



Das Vorläuferfahrzeug der Neoplan-Gelenkbusse für Athen wurde vom 27. Oktober bis 7. November 2003 in Salzburg im Netzbetrieb erprobt. Die Aufnahme entstand am 5. November bei der Rückfahrt von einer Probefahrt nach Alpensiedlung Süd bei der Einfahrt in die Remise. Anderntags besichtigte eine griechische Delegation das Fahrzeug, ehe es am 7. November nach Renningen zur Firma SÜTRAK zum Klimatest ging. Die Überführungsfahrten nach Salzburg konnten mit Hilfsmotor erfolgen.

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: In der zweiten Jahreshälfte wird wegen Bauarbeiten der Obusbetrieb zeitweise eingestellt sein.

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: Several temporary, short time cessation of Trolleybus operation are predicted during the second half of 2004 due to the extensive road works.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

Esslingen: Gegen Ende des Jahres werden zwei weitere DUO-Busse durch Dieselbusse ersetzt.

Solingen: Ende Januar verließen 16 weitere Alt-Obusse per Bahntieflader Solingen in Richtung Sarajewo. Die Verladung erfolgte in Hilden.

Salzburg: Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde feierlich die Verlängerung des Obusnetzes nach Taxham gefeiert und die Ringlinien verabschiedet.

Innsbruck: Weitere acht Obusse werden im Frühjahr durch neue Citaro-Dieselbusse ersetzt.

Genf: Der 10 Jahre alte Gelenkobus 709 wurde probeweise zum Doppelgelenkbus 721 umgebaut.

St. Gallen: Der Stadtrat entschied sich für die Beibehaltung des Obusbetriebs.

Esslingen: Towards the end of 2004 it is to be expected that a further two Duo-Buses will be replaced by Diesel Buses.

Solingen: At the end of January 2004 a further 16 old Trolleybuses were loaded on to railway-lowloaders for subsequent delivery to Sarajevo. The 16 vehicles comprised 10 of the MAN articulated Trolleybuses and six of the solo three axle Trolleybuses. The nearest loading ramp to Solingen is now the one at Hilden which was used in this instance..

Salzburg: Punctually with the introduction of the new December timetable the extension of the Trolleybus network to Taxham was celebrated..

Innsbruck: During the first few months of 2004 a further eight Trolleybuses will be replaced by Citaro Diesel Buses.

Geneve: The ten year old articulated Trolleybus no. 709 is to be converted to a double articulated Trolleybus for trials.

St. Gallen: The City Council has decided to retain the Trolleybus operation.

EBERSWALDE (26. Januar 2004) <http://www.bbg-egerswalde.de/>

Für den erforderlichen Umbau der Fahrleitung im Zuge des Brückenneubaus am Bahnhof Eberswalde erfolgt zur Zeit die Ausschreibung. Eine Vergabe der Arbeiten wird für Mai erwartet. Nach der 750-Jahr-Feier im Juni 2004 werden die Bauarbeiten beginnen; in den Sommer- (24.6. - 7.8.2004) und Herbstschulferien (4. - 16.10.04) wird daher ein Dieselbusersatzverkehr auf den beiden Obuslinien zu erwarten sein. Zeitgleich werden die Arbeiten zur Neugestaltung des Bahnübergangs in Nordend aufgenommen. Der Bahnübergang erhält eine automatische Halbschrankenanlage. Das bisherige Schrankenwärterhaus wird einem Radweg weichen. Hierfür müssen einige Masten der Obusoberleitung versetzt werden. Außerdem sind Sanierungsarbeiten der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich des Marktplatzes zu erwarten. Im Zuge des Abbruchs eines Gebäudes an diesem Straßenstück musste an vergangenen Samstag die Fahrleitungsaufhängung verändert werden.

Von den insgesamt sechs ausgelieferten BNU vom Typ SMTK 7,5 der Firma Cegelec befinden sich bereits fünf im ständigen Einsatz. Der Prototyp, eingebaut im Obus 035, hat bereits eine Testphase von einem Jahr hinter sich. Die anfänglichen Anpassungsschwierigkeiten im elektronischen Bereich wurden in Zusammenarbeit mit den Prager Technikern gemeistert. Die Obusse 029, 031, 038 und 036 fahren bereits mit den für die Barnimer Busgesellschaft modifizierten Typ.

Der Einbau von RBL-Komponenten in die Obusse läuft weiterhin, so dass inzwischen in allen Obussen eine automatische Haltestellenansage möglich ist.

Um eine Anbindung des Stadtteils Südend zu erreichen verkehren seit Fahrplanwechsel die Überlandlinien 918 und 923 nach Straußberg und Tempelfelde von Montags bis Freitags bis zu 14mal täglich mit einer Schleifenfahrt hierhin.

ESSLINGEN (26. Januar 2004) <http://www.sve-es.de>

Die drei neuen Solo- und zwei Gelenkdieselbusse lieferte Mercedes-Benz im November 2003 aus. Sie erhielten die Nummern 010-012 und 108-109. Für 2004 ist beabsichtigt, die gleiche Anzahl an Dieselbussen neu zu beschaffen. Dabei werden dann zwei weitere DUO-Busse ersetzt.

Der Museumsobus 22 wird in den nächsten Monaten zur SHB e.V. nach Zuffenhausen überführt. Der Wagen und der bislang unfertige Anhänger werden als Leihgabe der SVE dorthin abgegeben.



Zum Fahrplanwechsel gab es geringfügige zeitliche Verschiebungen im Fahrplan der Obuslinien. Dadurch kann nun jeder Obus auch in der Hauptverkehrszeit bis Obertürkheim durchfahren. Seit Mai 1998 verkehrte nur jeder zweite Kurs nachmittags dorthin, die übrigen nutzten die Wendeschleife in Mettingen. Der 10-Minuten-Takt nachmittags wird nur während der Schulzeiten angeboten.

SOLINGEN (26. Januar 2004) <http://www.obus-net.de/>

Nach Beendigung der Straßenbauarbeiten im Bereich der Weyersberger Straße konnten seit Beginn der Oktoberferien (15. Oktober 2003) die Linien 685/686 nach Aufderhöhe wieder komplett elektrisch befahren werden. Dafür verkehrten während der Herbstferien auf der Linie 683 ausschließlich Dieselbusse, um das manuelle Ab- und Anlegen der Stangen in Vohwinkel durch die Mitarbeiter der Wuppertaler VSG einzusparen. Wie bereits berichtet, wurden die Bauarbeiten an der Schwebebahnstation Vohwinkel nicht aufgenommen. Zwischenzeitlich verzögert sich die Ausführung noch weiter, da die beauftragte Stahlbaufirma in Konkurs ging. Im November wurde die Fahrleitung wieder montiert, unter dem Schwebebahnbahnhof wurde hierzu eine provisorische Holzschalung angebracht. Ab Freitag, dem 21.11.2003 verkehrten die Obusse wieder durchgängig, so daß auch am Wochenende auf der Linie 683 wieder Obusse eingesetzt werden konnten. Somit verkehren nach zehn Monaten wieder alle Obuslinien elektrisch. Dieses war jedoch nur vorübergehend der Fall. Ende November begannen die Bauarbeiten an der Burger Landstraße, wo die Hangbrücke erneuert wird. Am 26. Januar wurde die Baustelle auf eine Länge von rund 230 Metern erweitert, in diesem Bereich steht nur noch eine Fahrspur zur Verfügung, die wechselseitig signalgeregelt wird. Um einen aufwändigen Umbau der Fahrleitung zu ersparen, wird ab 28. Januar 2004 zwischen Krahenhöhe und Burg Dieselbusersatzverkehr gefahren. Die Dieselbusse verkehren in einem ausgedünnten Takt, zum Beispiel entfällt mittags der 10-Minuten-Verkehr. Abends ab 20:00 Uhr sowie Samstags und Sonntags verkehren ganztägig Dieselbusse auf der gesamten Linie 683. Diese Regelung wird voraussichtlich bis Oktober 2004 andauern.

Am 28.11.2003 erlitt Obus 65 auf dem Weg nach Vohwinkel einem schweren Unfall. Beim Wenden mißachtete ein 42-jähriger PKW-Fahrer die Vorfahrt des herannahenden Obus. Dieser konnte nicht ausweichen und kollidierte mit dem PKW. Fünf Fahrgäste und der Unfallverursacher erlitten leichte Verletzungen. Nach Begutachtung des Fahrzeugs wurde ein wirtschaftlicher Totalschaden festgestellt. Der seit dem 1.8.2003 abgestellte Obus 32, bei dem der Ausbau der IBIS-Komponenten noch nicht durchgeführt war, wurde wieder aktiviert. Gleichzeitig mit seiner Wiederzulassung am 9.12.03 erfolgte die Abmeldung vom Obus 65. Noch am gleichen Tag kam Wagen 32 auf der Linie 683 zum Einsatz.

Zwischen dem 26. und 28. Januar 2004 verließen weitere ausgemusterte Obusse Solingen. Insgesamt 16 Wagen - 10 Gelenkbusse und 6 Soloobusse - wurden ab Anfang Januar hergerichtet und für den Bahntransport vorbereitet. Bei den Gelenkwagen mussten teilweise Reparaturarbeiten erfolgen, um die Wagen wieder in Betrieb nehmen zu können. Lediglich bei den Solowagen konnten diejenigen Obusse ausgewählt werden, die ohne kostenintensiven Aufwand funktionierten. So wurden nach 2½ Jahren Abstellzeit die Soloobusse 30 und 31 problemlos aktiviert. Am 26. Januar 2004 wurden mittags die ersten drei Gelenkwagen 7, 10 und 17 nach Hilden geschleppt. Nach fast einstündiger Rangierarbeit mittels Hilfsantrieb stand Wagen 10 um 15:00 Uhr als erster auf den am Montag bereitgestellten Tieflader.

Anderntags setzten die Mitarbeiter der SWS in Hilden die Verladung der ausgemusterten Solinger Obusse fort. Der Güterzug aus Köln-Kalk mit 12 Flachwagen traf mit über einstündiger Verspätung erst um 9:15 Uhr ein, so daß als zweiter Obus Wagen 17 erst um 9:30 Uhr auf den Tieflader fahren konnte. Durch die gewonnene Erfahrung beim Verladen des ersten Wagen dauerte dieses Manöver nur eine halbe Stunde. Zeitgleich schleppten die LKWs SG-SW 400 (Wagen 89, MB 1629, mit Streuautomat und Enteisungsstangen) und SG-SW 430 (Wagen 100, MAN 19.364, Pritsche) weitere Obusse abwechselnd zur Verladestelle. Als erstes Fahrzeug wurde Obus 13 gegen 10:00 Uhr,



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

gefolgt von Wagen 18 (mit LKW 89 gegen 10:40 Uhr), 21 (mit LKW 100 gegen 11:10 Uhr), 2 (wieder mit LKW 89 um 11:50 Uhr), 6 (mit LKW 100 gegen 12:30 Uhr), 4 (mit LKW 89 um 13:05 Uhr), 19 (wiederum mit LKW 100 gegen 13:40 Uhr), 53 (mit LKW 89 um 14:15 Uhr), 59 (mit LKW 100 gegen 14:55 Uhr), 30 (mit LKW 89 um 15:20 Uhr) und 54 (mit LKW 100 gegen 16:10 Uhr) zur Verladestelle überführt. Alle Wagen wurden sofort nach ihrer Ankunft im Hildener Güterbahnhof auf die Flachwagen verladen. Verladung, Ausrichtung auf dem Flachwagen und Umrangieren der Güterwagen nahmen jeweils genau die Zeit bis zur Ankunft des nächsten Wagen in Anspruch, so daß sich insgesamt ein sehr eingespielter Ablauf ergab. Die letzten Meter bis auf den Güterwagen fuhren die Obusse dabei aus eigener Kraft mit Hilfsantrieb. Pro Güterwagen wurden ein Gelenkwagen bzw. zwei Solo-Dreiachser verladen. Um die Solo-Wagen dicht hintereinander stellen zu können, wurden hier die Stangen abmontiert, während bei den Gelenkwagen diese auf den Wagen montiert blieben.



Fotos vom Abtransport weiterer Alt-Obusse: Oben: Enteisungs-LKW 89 mit Obus 18 in Ohligs auf dem Weg nach Hilden, unten links: LKW 100 mit Obus 21 startet vom Betriebshof, unten rechts: Obus 18 wird auf das Abstellgleis rangiert, auf die Verladung wartet Obus 21, links daneben Obus 7, der als letzter am Mittwoch Vormittag verladen wurde.

Nach Verladung der Wagen 59 und 53 wurden die bis dahin zehn fertigen Güterwaggons zusammengestellt und um 16:15 Uhr fuhr dieser Zug mit der Rangierlok 294 801-6 zurück nach Köln-Kalk. Die Verladung der Obusse 30 und 54 erfolgte noch bis 16:30 Uhr. Sie bleiben über Nacht mit dem seitlich abgestellten Gelenkwagen 7 in Hilden. Die zwei Solo-Dreiachser 31 und 41 wurden am Mittwoch nach Hilden geschleppt. Gegen 11:00 Uhr rangierte der Obus 7 als letzter auf den Tieflader. Die drei Tieflader wurden sodann



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

nach Ohligs gezogen, von wo sie mit einem täglich verkehrende Güterzug mit der Rangierlok 294 330-6 um 12:55 Uhr von Solingen-Ohligs nach Köln-Kalk gelangten. Von dort starteten die Wagen anderntags in einem planmäßigen Güterzug Richtung Sarajewo.

Zur besseren Kontrolle des Abstempelns von Mehrfahrkarten beim Vordereinstieg wurde ein Entwerter im vorderen Bereich in jeweils einem Berkhof- und einem VanHool-Gelenkibus montiert. Der entsprechende Umbau in allen Wagen wurde zurückgestellt.

Der Solo-Obus Nr. 42, vorübergehend ganz in beige mit blauer Stoßstange, erhielt im Dezember eine komplette Neulackierung in den Stadtfarben grau mit blau und gelb abgesetzt. Damit tragen neun der 14 Soloobusse das neue Farbleid (32, 40, 42, 44, 46, 48, 52, 55 und 64). Nach Neutralisieren einer Reklame der Solinger Morgenpost beim Obus 51 wurden die Aufschriften entfernt, jedoch die Grundlackierung der Werbung erhalten. Dazu kamen nun Aufkleber des Verkehrsverbund, so daß der Wagen nun Eigenwerbung für den VRR trägt.

Das Lastenheft für die Ausschreibung von 14 Soloobussen für die Obuslinie 683 ist weiterhin in Arbeit. Es muß unter anderem noch geprüft werden, ob die Beschaffung von längeren Wagen möglich ist. Viel Platz wird der starke Hilfsmotor einnehmen, der für die Verlängerung der Obuslinie 683 zum Bahnhof Vohwinkel (etwa 300 m ohne Fahrleitung) erforderlich wird.

Auch in 2004 ist nach Beschluß der Stadtverwaltung ein Samstag mit kostenloses Fahren auf allen Linien unter dem Motto „Obustag“ statt. Für dieses Jahr ist der 19. Juni 2004 vorgesehen.

Die Firma Kütke hat den Omnibusbetrieb zum 31.12.2003 aufgegeben, die Linienfahrten wurden von der Firma Elba übernommen. Hierfür gingen vier Dieselsebusse (Nr. 102, 104, 106 und 107) in den Besitz der Firma Elba über. Den Schülerverkehr übernahm eine neue Firma Kütke & Scholz mit den übrigen 4 ehemaligen Kütke-Dieselsebussen. Alle acht Fahrzeuge werden weiterhin von der SWS gewartet.

Am Sonntag, 15. Februar, werden aufgrund Bauarbeiten an der Konrad-Adenauer-Straße im Einmündungsbereich der Mummstraße zur Haltestelle Mühlenplatz auf allen O-Buslinien Dieselsebusse eingesetzt.

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

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan ist noch nicht verabschiedet. Die Beratung wurde im letzten Jahr von der Politik vertagt, jetzt geht er durch die Bezirksvertretungen und den Planungsausschuss, danach erfolgt die Bürgerbeteiligung. Der Busbahnhof Graf-Wilhelm-Platz wird voraussichtlich in diesem Jahr umgebaut. Die Planung liegt vor. Der Baubeginn erfolgt, sobald die Landesmittel bewilligt sind.

Gespräch mit Herrn Detlev Arens am 26. Januar 2004, Mitarbeiter der Projektabwicklung bei Fa. Vossloh-Kiepe

Die Auslieferung der neun Gelenkbusse MAN/Hess/Vossloh-Kiepe für Fribourg ist abgeschlossen. Die acht Gelenkbusse Hess/Vossloh-Kiepe für Luzern sind in Bau, die elektrische Ausrüstung wird zur Zeit montiert. Eine schriftliche Bestellung über die für Genf zu liefernden Fahrzeuge (gemäß Ausschreibung: 50 Trolleybusse) liegt noch nicht vor. Noch ohne Ergebnis sind die Ausschreibungen von La Chaux de Fonds, Winterthur (10 Fahrzeuge), Genua, Bologna (5 Fahrzeuge) und Zürich (35+5 Fahrzeuge). Die Ausschreibung für die Soloobusse in Solingen ist noch nicht herausgegeben worden, sie wird nicht vor Mai 2004 erwartet. In den letzten Wochen wurden noch Rückfragen zur automatischen Stangenabzugs- und Anlegevorrichtung und anderen Details für die Ausschreibung geklärt.

Der erste Neoplan-Soloobus befindet sich unter der Betriebsnummer 8001 im Linieneinsatz in Athen. Weitere 16 Solofahrzeuge sind ebenfalls schon im Einsatz. Das erste Gelenkfahrzeug befindet sich noch in der Testphase. Ein Termin für die Eröffnung des Trolleybusbetriebs in Merida steht weiterhin noch nicht fest.



Die Ausschreibung von 228 Obussen für die Stadt Vancouver in Kanada gewann die Firma Kiepe gemeinsam mit der Firma New Flyer. Für die 188 Solo- und 40 Gelenkbusse beträgt das Auftragsvolumen rund 69 Mio. Euro für den elektrischen Teil der Fahrzeuge. Für den wagenbaulichen Teil beträgt die Auftragssumme an die Firma New Flyer Industries Winnipeg/Kanada umgerechnet etwa 73,3 Mio. Euro. Die beiden Firmen setzten sich gegenüber der Anbietergemeinschaft Neoplan (Denver) und Skoda (Tschechien) durch. Ein Vorläufer-Fahrzeug wird Mitte 2005 erwartet, die Auslieferung erstreckt sich bis 2007.

Der Obusbetrieb in Gent (Belgien) richtete an Vossloh-Kiepe die Anfrage zur technischen Überholung des 16 Jahre alten Obuspark. Die Fahrzeuge sind noch nicht abgeschrieben, aber es gibt zusehens Probleme mit der elektrischen Ausrüstung. Außerdem sollen bei den Wagen die automatische Stangenabzugs- und Anlegevorrichtung umgerüstet werden. Eine mehrmonatige Betriebsruhe wegen Straßenbauarbeiten in der Innenstadt möchte man hierzu nutzen. Im Zuge dieser Anfrage wurde auch die Beschaffung von neuen Doppelgelenkwagen diskutiert. Dies wäre eine sinnvolle Alternative zu einer beabsichtigten Umstellung auf Straßenbahnbetrieb.

**Neues von der Firma Ganz Transelektro (10. Februar 2004,
mit einem Dank an Herrn Olti Zoltán und Dr. Kalmár István)**

Zur Zeit wird die Ausschreibung der Budapester Verkehrsgesellschaft für 30 Soloobusse bearbeitet. 14 Obusse für die Stadt Rom sind bereits im Dezember übergeben worden. Die Übergabe fand in Budapest zur völligen Zufriedenheit des Käufers statt. Die Produktion von weiteren 16 Obussen ist im Gange und ihre Lieferung ist für April vorgesehen. Nach erfolgreicher Probefahrt in Budapest sind momentan keine Probefahrten in anderen Städten mit diesem Typ geplant. Ein Grund hierfür liegt in der Absicht des Käufers, die fertigen Obusse früher in Betrieb zu setzen. Für die zehn Solobusse für Neapel (CTP) arbeiten die Ingenieure der Firma Ganz aktiv an der Konstruktion. Das 12 Meter lange Fahrzeug ist ein DUO-Bus, mit dem Dieselaggregat soll für mindestens 60 km Distanz eine Fahrt ohne Stromzufuhr erfolgen. Als besondere Ausstattung erhalten die Wagen eine Klimaanlage. Die Auslieferung ist ab Juni dieses Jahres geplant.

**Neues von der Firma Neoplan (10. Februar 2004,
mit einem Dank an Herrn Robert Katzer und Christian Vana)**

Gegenwärtig werden Angebote für Zürich und Budapest (30 dreitürige Soloobusse) erarbeitet. Die Ergebnisse der Ausschreibungen in La Chaux de Fonds, Winterthur und Genua werden in den kommenden Monaten erwartet. Die letzten Soloobusse und Gelenkbusse der 142 Obusse für Athen befinden sich in der Produktion. Der letzte Rohbau des 91.Soloobus wird voraussichtlich Ende März nach Griechenland transportiert. Dort befinden sich etwa 15 Soloobusse Nr. 8001 ff und der Gelenkbus Nr. 9001 im Linieneinsatz. Anfang Februar fand eine Vorstellung des Gelenkwagens in Beisein von Regierungsvertretern statt. Bis auf einen Einzelwagen eines russischen Gelenkwagens (Nr.4001, Bj.1984) sind dies die ersten Gelenkbusse für Athen.

Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

Am 13.12.2003 wurde in **Salzburg** die Obuslinie zum Europark nach Taxham feierlich eröffnet, anderntags ging das neue Liniennetz in Betrieb. Dabei erhielten die Obuslinien die Nr. 1 bis 8 zurück. Bei der Eröffnung als Obuslinie erhielt die Linie 77 als erste eine zweistellige Nummer, die ehemalige Obuslinie 4 wurde zur 29 am 12.12.1988, wenige Wochen später am 9. Januar 1989 verkehrte die Linie 3 als 51 und die Linie 7 als 49, als eine neue Linie 95 (heute Linie 8) als Verstärkungslinie auf Teilabschnitten dieser Obuslinien eingeführt wurde. Nach der Inbetriebnahme vom Obus 240, der bis 2002 als Wagen 35 bei der MVG in Dienst stand, im Dezember 2003 stehen nun für die 58 (HVZ: 61) Kurse 72 Gelenkbusse zur Verfügung. Davon sind 27 Hochflur- und 23 Niederflur-Gelenkwagen der Firma Gräf&Stift und 22 Niederflur-Gelenkwagen der Firma VanHool. Letztere erhielten am 1.1.2004 die Betriebsnummern 261 bis 282. Neben dem Obus 178 (Gräf&Stift, Baujahr 1985) ist der Steyr-Soloobus 108 als historischer



Obus vorgesehen. Er musste jedoch im November 2003 aufgrund Rostschäden an der tragenden Konstruktion abgestellt werden. Mehr Informationen über den Obusbetrieb Salzburg in einen der nächsten Ausgaben der Zeitschrift „stadtverkehr“.

In **Innsbruck** stehen zur Zeit für die Obuslinien O und R 18 Obusse zur Verfügung. Nach der Inbetriebnahme weiterer acht 8 neuer Citaro-Gelenkbusse, welche im Frühjahr 2004 ausgeliefert werden, erfolgt im Sommer 2004 die Abstellung der restlichen acht ABB Gelenkbusse des Baujahrs 1988 (Nr.801, 802, 805, 807, 810, 814, 815 und 816. Hinsichtlich des Straßenbahn-Neubaus anstelle der Obuslinie O sind die Vorarbeiten eifrig im Gange. Zur Zeit wird das Lastenheft erstellt. Parallel dazu erfolgen bereits intensive Gespräche mit der Stadtplanung und den Leitungsbetrieben, um die notwendigen Schienenbaumaßnahmen für die erste Baustufe (Ersatz des bestehenden Fuhrparks und Adaptierung der bestehenden Strecke) gut zu koordinieren.

Die im August 2002 in **Linz** ausgemusterten Steyr-Soloobusse stehen nach wie vor im dortigen Betriebshof. Leider ist das Geschäft mit Vologda nicht zu Stande gekommen. Bei erfolgreicher Verhandlung und Auftragsabwicklung gehen die vier Busse in Kürze nach Rostov/Don. Die 19 Volvo-Gelenkbusse laufen nach anfänglichen Kinderkrankheiten inzwischen ganz gut.

Die **Baseler** Verkehrsbetriebe beabsichtigen weiterhin, den Trolleybusbetrieb aus Kostengründen einzustellen. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat im Dezember 2003 die Kreditvorlage für die Beschaffung von neuen Dieselnissen als Ersatz für die vorhandenen 12 Trolleybusse und 12 Gasbusse vorerst an die Regierung zurückgewiesen. Die Abschaffung des Trolleybusbetriebs war im Parlament mehr oder weniger unbestritten. Hingegen beantragte die Umwelt- und Verkehrskommission die Prüfung der Frage, ob als Alternative zum einheitlichen Dieselnissenbetrieb ein einheitlicher Gasbusbetrieb vorgesehen werden könnte. Diese Frage wird nun geprüft. Dem Parlament wird dann eine neue Vorlage unterbreitet. Vorläufig stehen noch alle 12 Neoplan-Niederflur-Gelenkbusse in Betrieb. Eine Vereinbarung hat sich für den Erhalt des Trolleybusbetriebs ausgesprochen, mehr unter der homepage www.prorolleybus.ch.

Die Verkehrsbetriebe **Genf** erhielten am 09.12.2003 den umgebauten Gelenktrolleybus Nr.709 als Doppel-Gelenktrolleybus von der Firma Hess zurück. Er trägt jetzt die interne Nr.721. Ein Umbau weiterer Fahrzeuge aus dieser Serie (701-713, Bj. 1993) ist nicht vorgesehen. Der nun 179 Personen (bei 57 Sitzplätzen) fassende Wagen wird ausgiebig auf der Linie 10 eingesetzt, momentan nur zur Schulung der Fahrer. Nach umfassenden Tests wird eine Entscheidung vor Juni 2004 getroffen, ob von diesem Typ zehn Einheiten bei Hess bestellt werden. Am 13. Januar 2004 fand eine Pressekonferenz zur Vorstellung des Wagens statt. Die 30 Gelenktrolleybusse und 10 Doppel-Gelenktrolleybusse oder nur 40 normale Gelenktrolleybusse (je nach zuvor erwähnter Entscheidung) sollen zwischen Dezember 2004 und Dezember 2005 ausgeliefert werden.

In **Winterthur** wird voraussichtlich Ende Februar 2004 die Entscheidung bekannt gegeben, wer die zehn Gelenkbusse liefern wird. Zur Zeit befindet man sich in der Entscheidungsphase. Diese sieht noch eine entsprechende Einspruchsfrist vor.

In **St. Gallen** fasste der Stadtrat den Beschluß, den Obusbetrieb weiter zu erhalten. Es wurden 6,6 Mio. Franken zur Erneuerung des 23 km umfassenden Fahrleitungsnetzes bewilligt. Bis 2007 sollen die ältesten Abschnitte und die Fahrleitung in der Innenstadt erneuert werden. Weitere Erneuerungen werden in einer zweiten Etappe erfolgen, für die dann weitere Mittel in Höhe von 7 Mio. Franken bereit gestellt werden. Auch ein Ersatz der 1984/85 beschafften Gelenkbusse ist vor 2010 vorgesehen, man rechnet hier mit einem Auftragsvolumen von rund zwölf Millionen Franken. In der Begründung für diesen Entschluß wird die Umweltfreundlichkeit des elektrischen Antriebs vor Ort hervorgehoben. Außerdem gelte der Obus als das leiseste Fahrzeug dieser Größe und Kapazität.

Weitere Fotos aus Sarajewo

Sind auf der homepage <http://www.obus.info/obus/solingen/fahrzeuge/sarajevo/index.htm> zu finden. Somit kann festgehalten werden, dass auch die ehemaligen Solinger Gelenkbusse 11 und 12 dort zum Einsatz kommen, und zwar unter den folgenden Betriebsnummern:

4129: Kennzeichen: 422-J-671, 2002 ex Solingen 12, Baujahr 1984
 4130: Kennzeichen: 422-J-669, 2002 ex Solingen 11, Baujahr 1984



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.

Am 6. März 2004 findet die diesjährige Mitgliederversammlung im Gasthaus Löhndorf statt, um zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Im März 2004 werden die Tiefbauarbeiten für die Platzbefestigung des bei der SWS angemieteten Abstellplatzes für die Museumswagen beginnen. Zeitgleich erfolgt eine neue Ausschreibung für die Instandsetzung des ÜHIIIIs 059, für die Fördermittel bewilligt wurden. Um an den Fahrten des Bergischen Rings ab April 2004 teilzunehmen, wird der MAN-Gelenkibus 5 aktiviert, ab Mitte des Jahres wird auch der Einsatz des Berner Obus 55 erhofft, nach dessen elektrischer Abnahme.