



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 1



Am 21.12.2000 konnten einige interessierte Fahrer mit dem neuen Berkhof-Obus eine Runde im Netz (Depot-Ohligs-GWP-Depot) drehen und Probefahrten im Depot unternehmen. Seit dem 27.11.00 wurden Fahrten auf dem Netz nach teilweise erfolgter Abnahme genehmigt, eine entgeltliche Zulassung fehlte auch noch am Tag dieser Aufnahme, daher wurden Schulungsfahrten mit dem Überföhrungskennzeichen SG-06171 durchgeföhrt.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der „Nederlandse Trolleybus Vereniging“, zusammengestellt nach Telefonaten mit bzw. Besuchen bei Herrn Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Herrn Schleifenbaum u.a.- Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft. Auszüge der Berichte werden auch von den Zeitschriften BLICKPUNKT STRASSENBAHN, OMNIBUS NACHRICHTEN und TROLLEYBUS MAGAZINE übernommen.

Die Kurzberichte sind ebenfalls mit weiteren Informationen im Internet unter <http://home.t-online.de/home/jgk.lehmann/> abrufbar.

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



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

Neues vom Obus in Kürze:

Esslingen: Nachdem am 28.11.2000 die beiden Vetter-Obusse 201, 203-204 abtransportiert und im Januar die DUO-Busse 310-311 verkauft wurden, stehen nun 17 DUO-Busse und ein Soloobus für den elektrischen Betrieb zur Verfügung.

Eberswalde: Die letzten beiden IKARUS-Gelenkbusse wurden am 14.12.2000 zum Abtransport nach Ungarn verladen. Bedingt durch Umbauarbeiten an der Fahrleitung ruhte der Obusverkehr vom 23.12.2000 bis 2.1.2001.

Solingen: Der erste neue BERKHOF-Gelenkwagen erbrachte bis zum 15.1.2001 die ersten 1000 km im Testbetrieb. Wegen Problemen unter anderem bei der Heizung und der Elektrik sind noch keine weiteren Wagen ausgeliefert worden; der erste Linieneinsatz ist nun für März 2001 geplant.

Salzburg: Nach Ausmusterung des Solowagens Obus 105 ist der Obuspark erneut reduziert worden.

Linz: 13 neue VOLVO-Gelenkbusse sind mittlerweile ausgeliefert. Für September 2001 ist die Umstrukturierung der beiden Obuslinien 21 und 45 geplant.

Bern: Für 2002 ist die Reduzierung des Obusparks auf 36 Fahrzeuge geplant. In den Spitzenzeiten werden dann verstärkt Dieselbusse auf den Obuslinien eingesetzt.

EBERSWALDE (15.01.2001)

Die letzten beiden IKARUS-Obusse vom TYP 280.93T Nr.22 und 25 verließen Eberswalde am 14. Dezember 2000 in Richtung Ungarn. Der Abtransport der beiden Wagen einschließlich aller Ersatzteile erfolgte über Eisenbahn-Tieflader der Transwaggon Hamburg über den Verladebahnhof Angermünde. Bestimmungsort der Waggons war Szeged. Damit ist die Ära der ungarischen IKARUS-Obusse in Deutschland zu Ende.

Die zweite Stufe der Bauarbeiten zum Umbau der Spechthausener Kreuzung wurde zum Jahreswechsel erreicht. Die Fahrleitung wurde auf die Südseite der Kreuzung verlegt. Für den Umbau der Fahrleitung am 27. bis 29.12.2000 wurden die Obuslinien im Dieselbetrieb bedient, auch an den Festtagen vor und nach den Umbauarbeiten verkehrten ausschließlich Dieselbusse. Nachdem wegen Glatteis am 2.1.2001 ebenfalls kein Obus eingesetzt wurde, ruhte der Obusbetrieb somit vom 23.12.2000 bis 2.1.2001. Derzeit fahren beide Linien in Richtung Finow, da ein Abbiegen in Richtung Brandenburgischen Viertel nicht möglich ist. Lediglich zwei Zusatzkurse für den Schülerverkehr fahren das Viertel morgens direkt an. Ansonsten müssen die Fahrgäste den Umweg über Finow in Kauf nehmen. Der Bau der endgültigen Fahrleitung erfolgt Mitte des Jahres; zur Zeit werden diese Arbeiten ausgeschrieben. Aufgrund von Personalmangel in der Fahrleitungsabteilung müssen diese Arbeiten an Fremdfirmen vergeben werden. Die Arbeiten im Dezember wurden durch die Fa.Siemens durchgeführt.

In diesem Jahr stehen auch die weiteren Bauarbeiten im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße an. Nachdem der westliche Teil nunmehr fertig ist, wird nun der Bereich an der

Trolleybus-News shortly:

Esslingen: After the recent sale and shipping of the Vetter Trolleybuses 201 and 203 - 204 and the further sale, in January, of the Duo-Buses 310 - 311 there are now only 17 Duo-Buses and the Mercedes Solo Trolleybus available for service.

Eberswalde: The last two IKARUS articulated Trolleybuses were shipped to Hungary on 14.12.2000. Due to alterations being carried out on the overhead Trolley Bus operation was suspended between 23.12.2000 to 2.1.2001.

Solingen: The first of the new BERKHOF Trolleybuses achieved, during the on-going test phase, it's first 1000 km on 15.1.2001. Due to problems, amongst other things with the heating and the electronic components, no further vehicles have been delivered. In all probability the first time the vehicle is likely to be seen in service will, now, not be earlier than March 2001.

Salzburg: After retirement from service of the solo Trolleybus 105 the Trolleybus fleet has, yet again been reduced.

Linz: The 13 new VOLVO articulated Trolleybuses have been delivered. The planned date for the restructuring of the two routes 21 and 45 is now set for September 2001.

Berne: A reduction of the Trolleybus fleet to only 36 vehicles is planned for 2002. During the early morning and afternoon rush hours it will then be necessary to put diesel buses into service on the Trolleybus routes.

**erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 3**

Haltestelle 'Markt' erneuert. Nach den gegenwärtigen Planungen braucht die Fahrleitung hierfür nicht geändert werden.

Seit Anfang 2000 rücken alle in Ostend beginnenden Kurse nicht mehr über Westend, sondern auf direkten Weg vom Depot ein bzw. aus. Mittels Hilfsantrieb wird dabei die Fahrleitungskreuzung am Markt überbrückt. In Richtung Depot werden nun Fahrleitungstrichter in Eigenbau montiert um an der schlecht ausgeleuchteten Stelle vor den Arkaden in Richtung Nordend/Depot eine Verbesserung für die Fahrer beim Anlegen der Stangen zu erreichen.

ESSLINGEN (17.01.2001)

Am 25.11.2000 fand ein kleines Abschiedsfest für die Vetter-Obusse auf dem Betriebshof mit einer anschließenden Sonderfahrt vom Obus 204 statt. Es nahmen etwa 50 Gäste teil. Am gleichen Tag verrichtete der Obus 203 den letzten Linieneinsatz auf der Linie 101. Mit Hilfe der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) wurden die Fahrzeuge als Infrastrukturhilfe nach Timisoara in Rumänien vermittelt. Die Fahrzeuge gelten als Geschenk des SVE, die Transportkosten übernahm die GTZ. Der Abtransport per Tieflader der Bahn ab Bahnhof Esslingen erfolgte am 28.11.2000.

Der bereits seit April abgestellte Obus 201 hat ein Alter von 17 Jahren erreicht. Die beiden anderen Fahrzeuge haben jeweils 13 Dienstjahre erbracht. Es wurde eine Kilometerleistung von knapp 800.000 km bzw. 550.000 km erreicht. Die elektrischen Einrichtungen der Fahrzeuge stammen aus den 60er-Jahren. Sie wurden von den Vorgängermodellen übernommen.

In der Woche danach kam Wagen 205 von der Fa.Vetter in Fellbach wieder zurück. Dort erhielt der Wagen eine neue Türsteuerung. Von Ende Juli bis November verkehrten daher überwiegend Dieselsebusse auf der Obuslinie 118. Fallweise wurden auch DUO-Busse im elektrischen Betrieb eingesetzt.

Die DUO-Busse 310 und 311 wurden am 9.1.2001 abgemeldet. Die Stangen wurden bereits zuvor abgebaut, einige Ersatzteile wurden aus dem elektrischen Antrieb entnommen. Es erfolgte jedoch kein kompletter Rückbau des elektrischen Antriebs. Die Gelenkbusse wurden über einen Zwischenhändler verkauft, der Abtransport erfolgte Anfang Januar mit eigener Kraft.

Damit stehen für den Betrieb auf den Obuslinien 101 und 118 (max. 7 und 2 Kurse) und den DUO-Buslinien 119 und 120 (max. 5 und 7 Kurse) 17 DUO-Busse (312-328) und 1 Soloobus (205) zur Verfügung. Auf den beiden DUO-Buslinien kommen die neuen Citaro-Gelenkdieselsebusse 101-107 zum Einsatz, während auf der Obuslinie 118 der zweite Kurs in der Regel von einem Solodieselbus bedient wird.

Die Betriebsnummern der bei VanHool/Kiepe bestellten Gelenkbusse wird erst nach der Auslieferung des ersten Fahrzeugs festgelegt. Nach Angaben der Betriebsleitung steht ein genauer Liefertermin des ersten Wagens noch nicht fest. Fünf Fahrzeuge sollen jedoch zum Lieferlos des Jahres 2001 gehören.

Vom 7.12. bis 19.12.2000 war die Weiche am Württemberger Hof defekt. Die Fahrzeuge der Linien 119 und 120 mussten an der Maille abdrahten, die Linie 118 wurde von Dieselsebussen bedient. Nach Beschaffung der erforderlichen Ersatzteile konnte der elektrische Betrieb der Obuslinie 118 am 20.12.2000 mit Obus 205 wieder aufgenommen werden.

SOLINGEN (16.01.2001)

Nach der erfolgreichen Vorstellung des neuen BERKHOF-Gelenkwagens am 18.11.2000 folgte am 27.11.2000 eine weitere Abnahme der elektrischen Anlage durch die Sachverständigen Prof. Ahlbrecht und Herrn Dr. Kappus vom TAB. Es wurde daraufhin die Genehmigung erteilt, Fahrten, die für die Inbetriebnahme notwendig sind, im Liniennetz durchzuführen. Eine Anmeldung des Fahrzeugs erfolgte bislang nicht, für diese Fahrten wird das Überführungskennzeichen SG-06171 genutzt. Die Fahrten werden



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

in Begleitung des Fahrmeisters S.Groß und des Verkehrsmeisters N.Riemen durchgeführt.

Ab dem 7.12.00 wurden die Fahrten nur auf den Betriebshof beschränkt, da bei Probefahrten Kurzschlüsse an den stromlos zu befahrenden Kreuzungen entstand und dadurch der allgemeine Obusbetrieb behindert wurde. Um die Herstellerfirmen unter Druck zu setzen, diesen Mangel zu beseitigen, wurde auf eine Abnahme weiterer Gelenkwagen verzichtet. Bis heute ist noch kein weiterer Wagen ausgeliefert worden.

Das Problem zwischenzeitlich durch den Umbau der Schaltung beseitigt werden. Allerdings wirkte sich dieser Umbau negativ auf die Funktion der elektrischen Bremse aus. Ab dem 18.12.2000 wurden wieder Fahrten im Netz durchgeführt. Nach Aussage des Fahrmeisters läuft der Wagen sehr gut und etwa 80% der Kinderkrankheiten wurden behoben. Größere Probleme gibt es noch bei der Heizung. Sie erbringt noch keine ausreichende Leistung und die spezielle Luftzuführung oberhalb der Fenster, die das Beschlagen der Scheiben verhindern soll, funktioniert noch nicht. Eine weitere Fahrerschulung hat jedoch noch nicht begonnen, so dass ein Linieneinsatz frühestens im März zu erwarten ist.

Die Zulassungsurkunde der Abnahme mit Datum 21.12.2000 liegt vor. Es wurden nur Vorbehalte bezüglich der beschriebenen Mängel festgehalten. Für die endgültige Zulassung fehlen nun nur noch Unterlagen wie Zeichnungen, die von der TAB abgestempelt werden müssen. Am 15.1.2001 wurde die ersten 1000 km erreicht.

Bedingt durch Anfahrt- und Bremstests am Brühler Berg (Linie 684 Richtung Widdert) gab es negative Reaktionen einiger Zeitungsleser des „Solinger Tageblatts“. Mit einer Pressefahrt am 12.01.2001 und einen Artikel hierüber wurde die Öffentlichkeit über den gegenwärtigen Sachstand vom „Solinger Tageblatt“ informiert. Aber bereits eine Woche später erhielt der neue Obus wieder negative Schlagzeilen. In einem schlecht recherchierten Artikel wies das „Solinger Morgenblatt“ auf die Verwendung von Polystyrol-Hartschaum (Styropur) in den Seitenwänden des Wagens hin. Die bei der Abnahme beanstandete Wärmedämmung aus Polystyrol-Hartschaum im Dachbereich unterhalb der Heizung wurde durch Polyurethan ersetzt. Da auch dieses Dämmmaterial überwiegend der Brandschutzklasse B1 angehört und als schwer entflammbar gilt, würden die giftigen Verbrennungsprodukte der Baustoffe nur bei einem Vollbrand des Fahrzeugs austreten, zumal sie außerdem zwischen den GKF-Beplanungen außen und innen angebracht wurden und sich die Dämmung somit in einem geschlossenen Raum befindet. Außerdem sind in diesem Zwischenraum auch keine Brandlasten zu finden, die einen Brand verursachen können.

Obwohl bei dem ersten Wagen die Betriebsnummer 071 angebracht wurde, wird die erste Ziffer analog des Zulassungsjahres nochmals geändert, es ist nun die Nr.171 als Betriebsnummer vorgesehen. Die gesamte Serie von 15 Fahrzeugen, die bis Juni 2001 in Betrieb genommen werden soll, wird somit die Betriebsnummern 171-185 erhalten.

Eine weitere Qualitätskontrolle der bereits fertigen Wagen 172ff im Werk der Fa.BERKHOF wird durch die SWS-Mitarbeiter in der letzten Januar-Woche erfolgen. Mit einem Transport nach Solingen ist erst nach kompletter Mängelbeseitigung und Inbetriebnahme des ersten Wagens zu rechnen, um Kapazitätsprobleme auf dem Betriebshof zu vermeiden.

Für die 20 weiteren bei Kiepe/VanHool bestellten Gelenkbusse erfolgten bereits mehrere Koordinationsgespräche. Wagenbaulich werden die Fahrzeuge den Serienfahrzeugen der Fa.VanHool entsprechen, im Gegensatz zu den Berkhof-Obussen wird die Außenbeplankung in Stahlblech ausgeführt. Eine Forderung, Glasfaserplatten zu verwenden, war in der Ausschreibung auch nicht gestellt. Auch die Unterkonstruktion wird lediglich in korrosionsgeschützten Stahlprofilen erfolgen, die Verwendung von veredelten Stahlprofilen ist nicht vorgesehen. Die 15jährige garantierte Lebensdauer soll durch guten Korrosionsschutz gewährleistet werden. Die Wagen werden voraussichtlich die Betriebsnummern 251-270 erhalten.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Eine Ausmusterung von Obussen wird erst erfolgen, wenn die neuen Obusse stabil eingesetzt werden können. Die Ausschreibung zum Verkauf wird im Frühjahr vorgenommen. Zum gleichen Zeitpunkt werden die 17jährigen Dieselsebuse 151 und 168 verkauft. Während Wagen 151 noch regelmäßig im Dienst steht, ist Wagen 168 zur Zeit mit Undichtigkeiten im Motor abgestellt. Einer der Wagen soll zu einem Info-Mobil der Stadtwerke umgebaut werden. Für die auszumusternden Wagen wurde ein Fahrzeug bei der Fa.Küthe neu in Dienst gestellt, nachdem die Firma einen weiteren Dieselsebuskurs übernommen hat.

Die Bauarbeiten im Zuge der Kölner Straße und der Straße „Ufergarten“ sind abgeschlossen, in diesem Jahr ist der Baubeginn zum Umbau des Graf-Wilhelm-Platzes zu erwarten. Hierfür soll die Verkaufsstelle und Leitstelle der SWS abgebrochen werden. Für das Kundenzentrum der SWS wurden neue Geschäftsräume zwischen Graf-Wilhelm-Platz und Mühlenplatz angemietet.

Neben Gelenkibus 2 erhielt nun auch Gelenkibus 7 eine Ganzreklame als Eigenwerbung für die Versorgungsbereiche der Stadtwerke Solingen. Im Sommer erhielt Wagen 7, mit 14 Jahren der jüngste der 21 Gelenkbuse (er wurde 1986 nach einem Brand des ersten Gelenkibus 7 neu geliefert), noch eine neue Lackierung, die nun mittels Folien überklebt wurde. Zum Aufbringen dieser Ganzreklame wurde auch hier die MAN-Beschilderung an der Vorderfront des Wagens entfernt. Auch die Wagen 8, 43 und 67 fahren ohne diese Beschilderung.

Wagen 42 wird nach weiteren Umbauarbeiten der Firma Kiepe in Kürze wieder in Dienst genommen. Nach erfolgreichen Einbau eines Filters gegen die Frequenzstörungen fehlt nun nur noch die formelle Mitteilung an die Technische Aufsichtsbehörde. Die Reparaturarbeiten am Fußboden vom Wagen 46 werden noch in diesem Monat beendet sein, so dass anschließend der seit September abgestellte Wagen 55 in eigener Werkstatt repariert werden kann.

Die Gelenkwagen erreichten im Jahr 2000 eine Laufleistung von 50.000 bis 66.000 km, die Solowagen im Durchschnitt 45.000 km. Die größten Laufleistung weisen derzeit die Gelenkwagen 9, 1, 6 und 12 mit über 900.000 km auf, die Spitzenreiter bei den Solowagen sind die Wagen 29, 28, 26 und 45 mit knapp 600.000 km, am Ende der Statistik liegen die Wagen 42 mit 445.000 km und 67 mit 501.000 km.

Nachdem ein Aufnahmegerät für die digitale Haltestellenansage beschafft wurde, werden im Frühjahr die entsprechenden Aufnahmen vorgenommen und alle Wagen hiermit ausgerüstet. Die entsprechenden Vorarbeiten sind beendet. Auch der Betriebsfunk wird nach der Errichtung einer Sendestation am Hofgerichtsweg in Ohligs und Genehmigung von Funkfrequenzen auf digitale Betriebsweise umgestellt. Bis Ende 2001 ist auch nach Umbau aller Ampelanlagen die Vernetzung der Rechner vorgesehen, so dass die Ampelsteuerung aktiviert werden kann. Erst als letzte Stufe ist die Einrichtung von Echtheitsabfahrtszeiten an Haltestellen vorgesehen. Dieses ist nicht vor 2002 zu erwarten.

Die Stadtwerke Solingen GmbH hat von der Stadt Solingen den Auftrag bekommen, zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 zwei neue NachtExpress-Linien einzurichten. Es wird sich dabei um die neuen Linien NE 23 und NE 24 handeln. Diese werden wie bereits der NE 21 und der NE 22 von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen zwischen 0:00 Uhr und 4:00 Uhr angeboten. Der NE 23 wird zwischen Graf-Wilhelm-Platz, Abteiweg und Wuppertal-Vohwinkel verkehren, der NE 24 bedient wie die Obuslinie 684 Hasselstrasse und Widdert.

Letzte Meldung: Bis Ende Januar hat der BERKHOF-Obus 1500 km geleistet, in der letzten Woche lief der Wagen fehlerfrei, eine Aufnahme der Schulungsfahrten wird nach entgeltlicher Zulassung für die 2.Februarwoche erwartet, zum gleichen Zeitpunkt wird der zweite Wagen nach Solingen geschleppt. Die Unklarheiten bezüglich der Verwendung des Dämmmaterials wurden anlässlich einer Pressekonferenz am 29.1.2001 ausgeräumt.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.

Am 20.01.2001 fand die 2.Jahreshauptversammlung statt. Leider waren nur 11 der 42 Mitglieder anwesend. Es gab einige Wechsel im Vorstand, u.a. wurde als neuer erster Vorsitzender H.-L.Leers für den aus Zeitgründen zurückgetretenen bisherigen 1.Vorsitzenden bestimmt.

Es wurde bekanntgegeben, dass die Bestrebungen, den Berner Obus 55, der bereits 1976 in Solingen zu Gast war, für das geplante Museum zu erwerben, erfolgreich war. Ferner bemüht man sich um einen ehemaligen Wagenzug aus Warschau (ehemals St.Gallen) und die Rückführung eines TS aus Mendoza.

Beim ÜHIIIIs 059 wurde im vergangenen Jahr die Bremsanlage und der Hilfsmotor instandgesetzt. Dabei wurde festgestellt, dass der Wagen ansonsten in einem guten Zustand ist. Es besteht die Hoffnung, dass der Wagen zum BMB-Fest zu Pfingsten von den SWS geschleppt wird. Ferner bemüht man sich, den Wagen bis zum Juni 2002 wieder zuzulassen. Für die Unterkunft des Wagens soll nun ein Mietvertrag in Form eines Anerkennungsvertrags mit der SWS geschlossen werden, um das Gelände zu nutzen, wo der Wagen gegenwärtig abgestellt ist.

Mehr Information über eine Mitgliedschaft ist beim Obus-Museum Solingen e.V., Behringstraße 33, 42653 Solingen (oder unter <http://home.t-online.de/home/jgk.lehmann/oms.htm>) zu erfahren.

Besuch in Arnheim am 18.01.2000

Fünf der 10 für 2000 bestellten Gelenkbusse sind inzwischen im Linieneinsatz. Damit wurden am 18.1.2001 neun der dreizehn Kurse der Linie 5/7 und sechs der neun Kurse der Linie 9 bestückt. Nach Angabe der Fahrer gibt es jedoch noch zahlreiche Störungen an den neuen Wagen.

Die im Oktober abgestellten Wagen 143 und 168 (in den letzten Berichten war fälschlicherweise Wagen 161 genannt) sind inzwischen vom Betriebshof entfernt worden. Derzeit sind auf den Abstellplatz die Wagen 178, 181, 166 und 170 zu finden, wovon die letztgenannten zu den ersten Ausmusterungskandidaten zu zählen sind.

Die wegen Bauarbeiten am Markt in Geitenkamp errichtete, etwa 700m lange Umleitung in Geitenkamp wurde nicht komplett zurückgebaut, sondern nur vom Netz abgetrennt. Die Umleitungsstrecke wird in diesem Jahr nochmals benötigt, da der Rosendaalse Weg nun auch erneuert wird.

Gespräch mit Herrn Edwin Blaauwbroek, Fa.Berkhof Heerenveen B.V am 17.01.2001

Zwei bis drei Wagen der Solinger Gelenkbusse sind fertiggestellt und werden in der kommenden Woche von Mitarbeitern der SWS begutachtet. Diese stehen gemeinsam mit den fünf Arnheimer Wagen (217-221) in den Hallen. Die ersten Rohbauten der neun Solinger Wagen für 2001 sind derzeit im Bau. Nach Fertigstellung der Rohbauten für diese Wagen beginnt der Bau der 10 Arnheimer Wagen (222-231).

Besuch bei Herrn Dipl.-Ing. Heidkamp, Leiter Produktionsabwicklung bei Fa.Kiepe

160 Obusausrüstungen sind zur Zeit im Auftragsbestand und werden bis 2004 bei der Fa.Kiepe Elektrik hergestellt. Darunter werden 29 Fahrzeuge für die deutschen Betriebe sein. Lediglich bei dem Auftrag für Solingen tritt Kiepe aufgrund örtlichen Nähe als Generalunternehmer auf, ansonsten ist die Fa.Kiepe Konsortialpartner mit dem Busbauer als Federführer. Die Auslieferung des ersten Solinger Fahrzeugs hat vertragsgemäß 15 Monate nach der Bestellung zu erfolgen. Gemäß dem vertraglich vereinbarten Terminplan werden ab Februar 2002 zwei Wagen pro Monat ausgeliefert, so dass alle 20 Wagen im November 2002 in Solingen sein werden. Die Montage der Elektrik erfolgt auch hier im Werk der Fa.VanHool in Belgien. In Esslingen soll der erste Wagen im Dezember 2001 ausgeliefert werden, vertraglich sind für die Monate Januar, Februar, Juli und August 2002 die Lieferung von je zwei Wagen zugesagt. Beide deutschen Städte erhalten baugleiche Fahrzeuge, die elektrische Ausrüstung ist identisch mit dem bereits gelieferten Salzburger Wagen 0061. Die 30 Fahrzeuge für Salzburg sowie die Abwicklung der 19 Linzer Wagen erfolgt durch Fa.Kiepe Wien.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

Das erste Serienfahrzeug der 27 Neoplan-DUO-Busse für Lausanne wird nach umfangreicher Erprobung voraussichtlich im Februar in Betrieb genommen. Weitere 55 Ausrüstungen werden für Südamerika (Merida, 45 Wagen) und Weißrussland (Riga, 10 Fahrzeuge) geliefert.

In Frankreich konnten auch nach erfolgreicher Abwicklung des Auftrags für 7 Kleinbusse in Lyon noch keine weiteren Obus-Aufträge erlangt werden. Die Aufträge für die Lieferung von 55 Solo- und 12 Gelenkbusen für Lyon im Jahre 1999 und für die Lieferung von 30 Gelenkwagen für die Stadt St. Etienne (Absage am 15.12.2000) gingen an Renault/Alstom, die ihren starken Heimvorteil ausspielen konnten.

In Italien erfolgten Anfragen in Zusammenhang mit der Neueinrichtung von Obusbetrieben. Einerseits wünschte die Stadt Rom ein Angebot über 34 Busse der ungewöhnlichen Breite von 2,25 m, andererseits werden für die Stadt Pescara 11 Solo- und 6 Gelenkwagen angefragt, um dort ein neues Netz einzurichten.

Nach Klärung der Finanzierung wird die Stadt Budapest eine Ausschreibung von 15 Bussen mit einer Option auf weitere 60 Fahrzeuge veröffentlichen.

Mit Gründung einer Niederlassung in Nordamerika als Kiepe Cooperation, Ottawa, hofft man nun, weitere Aufträge auf dem amerikanischen Markt zu erzielen. Für San Francisco konnten, wie bereits gemeldet, 270 Stromabnehmer verkauft werden. Die Stadt Boston unterschrieb eine Absichtserklärung zur Lieferung von 28 Solo-Bussen, für 24 weitere Gelenkbusse wird eine Absichtserklärung in Kürze erwartet. Die Fahrzeuge werden gemeinsam mit der Fa. Neoplan in Radnabentechnik hergestellt. Die Ausschreibung von 200 Bussen für Vancouver wurde vorerst für das nächste Geschäftsjahr zurückgestellt. Ferner schrieb die Stadt Seattle die Renovierung der elektrischen Ausrüstung ihrer AM-General Busse aus.

Mit Spannung wird die Ausschreibung der Athener Verkehrsbetriebe erwartet. Hier wird im ersten Quartal 2001 die Lieferung von 100-200 Bussen ausgeschrieben. Ein großer Teil davon soll als Gelenkwagen ausgeführt werden. Zeitgleich läuft auch eine Anfrage für Stadtbahnen, die bis zu den Olympischen Spielen 2004 ergänzend zu den bestehenden Buslinien ihren Betrieb aufnehmen sollen.

Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

Um in **Salzburg** bei Veranstaltungen in der Innenstadt oder anderen Störungen die Aufrechterhaltung des Busbetriebes zu ermöglichen, werden zur Zeit einige Betriebsstrecken errichtet. Ende 2000 war die Fahrleitung für die Umleitungsstrecke Saint-Julien-Straße weitgehend fertiggestellt. Nun erfolgen Vorarbeiten für eine Verbindungsschleife Neutorstraße - Reichenhallerstraße, damit Busse aus den westlichen Stadtteilen hier wenden können. Am 1.11.2000 (Allerheiligen) wurden wieder zwei Bus-Sonderlinien eingerichtet, die ab Landesnervenklinik (über Linienweg 29/5) bzw. Itzling Pflanzmann (über Linienweg 51/5) als Zubringer zum Kommunalfriedhof dienen und ohne Liniennummer verkehren. Daneben verband eine Sonderlinie, die mit Gelenkautobussen gefahren wurden, Lehen (über Linienweg 49/5) mit dem Kommunalfriedhof. Der Friedhofsbesuch ist in den letzten Jahren jedoch deutlich zurückgegangen, so dass eine Einstellung dieses umfangreichen Sonderverkehrs in den nächsten Jahren zu erwarten ist. Nachdem am Hauptbahnhof im September die ersten Linienanzeiger mit Echtzeitanzeige für die Abfahrt der Buslinien installiert wurden, werden nunmehr laufend die wichtigsten Verknüpfungshaltestellen im Stadtzentrum mit derartigen Abfahrtsanzeigen ausgerüstet. Anfang 2001 wurde der Soloobus 105 ausgemustert, letzter Gräf&Stift-Soloobus ist nunmehr Wagen 106.

In **Linz** wurde der Bestand an alten Gelenkwagen auf neun Wagen verringert, nachdem die Wagen 212 und 209 am 9. bzw. 12.10.2000 ausgemustert wurden. Am 20.11. und 20.12.2000 wurden je 3 Gelenkbusse angeliefert, sie wurden am 22.11.2000 mit den Betriebsnummern 208-210 und am 3.1.2001 mit den Betriebsnummern 211-213 in Betrieb genommen. Vorübergehend stehen somit 26 Busse zur Verfügung. In der Hauptverkehrszeit werden 22 Wagen für die Buslinien benötigt. Diese Anzahl wird



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

gemäß dem neuen Konzept zur Führung der Obuslinien 21 und 45, das zum September 2001 realisiert werden soll, verringert. Die Linie 45 (neu 40) soll künftig von der Stieglbauernstraße über Garnisonstraße, Prinz-Eugenstraße, Robert-Koch-Straße und Garnisonstraße zur Weißenwolfstraße geführt werden, um dort gemeinsam mit der Linie 21, die vom Hafen kommt, im 7½ Minuten-Takt zum Hauptbahnhof fahren. Mit der Neubaustrecke Robert-Koch-Straße und Garnisonstraße wird das AKH (Allgemeines Krankenhaus) und das Kinderspital sowie der geplante Neubau des UKH (Unfallkrankenhaus) neu angebunden. Die Linie 21 (neu 20) fährt dann Richtung Froschberg weiter. Da durch den Neubau des Hauptbahnhofes die bisherige Wendeschleife entfällt, werden beide Linien von der Stockhofstraße über die Coulinstraße zur Volksgartenstraße und weiter zum Hauptbahnhof geführt. Durch Verhandlungen mit den Bürgerinitiativen gegen die neue Streckenführung durch die Coulinstraße, es wurden der Wegfall von Parkplätzen befürchtet, konnte Einvernehmen hergestellt werden. Gleiches gilt für die Seniorenverbände bezüglich der Auflassung der Haltestelle Märzenkeller, so dass nun bei Verlegung der Linien 21 und 45 ist mit keinen organisierten Protesten mehr zu rechnen ist. Der Linienabschnitt der derzeitigen Linie 45 auf der Mozartstraße zwischen Volksgartenstraße und Garnisonstraße wird nicht mehr elektrisch bedient. Die hier bereits vorhandenen Dieselbuslinien übernehmen nun allein die Bedienung.

In **Innsbruck** ist bislang keine Entscheidung „Straßenbahn oder Obus“ getroffen worden, diese wird nun für Februar 2001 erwartet.

Mit einem Gratistag wurde am Samstag, 9. September 2000 in **Basel** die Verlängerung der ehemaligen Obuslinie 34 nach Bottmingen eröffnet. Wie bereits berichtet, verbleiben damit nur noch zwei Obuslinien, für die 12 Kurse benötigt werden. Hierfür reichen die 12 Neoplan-Obusse nur selten aus, so dass häufig Dieselbusse eingesetzt werden müssen.

Eine Reduzierung des Obusparks in **Bern** ist für 2002 vorgesehen. Reservedienste und Einsätze in der HVZ sollen dann durch eine Serie von 22 neu beschafften Dieselbussen erfolgen. Nach der geplanten Ausmusterung einiger der FBW-Obusse des Baujahrs 1975 (Nr.45, 46, 49-55) reduziert sich der Obuswagenparks auf 36 Fahrzeuge. Aufgrund der relativ guten Verfügbarkeit der neuen Trolleybusse sollen nur wenige Dieselbusse aushelfen müssen. Gemäß dem Fahrplan, gültig ab 28.5.2000 besteht folgender Wagenbedarf auf den Obuslinien:

Linie 11: HVZ: 6 Minuten-Takt, 7 Kurse, tagsüber: 7½ Minuten-Takt, 5 Kurse
 Linie 12: HVZ*:5 Minuten-Takt, 9 Kurse, tagsüber: 7½ Minuten-Takt, 6 Kurse
 Linie 13: HVZ+:6 Minuten-Takt, 7 Kurse, tagsüber: 7½ Minuten-Takt, 5 Kurse
 Linie 14: HVZ+:6 Minuten-Takt, 7 Kurse, tagsüber: 7½ Minuten-Takt, 5 Kurse
 Linie 20: HVZ: 2-4 Minuten-Takt, 9 Kurse, tagsüber: 7½ Minuten-Takt, 5 Kurse
 mittags: 5 Minuten-Takt, 6 Kurse, nachmittags: 3-4 Minuten-Takt, 7 Kurse
 * HVZ morgens 6-8 Uhr, mittags 12-14 Uhr, nachmittags 16-18 Uhr, sonst nur morgens und nachmittags.
 + in den v.g. HVZ werden zusätzlich noch Eilwagen eingesetzt, somit teilweise 3 Minuten-Takt.

Dieses ergibt einen Gesamt-Wagenbestand für die Frühspitze von 39 Obussen, für die Nachmittagsspitze 37 Kurse.

Gemäß Informationen auf der Internet-Seite der TPG in **Genf** ist die Einführung eines einheitlichen Grundtakts auf den Straßenbahn- und Obuslinien geplant. Statt des bisherigen 6 Minuten-Takts der Obuslinien ist ein einheitlicher 7½ Minuten-Takt geplant. Damit sollen die 16 Obusse des Fabrikats FBW/Hess vom Baujahr 1975 ersatzlos ausgemustert werden. Für die am stärksten genutzte Obuslinie 7 sollen die Obusse des Baujahrs 1992/3 zu Doppelgelenkobussen umgebaut werden. Die Industrie zeigt sich jedoch verhalten gegenüber dieser Planung. Ferner solle die Streckenführung der Obuslinie 10 in der Innenstadt geändert werden und die Obuslinie 3 in ein Neubaugebiet verlängert werden.