



Der gesamte Obuspark von Landskrona wird zur feierlichen Eröffnung des Betriebs am 27. September 2003, bereitgestellt. Nachdem die Umweltministerin das Band zerschnitt, konnte am Nachmittag die Bevölkerung kostenlos die neuen Obusse erproben, die auf der gesamten Linie bis 18 Uhr eingesetzt wurden. Außerdem verkehrte ein ehemaliger Kopenhagener Obus des Baujahrs 1938. Mehr über die Eröffnung siehe im Reisebericht auf <http://jgk.lehmann.bei.t-online.de/rblandsk.htm> .

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://jgk.lehmann.bei.t-online.de/> abrufbar.

Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst
E-mail-Adresse: jgk.lehmann@t-online.de

Neues vom Obus in Kürze:

Eberswalde: Der „Tag der offenen Tür“ am 31.8.2003 war gut besucht, drei Museumsobusse und einige Museumsdieselbusse besorgten den Zubringerdienst.

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: The open day on the 31th August 2003 was well visited. Three historic museum trolleybuses and several dieselbusoldtimers were in service.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

Esslingen: Der Museumsobus 22 wurde nach Mängeln am 22.9.2003 abgemeldet. Der DUO-Bus 318 wurde in einen Dieselmotor umgebaut und verkauft.

Solingen: Auf allen Obuslinien wurde in den letzten Wochen zeitweise Ersatzverkehr mit Dieselmotoren gefahren. Bedingt durch die verschobenen Bauarbeiten an der Schwebbahn wird der zeitweise Ersatzverkehr auf der Linie 683 andauern.

Salzburg: Zum Fahrplanwechsel im Dezember ist eine Änderung des Liniennetzes geplant. Die acht Obuslinien erhalten dann wieder die Liniennummern 1-8. Zeitgleich wird eine Obuslinie verlängert.

Innsbruck: Die ersten acht Obusse (von bislang 26) sind ausgemustert. Weitere werden im kommenden Jahr folgen.

Basel: Eine Abschaffung des Obusbetriebs ist beabsichtigt.

Fribourg: Der erste Wagen der neuen MAN/Hess/Kiepe-Gelenkbusse wurde anlässlich einer Obustagung in Luzern vorgeführt.

Landskrona: Die feierliche Eröffnung des Obusbetriebs fand am Samstag, den 27. September 2003 statt.

Esslingen: The museums Trolleybus no. 22 was taken off the road on the 22.09.2003 after failing the MOT. The Duobus no. 318 is to be converted to diesel only and sold

Solingen: All trolleybus routes have seen the diesel buses in service during the past few weeks due to the various large on going road works. Route 683 is currently permanently being served by diesel buses due to the repair works being carried out on the Schwebbahn.

Salzburg: The forth coming new timetable, due out in December 2003, will contain several changes for the eight Trolleybus routes. This will include renumbering the routes 1 to 8 and one of the Trolleybus routes is to be lengthened.

Innsbruck: The first eight of the total of 26 Trolleybuses have been taken out of service more will be taken out in next year.

Basel:

It is planned to cease the Trolleybus operation here.

Fribourg:

The first of the new MAN/Hess/Kiepe articulated Trolleybuses was presented to the public during a Trolleybus conference in Luzern.

Landskrona:

The ceremonial opening of this new Trolleybus system took place on the 27. September 2003.

EBERSWALDE (10. Oktober 2003) <http://www.bbg-egerswalde.de/>

Den Auftrag über die Lieferung von neuen Bordnetzumrichtern (BNU) hat nun die Firma Cegelec erhalten. Weiterhin wird der seit Februar 2003 im Wagen 035 eingebaute BNU ausgiebig getestet, ehe der Einbau in weiteren Fahrzeugen erfolgt. Bislang lief Wagen 035 mit dem neuen Bauteil problemlos.

Der „Tag der offenen Tür“ im Betriebshof Nordend am 30. August 2003 wird als Erfolg gewertet. Für die zahlreichen Besucher wurden unter anderem zahlreiche Verkaufsstände mit Modellbussen und anderen Artikeln rund um den Nahverkehr, Selbst-Steuern eines Busses auf dem Depotgelände und eine Go-Cart-Bahn geboten. Der Zubringerverkehr wurde vom Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V. und Partnervereinen durchgeführt. Neben den drei Museumsobussen Berlin 488, dem 9Tr und 14Tr war auch ein Doppelstockomnibus des Baujahrs 1956 und ein Ikarus H6B aus Halle im Einsatz.

ESSLINGEN (28. Oktober 2003) <http://www.sve-es.de>

In den nächsten Wochen werden drei neue Solo- und zwei Gelenkdieselmotoren erwartet. Bereits in Anbetracht der Auslieferung wurde Ende September der DUO-Bus 318 zu einem reinen Dieselmotor umgebaut, die elektrischen Teile wurden soweit wie möglich ausgebaut. Der Verkauf erfolgte im Oktober an einen ortsansässigen Händler. Für die restlichen Neufahrzeuge werden Solodieselmotoren ausgemustert.

Der Museumsobus 22 (HS1600SL/Kiepe, Bj.1962) verkehrte anlässlich der Feierlichkeiten des 25jährigen Jubiläums des VVS am 21. September 2003 zwischen Lerchenäcker und Mettingen bis gegen 16:00 Uhr. Leider musste er zu diesem Zeitpunkt wegen Luftverlust an den Schützen einrücken. Aufgrund weiterer Mängel, die nach Sicherheitsüberprüfung erfasst wurden, erfolgte eine Abmeldung am 25. September 2003. Es besteht seitens der SVE kein Interesse, den Wagen in Betrieb zu halten. Eine kostenfreie Abgabe an Interessierte wird angestrebt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember sind keine wesentlichen Änderungen zu erwarten.

**SOLINGEN (21. Oktober 2003) <http://www.obus-net.de/>**

Seit dem 1.8.2003 stehen nach Abstellung der Soloobusse 26, 32, 41, 53 und 54 nun eine optimierte Anzahl von 90 Bussen, zusammengesetzt aus 49 Obussen und 41 Dieselnbussen, zur Verfügung. Morgens werden auf den Obuslinien 47 Kurse benötigt, auf den Dieselnbuslinien einschließlich der Doppelwagen 28 Kurse. Eine genaue Auflistung des Generationswechsels ist unter „Liste des Generationswechsels 2001-2003“ zu finden.

Für die Fortsetzung des Generationswechsel durch die Beschaffung von Neufahrzeugen als Ersatz der 14 verbliebenen Soloobusse wird zur Zeit die Ausschreibung mit dem dazugehörigen Lastenheft erarbeitet. Die Ausschreibung wird für Anfang 2004 erwartet. Zum Stand der Ausschreibung zog man vor, keine Angaben zu machen.

Der ab dem 1. August 2003 auf allen Linien der Stadtwerke Solingen GmbH eingeführte kontrollierte Einstieg vorne ist problemlos angelaufen und wird als erfolgreich bewertet. Die Verschmutzungen durch Einnahmen von Speisen sind rückläufig und die Mehreinnahmen belaufen sich bis heute auf weit über 30.000 Euro. Um das Entwerten von Mehrfahrtenkarten besser zu kontrollieren – der erste Entwerter ist in den Gelenkobussen erst an der Mitteltür angebracht – , wurde nun ein Entwerter in jeweils einen Berkhof-Obus und einem VanHool-Gelenkobus im vorderen Bereich montiert. Sofern sich dieser Umbau bewährt, soll er in allen Wagen erfolgen.

Am 1.9.2003 fand die feierliche Eröffnung des Busbahnhofs in Aufderhöhe statt. Conrad Troullier (Geschäftsführer SWS Center Verkehr) eröffnete die neue Anlage symbolisch mit Entfernung der Abdeckung des Haltestellenschilds der Linien 685 und 686. Nach einer kurzen Rede des Planungsdezernenten Herrn Hoferichter und von Herrn Troullier wurde der Busbahnhof offiziell freigegeben. Gegen 10:26 Uhr fuhr der erste Planlinienbus der 691 Richtung Höhscheid ein. Ihm folgten die Fahrzeuge der Linien 685, der Linie 691 Richtung St.-Lukas-Klinik und der Linie 686. Die Umbaumaßnahmen kosteten insgesamt rund 1,2 Millionen Euro wovon 1,0 Millionen Euro vom Land bezuschusst wurden. Mit der Eröffnung waren auch die Straßenbauarbeiten in diesem Bereich abgeschlossen. Aufgrund einer Baustelle auf der Weyersberger Straße verkehrten jedoch weiterhin Dieselnbusse auf den Linie 685/686. Die Fahrspur Richtung Aufderhöhe wird durch die Baustelle behindert. Lediglich einer der Kurse, der tagsüber stadtauswärts über die Linie 686 über Mangenberg verkehrt, wird seit Beginn der Schulzeit am 15. September 2003 wieder elektrisch befahren. Auch die Bedienung des morgentlichen Doppelwagens Aufderhöhe – Krahenhöhe erfolgt wieder durch einen Gelenkobus. Die Ein- und Ausfahrt der am Graf-Wilhelm-Platz von bzw. nach Ohligs verkehrenden Obusse erfolgt weiterhin über Schlagbaum mit Benutzung der Wendeschleife am Graf-Wilhelm-Platz.

Weiterhin müssen aufgrund der andauernden Bauarbeiten an der Schwebbahnstation Vohwinkel die Obusse ein kleines Stück mit Hilfsantrieb überwinden. Abends sowie samstags und sonntags verkehren ausschließlich Dieselnbusse. Die Auswechslung der Obusse gegen Dieselnbusse werktags erfolgt in der Regel nachmittags, fallweise werden auch ganztägig Dieselnbusse auf den betreffenden Kursen eingesetzt. An den Samstagen 9. August und am 20. September musste aufgrund von Festveranstaltungen Ersatzverkehr auf den Obuslinien 681/2 gefahren werden. Daher verkehrten einige Kurse der Linie 683 auch an diesen Samstagen elektrisch. Auch hier führten Mitarbeiter der Wuppertaler VSG das Abziehen und Anlegen der Stangen durch.

Die Bauarbeiten zum Neubau der Schwebbahnstation in Vohwinkel sind nun zum zweiten Mal verschoben worden. Die Baufirmen konnten nicht garantieren, dass der Bahnhof wirklich im Herbst fertig wird. Das Risiko, in der Adventszeit ohne den Endbahnhof auskommen zu müssen, wollten die WSW nicht eingehen und daher wurde der Neubau auf 2004 verschoben. Es steht noch nicht fest, ob weiterhin die Stangen ab- und angelegt werden oder bis zur Durchführung der Bauarbeiten die Fahrleitung wieder montiert wird. Eine komplette Umstellung auf Dieselnbusbetrieb kann nur während der Ferienzeiten erfolgen, da ansonsten nicht genügend Dieselnbusse zur Verfügung stehen. Die angekündigten Bauarbeiten in Burg an der Burger Landstraße wurden ebenfalls noch nicht begonnen.

Zu den beiden zuvor erwähnten Veranstaltungen wurden auf den Obuslinien 681/2 sieben Gelenkdieselnbusse und fünf Gelenkobusse eingesetzt. An den Sonntagen verkehrten auf allen Linien ausschließlich Dieselnbusse. Es handelte sich Anfang August um das Walder Stadtfest, Ende September um die „Fete am Denkmal“. Bei beiden Veranstaltungen waren



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

Straßen der normalen Linienführung gesperrt, es mussten bis zu 500 m lange Umleitungen ohne Fahrleitung gefahren werden.

Zum diesjährigen Zöppkesmarkt bot die SWS nach Beschluß der Stadtverwaltung unter dem Motto „Obustag“ kostenloses Fahren auf allen Linien am Samstag, den 13. September 2003 an. Dabei war der Begriff Obustag etwas irreführend, da lediglich die 12 Kurse der Linien 681/2 mit Obussen bedient wurden.

Weiterhin besteht die seit dem 14. April 2003 eingeführte Trennung der beiden Obuslinien 681 und 682 in Ohligs, da weiterhin Baustellen den Verkehr auf der Weyerstraße zwischen Wald und Ohligs behindern. Die Baustelle am Central ist inzwischen fertig, die Asphaltdecke im Kreuzungsbereich wurde Anfang September aufgebracht. Bei benachbarten Straßenzügen fehlt die endgültige Fahrbahndecke noch. Aufgrund dieser Baustelle wurde an einigen Tagen in den Sommerschulferien die Linie 682 ausschließlich mit Dieselnbussen bedient. Weitere Störungen gab es am 24. September 2003, als ein Bagger die Oberleitung herunterriß. Für die Dauer der Reparatur musste der gesamte Verkehr umgeleitet werden. Dieses führte nicht nur im Linienverkehr zu erheblichen Verzögerungen. Der durchgehende Verkehr auf 681/2 ist erst nach Beendigung der Baumaßnahmen auf der Weyerstraße wieder zu erwarten. Dann können wieder zwei Kurse auf den Obuslinien eingespart werden. Somit sind dann nur 45 Kurse erforderlich. Gravierende Änderungen zum Fahrplanwechsel sind nicht zu erwarten.

Auch bei der Deutschen Bahn bestand Ersatzverkehr, und zwar in den ersten Ferienwochen auf der RB 47 zwischen Solingen und Remscheid aufgrund Bauarbeiten im Bereich der Müngstener Brücke. Zum Einsatz kamen Gelenkdieselnbusse aus Remscheid und Essen.

Seit dem 19. September 2003 ist Gelenkobus 255 nach einem Unfall außer Dienst. Der Fahrer eines Sportwagens parkte in einer Busbucht an der Haltestelle Höhscheid, um einen Großfernseher einzuladen. Der Fahrer stand dabei in der halb geöffneten Fahrertür, als der Gelenkobus der Stadtwerke die Haltestelle anfuhr. Dieser wurde am Gelenk stark beschädigt. Nach Erhalt der Ersatzteile wird der Wagen in Kürze wieder repariert.

Nach einem erneutem Unfall war Obus 256 ab Mitte September einige Wochen auch ohne SWS-Aufkleber unterwegs. Bereits nach einem Unfall im April verlor er im Zuge der Reparatur sein VanHool-Frontschild. Seit Oktober trägt er zumindest wieder das SWS-Schild.

Die dunkelblaue Ganzreklame für die Nachtbusse auf dem Dieselnbus 603 wurde entgegen der Meldung in der letzten Ausgabe erst im September 2003 entfernt. Neue Reklamen tragen bislang die VanHool-Gelenkbusse 251-258, 260, 261 und 262, jedoch keine Ganzreklamen. Bei einigen Reklamen wurden jedoch Teile der Fensterfronten mit einbezogen. Bislang tragen nur die Obusse 182 und 183 Ganzreklamen sowie Wagen 178 eine seitlich über die Fenster geklebte Werbung. Von den 14 verbliebenen Soloobussen trägt kein Wagen Ganzreklame.

Weiterhin stehen die an einen Zwischenhändler verkauften 14 Gelenk- und 25 Soloobusse auf dem Depotgelände. Ein Termin zum Abtransport der verkauften Obusse sowie die Art der Verladung kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden.

Der langjährige Redakteur W.P. Getta des Solinger Tageblatts ging Mitte September nach fast 40 Jahren in den Ruhestand. Aufgrund seiner Verbundenheit zur SWS und zum Nahverkehr wurde er an seinem letzten Arbeitstag mit einem Bus von zu Hause abgeholt. Der Dieselnbus 501 wurde eigens hierfür geschmückt und als „ST-Express“ auf der Matrix-Anzeige beschildert.

Am 25. und 26. Oktober 2003 fand das diesjährige Brückenfest statt. Der Umfang der Veranstaltung wurde zurückgefahren. Es kam daher nur noch ein mit einer Dampflok bespannter Zug zum Einsatz, der um 11:55 Uhr und 14:55 Uhr ab Ohligs fuhr. Dazu wurden zwei Fahrten mit dem Schienenbus des Fördervereins Schienenbus e.V. Menden aufgebaut, der im Rahmen des Bergischen Rings jeden vierten Sonntag im Monat Rundfahrten unternimmt. Die Verkaufsstände werden diesmal nicht in Ohligs angeboten, sondern unter der Müngstener Brücke. Dort war auch das Obus-Museum Solingen e.V. mit einem ehemaligen Oberleitungswagen 104 der SWS vertreten. Die Ringlinie GWP-Müngsten-Kohlfurt-Schlagbaum-GWP als Zubringer wurde alle 30 Minuten, bei Bedarf auch alle 20 Minuten bedient. Neben den zwei DB O305 der VhAG war auch ein Metro-Bus der Rheinbahn sowie einige Altfahrzeuge der WSW der Baujahre 1988 und 1989 dabei. Mehr über die Veranstaltung ist unter www.muengstener-brueckenfest.de zu finden.

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

Das Grobkonzept des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans wurde den politischen Gremien vorgelegt. Diese haben werden nun über die Maßnahmen beraten, ehe eine Zustimmung getroffen wird. Voraussichtlich im November wird eine öffentliche Veranstaltung stattfinden, sobald der Planungsausschuss beschlossen hat, ein Beteiligungsverfahren durchzuführen.

Durch Veröffentlichungen in der Solinger Morgenpost vom 23. September und im Solinger Tageblatt vom 4. Oktober 2003 wurden bereits einige Maßnahmen bekannt. So soll auf der Relation Krahenhöhe-Vohwinkel ganztägig der 10-Minuten-Takt eingeführt werden und in Vohwinkel die Linie zum Bahnhof verlängert werden. Dafür ist der derzeitige 10-Minuten-Verkehr nach Burg auszudünnen. Die Linie 684 soll zwischen 8:00 und 12:00 Uhr statt 15-minütig nur noch alle 20 Minuten fahren. Auch die Obuslinien nach Aufderhöhe sollen auf den 20 Minuten-Takt der S-Bahnen angepaßt werden.

Besuch in Arnheim am 17. Oktober 2003

Auf den 42 Kursen der vier Obuslinien waren am oben genannten Besuchstag 37 der 42 Obusse im Einsatz. Auf den 32 Gelenkbus-Kursen der Obus-Linien 1, 5 und 7 waren nur drei Dieselbusse im Einsatz. Es stehen 31 Gelenkbusse zur Verfügung, ein Gelenkbus wurde mittags gegen einen anderen ausgewechselt, so daß nur ein Wagen im Depot stand. Dieser wurde vermutlich auch in den Morgenstunden ausgewechselt. Anders sieht die Bilanz für die Obuslinie 3 aus, auf den dortigen 10 Kursen (nachmittags) verkehrten nur acht der elf vorhandenen Soloobusse. Ein Soloobus erhält eine Revision (Wagen 180, er stand schon beim letzten Besuch im Mai in der Werkstatt), ein weiterer war abgestellt (175), der dritte wurde vermutlich am Morgen gegen einen Dieselbus ausgetauscht.

Somit ist auch die Kilometerleistung relativ hoch. Obus 0213, am 22.11.00 zugelassen, fuhr in seinen knapp 3 Betriebsjahren 186.731 km, Obus 0228, am 18.6.02 zugelassen, wies einen Kilometerstand von 85.073 km auf.

Die Fahrleitung der Umleitungsstrecke nach Geitenkamp über die Zaslaan ist fast demontiert. Sie war vom 9. Mai 2003 bis 18. September 2003 erneut wegen Straßenbauarbeiten in Betrieb. Erstmals wurde die rund 700 m lange Umleitungsstrecke vom 1. April bis 15. Juli 2000 genutzt. Nur ein Fahrdraht (der rechte Draht der Fahrleitung Richtung Geitenkamp) der Umleitungsstrecke war noch vorhanden, alle Masten mit Auslegern standen noch.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird nachmittags der 5-Minuten-Verkehr der Linie 5 auf 6 Minuten gestreckt, dadurch können etwa drei Kurse eingespart werden. Des Weiteren wird die Linie 3 in Velp verkürzt, auch hier kann ein Kurs gespart werden. Die erforderlichen Fahrleitungsarbeiten waren noch nicht im Gange. Die am 4. Oktober 1985 eröffnete etwa 1 km lange Strecke wird nun durch eine „Serviceline“ 21 bedient, die die nördlichen Stadtteile Arnheims verbindet und einige Dieselbuslinien ersetzt. Für diese Linie sind bei Berkhof sechs Niederflurdieselbusse bestellt. Die im Dezember 1969 errichtete Schleife in Oosterbeek wurde abgebaut, nachdem hier eine Tempo 30-Zone mit Aufpflasterungen in der Fahrbahn (Drempel) entstand und eine Verlängerung der Fahrzeiten notwendig wäre. Die Linie 1 fährt nun seit dem 19. August 2003 in beiden Richtungen direkt bis zum Bahnhof Oosterbeek und erhielt dort eine Wendeschleife.

**Gespräch mit Herrn Detlev Arens am 10. Oktober 2003,
Mitarbeiter der Projektabwicklung bei Fa. Vossloh-Kiepe**

Für die letzten acht der 30 bestellten Obusse trifft die Stadtbus Salzburg AG erst bis Ende des Jahres die Entscheidung, ob diese Fahrzeuge mit einem Notfahraggregat (analog zu Solingen mit 80 kW oder zu Esslingen mit 50 kW oder wie bestellt ohne) ausgestattet werden. Die vorhandenen Salzburger Obusse besitzen keine Notfahreinrichtung. Von den neun Gelenkobussen MAN/Hess/Vossloh-Kiepe für Fribourg wird der erste zur Zeit in Fribourg erprobt. Die acht Gelenkbusse Hess/Vossloh-Kiepe für Luzern sind in Bau.

Bei dem von der Firma Hess vorgestellten Doppelgelenkbus handelt es sich um eine Studie. Ein Probefahrzeug ist nicht - wie zuletzt fälschlicherweise berichtet - im Bau. Es wird allerdings jetzt ein Hochflurfahrzeug zu einem Doppelgelenkfahrzeug für Erprobungszwecke umgebaut. Nicht nur Genf sondern auch Gent zeigt jedoch weiterhin an



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

einem Doppelgelenkwagen Interesse. Der belgische Obusbetrieb sucht nun nach Alternativen, ob nicht doch anstelle der Umstellung der Obuslinie auf Straßenbahnbetrieb ein Doppelgelenkbus AGG 300 T der Firma VanHool als Obus die wirtschaftlichere Lösung darstellt.

Für die 50 Trolleybusse für Genf wird zur Zeit das Angebot erstellt. Parallel dazu startete auch La Chaux de Fonds eine Anfrage über drei bis fünf Obusse als Solo- oder Gelenkwagen mit einem ähnlichen Lastenheft.

Der erste Neoplan-Soloobus befindet sich zur Erprobung in Athen, die Produktion der weiteren Obusse läuft gut. Ende des Jahres werden weitere Obusse nach Athen überführt. Man gibt sich optimistisch, dass bis Juni - rechtzeitig zur Olympiade - alle Wagen ausgeliefert zu haben. Der erste Gelenkbus soll nun in Salzburg erprobt werden. Dieses bietet sich an, da die Produktionsstätte der Firma Neoplan in Pilsting nur etwa 120 km von Salzburg entfernt ist. Die Firma Vossloh-Kiepe baut ihre Ausrüstung in Pilsting in die Rohbaufahrzeuge ein. Die Komplettierung der Wagen erfolgt wie bei der ersten Serie bei dem griechischen Generalunternehmer ELBO. Obwohl alle 45 Hispano/Vossloh-Kiepe Duobusse nun in Merida sind, wird die Eröffnung des Betriebs nicht vor Anfang 2004 erwartet, da die Fahrleitung noch nicht fertiggestellt ist.

**Gespräch mit Herrn Robert Katzer am 20. Oktober 2003,
Projektleitung bei der Fa. NEOPLAN Bus GmbH, Pilsting**

Der für Athen bestimmte Gelenkbus des Typs N 6221 wird zur Zeit mit der Notfahrgruppe in Pilsting getestet. Anfang der kommenden Woche wird der Wagen nach Salzburg überführt um dort ausgiebige Probefahrten unter der Fahrleitung zu unternehmen. Es ist dort ein Aufenthalt von zwei Wochen geplant. Anschließend geht der Gelenkbus nach Renningen zur Firma SÜTRAK zum Klimatest. Die Auslieferung nach Thessaloniki ist per Bahn für Ende November 2003 geplant. Der Gelenktrolleybus wird dann Anfang Dezember nach Athen überführt und soll noch in diesem Jahr am Netz in Athen gefahren und als "Weihnachtsgeschenk" an ILPAP übergeben werden. Die Produktion der fahrfertigen Gerippe liegt voll im Zeitplan. Etwa 30 der fahrfähigen Rohbauten sind bereits über die Kopframpe des BMW-Werks in Dingolfingen verschickt worden. Die Gerippe der weiteren 12m und 18m-Wagen werden nun in wöchentlichen Lieferlosen nach Thessaloniki verladen. Auf dem Werksgelände in Pilsting stehen somit in der Regel nur die in der Vorwoche hergestellten Rohbauten und der Puffer zur Auslieferung zwischen den Weihnachtsfeiertagen.

Fotos aus Sarajewo (mit einem herzlichen Dank an Thomas Douce, England)

Im August 2003 konnte Thomas Douce die ehemaligen Solinger Obusse 60, 63, 9, 14, 15 und 16 in Sarajewo im Einsatz auf der Linie 102 festhalten, hier der ehemalige Solinger Obus 16. Die Gelenkbusse haben noch ihre original Solinger Lackierung einschließlich der Reklamen. Die Soloobusse, die Solingen bereits Ende 1997 verlassen haben, tragen noch die Original beige-grüne Lackierung, auf der Frontseite wurde unterhalb der Windschutzscheibe die grüne Lackierung erweitert. Die Werbung unterhalb der Fenster wurde jedoch entfernt.



Foto: Thomas Douce jnr.

Beim ehemaligen Wagen 63 ist jedoch noch die Reklame für Groka oberhalb der Fenster zu erkennen, beim ehemaligen Wagen 60 befindet sich dort ein roter Anstrich. Die



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

Reklame „mit Herz & Verstand“ der Gewerkschaften auf der Heckseite ist jedoch noch vorhanden.

Folgende Obusse konnten gesichtet werden:

4403: Kennzeichen: 675-J-955, 1997 ex Solingen 60, Baujahr 1987

4406: Kennzeichen: 724-T-278, 1997 ex Solingen 63, Baujahr 1987

4125: Kennzeichen: 465-J-063, 2002 ex Solingen 14, Baujahr 1984

4126: Kennzeichen: 465-J-074, 2002 ex Solingen 9, Baujahr 1984

4127: Kennzeichen: 384-T-856, 2002 ex Solingen 16, Baujahr 1984

4128: Kennzeichen: 384-T-857, 2002 ex Solingen 15, Baujahr 1984

Im Depot konnten die folgenden ehemaligen Esslinger festgehalten werden:

4122 ex 319, 4123 ex 315, 4124(?) ex 316. Die Solinger Obusse 11 und 12, die Ende 2002 nach Sarajewo gingen wurden weder auf Linie noch im Depot gesehen.

Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

Am 04.09.2003 erhielt in **Salzburg** Obus 187 die Wiederzulassung mit dem Kennzeichen S-529JN. Der Wagenpark erhöht sich somit auf 72 Trolleybusse. Es kommen auf den neun Obuslinien werktags 58 Obusse sowie 6 Verstärkungs-Obusse in der Frühspitze zum Einsatz. Der ehemalige Obus 35 der MVG befindet sich weiterhin in einer gründlichen Aufarbeitung. Eine Anmeldung unter der Betriebsnummer 240 wird bis Mitte Dezember 2003 erwartet. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Änderung des Liniennetzes durch Auflösung der Ringlinien 1 und 2. Der Abschnitt Maxglan - Innenstadt - Hbf geht in die neue Linie 1 auf, die von Taxham (neue etwa 1,8 km lange Linienverlängerung) über Stadtzentrum und Hbf. bis zum Messezentrum, der Endstelle der bisherigen Linie 95, verkehrt. Auf dem restlichen Teil der ehemaligen Ringlinie verkehrt nur noch die Linie 77, jedoch künftig als Linie 2 im 10-Minuten-Takt auf der gesamten Linie. Die Linien 51, 29 und 49 erhalten ihre alten Linienbezeichnungen 3, 4 und 7 zurück, gemeinsam mit den Linien 5 und 6 bleiben sie unverändert. Die Linie 95 wird nun Linie 8, sie fährt nur montags bis freitags von der Alpensiedlung bis zum Zentrum, in den Hauptverkehrszeiten bis zur Schule Lehen. Alle Linien verkehren nun tagsüber im 10 Minuten-Takt. Der Betriebsbeginn wird vorverlegt, damit die ersten Züge um 6:00 Uhr ab Hbf erreicht werden können. Der 10-Minuten-Verkehr geht bis etwa 20:00 Uhr, ab dann wird alle 20 Minuten gefahren. Samstags wird ebenfalls von 9:30 Uhr bis 18:30 Uhr auf allen Linien im 10-Minuten-Takt gefahren. Zuvor und danach jedoch nur alle 20 Minuten. Der Betriebsschluß am Wochenende wird auf 1:00 Uhr verlegt. Da die gesamte km-Fahrleistung gleich bleiben muss, wird nun Samstags der Takt gestreckt. Statt bisher alle 15 Minuten verkehren die Linien von 9:30 Uhr bis 18:30 Uhr alle 20 Minuten, Sonntags morgens wird bis 9:30 Uhr im 30 Minuten-Takt gefahren. In den Abendstunden endet zukünftig die Linie 5 auf der Staatsbrücke. Hierfür wurde die Fahrleitung entsprechend umgebaut. Für eine Schnellbuslinie von Liefering zur Stadtmitte, die künftig morgens angeboten wird, erhält die Fahrleitung an der Haltestelle Nervenklinik eine Überholspur. Weitere Ergänzungen des Liniennetzes sind in Planung. Die Linie 1 soll von Taxham zum Europameisterschaftsstadion und am anderen Ende vom Messezentrum zur neuen Stadthalle „Salzburg Arena“ verlängert werden. Eine Umstellung der Dieselbuslinie 27 auf Obusbetrieb wird nach den Wahlen in 2004 weiterverfolgt.

Nach Ausmusterung der ersten acht Gelenkbusse stehen nur noch 18 Obusse (801, 802, 805, 807, 810, 814-826) für die Obuslinien O und R, die weiterhin beide in Betrieb sind, zur Verfügung. Für die abgemeldeten Obusse werden Käufer gesucht, nachfolgend eine Liste der Daten:

Nr.	Hersteller	Bauj.	Anlieferung	Abmeldung	Laufleistung
803	Gräf&Stift/SSW	1988	02.09.88	06.08.03	623.941 km
804	Gräf&Stift/SSW	1988	14.09.88	06.08.03	675.681 km
806	Gräf&Stift/SSW	1988	06.10.88	19.08.03	668.931 km
808	Gräf&Stift/SSW	1988	21.10.88	06.08.03	658.153 km
809	Gräf&Stift/SSW	1988	02.11.88	19.08.03	638.131 km
811	Gräf&Stift/SSW	1988	24.11.88	04.07.03	654.578 km
812	Gräf&Stift/SSW	1988	28.11.88	06.08.03	653.590 km
813	Gräf&Stift/SSW	1988	02.12.88	05.06.03	696.663 km

In **Basel** ist vorgesehen, den im Vergleich zum Trambetrieb unbedeutenden Trolleybusbetrieb (nur 12 Fahrzeuge, Linienlänge etwa 10 km) aus Kostengründen



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

einzustellen. Gleiches ist auch für den Gasbusbetrieb (ebenfalls nur 12 Fahrzeuge) geplant. Es können damit, ohne Leistungsabbau für die Kunden, jährlich 1,9 Mio. CHF eingespart werden. Die Sache muss jedoch noch durch das Parlament abgesegnet werden. Die Verkehrsbetriebe **Schaffhausen** betreiben eine einzige Trolleybuslinie: Waldfriedhof - Bahnhof Schaffhausen - Neuhausen, Herbstäcker. Für den Betrieb dieser Linie stehen acht Gelenktrolleybusse NAW/Hess/ABB, welche heute 11 Jahre alt sind, zur Verfügung. Die Fahrleistung der Gelenktrolleybusse beträgt 527'000 Kilometer im Jahr; dies entspricht ziemlich exakt 20% unserer gesamten Fahrleistungen. Aufgrund der Umstellung der Obuslinie 1 in Schaffhausen auf einen ganztägigen 10-Minuten-Takt auch in den Hauptverkehrszeiten werden auch zu diesen Zeiten nur noch sechs Busse benötigt. Bislang verkehrt die Obuslinie 1 auf dem westlichen Ast nach Neuhausen in den Spitzenzeiten alle 7½ Minuten. Dazu waren sieben der acht vorhandenen Gelenkbusse erforderlich. Die Gesamtfahrleistungen der Trolleybusse reduzieren sich um etwa 25.000 Kilometer pro Jahr. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen. Die VBSH rechnet mit einer Lebensdauer der Trolleybusse von zwanzig Jahren. Die Trolleybusse müssen also erst in etwa im Jahre 2012 ersetzt werden. Vor 2010 muss daher nicht über die Ersatzbeschaffung nachgedacht werden. Ob dann auch ein Ersatz der Trolleybusse durch Autobusse erwogen wird, kann die VBSH heute noch nicht schlüssig beantworten. Dies wird von den wirtschaftlichen Randbedingungen, den Kosten, aber auch von der Entwicklung der Schadstoffemissionen bei den Autobussen abhängen. Die in **Lausanne** verbliebenen Obusse der Serie 701 bis 718 (Baujahr 1975) mit den Anhängern von 1964 sind seit dem 1. September 2003 nicht mehr im Dienst. Sie werden nach Rumänien verkauft und warten momentan auf ihren Abtransport. Wie bereits oben berichtet, plant die TP Genf den Anlauf neuer Trolleybusse. Es ist beabsichtigt, im Jahre 2005 40 Gelenkbusse und 10 Doppelgelenkwagen zu beschaffen. In **Winterthur** werden als Ersatz für die 10 Saurer/FHS/Strömberg-Gelenkbusse des Baujahrs 1982/83 zehn neue Gelenkbusse beschafft. Die Auftragsvergabe der ausgeschriebenen Trolleybusse sollte spätestens im Januar 2004 erfolgen. Die Linie 4 wird bis auf Weiteres mit Dieselnissen betrieben; die vorhandenen Oberleitungen bleiben aber bestehen, da der momentane Verzicht auf die Wiedereinführung von Trolleybusse auf dieser Linie kein Präjudiz für eine spätere Rückkehr zum Trolleybus darstellt. Der Fortbestand der Linien 1 und 2 als Trolleybus-Linie ist aus heutiger Sicht nicht gefährdet. Da aber im Jahr 2010 die Neubeschaffung von rund 20 Trolleybussen ansteht, muss zu diesem Zeitpunkt festgestellt werden, welche Sanierungsaufwände notwendig sind, um die beiden Linien bis mindestens ins Jahr 2030 betriebstauglich zu erhalten. Zu diesem Zeitpunkt und vor dem Hintergrund des hohen finanziellen Engagements sollten zumindest alternative Antriebsformen in einen Vergleich einbezogen werden. Die entsprechenden Ergebnisse dienen sodann dem ZVV und der Stadt Winterthur als Grundlage für einen allfälligen Systementscheid, welcher im Zusammenhang mit dieser Großbeschaffung getroffen werden muss.

Neue Obuslinien!

Die Eröffnung des Obusbetriebs in **Landskrona** fand am Samstag, den 27. September 2003 statt. Bereits ab dem 15. September 2003 fanden jedoch vereinzelt im Rahmen von Fahrerschulungen Linieneinsätze der Obusse statt, die seit dem 22. August 2003 in Landskrona sind. Zur Eröffnung verkehrte der 65 jährige Obus 101 der KS Kopenhagen. Mehr über die Eröffnung unter Reiseberichte unter <http://jgk.lehmann.bei.t-online.de/rblandsk.htm>

Die nächste Neueröffnung eines Obusbetriebs findet voraussichtlich im kommenden Herbst in **Rom** statt. Eine Obuslinie mit 22,6 km Länge wird dort errichtet, ein genauer Eröffnungstermin steht noch nicht fest. Die 30 Gelenkbusse von Solaris/Ganz sind in der Produktion, der erste Wagen absolvierte bereits in Budapest Probefahrten. Da rund 3 km im Stadtzentrum von Rom ohne Oberleitung gefahren wird, erhalten die Wagen einen leistungsfähigen Batterieantrieb. In **Chieti** wird der seit einigen Jahren eingestellte Obusbetrieb wieder reaktiviert, in **Neapel** wird eine neue städtische Ringlinie hinzukommen. Der hierfür beschaffte Wagenpark von 87 Soloobusse von AnsaldoBreda steht bereits in Betrieb bei der ANM, sie werden jedoch bislang nur auf den rund 25 Kursen der Obuslinien 254, 255 und 256 eingesetzt. Mehr über die italienischen Obusbetriebe ist auf der homepage: <http://www.cittaelettriche.it/> zu finden.