



Seit dem 18. Juni 2003 ist das Zeitalter der MAN-Gelenkbusse in Solingen vorüber. Am 29. Mai 2003 konnten Mitglieder des Obus-Museum Solingen e.V. eine letzte Fahrt mit Obus 17 durchführen. Es wurde fast das ganze Netz befahren und einige Begegnungen mit seiner Nachfolgeneration waren möglich, hier überholt Obus 268 Wagen 17 in der Wendeschleife Höhscheid.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der „Nederlandse Trolleybus Vereniging“, zusammengestellt nach Telefonaten mit bzw. Besuchen bei den Herren Thilo und Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Herrn Schleifenbaum u.a. – 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: Nach über sechs Monaten Wartezeit auf einen neuen Stangenbock als Ersatzteil ist Obus 037 seit dem 20.6.2003 wieder in Dienst.

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

Eberswalde: After a delivery time of more than six months Trolleybus number 037 has at long last received it's new parts and re-entered service on 20.06.2003



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

Esslingen: Ein weiterer DUO-Bus wird Ende des Jahres durch einen neuen Dieselmotor ersetzt. Ende August ist wegen Revision der Fahrleitung wieder Ersatzverkehr auf den Obuslinien zu erwarten

Solingen: Der letzte MAN-Gelenkbus (Nr.20) wurde am 18. Juni 2003 feierlich aus dem Liniendienst verabschiedet. In den Sommerschulferien ist auf allen Obuslinien zeitweise Ersatzverkehr mit Dieselmotoren zu erwarten. Die Ausschreibung für neue Soloobusse wird erst 2004 durchgeführt, der erste Wagen wird somit voraussichtlich erst 2005 zu erwarten sein.

Salzburg: Der Obuspark wurde erweitert, für die elf neu gelieferten VanHool-Gelenkbusse wurden bislang nur sechs Solo- und ein Gelenkbus ausgemustert.

Innsbruck: Die ersten zwei Obusse (von bislang 26) sind ausgemustert, weitere werden im Oktober folgen.

Bern: Nach Ausmusterung von sechs weiteren Gelenkbussen im Mai 2003 stehen nun nur noch 36 Obusse zur Verfügung.

Landskrona: Die erste Fahrt mit einem (geliehenen) Obus fand am 2. Juli 2003 statt, die feierliche Eröffnung des Betriebs ist für Samstag, den 27. September 2003 geplant.

Esslingen: A further DUO-Bus is to be replaced by a Diesel bus at the end of this year. Around the end of August 2003 there will be Diesel bus running on the Trolleybus routes due to maintenance work on the overhead wiring.

Solingen: The last remaining MAN articulated Trolleybus (no. 20) was taken out of service after a commemorative final run on route 681 on the 18<sup>th</sup>. June 2003. During the School holidays there will be reduced Trolleybus-service in Solingen. The submission request for tenders for a new Solo-Trolleybus, or alternative vehicles, will not be publicised until mid 2004. As a consequence it would be assumed that new Trolleybuses would not be delivered before the year 2005.

Salzburg: The total number of Trolleybuses has increased by four vehicles due to the fact that, although eleven new VanHool articulated Trolleybuses have so far been delivered, only six of the older solo Trolleybuses and one articulated Trolleybus have been taken out of service.

Innsbruck: The first two Trolleybuses have been taken out of service and more are to follow in October.

Bern: During May 2003 a further six articulated Trolleybuses were taken out of service leaving only 36 Trolleybuses in all remaining.

Landskrona: The first test drive on the system took place on the 2<sup>nd</sup> of July 2003 with a Trolleybus which was on loan. The festive opening is planned for Saturday the 27<sup>th</sup> of September 2003.

**EBERSWALDE (22. Juli 2003) <http://www.bbg-eberswalde.de/>**

Die Vorplanung für die Erneuerung der Eisenbahnbrücke am Hbf. Eberswalde sieht einen Baubeginn der Arbeiten im Frühjahr 2004 vor. Für die Demontage der alten Stahlkonstruktion wird zweimal in den Ferienzeiten (Ostern und Pfingsten 2004) für einige Tage die komplette Brückenanlage in beiden Richtungen gesperrt, um den Aufbau eines Autokrans zu ermöglichen. Eine Änderung der Fahrleitung ist für die erste Bauphase (Neubau der alten Brückenhälfte) nicht erforderlich, da sich diese bereits in beiden Richtungen über der neueren Brückenhälfte befindet, die erst im 2. Bauabschnitt erneuert wird.

Obus 037 ist wieder im Dienst, nach Zulieferung eines neuen Stangenbocks wurde er im Juni wieder ergänzt und ging am 20. Juni 2003 wieder in Betrieb.

Der im Obus 035 zum ausgiebigen Test eingebaute Bordnetzrichter (BNU) der Firma Cegelec läuft weiterhin störungsfrei. Vom Dauertest eines BNU der Firma Kiepe wurde abgesehen, da die Verhandlungen über die preisliche Gestaltung mit der Firma Kiepe gescheitert sind.

Der Einbau der Haltestelleninnenanzeige und neuer Fahrscheindrucker als weitere Komponenten des RBL-Systems läuft zur Zeit, und wird planmäßig abgeschlossen.

Am Samstag, den 30. August 2003 veranstaltet die BBG einen „Tag der offenen Tür“ im Betriebshof Nordend. Seitens des Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V. und Partnervereinen werden Rundfahrten bzw. Zubringerverkehr mit sechs Bussen durchgeführt. Für den Einsatz sind die Obusse Berlin 488, der 9Tr und 14Tr sowie drei Dieselmotoren SKODA RTO706, IFA DO56 sowie H6B+Anhänger auf zwei Linien vorgesehen. Da



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

die Arbeiten am Obus Berlin 1224 noch nicht fertiggestellt sind, wird er wie die übrigen Obusse des Vereins ausgestellt. So kann der im Juni 2003 erworbene Henschel-Kriegseinheitsobus aus Wilhelmshaven und der im Aufbau befindliche Anhänger XVI besichtigt werden. Außerdem werden einige historische Dieselsebusse wie der Büssing-Doppeldecker von 1928 sowie der kürzlich erworbene SKODA RTO706 der BBG anwesend sein.

**ESSLINGEN (23. Juli 2003)** <http://www.sve-es.de>

Nach einer Ausschreibung erhielt Daimler-Benz den Auftrag, drei Solo- und zwei Gelenkdieselsebusse zu liefern. Die Auslieferung ist für November 2003 geplant, sie ersetzen einige Solodieselbusse und den DUO-Bus 318. Nachfolgend eine Auflistung des 2002 durchgeführten Generationswechsel im Obuspark:

Nr.	Kennz.	Fabr.-Nr.	Anmeldung	Ersteinsatz	Ausmusterungen:
210	ES-2026	...60952	16.05.02	28.06.02	312 02.05.88- 29.07.02 13.08.02 nach YU
211	ES-2048	...60953	04.07.02	26.07.02	313 06.07.88- 29.07.02 13.08.02 nach YU
212	ES-2041	...60954	04.07.02	26.07.02	314 26.07.88- 29.07.02 13.08.02 nach YU
213	ES-2060	...60955	11.07.02	28.08.02	315 26.07.88- 15.01.03 20.01.03 nach YU
214	ES-2059	...60956	11.07.02	28.08.02	316 30.08.88- 15.01.03 05.03 nach YU
215	ES-2081	...60957	25.11.02	28.11.02	317 21.09.90- 29.07.02 30.09.02 nach YU
216	ES-2184	...60958	25.11.02	28.11.02	319 10.12.90- 29.07.02 30.09.02 nach YU
217	ES-2193	...60959	25.11.02	28.11.02	205 28.01.87- 15.01.03 (Soloobus)
218	ES-2197	...60960	25.11.02	28.11.02	020 02.07.90- 11.02 (Solodieselbus)

Die Altwagen wurden von einem Zwischenhändler gekauft und gingen in eigener Kraft nach Jugoslawien, der ebenfalls an den Zwischenhändler verkaufte Obus 205 steht noch im Depot Esslingen.

Als am 27. November 2002 drei der letzten vier Obusse neu in Dienst gingen, wies Obus 205, hier eine Aufnahme vom 1. Oktober 2002, eine Laufleistung von 533.528 km auf. Es absolvierte danach noch rund 500 km und wurde Anfang Dezember 2002 mit einer Laufleistung von 534.083 km abgestellt. Da er von dem Zwischenhändler angekauft wurde, der auch die Solinger Fahrzeuge erworben hat, wird er vermutlich zeitgleich mit den Solinger Fahrzeugen per Bahn nach Jugoslawien abtransportiert.



Die alljährlich anstehende Revision der Fahrleitung und der Unterwerke wird in den letzten beiden Ferienwochen ab dem 25. August 2003 durchgeführt. Daher ist für einige Tage, beginnend mit der Linie 101 ein Dieselsebusersatzverkehr auf den Obuslinien zu erwarten, im Gegensatz zu den früheren Jahren wird die Einstellung des E-Betriebs auf beiden Obuslinien auf wenige Tage reduziert.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

**SOLINGEN (28. Juli 2003) <http://www.obus-net.de/>**

Mittlerweile ist der zweite Teil des Generationswechsels abgeschlossen. Von den zwanzig 2002/2003 gelieferten VanHool-Gelenkobussen wurden am 29. April 2003 die Wagen 267 und 269 als letzte für den Linienverkehr freigegeben. Sie absolvierten am 1. Mai 2003 den ersten Einsatz. Letztendlich führte am 6. Mai 2003 auch Wagen 270 seinen ersten Linieneinsatz durch. Er besaß bereits seit März 2003 die Freigabe für den Linienbetrieb. Die Überarbeitung der Generatoren des Hilfsantriebs ist mittlerweile abgeschlossen, dennoch werden an den Gelenkobussen weiterhin Garantiarbeiten durchgeführt. Aus diesem Grund wird die komplette Bedienung der Linie 684 mit Niederflur-Gelenkobussen nur an wenigen Tagen erreicht, Soloobusse sind daher hier noch häufig anzutreffen. Sofern jedoch eine ausreichende Verfügbarkeit vorliegt, werden 20 Gelenkbusse auf der Linie 681/682, sechs Doppelwagen und sechs für die Linie 684 eingesetzt. Nach Beendigung des Ersatzverkehrs nach Aufderhöhe werden es wieder 7 Doppelwagen und 7 Kurse der Linie 684 sein.

Bereits am zweiten Einsatztag vom Obus 269 setzte am 2.5.2003 ein Blitzeinschlag den Wagen außer Gefecht. Die Blitzschutzeinrichtung am Stangenbock wurde beschädigt, weitere Schäden am Fahrzeug waren jedoch nicht festzustellen. Die Fahrgäste waren jedoch nicht gefährdet, sie konnten den Wagen durch die Türen verlassen. Bereits eine Woche später ging Obus 269 wieder in Betrieb. Ein weiterer Blitz traf Anfang Juni Obus 265 in Höhe der Straße "Meisenhof" auf der Linie 681 und legte auch hier die Elektronik lahm.

Ab April 2003 wurden die Untersuchungen an den MAN-Gelenkwagen eingestellt, so daß die Obusse nach Fristablauf abgestellt wurden. Ende April gingen somit die Alt-Gelenkbusse 1, 5 und 8, Ende Mai die Wagen 7 und 17 außer Dienst, bis zum 18. Juni 2003 verblieb nur noch der Obus 20. Am 29. Mai 2003 führte der Verein Obus-Museum Solingen e.V. eine letzte Fahrt mit dem vorletzten Obus 17 durch, an der rund 50 Obusfans teilnahmen und Abschied von dem Wagentyp nahmen. Die letzte Fahrt mit dem letzten MAN-Gelenkobus beging die SWS am 18. Juni 2003 pressewirksam (sogar als Kurznachricht im Lokalfernsehen) mit einem rund einstündigen Einsatz auf der Linie 681 auf einer Tour Hästen-GWP-Ohligs-GWP als Linienwagen. Gegen 10:50 Uhr wurde er am Bülowplatz demonstrativ gegen den jüngsten VanHool Obus Nr.270 ausgetauscht.

*Es sollte auch Erwähnung finden, daß dies die erste Abschiedsfahrt für eine Obusserie in Solingen war, und dies sogar in mehreren Etappen. Als Ende 1987 die letzten TS aus dem Dienst gingen, erfolgte der Abschied nicht so gebührend wie heute, was viele damals bedauerten. Für die diesjährige Aktivität, die jeweilige Abschiedsfahrt der letzten beiden Gelenkbusse (17 am 29.5.03 und 20 am 18.6.03) besonders durchzuführen, sollte dem SWS-Center Verkehr ein Dank zuteil werden !*

Zeitgleich mit Obus 20 ging der Soloobus 59 außer Dienst, so dass ab Mitte Juni 2003 35 Niederflur-Gelenkbusse und 19 Soloobusse zur Verfügung stehen. Nachdem im Juni 2003 auch die 2002 abgestellten Gelenk- und Soloobusse abgemeldet wurden, deckte sich nun diese Zahl mit den zugelassenen Obussen. Eine weitere Reduzierung der Anzahl der Soloobusse fand am 1.8.2003 statt, an diesem Tag wurden die Obusse 26, 32, 41, 53 und 54 abgestellt, eine Abmeldung wird in der ersten August-Woche erfolgen. Somit sind letztendlich 14 Soloobusse vorhanden, die Gesamtzahl an Bussen liegt nun bei 90 Einheiten. Eine genaue Auflistung des Generationswechsels wird ab etwa 20.8.2003 unter „Liste des [Generationswechsels 2001-2003](#)“ zu finden sein.

Den Ersatz der 16-17 jährigen Soloobusse haben die Stadtwerke Solingen grundsätzlich bereits vor einigen Jahren beschlossen. Die Ausschreibung hierfür wird (gemäß einem Artikel in der Tagespresse) im ersten Quartal 2004 durchgeführt. Der erste Prototyp wird dann voraussichtlich 2005 in Betrieb gehen. Weiterhin werden die Obuslinien nach Aufderhöhe wegen der dortigen Großbaustelle von Dieselnbussen bedient. Die Aufderhöher Straße ist bereits wieder freigegeben, Ende Juli fehlte nur noch die Asphaltdeckschicht im Bereich des Busbahnhofs. Die Fahrleitung war bereits wieder montiert, auf eine Überholspur mit Weiche wurde verzichtet, die Weiche wurde mittlerweile in Ohligs eingebaut.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Im Zuge der Bauarbeiten an der Schwebebahnstation Vohwinkel wurde am Wochenende 5./6. Juli 2003 die Fahrleitung unter der Haltestelle demontiert. Seitdem passieren die Obusse mit Hilfsantrieb das oberleitungslose Stück, die Stangen werden von einem Mitarbeiter der Wuppertaler VSG abgezogen und angelegt. Abends verkehren ausschließlich Dieselbusse, die Auswechslung der Obusse gegen Dieselbusse erfolgt in der Regel erst abends gegen 19:30 Uhr. In den Sommerschulferien wird im Zeitraum vom 2.8. bis 8.9.2003 und in den Herbstferien im Zeitraum vom 18.10. bis 3.11.2003 der Schwebebahnbetrieb eingestellt und die Endhaltestelle Vohwinkel komplett erneuert. In diesem Zeitraum ist zeitweise eine Umleitung für die Linie 683 erforderlich, so dass ein kompletter Ersatzverkehr mit Dieselbussen erfolgen muss.

Auch an der Bürger Landstraße kurz vor der Endhaltestelle Burg stehen Bauarbeiten an. Die auskragende Stahlbetonkonstruktion, die Mitte der 60er Jahre für eine verbreiterte Straße errichtet wurde, zeigt starke Korrosionsschäden an der Bewehrung. Es steht für einige Wochen nur eine Fahrspur zur Verfügung. Zuerst sollte in Richtung Stadtmitte nur der Obus verkehren, nach erheblichen Protesten soll eine Ampel den gesamten Verkehr in beiden Richtungen regeln. Für die Bauarbeiten müssen auch die Masten versetzt werden, von denen die Fahrleitung mit Auslegern getragen wird.

Aufgrund einer Baustelle erfolgt die Ein- und Ausfahrt der am Graf-Wilhelm-Platz von bzw. nach Ohligs verkehrenden Obusse seit dem 2. Juni 2003 nicht mehr über Klingenhalle und Friedrichstraße, sondern über Schlagbaum. Für das Wenden wird die Wendeschleife am Graf-Wilhelm-Platz genutzt. Wegen der Baustelle im Bereich der Klingenhalle ist auch die dortige Haltestelle seit dem 10.6.2003 in Fahrtrichtung Graf-Wilhelm-Platz in die Kotter Straße zurückverlegt. Die Haltestellenbucht dient als verlegte Fahrspur für den Gesamtverkehr, da auf der östlichen Straßenseite der Weyersberger Straße Versorgungsleitungen verlegt werden.

Nach wie vor behindern Baustellen den Verkehr am Central und auf der Weyerstraße zwischen Wald und Ohligs. Die seit dem 14.4.2003 eingeführte Trennung der beiden Obuslinien 681 und 682 hat sich bewährt. Zwar gibt es wegen der fehlenden Wendezeit der Linie 681 in Ohligs auch hier Verspätungen, die aber häufig bis Graf-Wilhelm-Platz wieder eingeholt werden. Beschwerden gab es in Ohligs: Durch das Ausschlagen des Hecks der Gelenkbusse wurden an der Abfahrtshaltestelle Fahrgäste beinahe gestreift. Mit einer Markierung, an der sich die Fahrer beim Wenden orientieren sollen, wurde Abhilfe geschaffen. Aufgrund der vielen Baustellen ist das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) einschließlich Ampelsteuerung seit April abgeschaltet, erst seit Anfang Juli ist das System teilweise wieder aktiv.

Seit Ende Juni ist nun ein zweiter neuer Turmwagen in Betrieb. Er erhielt Anfang Juni die Zulassung mit dem Kennzeichen SG-SW 407. Das Fahrgestell stammt von der Firma Scania, der Aufbau von der Firma Schörling. Der Ende 2002 in Betrieb genommene Turmwagen SG-SW 408 besitzt einen Aufbau der Firma Kübler. Nachdem Ende letztes Jahres auch ein Hubsteiger der Firma Ruthmann auf D-B Fahrgestell in Dienst gestellt wurde, erfolgte somit eine Erneuerung der drei rund 20 Jahre alten Oberleitungsdienstfahrzeuge. Die MAN-Turmwagen 104 (SG-SW 401) und 108 (SG-SW 402) erhielten ihre Erstzulassung am 19.10.81 und 23.11.81 und wurden beide am 23.7.2003 abgemeldet und stehen zum Verkauf.

Der Soloobus 42 erhielt eine Renovierung des Fußbodens und eine neue Stoßstange vorne. Diese sind nun serienmäßig in blau lackiert, so fährt Obus 42 nun in beiger Lackierung mit blauer Stoßstange. Ferner verlor der Obus 256 nach einem Unfall im April im Zuge der Reparatur sein VanHool-Frontschild. Die dunkelblaue Ganzreklame für die Nachtbusse der Dieselbusse 603 und 604 wurde neutralisiert, die Wagen kamen ohnehin selten auf den Nachtbuslinien zum Einsatz, da aufgrund der zeitweise großen Nachfrage Gelenkdieselbusse eingesetzt werden. Obusse können hier nicht zum Einsatz kommen, da in Ohligs zusätzlich eine Diskothek angefahren wird.

Bedingt durch die größere Anzahl an Niederflurgelenkwagen wird die Werkstatthalle an die geänderten Anforderungen angepasst. Der Bau erfährt eine Verlängerung um 9 Meter nach hinten hinaus, die dort vorhandenen drei Plätze für Solowagen mit Arbeitsgruben



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

**Seite 6**

werden aufgegeben, die Gruben geschlossen und als Radgreiferstellplätze hergerichtet. Der verlängerte Teil erhält ebenfalls Tore, um eine Durchfahrt der Gelenkbusse zu ermöglichen. Baubeginn war der 21. Juli 2003, für die Baustelleneinrichtung wurden die Abstellplätze in der ersten Reihe neben der Werkstatt geräumt.

Wegen der Umleitung in Wald beim dortigen Straßenfest am 16./17. August wird auch in diesem Jahr ein Ersatzverkehr auf der Obuslinie 681/2 erforderlich. Da zu diesem Zeitpunkt noch der Ersatzverkehr auf den Obuslinien 684-686 (diese werden Samstags im Verbund gefahren) zu erwarten ist, wird am Sonntag der Obusverkehr komplett eingestellt werden. Samstags sind jedoch 44 Kurse zu besetzen, es stehen jedoch nur 41 Dieselsebusse zur Verfügung. Somit werden an diesem Samstag wie montags bis freitags auf der Linie 683 Obusse eingesetzt, Mitarbeiter der Wuppertaler VSG legen die Stangen in Vohwinkel ab und an.

Am 10.7.03 besuchten Vertreter des Obusbetriebs Vancouver auf Einladung der Firma Vossloh-Kiepe den Solinger Obusbetrieb. Von der kanadischen Stadt erhofft sich die Firma Kiepe einen Auftrag über 240 Obusse. Nach Besichtigung des Depots wurde eine Fahrt im jüngsten VanHool-Obus 270 durchgeführt, anschließend brachte ein Dieselsebus die Gäste zu einem Restaurant nach Oberburg.

Ab dem 1. August 2003 gilt auf allen Linien der Stadtwerke Solingen GmbH der kontrollierte Einstieg vorne. Beim Einstieg ist der gültige Fahrausweis unaufgefordert vorzuzeigen, hierdurch wird eine Senkung der Schwarzfahrerquote erwartet. Der Ausstieg erfolgt über die beiden hinteren Türen. Der durch den Einstieg an der Vordertür und den Ausstieg an den Hintertüren entstehende geordnete Fahrgastfluss wird als Vorteil für die Fahrgäste gesehen, da es an den Türen nicht mehr zu Drängeleien kommt. Am 22.7.2003 wurde der vorab mit entsprechenden Aufklebern versehene Obus 258 der Tagespresse vorgestellt, die ersten Busse mit den außen roten, innen blau-gelben Aufklebern waren am 23.7.03 im Einsatz.

Vom 12.7. bis zum 25.7.2003 verweilte der Neoplan/Kiepe-Soloobus Typ N 6216 zur Erprobung durch die Firma Kiepe in Solingen, mehr darüber siehe unter Fa.Kiepe.

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

Für die Fortschreibung des derzeit gültigen Nahverkehrsplan von 1997 wurde das Aachener Ingenieurbüro Baier nach einer Ausschreibung beauftragt. Die ersten Vorschläge zur Festschreibung in den Nahverkehrsplan drangen über die Tagespresse im Mai in die Öffentlichkeit. Die Verlängerung der Obuslinie 683 zum Bahnhof Vohwinkel soll mit einem verstärkten Hilfsmotor in den zu beschaffenden Soloobussen erfolgen. Eine Verlängerung als reine Obuslinie ist nicht zu realisieren da die Höhe der Unterführung nicht ausreichend ist und eine Abänderung nur durch Absenkung der Straße erfolgen könnte. Außerdem sollen diejenigen Linien, die die neuen Solinger Haltepunkte (deren Baubeginn noch dieses Jahr erwartet wird) anbinden, an den S-Bahn-Takt bzw. RB-Takt von 20 Minuten tagsüber angepasst werden. Eventuell hierfür erforderliche Erhöhungen der Taktfrequenzen sind durch Taktausdünnungen oder andere Einschränkungen zu erreichen, da die Ausgaben für den Nahverkehr nicht erhöht werden dürfen. Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird im Herbst in den zuständigen Gremien diskutiert, Ende des Jahres liegt dann die endgültige Fassung vor.

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

Am 29. Mai 2003 fand eine vom Obus-Museum Solingen e.V. organisierte letzte Fahrt mit einem MAN-Gelenkobus statt. Es handelte sich um den letzten Einsatz von Obus 17, der Ende Mai abgestellt und abgemeldet wurde. Insgesamt sind 46 Personen mitgefahren, davon nutzten einige die Option, nur einen Abschnitt der Fahrt durchzuführen. Wie geplant ging die Fahrt um 9:45 Uhr ab Depot los, von einer großen Menge Fotografen wurde der Gelenkobus in Ohligs empfangen. Der Fahrplan wurde bis gegen 14:30 Uhr eingehalten, es wurden die Endhaltestellen bzw. Wendeschleifen in Widdert, Wald, Höhscheid, Hasselstraße, Krahenhöhe und Vohwinkel angefahren. Auf dem Rückweg von Vohwinkel geriet Obus 17 in einen Demostationszug, der aus Anlaß des 10. Jahrestages des Solinger Brandanschlages von der Kreuzung Schlagbaum zur Kölner Straße zog. Vor dem Kundenzentrum wurde eine Ansprache gehalten, gemeinsam mit den Obussen 253, 254,



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

46 und dem Dieselbus 604 stand Obus 17 an der Haltestelle Mühlenplatz und wartete auf Weiterfahrt. Schließlich zog die Kundgebung weiter und ging zum Entenpfuhl hinab. Aus diesem Grund wurde darauf verzichtet, die Endhaltestelle Hästen anzufahren. Stattdessen ging es etwas früher als geplant in Richtung Aufderhöhe über Klingenhalle. Mit Hilfsmotor befuhr Obus 17 die Wendeschleife Schmalzgrube. Von dort ging es über Klingenhalle und Graf-Wilhelm-Platz wieder zurück ins Depot, wo der Obus 17, wohl für immer, abgestellt wurde. Anderntags wurden bereits seine Kennzeichen demontiert.

Der Gelenkobus 5 wird in den Museumsbestand des Vereins übernommen, die Wahl fiel auf dieses Fahrzeug, da es insbesondere im Bereich der elektrischen Ausrüstung im besten Zustand ist. Mit den im Zuge der Regionale 2006 beantragten Fördermitteln wird eine Herrichtung des Platzes (Befestigung und Überdachung) und die Restaurierung von Obus ÜHIIIIs 059 beabsichtigt.

Als weiterer Obus wurde der 28-jährige Berner Gelenkobus am 24./25. Mai 2003 nach Solingen geschleppt, eine kurzfristige Zulassung des Fahrzeugs wird erhofft. Ein Setra-Kleinbus erhielt Anfang Mai die Zulassung auf das Obus-Museum Solingen e.V. mit dem Kennzeichen SG-OM 80. Das Fahrzeug dient für historische Sonderfahrten, hiermit werden Einnahmen für den Verein erhofft, die wiederum der Vereinsarbeit dienen.

#### Obuseinsatz zum 90-jährigen Jubiläum der Merkur-Bergbahn in Baden-Baden

Zum 90-jährigen Jubiläum der Merkur-Bergbahn in Baden-Baden am 19./20. Juli 2003 kam ein früherer Baden-Badener Obus zum Einsatz. Es handelte sich jedoch nicht um den Henschel-Obus 231, sondern um Obus 224, ein ÜHIIIIs des Baujahrs 1954, der seinerzeit auch auf der Berglinie zum Einsatz kam und 1971 nach seiner Ausmusterung in Baden-Baden nach England gelangte.

Der Obus verkehrte am Samstag und Sonntag in der Zeit von 10.00 bis 18.00 Uhr etwa im 30-Minuten-Takt zwischen den Haltestellen „Friedrichshöhe“ und der Talstation der Merkur-Bergbahn, eine Strecke von etwa 1 km, hier vor der Talstation der Merkurbergbahn, die Ihren 100jährigen bestand feierte, jedoch bei Einstellung des Obusbetriebs 1970 selbst für 12 Jahre (1967-1979) eingestellt war.



Der Obus gelangte per Tieflader am Montag, den 14.7.2003 nach Baden-Baden. Mit dabei war der Anhänger 198, ein Nachbau des seinerzeit bei den Stadtwerken Baden-Baden entwickelten Hilfsmotors, der über einem Dieselmotor Strom für den Obus produziert. Am Freitag den 25.7.2003 ging der Wagen ebenfalls wieder per Tieflader zurück nach England.

#### Besuch in Arnheim am 16. Mai 2003

Auf den 42 Kursen der vier Obuslinien waren vier Dieselsebusse am o.g. Besuchstag im Einsatz. In der Werkstatt befanden sich die Obusse 226 und 180, letzterer erhielt eine Revision wie auch die anderen 10 Fahrzeuge dieser 1990 in Dienst gestellten Serie von Soloobussen. Ebenfalls stand der Museumsobus 101 in der Werkstatt. Er erhielt ein in einem Betrieb in Amersfoort neu gebautes Differential, am 23.5.03 fand



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

die erste erfolgreiche Probefahrt statt. Somit kann der Wagen nach fast einem Jahr Pause (der Schaden entstand beim 50jährigen Jubiläum in Solingen) wieder Sonderfahrten durchführen. In der Wagenhalle befanden sich noch die Obusse 182 und 205. Nachmittags deckt sich die Anzahl der Obusse mit der Anzahl der Obuskurse, morgens wird auf den vier Obuslinien ein Kurs mehr benötigt. Seit dem 9.5.2003 ist die Umleitungsstrecke nach Geitenkamp über die Zaslaan wieder in Betrieb, die Fahrleitung über die rund 800m lange Umleitungsstrecke wurde im Jahre 2000 provisorisch wegen Straßenbauarbeiten am Markt in Geitenkamp eingerichtet. Nun sind die Straßenbauarbeiten auf dem Rosendaalseweg die Ursache.

**Gespräch mit Herrn Detlev Arens am 22. Juli 2003,  
Mitarbeiter der Projektabwicklung bei Fa. Vossloh-Kiepe**

Nachdem die Firma Kiepe Anfang 2003 durch die Vossloh Electrical Systems übernommen wurde, wurde nun die Firma Kiepe-Elektrik in Vossloh Kiepe GmbH umbenannt, nachdem bereits Ende 2002 die Vossloh AG, Werdohl die KIEPE-Gruppe erworben hat. Der Auftrag Solingen gilt für die Firma Kiepe als abgeschlossen. Bezüglich der durch verzögerte Inbetriebnahme entstandenen Vertragsstrafe konnte eine gütliche Einigung getroffen werden. Die „Entfeuchtungsarbeiten“ an den Kompressoren sind abgeschlossen, nun sind im Rahmen der einjährigen Garantiezeit kleinere Mängel zu beseitigen. Ebenfalls ist die diesjährige Lieferung von Gelenkobussen für Salzburg abgeschlossen. Weiterhin ist noch offen, ob die letzten 8 der 30 bestellten Obusse erst 2004 oder 2005 ausgeliefert werden. Derzeit befinden sich die 9 Gelenkbusse für Fribourg und 8 für Luzern in Bau. Die Fahrzeuge für Fribourg werden von der Firma Hess auf Fahrgestellen der Firma MAN gebaut, für Luzern stellt die Firma Hess das Fahrgestell nach Patenten der aufgelösten Firma NAW selbst her. Ebenfalls ist bei der Firma Hess ein Doppelgelenkibus im Bau, der als Prototyp dieser Fahrzeuggattung in einigen Schweizer Obusbetrieben getestet werden soll. Der erste Gelenkbus für Bergen wurde im Juni 2003 ausgeliefert und ging am 23.6.2003 in den Linienbetrieb. Mittlerweile sind die anderen fünf Wagen nach Bergen ausgeliefert und bis auf zwei Wagen in Betrieb (Sie erhielten dort die Betriebsnummern 6334-6340 in Anschluß an die Nummern der bisherigen MAN-Obusse des Baujahrs 1985, von den sechs MAN-Gelenkobussen der Baujahre 1982/85 sind nur noch Wagen 6326 und 6331 in Betrieb, die Obusse 6325 und 6327 wurden vor kurzem verschrottet, die Wagen 6332 und 6333 sind abgestellt).

**Erprobung des ersten Neoplan/Kiepe N 6216-Obus für Athen in Solingen**

Am 12.7.2003 morgens um 7:30 Uhr traf der erste Soloobus für Athen per Tieflader in Solingen ein. Die Firma Vossloh-Kiepe testete dort den Wagen ausgiebig unter der Oberleitung. Zuerst wurden Arbeiten in der Werkstatt durchgeführt, ehe die ersten Runden über den Platz gedreht wurden. Für die Probefahrten im Solinger Netz erhielt der Wagen ein rotes Kennzeichen „DGF-06344“ Unter anderem wurden am Dienstag, den 22.7.2002 mit Hilfsmotor Testfahrten durchgeführt. Um Fotos für die Firma Vossloh-Kiepe durch einen Fotografen zu machen, fand am Freitag, den 25.7.2003 um 10:30 Uhr eine Fahrt nach Burg statt, hier an der Haltestelle Entenpfehl festgehalten.





erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 9

Am Freitag abend gegen 18 Uhr verließ der Wagen per Tieflader Solingen und ging direkt nach Renningen zur Firma SÜTRAK zum Klimatest. Nach einem kurzen Aufenthalt im Werk Pilsting wird der Wagen Mitte August per Bahn nach Griechenland gehen, dort wird er im Werk der Firma ELBO komplettiert und voraussichtlich Ende August an die ILPAP Athen übergeben. Mit den Ergebnissen in Solingen gab sich die Firma Vossloh-Kiepe sehr zufrieden, bei den rund 120 km, die der Wagen in Solingen fuhr, traten keine nennenswerten Störungen auf.

Mehr über den Athener Obus auf folgenden Seiten:

<http://www.obus.info/obus/athen/>

<http://www.neoplan.de/menues/hiermenu3.html>

(unter Nachrichten: Presse: „21.01.2003: NEOPLAN wird olympisch“

<http://www.kiepe-elektrik.com/frameset-unternehmen.htm>

(unter Pressemitteilungen:

„Januar 2003: KIEPE rüstet 122 Trolleybusse für Olympia 2004 in Athen aus“

Auf den v.g. Seiten wurden unterschiedliche Angaben bezüglich der Gesamtanzahl gemacht, nach Einlösen von zwei Optionen sind nun 91 Solo- und 51 Gelenkbusse zu liefern. Die Firma Neoplan beabsichtigt, den ersten Athener Gelenkbus N6221 in der zweiten Septemberhälfte in einem Pressetermin vorzustellen. Eventuell wird dieser Termin auch in Solingen stattfinden, andernfalls erfolgt die Präsentation im Werk Pilsting.

#### Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

Am 5.6.2003 wurde in **Salzburg** der letzte der 10 VanHool Gelenkbusse angemeldet. Nachfolgend eine Übersicht über den jüngsten Generationswechsel:

Nr.	Anmeldung	Kenn- zeichen	Ausmusterungen:
372	20.03.03	S-464 JD	107 05.01.89- 25.04.01
373	20.03.03	S-466 JD	108 05.01.89- Weiterhin in Betrieb
374	09.04.03	S-369 JF	109 05.01.89- 20.03.03
375	09.04.03	S-368 JF	110 05.01.89- 19.05.03
376	09.04.03	S-367 JF	111 26.01.90- 19.05.03
377	30.04.03	S-653 JG	112 22.01.90- 19.05.03
378	30.04.03	S-654 JG	113 23.02.90- 19.05.03
379	30.04.03	S 655 JG	114 07.02.90- 20.03.03
380	02.06.03	S-614 JH	187 21.12.88- 19.05.03
381	05.06.03	S-649 JH	
382	02.06.03	S-615 JH	

Damit erhöht sich die Anzahl der Obusse von 60 Gelenk- und 7 Soloobussen Anfang 2003 auf 70 Gelenkbusse und einen Soloobus, darunter sind nun 44 Niederflurobusse. Hinzu kommt noch der ehemalige Obus 35 der MVG aus Kapfenberg. Er traf am 24.7.2003 auf dem Bahnweg in Salzburg-Itzling ein. Dieser Obus entstammt der Lieferserie 9661-65 für Salzburg und ist somit erst 7 Jahre alt. Er soll eine Betriebsnummer nach einem neu einzuführenden Nummerschema erhalten. Die abgestellten Obusse befinden sich noch auf dem Depotgelände, ebenfalls sind die 2002 ausgemusterten Obusse 182,184,185,186 noch vorhanden. Nach der Erhöhung der Anzahl des Obuswagenpark werden auf allen Obuslinien wieder nur Obusse eingesetzt, auch auf den Verstärkerkursen. Somit wird der Dieselbuswagenpark reduziert. Den Anfang machte der Solobus 43, der am 4.7.2003 abgemeldet wurde. Acht weitere Dieselbusse, darunter 4 Gelenkwagen folgten am 16.07.03: Nr.9121, 9222 MB O405G, Nr. 9323 Gräf&Stift NG 252 und Nr.12 (MAN SG 242, Bj.1987) und am 22.07.03: Nr. 65-68 (Gräf&Stift LH 202 M11, Bj. 1988/89). Es werden die Dieselbuslinien 15 und 27 mit eigenem Wagenpark bedient, die Autobuslinie R Forellensiedlung - Freilassing wird mittlerweile im Auftrag der StadtBus Salzburg durch die Freilassing Firma Hogger betrieben. Die neuen Gelenkbusse werden in den einzelnen Stadtteilen anlässlich eines Obusfestes vorgestellt, dabei erfolgt auch



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 10

Namensgebung nach dem jeweiligen Stadtteil. Den Beginn machte der Obus 379 in Gnigl am 27. Juni 2003. Der Fahrleitungsumbau am Mirabellplatz wurde abgeschlossen, nunmehr besteht die Möglichkeit aus allen Richtungen in alle Richtungen mittels Fahrleitungsverbindungen zu wenden. Ferner wurde die Zwischenschleife Eduard-Baumgartner-Straße (Linie 29) mit einer E-Weiche versehen, so dass die Stangen nicht mehr umgehängt werden müssen. Die im Vorjahr an den Verein "ProObus Salzburg" abgegebenen historischen Obusse 106 und 178 konnten von ihrem provisorischen Standort auf einem Fußballplatz wieder in die Obusremise zurückgebracht werden. Der 2002 ausgemusterte Obus 178, der letzte der SLII-Bauform, wird zur Zeit in eigener Werkstatt aufgearbeitet und steht ab August als historischer Obus für Sonderfahrten zur Verfügung. Auch Obus 108 bleibt als künftiger "Historischer Obus" weiter in Betrieb. Die Obusse mit Vollwerbung erhalten eine von dieser freigehaltenen Stirnfront in der Grundfarbe weiss und roter Beschriftung und Stoßstange. Die bisher bei den VanHool-Obussen vorhandene graue Stoßstange wird auch in rot umlackiert. Anlässlich des Festes zur Festspieleröffnung am 25.7.2003 wurde die Betriebszeit der Obuslinien erstmals bis Mitternacht verlängert, diese Maßnahme erwies sich als großer Erfolg. Die Arbeiten an der Elektrifizierung der Obuslinie 1 nach Taxham werden Mitte August beginnen, weiterhin besteht das Ziel, die Inbetriebnahme bis zu einer provisorischen Kehre im Bereich des Europarks in Taxham am 14.12.03 durchzuführen.

Weiterhin steht die Entscheidung über die Festlegung der künftigen Betriebsmittel noch aus. Aufgrund der ungewissen Zukunft für den Obus erfolgt in **Innsbruck** der Ersatz älterer Obusse durch Dieselsebuse, die 10 Citaro-Dieselgelenkbuse mit den Betriebsnummern 868 bis 877 gingen im Frühjahr 2003 in Betrieb. Da die Wagen zur Zeit zum Ersatzverkehr der Straßenbahnlinie 3 benötigt werden, sind bis Anfang Juli nur zwei Obusse abgestellt, und zwar die Obusse 811 und 813. Weitere 9 Busse werden im Oktober abgestellt, die genauen Nummern sind noch nicht bekannt. Im kommenden Jahr soll es wieder eine Lieferung von Dieselgelenkbussen geben, voraussichtlich werden es 8 Einheiten sein, zudem 12 Solodieselbuse.

In **Bern** erfolgte nach Auslieferung der letzten zehn von insgesamt 22 Volvo B7LA/Hess-Gelenkdieselsebussen im Mai die Reduzierung des Obusparkes auf 36 Obusse. Die fünf Obusse 32, 33, 46, 53 und 54 des Baujahrs 1975 verblieben neben den Niederflurobussen 1-20 (Bj. 1997-2000) und den Volvo-Gelenkobussen 62-66 (Bj. 1985) sowie den jüngeren FBW-Gelenkobussen 56-61 (Bj. 1977) im Wagenpark. Die Dieselsebuse werden in der Regel nur zur Verstärkung während der HVZ eingesetzt. Außer Dienst gingen die Wagen 31 am 13.05.2003, 32 am 06.05.2003, 47 am 20.05.2003, 49 am 03.06.2003, 51 am 27.05.2003 und 55 am 23.05.2003. Letzter wurde anderntags nach Solingen geschleppt, er wurde dem Obus-Museum Solingen e.V. als "Donation der Schweizer Regierung" überlassen.

#### **Landskrona/Schweden (mit einem Dank an Thomas Johansson für die Information)**

Für die ersten Probefahrten gelangte auf dem Rückweg von der UITP-Ausstellung in Madrid der Solaris-Obus für Tallinn nach Landskrona. Am Mittwoch, dem 2. Juli, um 18.22 Uhr wurde zum erstenmal die Fahrleitungsanlage unter Spannung gesetzt (nur etwa 650 V, da der geliehene Tallinn-Obus für 600 V ausgelegt ist) und um 18.40 Uhr wurden die Stangen an die Fahrleitung gelegt und um 18.45 Uhr führte der Leihwagen seine erste Fahrt vom Speisepunkt Kolonigatan/Vattenverksallén zum neuen Bahnhof erfolgreich durch. Somit fuhr in Schweden nach rund 38 Jahren, 7 Monaten und 17 Tagen wieder ein Obus unter Fahrleitung. Die letzte Fahrt eines Obus fand am 15. November 1964 in Göteborg statt. Zuvor führte ein Beamter des schwedischen TÜV eine vereinfachte Besichtigung der Strecke durch. Er lenkte danach den Obus selber ab dem Bahnhof zurück zum Speisepunkt. Fotos von diesem ersten Einsatz sind unter <http://www.lund.bostream.se/pege/Lk-tradbuss.htm> zu finden.

In den folgenden Tagen hat der Tallinn-Obus viele Probefahrten durchgeführt, vor allem um die Fahrleitung und die Stromspeisung zu überprüfen. Die Fahrten verliefen erstaunlich gut, nur an einem einzigen Punkt musste die Lage der Fahrleitung etwas korrigiert werden.

Am Donnerstag, dem 10. Juli, wurde die örtliche Presse, Rundfunk und Fernsehen zu einer Konferenz mit anschließender Probefahrt eingeladen, die ebenfalls sehr gut verlief.

**erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 11**

Am Montag, dem 14. Juli, wurde der Tallinn-Obus in seine richtige Heimat per Lkw-Trailer und Schiff überführt. Nächster Schritt wird jetzt die Besichtigung der drei Landskrona-Obusse am 4. August bei Ganz in Budapest sein. Die Busse werden Mitte August in Landskrona erwartet. Dann erfolgen weitere Probefahrten und die Ausbildung der insgesamt 30 Obusfahrer, die in Landskrona tätig sein werden. Die Wagen werden nach der Schulung nach und nach im Fahrgastbetrieb eingesetzt, so wird der erste Linieneinsatz vermutlich schon Anfang September erfolgen.

Der Termin der offiziellen Einweihung wurde nun auf Samstag, den 27. September 2003 festgelegt, somit drei Wochen nach dem ursprünglich genannten Termin. Dies hängt mit der verspäteten Ablieferung der Obusse und mit anderen Ereignissen im schwedischen ÖPNV (u.a. Einweihung einer neuen Strassenbahnstrecke in Göteborg am 21. September) zusammen. Leider wird der alte Stockholmer Obus nicht in Landskrona sein, weil die Instandsetzungskosten zu hoch wären. Dagegen besteht noch die Hoffnung, dass der Kopenhagener Dreiachser aus 1938 da sein wird; er ist ja auch für Rechtsverkehr gebaut, der Stockholmer Obus dagegen für Linksverkehr.