



Nr. 5 lebt! Nach einem Jahr Pause ist MAN-Gelenkibus Nr.5 im veränderten Erscheinungsbild wieder auf Solingens Straßen unterwegs. Am 18. und 19. Juni 2004 verkehrte er aus Anlaß der Veranstaltung „24 Stunden live“ stündlich auf der Strecke Graf-Wilhelm-Platz - Aufderhöhe, hier bei der Einfahrt in die Nussbaumstrasse in der Nähe des Busbahnhofs Aufderhöhe am 18. Juni 2004.

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: Derzeit ruht der Obusbetrieb wegen Straßenbaumaßnahmen der Friedrich-Ebert-Straße am Markt, die Inneneinrichtung der Obusse wird während der Pause erneuert.

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: Currently, due to extensive road works on the Friedrich-Ebert-Straße, there are no Trolleybuses in operation. During this forced break the fleet is to have it's interiors refurbished.



Esslingen: Auch hier behindern Bauarbeiten den Obusverkehr, eine längerfristige Einstellung ist jedoch nicht vorgesehen.

Solingen: Neun MAN-Obusse verließen Ende Juni 2004 Solingen per Tieflader in Richtung Sarajevo.

Salzburg: Die Umstellung des östlichen Abschnitt der Linie 27 auf Obusbetrieb wurde im Juli 2004 beschlossen.

Marseille: Als letzter Obus verkehrte Wagen 208 am Freitag, den 25.6.2004 auf der Linie 81.

Rom: Die Eröffnung des Obusbetriebs ist nicht vor Dezember 2004 zu erwarten, bislang sind lediglich einige Masten aufgestellt worden.

Esslingen: In Esslingen too, road works prevent the the Trolleybuses from operating at the current time. These road works, however, are to be of a relatively short period.

Solingen:. A further nine MAN vehicles were dispatched by German rail lowloader to Sarajevo at the end of June 2004.

Salzburg:. The decision to convert the eastern end of Route 27 to Trolleybus operation was made during July 2004.

Marseille:. Trolleybus number 208 was the last vehicle to serve route 81 on Friday 25.06.2004.

Rome: The opening of the Trolleybus operations here are not likely to be before December of 2004. Currently only a handful of masts have been set and there is no sign of any further activity.

EBERSWALDE (6. Juli 2004) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Nach den Festtagen zur 750 Jahr-Feier der Stadt Eberswalde am 5. und 6. Juni 2004 begannen die Straßenbauarbeiten auf der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich des Marktplatzes. Für die Dauer der Bauarbeiten ist die Straße voll gesperrt. Ab Beginn der Sommerschulferien wurde der Obusbetrieb ab Samstag, den 24. Juni 2004 eingestellt. Es wird gehofft, daß der Betrieb zum Ende der Schulferien am 7.8.2004 wieder aufgenommen werden kann. Ebenfalls wird während der Sommerschulferien der Neubau der Brücke am Hbf. Eberswalde beginnen. Diese Baumaßnahme wird sich bis 2005 hinziehen; es ist jedoch geplant, den Obusverkehr aufrecht zu erhalten und bestenfalls in den Herbstferien ab Anfang Oktober einen Ersatzverkehr einzurichten. In den Schulzeiten ist es nur mit großem Kraftaufwand und Ausleihen von zusätzlichen Dieselnbussen möglich, die Obusse zu ersetzen.

Die derzeitige Ruhezeit für die Obusse wird dazu genutzt, die Inneneinrichtung der Obusse völlig zu überarbeiten. Die bisher braunen Haltestangen erhalten ein helles Grün, die Sitze werden ersetzt; die neuen werden denen in den zuletzt beschafften Bussen entsprechen. Gleichzeitig wird bei allen Wagen die Rahmenkonstruktion der Scheiben saniert. Im Zuge dieser Arbeiten werden auch die zahlreichen zerkratzten Scheiben erneuert. Bedingt durch die Häufung der Schäden durch Graffiti und Scheibenkratzen wird in 10 Obussen eine Videoüberwachung eingebaut. Man hofft so, die Schäden erheblich zu reduzieren. Ferner wird auch für die Obuslinien ein kontrollierter Einstieg vorne ganztägig wie bei den Regionalbuslinien eingeführt.

Am 12.05.2004 hat die AGr. Obus des DVN wiederum ein zur Aufarbeitung geplantes historisches Fahrzeuge aus einem Gartengrundstück geborgen. Aus dem Nachort Finowfurt wurde ein LOWA-Omnibus-Anhänger des Typs W700 geborgen. Der 1952 beim Waggonbau Bautzen errichtete Omnibus-Anhänger stammte aus einer Serie von 20 Wagen und diente seit 1955 als Hilfsgerätewagen, während 14 Anhänger dieses Typs ab 1954/55 ausschließlich für den Obusbetrieb gewidmet waren. Der bereits seit 1990 beim DVN vorhandene Anhänger gleichen Typs in einem wesentlich schlechterem Zustand wird bei Gelegenheit als Ersatzteilspender zerlegt.

Schwerpunkt für die AGr. Obus ist die Instandsetzung des Obus 1224. Der Wagen hatte seine letzte Instandsetzung 1954! So wird neben Instandsetzung der Außenhaut, die komplette Decke, sämtlicher Verkleidungshölzer, und die gesamte Elektrik überarbeitet. Man ist optimistisch, daß im nächsten Jahr der Wagen wieder eingesetzt werden kann.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

Zur 750 Jahr-Feier nahmen zwei historischen Obusse am Festumzug durch die Innenstadt am 5. Juni 2004 teil. Dabei benutzte der Skoda 9 Tr die normale Fahrspur, der Skoda 14 Tr die Fahrleitung der Gegenfahrbahn. Rund 80.000 Zuschauer säumten den Umzugsweg



Foto:
Mattis Schindler

ESSLINGEN (8. Juli 2004) <http://www.sve-es.de>

Wie in jedem Jahr wird in den Sommerschulferien (29.7. bis 1.9.2004) eine Revision der Fahrleitung durch eine Fremdfirma durchgeführt. Daher wird aus diesem Grunde an einigen Tagen der Obusbetrieb eingestellt sein. Zusätzlich kann an bestimmten Tagen Ersatzverkehr wegen der Baustelle an der Neckarstraße erfolgen. Hier wird seit 21. April 2004 zwischen den Haltestellen Maille und Pliensauturm die Fahrbahn erneuert, derzeit wird die Durchfahrt nur den Obussen gestattet; alle anderen Linien fahren eine Umleitungsstrecke.

Während der Schulferien werden auch nachmittags nur sieben Kurse für die beiden Obuslinien benötigt, da dann durchgehender 15 Minuten-Verkehr auf der Linie 101 besteht. Ansonsten wird ab 16:00 Uhr auf einen 10-Minuten-Verkehr verdichtet, dann werden in der Regel alle neun vorhandenen Obusse auf beiden Obuslinien eingesetzt.

Als weitere Großbaustelle steht die Sanierung der Kanäle in der Schorndorfer Straße zwischen Oberesslingen und Lerchenäcker an. Hier werden Anfang 2005 massive Behinderungen zu erwarten sein. Der Verkehr wird einspurig die Baustelle passieren, eventuell ist eine Verlegung der Fahrleitung erforderlich.

Neue Dieselsebuse sind nun bei Mercedes-Benz bestellt, deren Auslieferung für Oktober/November erwartet wird. Die Anzahl der DUO-Busse wird sich dann von gegenwärtig neun auf sieben reduzieren.

SOLINGEN (15. April 2004) <http://www.obus-net.de/>

Der Abtransport weiterer Obusse nach Sarajewo erfolgte am 23. Juni 2004. Die entsprechenden neun Obusse wurden bereits im März für den Abtransport nach Sarajewo aufgearbeitet und standen unter Fahrleitung auf dem Betriebshof. Am Dienstag, 22. Juni 2004 wurden die Obusse 58, 33, 27 und 26 nach Hilden geschleppt, die Obusse 33 und 58 verbrachten die Nacht bereits auf dem Tieflader. Anderntags folgen die Obusse 24, 25 (9:15 Ankunft in Hilden), 8 (10:15 Uhr in Hilden), 3 (10:55 Uhr in Hilden) und 1 (11:45 Uhr in Hilden). Die Verladung erfolgte sehr zügig, kurz nach ihrer Ankunft rangierten die Obusse an der Verladerrampe in Hilden mit Hilfsantrieb auf die Tieflader, die von der Rangierlok 294 356-1 bereitgestellt wurden. Am frühen Nachmittag zog sie die sechs Tieflader nach Köln-Kalk, dort erfolgte die Einstellung in einen Regelzug Richtung Balkan.



Auf dem Betriebshof verblieben nun in den ersten Reihen unter Draht die neun Soloobusse 56, 49, 43, 45, 39, 47, 29, 34 und 28. Ende Juni konnte der letzte Gelenkobus, Wagen 20, reaktiviert werden. Er steht nun ebenfalls in der ersten Abstellreihe des Depots. Der nächste Abtransport von Obussen wird frühestens Ende Juli zu erwarten sein. Neben dem unfallbeschädigten Soloobus 65 stehen im hinteren Bereich des Abstellplatzes die Obusse 35, 38 und 23.

Die Verfügbarkeit der Gelenkbusse erreicht nun zufriedenstellende Werte. Häufig sind auf den 45 Obuskursen der Frühspitze bis zu 34 Gelenkbusse zu beobachten. Neben den Obuslinien 681/682 werden sie auf den Obuslinien 684, 685 und 686 eingesetzt. In der Regel bedienen Solobusse weiterhin auf der Obuslinie 684 zwei und auf den Obuslinien 685/686 ebenfalls zwei der vier Kurse.

Das Lastenheft für die Ausschreibung von 12 bis 15 Soloobussen für die Obuslinie 683 wird zur Zeit erstellt. Eine Veröffentlichung der Ausschreibung ist nicht vor September zu erwarten. Es ist noch offen, ob ein längeres Fahrzeug festgeschrieben wird. Die 12 m breite Drehscheibe in Burg lässt maximal einen Überstand von 90 cm zu, so dass eine maximale Wagenlänge von 13,50 m gewählt werden kann. Durch den verstärkten Hilfsantrieb für die oberleitungslose Verlängerung zum Bahnhof Vohwinkel wird im hinteren Bereich des Wagens Platz verloren gehen, so dass bei einem 12 m langen Niederflurwagen gegenüber den derzeit bei den Solowagen angebotene Platz erheblich reduziert ist.

Auch in den Sommerschulferien werden öfters wieder Gelenkdieselbusse auf den Obuslinien eingesetzt, da der für die Lüfter erforderliche Stromanschluß an den Gelenkdieselbussen noch nicht nachgerüstet wurde. Durch den Einsatz wird dann die Batterie wieder aufgeladen.

Die Baustelle im Zuge der Burger Landstraße macht gute Fortschritte. Eine Fertigstellung der Arbeiten ist weiterhin für Oktober vorgesehen. Im Baustellenbereich wurde die stromlose Fahrleitung auf die Fahrbahnseite dicht zusammengelegt, damit im Baustellenbereich im Bereich der talseitigen Fahrbahn Freiheit für den Abbruchbagger besteht. Einige Ausleger sind bereits durch die Bauarbeiten stark verbogen. Seit Dienstag, den 2.6.04 nachmittags ist die Drehscheibe außer Betrieb. Ein Längsträger im Unterbau ist gebrochen und die Stahlblechoberfläche sackte ab. Nach Entfernen des Belags war festzustellen, dass an über zehn Stellen der Querträger vom Hauptträger gerissen war. Durch Rost löste sich die Schweißnaht. Eine aufwändige Sanierung ist nun erforderlich, so daß die zuerst bis Ende Juni angekündigten Verlegung der Endhaltestelle weiterhin fortbesteht.

Die Dieselbusse der 683 wenden in Unterburg und biegen nun rechts in die Hasencleverstraße ab. An der Seilbahn ist eine provisorische Haltestelle eingerichtet worden. Die Fahrzeuge fahren leer bis zum Ende der Hasencleverstraße und drehen in der Wendeschleife der Omnibuslinien 653 und 260.

Die Bauarbeiten im Zuge der Weyerstraße dauern an. Am Montag, 21. Juni 2004, wurde die Straßenführung im Bereich der Einmündung der Kornstraße geändert. Die Haltestelle Albert-Schweitzer-Schule wurde hierfür verlegt. Einen Tag später wurde ein neuer Bauabschnitt im weiteren Verlauf der Weyerstraße ab der Einmündung der Gottlieb-Heinrich-Straße Richtung Wald eingerichtet. Erneut mussten Haltestellen verlegt werden. Das Aufbringen des Asphaltbelags wird eine Komplettspernung der Weyerstraße nach sich ziehen. Diese Arbeiten können nur Samstags oder Sonntags terminiert werden, da nur an diesen Tagen ein Dieseldusersatzverkehr eingerichtet werden kann, der auf andere Straßenzüge ausweicht.

Ab Donnerstag, 13. Mai 2004 wurde im Straßenzug Grünwalder-/Kölner Straße im Zuge der Obuslinie 682 zwischen der Eisenbahnbrücke und der Lutherkirche ein neuer Bauabschnitt eingerichtet. Die Haltestellen Hauptbahnhof in beiden Fahrtrichtungen wurden in Richtung Höhscheid verlegt. Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Brücke erneuert.



Ferner verursachen Straßenbauarbeiten eine Verlegung der Haltestelle Höfchen der Obuslinie 684 in Richtung Widdert. Auch im Zuge der Linie 685 besteht in der Nähe der Haltestelle August-Dicke-Straße einspuriger Verkehr an einer Baustelle.

Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.

Am 11. Juli 2004 konnte erstmals die „Stangentaxi-Tour“ des Bergischen Rings (siehe auch www.bergischer-ring.de) gefahren werden. Es kam der fast 20 jährige MAN-Gelenkobus Nr.5 zum Einsatz. Insgesamt 126 Fahrgäste konnten auf den je sieben Hin- und Rückfahrten von Solingen nach Vohwinkel gezählt werden. Zuvor wurde der mit einer neuen Lackierung versehene Gelenkobus am 5. Juli 2004 der Presse vorgestellt. Mit Hilfe des Verlagshauses B.Boll und des Bergischen Rings als Sponsoren erhielt das Fahrzeug einen historischen Anstrich. Die Grundlackierung ist wie bei der Inbetriebnahme 1984 in beige mit grünen Streifen gehalten, zudem erhielt der Wagen die Reklame des Solinger Tageblatts wie sie bei Wagen 7 und 8 kurz nach der Inbetriebnahme im September 1984 aufgebracht wurde. Die Inneneinrichtung blieb jedoch entsprechend dem letzten Zustand, auch die Matrix-Fahrzielanzeige blieb eingebaut. Innen befindet sich jedoch keine Haltestellenanzeige wie zuletzt vorhanden, sondern die alte „Wagen-hält“-Anzeige.

Den ersten Einsatz nach seiner Wiederzulassung am 16.7.2004 mit dem früheren Kennzeichen SG-SW 205 führte Wagen 5 zur Aktion „24 Stunden live“ von 18.6.2004 15:00 Uhr bis zum Folgetag um 15:00 Uhr durch. In diesem Zeitraum konnten auch die Busse und Obusse der SWS kostenlos benutzt werden. Wagen 5 bot ein Zubringerverkehr für die Eisenbahnfreunde Solingen e.V., die in Aufderhöhe die Besichtigung ihrer Modellbahnanlagen anboten sowie zu einigen anderen Aktionen auf der Fahrstrecke.

Im Laufe des Jahres wird auch der Einsatz des Berner Obus Nr.55 für den Bergischen Ring erhofft, dessen elektrische Abnahme jedoch noch aussteht. Er steht zur Zeit in der Werkstatt und erhält nach und nach die erforderlichen Reparaturen und für die Zulassung erforderlichen Ergänzungen.

Den Auftrag für die Restaurierung des ÜHIII's 059 erhielt die Firma Classic Motors Polska in Warschau (<http://www.classicmotors.pl/english/index.html>). Ein Abtransport wird in den nächsten Wochen erwartet. Für die Restaurierung sind neun Monate vereinbart. Wenn die Arbeiten und die Wiederzulassung ohne größere Probleme verlaufen, kann der Wagen erstmals im Frühjahr eingesetzt werden.

Weitere Museumsobusse in Deutschland

Am 12.05.2004 sicherte der Verein "Historische Straßenbahn Leipzig" nach umfangreichen Vorbereitung den Obus 104 (Büssing/Schumann/AEG) vom Baujahr 1938. Ferner hat der Verein vor einigen Jahren von einem tschechischem Privatsammler den SKODA 8Tr10 Baujahr 1960 ex Prag 502 gekauft und nicht öffentlich zugänglich remisiert. Die Aufarbeitung beider Fahrzeuge ist noch unsicher.

Gespräch mit Dipl.-Ing. Heidkamp am 9. Juli 2004, Leiter der Projektabwicklung bei Fa. Vossloh-Kiepe

Bei der Ausschreibung von neuen Obussen für Zürich gibt es noch keine Entscheidung, Verhandlungen zur Vergabe laufen noch. Die Zuschlagsfrist läuft erst Ende 2004 ab. Die Ausschreibung sieht die Lieferung von 35 Obussen vor, die zweiachsig angetrieben werden. Varianten sehen die Lieferung von bis zu 15 bis 17 Doppelgelenkobussen vor, die genaue Anzahl hängt von der endgültigen Vergabesumme ab.

Die Montage des ersten Fahrzeugs für Luzern läuft zur Zeit. Alle acht bestellten Gelenkbusse sollen noch dieses Jahr ausgeliefert werden. Die elektrische Ausrüstung wurde bereits im Werk auf dem Leistungsprüfstand erfolgreich erprobt, bevor sie zum Einbau kam.

Bezüglich der Eröffnung des Betriebs in Merida steht weiterhin noch kein Termin fest. Die 45 Fahrzeuge wurden bereits alle fertiggestellt, in Spanien in Betrieb genommen und befinden sich in Merida.



Die Verkehrsbetriebe der Stadt Genf haben eine Option des Vertrags eingelöst. Somit erhöhte sich die Bestellung auf insgesamt 48 Fahrzeuge, die Anzahl der Doppelgelenkbusse bleibt bei 10 Einheiten. Das erste Vorläuferfahrzeug wird im Frühjahr 2005 ausgeliefert.

In Athen läuft weiterhin die Inbetriebnahme der 142 Obusse vor Ort. Anfang Juli (27. Kalenderwoche) befinden sich 65 Neoplan-Soloobusse im Einsatz; geliefert sind 78 Fahrzeuge. Zeitgleich sind 18 der 51 Gelenkbusse im Linieneinsatz, 28 Einheiten hiervon bereits in Athen. Derzeit wird ein Obus pro Tag von ELBO ausgeliefert. Am 7. Juli 2004 wurden zwei der neuen Obusse feierlich vor zahlreichen, hochrangigen Ehrengästen aus Wirtschaft und Politik übergeben. Es handelt sich um den Soloobus 8011 und dem Gelenkobus 9002. Für diese beiden Wagen wurde eine Sonderlackierung entworfen, die das olympische Feuer symbolisiert.

Die Projektierung und Entwicklung der 188 Solo- und 40 Gelenkbusse für die Stadt Vancouver schreitet planmäßig voran, es finden regelmäßig Projektgespräche bei der Firma New Flyer und dem Endkunden in Kanada statt. Das erste Fahrzeug, ein Solowagen, wird Mitte nächsten Jahres als Serienvorläufer ausgeliefert, ehe nach einem weiteren halben Jahr die Serienproduktion anläuft.

Neues aus den Nachbarländern

In Salzburg fand vom 13. bis 15. Mai 2004 die ersten Salzburger Verkehrstage zum Thema Obus statt. Nach einem gemeinsamen Abendessen am Donnerstag wurden den rund 100 Teilnehmern aus 15 Ländern am Freitag diverse Vorträge zum Thema Obus geboten. Insgesamt acht Vortragende hielten Referate von etwa 30 bis 60 Minuten, vormittags lag der Schwerpunkt beim Obus allgemein, während nachmittags einzelne Betriebe und Firmen vorgestellt wurden. Zur Einleitung einer Podiumsdiskussion mit Fachleuten unter Beteiligung zahlreicher Lokalpolitiker am Abend rund um das Thema Obus hielt um 19:00 Uhr Dietmar Salcher einen Vortrag, der seine Erlebnisse bei der Nutzung des Salzburger Obus satirisch auf die Schippe nahm.

Anderntags erfolgte eine Fahrzeugpräsentation, die auch für die Öffentlichkeit zugänglich war. Hierfür wurden drei Obusse, und zwar der Irisbus/Karosa/Skoda 24Tr, der Solaris/Cegelec (Ostrava 3704) und der Neoplan Gelenkwagen als Rohbau für Athen nach Salzburg transportiert. Außerdem standen die Salzburger VanHool-Obusse 263 vor der Halle und 275 in der Halle am VanHool-Stand bereit. Der Rohbau des Neoplan-Gelenkobus ist der letzte Wagen, der nach Griechenland versandt wurde. Diese Versendung wurde eigens für die Ausstellung um zwei Wochen verzögert. Der Wagen trägt die Fg-Nummer WAG 863ZZ944000212/ 62210058. Höhepunkt der Ausstellung am Samstag war die Fahrt der beiden „Gäste“ aus der Tschechei unter der Fahrleitung. Vom Direktor Mackinger persönlich gelenkt, fuhr der SKODA 24 Tr einen Rundkurs Remise - Staatsbrücke - Neutor - E.-Baumgarnerstraße - Riedenburg - Zentrum - Remise und der SOLARIS 3704 Remise - Staatsbrücke - Nonntal - Birkensiedlung - Nonntal - Alpensiedlung - Remise.

Folgende interessanten Ergebnisse erbrachte die Vorträge und Diskussionen: Man sollte vom Vergleich Dieselbus - Obus abgehen, denn der Obus konkurriert eher mit Straßen- und Stadtbahnsystemen. Die überwiegende Anzahl der derzeitigen Produkte gehen aber aus Standard-Dieselnbussen hervor. Zudem haben die Fachdiskussionen deutlich gemacht, daß unter Berücksichtigung der betriebswirtschaftlichen Faktoren wie Lebensdauer, Taktdichte auch volkswirtschaftliche Aspekte wie geringere Unfallhäufigkeit, Akzeptanz der Fahrgäste der Obus entscheidend im Vorteil ist. Passend zu den Ergebnissen des Symposiums gibt es Bestrebungen, den Obus EU-einheitlich als Metro System (Schienenfahrzeuge) anzusehen. So wurde eine Denkschrift vom Direktor der Lokalbahn und Stadtbus Salzburg, Gunter Mackinger vorgestellt. Mehr zu den Salzburger Verkehrstagen auf der hierfür eingerichteten Internetseite www.salzburger-verkehrstage.org. Eine der kommenden Ausgaben der „Regionalen Schienen“ wird eine Zusammenfassung der Veranstaltung gewidmet werden. Darin werden die wesentlichen Vorträge nachzulesen sein. Bezugsanschrift: Regionale Schienen, Georg-Rendle-Weg 26, A-5111 Bürmoos.

Die offizielle Eröffnung der Linie 1 zur Salzburg Arena fand am 3. Juni abends im strömenden Regen statt. Der Betrieb auf dieser rund 500 m langen Streckenverlängerung wurde bereits jeweils in den Abendstunden anlässlich einer Großveranstaltung in dieser



Stadthalle am 1. Juni 2004 aufgenommen. Die neue Strecke wird nur bei Veranstaltungen gefahren.

Um bei Sperrung der Innenstadt eine Wendemöglichkeit des westlichen Streckenasts der Linie 1 zu erreichen, wurde eine Weichenverbindung E. Baumgarterstraße - Neutorstraße in Richtung Maxglan errichtet; sie ist seit Anfang Juli in Betrieb. Weitere Ergänzungen des Fahrleitungsnetzes sind in Bau: Bei Betriebsstörungen in der schmalen Theatergasse war meist das ganze Obusnetz lahmgelegt. Um diesen Fällen vorzubeugen wird derzeit eine Betriebsstrecke über Schwarzstraße - Makartplatz errichtet. Diese entspricht der ursprünglichen Streckenführung von 1940.

Seit dem 12. Juni 2004 ist die Hellbrunner Brücke bis voraussichtlich Ende September 2004 für Obusse gesperrt. Die Obuslinie 3 endet in der reaktivierten Wendeschleife Josefiaw. Dort kann in die Dieselbuslinien 3A bis Alpensiedlung Süd umgestiegen werden. Zeitgleich fährt die Linie 7 zur Wendeschleife der Linie 3 am Bahnhof Salzburg Süd. Die Linie 8 endet an der Polizeidirektion und wendet durch die Obusremise. Sie wird während der Sommerferien eingestellt, stattdessen wird für Besucher der Stadt ab dem P&R-Parkplatz Alpensiedlung Verstärkungsbusse eingesetzt. Mit Fahrplanwechsel 2004 soll die Streckenführung im Bereich Alpensiedlung vereinfacht werden. Die doppelte Schleifenfahrt der Linie 3 entfällt - dafür werden die Linien 7 und 8 ebenfalls bis zur S-Bahn Haltestelle Salzburg Süd geführt werden. Neben einer kurzen Neubaustrecke kann die Fahrleitung am bisherigen Endpunkt der Linien 7 und 8 stark vereinfacht werden

Im ersten Halbjahr 2004 mussten umfangreiche Ersatzverkehre am 25.4.04 wegen City Marathon-Laufs, am 7. Juni wegen der Österreich Radrundfahrt, am 10. Juni wegen eines Autorennen, am 3. Juli wegen der Love-Parade und am 10./11. Juli wegen eines Musikfestes erfolgen.

Obus 240 wurde am 2. Juni 2004 in kleinem Kreis mit den Bürgermeistern aus Kapfenberg und Salzburg auf den Namen Kapfenberg getauft. Bekanntlich fuhr der Obus zwischen 1996 und 2001 im inzwischen stillgelegten Obusbetrieb in dieser Stadt.

Während für die Verlängerung der Linie 1 zum Stadion noch eine Lösung gesucht wird, beschloß der Stadtsenat am 20. Juli 2004 die Umstellung des östlichen Asts der Buslinie 27 Neustadt - Obergnigl auf Obusbetrieb. Dieser Streckenast zu der bestehenden Endschleife der früheren Linie 4 in Obergnigl soll durch die Verlängerung der Linie 2 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 mit Obussen bedient werden. Für Herbst 2004 ist die Aufarbeitung des Obus 109 (Steyr/Kiepe) als historischen Fahrzeug vorgesehen.

Weiterhin sind in **Innsbruck** noch 18 Obusse in Dienst, obwohl die als Ersatz der letzten acht Hochbodenobusse des Baujahrs 1988 beschafften Dieselgelenkbusse im März 2004 geliefert wurden. Die Ausmusterung der Obusse wurden zurückgestellt, bis die baulichen Maßnahmen für die neuen Straßenbahnen abgeschlossen sind. Derzeit gibt es bis voraussichtlich 13.8.2004 Ersatzverkehr auf der Straßenbahnlinie 1, im Bereich der Andreas-Hofer-Straße kommt es 2006 zu Gleisverlegungsarbeiten mit umfangreichen Schienenersatzverkehr. Aufgrund des derzeitigen ausgedünnten Ferienfahrplans - in den Sommerferien gilt auch in der Woche der Samstagsfahrplan - werden weniger Obusse eingesetzt.

In **Basel** startete der Verein "Pro Trolleybus" (www.prorolleybus.ch) eine Volksinitiative (verbindliches Bürgerbegehren) zum Erhalt des Trolleybus. Es werden 4.000 Unterschriften benötigt, damit das Begehren von Parlament und Regierung behandelt werden muß.

Um den Fahrzeugpark der TRN/TC **La Chaux de Fonds** zu vervollständigen, wurden bei der Firma Solaris die Konstruktion neuer Busse beauftragt und zwar vier Gelenk-Obusse, drei zweiachsige Solo-Obusse und zwei Gelenkdieselbusse. Nähere technischen Daten konnten noch nicht mitgeteilt werden, da momentan noch einige Festlegungen diskutiert werden. Die Lieferung des ersten Oberleitungsbusses ist für Ende 2004 vorgesehen. Die Konstruktion der übrigen Fahrzeuge wird nach einer kurzen Testphase beginnen. Nach Auslieferung der neuen Obusse werden die Wagen 104, 106 und 108 außer Dienst gestellt. Von der Serie wurden 1978 bis 1982 acht Einheiten geliefert, die Karosserie war zwar neu, jedoch wurden gebrauchte elektrische Ausrüstungen eingebaut. Nach einem



Blitzeinschlag wurde 1995 Wagen 107 als erster ausgemustert, es folgten die Obusse 101 im Juli 2000, 102 und 103 im Oktober 2000 und Obus 105 Anfang 2003. Mit den neuen Bussen stehen dann mit den fünf 1996 gelieferten NAW/Hess/Siemens-Gelenkobussen insgesamt 12 Niederflurobusse zur Verfügung, ferner noch drei hochflurige Soloobusse des Baujahrs 1990, die baugleich mit den Luzerner Fahrzeugen sind. Eine Änderung des Angebots ist nicht beabsichtigt; auch eine Erweiterung des Obusnetzes ist nicht vorgesehen. Die drei Obuslinien verkehren jeweils mit vier Kursen. Auf der Linie 2 sind in der Regel Solowagen eingesetzt, auf den Linien 1 und 4 Gelenkwagen. Da jedoch nur fünf Gelenkobusse vorhanden sind, werden hier auch Diesलगelenkbusse eingesetzt.

Die Auslieferung weiterer Cristalis-Obusse nach **Lyon** hat begonnen. Die Soloobusse 1856, 1857 und 1858 sind ausgeliefert worden. Insgesamt sind 14 Solo- und 14 Gelenkobusse bestellt, die die letzten über 20jährigen Obusse ER 100 ersetzen. Da in den Sommerferien wieder häufig Dieselbusse auf den Obuslinien verkehren, wurden die Alt-Obusse mit einer Sonderfahrt mit Obus 2801 Ende Mai verabschiedet, mehr unter: http://tramateurs.free.fr/actualite/Adieu%20aux%20ER100%20lyonnais/er100_arf.shtml

Am Freitag, 25. Juni 2004 verkehrte der letzte Obus in **Marseille**. Obus 208 verließ als letzter elektrisch die Endhaltestelle Pharo der Linie 81 um 17:30 Uhr. Da im Abschnitt zwischen Pierre Puget und Pharo wegen einer Stadtbahnbaustelle schon tags zuvor die Fahrleitung demontiert wurde, wurde dieses Stück mittels Hilfsantrieb überbrückt. Der Donnerstag wurde in der Tagespresse als letzter Einsatztag angekündigt. An diesem Tag waren noch fünf Obusse auf der Linie 81 im Einsatz. Die letzten, über zwanzigjährigen Obusse wurden durch Mercedes Benz Citaro-Dieselbusse ersetzt. Diese werden als umweltfreundlich angepriesen, da sie Euro 4-Abgasnormen erfüllen. Für die Fahrgäste wird der erhöhte Komfort durch die Klimaanlage für den Fahrgastraum hervorgehoben. Von den einst 48 Renault ER 100-Soloobussen Nr. 201 - 248 (Inbetriebnahme zwischen 9.8.79 und 28.7.1980) standen im März 2003 nach Einstellung der Obuslinie 80 durch eine veränderte Linienführung am 20. November 2002 nur 32 Wagen in Dienst für die etwa 20 Kurse der beiden verbliebenen Obuslinien 54 und 81. Die verbleibenden Fahrzeuge sind im Depot La Rose abgestellt und werden wahrscheinlich nicht weiter verkauft. Es ist schade, daß in Frankreich nun der zweite Obusbetrieb für die Einführung eines Stadtbahnbetriebs geopfert wurde. Auch in Marseille hätten durch geringen Aufwand die Obuslinien weiter bestehen können, da vom Stadtbahnumbau nur einige Stellen betroffen wären. Mehr über die Geschichte des Obusbetriebs auf http://tbfp.free.fr/Marseille_Trolleys.html und http://www.amtuur.org/dossiers/trolley_france/index_tb/index_tb.htm.

Die Eröffnung des Obusbetriebs in **Rom** verzögert sich weiter. Vor Ende 2004 ist nicht mit der Fertigstellung zu rechnen. Die Arbeiten zur Aufstellung von Masten begann zwar im Mai, momentan gehen die Arbeiten nur langsam voran. Weitere Masten werden zur Zeit nicht aufgestellt. Das Depot wurde jedoch bereits umgebaut, um die 30 Gelenkobusse aufzunehmen. Von denen ist bislang nur ein Wagen (8501) in Rom. Weitere fertige Wagen befinden sich noch bei den Herstellern. Bei der zukünftigen Obuslinie 90 handelt es sich um eine von sechs Expresslinien. Sie verkehrt vormittags alle 6 bis 7 Minuten, nachmittags alle 7 bis 8 Minuten vom Hauptbahnhof in nordöstliche Richtung. Der erste Streckenabschnitt wird mittels Batterieantrieb überbrückt, da im Bereich der Innenstadt keine Fahrleitung verlegt werden soll.

In **Usti nad Labem** ist eine weitere Obuslinie eröffnet worden. Die Linie 62 fährt alle 20 Minuten zum Einkaufszentrum Globus, der Abzweig vom südlichen Ast der Linie 57 bis zum Einkaufszentrum, das auch die Finanzierung der Strecke übernahm, wurde neu errichtet.

Auch in **Zilina** wurde das Obusnetz erweitert. Durch die Verbindung der Endhaltestellen der Linie 5 entstand eine große Ringlinie, die auch die Universität anbindet. Mehr über die tschechischen und slowakischen Obusbetriebe wird in einem Reisebericht zu finden sein, der voraussichtlich ab Ende August abrufbar ist.