



Obusse aus deutscher Produktion in Athen prägen mittlerweile das Stadtbild. Sie fallen durch das besondere Design der Dachaufbauten auf. Seit November 2000 sind alle 112 Neoplan/Kiepe-Obusse ausgeliefert und mittlerweile vollzählig in Einsatz. Hier überholt Obus 6092 im Einsatz auf der Linie 5 die an der innerstädtischen Endhaltestelle der Linie 12 und 15 wartenden Obusse 6103, 6040 und 6054.

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:

Eberswalde: Bedingt durch Umbauarbeiten an der Fahrleitung ruht der Obusverkehr in der zweiten April-Hälfte.

Esslingen: Nur die jüngeren DUO-Busse erhielten eine Einrichtung für die Ampelbeeinflussung, die bei der Linienführung der DUO-Buslinien 119 und 120 in Nellingen erforderlich sind. Die DUO-Busse 312-320 werden demnach überwiegend nur auf der Obuslinie 101 eingesetzt.

Solingen: Sechs neue BERKHOF-Gelenkwagen sind nun angemeldet und stehen für Fahrerschulungen zur Verfügung. Ein erster Linieneinsatz ist nun für Ende April/Anfang Mai vorgesehen

Kapfenberg: Spätestens bei Beginn der Neubauarbeiten der Bundesstraße wird der Obusbetrieb eingestellt, da die Erneuerung der Fahrleitung auf einer Länge von 3 km wirtschaftlich für den Betrieb nicht tragbar ist.

Linz: Nach Salzburg (Stadtbus) läuft auch hier der Obusbetrieb unter neuer Firmierung: Linz Linien GmbH

Athen: Über 400 Obusse stehen für 21 Obuslinien zur Verfügung, für 2002 ist erneut eine Vergrößerung des Obusnetzes geplant. Mindestens 140 Obusse sollen noch vor den Olympischen Spielen im Jahr 2004 geliefert werden.

EBERSWALDE (02.04.2001)

Die letzte Stufe der Umbauarbeiten an der Spechthausener Kreuzung wird voraussichtlich in der zweiten Aprilhälfte erreicht. Die Fahrleitung erhält dann ihre entgeltliche Position. Teilweise wird die Kreuzung während der Feinasphaltarbeiten komplett gesperrt. Ein Ersatz der Obusse durch Dieselbusse erfolgt voraussichtlich nach Ostern ab dem 17.4. und ist bis zum 2.5.01 geplant. Verzögerungen bei dieser Terminplanung können wetterbedingt entstehen. Außerdem sollen die Fahrleitungsarbeiten während des Aufbringens des Feinasphalts erfolgen, welches ebenfalls zu Schwierigkeiten führen kann.

Als weitere Baustelle wird eventuell in diesem Jahr der Rückbau der Friedrich-Ebert-Straße am Markt den Obusbetrieb behindern. Es wird hier eine fußgängerfreundliche Gestaltung geplant, die einen Rückbau der Fahrspuren bedingt. Die Fahrleitung muss gemäß gegenwärtiger Planung wegen der engeren Fahrspuren verlegt werden.

Nach einigen Monaten mit wenig Problemen an den 15 MAN-Gelenkobussen, zeigen sich nun verstärkt Verschleißerscheinungen an den Türsteuerungen.

Die Arbeitsgruppe Obus-DUO-Bus (AGOD) des VDV wurde in Arbeitsgruppe Trolleybus (AGT) umbenannt. Der Vorsitzende ist weiterhin Herr Rutscher. Im Herbst ist ein Besuch beim VOLVO-Werk in Polen geplant, wo die Obusfahrzeuge für Linz hergestellt wurden. Für Frühjahr 2002 ist ein Besuch in Budapest/Ungarn geplant um den dortigen Betrieb mit rund 180 Fahrzeugen zu besichtigen.

Trolleybus-News shortly:

Eberswalde: Due to the alteration work on the overhead wiring there will be no Trolleybuses in service during the last half of April.

Esslingen: Only the youngest of the Duo-Trolleybuses have been fitted with the new technology for the traffic light system (Public Transport priority). This technology is used on the Duo-Bus routes 119 and 120 in Nellingen. As a consequence the Duo-Buses 312 - 320 will only be in service on route 101.

Solingen: The first six Berkhof articulated Trolleybuses have now been registered and are available for driver training. The vehicles will be going into passenger service sometime round the beginning of May.

Kapfenberg: The Trolleybus service will cease, at the latest, with the commencement of the reconstruction of the main trunk road. The renewal of 3 km overhead wiring was considered to be uneconomical and therefore, unacceptable.

Linz: Following the example set by Salzburg (Stadtbus) the Public Transport Company has also registered itself as a new Limited Company and has renamed itself. It is now trading under the name of: "Linz Linien GmbH".

Athens: Over 400 Trolleybuses are currently in service on 21 routes. Further extensions to the system are planned for the coming year (2002). At least 140 new Trolleybuses are to be delivered in time for the Olympic Games in 2004.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

ESSLINGEN (17.01.2001)

Zum Fahrplanwechsel Anfang Juni sind keine wesentlichen Änderungen im Fahrplan zu erwarten. Weiterhin bedient die Obuslinie 118 den Zollberg im 20-Minuten-Verkehr, während die DUO-Buslinien 119 und 120 alle 15 Minuten in der HVZ mit nur wenigen Minuten Abstand Richtung Nellingen fahren. Der früher vorhandene 5-Minuten-Verkehr zum Zollberg wurde vor fünf Jahren im Zuge der taktmäßigen Anbindung an die S-Bahn aufgegeben.

Bedingt durch die Ampelbeeinflussung in Nellingen wurden neben den Dieselnbussen die jüngeren DUO-Busse 321-328 hiermit aufgerüstet. Aus diesem Grunde werden die älteren DUO-Busse 312-320 vorwiegend auf den Obuslinien 101 und 118 eingesetzt.

Ende Februar während der schulfreien Karnevalstage erfolgte eine Fahrdraht-Erneuerung an der Kreuzung Plochinger-/Ulmer-/Schorndorfer Straße in Oberesslingen. Der abgenutzte Fahrdraht auf diesem etwa 100 m langen Abschnitt wurde von der Fa. GA erneuert. Die Linie 101 verkehrte für etwa zwei Tage durchgehend im Dieselbetrieb. In den Sommerferien steht wieder eine mehrwöchige Ruhepause des elektrischen Betriebs an, zu diesem Zeitpunkt wird wieder die Revision der Fahrleitung durchgeführt.

SOLINGEN (10.04.2001)

Am 12.2.2001 erhielt der erste BERKHOF-Gelenkwagen seine endgültige Zulassung mit dem Kennzeichen SG-SW 271. Die Betriebsnummer wurde zeitgleich in 171 geändert. An Laufleistung erbrachte er bis zum 15.2.01 insgesamt 1.869 km. Weitere Wagen wurden Anfang Februar (172, 173) und am 27., 28.2. und 1.3.2001 geliefert, so dass nun die ersten sechs Gelenkwagen in Solingen sind.

Die Transporte erfolgen im Schleppverfahren. Die Vorderachse der Gelenkwagen wird auf einen Bügel gehoben, so dass der Wagen nur auf der Mittel- und Rückachse rollt. Die Transporte starten gegen 20 Uhr bei Berkhof in Heerenveen. Kurz nach 23 Uhr traf die Scania-Zugmaschine der Fa. Hof aus Heerenveen mit dem Gelenkwagen an der Abfahrt Solingen der A3 ein. Von dort wurde der Schleppzug von einem SWS-Mitarbeiter zum Depot geführt. Nach Ankunft im Depot wurde das Fahrzeug in der Werkstatthalle abgeladen. Es dauerte etwa 45 Minuten, bis der Wagen in der Werkstatt vom Schleppbügel heruntergefahren wurde.

Der zukünftige Wagen 176 kurz nach der Ankunft am 1.3.2001 um 23:35 Uhr in der Werkstatt der Stadtwerke mit der Scania-Zugmaschine der Firma Hof.



Die TÜV-Abnahme vom Wagen 172 wurde am 28.2.01 erfolgreich durchgeführt, so dass er am 28.2.01 - zu diesem Zeitpunkt noch ohne Betriebsnummer - unter dem Kennzeichen SG-SW 272 angemeldet wurde. Das Kennzeichen wurde am darauffolgenden Tag angebracht. Der Wagen 173 sollte auch abgenommen und angemeldet werden, jedoch hatte er zu diesem Zeitpunkt einen elektrischen Defekt. Er erhielt seine Zulassung gemeinsam mit den übrigen Wagen 174-176 am 22.3.2001.

Die Schulungsfahrten für die Mitarbeiter des Fahrdienst wurden Mitte März aufgenommen. Sie werden voraussichtlich bis Mai 2001 andauern. Ein Termin für den



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

ersten Linieneinsatz ist noch nicht festgelegt. Weiterhin ist geplant, diesen ersten Einsatz als pressewirksamen Event durchzuführen. Die sechs vorhandenen Gelenkbusse sollen sechs alte MAN-Gelenkbusse in der Innenstadt ablösen. Fahrzeugtechnisch sind die Bedingungen für einen Linienbetrieb der Fahrzeuge nun gegeben. Es muss jedoch noch auf die formale Genehmigung der Bezirksregierung gewartet werden. Dieses soll in etwa zwei bis drei Wochen folgen. Somit ist Ende April oder Anfang Mai mit dem ersten Linieneinsatz zu rechnen.

Die Probleme der Fahrzeugheizung in den neuen Fahrzeugen werden zur Zeit abgestellt. Die Heizung erbrachte noch keine ausreichende Leistung und die spezielle Luftzuführung oberhalb der Fenster, die das Beschlagen der Scheiben verhindern soll, funktionierte nicht befriedigend. Durch Schläuche wird nun diese Luftzufuhr für den Fahrgastraum und für den Fahrerplatz optimiert. Außerdem ändert man die Steuerung der Heizung. Die Thermostate werden ausgetauscht. Die neuen sollen unempfindlicher gegen die produzierte Heizluft sein. Sie werden nun mit der Türautomatik gekoppelt, so dass bei geöffneter Tür eine Heizleistung erfolgt, auch wenn es zuvor im Wagen warm genug ist.

Weitere Probleme gibt es mit den Betriebsgeräuschen der Antriebsachse. Hier werden die Ursachen für die störende Lärmquelle noch gesucht, um eine zielgerichtete Mängelbeseitigung zu ermöglichen.

Nachfolgend eine Übersicht über die neuen Gelenkwagen:

	Auslieferung	Anmeldung	Kennzeichen	km	17.4.	Bemerkung
171	03.11.2001	12.02.2001	SG-SW 271	3626 km		bis 12.2.: Betriebsnummer 071
172	05.02.2001	28.02.2001	SG-SW 272	693 km		
173	06.02.2001	22.03.2001	SG-SW 273	685 km		
174	27.02.2001	22.03.2001	SG-SW 274			Fahrerschulung am 17.4.01
175	28.02.2001	22.03.2001	SG-SW 275	827 km		
176	01.03.2001	22.03.2001	SG-SW 276			Fahrerschulung am 17.4.01

Eine weitere Qualitätskontrolle der drei weiteren, bereits fertigen Wagen im Werk der Fa.BERKHOF erfolgte durch SWS-Mitarbeiter Ende März. Mit einem Transport nach Solingen ist erst nach kompletter Mängelbeseitigung zu rechnen. Die Produktion der Fahrzeuge ist nun wieder annähernd im Zeitplan, so dass bis Juni mit der Auslieferung der gesamten Serie von 15 Fahrzeugen zu rechnen ist. Bei Zulassung im Jahre 2001 werden voraussichtlich die Betriebsnummern 177-185 vergeben.

Die Zeichnung der 20 bei Kiepe/VanHool bestellten Gelenkbusse liegt mittlerweile vor. Die Inneneinrichtung soll analog der Berkhof-Fahrzeuge erfolgen. Auch hier wird der Kinderwagenplatz zwischen den beiden Vordertüren angeordnet. Die Auslieferung des ersten Wagens ist vertraglich für Februar 2002 vorgesehen. Man beabsichtigt jedoch, das erste Fahrzeug etwa sechs Wochen früher auszuliefern, um in die Serieproduktion Erfahrungen aus seiner Erprobung einfließen zu lassen. Bei Zulassung im Jahr 2002 werden die Wagen voraussichtlich die Betriebsnummern 251-270 erhalten.

Eine Ausmusterung von Obussen wird erst erfolgen, wenn die neuen Obusse stabil eingesetzt werden können. Die Ausschreibung zum Verkauf wird somit erst Mitte des Jahres vorgenommen. Neben Wagen 42 ist zur Zeit Wagen 29 abgestellt. Wie Wagen 55, der sich zur Zeit in Reparatur befindet, weist er Schäden am Fußboden auf. Es ist noch nicht festgelegt, ob er als erster Wagen zur Ausmusterung ansteht oder nach einer Reparatur des Bodens noch einige Zeit in Betrieb bleibt.

Seit Montag, den 9.4.2001 (bis Donnerstag, den 12.4.01) wurde auf der Linie 683 Dieselmusersatzverkehr gefahren. Im Bereich Gräfrath-Täppken (Haltestelle Klingenmuseum) und im Bereich des Museums Baden wurde die Fahrleitung in beiden Richtungen jeweils auf etwa 200 m Länge erneuert. Der Entschluß zu dieser Maßnahme erfolgte kurzfristig. Einige Arbeiten an den Streckentrennern wurden bereits während des laufenden Betriebs durchgeführt, so zum Beispiel am 3.4.2001 vor dem Museum



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Baden. Die Obusse passierten mit Hilfsmotor diese Stelle. Die Arbeiten waren erforderlich, nachdem ohne Fremdeinwirkung an der Haltestelle Lehner Straße mitten in der Nacht die Fahrleitung an einem Streckentrenner riß. Es gab nur Sachschaden, Personen kamen zum Glück nicht zu Schaden.

Ende März wurden Filmarbeiten über den Obusbetrieb durchgeführt. Der Fernsehsender VOX beauftragte ein Filmteam, einen Film für die Serie „Auf Achse“ zu drehen. Die Ausstrahlung ist für Mai 2001 vorgesehen. Zum gleichen Zeitpunkt besuchte eine Delegation aus Wuhan, China den Obusbetrieb. Sie besuchte mehrere europäische Obusbetriebe, um Erfahrungen mit diesem Nahverkehrssystem auszutauschen.

Ab dem 17.4.2001 ist das Kundencenter am Graf-Wilhelm-Platz geschlossen. Das Gebäude muss der Neugestaltung des Platzes weichen. Das neue Kundencenter befindet sich ab dem 19.4.2001 in einem Ladenlokal auf der Kölner Straße 131 zwischen den Haltestellen Mühlenplatz und Graf-Wilhelm-Platz.

Besuch in Arnheim am 18.01.2000

Von den für 2000 bestellten Gelenkobussen sind inzwischen sieben Fahrzeuge (212-218) im Linieneinsatz. Weiterhin verkehren die Gelenkwagen im Mischbetrieb mit Soloobussen auf den Linien 5/7 und der Linie 9. Nach Angabe der Fahrer gibt es weiterhin häufig Störungen an der Elektrik, deren Anzahl nimmt aber nach und nach ab. Die im Oktober abgestellten Wagen 143 und 168 sind doch noch im Betriebshof, sie befinden sich nun in der Wagenhalle. Mit Wagen 166 und 170, die am 11.1.2001 außer Dienst gestellt wurden, dienen sie nun als Ersatzteillieferer. Weiterhin ist auch Wagen 178 abgestellt, Wagen 181 ist inzwischen wieder in Betrieb.

Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

Der erste VanHool-Gelenkobus 0061 ist nun fast ein Jahr in **Salzburg**. Die Auslieferung der nächsten Van Hool-Gelenkobusse ist im Mai 2002 vorgesehen, es werden 10 Gelenkobusse übergeben. Die Verlängerung der Obuslinie 95 bis zum SAZ (Salzburger Ausstellungszentrum) ist mit Herbst 2001 vorgesehen. Bedingt durch Finanzierungsproblemen kann eine erneute Verschiebung des Termins möglich sein. Aus dem gleichen Grund ist auch der Zeitpunkt der geplanten Netzerweiterung nach Taxham - Europark ungewiß. Das Verkehrskonzept sieht hier eine Auftrennung der Linien 1 u. 2 in der Haltestelle Siesenheimerstraße und Neubau der Fahrleitung entlang der Kleßheimer Allee und Peter-Pfenninger-Straße vor. Der nördliche Teil der Ringlinien 1 und 2 soll von der Linie 77 übernommen werden, die mit der Linie 5 verbunden werden soll. Der südliche Teil der Ringlinien soll dann vom Hbf über die Altstadt nach Taxham weitergeführt werden. Die Umsetzung ist abhängig von der finanziellen Beteiligung der Stadt. Es wird demnächst diesbezügliche Gespräche geben. Ferner ist eine Elektrifizierung der Linie R nach Freilassing im Gespräch, gemäß erster Schritt im Verkehrskonzept ist die Weiterführung der Dieselbuslinie R in die Stadt Salzburg bis zum Sigmundstor (früher Neutor) im gleichen Intervall vorgesehen.

In **Linz** wurde die Fusionierung der beiden stadteigenen Betriebe ESG und SBL durchgeführt. Der neue Name lautet LINZ AG. Für den Verkehrsbereich wurde eine eigene GmbH mit der Bezeichnung LINZ LINIEN gegründet. Die Verwaltung der LINZ Linien GmbH wurde zur Wienerstr. 383 in Kleinmünchen zum dortigen Straßenbahndepot verlegt. Die Buswerkstätte verbleibt nach wie vor in der Fichtenstraße. Zu den 13 VOLVO-Gelenkobussen sind bislang keine weiteren hinzugekommen. Auch der Altwagenpark blieb mit 9 Gelenkobussen unverändert. Voraussichtlich wird im Mai 2001 die Erneuerung des Obus-Wagenparks abgeschlossen sein, die alten Obusse werden möglicherweise nach Russland verkauft.

Weiterhin schlecht sieht die Zukunft für den Obusbetrieb der MVG in **Kapfenberg** aus. Die 4 DUO-Busse 30-33, die 1990-95 teilweise gebraucht (32+33 ex Potsdam 993-994) beschafft wurden, verkehrten in den letzten Monaten überwiegend im Dieselmotorbetrieb. Teilweise wurden bereits die Stangen zurückgebaut. Von den beiden Soloobussen 15 und 16, die 1986 und 1987 in Betrieb genommen wurden, stellte man Wagen 16 bereits ab. Neben dem Wagen 15 verblieben noch der Gelenkobus 25 (Bj.89) und der Niederflur-Gelenkobus 35 (Bj.96). Man beabsichtigte einen Verkauf dieser Fahrzeuge und somit eine kurzfristige Einstellung des Betriebs. Weitere Entscheidungen sind jedoch auf



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

den Herbst verschoben worden. Für den elektrischen Betrieb sollen zwei der DUO-Busse wiederhergerichtet werden.

Nachdem die Obusse 102 und 103 in **La Chaux de Fonds** Ende 2000 ausgemustert wurden, stehen nun 13 Obusse für die 12 Kurse der drei Obuslinien zur Verfügung. Es wird somit bei Ausfällen auch auf den Dieselbuspark zurückgegriffen, der im vergangenen Jahr durch 6 Solo- und 2 Gelenkdieselbusse des Typs Mercedes O530 Citaro (Nr.211-216, 221 + 222) erneuert wurde.

Unterschiedliche Aussagen gibt es zur anstehenden Stilllegung des Obusbetriebs in **Lugano**. Bislang war der 26.5.01 als letzter Betriebstag im Gespräch, nun soll die Umorganisation des Busnetzes erst zum 1.1.2002 erfolgen. Da die Linie 1 danach unverändert bleibt, soll eventuelle eine Fortführung des Obusbetriebs bis ins Jahr 2002 möglich sein. Weitere Informationen sind auch auf der Homepage von Andreas Wittwer <http://mypage.bluewin.ch/andreaswittwer/VerkehrsbetriebeNews.htm> zu finden.

Bericht über meinen Besuch in Athen im März 2001 (6.3.-10.3.2001)

Nach 12 Jahren besuchte ich nun nochmals den Obusbetrieb in Athen. Damals im Mai 1989 war es nur ein Kurzbesuch von wenigen Stunden, in denen ich die Linie 20 in Piräus und die Innenstadt um dem Omonoia-Platz kennen lernte. Diesmal habe ich mir 3 Tage Zeit genommen, den ganzen Betrieb zu erleben.

Der Netzplan aus dem Trolleybus-Magazin 225 Mai/Juni 1999 half mir zur Orientierung bei meinem Besuch. Seitdem gab es bereits Veränderungen: Neben einer etwa 3 km langen Verlängerung der Linie 21 nach Nikaia gibt es nun eine Verbindung von Petralona zur Strecke der Linie 21 auf der Straße „Peiraios“ nahe dem Depot Ayia Trias. Hier verkehren die Linien 22 und 23 als Ringlinien um die Altstadt und dem Parthenon. Ebenfalls wurde in Richtung Pl.Attikis die direkte Streckenführung vor dem Bahnhof Larissis wieder in Betrieb genommen, die Fahrleitung der Umleitungsstrecke hängt jedoch noch.

Jüngste Netzerweiterung sind die Ringlinien 22 und 23, die über die ehemalige südliche Endhaltestelle der Linie 9 verlängert wurde. Hier kurvt der ZIU-Obus 2177 durch das enge Einbahnstraßensystem unweit der U-Bahn-Station Petralona.



Einen Fahrplan für die Obuslinien gibt es nicht. An den Haltestellen ist lediglich die Ziffer der haltenden Linie und der Zielort angebracht. In der Innenstadt wurden jedoch in Wartehäuschen Liniennetzpläne ausgehängt, die auch an wenigen Fahrkartenschaltern als kostenloser Faltpapan erhältlich sind. Es gibt hier zwei Ausgaben, eine in griechisch und eine in englisch. Die englische Ausgabe beinhaltet den Fahrplan der Flugplatz-Linien, dafür ist der Kartenausschnitt kleiner als auf der griechischen Ausgabe.

Wie im o.g. Netzplan verzeichnet, gibt es eine Verbindung, als Linie 16 bezeichnet, zwischen Pl. Ioannis Renti und Ayias Annis. Mit Umsteigen kann man per Obus von Piräus nach Athen gelangen. Die kurze (zweite) Linie 16 wird tagsüber alle 30 Minuten



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

mit einem Obus bedient, fallweise kommt ein zweiter Wagen zum Einsatz, so dass ein 15-Minuten-Verkehr besteht. Diese Linie ist zwar an den Haltestellen markiert, jedoch weder in der griechischen, noch in der englischen Ausgabe des Netzplans zu finden.

Für die Fahrer gibt es einen Dienstplan des jeweiligen Kurses, der die Abfahrtszeiten an den Haltestellen angibt. In den meisten Fällen wurden jedoch diese nicht eingehalten. Im Vergleich von Dienstplänen von aufeinanderfolgenden Obussen konnte festgestellt werden, dass auf der Linie 1 morgens ein 5-Minuten-Verkehr, tagsüber ein 7/8-Minuten-Verkehr geplant ist. Die zuletzt eingeführten Rundlinien 22 und 23 haben einen 8/9-Minuten-Takt.

In Piräus war sogar ein Fahrplan ausgegangen, jedoch wurde mir mittels einer Handbewegung verständlich gemacht, dass dieser von den Fahrern als ungültig und nicht relevant angesehen wurde. Er sah für die Linie 16 ein 9- bis 13-Minuten-Takt vor, die Linie 17 soll demnach alle 6 bis 8 Minuten verkehren.

Die neuen Obusse verkehrten auf den Linien 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 15 und 21. Auf den übrigen Linien kommen ZIU-Obusse zum Einsatz. Fallweise konnte der Einsatz eines neuen Obus auf der Linie 1, 11 und 13 beobachtet werden. Die Endhaltestellen sind weiterhin geprägt von pausierenden Obussen. So standen in Nikaia (Linie 21) 6 Obusse in der Seitenstraße der Endhaltestelle. Wie für die Linie 10 ist für die Linie 21 in der Innenstadt keine Wartezeit vorgesehen. Die Folge sind häufige Verspätungen und unregelmäßige Taktfolge stadtauswärts. Meistens kontrolliert ein Fahrmeister an den Endhaltestellen die Abfahrt der Wagen. Hierfür ist dort jeweils ein kleines Häuschen aufgestellt worden. Ähnliche Häuschen dienen in der Innenstadt als Verkaufsstelle für Fahrscheine, die weiterhin nur im Vorverkauf gelöst werden können. Eine Tageskarte gibt es seit einigen Jahren, diese kostet 1000 Drachmen (= etwa 5,70 DM oder 2,90 €)

Die Fahrleitung ist in einfachster Weise verlegt. Die Aufhängung erfolgt starr, Stangenentgleisungen sind die Folge und bei stark befahren Ausfallstraßen (Linie 10, 12 und 21) kann nur mit maximal 40 km/h gefahren werden, um Stangenentgleisungen zu vermeiden. Diese passieren auch im Innenstadtbereich an den zahlreichen Kreuzungen und Weichen häufig, obwohl hier überwiegend in Schrittgeschwindigkeit gefahren wird. So riß am 9.3.01 ein Obus an einer Weiche am Omonioia-Platz die Fahrleitung herunter. Die Folge war Stauungen im Verkehr. Während die ZIU-Obusse auf die Reparatur der Fahrleitung warten mussten, konnten die neuen Obusse die Stelle mit Hilfsmotor passieren.

Von den über 400 Obussen im März 2001 sind knapp die Hälfte Neubaufahrzeuge, die andere Hälfte die sowjetischen ZIU-Obusse. Folgender Wagenpark wurde mir offiziell mitgeteilt:

237 ZIU 682b: 2121 - 2178, 3001 - 3080, 4001, 5001 - 5056, 5058 - 5095, 5097 - 5100
 112 Neoplan/Elho/Kiepe: 6001 - 6112
 80 Van Hool/Sfakianakis/Alstom: 7001 - 7080

Von den vier Depots sind in Neo Filadelfia überwiegend die neuen Obusse beheimatet; in allen anderen Depots sind ZIU-Obusse zu finden. Die Hauptwerkstatt für die ZIU-Obusse befindet sich im Depot Attikis an der nördlichen Endhaltestelle der Linie 1. Bei der Werkstatt handelt es sich um eine über 15 m breite Stahlbetonhalle ohne Zwischenstützen, die in den 60er Jahren von der damaligen englischen Gesellschaft Iem errichtet wurde. Für die 3 Obuslinien in Piräus wurden die Obusse 3001 - 3038 im dortigen Depot stationiert.

Die ausgemusterten SIU-Obusse 2001-2120 standen auf dem zweigeschossigen Betriebshof in Neo Filadelfia. Das Unterdeck beherbergt die Werkstatt, im Oberdeck sind die Wagen abgestellt. Da der Platz nicht ausreicht stehen auch um das Depot noch einige Obusse abgestellt. 50 ZIU-Obusse wurden bereits bis April 2000 ausgemustert, davon die Wagen 5057 am 28.12.1997, 5096 am 15.02.1999 und 2109 am 08.04.1998. Die übrigen ausgemusterten ZIU-Obusse hatten ihren letzten Einsatz im Juni, Juli und September 2000. Wagen 2100 konnte am 7.3.01 auf Demonstrationsfahrt gesehen werden.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

Anschließend wurde er wieder neben Wagen 2049 und 2102 hinter dem Depot abgestellt. Es ist im Gespräch, dass 50 der Obusse aus der Serie 2010 - 2095 vom Eigentümer Griechenland an Georgien verschenkt werden sollen.

Überreste der drei Obusse Nr. 2002, 2073 und 2081 stehen im Depot Attikis total ausgeschlachtet als Ersatzteilsponder. Wagen 2081 trug innen die Nr.2124, im Depot Neo Filadelfia stand dafür Wagen 2124, der innen die Nr.2081 aufwies. Sein letzter Einsatz erfolgte am 14.4.2000. Der älteste Obus im Einsatz war der Wagen 2146, die Obusse 2121-2145 standen im Depot Ayia Trias unter Fahrleitung als Reserve. Die Wagen 2121, 2153, 2166, 2174 u.a. waren bereits abgestellt.

Während die Neoplan-Obusse zwischen 30.7.1999 und 6.11.2000 komplett ausgeliefert wurden, lassen die letzten VanHool-Obusse noch auf sich warten. Am 2.3.01 wurden die Obusse 7078-7080 ausgeliefert. Zusammen mit den Wagen 7053, 7061, 7065, 7071-7073 und 7076-7077 standen sie noch ohne Linieneinsatz auf dem Depotgelände. Der erste VanHool-Obus wurde am 17.5.1999 ausgeliefert. Bis Ende 1999 waren die Wagen 7001-7008, 6001-6035, 6037-6040 und 6042 ausgeliefert. Ein erster Linieneinsatz erfolgte nach Angaben der Werkleitung wenige Tage nach der Auslieferung.

Auch in Athen hat an den Obussen die Ganzreklame Einzug gehalten. Die VanHool Obusse 7001-7017 tragen Ganzreklame für Digitalkameras, Mode, Zigaretten (Winston, Camel) und den Kinofilm „102 Dalmatiner“. Ganzreklame für die Zigarettenmarke Camel ist auch an den ZIU-Obussen 5056, 5063 und 5081 bis 5085 zu finden. Ansonsten werden an den russischen Obussen sowie auch an den neuen Obussen Halterungen für Pappschilder angebracht, auf denen Reklametafeln unter den Fensterbändern eingesteckt werden.

Es ist vorgesehen, ein zweites Los von 140-200 Obussen auszuschreiben. Davon sollen 90 bzw. 100 Wagen als Gelenkwagen geliefert werden. Der Beschluß über Anzahl und Zusage von Finanzmitteln soll in den nächsten beiden Monaten erfolgen, so dass die Wagen rechtzeitig zur Olympiade 2004 in Betrieb sind. Dann soll der Wagenpark komplett aus Neubaufahrzeugen bestehen.

Weitere Streckenverlängerungen sind für die Linie 12 und die Linie 13/14 hinaus geplant. Zwei Linienäste soll die Linie 12 erhalten, die in die Bezirke Petroupoli und N.Liosia fahren. Am westlichen Ende der Linie 13 und 14 sollen zwei Linien in die Stadtbezirke Chalandri führen, um die Buslinien A6 und B6 zu ersetzen, die derzeit parallel zur Obuslinie stadtauswärts fahren. Derzeit erfolgt für diese Erweiterungen des Obusnetzes der Bau der Kabelzuleitungen. Die Strecken sollen im Frühjahr 2002 eröffnet werden

Seit Oktober in Athen ist der Wagen 7056, hier im Einsatz auf der Linie 12 kurz vor der Endhaltestelle Zappeio in der Innenstadt. Mit seiner Auslieferung am 26.10.2000 hatte die Firmengruppe Van Hool/Sfakianakis/Alstom die Hälfte des Lieferumfangs erreicht.

