgäste realisieren. „Insgesamt hat sich das gelohnt. Die Remscheider Bürger fühlen sich sicherer und schätzen die Stadtwerke als modernen und zuverlässigen Partner für den ÖPNV“, betont Dr. Thomas Hoffmann, Geschäftsführer der SR.



Auch ein 18 m langer Mercedes-Benz Citaro Gelenkzug stellt für den U 500 kein Zuglastproblem dar

Für den Unimog und seine Einsatzbereitschaft verantwortlich ist Ralf König, Sachgebietsleiter Kfz-Mechanik, seit nunmehr 42 Jahren im Dienst der Stadtwerke. Er kennt das Produkt Unimog und ist ein echter Liebhaber des Mercedes-Benz Sonderfahrzeugs. „Wir hatten schon zu den Zeiten, als in Remscheid noch eine Straßenbahn im Dienst war, das war bis zum Jahr 1969, einen Unimog als Räumfahrzeug auf dem Betriebs-hof im Einsatz“, erinnert er sich. Damals stand er gerade mal vier Jahre in Lohn beim Verkehrsbetrieb der Stadt. Heute ist er Vorgesetzter von 15 Mitarbeitern, hat eine moderne Omnibuswerkstatt mit neun Arbeitsplätzen, ausgerüstet mit Radgreifern und

Hebebühnen mit Hydraulikstempel und vier Arbeitsgruben unter seiner Regie und muss mit seinen Kollegen täglich garantieren, dass die Busse gewartet und in technisch einwandfreiem Zustand pünktlich für den Linienverkehr bereitstehen.

„Wir haben den U 500 zusammen mit der Unimog-Generalvertretung Bleses/Lueg in Köln so konzipiert, wie wir ihn für unsere Einsatzanforderungen benötigen“, sagt er sichtlich stolz und zählt die Besonderheiten an dem kompakten Service-Flaggschiff auf:

- Werkstattaufbau für den Panneneinsatz mit Zusatzeinrichtungen (Fa. Eggers)
- ausziehbare Trittstufe zwischen den Achsen für sicheres Arbeiten am Werkstattaufbau
- hydraulisch angetriebener Zusatzkompressor mit Luftschaubern und ähnlichen Werkzeugen (z. B. aufblasbares Pannenkissen mit max. 63 t Tragkraft)
- Rückfahrkamera
- zwei Anhängervorrichtungen zum Schleppen bei Berg- und Talfahrt
- Silostreuer mit Feuchtsalz für Streudienste an Haltestellen und auf dem Betriebs-hof
- Streuer kann beim Schleppen als Ballastierung grundsätzlich auf dem Unimog verbleiben.

Übrigens: Die Anschaffung des neuen U 500 fand nicht nur in der SR-Betriebszeitung „notizen“ breiten Raum in der Berichterstattung, sondern auch im „Remscheider Generalanzeiger“. Unter der Überschrift „Helden im Unimog“ würdigt ein erstaunter Redakteur die Abschleppleistung des U 500 und seines Fahrers, der das nahezu 18 m lange Gefährt sicher und zügig durch den belebten Straßenverkehr lenkte. ■



Sicherheitsaspekt: Ausziehbare Trittstufe zwischen den Achsen erleichtert die Arbeit am Werkstattaufbau

Zwei Anhängervorrichtungen ermöglichen das Schleppen in Berg- und Talfahrt (oben)

Auszug aus dem „Remscheider Generalanzeiger“



Nachbarschaftshilfe: Der „alte“ U 1700L (als Ersatzfahrzeug immer noch im Dienst) beim Abschleppen eines Feuerwehrfahrzeugs einer Remscheider Nachbargemeinde (oben). Im Bergischen Land fielen auch im milden Winter 2006/2007 gelegentlich Räumdienste an

