



Seit dem 10.6.2001 können die BERKHOF-Obusse auch im Linienverkehr beobachtet werden, in der Regel sind bis zu 4 Fahrzeuge im Einsatz. Hier ist Obus 176 auf dem Weg zum Ohligs, Bahnhof am vor dem Rathaus in Ohligs am 19.6.01 festgehalten.

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](mailto:jgk.lehmann@t-online.de)



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

Neues vom Obus in Kürze:

Eberswalde: Die Umbauarbeiten an der Spechthausener Kreuzung sind planmäßig Anfang Mai beendet worden.  
Esslingen: Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt die Obuslinie 101 sonntags wieder alle 20 Minuten bis Mettingen. Der elektrische Verkehr ruht ab dem 13.8.2001 für etwa 10 Tage wegen der Revision der Fahrleitung. Solingen: Seit dem 10.6.2001 werden die neuen BERKHOF-Gelenkwagen im Linienverkehr eingesetzt. Der 7. Wagen wurde am 22.6.2001 ausgeliefert. Vorübergehend abgestellt sind die Soloobusse 23-26, deren Fahrscheindrucker in die BERKHOF-Gelenkwagen eingebaut wurden. Salzburg: Ein neues Liniennetz wurde nun vom Verkehrsausschuß beschlossen, in diesem Jahr ist die Verlängerung zum Ausstellungszentrum zu erwarten, Ende 2002 soll die Verlängerung nach Taxham in Betrieb gehen. Linz: Die Volvo-Gelenkwagen 215-219 ersetzen im Mai/Juni die alten Gelenkbusse 206, 207, 210, 214 und 216, die nach Vologda/Russland verkauft wurden. Innsbruck: Die Linie R verkehrt nun in beiden Richtungen über dieselben Straßenzüge, die Linie O erhält am westlichen Ende noch einen dritten Endpunkt.

Trolleybus-News shortly:

Eberswalde: The road works at the Spechthausener cross roads were completed on time at the end of May  
Esslingen: Trolleybus route 101 has returned to it's 20 minute headway to Mettingen on Sundays since the introduction of the new timetable. Trolleybus-operation is abandoned for a few days in August due to revision of the overhead. Solingen: The Berkhof articulated Trolleybuses went into Service on the 10th. of June at 10 am. The seventh vehicle was delivered on Friday the 6th. of June arriving at the depot at a quarter to midnight. The solo Trolleybuses 23 to 26 have been taken out of service and their electronic ticket machines have been used for the Berkhof vehicles. Salzburg: The new Trolleybus network extensions have been approved by the governig authorities. The extension to the Exhibition Center is expected to be completed this year. The extension to Taxham should be completed by the end of the year 2002. Linz: The articulated Trolleybuses 206, 207, 210, 214 and 216 have been sold to Vologda in Russia and will be replaced by the Volvo articulated vehicles 215 to 219. Innsbruck: Route R now traverses the same roadway in both directions. The route O retained it's third Terminus and the western end of route R.

EBERSWALDE (22.06.2001)

Die Umbauarbeiten an der Spechthausener Kreuzung sind am 2.5.2001 planmäßig abgeschlossen worden. Die bereits vorher vorhandenen Weichen wurden neu platziert. Die zu stellende Weiche für den Abzweig zum Brandenburger Viertel muss beim Spurwechsel passiert werden. Hier können Geschwindigkeiten bis max. 40 km/h erzielt werden. Die Einlaufweiche befindet sich hinter der Haltestellenbucht. Auch hier erfolgt beim Anfahrvorgang keine Behinderung durch die Weiche. Die Kurven wurden optimaler angelegt, insgesamt war man mit der Arbeit der Fa.Siemens zufrieden. Bedingt durch den Abbruch der Hüttengasthofes muss nun noch ein Mast neu gesetzt werden  
 Nachdem der Rückbau der Friedrich-Ebert-Straße am Markt verschoben wird, stehen dieses Jahr keine größeren Bauarbeiten mehr an.  
 Für eine eventuelle Erweiterung zum Behördenzentrum an der Tramper Chaussee, abzweigend von der Strecke nach Ostend werden die Kosten für eine Verlängerung über die Freienwalder Straße ermittelt.  
 Drei Dienstfahrzeuge stehen weiterhin für den Obusbetrieb zur Verfügung. Nach einem Unfallschaden wurde der Fahrleitungswagen wieder hergerichtet. Auch der Enteisungswagen, Typ IFA W50 erhielt eine neue orange Lackierung. Am 9.6. schleppte er den zur späteren Aufarbeitung vorgesehenen LOWA W 700 Anhänger nach Güstrow und kam damit seit langen mal wieder abseits der Fahrleitung zum Einsatz. Als Ersatz für den vorhandenen Abschleppwagen, ebenfalls ein IFA W50 mit 125 kW, wird in den nächsten Monaten ein gebrauchter Unimog beschafft werden.

Auch in Eberswalde soll nach 20:00 Uhr nur beim Fahrer eingestiegen werden. Um dieses zu erreichen, wurde eine Sperre der Aussenöffnung der letzten drei Türen über eine



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

Schaltuhrsteuerung eingebaut. Die Zahl der abendlichen Schwarzfahrer konnte hiermit erheblich reduziert werden.

#### ESSLINGEN (25.06.2001)

Die einzige wesentliche Änderung auf den Obuslinien zum Fahrplanwechsel Anfang Juni betraf die Linie 101 an Sonntagen. Der 20-Minuten-Verkehr wurde nun nach Mettingen ausgedehnt. Lediglich Obertürkheim wird weiterhin nur alle 40 Minuten bedient. Nun können wieder alle 3 Kurse elektrisch bedient werden. Um die Abfahrtsstelle am Bahnhof beizubehalten, wurde bislang mangels anderer Wendemöglichkeiten ein Dieselbus Sonntags auf dem Abschnitt Hbf.-Lerchenäcker eingesetzt.

In den Sommerschulferien vom 13.8. bis voraussichtlich 24.8.2001 steht wieder eine mehrwöchige Ruhepause des elektrischen Betriebs an. Zu diesem Zeitpunkt wird wieder die Revision der Fahrleitung durchgeführt.

#### SOLINGEN (19.06.2001)

Der erste Linieneinsatz der Berkhof-Obusse erfolgte am Sonntag, den 10.6.2001. Gegen 10:00 Uhr wurden 4 Wagen der Linien 681 und 682, die planmäßig gegen 10:20 ab Graf-Wilhelm-Platz in alle Richtungen verkehrten, von Berkhof-Gelenkwagen abgelöst. Auf diesen Kursen wurden eigens die Gelenkwagen 1, 8, 9 und 19 eingesetzt, ansonsten kamen auf allen anderen Kursen Soloobusse zum Einsatz. In Richtung Ohligs standen die Gelenkwagen 171 und 174 bereit. In der Gegenrichtung warteten die Wagen 175 und 176 nach Brockenberg und Hästen. Der Bürgermeister Haug, der Aufsichtsratsvorsitzende Krebs und der Geschäftsführer der SWS - Center Verkehr, Herrn Troullier durchschnitten ein Band, bevor die Fahrt weiterging. Leider gab es schon bei der Anfahrt bei den neuen Wagen Probleme: Bei einem Wagen in Richtung Schlagbaum mussten die Fahrgäste sich noch einmal mit der alten Generation begnügen; ein weiterer hatte Startschwierigkeiten. Im Laufe des Tages mussten auch die Wagen 176 und 174 ausgetauscht werden. Während Wagen 176 nochmals nachmittags eingesetzt wurde, stand Wagen 174 für längere Zeit in der Werkstatt.

Der Termin wurde Anfang Mai festgelegt, nachdem abzusehen war, dass in der ersten Juni-Woche die Fahrerschulung im Wesentlichen abgeschlossen war. Die Schulungen der Fahrer fanden seit Mitte März statt. Sie waren für 9:00 Uhr und 13:00 Uhr angesetzt worden. Bis zu drei Fahrer sollten zeitgleich geschult werden. Damit die Wagen sich nicht im gleichen Streckenabschnitt befinden und dort den Linienverkehr behindern, wurden für die 3 möglichen Schulungsfahrten folgende Streckenrouten ausgearbeitet:

- 1.Wagen: Betriebshof-Klingenhalle-Aufderhöhe-Hasselstraße-Krahenhöhe-Betriebshof
- 2.Wagen: Betriebshof-GWP-Krahenhöhe-Hasselstraße-Aufderhöhe-Betriebshof
- 3.Wagen: Betriebshof-GWP-Hasselstraße-Krahenhöhe-Aufderhöhe-Betriebshof

Bei Schulungsbeginn wird erst mit Hilfsmotor dann unter Fahrleitung auf dem Depotgelände gefahren, erst etwa nach einer Stunde erfolgt die Ausfahrt. An den o.g. Routen wurde sich jedoch nur anhaltsweise gehalten, so fuhr man auch fallweise nach Höhscheid oder Bülowplatz statt zur Krahenhöhe. Außerdem konnten auch andere Anfangszeiten für die Schulung vereinbart werden. Während dieses Zeitraums erhielt nur Wagen 174 die Steuerung durch den elektronischen Fahrscheindrucker EFAD. Daher zeigen die anderen Wagen die wechselnde Matrixanzeige des Herstellers.

Wagen 171 hat mittlerweile über 5.000 km erreicht, da Wagen 175 bislang am zuverlässigsten läuft, hat er eine Kilometerlaufleistung von 3.500 km erbracht, die Tacho-Stände der übrigen Wagen liegen etwa bei 2.000 km. Lediglich Wagen 174, der nach einem Defekt am 10.6.2001 für einige Zeit in der Werkstatt stand, hat bislang nur eine Laufleistung von 1.526 km erbracht.

Die Probleme der Fahrzeugheizung wurden nun durch die in den letzten Berichten beschriebenen Maßnahmen beseitigt, eine Bewährung dieser Maßnahme kann erst in den Wintermonaten festgestellt werden.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

Die Probleme mit den Betriebsgeräuschen im Wageninneren konnten noch nicht abschließend ergründet werden. Außen läuft das Fahrzeug ausgesprochen leise. Messungen des Instituts für Messtechnik der TH Aachen bei verschiedenen Belastungen ergaben keine Veränderung des Schallpegels im Innenraum, jedoch lediglich der Ort der Lärmquelle wurde verlagert. Die Ursache wird bei der Kraftübertragung durch das Differentialgetriebe zwischen Motor und Achse vermutet. Dort erfolgt die Übertragung vom Kegelrad zum Teller der Achse mit Übersetzung, Umlenkung und Drehzahlausgleich in Kurven. Beim Wagen 171 wurde die Achse modifiziert, jedoch ergab sich nur eine leichte Verbesserung der Innengeräusche.

Weitere Probleme gibt es bei der elektrischen Ausrüstung. Die Reaktion der elektrischen Ausrüstung auf die Bewegung des Fußpedals dauert zu lange, um stromlos die Trenner zu passieren. Nach einer derartigen Störung sind die Wagen nicht mehr bewegungsfähig, so dass ein Einschleppen erforderlich wird. So musste aus diesem Grund Wagen 172 am 12.6.01 und 171 am 18.6.01 eingeschleppt werden.

Am Freitag, den 8.6.2001 konnte erst die schriftliche Genehmigung zum Linieneinsatz erreicht werden. Die Übergabe von Unterlagen für die neuen Gelenkwagen erfolgte schleppend. Um diese Freigabe zu erteilen, mussten mehrere Ordner mit Schaltplänen und einer Beschreibung in Deutsch vorliegen. Außerdem mußte die Auswertung der EMV-Messung als erfolgreich erachtet werden.

Sechs weitere Wagen stehen nun fertig im Werk. Es ist beabsichtigt, eine Auslieferung dieser Wagen bis zum 13.7.2001 vorzunehmen. Eine Qualitätskontrolle der letzten drei Wagen im Werk der Fa. Berkhof ist für Anfang Juli geplant. Nach Auslieferung werden die Wagen von Fa. Berkhof in Solingen in Betrieb genommen. Außerdem erhalten die Wagen erst in Solingen die Betriebsnummer und die SWS-Beschriftungen. Nach der Abnahme durch den TÜV und der elektrischen Ausrüstung werden die Wagen zugelassen. Es wird damit gerechnet, dass die Wagen jeweils zwei bis drei Wochen nach Auslieferung in den Liniendienst gelangen. Voraussichtlich im September werden dann alle 15 Wagen in Betrieb sein.

Für die neuen Obusse wurden vorerst die Soloobusse 23-28 abgestellt. Aus diesen Fahrzeugen wurden die Fahrscheindrucker in der ersten Juni-Woche ausgebaut. In den nächsten Wochen wird nun festgelegt, welche Obusse als erstes abgemeldet werden und zum Verkauf anstehen. Für den Förderantrag wurden beim VRR, wie bereits berichtet, die Gelenkwagen 1, 11, 12, 14, 15 und 17 und die Soloobusse 28-32, 58, 59, 65 und 67 angegeben. Die Auswahl der 15 Fahrzeuge erfolgt nun unter Berücksichtigung des Zustands der Wagen, der zuletzt getätigten Investitionen am Fahrzeug (Einbau Matrix-Anlage, Neulackierung etc.) sowie den bestehenden Werbeverträgen. So werden die Wagen 17 und 32 aufgrund ihrer Neulackierung wohl noch weiter im Bestand bleiben. Eine Ausschreibung über den Verkauf der 15 Wagen wird im Sommer erfolgen. Weiterhin gibt es zahlreiche Interessenten aus Ungarn, Russland und Rumänien zum Erwerb der Obusse.

Nachdem Wagen 32 nach Löschen einer Reklame eine Neulackierung in den neuen Farben erhielt, sind nun die folgenden Fahrzeuge in den neuen Farben im Einsatz: Gelenkwagen 4, 5, 7, 17 und 18 sowie die Soloobusse 32, 35, 44, 46, 48, 52, 55 und 64. Eine Neulackierung im Zuge der Anbringung von Ganzreklame erhielten die Gelenkwagen 10, 13, 16 und die Solowagen 26. Gelenkwagen 7 wurde nach der Neulackierung mit einer Ganzreklame als Eigenwerbung für die SWS mittels Folie versehen. Nach Löschen der Reklame für ein Fahrradgeschäft ist Gelenkibus 14 wieder in ganz in weiß unterwegs. Mit einer Matrix-Zielanzeige sind die Gelenkwagen 3, 4, 5, 8, 10, 17-20 und die Soloobusse 36, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 55, 64 ausgestattet. Noch knapp 50.000 km fehlen den Gelenkwagen 1 und 9 zum Kilometermillionär. Bei den Solowagen ist Wagen 28 mit 617.735 km der Spitzenreiter, gefolgt von Wagen 26 und 45, die ebenfalls über 600.000 km Laufleistung erreicht haben. Die Schäden am Fußboden im Wagen 29 wurden zwischenzeitlich behoben; er ist sein Mitte Juni wieder in Betrieb. Zur Zeit ist Wagen 35 mit Schäden am Fußboden abgestellt.



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

**Seite 5**

Die Anzahl der Dieselsebusse wurde auf 41 Wagen gesenkt, da mittlerweile die 18jährigen Wagen 168 am 27.2.01 und 151 am 9.5.01 abgemeldet wurden. Der Ersatz erfolgte durch neue Omnibusse des Privatunternehmers Fa.Küthe, hierbei handelt es sich um zwei Citaro-Dieselsebusse mit den Nr.104 und 106 (SG-LD 55 und SG-LA 55).

Die Stellplatzordnung der Obusse auf dem Platz wurden nun geändert. Die Wagen 64, 65 und 67 mussten für die Busse der Fa. Küthe weichen, die einen Abstellplatz im vorderen Bereich erhielten. Eine weitere Neuordnung ist zu erwarten, da bislang den Berkhof-Gelenkwagen noch kein Platz zugeordnet wurde.

Einer der Radnaben-DUO-Busse der Fa.Neoplan/Kiepe für Lausanne verweilte für einige Tage in Solingen, um Messungen zur EMV durchzuführen. Er traf in der Nacht von Freitag auf Samstag, den 26.5.2001 aus England kommend ein, nachdem er dort auf einer Messe ausgestellt wurde. Der Wagen trägt noch keine Zulassung oder Betriebsnummer und befand sich in den ersten Tagen in der Werkstatt zum Einbau der Messarmatur. Der Wagen hatte an der 3. Achse rechts einen Motorschaden mit Ölverlust. Der Aufenthalt in Solingen, der ursprünglich eine Woche dauern sollte, wurde daher bis Mittwoch, den 6.6.2001 verlängert.

Die Einführung eines neuen Dienstplans zum 10.6.2001 wurde nun auf den Beginn der Sommerschulferien am 5.7.2001 verschoben, nachdem Einsprüche der Gewerkschaft noch berücksichtigt werden mussten. Der neue Dienstplan sieht starke Einsparungen am Fahrerpersonal und auch am Einsatz von Fahrzeugen vor. Durch die Einführung von Blockpausen für das Fahrerpersonal werden die Wendezeiten an den Endhaltestellen reduziert. Die Wendezeit in Hästen wird nun von 20 auf 10 Minuten reduziert. Außerdem werden die Linien 692 und 696 gekoppelt, so dass auf den Linien 681/2 ein Obuskurs und auf den Linien 692/696 ein Dieselsebuskurs eingespart werden kann. Unter anderem durch diese Maßnahme werden 18 Fahrerstellen eingespart.

Nachdem im April das Kundencenter am Graf-Wilhelm-Platz geschlossen wurde, wird auch die Leitstelle im Herbst 2001 zum Betriebshof verlegt werden. Das in den 70er Jahren errichtete Gebäude kann nun in die Neugestaltung des Platzes einbezogen werden. Hier laufen entsprechende Wettbewerbe. Mit dem Umzug der Leitstelle kann weiteres Personal eingespart werden.

Um die weitere Erneuerung in den Wirtschaftsplan aufzunehmen, muss die Diskussion über die Zukunft der Linie 683 angeschoben werden. Dabei spielt auch die Zukunft der SWS für den Bereich Verkehr ein Rolle. Als Grundlage muss nun eine Vereinbarung mit der Stadt getroffen werden. Erst danach kann über eine Weiterführung als Obuslinie auf einen Teilabschnitt Wuppertal - Krahenhöhe mit Gelenkobussen, als unveränderte Obuslinie mit Soloobussen, als DUO-Buslinie oder als reine Dieselsebuslinie diskutiert werden.

Nachtrag vom 26.6.2001: Am Abend des 22.6.2001 wurde der Berkhof-Gelenkobus 177 ausgeliefert. Je 2 weitere Gelenkwagen werden in den beiden kommenden Wochen erwartet. Es wird sich dabei um die Wagen 179-182 handeln, der Wagen 178 (Fabr.-Nr.1010-08) verbleibt noch im Werk. Wagen 27 und 28 wurden wieder in Betrieb genommen. Zur Ausmusterung für die ersten Gelenkwagen wurden nun die Soloobusse 23, 24, 30, 31, 34 und 43 festgelegt.

#### **Gespräch mit Herrn Dipl.-Ing. Heidkamp, Leiter Produktionsabwicklung bei Fa.Kiepe**

Zu den 160 Obusausrüstungen, die bereits Anfang 2001 im Auftragsbestand waren und bis 2004 bei der Fa.Kiepe Elektrik hergestellt werden, sind bislang keine weiteren Aufträge hinzugekommen.

Bei der Ausschreibung von neun Gelenkobussen für Fribourg nimmt die Fa.Kiepe mit den Firmen NAW/Hess und Volvo teil. Die Firma VanHool hat auf eine Teilnahme verzichtet. Dort werden gemeinsam mit der Fa.Kiepe in den kommenden Jahren 58 Obusse hergestellt. Das erste Fahrzeug ist für Esslingen bestimmt und wird voraussichtlich im Dezember





erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

fertig. Die Fertigstellung des ersten Wagens für Solingen wird für Januar 2002 erwartet. Nachdem dann die ersten Serienfahrzeuge für Esslingen und Solingen produziert wurden, steht dann für die Auslieferung im Mai 2002 das erste Fahrzeug für Salzburg an. Die Montage der elektrischen Ausrüstung aller Wagen erfolgt im Werk der Fa. VanHool in Lier/Belgien.

Die Stadt Boston erteilte nun den Auftrag zu Lieferung von Obussen in Radnabentechnik, die gemeinsam mit der Fa. Neoplan hergestellt werden. Die Wagen sind nicht baugleich mit den Fahrzeugen für Lausanne, vor allem da Amerika andere Normungen hat. Gemäß Vorschriften der US-Regierung (Buy-American-Act) muß ein erheblicher Anteil im eigenen Land hergestellt bzw. montiert werden. Diese Komplettierung erfolgt im Neoplan-Werk Lamar. Es steht jedoch noch nicht fest, wo die Fa. Kiepe die Montage durchführen wird. Die erforderliche technische und kommerzielle Klärung läuft zur Zeit noch.

Nach den Messung in Solingen wurde das zweite Serienfahrzeug der 27 Neoplan-DUO-Busse für Lausanne ins Werk Pilsting gefahren. Das erste Serienfahrzeug sowie der Prototyp befinden sich bereits in Lausanne.

Von den 10 Fahrzeuge für die Stadt Riga in Weißrußland wurden nun die ersten beiden Fahrzeuge ausgeliefert, die Firma Kiepe hat die gesamten Ausrüstungen bereits fertiggestellt und zum Herstellerwerk Belkommunmash versandt.

Die Ausschreibung der Athener Verkehrsbetriebe wird noch vor den Sommerferien erwartet. Nach letzten Angaben werden 90 Soloobusse und 50 Gelenkwagen ausgeschrieben. Trotz der zeitlichen Verzögerung der Ausschreibung hat die Auslieferung bis zu den Olympischen Spielen 2004 zu erfolgen.

#### Kurzbesuch in Nancy am 27.6.2001

Von dem 1984 eingeführten DUO-Bus-Liniennetz sind die Nordäste der Linie 19 und 4 komplett mit betriebsfähiger Oberleitung vorhanden. Der östliche Teil der Linie 3 und der westliche Teil der Linie 4 bilden nun die Tram-Linie 1. Vom Westast der Linie 3 (heute Linie 125) sowie der südliche, um die Innenstadt führende Teil der Linie 4 sind noch Fahrleitung vorhanden, die jedoch nicht mit dem übrigen Netz verbunden ist. Die ehemalige Linie 19 und der Westast der Linie 3 sollen nach den bisherigen Plänen in einigen Jahren auch auf Spur-Obusbetrieb umgestellt werden. Alle Linien werden zur Zeit mit Dieselbussen bedient, die Umstrukturierung des Liniennetzes erfolgte mit Einführung der Spur-Obuslinie 1, an den Haltestellen als tram 1 bezeichnet.

Im Depot konnten 20 Spur-Obusse erfasst werden, davon kreisten die Wagen 14 und 17 im Dieselantrieb auf der Rundstrecke um das Depot mit Oberleitung und Spurführung. Der Wagen 17 versuchte mehrmals einzudrahten, konnte aber nicht elektrisch fahren. Von einem Mitarbeiter erfuh ich, dass ab März 2001 der Betrieb nach erheblichen Problemen eingestellt wurde. Obwohl fast an allen Wagen fieberhaft gearbeitet wurde, wird eine erneute Betriebsaufnahme erst gegen Ende des Jahres erwartet.





In der Halle stand auch ein neuer Obus von AnsaldoBreda. Auch an diesem wurde gearbeitet, zahlreiche Verkabelung lag im Wagen offen. Er wies eine Laufleistung von 1262 km auf. Eine Betriebsnummer war nicht angebracht, jedoch trug er das Kennzeichen 4379 W 62. Ansonsten trugen die in Nancy angemeldeten Fahrzeuge die Nr.54 als Endziffer, so dass man darauf schließen kann, dass er noch nicht in Nancy zugelassen ist.

#### Besuch in Arnheim am 31.05.2001

Von den für 2000 bestellten 10 Gelenkobussen sind weiterhin nur 7 Fahrzeuge (212-218) im Linieneinsatz. Ein weiterer (Wagen 219) war in der Werkstatt zu finden. Der Wagenpark verblieb somit unverändert. Zum Fahrplanwechsel wurde lediglich ein Ergänzungsheft herausgebracht. Auf den Obuslinien gibt es nur unwesentliche Änderungen. Einerseits werden nun auch im Spätverkehr die Linien 5 und 7 im Verbund bedient, andererseits werden die Überlandlinien 50 und 86 abends und sonntags in den Fahrplan der Linie 1 eingebunden. Der erste Schritt zur Abschaffung dieser Obuslinie?

#### Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

Im Verkehrsausschuß der Stadt **Salzburg** wurde am 21.6.2001 einstimmig der Beschluß zur Neuordnung des Liniennetzes ab 2003 herbeigeführt. Nach Zustimmung durch den Stadtsenat und den Gemeinderat werden dann folgende 7 Obuslinien bedient:

- Linie 1: EuroPark/Taxham - Maxglan - Zentrum - Hbf. -(Itzling Pflanzmann in der HVZ)
- Linie 2: Alpensiedlung Süd - Zentrum - Lehen - Ausstellungszentrum SAZ (Linie 95)
- Linie 3: wie Linie 51 unverändert
- Linie 4: wie Linie 29 unverändert
- Linie 5: Birkensiedlung - Zentrum - Hbf. - Lehen - Maxglan - Walserfeld
- Linie 6: unverändert
- Linie 7: wie Linie 49 unverändert

Das Geld für die Verlängerung der Linie 95 (später Linie 2) wurde am 20.6.2001 komplett freigegeben. Diese Verlängerung wird voraussichtlich im September 2001 in Betrieb genommen werden. Die Elektrifizierung der Linie 1 nach Taxham ist für Ende 2002 geplant. Zu diesem Zeitpunkt werden die Ringlinien 1 und 2 aufgelöst. Zur Zeit verkehren auf dem Abschnitt Hbf. - Lehen - Maxglan die Ringlinien 1/2 und die Linie 77 zum Flughafen/Walserfeld.

Am 07.06.2001 wurde in **Innsbruck** ein neues Liniennetz in Betrieb genommen. Es hat bei fast allen Linien Änderungen gegeben, so auch auf den Obuslinien "O" und "R". Im



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

Bereich der Technikerstraße wurde ein dritter Abzweig Richtung Westen bis hin zur Kranebitter Allee gebaut. Hierfür wurde eine neue Obusfahrleitung errichtet.

Für die Linie "R" wurde die Fahrleitung im Bereich Sillgasse bis zur Einmündung in die Reichenauer Straße von einer einspurigen Fahrleitung auf eine doppelspurige umgebaut, so dass der Obus jetzt über den gleichen Straßenzug auch in die Gegenrichtung fahren kann. Außerdem wurde zum Fahrplanwechsel eine neue Taktfolge auf Basis des 15-Minuten-Takts eingeführt. Die Linie "R" verkehrt nun alle 7½ Minuten, die Linie "O" wird statt bisher im 6-Minuten-Takt ganztägig alle 5 Minuten bedient, alle 15 Minuten werden die drei westlichen Endhaltestellen angefahren.

26 Kurse werden für die beiden Linien benötigt. Hierfür stehen 16 Gelenkbusse und 10 Niederflurgelenkbusse zur Verfügung. Als Konsequenz aus diesem knappen Fahrzeugbestand werden häufig Dieselsebusse auf den Obuslinien eingesetzt, ein Aukauf von neuen Obussen ist nicht beabsichtigt.

Hinsichtlich der Festlegung, ob in Innsbruck ein Obus weiterhin betrieben werden soll, oder ob die Straßenbahn einen Teil der Obuslinien übernehmen wird, ist immer noch keine Entscheidung gefallen.

In **Linz** wurden die VOLVO-Gelenkbusse 215, 216 und 218 am 29.05.2001 polizeilich angemeldet, die Wagen 217 und 219 folgen am 07.06.2001. Der Wagen 214 wurde bei der Überstellung schwer beschädigt und konnte daher noch nicht übernommen werden. Die Anzahl der Altwagen verringerte sich auf die vier Fahrzeuge 211 und 218 bis 220, nachdem die Gelenkbusse 207 und 210 am 23.04.2001, 214 und 216 am 22.05.2001 und 206 am 07.06.2001 abgemeldet wurden. Die abgestellten Obusse wurden nach Vologda in Rußland verkauft; auch die noch eingesetzten Altgelenkwagen wurden verkauft.

Die Ablieferung der zwei nachbestellten Gelenkdieselsebusse des Typs Mercedes O 530 Citaro für **Winterthur** hat sich verzögert. Die Auslieferung wird nun für Juni 2001 erwartet. Die restlichen Fahrzeuge der Serie 106 - 119 werden per Ende Juni 2001 abgestellt. Es sind dieses die 35jährigen Gelenkbusse 116-119.

Zum Fahrplanwechsel am 24.6.2001 wurden in **Genf** die Trolleybus-Leistungen erhöht. Mit den Mehrleistungen im elektrischen Betrieb wird bei den TPG ein Mangel an Trolleybussen herrschen. Somit werden die Einheits-Trolleybusse FBW/Hess/SAAS von 1975 noch eine Weile in Betrieb sein. Die Linie 6 wird nun wieder als Obuslinie betrieben und anstelle der Linie 7 als Verstärkung des Ostteils der Linie 2 verlängert. Die Linie 7 endet nunmehr mit einer Schleife durch die Innenstadt. Die Route der Linie 10 durch die Innenstadt wurde geändert. Sie fährt nun in beiden Richtungen vom Bahnhof direkt zum Bel Air ohne Umweg über die Pont-du Mont-Blanc am Genfer Seeufer. Neu ist die Linie 19, die als Obuslinie die Linien 2 und 6 verstärkt. Die Verstärkungslinien 26 und 27 werden aufgegeben. Während die Linie 26 in die Linie 19 aufging, wird die Linie 27 unter Verlängerung nun als Dieselsebuslinie betrieben. Alle Linien werden nun im 7½-Minuten-Verkehr bedient. Auf gemeinsamen Streckenabschnitten entsteht somit ein 3-4 Minuten-Verkehr.

Am 30.06.01 verkehrte in **Lugano** letztmalig Obus 201 mit Fahنشmuck auf der Linie 3. Bereits in der letzten Juni-Woche wurde bereits nur je ein Wagen auf der Linie 3 und 5 eingesetzt, nachdem der elektrische Betrieb auf der Linie 1 wegen Straßenbauarbeiten seit längerer Zeit ruhte. Die Betriebserlaubnis der Vetter-Obusse endete am 30.06.01, an diesem Tag wurde der Strom der Fahrleitung für immer abgestellt. Die 4 VOLVO-Gelenkwagen und die Vetter-Wagen sollen nach Osteuropa verkauft werden, die übrigen Wagen, auch die VOLVO-Solowagen von 1974 wurden bereits ab dem 18.6.2001 verschrottet, lediglich die Wagen 101, 107, 112, 115 und 126 wurden als historische Wagen von privater Seite gerettet, weitere Informationen siehe unter der homepage der TVS (<http://www.trolleybus.ch/>).