



In Eberswalde muß die alte Brücke über die Eisenbahn nun durch einen Neubau ersetzt werden. Sie ist bereits für den Obus- und LKW-Verkehr gesperrt. Hier passiert Obus 031 im November 2001 die alte Brücke, während auf der anderen Brücke gerade Wagen 040 vorbeifährt. Im Hintergrund folgt Wagen 037 im Einsatz auf der Linie 861. Bedingt durch Straßenbauarbeiten geriet der Fahrplan durcheinander, so daß häufig die Obusse beider Linien zeitgleich verkehrten.

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 - 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 Mängeln an der Stahlkonstruktion der alten Eisenbahnbrücke müssen die Obusse seit dem 20.1.2002 über die „neue“ Brücke in beiden Richtungen verkehren. Weitere Straßenbauarbeiten führten im November zu Behinderungen.

Esslingen: Wegen einer Baustelle in der Nähe des Bahnhofs ruhte für eine Woche der elektrische Verkehr. Der erste VanHool-Gelenkbus soll nun erst in Solingen von der Firma Kiepe getestet werden. Seine Auslieferung nach Esslingen ist nicht vor April zu erwarten. Weitere neue Gelenkbusse folgen frühestens in der zweiten Jahreshälfte.

Solingen: Seit dem 17.11.2001 stehen wieder nur 60 Obusse zur Verfügung; darunter 14 neue Berkhof-Gelenkwagen. Neben den Soloobussen 25-29, 32, 33, 35-37, 39-42, 44-56, 58, 59, 64, 65 und 67 sind dies die Altgelenkwagen 1-8, 10, 13, 17-20 und die Neu-Gelenkwagen 171-184. Das 50jährige Jubiläum wird tagenau am 19.6.2002 gefeiert. Für die Solinger Bürger finden am darauf folgenden Wochenende Aktionen statt.

Salzburg: Die Verlängerung der Obuslinie 95 erfolgte am 10.12.2001, die neue Obuslinie nach Taxham muß nach einem Stadtratsbeschluß bis spätestens 2003 fertig sein. Die Anzahl der Soloobusse hat nach Ausmusterung vom Wagen 107 erneut reduziert, und zwar auf nun acht Wagen.

Linz: Der erste Soloobus wurde im Dezember ausgemustert, die übrigen sollen im Mai 2002 folgen, wenn die Obuslinien 21 und 45 zusammengelegt werden.

Kapfenberg: Die verbleibenden drei Obusse werden nur noch selten eingesetzt, die zwei noch elektrisch einsetzbaren Duo-Busse verkehren zumeist im Dieselantrieb.

Innsbruck: Der Stadtrat bevorzugt die Einrichtung einer Straßenbahnlinie anstelle der Obuslinie O. Unklar ist jedoch die Finanzierung dieser Lösung.

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: Due to the defective construction of the old railway bridge the trolleybuses have been forced to use the new bridge, in both directions since 20.01.2002. There were considerable delays during November caused by the road works.

Esslingen: The Trolleybuses were taken out of service for a week due to construction work near the main station. The first VanHool articulated Trolleybus will be tested by Kiepe in Solingen. Delivery in Esslingen is not expected before April of this year. The remaining vehicles will be delivered, at the earliest, during the second half of the year.

Solingen: There have been only 60 Trolleybuses available since 17.11.2001 and these include the 14 Berkhof articulated Trolleybuses. The vehicles which are available are as follows: Solo Trolleybuses: 25-29, 32, 33, 35-37, 39-42, 44-56, 58, 59, 64, 65 and 67; MAN articulated Trolleybuses: 1-8, 10, 13 and 17-20 and the new Berkhof articulated Trolleybuses numbers 171 to 184. The 50th birthday celebrations of the trolleybus operating company in Solingen will take place on the Wednesday the 19<sup>th</sup> of June. On the following weekend there will be celebrations for the general public, the nature of which has not yet been decided.

Salzburg: The extension to route 95 was completed and went into operation on the 10.12.2001. The Town council has decided that the new Trolleybus route to Taxham must be completed by, at the latest, the end of the year 2003. The total number of Solo Trolleybuses has been further reduced, due to the withdrawal of No. 107, to only eight vehicles.

Linz: The first of the Steyr Solo-Trolleybuses was taken out of service during December 2001, the others will probably be withdrawn in May 2002 as the same time as the lines 21 and 45 are combined into a new route.

Kapfenberg: The remaining three Trolleybuses are very seldom put into service. The two Duo-buses which could be used under the wires are, as a rule, in service with their diesel unit.

Innsbruck: The town council would prefer a Tramroute as against the Trolleybus route "O". It is however unclear how it would be financed.

EBERSWALDE (29.01.2002)

Nachdem in den Herbstferien 2001 bereits wegen Erneuerung von Straßenbelag auf den Obuslinien Dieselbusse eingesetzt werden mußten, gab es auch im November Behinderungen aus dem gleichem Grund. Die Fahrbahn stadtauswärts der Heegermühlenstraße zwischen Westend und der Spechthausener Kreuzung erhielt einen



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

**Seite 3**

neuen Asphaltbelag. Der Verkehr beschränkte sich auf je einer Fahrspur auf der südlichen Fahrbahnhälfte. Die Obusse fuhren in Richtung Finow mit Hilfsantrieb die leicht abschüssige Strecke. Von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr standen Mitarbeiter für das Ab- und Anlegen der Stangen bereit. Abends mußten die Fahrer selbst die Stangen betätigen, an einigen Abenden verkehrten ab 21:00 Uhr nur Dieselsebuse.

Nach einer Sonderprüfung Ende November verfügte das Straßenbauamt Strausberg eine Sperrung der 92 Jahre alten Bogenbau-Eisenbahnbrücke, die die Heegermühler Straße mit der Eisenbahnstraße verbindet, für den Schwerverkehr ab 2,8 Tonnen. Nach einem deutlichen Schadenszuwachs im ersten Bogen veranlaßte das Straßenbauamt eine Nachrechnung der Tragfähigkeit, die bedenklich ausfiel. Lkw und Busse teilen sich nun eine Fahrspur auf der zweiten parallel verlaufenden Brücke, die 1986 errichtet wurde. Somit gibt es für den Gesamtverkehr in Richtung Finow nur noch eine Spur. Die Gegenfahrbahn ins Zentrum ist nur für Fahrzeuge ab 2,8 Tonnen freigegeben. Am Samstag, den 19.1.2002 verlegten Mitarbeiter der BBG mit Kollegen der Firma Siemens die Fahrleitung über die neue Brücke. Auf beiden Obuslinien verkehrten Dieselsebuse. Da der Eberswalder Turmwagen nach einem Unfall mit einem LKW stark beschädigt wurde, mußte für die Arbeiten ein Turmwagen der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder aushelfen. Seit Betriebsbeginn am Montag, den 20.1.2002 fahren die Obusse stadteinwärts auf der linken Fahrspur, in der Gegenrichtung wird die Einfädelung in den Verkehr ab der Haltestelle Hauptbahnhof mittels einer Ampelleitzeichenanlage mit automatischer Anforderung geregelt. Eine neuerliche Instandsetzung der maroden Eisenbahnbrücke ist nicht mehr möglich, ein Neubau der Gesamtbrücke ist statt dessen nun in Planung. Das derzeitige Provisorium wird noch bis 2004 Bestand haben.

Der Ersatzverkehr am 19.1.2002 wurde dazu genutzt, den Stangendruck an allen Obussen auf 10 kg zu erhöhen. Ferner wurde die Befestigung der Zugseile verändert. Weiterhin durchfahren die Obusse die Weiche nach alter Anweisung mit 20 km/h. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit ist erst nach ausgiebigen Tests geplant. Diese sind nach Instandsetzung des Turmwagens und Verringerung des Krankenbestands der Fahrleitungsabteilung vorgesehen.

Während der Landesgartenschau Eberswalde 2002, die von April bis Oktober stattfindet, ist beabsichtigt, die Obus-Linien am Wochenende durchgängig im 20-Minuten-Takt fahren zu lassen. Dann sollen auch wieder Sonntags Obusse zum Einsatz kommen.

Der Ende Oktober erworbene neue Unimog-Abschleppwagen ist mittlerweile in Dienst gestellt. Das alte IFA W50-Bergefahrzeug ist nun abgemeldet, er steht zum Verkauf.

### **ESSLINGEN (29.01.2002)**

In der dritten Januar-Woche ab dem 15.1.2002 ruhte wegen Bauarbeiten auf der Berliner Straße im Bereich des Bahnhofs der elektrische Verkehr. Im Zuge des Baus einer Tiefgaragenzufahrt zu einem neuen Einkaufszentrum wird dort eine Behelfsbrücke errichtet. Die Oberleitung mußte für den Einsatz eines Bohrgeräts für diesen Zeitraum demontiert werden. Da zwei Speisebezirke abgeschaltet werden mußten, war der Bereich von Kanalstraße bis Schlachthof stromlos. Ein elektrischer Betrieb auf Teilabschnitten konnte mangels geeigneter Eindrahtungsmöglichkeiten nicht erfolgen.

Ein Liefertermin für den ersten VanHool Obus steht noch nicht fest. Vor dem Einsatz im Linienverkehr muß erst das Zulassungsverfahren erfolgen, u.a. hat der Regierungspräsident des Bezirks Stuttgart die elektrische Ausrüstung abzunehmen. Dieses wird voraussichtlich durch einen Gutachter erfolgen. Weitere Neufahrzeuge werden frühestens im Sommer 2002 zu erwarten sein. Dann erfolgt erst die Ausmusterung der ersten Duo-Busse, die mit ihrem elektrischen Antrieb verkauft werden. Seit einiger Zeit befahren die Duo-Busse neben einem Kurs auf der Linie 115 auch ein Umlauf der Linie 103. Die Citaro-Dieselsebuse werden vorwiegend als "Langläufer" auf der Linie 119 und 120 eingesetzt. Weitere Duo-Busse und einige der mittlerweile bis



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

zu 13 Jahre alten Solodieselbusse des Typs MB O 405 werden im Jahre 2003 durch Neufahrzeuge ersetzt.

Gemäß einem Artikel in der Esslinger Zeitung beabsichtigt der Bürgermeister Schiebel, die Fahrzeiten der Esslinger Buslinien durch Ampelvorrangschaltung zu kürzen und dann den Takt bei gleichbleibenden Personalstand und Fuhrpark zu verdichten. Bisher ist bereits ein Teil des Fahrzeugparks für eine Ampelvorrangschaltung ausgerüstet, die im Stadtgebiet Nellingen verwendet wird.

#### SOLINGEN (22.01.2001)

Sechzig Obusse standen zum Jahreswechsel der Stadtwerke Solingen für den Linieneinsatz zur Verfügung. Seit dem 17.11.2001 ist auch der Berkhof-Gelenkbus 184 im Einsatz. Seine Zulassung erhielt er kurz zuvor. Nachdem die 14 abgestellten Altfahrzeuge am 28.11.2001 abgemeldet wurden, ist die Anzahl der Obusse gegenüber den Vorjahren unverändert, lediglich die Anzahl der Gelenkbusse stieg auf 28 Einheiten.

Mehr und mehr überwiegen die positiven Stimmen der Fahrer. Besonders zeigten sie sich mit dem individuell einstellbaren Arbeitsplatz zufrieden. Auch lobten sie, daß nach Verbesserung der Anfahrtsregelung die Fahrzeuge nun eine gleichmäßige spurtstarke Anfahrtsbeschleunigung haben. Die zuerst vorhandene etwa 2½ Sekunden dauernde Reaktion der elektrischen Ausrüstung auf die Betätigung des Fußpedals wurde von den Fahrern als zu lang empfunden. Im noch nicht zugelassenen Obus 185 testeten die Herstellerfirmen die Verbesserungen im Anfahrverhalten. Im Januar konnte die Software in allen Wagen umgestellt werden. Die automatische Haltestellenbremse löst sich nun eher, so daß diese Anfahrverzögerung unter eine Sekunde dauert.

Die Modifizierung der Antriebsachse zur Verminderung der Betriebsgeräusche im Wageninneren wurde bei allen Wagen bis Mitte Januar durchgeführt. Auch nach diesen Arbeiten sind die Geräusche der Antriebsachse stark wahrnehmbar. Im Gegensatz zu den MAN-Gelenkwagen konzentrieren sich, bedingt durch die Lage der einen Antriebsachse, die Geräusche in der Mitte des Wagens. Die Geräuschkulisse ist vergleichbar mit der Motoreinheit und Antrieb im hinteren Bereich der Dieselbusse.

Die Verbesserungen an der Heizung und der Zuluft, die Anfang 2001 vorgenommen wurden, erwiesen sich auch im Winterbetrieb als zufriedenstellend.

Wie immer bei einer Neubeschaffung müssen sich die Fahrgäste an neue Gegebenheiten gewöhnen. Auch diesmal ist die neue Türautomatik betroffen. Es bleibt jedoch festzuhalten, daß die Schließung der Türanlagen nicht so gravierende Probleme wie damals bei den MAN-Gelenkobussen bereitete. Es traten lediglich Probleme beim Zusammenspiel von Freischaltung, Trittstufe und Schließung der Tür auf. Die Steuerung mußte zur Optimierung angepasst werden.

Wagen 185 ist bislang noch nicht zugelassen. Seine Inbetriebnahme wird in Kürze erwartet, nachdem an diesem Fahrzeug einige erforderlichen Modifikationen getestet wurden.

In der Tagespresse übten Leser des Solinger Tageblatts Kritik an den neuen Fahrzeugen und stellten deren Wintertauglichkeit in Frage. Fahrgäste berichteten dem Solinger Tageblatt über „unsicheres Fahrverhalten“ auf glattem Untergrund. Ein weiterer Leser beobachtete einige Fahrzeuge, die Steigungen nicht bewältigen konnten. Nachdem der ehemalige technische Werkleiter Wolfgang Theis in einem Leserbrief die mangelnde Wintertauglichkeit mit dem Fehlen des Doppelachsantriebs begründete, gab die Stadtwerke Solingen gegenüber dem Solinger Tageblatt eine Stellungnahme ab. Die SWS wies daraufhin, daß bei einem Niederflurfahrzeug keine Kardanwellenverbindung wie bei den MAN-Gelenkobussen mit einer Führung durch das Gelenk möglich sei. Hierzu ist unter dem nur 32 cm hohen Wagenboden nicht genug Platz. Somit ist ein Vierradantrieb bei herkömmlicher Technik nicht zu realisieren, die alternativ nur möglicher



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Radnabentechnik sein nicht genug ausgereift und erheblich teurer in der Beschaffung. Für die wenigen Tage, an denen Glatteis und Schneefall herrschen, sollte nicht der Komfort für die Fahrgäste an allen anderen Tagen leiden.

Gegenüber dem Bericht über die Produktion der VanHool/Kiepe - Gelenkbusse können die Stadtwerke Solingen keine neuen Informationen hinzufügen. Das Solinger Tageblatt hat eine Aktion gestartet, Verbesserungsvorschläge für die 20 neuen Wagen mitzuteilen. Drei der Einsender erhalten per Los eine Fahrt in das Werk der Firma VanHool. Bislang gingen beim Solinger Tageblatt etwa zwei Dutzend Antworten ein. Insbesondere kritisierten die Leser die Enge der Fahrgastsitze und die Anordnung entgegen der Fahrtrichtung. Laut der Beschilderung oberhalb der Frontscheibe besitzt der Wagen 44 Sitze und drei Klappsitze. Bei Nutzung der Klappsitze sind 92 Stehplätze ausgewiesen, sonst 96 Stehplätze. Es ist jedoch festzustellen, dass auch bei überfüllten Wagen die Klappsitze genutzt werden. Daher werden nun die Klappsitze ausgebaut.

Obus 177 gehört zu den fünf Berkhof-Obussen, die mittlerweile Reklame tragen. Neben Wagen 182 und 183, die Ganzreklame für das Solinger Tageblatt erhielten, sind die Obusse 176-178 mit Reklame versehen. Während Obus 178 bereits vor seiner Inbetriebnahme die Reklame für Bestecke Gehring erhielt, übernahm Obus 176 Anfang Februar die Reklame vom ausgemusterten Obus 21. Übrings tragen nun alle Wagen eine große Liniennummer in der Matrixanzeige, die Anzeige der ersten sechs Wagen wurden den übrigen Wagen angepaßt.



Am 22.1.2002 erreichte der Gelenkwagen 1 eine Laufleistung von 992.188 km. Voraussichtlich Anfang März wird dieser Wagen somit als Kilometermillionär gefeiert werden können. Bislang konnten nur sieben Wagen der ersten Obusgeneration ab 1969 diese beachtliche Kilometerleistung erreichen.

Wagen 15 hat bis zur Abstellung eine Kilometerlaufleistung von 930.302 km erreicht. Ein Verkauf der 14 abgestellten Fahrzeuge konnte noch nicht erzielt werden.

Nachdem der Einbau weiterer Matrix-Anzeigen abgeschlossen ist, sind nun die folgenden 22 Soloobusse mit diesen Zielanzeigen ausgestattet: 27, 28, 32, 33, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 44, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 64 und 65. Seit dem 4.12.2001 befindet sich Obus 42 nach über zwei Jahren Abstellzeit wieder im Einsatz. Das Fahrzeug hat 1990 von der Firma Kiepe einen Drehstrommotor zur Erprobung erhalten.

Die bisherigen Fahrkarten-Automaten sind im Dezember außer Betrieb genommen worden. 25 neue Automaten sollen die 34 verbliebenen Automaten ersetzen, die an einigen wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet standen. Es ist beabsichtigt, die neuen Automaten bis zum 1.3.2002 in Betrieb zu nehmen. Einige Automaten an besonders stark frequentierten Haltestellen werden zusätzlich für die Nutzung mit EC-Karte ausgestattet. Für die neuen Automaten ist ein neues Fundament erforderlich, welche zur Zeit hergestellt werden. Gleichzeitig bricht die beauftragte Firma in diesem Zuge



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

**Seite 6**

die Fundamente der bereits seit 1995 demontierten Automaten ab. Aufgrund eines Gutachtens wurde ab 1995 die Anzahl von 60 Einheiten stark reduziert.

Die Umstellung auf Euro erfolgte beim Fahrscheinverkauf der Fahrer reibungslos. Zum Jahreswechsel mußten in allen Bussen die Geldwechsler ausgetauscht werden. Der neue Wechsler für den Euro ist bereiter. Daher mußte auch noch der Kasten des EVAD-Fahrscheinautomaten angepasst werden. Die Elektronik sah bereits die Einführung des Euros vor, so daß hier ohne Schwierigkeiten umgestellt werden konnte.

Die Feierlichkeiten zum 50jährigen Bestehen des Obusbetriebes werden sich über eine Woche erstrecken. An dem eigentlichen Jubiläumstag, am Mittwoch dem 19.6.2002, sollen vor allen die Obusfans auf Ihre Kosten kommen. Geplant ist unter anderem ein Einsatz von Museumsfahrzeugen auf dem Solinger Netz.

Donnerstag und Freitag findet bei der Stadtwerke eine Tagung von Verkehrsfachleuten statt. Die geplanten Veranstaltungen am Samstag und Sonntag sind für die Bewohner Solingens gedacht. Es sind Aktivitäten an den Clemens Gallerien in der Innenstadt und auf dem Betriebshof geplant. Auch an diesen Tagen sind Museumsfahrten vorgesehen. Mit Organisation ist die Werbeagentur Jörg Ludewigs beauftragt. Als Koordinator bei der Stadtwerke fungiert Frau Rampe.

#### **Obus-Museum Solingen**

Die Jahreshauptversammlung des eingetragenen Vereins findet am Samstag, den 23.2.2002 im Gasthof Löhdorfer Hof in Aufderhöhe statt. Alle Vereinsmitglieder sind herzlich eingeladen. Es stehen u.a. turnusmäßige Vorstandswahlen an.

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

Bislang sind bei den noch offenen Ausschreibungen von Athen (140 Einheiten, Angebotsverlängerung bis Ende April 2002), Bergen (6) und Fribourg (9) noch keine Entscheidung getroffen worden. Gemäß Pressemitteilung der TPF Fribourg vom 5.12.2001 hat sich der Verwaltungsrat entschieden, bei Hess/MAN/Kiepe neun Duobusse zu bestellen. Da zeitgleich die Obuslinie 2 von Moncor nach Les Dailles verlängert werden soll - dieser Abschnitt wird derzeit von Duobussen im Dieselmotorbetrieb befahren - hat diese Nachricht in Fribourg heftige Reaktionen ausgelöst. Der örtliche Verkehrsverbund hatte sich im Vorfeld klar gegen Duobusse und für reine Obusse mit Hilfsaggregat ausgesprochen und sich nun gegen die Unterzeichnung des Kaufverträge gewehrt.

Die jüngsten Terminpläne der Produktion der 58 Obusse für die Betriebe Solingen, Esslingen und Salzburg sehen vor, daß der Esslinger Obus Anfang März 2002 fertiggestellt wird. Er wird vor Auslieferung nach Esslingen in Solingen von der Firma Kiepe getestet.

Der erste Solinger Wagen soll nun in der 13. oder 14. Kalenderwoche ausgeliefert werden. Anschließend werden die zehn Salzburger Gelenkbusse von den Mitarbeitern des Werks Wien der Firma Kiepe bei VanHool fertiggestellt, bevor die Fertigstellung weiterer Wagen für Esslingen vorgesehen ist.

Von den 27 Neoplan-Duo-Bussen für Lausanne sind nun 15 Wagen dort eingetroffen. Die 45 Ausrüstung für die Obusse für Merida werden von der Fa.Kiepe nach Spanien geliefert. Dort werden sie bei der Firma Hispano Carrocera, die die Karosserie auf Daimler-Benz O405-Fahrgestellen montiert, eingebaut. Das neue Busdesign stammt von Pinninfarina. Die Lieferung der kompletten, vorab getesteten Obusse nach Venezuela beginnen ab Juni 2002 ab dem Hafen Bilbao.

Die Stadt Riga hat seit Herbst 2001 10 Niederflur-Gelenkbusse von der Firma BKM aus Minsk im Linienbetrieb. Die elektrischen Antriebsumrichter in IGBT-Technologie (Kompakte und räumlich zusammengefasste Aggregate durch modernste elektronische



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

Halbleiter; IGBT = Insulated Gate Bipolar Transistor) entsprechen dem aktuellen Stand der Kiepe-Technik.

### Besuch in Arnheim am 24.01.2002

Seit dem 6. Januar 2002 werden anstelle der fünf bisherigen Obuslinien vier Durchmesserlinien bedient. Dabei tauschten die Linien 1 und 3 ihre östlichen Äste, die bisherige Linie 9 ging in die neue Linie 5 und Linie 7 auf. In der Frühspitze kommen nun 43 Kurse auf den vier Obuslinien zum Einsatz. Während auf der Linie 1 ganztägig einen 15-Minuten-Verkehr mit fünf Kursen bietet, erfolgt auf den anderen Linien eine Taktausdünnung zwischen 9 und 13 Uhr. Zu diesen Zeiten werden 30 Kurse benötigt. Am 24.1.2002 standen alle Gelenkbusse (202-221) am Morgen im Einsatz. Die 12 Kurse der Linie 7 wurden ausschließlich von Gelenkbusen bedient. Auch auf der Linie 5 waren auf den 16 Kursen keine Solobusse zu finden; stattdessen bedienten Dieselgelenkbusse acht Kurse. Sieben Kurse der Linie 5 rückten bis 9:00 Uhr ein. Überwiegend waren dies Obusse, so daß tagsüber auf der Linie 5 die Dieselbusse überwogen. Neben den sieben Dieselgelenkbusen, die der damalige Verkehrsbetrieb 1991/2 angeschafft hat, kommen zwei gelbe Dieselgelenkbusse aus den Überlandbereich zum Einsatz. Da die Anzahl von neun Gelenkdieselbussen nicht ausreicht, hat man zwei Berkhof-Dieselgelenkbusse mit einer Lackierung des belgischen Busbetriebs DeLijn geliehen und setzt diese mit den Betriebsnummern 232 und 233 ein. Auch auf der Linie 3 waren drei Dieselbusse eingesetzt. Der Grund soll darin liegen, daß ab 22:00 Uhr Dieselbusersatzverkehr wegen Fahrleitungsarbeiten erforderlich waren. Neben dem Duo-Bus 0201 sind drei Soloobusse (0172-174) abgestellt. Außerdem sind seit Anfang Januar die Obusse 151 und 155 ausgemustert worden, so daß derzeit nur 14 Soloobusse zur Verfügung stehen. Die neue Linie 1 wird nunmehr nur noch alle 15 Minuten, statt bislang im 10-Minuten-Takt, bedient. Es wird hier auf die parallel geführten Überlandlinien verwiesen. Es ist jedoch festzustellen, daß die Dieselbusse dieser Linien nicht zeitversetzt (z.B. für einen 7½-Minuten-Verkehr), sondern fast zeitgleich mit den Obussen fahren. Außerdem müssen in Richtung Oosterbeek morgens noch Doppelwagen (Dieselbusse) vor den Obussen eingesetzt werden, um alle Fahrgäste befördern zu können. Die zehn bestellten Berkhof-Gelenkbusse sollen nun erst im März/April ausgeliefert werden.

### Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

In Linz erfolgte die Verladung der 14 nach Vologda verkauften Gelenkbusse am Frachtenbahnhof **Linz** am 04.12.2001. Einen Tag später verließen die Gelenkwagen Österreich. Die Zusammenlegung der Obuslinien 21 und 45 zu den neuen Obuslinien 45 und 46 ist nun für Anfang Mai 2002 geplant, nachdem Verzögerungen bei dem Bau der Oberleitung in der Coulinstraße entstanden. Die Zusammenlegung bedeutet die ersatzlose Ausmusterung der vier 1988 beschafften Steyr-Soloobusse. Einer davon, Wagen 242, wurde bereits am 18.12.2001 mit einer Laufleistung von 611.542 km abgemeldet.

Am 26.1.2002 führte ein privater Verein in **Kapfenberg** eine Sonderfahrt mit allen vier elektrisch betriebsfähigen Obussen bzw. Duo-Bussen durch. Die Fahrt stieß auf großes Interesse, etwa 80 Personen aus Österreich, Italien, Tschechien, England und Deutschland nahmen an der Fahrt teil. Die Teilnehmer wurden vom Duo-Bus 32 am Bahnhof Bruck abgeholt, nach einem Abstecher zur Forstschule wechselten sie am Werk VI in den Obus 35, um mit ihm nach Redfeld und zurück zu fahren. Anschließend konnte über die Kapfenberger Innenstadtschleife mit dem Obus 35 nach Apfelmoar gefahren werden, abschließend brachte der Solobus 15 die Gäste über Bruck zum Bahnhof Bruck. Ansonsten ist der Obusbetrieb auf allen Linien derzeit schon sehr eingeschränkt, die MVG sprach die Empfehlung aus, daß alle Obusinteressierte, die den Betrieb noch besuchen wollen, vorher einen kurzen Anruf bei der MVG zu tätigen, um Enttäuschungen zu vermeiden. Die Wagen 15, 25, 35 und auch der bereits ausgemusterte Wagen 16 sowie die gesamte Oberleitung einschließlich Stationen, Steuerungen usw. stehen zum Verkauf an. Je nach Erfolg dieser Verkaufsabsichten ist die Einstellung des Gesamtbetriebs für Sommer 2002 vorgesehen, die Hauptlinie Bruck - Kapfenberg soll wegen Bauarbeiten in Bruck



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

bereits Ende März/Anfang April eingestellt werden. Im Herbst haben die Obuslinien zweistellige Nummern erhalten, die durchgehenden Verbindungen haben nun die Linienbezeichnung 10 (ex 1) und 20 (ex 2) erhalten, Verbindungen mit einem anderen Endziel tragen die Nummern 11, 15, 16, 18 und 21.

In **Salzburg** erfolgte erneut eine Reduzierung des Obusparks. Es stehen nun nur noch acht Soloobusse zur Verfügung, nachdem der Steyr-Soloobus 107 Anfang des Jahres ausgemustert wurde. Obwohl für die neun Kurse der Ringlinien 1 und 2 schon die Soloobusse in der Unterzahl sind, ist die Ausmusterung des letzten Gräf&Stift-Soloobus 106 für 2002 beabsichtigt. Nach Verlängerung der Obuslinie 1 nach Taxham - die Fertigstellung muß gemäß politischen Beschluß bis Mitte 2003 erfolgen, werden die Ringlinien aufgelöst und alle acht Obuslinien von Gelenkwagen bedient. Am 30.1. hat der Salzburger Gemeinderat einstimmig die Finanzierung der Obuslinie nach Taxham beschlossen. Nachdem am 6.12.01 die ersten Probefahrten durchgeführt wurden, verkehren ab Montag, 10.12.01 seit Betriebsbeginn die Obuslinie 95 bis zum Ausstellungszentrum. Obus 9468 war der erste Wagen. Um 10:00 Uhr erfolgte die offizielle Eröffnung am Ausstellungszentrum. Der Bürgermeister und die Vorstandsdirektoren der Salzburg AG legen die Stangen bei Obus 179 an, der damit zum zweiten Mal die Ehre hatte, eine Obuslinie offiziell zu eröffnen. Bereits im August 1986 führte der damals neue Gelenkobus die Eröffnung der Linie 77 zum Flughafen durch.



Links Obus 179 am ersten Betriebstag der verlängerten Obuslinie 95. Die Obusse trugen keinen Schmuck. Bei der Eröffnung der Linie 77, rechts im Bild, trug er zumindestens zwei Fahnen, hier stehen die damals neuen Obusse 179 und 180 am Bahnhof am 12.8.1986 für die Eröffnungsfahrt bereit.

Der Gemeinderat in **Innsbruck** sprach sich im Herbst einhellig zur Erhaltung der Straßenbahn aus. „Die Straßenbahn sei für das Stadtbild unverzichtbar“, so war in der Presse zu lesen. Die derzeitige Obuslinie O soll nach Vorstellung der Politiker zur Straßenbahnlinie werden. Bis Ende Februar 2002 soll ein entsprechendes Finanzierungskonzept erstellt werden. Hiermit soll die Frage geklärt werden, welche Betriebsmittel künftig für den ÖPNV in Innsbruck zur Anwendung kommen sollen.

Die Verkehrsbetriebe in **Bern** (Bernmobil) beabsichtigen in Kürze die Bestellung von 22 Gelenkautobussen. Bislang steht die Kreditgenehmigung des Kantons noch aus. Die Inbetriebnahme ist 2002 und 2003 geplant. Der Bestand an Trolleybussen wird um neun Wagen (Nr. 45, 46, 49-55) vermindert. Es verbleiben die Trolleybusse 1 - 20, 30 - 34 und 56 bis 66, insgesamt 36 Wagen. Das Angebot auf den Trolleybuslinien wird nicht verschlechtert. Mit dem kleineren Trolleybuspark wird die Betriebsreserve bei den Trolleybussen vermindert und lediglich kurzzeitig verkehrende Einsatzwagen werden durch Dieselfahrzeuge ersetzt.