



Die 14 vorhandenen Soloobusse der Baujahre 1986/87 werden in der Regel nur Montags bis Freitags tagsüber auf der Linie 683 eingesetzt, die derzeit wegen Bauarbeiten auf dem Abschnitt Vohwinkel - Krahenhöhe verkürzt ist. Neben den acht Kursen dieser Linie sind noch drei bis vier Kurse der Linien 684-686 mit den 17-18jährigen Fahrzeugen bestückt. Fallweise kommen sie hier auch am Samstag zum Einsatz. Auf der Kreuzung Gräfrather Straße/Westring, etwa 400 m vor der Endhaltestelle in Vohwinkel begegnen sich die Soloobusse 40 und 44, beide ohne Reklame und in der neuen Lackierung in grauer Grundfarbe abgesetzt mit gelb und blau. Sieben Wagen tragen noch Reklame, fünf Wagen besitzen noch die Ursprungslackierung beige mit grünem Streifen.

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 werden die 10-11jährigen Obusse überarbeitet, neben neuen Fensterscheiben wurden die Bestuhlung und die Haltestangen erneuert. Einige Wagen erhalten eine Überwachung per Kamera.

Esslingen: Im November reduziert sich die Anzahl der Duo-Busse auf sieben Wagen. Zwei werden durch neue Dieselgelenkbusse ersetzt.

Solingen/Fa. Vossloh-Kiepe: Wagen 270 dient der Firma Kiepe zur Erprobung von Komponenten für den Vancouver-Auftrag. Die Ausschreibung für Soloobusse wurde vorerst zurückgestellt.

Salzburg: Im November wird die Verlängerung der Obuslinie 1 zuerst zum künftigen S.-Bahn-Haltepunkt Taxham erfolgen, Ende 2005 dann zum Stadion. Zum 65-jährigen Obusjubiläum im Oktober 2005 ist eine Feier geplant.

Luzern: Der erste zweimotorige Hess/Kiepe-Niederflurgelenkobus wurde am 23.9.04 vor geladenen Gästen vorgestellt.

Basel: Durch eine Änderung im Liniennetz kann ab Fahrplanwechsel im Dezember 2004 nur noch die Linie 31 mit Obussen bedient werden. Hierfür sind nur noch 4 Kurse erforderlich. In Anbetracht dessen sind daher bereits vier der zwölf rund 10 Jahre alten Obusse abgestellt.

Winterthur und La Chaux-de-Fonds erhalten im Dezember die ersten Solaris-Gelenkbusse.

Limoges: Auch die dritte französische Obusstadt hat am 27.9.2004 15 Solo-Cristalis-Obusse bestellt, die in 2005 ausgeliefert werden.

Rom: Die Fahrleitungsarbeiten schreiten voran, sechs der 30 Solaris/Ganz-Gelenkbusse gingen per Bahn am 21.9.04 von Budapest auf die Reise nach Rom.

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: The 10 and 11 year old Trolleybuses are currently been overhauled, the seating and handrails were renewed as well as the windows. Some of the vehicles will be fitted out with video security cameras.

Esslingen: In November the number of DUO-Buses will be reduces to seven, two of the 14 year old buses will be replaces by new dieselbuses

Solingen/Fa. Vossloh-Kiepe: Currently the VanHool articulated Trolleybus 270 is being used by Vossloh-Kiepe as a test-vehicle for varios component parts for the order they have for supplying new trolleybuses for Vancouver. The request for tender for the planned 12m-Trolleybuses has been temporarily canceled.

Salzburg: During November the extention of route 1 to the "S-Bahn"-Station Taxham will come into operation and during 2005 this route will be extended to the near by football-stadion. In Oktober 2005 the Trolleybussystem will celebrate its 65th year of operation.

Luzern: The first of a serie of eight articulated Trolleybuses fort he town of Luzern was offically presented on 23.9.04. This vehicle are low floor articulates with two separate electromotors one for each rear axle.

Basel: Due to reorganisation of the public transport only route 31 will be served by trolleybuses as of introduction of the new timetable, which is valued from Dezember 2004. This will result the nessary for only 4 vehicles to serve this route. For this reason four of the twelve nearly ten Years old trolleybuses had already been taken out of service.

Winterthur und La Chaux-de-Fonds will receive their first Solaris articulated trolleybuses in Dezember 2004.

Limoges is the third company in France to order Cristalis-trolleybuses. The order has been placed on 27.9.2004 for 15 12m-trolleybuses for delivering in 2005.

Rome: The contruction of the overhead is making good process, 6 of the 30 ordered articulated trolleybuses from Solaris/Ganz left Budapest on 21.9.04. The vehicles are to be transported by rail to Rome.

EBERSWALDE (13. Oktober 2004) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Ab Samstag, 24. Juni 2004 zum Beginn der Schulferien ruhte bedingt durch Straßenbauarbeiten am Markt der Obusbetrieb. Am Ende der Sommerferien waren die Arbeiten jedoch noch nicht abgeschlossen. Starke Regenfälle und archäologische Funde im Boden verzögerten den Ablauf. Um den stärkeren Verkehr ab Schulbeginn zu bewältigen, wurden ab Montag, 9. August 2004 acht Gelenkwagen aus Berlin (Nr.2577-2581, 2583, 2585 und 2586, MB O 405 GN, Baujahr 1993) ausgeliehen und eingesetzt. Diese wurden am Freitag zuvor von eigenem Personal überführt und waren bis Freitag,



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

13.8.2004 im Einsatz. Die Zurückführung erfolgte am Samstag, 14.8.04. Seit dem 16.8.04 sind die Obusse auf den Obuslinien wieder im Einsatz.

Die Ruhezeit der Obusse wurde genutzt, um die Inneneinrichtung der Obusse völlig zu überarbeiten. Nach und nach wurden in eigener Werkstatt neue beschichtete Haltestangen und neue Sitze eingebaut. Zudem erhielten drei Wagen eine Videoanlage. Im Wagen sind dabei vier Kameras angebracht; auf dem Bildschirm oberhalb der Windschutzscheibe werden alle vier Ansichten gezeigt. Weitere Wagen erhalten diese Anzeige, so daß die zehn jüngsten Wagen damit ausgestattet sind. Gute Erfahrungen hat man in den ersten Einsatzwochen der überwachten Obusse gemacht. Die Schäden gingen merklich zurück. Zudem hilft auch der seit 9. August 2004 auch auf den Obuslinien eingeführte ganztägige kontrollierte Einstieg vorne bei der Schadensverminderung. Die Einnahmen stiegen um rund 15% bei gleicher Fahrgastzahl. Zeitgleich erfolgt bei allen 15 Gelenkobussen eine Sanierung der Scheiben. Durch Undichtigkeiten gab es Durchrostungen in der Unterkonstruktion. Die 10 Jahre alten Fahrzeuge (031-040) werden bei Neoman in Berlin saniert, die Arbeiten erfolgen größtenteils auf Kulanz durch MAN. In den Sommerschulferien waren die Wagen 038, 040 und 032 nach Berlin-Spandau geschleppt worden, derzeit ist Wagen 034 in Berlin. Die Arbeiten dauern etwa 7-10 Tage pro Wagen. Die 11 Jahre alten Fahrzeuge (004, 011, 017, 029 und 030) werden in der benachbarten MAN-Vertragswerkstatt ENS GmbH saniert. In den Schulferien waren Wagen 004 und 011 in Arbeit, derzeit befindet sich Wagen 030 dort. Aufgrund des verminderten Wagenparks stellte MAN einen Leihwagen mit dem Kennzeichen SZ- VE 89 zur Verfügung.

Ebenfalls in den Herbstferien, am 4.10.04, begann der Neubau der Eisenbahnbrücke am Bahnhof Eberswalde. Es verbleibt nun nur noch eine Fahrspur, die mit Ampeln geregelt wird. Vor der Brücke wurden für den Obus Busspuren angelegt, um den Autostau zu umgehen.

Einen großen Andrang gab es zum Brandenburg-Tag am 4.9.04. Die Obuslinien wurden verkürzt bis zur Boldtstraße, da der weitere Straßenverlauf als Festgelände diente. Vier Obusse verkehren auf den beiden verkürzten Obuslinien im 20-Minuten-Takt von 8:00 Uhr bis 1:30 Uhr. Außerdem wurde mit Dieselnissen ein Zubringerverkehr von außerhalb liegenden Parkplätzen durchgeführt. Der Rest der Obuslinie bis Finow wurde von Dieselnissen über eine Umleitungsstrecke bedient.

ESSLINGEN (13. Oktober 2004) <http://www.sve-es.de>

Der seit April 2004 andauernde Neubau der Neckarstraße zwischen den Haltestellen Maille und Pliensauturm steht kurz vor dem Abschluß. Zur Zeit verkehren hier ausschließlich die Obuslinien 101 und 118. Alle anderen Linien wurden entsprechend dem PKW-Verkehr umgeleitet. Die neue Bustrasse erhielt eine Betonfahrbahn. Außerdem wird nach Abschluß der Bauarbeiten die Ausfahrt von der Neckarstraße durch Vorrangschaltung für die Busse erleichtert. Die Ansteuerung erfolgt per Funk direkt auf die Signalanlage, die hierfür umgerüstet wurde. Weitere Kreuzungen erhalten in Kürze auch eine Vorrangschaltung.

Die Auslieferung von neuen Citaro-Dieselnissen wird im November erfolgen. Zwei DUO-Busse werden dann ausgemustert. Die Wagen werden kurzfristig festgelegt, zu reinen Dieselnissen umgebaut und über einen ortsansässigen Gebrauchtnutzfahrzeughändler verkauft. Die Anzahl der Duo-Busse für die Linien 119 und 120 wird sich dann von gegenwärtig neun auf sieben reduzieren. Wenn keine Schäden an den anderen Wagen auftreten, werden es die Wagen 320 und 321 sein. Die Duo-Busse dienen ebenfalls als Ersatz, sofern nachmittags einer der neuen VanHool-Obusse für den Einsatz auf den neun Kursen der Obuslinien 101 und 118 nicht verfügbar ist. Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird es keine Änderungen geben.

SOLINGEN (12. Oktober 2004) <http://www.sobus-net.de/>

Weiterhin sind auf dem Betriebshof 14 ausgemusterte Obusse zu finden, die bislang an einem Zwischenhändler verkauft sind, jedoch noch keinen endgültigen Käufer gefunden haben. Während neun Solo- und ein Gelenkwagen unter Draht stehen (Wagen 56, 49, 43,



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

45, 39, 47, 29, 34, 28 und 20), befinden sich vier Wagen, teilweise mit fehlender Ersatzteile im hinteren Bereich des Depots (Wagen 65, 35, 38 und 23).

Das Lastenheft für die Ausschreibung von Soloobussen wurde zurückgestellt. Ab Februar 2005 gilt die EG-Richtlinie 2001/85/EG auch in Deutschland. Es sind demnach im Wagen besondere, breitere Sitzplätze für Behinderte und ein großzügig bemessener Rollstuhlplatz einzurichten. Da die Wagen der Klasse I (Fahrzeuge mit Stehplätzen) angehören, sind vier derartige Sitzplätze vorzusehen. Unter Berücksichtigung dieser Richtlinie und den Platz für den verstärkten Hilfsmotor gäbe es im Bus insgesamt nur 24 Sitzplätze und 40-50 Stehplätze. Die derzeitigen Soloobussen besitzen 35 Sitzplätze und sind für 69 Stehplätze zugelassen. Die Ausschreibung wurde nun zurückgestellt, um auf Regelungen des Gesetzgebers zu warten, ob Ausnahmefälle möglich sind. Außerdem werden andere Möglichkeiten untersucht, die Drehscheibe nicht mehr zu benutzen oder längere Fahrzeuge zu beschaffen.

Obwohl die Baustelle im Zuge der Burger Landstraße gute Fortschritte macht, wird eine Fertigstellung der Arbeiten nun erst für Frühjahr 2005 erwartet. Die Stahlbetonarbeiten standen im Oktober 2004 kurz vor der Fertigstellung. Eine neue Stützmauer mit aufwändiger Fundamentierung ersetzte die in den 60er Jahren erbaute

Hangbrücke. Die Fahrbahn Richtung Burg wird dann asphaltiert, danach muß die Fahrbahn Richtung Solingen einschließlich Betonboden ausgestemmt werden, da die alte Fahrbahn etwa 30 cm höher als die neue Fahrbahn liegt. Hinter der Haltestelle Burger Höhe am Beginn der rund 400 m langen Baustelle wurde nun etwa 100 m Fahrleitung demontiert. Der Rest wurde zusammengeschieben, siehe nebenstehendes Foto mit dem Dieselbus 524, aufgenommen am 12.10.2004.



Weiterhin bedienen somit Dieselbusse die Verbindung Krahenhöhe - Burg im Anschlussverkehr an die Obusse, die in der Schleife Krahenhöhe wenden. In Burg wird seit dem 14. August 2004 wieder auf der Drehscheibe gewendet, nachdem die erforderlichen Reparaturarbeiten durchgeführt wurden.

Die Bauarbeiten im Zuge der Weyerstraße dauern an. Momentan finden die Straßenbauarbeiten im Bereich der Haltestelle Augustinerstraße und im Bereich Weyer statt. Die Baustellen werden jeweils einspurig und von Ampeln geregelt passiert. In den Sommerschulferien fanden am Wochenende 7./8. August und 21./22. August Asphaltarbeiten statt. Von Ohligs kommend mußte eine Umleitung über die Baverter, Altenhofer Straße entsprechend dem Linienweg der Linie 693 und durch die Brüderstraße zurück zur Weyerstraße gefahren werden. Freitags und Montags verkehrten nur Dieselbusse auf der 682. Da Samstags und Sonntags die beiden Linien 681 und 682 im Verbund gefahren werden, fand Ersatzverkehr auf beiden Linien statt.



An den anderen Tagen der Sommerschulferien wurden bis zu sechs Dieselgelenkbusse auf den Obuslinien 684-686 eingesetzt, da deren sonstiges Aufgabengebiet, der Schülerverkehr, nicht bedient werden brauchte. In den Herbstferien ist dies ebenfalls zu erwarten, außerdem wird vom 22. bis 25. Oktober 2004 wegen Asphaltarbeiten wieder Ersatzverkehr auf der Linie 682 erforderlich sein.

Die seit Mai 2004 verlegte Haltestelle Hauptbahnhof ist ab Ende September wieder an den alten Platz eingerichtet worden. Mit einem offiziellen Spatenstich am 23. September 2004 begannen die Bauarbeiten zum Neubau der Brücke über die Bahnlinie. In diesem Zuge wird hier ein neuer Haltepunkt der Regionalbahnlinie Remscheid - Ohligs mit einem direkten Abgang von der Brücke eingerichtet. Die Haltestelle der Obuslinie 682 wird dann auf der Brücke eingerichtet, um die derzeit langen Umsteigewege zu verkürzen. Es wird mit 18 Monaten Bauzeit gerechnet. Ab dem 13.10.2004 ist die Brücke nur noch einspurig zu passieren. Das Bahnhofsgebäude wurde am 4.10.04 für den Durchgang zu den Bahnsteigen geschlossen. Es wurde nun ein Ausgang neben dem Bahnhof vom Bahnsteig 3 aus erstellt. Das Bahnhofsgebäude wird als Institut für Innovationsmanagement und Produktdesign hergerichtet, auf dem ehemaligen Bahnsteig 1 wird eine Gastronomie eingerichtet.

Die ab dem 21.9.2004 aufgenommenen Bauarbeiten am Graf-Wilhelm-Platz für die Fundamente der späteren Überdachung des Busbahnhofs behindern zur Zeit die Haltestelle Richtung Schlagbaum.

In den Sommerschulferien wurde Obus 270 von der Firma Kiepe umgebaut. Er erhielt unter anderem Seilfänger anderer Bauart und einen neuen Motor. Er stand ab dem 6.7.04 nicht mehr für den Liniendienst zur Verfügung. Am 27. August 2004 wurde er wieder für den Linienbetrieb freigegeben. Am 20. September wurde Obus 42, der seit 1990 der Firma Kiepe zur Erprobung eines Drehstrommotors dient, zur Firma Kiepe nach Düsseldorf geschleppt.

Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.

Bis zum 24. Oktober 2004 wird in der Fahrsaison 2004 noch die „Stangentaxi-Tour“ des Bergischen Rings (siehe auch www.bergischer-ring.de) mit dem inzwischen 20-jährigen MAN-Gelenkbus Nr.5 angeboten. Ein weiterer Einsatz erfolgte anlässlich des Brückenfests am 30. und 31. Oktober 2004, ebenfalls auf der Strecke Graf-Wilhelm-Platz - Vohwinkel. Als letzter Einsatz für 2004 ist eine Nikolausfahrt in Zusammenarbeit mit dem Solinger Tageblatt geplant.

Der Abtransport des ÜHIII 059 nach Warschau erfolgte am 29.9.2004, wie berichtet wird der Wagen im Laufe des kommenden Jahres restauriert zurück erwartet.

Gespräch mit Dipl.-Ing. Heidkamp am 13. Oktober 2004, Leiter der Projektabwicklung bei Fa. Vossloh-Kiepe GmbH

Die Inbetriebnahme der 142 Neoplan/ELBO/Vossloh-Kiepe - Obusse in Athen verlief problemlos. Bis zum Beginn der Olympischen Spiele am 14. August 2004 standen alle Wagen bis auf zehn Gelenkwagen, wie vertraglich vereinbart, im Liniendienst. Am 23. September wurde der erste Hess/Vossloh-Kiepe - Obus für Luzern vorgestellt. Er ist seit dem 13. Oktober für den Linienbetrieb freigegeben. Alle acht bestellten Wagen werden bis Dezember 2004 ausgeliefert. Die Montage des ersten Fahrzeugs für Genf läuft zur Zeit bei Firma Hess. Die Montage der elektrischen Ausrüstung ist ab der 43. Kalenderwoche 2004 geplant. Das Fahrzeug soll im Dezember 2004 nach Genf zur BAV-Abnahme und zu Testzwecken ausgeliefert werden. Ab Februar 2005 beginnt dann die Auslieferung der weiteren Fahrzeuge. Insgesamt sind 38 Gelenk- und 10 Doppelgelenkwagen bestellt. Weiterhin steht die Entscheidung über eine Vergabe der neuen Obussen für Zürich aus.

Die Infrastruktur des neuen Obusbetriebs in Merida ist immer noch nicht fertiggestellt, so daß die Inbetriebnahme der 45 Fahrzeuge vor Ort noch aus steht. Der Solinger Gelenkbus 270 wird zur Zeit als Testwagen für einige Komponenten des Auftrags für Vancouver genutzt. Er erhielt neuartige mittels Microprozessor gesteuerte Retriever als Seilfänger. Außerdem erhielt er einen Elektromotor der Firma TSA aus Österreich. Die Tests verlaufen sehr zufriedenstellend, das Fahrzeug läuft ohne Einschränkungen im Liniendienst.

**Neues von der Firma Ganz Transelektro (24. Oktober 2004,
mit einem Dank an Frau Gabriella Rákos)**

Sechs der insgesamt 30 Solaris/Ganz-Gelenkbusse gingen am 21.9.04 nach Rom per Bahntieflader, so daß dort nun sieben Wagen zur Erprobung vor Ort sind. Die Fahrleitungsarbeiten zum Bau der Obuslinie 90 in Rom sind im Gange. Sie ist jedoch noch nicht betriebsfähig und muß in Teilen noch modifiziert werden.

Die zehn Soloobusse für den Neapel (CTP) sind weitestgehend fertiggestellt, sie werden dem Vertrag entsprechend zuerst in Budapest getestet und erst danach für weitere Prüfungen und Tests nach Neapel geliefert.

Mit mehreren Führungskräften nahm die Firma Ganz Transelektro an dem sogenannte 1. Europäischen Trolleybus-Kongreß in Sanremo teil. Alle Teilnehmer beurteilen die dortige Anwesenheit mit einem attraktiven Stand und einem ausführlichen Vortrag unter anderem über das Projekt in Rom sehr positiv und erfolgreich. Dank des großen Interesses wird das Ereignis voraussichtlich jedes oder jede zweite Jahr wiederholt werden. In diesem Jahr lag der Hauptakzent an der Reduzierung der Umweltverschmutzung. Die verschiedenen Städte tauschten ihre Vorstellungen und Erfahrungen zu diesem Thema aus.

Für den Obusbetrieb in Debrecen wird Ganz Transelektro 21 Soloobusse liefern. Als Liefertermin der ersten zehn Fahrzeuge ist der 31. März 2005, für die weiteren elf Fahrzeuge der 31. März 2006 vorgesehen. Das Antriebssystem wird von Ganz, der Wagenkasten von Solaris (T12) geliefert. Auch andere kleinere ungarische Firmen erscheinen unter den weiteren Lieferanten. So wird das Fahrgastinformationssystem wahrscheinlich ein ungarisches Produkt sein. Von den ersten zehn Wagen werden fünf einen Hilfsantrieb mit einem 80 kW Dieselmotor erhalten.

Besuch in Arnheim am 22. Oktober 2004

Wegen Bauarbeiten wird seit dem 6.9.04 für etwa zwei Monate die Linie 3 mit Dieselnissen bedient. Einerseits gibt es eine Straßensperrung im Bereich der Endhaltestelle Alteveer und andererseits wird im Bereich der Haltestelle Bothaplein eine Brücke erneuert. Seit der Verkürzung in Velp zum letzten Fahrplanwechsel kommen hier nur noch neun Kurse zum Einsatz und zwar die 11 Soloobusse des Baujahres 1990. Diese verkehren nun auf drei Kursen der Linie 1. Da die Fahrzeit dieser Linie für die Gelenkbusse ausgelegt sind und nur kurze Wendezeiten an den Endhaltestellen eingeplant sind, hatten die Soloobusse am oben genannten Besuchstag bis zu 10 Minuten Verspätung. Auch auf der Obuslinie 5 wurden nachmittags seit dem letzten Fahrplanwechsel Kurse eingespart, als anstelle des bisherigen 5-Minuten-Verkehrs nun nur noch alle sechs Minuten gefahren wird. Statt 18 Kurse sind nun nur noch 15 Kurse nötig. Damit sind es nur noch 39 Kurse in der Nachmittagsspitze, für die 42 Obusse zur Verfügung stehen. Obwohl schon drei Kurse der Linie 1 mit Soloobussen bedient wurden, mußten auf der Linie 5 und auf der Linie 7 noch Dieselnissen eingesetzt werden. Obwohl auf der Linie 5 nun eine Taktausdünnung erfolgte, konnte das Auflaufen von Obussen beobachtet werden. Schuld ist die lange Ampelfrequenz auf dem Weg von und nach Presikhaaf. Obwohl hier Busspuren angelegt sind, müssen die Obusse lange an den Ampeln warten. Die Überarbeitung der Soloobusse geht weiter, als sechster Wagen ist seit Mai 2004 Obus 0176 in Arbeit. Für den Abzweig der Linie 5 Richtung De Laar West von Elderfeld in das Neubaugebiet Schuytgraaf wurden bereits im Zuge des Straßenbaus Masten gesetzt, die auch der Straßenbeleuchtung dienen. Die Eröffnung dieses Streckenastes ist jedoch erst frühestens Ende 2006 zu erwarten, bis dahin verkehrt nur die Dieselnissenlinie 6 durch die bereits angelegten Straßen des geplanten Neubaugebiets; eine Bebauung des Gebiets erfolgt erst ab den kommenden Jahr.

Neues aus Österreich

Vom 12. Juni 2004 bis zum 26. September 2004 war in Salzburg die Hellbrunner Brücke für Obusse gesperrt. Für den übrigen Verkehr bestand eine einspurige Verkehrsführung oder eine Umleitung. Die Obuslinie 3 endete in diesem Zeitraum in Josefiaw; von dort verkehrte eine Dieselnissenlinie 3A bis Alpensiedlung Süd. Die Linie 8 endete während der Schulzeiten an der Polizeidirektion und wendete durch die Obusremise. Während der Sommerferien (5.7.-10.9.04) war sie eingestellt. Stattdessen verkehrten für Besucher der Stadt ab dem P&R-Parkplatz Alpensiedlung Verstärkungsbusse ohne Liniennummer.



Mit Fahrplanwechsel 2004 ab dem 12.12.2004 wird die Streckenführung im Bereich Alpensiedlung vereinfacht, alle Linien enden an der S-Bahn-Haltestelle Salzburg-Süd und für die Linie 3 entfällt die doppelte Schleifenfahrt am Kleeblatt Alpensiedlung. Damit konnte auch die Fahrleitung in Alpensiedlung stark vereinfacht werden. Es verbleibt nun nur noch eine Doppelkreuzungsweiche. Für die Linie 3 entsteht ein Fahrzeitgewinn von 2-3 Minuten, die Linien 3 und 8 werden umlaufmäßig verknüpft. Mit Eintreffen der Obusse 283 - 290 im Frühjahr 2005 werden nur die Obusse 187 und 188 ausgemustert. Die Erhöhung des Wagenparks um sechs Fahrzeuge ermöglicht die Umstellung der morgendlichen E-Wagen auf Obus und sind auch schon für die Umstellung der Obuslinie nach Obergnigl und die Verlängerung der Linie 1 zum Stadion ab Dezember 2005 vorgesehen. Die Vorbereitungen für die Umstellung laufen zur Zeit. Ebenfalls im Dezember 2004 erfolgt die Verlängerung der Obuslinie 1 zum Stadion, nachdem im August die letztendliche Streckenführung geklärt werden konnte. Der Obus umfährt das Stadion mit Haltestellen auf allen vier Seiten. Dieser Abschnitt nur bei von jedem zweiten Obus bedient. Ansonsten endet die Linie 1 ab November 2004 an der S-Bahn-Haltestelle Taxham, die ab 2006 eingerichtet wird.

Mit der Verschrottung der nicht mehr benötigten Obusse wurde begonnen, nachdem ein Verkauf nach Rumänien oder Rußland aufgrund der dort eingeführten Altersbeschränkung auf acht Jahre alte Fahrzeuge scheiterte. Auch der als Museumswagen vorgesehene Wagen 108 ging zum Schrottplatz. Der nun als Museumswagen vorgesehene Wagen 109 wird je nach Auslastung der Werkstatt aufgearbeitet.

Das 65-jährige Jubiläum des Obusbetriebs wird vom 29.9. bis 2.10.2005 gefeiert. Ein Programm hierfür wird noch erarbeitet.

Acht der 16 bei der Eröffnung des Obusbetriebs in 1988 beschafften Gelenkbusse in **Innsbruck** stehen weiterhin neben den 10 Niederflerobussen in Dienst. Für den Verkauf der übrigen acht, in letzten Jahr abgestellten Obusse laufen noch Verhandlung mit diversen Interessenten. Man gibt sich optimistisch, daß ein Kaufvertrag bald abgeschlossen werden kann.

Neues aus der Schweiz

Der Zeitpunkt der Einstellung des Obusbetriebs in **Basel** steht noch nicht fest, aber ab Fahrplanwechsel am 12. Dezember werden nur noch auf der Linie 31 Obusse verkehren. Die Linie 33 erhält eine neue Linienführung mit Direktverbindung ins Zentrum zur Schiffflände. Dieser Abschnitt ist ohne Fahrleitung. Zu einem späteren Zeitpunkt soll diese Linie ab Schiffflände über die Mittlere Rheinbrücke verlängert und am Claraplatz mit der Linie 31 verknüpft werden. Zu diesem Zeitpunkt müßte dann auch der Betrieb auf der Linie 31 auf Diesel (oder allenfalls Gas) umgestellt werden. Ebenfalls vorgesehen ist eine Verlängerung der Linie 33 ab heutiger Endhaltestelle Wanderstrasse nach Allschwil und nach Schönenbuch. Mit der Schaffung einer das Zentrum bedienenden Durchmesserlinie erwartet die BVB eine Trendwende auf der Linie 33, auf der in den vergangenen 10 Jahren einen im Vergleich mit anderen Linien völlig atypischen Fahrgastrückgang von 20% festgestellt wurde. Von den 12 Neoplan-Obussen sind vier Wagen (Nr.927, 928, 932 und 934) abgestellt, weil sie größerer Reparaturen bedürfen. Außerdem werden für den Betrieb der übrig bleibenden Linie 31 weniger Obusse benötigt. Die vier Obusse sind jedoch beim Bundesamt für Verkehr noch nicht offiziell abgemeldet. Die von der BVB geplante Abschaffung des Obusbetriebs ist einerseits Resultat der Busnetzoptimierung, andererseits aber auch der kantonalen Sparvorgaben an den Betrieb der BVB. Die BVB gibt aus der Einstellung des Betriebs Einsparungen in der Höhe von CHF 1,6 Mio. jährlich an. Die BVB bevorzugt, diese Summe mit der Umstellung auf Dieselbetrieb einzusparen als mit dem Abbau von Leistungen durch Verdünnung des Taktes auf den Buslinien. Für den Erhalt des Trolleybusses kämpft weiterhin der Verein "Pro Trolleybus" (www.prorolleybus.ch), unter anderem durch eine Volksinitiative.

Der erste neue Swiss Trolley für **Luzern** wurde am 22. Oktober 2004 erstmals auf dem Liniennetz eingesetzt. Die anderen sieben Trolleybusse werden sukzessive dem Betrieb übergeben, so daß Anfang 2005 sämtliche acht Swiss Trolleys mit den Betriebsnummern 201-208 im Einsatz sind. Seit 1. Oktober 2004 werden auf der Linie 1 jeweils von Montag bis Freitag wieder je sechs der tagsüber sieben Kurse mit Trolleybussen gefahren. An Samstagen und Sonntagen wird die Linie 1 zu 100% mit Trolleybussen bedient. Zuvor bestand seit dem 25. Mai Dieselseinsatzverkehr. Die letzten 11 von



ursprünglich 14 FBW-Obussen des Baujahres 1975 verkehrten am 23. Mai 2004 letztmalig und wurden im Juni Richtung Bulgarien abtransportiert. Vorübergehend bestand der Wagenpark nur aus 20 Gelenk-, 30 Soloobussen und 11 Anhängern. Ab Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 ist geplant, die Linie 1 wieder vollständig mit Trolleybussen zu bestücken. Am 23. August 2004 fuhr der Bus der Linie 7 zum ersten Mal bis Unterlöhli. Das neue Teilstück beträgt etwa 800 Meter. Durch die Verlängerung muß ein zusätzlicher Kurs eingesetzt werden.

Der erste Solaris Trollino 18 für die Stadt **Winterthur** wird im November fahrbereit sein. Die Lieferung an Winterthur ist nach Probefahrten im Lauf des Dezember 2004 vorgesehen. Die Lieferung des ersten Solaris Trollino 18 an die Stadt **La Chaux-de-Fonds** ist ebenfalls für den Monat Dezember 2004 vorgesehen. Die Erprobung der Fahrzeuge wird zur Zeit in Ostrava durchgeführt. Die Auslieferung der restlichen Fahrzeuge beider Serien (Winterthur: 10 Fahrzeuge und La Chaux-de-Fonds: 4 Gelenk- und 3 Soloobusse) wird im nächsten Jahr erfolgen.

Neues aus Frankreich

In **Lyon** sind die 14 Solo- und 14 Gelenkbusse ausgeliefert. Der Wagenpark besteht nun aus 69 Solo- und 26 Gelenkwagen. Einer der Gelenkwagen, Nr.1922, erhielt einen neuen Anstrich, bei dem eine silberne Farbe überwiegt. Im September kam er auf der Linie 1 zum Einsatz, um für die neuen Obuslinien C1-3 zu werben, die ab 2006 in Betrieb gehen sollen (siehe <http://www.sytral.fr>). Zuvor war er auf der Ausstellung „Erster Europäischer Mobilitäts-Salon“ in Paris vom 16. bis 19. Juni 2004 zu sehen. Dort war auch der dreiachsige Solaris-Obus aus Ostrava (Nr.3602) zu besichtigen. Zeitgleich verweilte der Solaris-Zweiachser Ostrava 3704 in Frankreich. Er wurde in **Limoges** vorgestellt, neben dem Cristalis-Obus 1856 aus Lyon war auch ein Diesellbus der Firma VanHool zu sehen. Limoges hatte die Lieferung von 15 Wagen ausgeschrieben, in deren Zuge die Anbieter ihre Fahrzeuge präsentieren mußten. Am 27. September 2004 wurde die Entscheidung bekannt geben: Auch Limoges erhält nun ab 2005 Cristalis-Obusse. In **St. Etienne** sind zwar 11 Cristalis-Soloobusse in Betrieb, aufgrund der mangelhaften Stromversorgung werden aber auf der einzigen Obuslinie die 11 umgebauten und 19 leicht modernisierten Alt-Obusse fast ausschließlich eingesetzt. Zudem wird seit dem 23.8.2003 nur noch eine Linie mit Obussen bedient. Die Obuslinie 10 bedient nach Streckentausch die beiden westlichen Streckenäste, die Linie 3 die östlichen, die aufgrund von Bauarbeiten an der Straßenbahnverlängerung nur noch mit Diesellbussen bedient wird. In Nancy erfolgte die Rückgabe der sieben Soloobusse an den Hersteller AnsaldoBreda nach Beschluß vom 14. März.

Neues aus Landskrona

Der nunmehr ein Jahr alte Obusbetrieb in Landskrona hat einen neuen Betreiber. Die Firma Arriva hat am 1. April 2004 die Firma Orusttrafikens in Skåne übernommen. Die der Stadt gehörenden drei Obusse erhielten daher neue Wagennummern (6991-6993). Der Betrieb läuft problemlos. In Spitzenverkehr kommen alle drei Obusse zum Einsatz. Es wurde festgestellt, daß die Betriebskosten niedriger als vorher angenommen lagen:

Betriebskosten	Fahrerkosten	Gesamt	Jahresleistung	Gesamt pro km	davon Verbrauch
€ pro Jahr	€ pro Jahr		km	€ pro km	
61.940	242.128	304.068	180.000	1,69	2,2 kWh/km
91.220	242.128	333.348	180.000	1,85	45 l/100 km

Neues aus Athen

Die bereits 2001 in der Planung befindlichen Verlängerungen des Obusnetzes in nordöstliche Richtung (siehe Reisebericht) sind seit 1.7.04 in Betrieb. Es sind die Linien 18 und 19, die im 20 Minuten-Takt bedient werden. Zeitgleich standen 344 Trolleybusse in Betrieb (siehe www.oasa.gr). Bis September 2004 wird der Wagenpark ausschließlich aus den 366 neuen Fahrzeugen bestehen. Zu den olympischen Spielen verkehrten die Obuslinien 1, 11, 14 und 20 den gesamten Tag, also 24 Stunden. Insgesamt wurden auf den 23 Obuslinien gemäß einer Aufstellung der OASA maximal 273 Obusse zum Einsatz. Da in Berufsverkehrszeiten eine dichtere Frequenz gefahren wird, sind ansonsten werktags mehr Obusse erforderlich. Mehr unter Obus in Europa auf dieser homepage.