



Deutsche Obusse im Ausland: Die Fa.Daimler-Benz war bisher der größte Exporteur von Obussen aus deutscher Produktion. Für die Städte Zürich und Winterthur wurden zwischen 1986 und 1992 100 Gelenkbusse des Typs O405 GTZ gebaut, hier der Züricher Gelenkbus 23 am 1.10.1989 im Einsatz auf der Linie 34 in der Nähe der Haltestelle „Schlyfi“. In Deutschland existiert dieser Typ nur als Duo-Bus O405 GTD. Auch in den 50er Jahren wurde der von Daimler-Benz erbaute Obustyp O 6600 T in 250 Exemplaren nach Argentinien exportiert, während für die deutschen Obusbetriebe nur 13 Wagen hergestellt wurden.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Frau Rampe u.a.- Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft. Ferner danke ich u.a. R.Kiebler, H.Bülow und A.Scholz für die Informationen auf den Internet-Seiten http://www.s-line.de/homepages/obus_esslingen, <http://ourworld.compuserve.com/Homepages/AScholz/Homepage.htm>, <http://home.t-online.de/home/Erwin.Lottermann/o-bus.htm>. Auszüge der Berichte werden auch von den Zeitschriften BLICKPUNKT STRASSENBAHN, OMNIBUS NACHRICHTEN und TROLLEYBUS MAGAZINE übernommen.

Dies ist die letzte ausgedruckte Ausgabe der Kurzberichte. Künftig können die Kurzberichte im Internet unter <http://home.t-online.de/home/jgk.lehmann/> abgerufen werden, oder als Ausdruck als Teil der Vereinszeitschrift „Stangentaxi“ des Obusmuseums Solingen e.V. gelesen werden.

Editorial: Zum Jahreswechsel, Blick in die Obus-Zukunft im 21.Jahrhundert
Allen Lesern wünsche ich einen guten Start ins neue Jahrtausend. Viele haben diesen Jahreswechsel zum Anlass genommen, einen Ausblick auf die Zukunft zu unternehmen. So möchte auch ich einen Ausblick auf die Zukunft der Situation im Obuswesen wagen.

Bekanntlich gibt es in Deutschland nur noch 3 Obusbetriebe. Werden diese Betriebe überhaupt das erste Jahrzehnt überleben? In Esslingen läuft derzeit die Diskussion, die Mittelbindung läuft 2003 aus, in Eberswalde wird der Obus ebenfalls in Frage gestellt, hier wird eine heftige Diskussion zu erwarten sein, wenn die Fahrzeuge nach 15 Betriebsjahren im Jahre 2009 zu ersetzen sind und in Solingen wird sich die Diskussion wohl mehrmals entflammen, im Jahre 2003 vor der Beschaffung neuer Wagen für die Linie 683, sowie im Jahre 2008 für die Linien nach Aufderhöhe, wenn die Zweckbindung der Landeszuschüsse aufgehoben wurde.

Als starker Feind des Obusses ist weiterhin der Dieselbus zu nennen. Auch wenn der Dieselpreis steigt und der Strompreis sinkt, kann eine positive Betriebsbilanz nur mit der längeren Lebensdauer eines Obusfahrzeugs wettgemacht werden. Da aber die Rohstoffe begrenzt sind, gemäß derzeitiger Berechnung wird Erdöl nur noch 35 Jahre zur Verfügung stehen, muss hier nach Alternativen gesucht werden.

Busse mit Erdgas-Motoren gibt es heute bereits serienmäßig, sie gelten als umweltfreundlicher als Dieselbusse und global gesehen auch als die Obusse, jedoch muss festgehalten werden, dass die Vorräte an Erdgas ebenfalls begrenzt sind und nach den derzeitigen Berechnungen nach 40 Jahren erschöpft sein werden. Außerdem sind die Betriebskosten für den Erdgasbus noch zu hoch, so dass sie gegenüber dem Diesel und auch dem Obus nicht konkurrieren können.

Wird sich daher der Wasserstoff betriebene Bus, der aus einer sogenannten Brennstoffzelle seine Energie bezieht, durchsetzen können? Im Rahmen des Forschungsprojekts NEBUS testet man derzeit einen Prototypen, zuletzt in Weihnachtsverkehr in Hamburg. Nach den Planungen dieses Projekts sollen 27 Fahrzeuge bis 2001, weitere 120 Fahrzeuge bis 2004 mit diesem Antrieb produziert werden, ehe dann ab 2005 die Fahrzeuge serienmäßig angeboten werden sollen. Bekanntermaßen kann man noch einige Jahre hinzurechnen, so dass eine Serienproduktion erst Ende des ersten Jahrzehnts erwartet werden kann.

Diese Serienproduktion könnte ein Vorteil für den Obus sein, denn die für diese Antriebsart erforderlichen Techniken benötigt auch der Obus. Die Kosten für die Neubeschaffung eines Obusfahrzeugs könnten dann geringer werden, und preisgleich mit Fahrzeugen der neuen Antriebstechnik angeboten werden. Der Vorteil für den Obus läge vielleicht in einer kostengünstigeren Betriebsweise. Man kann daher den Entscheidungsträgern nur empfehlen, ein bereits bestehendes Oberleitungs-Netz nicht abzubauen.

Es bleibt abzuwarten, wie die Entwicklung auf dem Obussektor weitergeht, ich hoffe, dass ich weiter und überwiegend von positiven Entwicklungen berichten kann. Ein gutes neues Jahrtausend wünscht allen Lesern

Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst
E-mail-Adresse: jgk.lehmann@t-online.de

EBERSWALDE (14.01.2000)

Da die Landeszuschüsse für den öffentlichen Personennahverkehr in den kommenden zwei Jahren auf Null zurückgefahren werden sollen und der Landkreis Barnim im Jahr 2000 bereits zwei Millionen Mark weniger erhalten soll, wurden Überlegungen aufgenommen, weitere Ausdünnungen im Stadtverkehr vorzunehmen. Politiker wie der SPD-Landtagsabgeordnete und Aufsichtsratsvorsitzende der Barnimer Busgesellschaft mbH, Reinhold Dellmann beteuerten jedoch, dass am Obus festhalten wird und der Obusbetrieb der zwei Linien nicht zur Disposition steht. Der Verkehr sei voll durchfinanziert und die Anlagen sind in gutem Zustand, begründete er seine Meinung.

Trotzdem werden weiter Überlegungen zur Einsparung angestellt. In der Diskussion wurde die Möglichkeit angesprochen, auch Samstags einen 30-Minuten-Verkehr einzuführen, bisher besteht vormittags ein 20-Minuten-Verkehr und an beiden Tagen des Wochenendes Dieselbusse einzusetzen. Bereits im April 1997 wurde der

Dieselbetrieb an Sonntagen eingeführt, es gelangen jedoch zur Zeit je nach Verkehrsaufkommen gemischt Dieselbusse und Gelenkbusse auf den Obuslinien zum Einsatz. Auf der Linie 862 kommen in der Regel Dieselbusse zum Einsatz, da die in Ostend endende Kurse direkt einrücken können. Beim Obusbetrieb müssen sie über Westend, Boldtstraße einfahren, dies bedeutet eine längere Fahr- und Dienstzeit von etwa 20 Minuten. An Tagen, an denen die Leitungen vereist ist, können nach einer Entscheidung des Verkehrsmeisters ausschließlich Dieselbusse eingesetzt werden, um das Enteisen der Fahrleitung zu ersparen.

Als weitere Einsparungsmöglichkeit wird angestrebt, die Umlaufzeiten zu verkürzen. Diese Maßnahmen wurde jedoch vorerst zurückgestellt, da in diesem Jahr der Umbau der Spechthausener Kreuzung und die Sanierung der Friedrich-Ebert-Straße beabsichtigt ist. Dabei kann es zu Behinderungen und Verspätungen im Obusverkehr kommen. Der erforderliche Umbau der Fahrleitung im Rahmen der Bauarbeiten an der Spechthausener Kreuzung soll durch eine Fremdfirma durchgeführt werden, es muss jedoch vorher die Kostenfrage geklärt werden, ehe eine Ausschreibung der Arbeiten erfolgen kann.

Bedingt durch kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen an der alten Bahnhofsbrücke, deren Sanierung in den kommenden Jahren vorgesehen ist, mussten die Obusse Ende November für einige Tage mittels Hilfsmotor über die Spuren der neuen Brücke geführt werden. Zum Stangenan- und Ablegen wurde an den angrenzenden Haltestellen Personal postiert.

Die nunmehr 5-6 Jahre alten MAN-Gelenkwagen haben nun eine km-Leistung von 250-300tausend Kilometer erbracht. Es stellte sich heraus, dass bei den ersten Wagen bereits das Durchtriebsdifferenzial Verschleiß zeigte und ausgetauscht werden musste. Weiter werden Stromabnehmerköpfe der Firma SKL getestet. Im Januar wurde wieder eine neue Variante an einem Gelenkobus aufgesetzt.

Der Museumsobus Skoda 9TR kam am 18.12.1999 erstmals mit geladenen Gästen zum Einsatz. Das Fahrzeug war sehr laut, bedingt durch das noch nicht überholte Getriebe und Differenzial. Aus diesem Grund wurde auf einen Einsatz am 19.12.99 verzichtet. Der erste Einsatz für das allgemeine Publikum wird nun zum Finowkanalfest im Mai 2000 erwartet. Ebenfalls kann der Berliner Obus 1224 nicht mehr für Museumsfahrten eingesetzt werden: Es gab technische Probleme mit der Bremsanlage, ferner wurden starke Rostschäden am Aufbau festgestellt. Der 53jährige Wagen wurde nach über 30jährigen Museumsaufenthalt ohne große Aufarbeitung 1997 zum Tag der offenen Tür erstmals wieder eingesetzt. Man hofft, den Wagen in diesem Jahr wieder aufzuarbeiten, so dass er zum geplanten Tag der offenen Tür anlässlich 60 Jahre Obus im November 2000 wieder eingesetzt werden kann. Neben den eigenen Museumsobussen beabsichtigt man, Museumsobusse aus anderen Städten einzusetzen, z.B. der Esslinger Obus 22.

Nachdem der Ikarus-Obus 002 2½ Jahre auf dem Depotgelände stand, ohne dass er von seinem neuen Eigentümer abgeholt wurde, verkaufte man ihn nun an Timisoara, wo bereits 12 Ikarus-Obusse aus Eberwalde und Weimar im Einsatz sind.

ESSLINGEN (14.01.2000)

Die Diskussion im Werkausschuss über den Fortbestand des Obusbetriebes wurde auf unbestimmte Zeit verschoben. Derzeit konstituiert sich der neu gewählte Gemeinderat. Die erste Werksausschuss-Sitzung wird im kommenden Monat erwartet. Vor einer Entscheidung wird von einer Ausschreibung von Obussen abgesehen. Die für Ende 1999 bei EVO-Bus bestellten Gelenkdieselbusse des Typs Daimler-Benz O530G Citaro werden voraussichtlich Ende Januar ausgeliefert.

Ende 1999 gab es Verhandlungen mit den privaten Bedienern für den ÖPNV im Raum Esslingen. Von den regionalen Zuschüssen in Höhe von jährlich 17 Millionen DM mussten 13 Millionen an die privaten Partner weitergeleitet werden, obwohl diese etwa nur die Hälfte der Fahrleistungen erbringen. Die aus dem Jahr 1979 stammenden Verträge eines Unternehmens, die bis 31.12.1999 gültig waren, wurden seitens der Stadt gekündigt. Nach zähen Verhandlungen konnte ein neuer Vertrag mit einer

jährlich 1,2 Millionen niedrigeren Entgelt abgeschlossen werden. Mit einem weiteren Unternehmen wird zur Zeit verhandelt, hier wurden die Verträge zum 31.3.2000 gekündigt. Obwohl die Verhandlung für die Stadt erfolgreich war und nun mehr Geld für die Verkehrsbetriebe zur Verfügung steht, wurden auch diese angehalten, Einsparungen von mehr als 2 Millionen DM zu erwirken.

Zur Fahrplanänderung im Mai 2000 sind keine gravierenden Änderungen vorgesehen. Von einer weiteren Taktausdünnung wird abgesehen; es ist lediglich leichte kosmetische Änderung am Dienstplan vorgesehen. Die für September 2000 vorgesehene Verlängerung der U 7 bis Nellingen September 2000 werden nur mit geringen Fahrplanänderungen der von der SVE bedienten Linien begleitet sein. Als wesentliche Änderung im Busverkehr gilt die Einführung einer Linie 122 zu Flughafen, deren Bedienung zur Zeit vom Landratsamt Esslingen ausgeschrieben wird.

Bei dem Sturm am 2.Weihnachtstag sind keine größeren Schäden entstanden. Der elektrische Betrieb wurde jedoch vorsorglich eingestellt, als ein Ast der zweiten Kehre der Zollbergstraße quer auf die Oberleitung fiel. Obwohl dies ohne große Folgeschäden passierte, schaltete sich die Elektro-Versorgung selbsttätig ab. Der elektrische Betrieb auf allen Linien wurde erst im Laufe des darauffolgenden Tages wieder aufgenommen. An Neujahr und am darauffolgenden Sonntag wurden alle drei Kurse der Linie 101 mit Solo-Dieselnbussen gefahren. Als Ursache wurde eine Störung der Weiche zur Depotabzweigung auf der Plochinger Straße angegeben.

Der zuletzt in Stuttgart unterstellte Radnaben-Duo-Bus, der in Zürich als Wagen 51 von Oktober 1997 bis März 1999 getestet wurde, konnte mittlerweile von der Fa.ZF als Versuchsfahrzeug gekauft werden. Damit der Wagen mit eigener Kraft nach Friedrichshafen überführt werden kann, erhielt die Fa. REFU Elektronik den Auftrag, einen Wechselrichter für dieses Fahrzeug zu liefern.

SOLINGEN (13.01. und 09.02.2000)

Die Produktion der bestellten Gelenkbusse hat bei der Fa.BERKHOF begonnen. Die ersten fünf sollen Mitte des Jahres nach Arnheim geliefert werden. Daher verzögert sich die Auslieferung des ersten Fahrzeuges für Solingen; die nun angestrebte Lieferfrist ist der 31. August. Die einzelnen Liefertermine für die übrigen neuen Busse stehen noch nicht ganz fest, doch sollen alle 15 Fahrzeuge bis Mai 2001 geliefert werden. Ein Wartungsvertrag befindet sich in der Ausarbeitung. Entsprechende Vereinbarung mit der eigenen Werkstatt müssen erfolgen, um die im Angebot angesetzten Betriebskosten erreichen zu können.

Als Betriebsnummern wird angedacht, die Nummern ab 071 fortlaufend zu vergeben. Damit wurde das zuletzt bei den Dieselnbussen angewandte Nummernsystem beibehalten, die erste Ziffer analog der letzten Ziffer des Beschaffungsjahres zu wählen und die zweiten Ziffern ab 51 für Gelenkwagen zuzuteilen. Um eine Verwechslung mit Obussen der derzeitigen Generation zu vermeiden, sollen die Nummern ab 071 vergeben werden. Eine Nummerierung ab 1 ist für die 4.Generation jedenfalls nicht vorgesehen.

Die Ausschreibung für 20 Gelenkwagen der zweiten Serie soll in Kürze durchgeführt werden, mit einer Vergabe des Auftrages wird Mitte bis Ende dieses Jahres gerechnet. Die erforderlichen Zuschüsse werden zur Zeit beantragt. Es ist angedacht, die Auslieferung von Fahrzeugen in den Jahren 2001-2004 kontinuierlich weiter laufen zu lassen, jedoch können angestrebte Liefertermine erst bei Bestellung bekanntgegeben werden.

Zur Ausmusterung alter Obusse gibt es derzeit nur eine Grobplanung. Zuerst sollen Solo-Fahrzeuge ausgemustert werden, um die Unterdeckung an Gelenkbusen auf dem Ring (Obuslinien 681/682) zu beseitigen. Im Jahre 2000 können jedoch nur die nicht geförderten Fahrzeuge 58, 59, 65 und 67 ausgemustert werden, da die übrigen Solofahrzeuge einer Zweckbindung durch die Förderung von 15 Jahren, d.h. mindestens bis Juli 2001, unterliegen. Wagen 64 gehört ebenfalls zu den nicht geförderten Fahrzeugen, dieser Wagen erhielt jedoch eine neue Lackierung und andere Modernisierungsmaßnahmen, so dass er noch weiter eingesetzt werden soll.

In der Nacht von Freitag, 17. Dezember 1999, auf Samstag, 18. Dezember, traf zu Testzwecken und Modifizierung der bestellten Fahrzeuge bei der Stadtwerke Solingen GmbH (SWS) ein Niederflurgelenkibus Firma BERKHOF „AT 18“, und zwar der Arnheimer 0210, ein. Bis zum 23. Dezember 1999 wurden schwerpunktmäßig bei den Probefahrten auf die Handhabung, die Verträglichkeit mit den Solinger Linienwegen und die Leistungen des Haupt- und Hilfsmotors getestet. Um das Fahrzeug nicht im Personenverkehr einsetzen müssen, wurden mehrere Tonnen Sandsäcke eingelagert. Das Testprogramm wurde in dem Zeitraum vor Weihnachten planmäßig durchlaufen. Die Ergebnisse müssen allerdings teilweise noch ausgewertet werden. Einige Parameter der Traktionssteuerung sowie der Bremsanlage müssen für Solingen noch angepasst werden: Bei den Arnheimer Fahrzeugen wird nur eine Achse gebremst, da dort das Fahrzeug für die Bedienung im Flachland ausgelegt ist. Gleichzeitig sind Messungen zur Elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) in bezug auf Grenz- und Störfrequenzen der Elektrizität durch die entsprechende Regulierungsbehörde vorgenommen worden.

Die Ganzreklame vom Obus 17 wurde im Oktober gelöscht und durch eine Lackierung im neuen Farbschema ersetzt. Gelenkbus 10 befindet sich seit Mai 1999 in der Werkstatt zur Aufarbeitung des Fußbodens. Mangels Kapazität der Werkstatt können die Arbeiten nicht kontinuierlich durchgeführt werden. Es ist nicht möglich, bei dem derzeitigen Personalstand drei Personen für die Bearbeitung des Wagens ständig abzustellen.

Obwohl somit nur 20 Gelenkbusse zur Verfügung standen, konnte am 17.12.1999 der Einsatz von ausschließlich Gelenkbussen auf den 19 Kursen der Linie 681/2 beobachtet werden. Auch der Kurs 684/1 wurde von einem Gelenkbus bedient, so dass alle verfügbaren Gelenkbusse im Einsatz waren. Am 13.01.2000 sah dies wieder anders aus. An diesem Tag gelangten neben drei Gelenkdieseln auch zwei Soloobusse zum Einsatz auf der Linie 681/2. Wagen 2 konnte wegen kleinerer Schäden am Fußbodenbelag nicht eingesetzt werden, Wagen 20 wurde wegen einem Defekt an der Türsteuerung abgestellt, der Gelenkbus 12 erhielt eine Zwischenuntersuchung.

Da somit laufend durch Probleme bei der Türsteuerung, beim Fußboden und bei der Fahrzielanzeige Gelenkwagen kurzfristig Erneuerungen von Bauteilen erfahren, wird zur Zeit von der Generalüberholung weiterer Gelenkbusse abgesehen. Eine entgeltliche Entscheidung, ob 5 Gelenkbusse wie geplant grundüberholt werden, soll nach Vorlage eines Berichts zur Renovierung der Busse beraten werden.

Sieben Matrix-Zielanzeigen wurden Anfang 2000 bestellt. Der Einbau in die Obusse 44 und 46, die beide im letzten Jahr eine neue Lackierung erhielten, erfolgte ab 13.1.2000, auch Obus 48, der ebenfalls eine neue Lackierung trägt, wird in Kürze eine Matrixanzeige erhalten. Die Matrixanzeigen bewähren sich sehr gut, die Kosten für diese Bauteile in Höhe von 15.000 DM konnten mit der erheblichen Verbesserung der Ausfallstatistik kompensiert werden. Neben einigen Neulackierungen und Neubestuhlungen erfolgt zur Zeit auch eine Generalüberholung der Fahrmotoren der Solo-Obusse, nachdem diese inzwischen über 500.000 km Laufleistung erreicht haben.

Nachdem die Vorrüstung der Fahrzeuge mit dem rechnergesteuerten Betriebs-Leitsystem (RBL) bis Dezember abgeschlossen wurde, erfolgte der Einbau der Fahrscheindrucker in der Woche vom 13. bis 17.12.1999. Lediglich der Einbau im Gelenkwagen 12 fand erst nach den Weihnachtstagen statt: Hier wurde versehentlich der Einbau vergessen. Die neuen elektronischen Fahrausweisdrucker (EFAD Integral), die Ticket-Drucker, Geldwechsler und Bordcomputer mit Display in einem sind, ersetzen somit den Verkauf von Einzelfahrscheinen aus den vielen Ticketblöckchen, deren Abrechnung sehr zeitaufwendig war.

Es ist der erste Schritt der Einführung eines RBL-Pakets. Als nächster Schritt wird die Steuerung der Zielrollbänder und der Entwerter sowie Einrichtung einer Bordansage auf das neue RBL-System umgestellt. Hierbei muss bei ca. 30 bis 40 Obussen noch das IBIS-Grundsystem eingebaut werden. Ferner erhalten alle Busse ein digitales Funkgerät, für das jedoch die Frequenzen noch festgelegt werden muss. Die automatischen Ansagegeräte soll von der Firma Wandel&Vordermann geliefert werden,

hierbei wird die jeweilige Haltestelleansage vom Fahrer angesteuert. Als 3.Schritt ist eine RBL-Zentrale sowie Fahrgastinformationen an den Haltestellen Schlagbaum, Mühlenplatz und Graf-Wilhelm-Platz vorgesehen.

Nachdem auf der Kronprinzenstraße zwischen Mangelberg und Schlagbaum die Straßenbauarbeiten beendet sind, werden im Zeitraum von Februar bis Dezember 2000 Baumaßnahmen auf der Mangelberger Straße zur Erneuerung der Gas- und Wasserleitungen durchgeführt. Betroffen sind einige Haltestellen der Linien 685/686. Als weitere Baumaßnahme sind Umbauten am Verwaltungsgebäude zu vermelden: Es wird ein zusätzlicher Raum geschaffen, ferner wird die Einfahrts- und Eingangssituation geändert.

Obwohl der Betriebsrat bereits seine Zustimmung erteilt hat, ist eine Fahrer-GmbH noch nicht gegründet worden. Einerseits fehlt noch ein Partner, andererseits sind noch zahlreiche Details zu klären. Über den Zeitpunkt der Gründung kann derzeit nur spekuliert werden. Im November 1999 haben die Stadtwerke Solingen GmbH (SWS) und die Energie Baden-Württemberg (EnBW) einen Stromlieferungsvertrag für die Jahre 2000 und 2001 unterzeichnet. Zuvor forderte die SWS 17 potentielle Stromanbieter (Produzenten und Händler) auf, ihre Angebote für Gesamt- und Teillieferungen einzureichen. Zehn Anbieter zeigten Interesse und gaben ihre Angebote ab - der bisherige Lieferant, die RWE Energie AG, war nicht dabei. Es wurde schließlich mit drei Stromanbietern die Endverhandlungen geführt. Rund 800 Gigawattstunden Strom, 800 Millionen Kilowattstunden, wird die EnBW den SWS jährlich liefern, die damit wettbewerbsfähige Endverbraucherpreise anbieten können. Die Auswirkungen auf die Stromkosten der Obusse durch den neuen Stromlieferanten können derzeit noch nicht beziffert werden. Trotz dem Bezug von günstigerem Strom ist derzeit in Gespräch, die Stadtwerke zu verkaufen. Es handelt sich jedoch dabei nur um die Energiebereiche, die Verkehrsbetriebe sind von den Verkaufsabsichten ausgeschlossen.

Bisher gab es nur im November Behinderungen durch Wintereinbruch. Aufgrund des starken Schneefalls am 18.11.99 kam es bei den Bus- und O-Buslinien in der Zeit von etwa 6:00 bis 12:00 Uhr zu Verspätungen von bis zu einer Stunde. Die Busse der Linie 683 in Richtung Vohwinkel konnten aufgrund der schlechten Witterungsverhältnisse lediglich bis zur Haltestelle Kluse fahren und mussten dort wenden. In der Gegenrichtung war kurzzeitig die Bürger Landstraße aufgrund eines Verkehrsunfalls nicht befahrbar.

Für die Feiertage über Weihnachten sowie zu Silvester und Neujahr wurde ein Sonderfahrplan erarbeitet. Dieser war im Internet einsehbar; außerdem wurden Flyer in allen Verkaufsstellen sowie in Geschäften in Solingen ausgegeben. Während an Heiligabend wie in den Vorjahren der letzte Wagen der Obuslinien um 17.33 Uhr einrückte, bestand zu Sylvester nur eine Betriebspause von 23 bis 1 Uhr. Ab 1.15 wurde ein spezieller NachtExpress-Fahrplan angeboten. Die Obuslinien 681, 682 und 684 verkehrten halbstündlich, die Linie 683 stündlich und die Obuslinie 686 und die Dieselbuslinie 696 alle 1½ Std. Es kamen jedoch nur Dieselbusse zum Einsatz, da auf der Mummstraße eine Sylvesterfeier stattfand und daher eine Umleitungsstrecke gefahren werden musste. Diese Angebote wurden gut angenommen.

Gespräch mit Herrn Dipl.-Ing. Huober, Fa.Kiepe Elektrik

Die Athener Verkehrsbetriebe bestellen kurz vor Weihnachten 16 weitere Trolleybusse bei den Firmen KIEPE und Neoplan. Der Wert des Auftrags wird mit fast 15 Millionen Mark angegeben. Damit wurde die bei Vertragsabschluss vereinbarte Option eingelöst. Die Lieferung dieser Serie erfolgt im direkten Anschluss an die ersten 96 Busse, von denen mittlerweile etwa 50 Wagen im Linienverkehr eingesetzt werden.

Der erste neue Obus der Firmen Neoplan/Kiepe wurde zu Pfingsten im Beisein des zuständigen griechischen Ministers für Transport und Kommunikation der Öffentlichkeit in Athen am historischen Sappeion in der Nähe des Parlaments vorgestellt. Nach Inbetriebnahme der Hälfte des Lieferauftrags äußerten sich die Fahrer und Fahrgäste zufrieden über die Fahrzeuge. Besonders fand der Mut zum neuen Busdesign, die Farbgebung des einheimischen Star-Designers Tseklenis unterstützte

die markanten Formen des Fahrzeugs. Die Wagen erhielten die Betriebsnummern 6001ff, die Soloobusse der Firmen VanHool/Alstom die Betriebsnummern 7001ff.

Der Verkehrsbetrieb ILPAP beabsichtigt, bis zu den olympischen Sommerspielen im Jahre 2004 in Athen den größten Teil seiner Trolleybusflotte aus russischer Produktion gegen neue Fahrzeuge zu ersetzen. Neben den nunmehr 208 bestellten Fahrzeugen sollen daher noch weitere 250 Obusse in Dienst gestellt werden, darunter auch Gelenkwagen. Die Auslieferung soll in 1-2 Jahren beginnen, eine Ausschreibung wird in diesem Jahr erwartet.

Von den drei Prototypen für die Stadt Minsk, die 1998 gemeinsam mit der Fa. Belkommunmash hergestellt wurden, wurde ein Wagen nach Riga veräußert. Es besteht in beiden Betrieben der Wunsch, weitere Gelenk- und Solofahrzeuge nachzubestellen, jedoch gibt es Schwierigkeiten bei der Finanzierung.

Zur Zeit wird die Folgeserie für den Obusbetrieb in Quito ausgeliefert. In der ecuadorianische Hauptstadt Quito, die in einer Höhe von 2850 m über dem Meeresspiegel liegt und als stark umweltbelastet gilt wurde 1996 mit dem Trolleybus das erste elektrische Nahverkehrsmittel überhaupt in dieser Stadt eingeführt. Die 11 km lange Linie erstreckt sich quer durch die Stadt, teilweise werden bis zu 15,7prozentige Steigungen überwunden. Die Fahrgäste werden auf 70 cm hohen, überdachten Bahnsteigen abgefertigt, so dass der Fahrgastwechsel niveaugleich, zügig wie in der U-Bahn erfolgen kann. Sollten die Fahrgäste das Fahrzeug auf der Strecke verlassen müssen, so ist hierfür unter der vorderen Türe eine ausfahrbare Stufe vorgesehen. Von den 54 angeschafften Hochflurtrolleybussen des Typs MB 0405 G HCE mit Aufbauten der Fa. Hispano Carrocera sind jeweils mindestens 52 gleichzeitig im Einsatz. Es werden täglich 200.000 bis 250.000 Personen in einem zweiminütigen Fahrzeugtakt befördert, in der Planung war man von einem Fahrgastaufkommen von 120.000 Personen pro Tag ausgegangen. Wegen des großen Erfolges dieses Systems werden derzeit weitere 7 km Fahrleitung verlegt und 59 Trolleybusse gebaut. In anderen Städte in Südamerika hat das System Schule gemacht, so erfolgte vor Kurzem eine Bestellung von 45 Gelenkobussen für einen neuen Betrieb in der Stadt Merida in Venezuela, dessen Eröffnung im Jahre 2001 geplant ist.

Derzeit laufen Verhandlungen mit der Fa. Neoplan, die für die TL Lausanne eine Serie von 24 Fahrzeugen herstellen. Im Gegensatz zum Prototyp, bei denen nur einzelne Bauteile der Firma Kiepe als Zulieferung zur Fa. Schaltbau zum Einbau gelangten, soll bei den Serienfahrzeugen die Fa. Kiepe komplett verantwortlich zeichnen.

Nach weiteren Modifikationen sind Ende Dezember alle Kleinobusse MAN/Hess/Kiepe Nr. 1711-1717 in Betrieb genommen worden. Bei dem Linieneinsatz des Prototyps ab Oktober 1999 stellten sich noch Änderungswünsche ein, die bei der Firma Hess noch durchgeführt wurden.

Mehr Informationen über die Lieferungen von elektrischen Ausrüstungen für Obusse von der Fa. KIEPE ELEKTRIK GmbH ist im Internet unter <http://www.kiepe-elektrik.com/frameset-bahn.htm> zu finden.

BESUCH IN ARNHEIM AM 30.10. und 12.11.99 UND GESPRÄCH MIT HERRN THEUNISSEN (21.1.00)

Am 30.10.1999 fand eine Sonderfahrt der NTV mit dem Museumsobus 101 statt. Diese führte vom Depot nach Velp, von dort aus nach Hoogkamp, nach Immerloo, und dann nach Rykerswoerd. Die Sonderfahrt begann um 12 Uhr und endete gegen 15 Uhr. Da viele Anmeldungen vorlagen, wurde neben dem Obus 101 auch der Obus 179 eingesetzt.

An diesem Samstag wurde die Linie 9 mit Dieselnissen bedient; als Grund wurden Straßenbauarbeiten in Geitenkamp genannt. In der Zeit von August 1999 bis Januar 2000 wurde eigens für die wegen Umbau gesperrte Straße Raapopse Weg eine Umleitungsstrecke über die Huijghenslaan errichtet, Anfang Februar waren die rund 600 m Fahrleitung in der Huijghenslaan bereits demontiert. Vom 8. bis 19. November musste ebenfalls durch Bauarbeiten der Streckenast nach Oosterbeek mit Dieselnissen bedient werden. Die Obusse wendeten mit Hilfsmotor am Kreisverkehr in Höhe der

Haltestelle KEMA, Dieselbusse, teils von Privatunternehmern, pendelten zwischen Station und Oosterbeek.

Die Streckenabschnitte nach Immerloo und Hoogkamp wurden anlässlich der o.g. Sonderfahrt zum letzten Mal befahren. Kurz danach begannen die Abbauarbeiten der Fahrleitung dieser nicht mehr mit Obussen bedienten Streckenabschnitte. Im November wurden zuerst die Weichen zum bestehenden Netz ausgebaut.

Der erste der beiden BERKHOF-Obusse kehrte nach Einbau eines neuen Drehkranzes und anderen Anpassungen am 2. November nach Arnheim zurück. Er wurde anderntags wieder eingesetzt, der Gelenkobus 0210 folgte am 30.11.1999.



Am 12.11.1999 konnte der Obus 0211 in Einsatz auf der Linie 7 festgehalten werden. Er erreichte bislang eine Laufleistung von 6657 km. Der Fahrer äußerte sich zufrieden über das Fahrzeug.

Der Genter Obus 03, der als Wagen 228 bis Juni 1999 in Arnheim verkehrte, wurde am 29.09.1999 nach Gent zurückgeschleppt. Arnheim hätte den Wagen gerne noch weiter eingesetzt, zumal er auch in Gent zur Zeit nicht benötigt wird, aber die befristete Zulassung für den Personenverkehr wurde nicht mehr verlängert.

Mit einem kleinen Informationsblatt (Änderung und Ergänzung zum Fahrplan Nr.2) gültig ab dem 24. Oktober 1999, wurde die Fahrzeit der Linie 7 von 14 auf 18 Minuten verlängert. Während tagsüber weiterhin drei Kurse eingesetzt werden, kommen in der Hauptverkehrszeit nun 6 statt bisher 5 Kurse zum Einsatz. Obwohl Vorrangschaltungen an Ampeln und über 50% des Fahrwegs auf eigenen Busspuren die Fahrzeit von 14 Minuten garantieren sollte, gab es häufig Verspätungen. Insbesondere im 7½ Minuten-Verkehr waren öfters Pulkfahren festzustellen, da die Fahrzeiten nicht gehalten und die Verspätung durch die kurze Wendezeit am Bahnhof nicht aufgeholt werden konnten.

Da für die 7 Kurse der Linie 5 und nun 6 Kurse der Linie 7 nur 9 (seit November 11) Gelenkbusse zur Verfügung stehen, kommen Diesalgelenkbusse und auch Soloobusse fallweise auch auf der Linie 7 zum Einsatz. Am 12.11.1999 zum Beispiel wurde ein Kurs von einem Diesibus bedient.

Während der Diesalgelenkwagen 7741 nach einem Brandschaden die neue Lackierung in dunkelgrüner Grundfarbe des Betriebs Connexxion erhielt, sollen die Obusse weiterhin ihre blaue Lackierung behalten. Auch bei Neuanschaffungen von Gelenkobussen wird die blaue Lackierung verbleiben.

Die Lieferung der 10 BERKHOF-Gelenkwagen ist in zwei Lieferabschnitte von je 5 Wagen aufgeteilt worden. Die ersten 5 Wagen werden zwischen Juli und August 2000 ausgeliefert, die anderen 5 folgen im Oktober/November 2000. Sie werden die Betriebsnummern 0212 bis 0221 erhalten. Nach Auslieferung der neuen Gelenkbusse werden weitere Soloobusse abgestellt. Zur Zeit stehen für die 27 Grundkurse der Linie 1, 3 und 9 (für den u.g. 5 Minuten-Verkehr der Linie 9 werden morgens noch 8 weitere Busse benötigt) 32 Obusse zur Verfügung, vier Fahrzeuge (162, 163, 165, 169) stehen in der Autobusgarage Bemel. Zum Verkauf sollen alle Soloobusse der Baujahre 1984-87 gemeinsam mit den auszumusternden Fahrzeugen aus Solingen angeboten werden. Es besteht die Absicht im Sommer 2000 die ersten Fahrzeuge abzugeben.

Nach Inbetriebnahme der Gelenkwagen wird die Linie 9 auch wieder auf Gelenkwagen umgestellt. Der Bedarf an Gelenkwagen wird dann 22 Wagen betragen: Für die Linie 5: 7 Wagen (7½ Min.-Verkehr), die Linie 7: 6 Wagen (7½ Min.-Verkehr) und die Linie 9: 9 Wagen (10 Min.-Verkehr). Daher ist weiterhin mit dem Einsatz von Gelenkdieseln auf den Obuslinien zu rechnen.

Das Angebot der Linie 9 wird dann wieder stark eingeschränkt. Derzeit besteht ein 5-Minuten-Verkehr zwischen De Laar West und Station zwischen 7.10 und 9.10 Uhr morgens, zwischen 7.50 und 8.20 bis Geitenkamp, seit dem 25. Oktober fahren alle Kurse bis Geitenkamp durch. Seit diesem Zeitpunkt wird nachmittags zwischen 14.18 und 18:40 von Station nach De Laar West ebenfalls ein 5-Minuten-Verkehr angeboten, die Wagen kehren leer zurück. Am 12.11.99 wurden für diesen nachmittäglichen Verstärkungsverkehr 3 Diesalgelenkbusse eingesetzt, aber auch Soloobusse kommen zum Einsatz.

Die Bestellung von 10 weiteren Fahrzeugen für die Auslieferung in den Jahren 2001/2002 wird zur Zeit erstellt, mit diesen Einheiten wird dann die Linie 3 umgestellt. Es besteht zur Zeit die Absicht, die Obuslinie 1 noch mit den 11 im Jahr 1990 beschafften Soloobussen weiterzubedienen, und zwar solange bis diese Fahrzeuge 15-17 Jahre alt sind.

Es besteht der Wunsch, wieder mit Solingen auszuschreiben. Die bisherige Zusammenarbeit wurde als hervorragend bezeichnet. Weitere Partner wären wünschenswert, um die Stückzahl zu erhöhen und somit den Preis zu senken.

Blick ins Nachbarland Österreich

In **Salzburg** wurde im Sommer der Busbahnhof am Hbf. eröffnet. Die Bussteige und die Fahrleitung der Obuslinien wurden so angelegt, dass das Wenden in beiden Richtungen möglich ist. Diese Wendemöglichkeit nutzt auch die Linie 77, die nun in beiden Richtungen wie Linien 1 und 2 geführt wird. Gleichzeitig wurde die neue Führung der Linie 51 über dem ehemaligen Lokalbahngelände eröffnet. Dadurch wurde der niveaugleiche Bahnübergang mit der Lokalbahn vermieden die Lokalbahn wird nun in Tunnelbereich überquert. Die alte Fahrleitung in der Ignaz-Jansen-Straße soll als Wendeschleife weiter genutzt werden; ein entsprechender Umbau ist geplant. Ferner ist am Markartplatz die Wiedereinrichtung der Wendeschleife geplant. Als Neubaumaßnahme wird die im kommenden Jahr die Verlängerung der Linie 95 von Lehen bis zum Ausstellungsgelände durchgeführt. Eine Eröffnung ist für Sommer 2000 beabsichtigt, vielleicht im Zusammenhang mit einer Feier "60 Jahre Obus". Zur Zeit besorgt eine Diesellinie 95A in Anschluss an die Obuslinie 95 den Verkehr zum Ausstellungsgelände.

Für die Obuslinie nach Taxham gibt es noch keinen Beschluss zum Neubau. Es besteht die Absicht mit der Linie 81 Hbf-Stadtzentrum-Maxglan-Taxham und der zu verdichtenden Linie 77 Hbf-Maxglan-Flughafen die Ringlinien 1 und 2 aufzuheben und somit auch die Soloobusse zu ersetzen. Die Umstellung der Linie 81 auf Obusbetrieb wird vom Koalitionspartner der SPÖ, Die Grünen, abgelehnt. Diese bevorzugen Busse mit Brennstoffzellentechnik. Es besteht jedoch die Hoffnung, dass eventuell mit Einrichtung eines geplanten Spaßbades in Taxham die Elektrifizierung der Linie 81 erreicht werden kann.

Der erste VanHool-Gelenkibus soll im Mai/Juni 2000 ausgeliefert und bis Ende 2000 erprobt werden. Danach sollen in den Jahren 2001-2003 die Serienfahrzeuge geliefert werden. Der Aufwand für diese Neubeschaffung der 30 Fahrzeuge wird sich in den nächsten 5 Jahren auf eine Summe von etwa 240 Millionen Schilling belaufen. Auch für die Lokalbahn, die nun als separater Stadtwerke-Betrieb geführt wird, wurden endlich 4 neue Triebwagen bestellt. Die Firmengruppe Daimler-Chrysler Rail Systems und die Siemens AG Österreich werden die Wagen ab Sommer 2001 in monatlichen Abständen liefern, so dass ab Herbst 2001 eine Flotte mit 18 sechsachsigen Triebwagen vorhanden ist. Die Plattform der Verkehrsinitiativen mit Mag. Peter Haibach setzten sich bereits seit Jahren für den Kauf neuer Triebwagen ein und startete sogar 1996 eine für Mitteleuropa einmalige Bausteinaktion, bei der Fahrgäste und Freunde der Lokalbahn rund 300.000 Schilling für den Ankauf der dringend benötigten Triebwagen spendeten. Dieses auf einem Treuhandkonto befindliche Geld kommt nun den neuen Triebwagen zugute.

Im Mai 1999 wurden alte Obusleitungsmaste, die zum Teil noch aus den frühen 50er Jahren stammen, aus Sicherheitsgründen ausgetauscht. In der Pfingstwoche wurde der Tausch von Masten in der Münchner Bundesstraße vorgenommen und die Linie 29 verkehrte über die ganze Betriebszeit mit Dieselbussen. Damit sollte den Fahrgästen ein Umsteigen ab Landesnervenklinik auf Dieselbusse erspart werden. Bei den Vorbereitungsarbeiten in der Woche zuvor knickte jedoch einer der Masten um und beschädigte die Fahrleitung auf eine Länge von rund 150 Meter. Daher mussten die Fahrgäste in der Frühspitze am Freitag zwischen Landesnervenklinik und Forellenweg vom Obus auf Diesel-Pendelbusse umsteigen, ab Samstag, 23. Mai 1999 kamen dann auf der Linie 29 wie geplant durchgehend Dieselbusse im Einsatz.

Sobald die ersten neuen Obusse nach **Linz** ausgeliefert wurden wird die Linie 41 wieder auf Obus umgestellt. Nach den jüngsten Angaben der Firma Volvo wird im März/April 2000 mit der Auslieferung der ersten Gelenkbusse zu rechnen sein. Die Fahrleitung wurde bei einer Probefahrt am Montag vor Weihnachten abgenommen und ist seither betriebsbereit. Die Betriebsnummern der neuen Obusse der ESG stehen noch nicht fest, vermutlich erfolgt die Nummerierung im Anschluss an die jetzigen Fahrzeuge

In **Kapfenberg** verkehren nach wie vor die Obusse nur von montags bis samstags mittags. Am Wochenende werden andere Relationen als an Werktagen bedient, die teilweise über nichtelektrifizierte Äste führen. Aber auch in der Woche wird häufig im Dieselbetrieb gefahren.

Das Busnetz in **Innsbruck** wird derzeit überarbeitet. Der Grund liegt in die April 1999 beschlossenen Anbindung des Stadions mit Dieselgelenkbussen. Hierfür wird die Wiesengasse busgerecht ausgebaut. Die Bedienung mit Dieselbusse soll nur vorläufig gelten, die IVB wurde vom Stadtrat aufgefordert, ein Straßenbahnkonzept für Innsbruck bis spätestens Herbst 2000 vorzulegen. Sofern dieses Konzepts vom Rat angenommen wird, soll die Straßenbahnerschließung des Stadions (d.h. der Umbau der Busspuren zur Straßenbahntrasse) vorrangig durchgeführt werden. Aktuelle Umstellungen auf Obus sind nicht im Gespräch; es wird jedoch über die Beschaffung von neuen Fahrzeugen nachgedacht. Gemäß den "Innsbrucker Stadtnachrichten" vom Dezember 1999 sollen 13½ Mio. Euro für 26 neue Gelenkbusse investiert werden, die Anzahl entspricht der derzeit vorhandenen Obusse (16 Wagen Bj.1988, 10 Niederflurwagen Bj.1992).