



Total neutral war in den letzten Monaten der Gelenkbus 14 auf Solingens Straßen unterwegs. Wie bereits berichtet, blieb der Wagen in weißer Lackierung nach Löschen einer Ganzreklame. Im August 2001 verlor er auch die MAN-Beschriftung. Seit dem 17.10.2001 gehört Wagen 14 zusammen mit Wagen 11 zu den ersten Gelenkbussen, die außer Dienst genommen wurden. In den letzten Wochen hat er jedoch noch einen Aufkleber der SWS auf der Front erhalten, damit man zumindest den Eigentümer des Wagens erkennen kann.

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 Troullier, 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: Wegen Straßenbauarbeiten ruht der Obusverkehr in den Herbstferien vom 27.10. bis 5.11.2001.

Esslingen: Nach Beendigung aller Bauarbeiten wird auf allen Abschnitten mit Oberleitung wieder elektrisch gefahren. Der erste VanHool-Gelenkobus wird zum Jahreswechsel erwartet.

Solingen: Seit dem 22.10.2001 werden nun 13 neue BERKHOF-Gelenkwagen im Linienverkehr eingesetzt. Der letzte Wagen wurde am 26.10.2001 ausgeliefert. Die Soloobusse 23, 24, 30, 31, 38 und 43 sowie die Gelenkbusse 9, 11, 12, 14-16, 21 wurden abgestellt. Nach der Fahr- und Dienstplanänderung sind ab August nur noch 44 Obusse in der Frühspitze nötig.

Salzburg: Die Bauarbeiten an der Verlängerung der Obuslinie 95 zum Ausstellungszentrum gehen gut voran, eine Eröffnung der 600 m langen Strecke in im Dezember 2001 zu erwarten.

Linz: Zu Beginn der Sommerschulferien wurden am 19.7.2001 die letzten alten Gelenkbusse außer Dienst gestellt.

Kapfenberg: Die Einstellung des Obusbetriebs erfolgt im kommenden Jahr, wegen Bauarbeiten wird die Linie 1 ab März 2002 nicht mehr elektrisch befahren.

Trolleybus-News shortly:

Eberswalde: During the Autumn holidays, from the 27th. of October till the 5th. of November, the Trolleybuses will temporarily be out of service due to road works. Esslingen: Due to the fact, that the roadworks had been successfully completed Trolleybus operation on all wiring has recommenced. The first of the 9 VanHool Articulated Trolleybuses is expected at the end of the year.

Solingen: The final Berkhof articulated trolleybus was delivered to Solingen on the 26th. of October 2001 and since the 22nd. of October 13 of the new vehicles are in regular daily service. The following solo trolleybuses have been taken out of service: 23, 24, 30, 31, 38 and 43. In like manner several of the have also been taken out of service, these are, to date, 9, 11, 12, 14, 15, 16 and 21. In part this is due to the new Timetable and duty roster which requires only a maximum of 44 Trolleybuses during the peak hour service.

Salzburg: The extension to the Trolleybus route 95 is making good progress and it is expected to open this 1.3 km section during December of this year 2001.

Linz: At the beginning of the school holidays on the 19th of July 2001 the last of the old articulated Trolleybuses were taken out of service.

Kapfenberg: The closure of the Trolleybus system is imminent and is likely to take place early in 2002. Due to extensive road-works it is planned to close route 1 at the beginning of March 2002.

EBERSWALDE (25.10.2001)

Die Eberswalder Straße zwischen der Feuerwehr (Haltestelle Wolfswinkel) bis Finow, Kleiner Stern erhielt in den Herbstferien (27.10.-4.11.2001) einen neuen Asphaltbelag. Zuvor wird der alte Belag abgefräst. Der Gesamtverkehr wird umgeleitet, so daß auf den Obuslinien Dieselbusse eingesetzt werden. Außerdem erfolgt die Prüfung der Stahlkonstruktion der Eisenbahnbrücke am Bahnhof. Hierfür muß die Oberleitung abgeschaltet werden. Die vorübergehende Einstellung des Obusbetriebs wird genutzt um die letzte Einlaufweiche des alten Baumusters an der Wendeschleife Westend/Boldtstraße durch eine Kümmler&Matter-Weiche zu ersetzen. Der Verkehr wird von Solodieselbusse durchgeführt. Einige Wagen wurden von anderen Betriebsstellen der Barnimer Busgesellschaft hierfür umgesetzt. Für das Verkehrsaufkommen in der Ferienzeit genügen die Solowagen.

Nach einer Stangenentgleisung an der Weiche für den Abzweig zum Brandenburger Viertel an der Spechthausener Kreuzung wurde der Einbau der Weiche nochmals exakt auf Einhaltung der nach Herstellervorschrift überprüft. Weiterhin wird die Weiche nach alter Anweisung mit 20 km/h durchfahren. Das Passieren der Weiche sollte nach Herstellerangaben jedoch mit 45 km/h erfolgen können, geradeaus sogar mit 50 km/h. Nun wird nach anderen möglichen Ursachen für die Entgleisungen gesucht. Nach Empfehlung der Firma Kümmler&Matter kann mit bis zu 12 kg Anpressdruck gefahren werden, derzeit ist ein Stangenanpressdruck von 7-8 kg eingestellt. Es werden nun Versuche gestartet, ob mit einem höheren Anpressdruck die Weichen schneller befahren werden können.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

Voraussichtlich im kommenden Jahr werden etwa 500 m Fahrleitung im Zuge der Strecke nach Ostend im Bereich der Saarstraße/Freienwalder Straße ausgetauscht.

Am Freitag, den 26.10.2001 traf der neue Unimog-Abschleppwagen ein, der gebraucht beschafft wurde.

#### ESSLINGEN (25.10.2001)

Am Beginn der Herbstferien am 29.11.2001 ruhte wegen Bauarbeiten an einer Weiche für einen Tag der elektrische Verkehr. Ansonsten werden keine weiteren Bauarbeiten erwartet, die den elektrischen Betrieb beeinträchtigen. Aufgrund Ortskernsanierung des Stadtteils Mettingen war ab Beginn der Sommerschulferien (26.07.-08.09.01) die Mettinger Schenkenbergstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Busse der Linie 101 verkehren in beiden Richtungen auf der Cannstatter Straße, die einspurig mit Fahrleitung versehen ist (Wendeschleife Mettingen). Die Duo-Busse ziehen die Stangen in Richtung Obertürkheim am Mettinger Bahnhof ab. In Gegenrichtung kann an der Haltestelle am Schlachthaus, bei der im September 1995 ein Fahrleitungstrichter installiert wurde, wieder eingedrahtet werden.

Ab dem 13.08.01 wurde der gesamte elektrische Betrieb aufgrund der Fahrleitungsrevisionsarbeiten eingestellt. Ab 26.08.2001 erfolgte auf der Linie 101 wieder teilweise elektrischer Betrieb. Bis zum Montag, 10.09.01 wurde wegen der Bauarbeiten im Mettingen nur von Schlachthaus bis Lerchenäcker elektrisch gefahren. Sonntags fuhren die Kurse bis Bhf. Mettingen mangels Möglichkeit zum Wenden als Leerfahrt über Obertürkheim und zurück zur Behelfshaltestelle Mettingen Bahnhof. Wegen einer Baustelle entlang der Zollbergstraße verkehrten die DUO-Busse Anfang September auf den Linien 118, 119 und 120 nur im Dieselmotriebetrieb.

Die Produktion der VanHool-Gelenkbusse läuft planmäßig. Vertraglich ist die Auslieferung des ersten Wagen im Dezember 2001 vorgesehen. Eine Anlieferung nach Esslingen erfolgt jedoch voraussichtlich nicht vor den Weihnachtstagen. Fünf Wagen werden bis Februar 2002 nach Esslingen geliefert. Betriebsnummern für die neuen Obusse sind noch nicht festgelegt; vermutlich werden die Wagen, wie die bisherigen Obusse eine 200er Nummer erhalten. Bismalng belegt der Soloobus 205 die einzige Nummer in diesem Bereich. Da der Wagen voraussichtlich bis Ende 2002 im Einsatz bleibt, ist eine fortlaufende Nummerierung ab 206, 211 oder 251 wahrscheinlicher als ab 201.

Am 15.09.2001 von 10.30 Uhr bis ca. 12.00 Uhr veranstalteten Freunde des Esslinger Obusbetriebs eine Sonderfahrt mit dem Museumsobus 22 (HS1600SL, Bj. 1962). Es nahmen neun Personen an der Fahrt teil.

Von privater Seite wurde organisiert, dass fehlende Ersatzteile (Kompressormotor-Keilriemen und Vorwiderstand) für den ehemaligen Esslinger Obus 204, der nun in Timisoara Wagen 92 ist, aus Restbeständen des SVE besorgt wurden und nach Rumänien versandt wurden. Mehr darüber auf der homepage von R.Kiebler: <http://www.obus-es.de>

#### ESSEN (25.10.2001)

Zum Beginn des neuen Fahrplans sind alle 18 DUO-Busse aus dem Betrieb genommen worden. Nachdem zwei U-Bahn-Strecken wiedereröffnet wurden, ist der Bedarf an Gelenkbusen zurückgegangen. Zuletzt waren die Wagen 3721-3728 auf der Linie 117 im Einsatz, die als Ersatz für die Linie U17 betrieben wurde. Hierbei wurde bis Juli für einen Umsteigen auf einem Bahnsteig die Türen auf der linken Seite aktiviert. Die übrigen DUO-Busse kamen zuletzt auf den Linien CE 45-47 zum Einsatz, die bis 1995 durch den Straßenbahntunnel Porscheplatz-Berliner Platz verkehrten. Die Wagen wurden am 1. und 2.10.2001 abgemeldet und an die Tochterfirma der EVAG, Fa.Lindner, Gelsenkirchen abgegeben. Ein Weiterverkauf von 10 Wagen an einen russischen Händler ist bereits unter Vertrag, für den Verkauf der anderen 8 Wagen werden zur Zeit Verhandlungen durchführt.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

**SOLINGEN (23. und 26.10.2001)**

Seit Montag, den 22.10.2001 sind sieben weitere BERKHOF-Gelenkbusse (Nr.177-183) im Einsatz. Nach Auslieferung von weiteren Gelenkbussen von der Fa.BERKHOF im Juni und Juli erhielten diese bereits Mitte Juli bis Anfang September die polizeiliche Zulassung. Bislang fehlte jedoch die Zulassung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) der Bezirksregierung Düsseldorf für den Einsatz in Linienverkehr. Die nun erteilte Genehmigung für die Wagen 177-183 ist ebenfalls nur eine vorläufige Bescheinigung, der endgültige Genehmigungsbescheid wird erst nach Inbetriebnahme aller 15 Obusse erfolgen. Bedingt durch die zahlreichen Probleme mit den ersten sechs Berkhof-Obussen verzögerte sich die Freigabe für den Linienverkehr.

Außerdem gestaltete sich der Prozeß der elektrischen Prüfung nach §62 BO Strab und den anschließenden Typenprüfungen durch die SWS (Herrn Willemse) auch formell etwas komplizierter. Herr Ahlbrecht muß hierüber eine Mitteilung erhalten, die dann zur TAB weitergeleitet wird. Mit dieser Mitteilung müssen entsprechende Unterlagen, das TÜV-Gutachten und die Zulassungspapiere zusammengestellt werden. Auch hier verlängerte sich der Prozeß wegen Urlaubsabwesenheit.

In den Herbstferien wurden alle bis dahin ausgelieferten 14 BERKHOF-Gelenkbusse von den Herstellerfirmen durchgecheckt und probegefahren. An der Karrosserie wurden kleinere Arbeiten durch die Fa. BERKHOF ausgeführt, die Fa.Traxis führte an allen Fahrzeugen eine Software-Anpassung durch. Der Obus 184 ist ebenfalls fertig gestellt, jedoch konnte bislang aufgrund von Urlaubsabwesenheit des zuständigen Prüfers noch keine TÜV-Abnahme erfolgen.

Der Transport des letzten Gelenkbus erfolgte am 25.10.2001, er traf am 26.10.2001 um 0:00 auf dem Betriebshof ein. Wie seine Schwesterfahrzeuge schleppte die Fa.Hof den Wagen von Heerenveen nach Solingen. Nach Erprobung, Prüfung und TÜV-Abnahme wird eine Inbetriebnahme in den nächsten Wochen erfolgen.

Zahlreiche Kinderkrankheiten an den ersten 6 Wagen ließ einen kontinuierlichen, zuverlässigen Einsatz in der Anfangszeit nicht zu. Nur an wenigen Tagen waren alle sechs Obusse betriebsbereit. Aufgrund des nicht zufriedenstellenden Zusammenspiels zwischen elektrischer und mechanischer Bremse wurden sie sogar ab dem 22.8.2001 stillgesetzt und kamen erst am 24.9.2001 wieder in Betrieb. Die Abstellung erfolgte nach sporadisch auftretenden Ausfall der E-Bremse aus Sicherheitsgründen. Die E-Bremse ist in der Wirkung so stark, daß die Schlupfgrenze der Antriebsräder beim Bremsen erreicht wird. Dadurch wird der Regelvorgang des ABS eingeleitet, der dann die elektrische Bremse abschaltet. Das wird vom Fahrer als unangenehm empfunden, weil das Abschalten der E-Bremse unvermittelt geschieht. Zur Zeit wird noch an der Optimierung der Abstimmung zwischen elektrischer und mechanischer Bremse gearbeitet.

Gleichzeitig wurde am Wagen 171,174 und 176 eine gebrochene Halterung der Hilfsaggregate festgestellt, deren Ursache ein fehlerhafter Einbau war. Beim Wagen 173 konnte einige Zeit wegen einer gelockerten Frontscheibe nicht eingesetzt werden. Hierbei war das Gummi bei der Montage nicht richtig eingesetzt worden. Bei den neu gelieferten Wagen 181 und 182 mußten Wassereinbrüche durch das Dach festgestellt werden. Diese Mängel wurden durch die Abdichtung einiger Kabeldurchführungen im Dachbereich behoben.

Im Zuge der Probefahrten wurde festgestellt, daß sich die hintere Tür auch während der Fahrt bei Betätigen des Notauf öffnen ließ. Nun ist der Notauf nur unterhalb von 1 km/h aktiv und der Notöffnungsschalter, der für Notfälle eine Flucht aus dem Wagen ermöglicht, wurde nun verplombt, um vor einem gefährlichen Mißbrauch zu schützen.

Zur Verminderung der relativ lauten Betriebsgeräusche im Wageninneren wurde im Wagen 171 eine leicht modifizierte Antriebsachse eingebaut. Durch die Umbaumaßnahme konnten Verbesserungen des Schallpegels bis zu 10 dB gemessen werden. Alle Fahrzeuge werden in den kommenden zwei Monaten umgebaut. Je zwei Wagen erhalten eine neue Antriebsachse einschließlich Differenzial aus Reservebeständen, die zwei ausgebauten Achsen werden



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

dann beim Hersteller modifiziert. Die Differentiale wurden aus Italien von der Firma Graziano geliefert. Der Lieferant der Antriebsachse ist die Fa. Meritor, die übrigen Achsen stammen von der Fa.DAF.

Im Fahrbetrieb gibt es ebenfalls noch zahlreiche Probleme. Insbesondere die Fahrgäste müssen sich umgewöhnen, da die Türen bei Betreten der Trittstufe, die ja in der Ebene des Fahrzeugsboden liegt, nicht schließen. Gerade bei überfüllten Wagen führt dies zu Verspätungen. Außerdem dauert der Vorgang des Schließens der Türen auch länger als bei den alten Gelenkobussen. Weiter gewöhnungsbedürftig ist die etwa 2½ Sekunden dauernde Reaktion der elektrischen Ausrüstung auf die Betätigung des Fußpedals beim Anfahren: Das Drehmoment des Antriebs baut sich auf, bevor sich die automatische Haltestellenbremse löst. Diese ist zwar so kurz wie möglich eingestellt, man versucht nun neue Möglichkeiten zu finden, diese Anfahrtszeit zu verringern.

Die Wagen 172 und 174 erhielten im Juli 2001 Reklame für ticket 2000. Es handelte sich um einen relativ unauffälligen Aufkleber der Größe von etwa 50/50 cm in gelb, der sehr dezent wirkte. Die Aufkleber wurden mittlerweile wieder entfernt. Im Juli, noch vor dem ersten Einsatz, erhielt Wagen 178 als erster BERKHOF eine Reklame für eine Besteck-Firma. Die Wagen 182 und 183 wurden direkt nach der Auslieferung im Juli komplett blau lackiert und tragen nun eine Ganzreklame für das Solinger Tageblatt, und zwar im Design wie beim Soloobus 28. Rechts im Bild Obus 182 an der Kreuzung Schlagbaum am 23.10.2001:



Obwohl alle BERKHOF-Gelenkbusse Zielanzeigen vom gleichen Hersteller (Fa. Innotron) erhalten haben, ist die Auflösung und Darstellung der Ziffern in den Wagen 177-183 anders als bei den ersten sechs Fahrzeugen; insbesondere werden die Liniennummern größer angezeigt.

Nachfolgend eine Übersicht über die neuen Gelenkwagen:

	Fabr.-Nr.	Auslieferung	Anmeldung	Kennz.	Bemerkung
171	88006/1050-01	03.11.2001	12.02.2001	SG-SW 271	bis 12.2.: Betriebsnummer 071
172	88007/1050-02	05.02.2001	28.02.2001	SG-SW 272	seit 10.6.01 im Linieneinsatz
173	88008/1050-03	06.02.2001	22.03.2001	SG-SW 273	dto.
174	88009/1050-04	27.02.2001	22.03.2001	SG-SW 274	dto.
175	88010/1050-05	28.02.2001	22.03.2001	SG-SW 275	dto.
176	88011/1050-06	01.03.2001	22.03.2001	SG-SW 276	dto.
177	88017/1050-07	22.06.2001	17.07.2001	SG-SW 277	seit 22.10.01 im Linieneinsatz
178	88018/1050-08	06.07.2001	17.07.2001	SG-SW 278	dto.
179	88019/1050-09	28.06.2001	17.07.2001	SG-SW 279	dto.
180	88020/1050-10	30.06.2001	06.09.2001	SG-SW 280	dto.
181	88021/1050-11	05.07.2001	08.08.2001	SG-SW 281	dto.
182	88022/1050-12	13.07.2001	06.09.2001	SG-SW 282	dto.
183	88023/1050-13	14.07.2001	06.09.2001	SG-SW 283	dto.
184	88024/1050-14	13.09.2001			
185	88025/1050-15	26.10.2001			

Im Juni wurden für die ersten sechs BERKHOF-Obusse vorerst die Soloobusse 23-28 abgestellt und die Fahrscheindrucker ausgebaut. Bereits Ende Juni verkehrten die Wagen



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

27 und 28 wieder im Linienverkehr. Ende Juni wurde festgelegt, die Soloobusse 23, 24, 30, 31, 34 und 43 auszumustern. Seit dem 15.8.2001 sind diese Wagen außer Dienst gestellt und abgerüstet, das bedeutete den Ausbau der Fahrscheindrucker und der RBL-Steuerungselemente. Außerdem wurde Wagen 38 mit Schäden am Fußboden abgestellt und abgerüstet. Der Wagen besaß eine LCD-Matrix-Anzeige, die ebenfalls ausgebaut wurde und nun beim Hersteller Meister Elektronik zur Entstörung verweilt.

Gegen Ende der Herbstferien wurden für die 7 neuen BERKHOF-Obusse die ersten Gelenkwagen abgestellt. Wagen 11, der am 17.10.2001 letztmalig eingesetzt wurde, und Wagen 14 wurden abgerüstet und in der nordöstlichen Ecke des Betriebshofs abgestellt. Ferner wurden die Wagen 12, 16, 21, 15 und 9 (letzter Einsatz: 20.10.2001) abgestellt. Sie verbleiben am westlichen Platzbereich unter Fahrdracht. Beim Wagen 12 und 16 wurden die Fahrscheindrucker ausgebaut. Die übrigen drei Wagen wurden als Reservefahrzeuge noch bereitgehalten. Am Dienstag, den 23.8.2001 wurde auf die abgestellten Wagen zurückgegriffen und Wagen 15 nochmals eingesetzt, da an diesem Tage vier Alt-Gelenkwagen in der Werkstatt standen. Die 14 Wagen haben bis zur ihrer Abstellung folgende Kilometerlaufleistung erbracht:

GW 9: Erstzulassung 20.09.1984: 976.962 km  
 GW 11: Erstzulassung 07.12.1984: 934.099 km  
 GW 12: Erstzulassung 26.11.1984: 949.005 km  
 GW 14: Erstzulassung 07.12.1984: 938.337 km  
 GW 15: Erstzulassung 13.12.1984: am 23.10.01 noch im Einsatz  
 GW 16: Erstzulassung 13.12.1984: 883.038 km  
 GW 21: Erstzulassung 06.05.1985: 894.060 km  
 Wg.23: Erstzulassung 31.07.1986: 522.709 km  
 Wg.24: Erstzulassung 31.07.1986: 544.123 km  
 Wg.30: Erstzulassung 21.10.1986: 607.420 km  
 Wg.31: Erstzulassung 21.10.1986: 592.913 km  
 Wg.34: Erstzulassung 26.11.1986: 589.241 km  
 Wg.38: Erstzulassung 26.11.1986: 580.914 km  
 Wg.43: Erstzulassung 29.12.1986: 574.398 km

Sobald die BERKHOF-Obusse stabil eingesetzt werden, ist mit der Abmeldung der 14 Fahrzeuge zu rechnen. Derzeit werden von den zahlreichen Kaufinteressenten Angebote zum Abkauf der gut erhaltenen Wagen erwartet.

Die Stellplatzordnung der Obusse auf dem Platz wurden nun geändert. Die BERKHOF-Obusse 171-176 erhielten in der ersten Reihe neben den Abstellplätzen der Fa.Küthe ihren Platz. Die übrigen sieben BERKHOF Wagen 177-183 erhielten vorübergehend die Standplätze der abgestellten Gelenkobusse 9, 11, 12, 14, 15, 16 und 21. Die Nummer wurde im Wagen mit Filzschreiber auf Folie über dem Wagenplatz neben dem Schild mit der Wagennummer (zweistellig, letzten beiden Ziffern) und Sitz- (46+3 Klapp) und Stehplatzangaben (92/96) angeschrieben.

Neben neun Gelenkobussen sind nun 22 Soloobusse mit einer Matrix-Zielanzeige ausgestattet. Aufgrund starker Abnutzung der Rollbandanzeigen sind nochmals für 10 Wagen Matrix-Anzeigen beschafft worden und in die Soloobusse 27, 28, 32, 33, 37, 49, 51, 53, 54 und 65 eingebaut worden. Wie bei Wagen 38 zu sehen, ist der Einbau einer Matrix-Anzeige keine Garantie für den längeren Verbleib eines Fahrzeugs im Dienst. Gemäß der 1998 aufgestellten Planung zur Erneuerung des Obusparks sollen Ende 2002 nach Auslieferung aller 35 neuen Gelenkobusse nur noch 16 bis 18 Soloobusse verbleiben, die dann in den Jahren 2003-2005 durch jeweils sechs Neuwagen ersetzt werden.

Mit dem neuen Dienstplan, der ab dem Beginn der Sommerschulferien eingeführt wurde, wurde die Anzahl der aktiven Dienste von 142 auf 131 gesenkt. Die Anzahl der E-Wagen für den zeitweise 5-Minuten-Verkehr der Linien 681 und 682, die nach den Ferien ab dem 20.8.2001 wieder verkehrten wurde von 10 auf 3 gesenkt. Ein 5-Minuten-Verkehr besteht nun nur noch auf dem Abschnitt Höhscheid-GWP-Wald-Ohligs-GWP von 7:07 Uhr bis 7:37 Uhr ab Höhscheid. Die Fahrer wurden angehalten, eventuelle Überfüllungen der Wagen zu melden. Ab dem 3.9.2001 wurden dann noch zwei zusätzliche E-Wagen eingesetzt, die um 7:44 Uhr ab Ohligs in beiden Richtungen verkehren.



Gleichzeitig wurde mit dem neuen Dienstplan die Anzahl der Kurse auf der Linie 681/2 von 19 auf 18 gesenkt, so dass nun morgens nur noch 44 (681/2: 18, E-Wagen: 5, 683: 10, 684-686: 10, 1 Doppelwagen) statt bislang 50 Obusse benötigt werden. Diese Maßnahme war notwendig, um das Defizit des Verkehrsbetriebs gemäß Zielvereinbarung mit der städtischen Beteiligungsverwaltung zu senken. Von rund 21 Mio. in diesem Jahr soll das Defizit auf 18,9 Mio. DM in Jahre 2004 gesenkt werden. Diese Zielvereinbarung wurde geschlossen, um den Betrieb wettbewerbsfähig zu! werden. Die Linienkonzessionen der Stadtwerke Solingen laufen im Dieselsebusbereich bis zum Jahre 2006/2008. Die Konzessionen für die vier Obuslinien 681-684 laufen im kommenden Jahr ab. Hier wird eine Verlängerung der Konzession beantragt. Nach den gegenwärtigen Beschlüssen werden alle sechs Obuslinien weiterhin als Obuslinien erhalten bleiben. Nach Einführung der neuen EWG-Verordnungen wird dann die Stadt Solingen die Möglichkeit haben, die Dieselsebuslinien spätestens nach Auslauf der Konzessionen auszuschreiben und an eine eventuell günstigeren Betreiber zu vergeben.

Die Haltestelle Dorp der Linie 683 in Richtung Krahenhöhe, die bislang vor dem Schulgebäude lag, wurde verlegt, damit der PKW-Verkehr nicht durch den haltenden Bus behindert wird. Am Wochenende 11./12.8.2001 wurde auf den Obuslinien 681 und 682 Ersatzverkehr wegen dem Stadtfest Wald durchgeführt. Ferner wurde auf die Linie 683 am 10.8.2001 ab 20:00 Uhr wegen Fahrleitungsarbeiten Dieselsebuse eingesetzt. Auch am 27.10.2001 bestand ab 16:00 Uhr bis Sonntags wegen Bauarbeiten auf der Mummstraße in Höhe der Clemensgalerien auf allen Obuslinien Ersatzverkehr.

Durch die Beschaffung und Inbetriebnahme der neuen Obusse mußte die Einführung weiterer RBL-Komponenten verschoben werden. Für die Einrichtung der automatischen Haltestellenansage wurde das Equipment mittlerweile beschafft. Die Schulung einiger Mitarbeiter wird in Kürze anlaufen, mit der Einführung in allen Bussen wird im kommenden Jahr gerechnet.

Die Rohbauabnahme des ersten VanHool-Gelenkwagens erfolgte am 30.8.2001. Hierbei waren das Stahlgerippe und die Achsen fertiggestellt. Im Rohbaubereich sind die meisten Unterschiede zu den BERKHOF-Obussen zu finden. Es gelangten Achsen aus der Produktion der Fa.VanHool zum Einbau, auch das Gelenk ist eine firmeneigenes Produkt. Die Antriebsachse ist von der Fa.ZF zugeliefert worden. Identisch mit den BERKHOF-Obussen werden die Innenausstattung wie Sitze und Bodenbelag, der Hauptmotor, die Hilfsaggregate und der Fahrerarbeitsplatz sein.

Weiterhin wurde in Aussicht gestellt, daß der erste Wagen etwa sechs Wochen vor dem vertraglich vereinbarten Auslieferungstermin Februar 2002 nach Solingen geliefert wird. Die ersten VanHool-Gelenkbusse werden wieder Soloobusse ersetzen. Die Linie 684 wird dann nach und nach mit Gelenkwagen bestückt werden. Bislang wird lediglich ein Gelenkwagen in der Morgenspitze auf der Linie 684 eingesetzt, der um 8:09 Uhr gegen einen Solowagen getauscht wird. Erstmals kamen auf diesem Kurs am 24. und 25.10.2001 ein BERKHOF-Gelenkbusse (171 und 172) zum Einsatz.

Zum 50jährigen Obusjubiläum im Juni 2002 werden Planungen für Jubiläumsaktivitäten noch in diesem Jahr aufgenommen. Es sollen nicht nur Veranstaltungen für die Obusfans organisiert werden, sondern auch für die zahlreichen Fahrgäste. Es wird an eine Feier in der Innenstadt mit den üblichen Attraktionen für Kinder und Erwachsene gedacht. Die Organisation für die Obusfans soll vom Obus-Museum Solingen e.V. übernommen werden. Als eine Attraktion ist angedacht, eine Museumslinie Vohwinkel- Burg anzubieten, bei der auch fremde Obusse eingesetzt werden sollen. So besteht Interesse, den Arnheimer Museumsobus 101 nach Solingen zu bringen, der dann gemeinsam mit dem 059, dem ÜHIIIIs 1 und eventuell 040 aus England, vielleicht mit dem Henschel 160 OSL Wagen 22 aus Esslingen durchzuführen. Sponsoren für diesen interessanten Einsatz werden noch gesucht. Das taggenaue Jubiläum findet am Mittwoch, den 19. Juni 2002 statt. Vermutlich werden die Feierlichkeiten am darauffolgenden Wochenende abgehalten.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

Am Samstag, den 8.9.01 erfolgte ein Besuch von etwa 30 Mitgliedern der NTV (Nederl. Trolleybus Vereniging) in Solingen. Nach einem fast zweistündigen Werkstatt- und Depotrundgang mit Besuch der Fahrleitungsmeisterei stellte die SWS für eine Rundfahrt auf dem Netz den Soloobus 32 zur Verfügung. Mit diesem ging es nach Aufderhöhe, Wald Mitte und Burg mit einigen Fotohalten unterwegs. Besonders das Befahren der Wendeschleife in Wald war eine Einmaligkeit, denn diese ist seit der Errichtung im Jahre 1993 wahrscheinlich noch nie mit Obussen befahren worden. Leider waren die BERKHOF-Gelenkbusse wie berichtet seit dem 22.8.2001 außer Betrieb genommen worden, so daß diese nicht im Einsatz beobachtet werden konnten. Um 15:23 Uhr ging es dann zum Museum Kohlfurt. Für die NTV wurde trotz Gleisbauarbeiten eigens eine Sonderfahrt eingerichtet. Mit einem Abendessen in Wuppertal-Vohwinkel endete dann der Tag, bei dem auch das Wetter trotz anderer Vorhersagen einigermaßen mitspielte!

#### Obus-Museum Solingen

Im Juli gelangte ein O 302 (BJ 1974) der Fa. Klein-Wiele aus Bocholt nach Solingen. Er ist von einem Mitglied des Obus-Museum Solingen angekauft worden. Anfang November wurde ein Henschel USL aus Norddeutschland angekauft, er wird Mitte November nach Solingen geliefert. Der Verein beabsichtigt, nicht nur Obusse zu beschaffen, sondern auch einige historische Dieselmotoren, deren Bauart für Solingen von besonderer Bedeutung war. Als weitere Beschaffung beabsichtigt man, einen Saurer 4T- Obuszug ex St.Gallen aus Warschau holen. Ferner ist der Berner Obus 55, der vor 25 Jahren zu Testzwecken für einige Tage in Solingen war, für den Verein OMS vorgesehen. Bislang ist die eigentliche Hauptaufgabe des Vereins, den 059 rechtzeitig zum Jubiläum in 2002 fertigzustellen, noch nicht in Angriff genommen; Vorarbeiten hierzu wurden allerdings bereits begonnen. Es ist beabsichtigt, den Wagen bis Mai 2002 wiederzulassen, bis zu diesem Zeitpunkt muss der Wagen in einem betriebsfähigen Zustand gebracht werden, ein Kostenvoranschlag für diese Arbeiten wird von der SWS-Werkstatt erbeten. Als Ersatzteilspender wurde aus Marburg der dortige ÜHIII's Wagen 6 angekauft, der dort wegen seinem schlechten Zustand nicht instandgesetzt werden konnte.

#### Gespräch mit Frau Zauke, Stadtplanungsamt Solingen, zuständig für den Nahverkehrsplan

Der derzeit gültige Nahverkehrsplan stammt vom 18.12.1997. Eine Fortschreibung ist nach fünf Jahren durchzuführen. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation der Stadt Solingen konnten viele Vorschläge des NVP nicht umgesetzt werden. Zahlreiche Vorschläge der Gutachter sollten gemäß Ratsbeschluss nochmals überprüft und überarbeitet werden. Zum Beispiel sollte der gegenwärtige 30-Minuten-Takt der Linien 685/686 an den S-Bahn-Takt von 20 Minuten angepasst werden. So war als Ausgleich für diese Maßnahme eine Ausdünnung der Taktfrequenzen und Bedienungszeiten auf anderen Linien, insbesondere Linienenden vorgesehen. Diese Idee scheiterte am Widerstand des Stadtrates. Unter anderem war die Ausdünnung der Frequenzen nach Hästen und Brockenberg vorgeschlagen, jeder 2. O-Bus sollte am Bülowplatz bzw. Höhscheid enden. Ausserdem sollte nach Tausch der Linienäste Widdert und Hästen für die Linie 681 (neu) ein Endpunkt Eichenstraße mit einer Wendemöglichkeit entstehen, um Widdert in Schwachverkehrszeiten nur noch mit jeder zweiten Fahrt zu bedienen. Diese Massnahmen wurden jedoch nicht weiter verfolgt. Der Tausch der Linienäste Hästen und Widdert wird zukünftig durch Einführung von Gelenkbussen auf der Linie 684 überflüssig. Vor dem Einsatz der Gelenkbusse muss jedoch die Wendeschleife Widdert ausgebaut werden.

In seinem Beschluss vom 18.12.1997 hat sich der Rat der Stadt Solingen nochmals eindeutig für den O-Bus ausgesprochen. Dies gilt auch für die Linie 683. Bei der Linie 683 besteht weiterhin der Wunsch, den DB Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel anzubinden. Dies ist auch im Interesse der Stadt Wuppertal sowie der Stadtwerke Solingen und Wuppertal. Für eine Verlängerung als O-Bus-Linie muss allerdings die Straße unter der Bahnunterführung tiefergelegt werden. Dies ist Angelegenheit der Stadt Wuppertal. Ausserdem ist ein Ausbau des Bahnhofsvorplatzes als Busbahnhof erforderlich. Entsprechende Verhandlungen mit der Eigentümerin des Bahnhofsvorplatzes (DB Station&Service) durch die Stadt Wuppertal erbrachten bislang jedoch kein Ergebnis.





Das Buspräferenzsystem soll 2002 funktionsfähig sein, die Möglichkeit der Ampelschaltung soll dann gegeben sein. Die Linien 681 und 682 sollen als erste Linien davon profitieren. Eine Umbezeichnung als CE-Linien, wie im Nahverkehrsplan 1997 vorgeschlagen, wird jedoch nicht realisiert.

**Kommentar**

Mit der Reduzierung der E-Wagen wurde eine weitere Einschränkung des 5-Minuten-Takts der Linien 681/2 vorgenommen. Die Anzahl der beförderten Personen auf den Ringlinien 681/682 ist von 11,5 Mio Fahrgästen pro Jahr im Jahre 1970 auf 10,9 Mio. Fahrgäste im Jahre 1990 gesunken, aber es besteht nun ein ganztägiger 10-Minuten-Verkehr. Seinerzeit wurden in der HVZ neben einem 5-Minuten-Verkehr noch Doppelwagen eingesetzt. Heute werden auf allen Kursen Gelenkwagen eingesetzt. Diese weisen ein Fassungsvermögen von 150 Personen auf, somit können heute 750 Personen pro Stunde befördert werden. Damals wurden überwiegend Solowagen mit etwa 100 Personen Fassungsvermögen eingesetzt, es konnten bis zu 1200 Personen pro Stunde befördert werden, mit den damaligen Doppelwagen sogar 1800 Personen. Zwar ist heute das Fahrgastaufkommen mehr verteilt, da der Schul- und Arbeitsbeginn entzerzt wurden, aber dennoch sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllte Wagen zu beobachten. Mit diesen überfüllten Wagen sind jedoch keine zusätzlichen Fahrgäste zu gewinnen! Der jetzt durchgeführte Schritt der Reduzierung bedeutet wiederum eine Verschlechterung. Gegenüber dem 10-Minuten-Verkehr sind Taktverdichtung vor allem in der Frühspitze erforderlich. Eine vernünftige Verdichtung der Obuslinien ist nun jedoch ohne Personalaufstockung nicht mehr möglich. Bislang war ein 7/6/7-Takt ohne wesentlichen Personalaufmehrbedarf möglich. Dieser Takt wäre ausgerichtet auf den 20 Minuten-Takt der S-Bahn und könnte wie folgt aussehen:

682 Brock.	5:15	5:25 5:35	5:45 5:55	6.05 6.15 6:22	6:35 6:42 *	6:55 7:02 *	7:15 7:22 *	7:35
GWP	5:27	5:37 5:47	5:57 6:07	6.17 6.27 6:34 6.40	6:47 6:54 7:00	7:07 7:14 7:20	7:27 7:34 7:40	7:47
Ohligs	5:59	6:09 6:19	6:29 6:39	6:49 6:59 7:06 7:12	7:19 7:26 7:32	7:39 7:46 7:52	7:59 8:06 8:12	8:19
GWP	6:14	6:34 6:44	6:54 7:04	7.14 7.24 7:31 7.37	7:44 7:51 7:57	8:04 8:11 8:17	8:24 8:31 8:37	8:44
681 Hästen	6:42	6:55 7:02	7:15 7:22	7:35 7:45 7:52	8:05 8:15	8:25 8:35	8:45 8:55	9:05
GWP	6:54 7:00	7:04 7:14 7:20	7:27 7:34 7:40	7.47 7:57 8.07	8:17 8:27	8:37 8:47	8:57 9:07	9:17
Ohligs	7:19 7:26	7:33 7:40 7:46	7:53 8:00 8:06	8:13 8:23 8:33	8:43 8:53	9:03 9:13	9:23 weiter	
GWP	7:51 7:57	8:04 8:11 8:17	8:24 8:31 8:37	8.44 8:54 9:04	9:14 9:24	9:34 9:44	9:54 alle	
682 Brock.	8:02	8:15 8:22	8:35 8:42	8:55 9:05 9:15	9:25 9:35	9:45 9:55	10:05 10 Minuten	

Es wären somit sechs zusätzliche Kurse für diese Verkehrsverdichtung erforderlich, bzw. ein 7.Kurs, wenn die mit \* markierten Fahrten in Hörscheid beginnen würden. Bei den Abschnitten im 10-Minuten-Verkehr wäre nur ein 13/7 Minuten-Takt möglich oder es müßten Wartezeiten am GWP eingerichtet werden, die jedoch den übrigen Obusverkehr behindern können. Dieser Betrieb wäre nicht nur für die Morgenstunden, sondern auch für die Mittagsstunden wünschenswert.

Gemäß einem Artikel im Solinger Tageblatt wird jedoch weiterhin von den Politikern angestrebt, ab 2004 einen 15-Minuten-Takt auf den S-Bahnlinien und der RB67 einzuführen. Dann wäre es möglich, in der Hauptverkehrszeit morgens und mittags alle 7½ Minuten zu fahren, während in der verkehrsschwächeren Zeit von 8-12 Uhr ein 15 Minuten-Takt angeboten werden könnte. Während auf den Linien 681 und 682 nur ein geringer Mehrbedarf notwendig wäre, stellt eine Angleichung der Taktfrequenz der Linien 683/4 auf 7½ Minuten eine kostenintensive Maßnahme dar. Planungen für die Verbesserung der Taktfrequenzen auf diesen Takt sind zumindest im Nahverkehrsplan festzuschreiben. Es bleibt zu hoffen, dass in den kommenden Jahren zusätzliche Mittel für eine Verbesserung des ÖPNV bereitgestellt werden können, damit eine erforderliche Taktverdichtung zumindest auf den Linien 681 und 682 ermöglicht werden kann.

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

Mit der Firma VanHool werden in den kommenden Jahren 58 Obusse für die Betriebe Solingen, Esslingen und Salzburg hergestellt. Die elektrischen Ausrüstungen werden im Werk der Fa.VanHool montiert. Für die beiden deutschen Betriebe ist Kiepe/Düsseldorf verantwortlich, die Salzburger Wagen werden von Kiepe/Wien gefertigt. Die Wagen werden



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 10

daher von verschiedenen Monteuren der Fa.Kiepe bearbeitet. Ebenfalls von Kiepe/Wien werden derzeit für Budapest Obusse der Fa.Ikarus mit Kiepe-Ausrüstung geliefert.

Das erste Serienfahrzeug der 27 Neoplan-DUO-Busse für Lausanne wurde in Lausanne einige Wochen getestet. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden in die Serienproduktion einfließen. Einige bereits fertiggestellte Fahrzeuge stehen noch bei Neoplan, die wegen eventueller Änderungswünsche im Werk Pilsting verblieben. Der Lieferbeginn weiterer Fahrzeuge ist ab Mitte November geplant. Es sollen noch etwa 14 DUO-Busse bis Ende des Jahres ausgeliefert werden.

Die Ausrüstung für die Obusse für Merida werden von der Fa.Kiepe nach Spanien geliefert. Dort werden sie bei der Fa.Hispania, die die Karosserie auf Daimler-Benz O405-Fahrgestellen hergestellt, eingebaut.

Während die beiden Ausschreibungen der italienischen Städte Rom und Pescara wegen Finanzierungsproblemen gecancelt wurden, ist in Fribourg bei der Ausschreibung von neun Gelenkobussen immer noch keine Entscheidung gefallen.

Für die Ausschreibung von 90 Soloobusse und 50 Gelenkwagen für die Athener Verkehrsbetriebe wurden im September Angebote abgegeben. Eine Entscheidung ist Anfang 2002 zu erwarten. Dennoch soll eine vollständige Auslieferung bis zu den Olympischen Spielen 2004 erfolgen.

**Arbeitsgruppe Trolleybus (AGT) des VDV**

Am 22. und 23.10.2001 ist ein Besuch im VOLVO-Werk in Polen durchgeführt wurden. Dort erfolgte die Herstellung der Obusfahrzeuge für Linz. Neben einer Werksführung hielt ein Vertreter der Fa.Kummer&Matter einen Vortrag. Für Frühjahr 2002 ist ein Besuch in Budapest/Ungarn geplant um den dortigen Betrieb mit rund 180 Fahrzeugen zu besichtigen.

Einer der Tagungspunkte in den letzten AGT-Sitzungen war die Ermittlung der Emissionen im Vergleich zwischen Dieselbus- und Oberleitungsbetrieb. Im Mai 1999 wurde der erste Schritt mit der Erstellung einer VDV-Schrift „Empfehlung zur Ermittlung des spezifischen Primärenergieverbrauchs und der Gesamt-Emissionen von Obus-, DUObus- und Dieselbus-Systemen“ veröffentlicht. Auf dieser Basis wurden die Vergleichswerte von fünf Betrieben und des Forschungsinstituts ISEA/RWTH Aachen zusammengestellt, die nachfolgende tabelle gibt die Werte für die folgenden Emissionen an: Kohlenmonoxid (CO), Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Kohlenwasserstoffe HC, Stickstoffoxide NO<sub>x</sub>, Schwefeldioxid SO<sub>2</sub> und Partikel PM jeweils in Gramm pro gefahrene Kilometer. Die einzelnen Werte sind für die reine Fahrleitung ohne Fahrgäste und bei 100% Auslastung der Fahrzeuge angegeben:

		ISEA/RWTH		Arnhem/NL		Innsbruck/A		Salzburg/A		Eberswalde/D.		Solingen/D	
		leer	100%	leer	100%	leer	100%	leer	100%	leer	100%	leer	100%
CO	Obus	0,336	0,420	0,060	0,075	0,232	0,292	0,202	0,253	0,34	0,41	0,262	0,426
[g/km]	Dieselbus	1,181	1,483	1,977	2,482	1,209	1,511	1,188	1,534	1,330	1,600	0,930	1,558
CO <sub>2</sub>	Obus	1274	1600	1012	1300	522	700	454	568	1306	1542	994	1600
[g/km]	Dieselbus	1395	1800	1429	1800	1427	1800	1402	1811	1583	1901	1098	1800
HC	Obus	3,783	4,728	2,6	0,033	2,132	2,688	1,854	2,318	3,88	4,58	2,952	4,793
[g/km]	Dieselbus	1,338	1,680	2,022	2,538	1,377	1,721	1,354	1,749	1,520	1,820	1,054	1,766
NO <sub>x</sub>	Obus	1,161	1,451	0,942	1,178	0,566	0,714	0,492	0,615	1,19	1,40	0,906	1,471
[g/km]	Dieselbus	7,814	9,809	7,855	9,861	7,988	9,985	7,844	10,132	8,860	10,640	6,151	10,307
SO <sub>2</sub>	Obus	1,189	1,486	0,454	0,568	0,366	0,462	0,318	0,398	1,22	1,44	0,928	1,507
[g/km]	Dieselbus	0,856	1,075	1,910	2,397	0,888	1,111	0,872	1,126	3,476	4,175	0,674	1,129
PM	Obus	0,155	0,193	0,012	0,015	0,039	0,049	0,034	0,043	0,158	0,186	0,121	0,196
[g/km]	Dieselbus	0,208	0,261	0,215	0,270	0,213	0,266	0,213	0,275	0,240	0,290	0,163	0,274



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 11

#### Besuch in Arnheim am 24.08.2001

Die für 2000 bestellten 10 Gelenkobussen sind nun komplett im Einsatz, als letzter wurde Wagen 221 am 17.7.2001 ausgeliefert und am 28.7.2001 für den Linienverkehr freigegeben. Es waren jedoch nur sieben der 12 Berkhof-Obusse im Einsatz. Neben allen acht VanHool-Gelenkobussen kamen noch sechs Dieselsebusse zum Einsatz. Auf den Obuslinien werden in der Frühspitze 39 Kurse benötigt zuzüglich acht Wagen für einen 5-Minuten-Verkehr auf der Linie 9, die jedoch von Dieselsebussen gefahren werden. Es stehen zur Zeit 40 Obusse zur Verfügung, und zwar 21 Gelenkbusse, 11 Volvo-Soloobusse (Bj.90) und noch 8 Den Oudsten-Soloobusse (Bj.84-87, Nr.145, 146, 149-151, 155, 156, 158), nachdem im Juli 12 Wagen dieser Serie nach Rumänien abtransportiert wurden. Zum Jahreswechsel erfolgt ein Wechsel der Linienäste, um einzelne Streckenabschnitte dem Verkehrsaufkommen angepasster bedienen zu können. Es werden dann die Linien 1 Oosterbeek - Het Dufje (15 Min-Verkehr), 3 Velp - Alteveer/Burgers' Zoo (10 Min-Verkehr), 5 Presikhaaf - De Laar West (7½/5 Min.-Verkehr) und 7 Rijkerswoerd-Geitenkamp (10/7½ Minuten-Verkehr). Der Bedarf für die Obuslinien wird dann voraussichtlich 45 Wagen im Spitzenverkehr und 38 Wagen tagsüber betragen.

#### Besuch im Nachbarland Österreich

Geprägt war der Besuch von sehr vielen Dieselsebussen unter Fahrdracht. Selbst in **Salzburg** ist dies nun eine Selbstverständlichkeit. Die Obuslinie 29 wurde wegen Bauarbeiten in Lieferung komplett mit Dieselsebussen betrieben. Offensichtlich wegen Mangel an Soloobussen kamen auch auf der Ringlinie 1/2 immer bis zu zwei Solodieselbusse zum Einsatz. Der Bedarf an Soloobussen liegt bei neun Fahrzeugen, die tagsüber benötigt werden. Hierfür stehen jedoch auch nur neun Soloobusse zur Verfügung. Im vergangenen Jahr wurde eine weiße Lackierung als Standardlackierung feierlich eingeführt; bislang tragen jedoch erst zwei Obusse dieses Farbkleid. Die meisten Obusse zeigen eine bunte Vielfalt. Ganzreklamen, teilweise mit überklebten Fenstern tragen etwa 90% der Obusse. Die restlichen haben noch die beige-rote Lackierung, die in den letzten Jahren üblich war. So auch der letzte SLI-Gelenkbus 178, der auch im Einsatz auf der Linie 77 erlebt werden konnte. Auf der gleichen Linie war an einem Tag der VanHool-Obus zu sehen. Zwei Tage später fuhr er auf der Linie 5. Wie bereits berichtet, werden weitere VanHool-Gelenkbusse erst im Laufe des Jahres 2002 geliefert.

In **Linz** wurde die Linie 43 mit Dieselsebussen befahren, der Grund soll an einer defekten Weiche gelegen haben. Auch auf der Linie 45 war neben zwei Soloobussen ein Dieselsebus zu finden. 10 der 19 Gelenkbusse waren somit auf den beiden übrigen Linien 21 und 41 zu sehen. Nichts zu sehen war jedoch von den geplanten Umbauarbeiten an der Fahrleitung für die Verschmelzung der Obuslinien 21 und 45. Von den 10 VOLVO-Obussen, die im Einsatz standen trugen zwei eine Ganzreklame:



Auch die neuen Obusse in Linz werden von Ganzreklamen nicht verschont, hier Obus 206 mit einer Reklame für Brief-Lose. Beim Obus 215, der Reklame für die Jugendwohlfahrt trägt, wurde zumindest die Vorderfront in der Original-Lackierung gehalten.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 12

Mit Beginn der Sommerschulferien wurden die letzten Gräf&Stift-Obusse 211, 218 und 219 abgemeldet, zeitgleich erhielt der letzte VOLVO-Gelenkobus seine Zulassung, nachfolgend eine Übersicht:

Nr.	Fabrikat	Zulass.	Abmeld.	Laufleistung			Anmeldung	Aus-
								lieferung
201	Gräf&Stift GE /Kie	01.06.83	10.10.96	818.002 km				
202	Gräf&Stift GE /Kie	12.07.83	10.10.96	811.845 km				
203	Gräf&Stift GE /Kie	18.07.83	02.05.96	824.439 km				
204	Gräf&Stift GE /Kie	26.07.83	26.05.97	803.272 km	201	Volvo/Kie	26.06.00	31.05.00
205	Gräf&Stift GE /Kie	28.07.83	26.05.97	824.439 km	202	Volvo/Kie	09.08.00	26.07.00
206	Gräf&Stift GE /Kie	03.11.83	07.06.01	1.031.772 km	203	Volvo/Kie	09.08.00	07.08.00
207	Gräf&Stift GE /Kie	03.11.83	23.04.01	1.039.469 km	204	Volvo/Kie	05.09.00	14.08.00
208	Gräf&Stift GE /Kie	03.11.83	06.08.99	926.127 km	205	Volvo/Kie	05.09.00	22.08.00
209	Gräf&Stift GE /Kie	18.07.84	12.10.00	950.798 km	206	Volvo/Kie	02.10.00	19.09.00
210	Gräf&Stift GE /Kie	18.07.84	23.04.01	979.562 km	207	Volvo/Kie	02.10.00	20.09.00
211	Gräf&Stift GE /Kie	18.07.84	19.07.01	970.282 km	208	Volvo/Kie	22.11.00	10.11.00
212	Gräf&Stift GE /Kie	28.08.84	09.10.00	950.445 km	209	Volvo/Kie	22.11.00	14.11.00
213	Gräf&Stift GE /Kie	28.08.84	31.05.00	912.353 km	210	Volvo/Kie	22.11.00	15.11.00
214	Gräf&Stift GE /Kie	28.08.84	22.05.01	988.260 km	211	Volvo/Kie	03.01.01	16.12.00
215	Gräf&Stift GE /Kie	29.08.84	04.11.99	885.949 km	212	Volvo/Kie	03.01.01	19.12.00
216	Gräf&Stift GE /Kie	29.08.84	22.05.01	995.816 km	213	Volvo/Kie	03.01.01	20.12.00
217	Gräf&Stift GE /Kie	29.08.84	05.07.00	934.419 km	214	Volvo/Kie	19.07.01	11.05.01
218	Gräf&Stift GE /Kie	04.08.85	19.07.01	973.607 km	215	Volvo/Kie	29.05.01	11.05.01
219	Gräf&Stift GE /Kie	04.08.85	19.07.01	979.277 km	216	Volvo/Kie	29.05.01	15.05.01
220	Gräf&Stift GE /Kie	04.08.85	02.07.01	980.007 km	217	Volvo/Kie	07.06.01	23.05.01
240	Steyr/Kie	14.11.88			218	Volvo/Kie	29.05.01	21.05.01
241	Steyr/Kie	23.12.88			219	Volvo/Kie	07.06.01	25.05.01
242	Steyr/Kie	23.12.88						
243	Steyr/Kie	23.12.88						

Einer der Tage in Österreich wurde einer Fahrt nach **Kapfenberg** zur MVG gewidmet. Am Vormittag konnten noch drei Obusse im Einsatz gesehen werden. Da jedoch urlaubsbedingt die Werkstatt nur Vormittags mit einem Elektriker besetzt war, verschwanden die drei Obusse nach und nach in das Depot. Als erstes wurde Obus 35 gegen den ehemaligen DUO-Bus 32 gewechselt, um 13:00 Uhr ersetzte der Citaro-Dieselbus 40 den Obus 25. Mit dem Obus 15 konnte auf der Linie 2 noch eine Runde per Dieselantrieb durch Winkl miterlebt werden ehe er gegen 15:00 Uhr gegen einen Kleinbus(!) ausgetauscht wurde. Nachdem man für den Obus 16 im vergangenen Jahr kein passendes Ersatzteil erhalten hat, ist dieser seit dem 30.12.00 abgemeldet und steht neben dem Depot. Bedingt durch Bauarbeiten ab März 2002 an einer Straßenbrücke in Bruck, für die die Fahrleitung entfernt werden muß, dürfte der Betrieb zu diesem Zeitpunkt wohl eingestellt werden. Der Beschluß zur Einstellung des Obusbetriebs ist von den Gesellschaftern in Anbetracht der zukünftigen Bauarbeiten auf der Bundesstraße bereits vor einigen Monaten beschlossen worden. Rumänische Betriebe zeigen Interesse, nicht nur die Obusse zu erwerben, sondern auch die gesamte Oberleitung und Infrastruktur. Die im Zuge der Straßenbauarbeiten anfallenden Fahrleitungsarbeiten hätten von der MVG getragen werden müssen. Außerdem zeigten die Obusse, die in den letzten Jahren neu beschafft wurden, alle ihre Tücken. Obus 35 wäre bei Rauhreif nicht einsetzbar, Obus 25 hält kein Gewitter aus. Von den vier DUO-Bussen, besitzen noch zwei (Nr.30+32) ihre Stangen. Angeblich wären sie elektrisch einsetzbar. Zur Einstellung des Betriebs soll jedoch auch eine Abschiedsfahrt veranstaltet werden.

Auf dem Rückweg konnte ein Kurzbesuch in **Innsbruck** abgehalten werden. Es war ein Samstag; somit waren für den 15-Minuten-Betrieb auf der Linie R und den 6/6/7-Minuten-Betrieb auf der Linie O nur 17 der 26 Obusse erforderlich. Aber es waren nur 14 Obusse im Einsatz, zwei Dieselbusse waren auf der Linie R, einer auf der Linie O zu finden. Von den zehn Niederflurobussen waren neun Fahrzeuge im Einsatz. Von der fünf Jahre älteren Serie 801-816 wurden nur fünf Wagen eingesetzt. Auch hier prägen Ganzreklamen das Erscheinungsbild der Obusse. Bei einigen der älteren Obusse war noch die alte Lackierung vorhanden, einige der neueren Obusse trugen bereits das neue IVB-Farbkleid in weiß mit roten Streifen.