



Zur Jahreswende standen die ersten acht VanHool-Gelenkbusse in Solingen in Dienst, davon erhielten vier Wagen bereits Reklame. Am 7.12.2002 ist Obus 255 im Einsatz auf dem „Ring“, hier auf der Linie 681 nach Hästen auf der Kölner Straße kurz hinter der Haltestelle Mühlenplatz vor der Clemens-Gallerie. Er trägt nun Reklame für die Baustofflieferanten Grafweg, eine Reklame die nun seit 3 Generationen auf den Obussen zu finden ist. Erstmals warb der TS 52 ab 1973 für die Firma Grafweg, zuerst auf weißer, ab 1983 auf oranger Grundfarbe. Die TS 18 und 51 trugen seinerzeit die gleiche Werbung. Von 1987 bis heute tragen die Obusse 37 und 39 diese Reklame.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der „Nederlandse Trolleybus Vereniging“, zusammengestellt nach Telefonaten mit bzw. Besuchen bei Herren Zielow und Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Herrn Schleifenbaum – Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft.

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)

#### **Neues vom Obus in Kürze:**

Eberswalde: Nicht nur störanfällige Bauteile der elektrischen Ausrüstung bringt derzeit eine höhere Ausfallrate der Obusse, sondern auch Unfälle und die lange Lieferzeit von Ersatzteilen.

#### **The latest Trolleybus news in short**

Eberswalde: It is not only the trolleybus's defective electrical components which have recently been the cause of Trolleybus deficiency but also an unusually high rate of accidents and of course the long delivery times for alternative electrical components.



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

**Seite 2**

Esslingen: Der Ersteinsatz der vier restlichen Gelenkbusse 215-218 erfolgte Ende November. Nach Abmeldung von zwei DUO-Bussen und dem Soloobus 205 besteht der elektrische Wagenpark aus 9 Obussen und 10 DUO-Bussen.

Solingen: Neun der 20 bestellten VanHool- Gelenkbusse sind bis Ende Januar im Einsatz, bis auf ein Fahrzeug sind alle ausgeliefert.

Arnheim: Seit Dezember ist der DUO-Bus 0201 wieder im Einsatz. Der Fahrplanwechsel am 6.1.2003 brachte für die Obuslinien keine gravierenden Änderungen.

Salzburg: Im Mai werden 11 VanHool- Gelenkbusse erwartet, die restlichen acht bestellten werden erst im Mai 2005 erwartet.

Innsbruck: Im Laufe des Jahres werden 10 der mittlerweile 15jährigen Gelenkbusse durch Dieselbusse ersetzt, damit erhöht sich der Einsatz von Dieseln auf den beiden Obuslinien.

Lausanne: Die Neoplan-DUO-Busse laufen noch nicht zuverlässig, so dass die Reduzierung des Obusparks erst im März erfolgt. Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 wurde die Obuslinie 8 von Pully-Port nach Paudex-Verrière verlängert.

Esslingen: The last four new VanHool articulated Trolleybuses nos. 215 to 218 first saw service at the end of November 2002. Due to the fact that 2 of the Duo buses and Trolleybus no. 205 have been taken out of service there are now only 9 Trolleybuses and 9 Duobuses available for daily running.

Solingen: Altogether at the end of January 2003 nine out of the twenty VanHool articulated Trolleybuses have been put into service. In all nineteen have been delivered. The "Obus-Museum Solingen e.V." has organised a special journey with MAN no. 5 as an opening stint for it's annual general meeting on the 15.02.2003.

Arnhem: DUO bus no. 0201 has been back in service since December 2002. The new timetable which was introduced on 06.01.2003 has not brought about any significant changes.

Salzburg: The first eleven VanHool articulated Trolleybuses are due for delivery in May 2003. The second batch of eight vehicles will be delivered in May 2005.

Innsbruck: During the course of the coming year 10 of the 15 year old Trolleybuses are due for withdrawal and replacement by Diesel buses. Both of the two Trolleybus routes will then see an increased number of Diesel buses in service.

Lausanne: Due to the fact that the Neoplan Duo buses are not yet reliable enough the reduction of the Trolleybus fleet has been delayed till March 2003. With the introduction of the new timetable on 15.12.2002 the extension of Trolleybus route no. 8 (Pully-Port to Paudex-Verrière) went into service.

**EBERSWALDE (21. Januar 2003)**

Die Planung für den ab 2004 geplanten Neubau der Brücke über die Eisenbahn am Bahnhof Eberswalde sieht nun die Verwendung von Masten mit Überspannung der Brücke vor. Verworfen wurde der Entwurf mit Ausleger, da diese zu lang wären. Da der Verlauf der Brücke nicht rechtwinklig zur Bahnlinie ist und die Masten aus statischen Gründen im Bereich der Brückenköpfe angeordnet werden müssen, wird die Querverspannung nicht rechtwinklig zur Straße angeordnet sein.

Eine Lösung für den Ersatz der Bordnetzumrichter (BNU) steht noch aus; erste Erprobungen der angebotenen Bauteile werden im Frühjahr erwartet. Probleme bereitet die Diagnose-Technik bei den über zehn Jahre alten Bauteilen. Oft sind es nur kleine Fehler, nach denen zeitintensiv gesucht werden muss. Dieses ist jedoch derzeit nicht der Hauptgrund für die knappen Bestand an einsatzbereiten Fahrzeugen. Ein Wagen (Nr.036) ist bereits seit längerem abgestellt, nachdem ein vorbeifahrender LKW an einer Haltestelle die Fangseile erfasst und den Stromabnehmerbock vom Wagen gerissen hat. Das entsprechende Ersatzteil hat nun eine Lieferzeit von über drei Wochen, so dass der Wagen für den Einsatz nicht zur Verfügung steht. Wenn neben einer turnusmäßigen Sicherheitsprüfung eines Wagens ein weiterer zur Reparatur steht, können gerade die 12 Kurse der Tagesausfahrt mit Obussen bestückt werden. Bei weiteren Ausfällen und bei Auswechslungen im Betrieb muss dann auf einen Dieselbus zurückgegriffen werden.

**ESSLINGEN (21. Januar 2003)**

Die VanHool- Gelenkbusse 215, 217 und 218 gelangten erstmals am 27.11.2002 in den Liniendienst, Wagen 216 folgte am darauffolgenden Tag. Somit waren am 27.11.02



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

erstmalig nur Obusse auf den beiden Obuslinien 101 und 118 im Einsatz. Neben acht Gelenkobussen absolvierte der Wagen 205 einen seiner letzten Einsätze auf der Linie 118. Die auszumusternden Fahrzeuge blieben noch eine Zeitlang angemeldet und dienten als Reserve. Eine Abmeldung erfolgte im Januar 2003, der Abtransport über einen Zwischenhändler nach Sarajewo ist kurzfristig zu erwarten.

Als nächstes ist die Ersatzbeschaffung von Solobussen beabsichtigt. Eine Ausschreibung über fünf Solodieselbusse zur Lieferung in 2003 läuft zur Zeit.

### SOLINGEN (22. Januar 2003)

Zum Jahreswechsel am 31.12.2002 war folgender Wagenpark vorhanden: Von den zwischenzeitlich 19 ausgelieferten Van Hool-Obussen standen die Wagen 251-258 im Linieneinsatz. Von den übrigen bereits ausgelieferten Fahrzeugen waren die Wagen 260-266 bereits angemeldet (Kennzeichen für die VanHool-Obusse: SG-SW 351-366), lediglich die Wagen 259, 267-269 stehen auf dem Depotgelände noch ohne Kennzeichen. Der Wagen 270 verblieb im Werk. Nachdem er als Ersatzteilspender für die anderen Fahrzeuge diente, ist er nun abnahmefertig. Die Anzahl der eingesetzten MAN-Obusse blieb seit Oktober unverändert, als letzter wurde Wagen 47 im September 2002 abgestellt. Insgesamt standen somit folgende 54 Obusse mit den acht VanHool-Obussen für den Linienverkehr zur Verfügung:

21 MAN-Soloobusse Nr. 26, 32, 35, 36, 37, 40-42, 44, 46, 48, 50-55, 59, 64, 65, 67

10 MAN-Gelenkobusse Nr. 1, 2, 4, 5, 7, 8, 13, 17, 19, 20

15 Berkhof-Gelenkobusse: Nr. 171-185

Außerdem befinden sich auf dem Depotgelände noch angemeldet folgende Obusse:

abgestellt seit dem 15.4.2002: 45, 49, 56, 58

abgestellt seit dem 14.6.2002: 25, 27, 28, 33, 39

abgestellt im Laufe des Jahres: 3, 6, 10, 18, 47.

Somit waren insgesamt 75 Obusse zugelassen. 13 weitere abgemeldete Obusse standen ebenfalls zur Jahreswende noch im Depot. Die Anzahl der Dieselsebuse blieb seit 1999 unverändert bei 41 Einheiten.

Im Januar wurde der 262 am 9.1.2003 erstmals eingesetzt. Nach einer Störung in der elektrischen Ausrüstung kam er erst am 16.1.2003 erstmals ganztägig auf der Linie 681/682 zum Einsatz. Anfang Februar wird als nächstes der Ersteinsatz der Obusse 261, 263-266 und die polizeiliche Zulassung der Wagen 267-269 erwartet.

Eine der Ursachen der verzögerten Ersteinsatzes der VanHool-Obusse lag in einem Fehler bei der Planung des hochmodernen Fahrerarbeitsplatzes nach den neuesten VDV-Richtlinien. Die SWS ging von einer korrekten Gestaltung aus, so dass der Fehler des Herstellers, den Abstand der Pedale zum Fahrersitz zu groß auszuführen, erst nach Auslieferung der ersten Wagen bemerkt wurde. Kleinere Fahrer hatten Schwierigkeiten, an die Pedale zu gelangen. Die Verlegung der Fußpedale erfolgte mittlerweile in allen Obussen.

Nach der turnusgemäßen Sicherheitsprüfung (SP), die alle 3 Monate durchgeführt wird, erfolgte nach kleineren Mängeln die Abstellung von Obus 4 am 10.1.2003 und von Obus 2 am 21.1.2003. Letzterem fehlten noch 4.500 km zum Kilometermillionär.

Der neue, ab dem 7.1.2003 gültige Fahrplan brachte keine Änderungen auf den Obuslinien, in der Fahrplantabelle ist als einziger Unterschied zu den bisherigen Tabellen nun auch die seit 2001 nicht mehr vorhandene Fahrt um 5:35 nach Hästen gestrichen, während die ebenfalls nicht mehr durchgeführte einrückende Fahrt um 19:02 Uhr ab Hästen immer noch im Fahrplan ausgewiesen ist. Diese beiden Fahrten entfielen durch Reduzierung der Anzahl der Kurse von 19 auf 18 auf den Obuslinien 681/682 im Juli 2001.

Die Umstellung der Obuslinie 684 auf Niederflur-Gelenkobusse erfolgt nun nach und nach. Seit dem 9.12.2002 ist für den Kurs 684/1 ein Gelenkibus vorgesehen, häufig sind auch auf den anderen Kursen Gelenkobusse zu beobachten. Erst nach vollständiger



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

**Seite 4**

Inbetriebnahme der VanHool-Obusse wird eine Pressemitteilung herausgegeben, dass die Linien 681, 682 und 684 ausschließlich mit Niederflrrobussen bedient werden.

In den Weihnachtsferien waren sehr viele Dieselsebuse auf den Obuslinien zu finden: Zum Beispiel am Montag, 30.12.2002 elf Wagen und am Freitag, 3.1.2003 acht Wagen. Dieses lässt jedoch nicht auf Ausfälle von Obussen schließen, sondern geschieht aus betrieblichen Belangen. „Mit dem Einsatz von Dieselsebussen könne man bei Baustellungen und Unfällen flexibler reagieren“, so die Aussage hierzu. Zusätzlich konnten einige Berkhof-Obusse nicht eingesetzt werden, da auf die Beseitigung von Mängeln im Zuge der Gewährleistung durch die Herstellerfirmen gewartet wurde, die erst nach den Ferien wieder arbeiteten. Die Verfügbarkeit der neuen Obusse wird nach Angaben des Werkstattdleiters Peter Hanz als mittlerweile sehr gut bezeichnet.

Von den 15 abgestellten und abgemeldeten Obussen sind sechs Wagen nach Sarajewo verkauft worden. Der Abtransport der Gelenkrobuse 9 und 14 erfolgte am 18.11.2002, zwei Monate später am 15.1.2003 gingen die Wagen 15 und 16 per Tieflader dorthin. Die Gelenkrobuse 11 und 12 warten noch auf den Abtransport. Die Verkaufsverhandlungen für die übrigen Obusse, die bereits abgestellt sind bzw. in den nächsten Monaten abgestellt werden, stehen kurz vor dem Abschluß. Ob einer der Gelenkrobuse als ein zukünftiger Museumsobus vorerst zugelassen bleibt, steht noch nicht fest.

Die Ausschreibung für die Beschaffung von Soloobussen ist derzeit in Planung, genauere Angaben können erst im Frühjahr genannt werden.

Nach ausgiebigen Versuchen ist seit September 2002 das Präferenz-System freigeschaltet. Über das in den Fahrscheindruckern integrierte RBL-System ist nun eine Ampelbeeinflussung möglich. 128 der 147 Ampelanlagen der Stadt Solingen sind mit Kreuzungs-Steuerungsrechnern versehen. Vom Bus aus wird ein Signal an die Ampelanlage gesendet. Erst wenn der Bus die Ampel passiert, wird die Ampel wieder freigegeben. Die Grünphase wird somit für die Busse verlängert. Gegenwärtig sind die Ringlinien 681/682 hierfür eingerichtet und freigegeben, es folgen in Kürze die Linie 684 und die Dieselsebuslinien. In einem Artikel im Solinger Tageblatt vom 16.12.2002 wird angekündigt, dass das System bis Ende April auf allen Linien eingeführt ist. Ein Fahrzeitgewinn wird jedoch erst nach Beendigung der Baustellen Weyerstraße und Central erwartet, man rechnet jedoch nur mit maximal ein bis zwei Minuten.

Als weitere Komponente des RBL-Systems wird zur Zeit die automatische Haltestellenansage in allen Bussen eingerichtet. Als eine Art Weihnachtsgeschenk erhielt der Dieselsebus 401 im Dezember vorab zur Erprobung diese Einrichtung. Die Haltestellenansagen wurden von der Firma Infosystem (früher Brose) mit Sitz in Wuppertal besprochen, nach einem Gong ist eine weibliche Stimme zu hören. Über einen PC ist eine Änderung der Haltestellennamen oder Fahrtwege problemlos möglich. Für den Einbau wird rund eine Stunde benötigt, in der Regel werden 2-3 Wagen pro Tag eingerichtet. Am 22.1.2002 besaßen die Wagen 5, 7, 64, 183, 252, 254, 177 und 401 diese Einrichtung.

Noch in Planung ist die Einrichtung von Informationssystemen an Haltestellen sowie die Einrichtung der Möglichkeit, über die Lautsprecheransagen eine generelle Durchsage zu ermöglichen, um auf Betriebsstörungen usw. in den Wagen hinweisen zu können. Eine derartige Möglichkeit besitzt z.B. die Rheinbahn. Die Einführung von Anzeigen an den Haltestellen wird nach Umbau des Graf-Wilhelm-Platzes eingeführt, der Baubeginn zum Umbau des weiterhin als zentraler Umsteigepunkt gedachten Platzes wird noch in diesem Jahr erwartet.

#### **Nachtrag vom 6.2.2003**

Der letzte VanHool-Obus Nr.270 wurde am Montag, 3.2.03 ausgeliefert. Weitere VanHool wurden für den Linieneinsatz freigegeben, am 4.2.03 hatten die Wagen 265 und 266 ihren ersten Einsatz, am darauffolgenden Tag der 264. Die Wagen 267-270 sind weiterhin noch nicht angemeldet, dies wird vermutlich nächste Woche zu erwarten sein.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Wegen der Baustelle in Aufderhöhe werden seit der ersten Februar-Woche auf den vier Kursen der Linie 685/6 und auf dem Doppelwagen-Kurs Aufderhöhe-Krahenhöhe, voraussichtlich für ein halbes Jahr, nur Dieselsebusse eingesetzt, Samstags und Sonntags ist auch die Linie 684 betroffen, da an diesen Tagen ein Linienverbund besteht.

#### Obus-Museum Solingen e.V.

Am 15. Februar 2003 findet die diesjährige Mitgliederversammlung im Gasthaus Löhndorf statt. Zuvor kann dort um 13:00 Uhr an einer Sonderfahrt teilgenommen werden. An der Fahrt können alle Mitglieder des Obus-Museum Solingen e.V. und diejenigen, die es noch werden wollen, teilnehmen. Für die Fahrt ist der Gelenkibus 5 vorgesehen, er verkehrt nach folgendem Fahrplan:

Siebels	ab 13:00 Uhr
Gr.-Wilhelm-Platz	ab 13:15 Uhr
Krahenhöhe	an 13:18 Uhr
Krahenhöhe	ab 13:25 Uhr
Gr.-Wilhelm-Platz	ab 13:32 Uhr
Siebels	ab 13:45 Uhr

Achtung: die Anfahrt der Endhaltestelle Aufderhöhe ist wegen der o.g. Baustelle nicht möglich, der Gelenkibus wendet mittels Hilfsmotor in der Nähe der Haltestelle Siebels.

Am 3.1.2003 noch im Einsatz auf der Linie 684: Obus 2, hier mit Obus 1 in der Wendeschleife Widdert.



Da die für 2003 über den Bergischen Ring beantragten Finanzmittel für die Instandsetzung des Museumsobus 059 frühestens im Oktober 2003 zu erwarten sind, wird eine Fertigstellung des Wagens vermutlich erst 2004 zu realisieren sein. Das gleiche gilt voraussichtlich für die Mittel der Überdachung und Platzbefestigung. Hier wird jedoch nach Lösungen gesucht, diese doch vor dem Winter 2003/04 fertigzustellen.

#### Gespräch mit Herrn Detlev Arens am 21. Januar 2003, Mitarbeiter der Projektabwicklung bei Fa.Kiepe

Nachdem der Auftrag für Esslingen und Solingen abgewickelt ist - der letzte Wagen für Solingen steht abnahmefertig im Werk - werden derzeit die zur Lieferung im Mai 2003 vorgesehenen elf Gelenkbusse für Salzburg hergestellt. Die ersten Fahrzeuge erhalten bereits ihre Installation durch die Firma Kiepe.

Die Inbetriebnahme der Solinger und Esslinger Fahrzeuge lief zufriedenstellend, auch wenn in Solingen die Abnahme der Fahrzeuge durch die Prüfungen vom TÜV, der elektrische Abnahme per Gutachten und der Berufsgenossenschaft schleppend verlief. Weitere Verzögerung in der Inbetriebnahme gab es durch die erforderliche Veränderung der Pedalanordnung. Erst nach der Auslieferung des 10. Fahrzeugs wurde beanstandet, dass die Pedale für kleinere Fahrer nicht zugänglich sind. Der Umbau ist zwischenzeitlich erfolgreich bei allen Fahrzeugen durchgeführt worden. Von elektrischer Seite waren nur unwesentliche Fehler zu beheben und kleinere Verbesserungen durchzuführen.

Nachdem die Stadt Bergen bereits Neoplan-Gelenkbusse mit Kiepe-Ausrüstung zur Lieferung in 2003 bestellt hat, folgte nun auch der Auftrag aus Athen. Es wurden 82 Solo- und 40 Gelenkbusse geordert, die Fertigstellung erfolgt, wie bei der ersten Lieferung, im Werk der Firma ELHO. Sämtliche Wagen sollen noch vor der Olympiade 2004 in Betrieb sein. Kurz nach Abschluß des Vertrages wurde die Option für neuen weitere



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

Fahrzeuge eingelöst, so dass nun 131 Obusse ausgeliefert werden. Das Design ist jedoch gegenüber der ersten Lieferung 1999/2000 geändert, unter anderem wird der Dachaufbau flacher gestaltet. Die ersten Zeichnungen, bei denen der Einfluß von MAN deutlich erkennbar ist, weisen außerdem eine andere Gestaltung der Heckpartie auf. Im Gegensatz zu der letzten Lieferung werden alle Fahrzeuge 100% niederflurig ausgeführt. Bei den viertürigen Gelenkwagen handelt es sich um einen Schubgelenkwagen, es wird die letzte Achse angetrieben. Die Leistungen der Motoren beträgt 210 kW für das Solofahrzeug und 240 kW für den Gelenkwagen.

### Neues aus Arnheim (11. Januar 2003)

Seit dem 3. Dezember 2002 steht der DUO-Bus 0201 regelmässig in Liniendienst, auch der Berkhof-Obus 0217, dessen Front nach einem Unfallschaden instandgesetzt werden musste, ist auch wieder im Dienst. Der neue Busbahnhof vor dem Hauptbahnhof Arnheim ist nicht wie geplant am 6. Januar in Betrieb genommen worden. Die Gelenk(o)busse haben Probleme, die Haltestellen anzufahren, da die dort angeordneten Zwischenwände von unten nach oben schräg angeordnet sind. Die Oberseite der Bussen berührt somit diese Zwischenwände. Während einer Probefahrt mit einem Gelenkobus gab es bereits Beschädigungen. Nach Lösungen wird nun gesucht. Ansonsten sieht der neue, ab 5.1.2003 gültige Fahrplan bis auf einige Änderungen der Abfahrtzeiten keine wesentlichen Änderungen vor. Weiterhin steht einem Kursbedarf von 43 (Frühspitze) bzw. 42 Wagen (nachmittags) auf den Obuslinien ein Wagenpark von 42 Obussen entgegen.

### Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

In **Salzburg** ist der Beginn der Bauarbeiten für die Streckenverlängerung von Maxglan nach Taxham für April geplant, obwohl eine interne Diskussion über den Fortbestand des Obusbetriebs läuft. Eine Grundsatzentscheidung steht noch aus. Zur Zeit wird die Fahrleitung am Mirabellplatz umgebaut bzw. erneuert. Gleichzeitig wird dort eine Wendemöglichkeit für alle Richtungen angelegt. Im Mai 2003 werden die nächsten der 1999 bestellten 30 Niederflur-Obusse der Firmen VanHool/Kiepe erwartet. Hierfür sind die Betriebsnummern 0372 bis 0382 vorgesehen. Die restlichen acht Obusse werden im Mai 2005 erwartet, sie sollen die Nummern 0583 bis 0590 erhalten. Eine Entscheidung, welches die künftigen Betriebsmitteln in **Innsbruck** sein werden, ist immer noch nicht getroffen. Der Gemeinderat traf eine Grundsatzentscheidung für den Verbleib der Straßenbahn, doch steht die Finanzierung der Netzerweiterung noch aus. Somit wird die tatsächliche Festlegung bzw. Entscheidung für ein bestimmtes Betriebsmittel noch auf sich warten lassen. Von einer Neubeschaffung von Obussen wird daher abgesehen, die Geschäftsführung der IVB hat sich nun entschlossen, die nötige Ersatzbeschaffung von vorerst 10 Gelenkobussen aus dem Jahr 1988 mittels Gelenkdieselbussen durchzuführen. Die bestehenden Obuslinien O und R bleiben bis zur endgültigen Entscheidung weiter bestehen und werden auch als solche betrieben. Künftig werden jedoch häufiger als bisher Dieselbusse zwischen den Obussen fahren. Nachdem im Sommer die vier Soloobusse in **Linz** ersatzlos ausgemustert wurden, erwarb die Vologda Holding in Russland (analog der Obus-Gelenkzüge) diese Fahrzeuge. Der Abtransport verzögert sich auf Grund der sich immer schwieriger gestaltenden administrativen Zusammenarbeit mit den russischen Behörden. Der Abbau der Obusfahrleitung in **Kapfenberg** war Anfang November 2002 beendet. Die beiden Soloobusse 15 und 16 gingen nach Belgrad, während der ältere Gelenkbus Nr. 25 nach Sarajevo verkauft werden soll. Die künftige Bestimmung des Niederflurobusses Nr.35 ist noch offen. Die Obusse 711-718, deren Abstellung in **Lausanne** für Dezember geplant war, sollen neben den zehn übrigen Anhängern der Serie 931-950 (933, 936, 938, 940-43, 945, 946, 950) noch bis März 2003 in Betrieb bleiben, weil die Neoplan Obusse noch nicht so verfügbar sind, wie es für den neuen Fahrplan geplant war. Bei dem neuen, seit 15.12.2002 gültigen Fahrplan ist die größte Änderung im Trolleybusnetz die Verlängerung der Linie 8 von Pully-Port nach Paudex-Verrière. Auf diesem kurzen neuen Streckenabschnitt fahren die Neoplan Obusse im Dieselbetrieb mit angelegten Stromabnehmern, weil das Unterwerk für die Stromversorgung noch nicht fertig ist, obwohl die Oberleitung schon gebaut ist.