



Die neun MAN/Kiepe/Hess-Gelenkbusse für Fribourg wurden bis Juni 2004 ausgeliefert. Bislang sind sie nur auf der Obuslinie 1 im Einsatz. Hier verläßt gerade Obus 514 am 12. November 2004 die Haltestelle Bahnhof Richtung Perolles.

Mit dieser Ausgabe hat sich das Erscheinungsbild der Berichte geändert, die Berichterstattung konzentriert sich weiterhin auf die Betriebe im deutschsprachigen Raum und den Nachbarländern.

Ein herzlicher Dank geht an alle Mithelfer dieser Berichte für Ihre bereitwillige Auskunft. Ergänzt wurden die Berichte mit Informationen aus dem Internet, diese wurden mit (I) gekennzeichnet.

Anregungen, weitere Informationen und sonstige Resonanzen nimmt der Verfasser gerne entgegen:

Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst

E-mail-Adresse: jgk.lehmann@t-online.de. Weitere Informationen rund um den Obus sind im Internet unter <http://jgk.lehmann.bei.t-online.de/> abrufbar!

INHALT / Contents

Eberswalde: Fahrpläneinschränkungen wurden teilweise wieder zurückgenommen,
 Renovierung der Obusse abgeschlossenSeite 2
*Eberswalde: Timetable restrictions partly cancelled,
 renovation of the trolleybuses completed page 2*
 Esslingen: Leichte Änderungen im Fahrplan, zwei weitere Duobusse wurden verkauft. Seite 3
Esslingen: Minor changes to the new timetable, two further duo-buses were sold. page 3.
 Solingen: Weitere Soloobusse gingen nach Sarajewo, Baustellen in Wald und Burg
 bedingen immer noch den Sonderfahrplan.Seite 3
*Solingen: Further Solo-3-axle trolleybuses went to Sarajewo, roadworks in Wald
 and Burg still causes delays and entailing the special timetable. page 3.*
 Gent: Wegen Bauarbeiten ist der Obusbetrieb immer noch eingestellt.Seite 4
Gent: Due to roadworks the trolleybus operation is still suspended page 4
 Arnheim: Obuslinie 3 nach Ende der Straßenbauarbeiten wieder in Betrieb. Seite 4
Arnhem: Trolleybus-route 3 reinstated after completion of the roadworks. page 4.
 Salzburg: Obus 261 abgebrannt, Obus 283 neu ausgeliefert. Seite 4
Salzburg: Trolleybus 261 burnt out, new trolleybus 283 delivered page 4
 Innsbruck: Acht Obusse des Baujahrs 1988 nach Rumänien verkauft.Seite 5

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann**

Innsbruck: Eight trolleybuses build in 1988 were sold to Romania page 5.
Basel: Weitere Reduzierung des Obusbetriebs. Seite 5
Basel: Further reduction of the trolleybus operations. page 5.
Genf: Die ersten der 48 Hess/ Vossloh-Kiepe - Gelenkbusse sind ausgeliefert.Seite 5
Geneva: First of the 48 Hess/Vossloh Kiepe - articulated trolleybuses are delivered page 5.
Fribourg: Nach Fahrplanänderung erfolgte eine Reduzierung des Wagenbedarfs. Seite 6
Fribourg: Change in the timetable reduces the numbers of trolleybuses required page 6.
Luzern: Alle acht Hess/Vossloh-Kiepe - Gelenkbusse in Betrieb. Seite 6
Luzern: All eight Hess/Vossloh Kiepe - articulated trolleybuses are in service page 6.
Winterthur: Erster Solaris-Gelenkbus im November vorgestellt. Seite 6
Winterthur: First Solaris articulated trolleybuses was presented in November page 6.
Neapel: Zehn Solaris-Soloobusse für die Überlandlinie M13 ausgeliefert. Seite 6
Neapel: Ten Solaris 12m-trolleybuses for the cross country route M13 delivered page 6.
Grenoble: Wieder Hoffnung für den Obus! Seite 7
Grenoble: Renewed hope for the trolleybus!page 7.
Marienbad/Marianzne Lazne: Erster Soloobus Skoda 24Tr im Einsatz. Seite 7
Marienbad/Marianzne Lazne: The first two-axle trolleybuses Skoda 24Tr goes into servicepage 7.
Zlin: Erste Serie von sechs Skoda 24 Tr ausgeliefert.Seite 7
Zlin: First of a series of six Skoda 24 Tr deliveredpage 7.

D - EBERSWALDE (18. Januar 2004) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Die Renovierung der Gelenkbusse 031-040 bei Neoman in Berlin wurde im November abgeschlossen. Der letzte der fünf älteren Fahrzeuge (Nr.029), die in der am Betriebshof benachbarten MAN-Vertragswerkstatt ENS saniert wurden, ist zur Zeit noch in Arbeit.

Die in bisher vier Obussen eingebaute Videoüberwachung erweist sich als Erfolg. Die Wagen weisen weitaus weniger Vandalismusschäden auf. In einem Fall konnte mittels Kameraaufnahmen ein Täter überführt werden. In den anderen Wagen mußten leider wieder Beschädigungen an den Fenstern hingenommen werden, trotz Schutzfolie wurden die Glasscheiben stark zerkratzt. Daher traf man nun den Entschluß, alle 15 Obusse mit Videoüberwachung auszustatten.

Mit Einführung des neuen Fahrplans ab dem 13.12.04 wurde der Takt tagsüber von 12 Minuten auf 15 Minuten pro Linie gestreckt. Der 10-Minuten-Takt in der Frühspitze verblieb unverändert. Die Taktausdünnung führte jedoch zu überfüllten Bussen und zu erheblichen Verspätungen. Nach massiven Beschwerden der Fahrgäste setzte sich die Geschäftsführung bei der Kreisverwaltung dafür ein, den Takt zumindest ab mittags für den Schülerverkehr wieder zu verstärken. Dieses konnte erreicht werden und ab dem 03.01.2005 wird nun in der Zeit von 13:00 bis 17:30 Uhr wieder im 12-Minuten Takt gefahren. Montags bis freitags gelangen morgens nun sieben Kurse je Linie, vormittags vier Kurse nachmittags sechs Kurse je Linie zum Einsatz.

Im Zuge von Straßenbauarbeiten erfolgte im Zeitraum vom 01. bis 21. November 2004 eine Vollsperrung der B 2 Richtung Nordend und eine halbseitige Sperrung des Bahnüberganges. Die Linie 861 verkehrte auch auf dem Hinweg zur Endhaltestelle Nordend über die Poratzstraße und wendete im Betriebshof. In diesem Zeitraum verkehrten nur auf der Linie 862 Obusse, für den Dieselbus-Ersatzverkehr kamen sechs Gelenkbusse MB O405 GN der Berliner Verkehrsbetriebe Nr. 2577- 2581 und 2585 zum Einsatz. Die Obusse der Linie 682 rückten mit Hilfsmotor ein. Der Bahnübergang im Zuge der B2 erhält eine automatische Schrankenanlage. Nach dessen Installation erfolgt der Abriß des Wächterhaus und eine Veränderung der Fahrbahnbreite. In diesem Zuge ist auch eine Änderung der Fahrleitungsanlage erforderlich

Der Brückenbau am Hbf. Eberswalde geht langsam voran. Derzeit läuft der Verkehr mit einer Spur pro Fahrtrichtung auf dem jüngeren Brückenteil, der später ebenfalls durch einen Neubau ersetzt wird.

Aufgrund geänderter Straßenführungen nach den Straßenbauarbeiten am Markt muß die Fahrleitung angepaßt werden. Dieses ist für die Osterferien geplant; ein Ersatzverkehr mit Dieselbussen auf beiden Obuslinien ist hier wieder zu erwarten. Zugleich ist geplant, eine Fahrleitungsverbindung von Ostend nach Nordend neu einzurichten, damit Wagen ohne Hilfsmotor einfahren können.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 3**

Es besteht Interesse, einen Gelenkibus mit einem Schwungradspeicher als Hilfsantrieb auszurüsten und zu erproben. Bei Erfolg dieser Erprobung können weitere Obusse so ausgerüstet werden und Streckenabschnitte wie beispielsweise der etwa 1,5 km lange Abzweig zur Kreisverwaltung in Südend ohne Errichtung einer aufwändigen Fahrleitung umweltfreundlich erreicht werden. Für die Erprobung des ersten Wagens werden nun Sponsoren gesucht. Es besteht Kontakt mit dem Fraunhofer Institut in Dresden. Dort wird ein mit Schwungradspeicher ausgestattetes Fahrzeug auf einem Versuchsgelände in Bauzen erprobt. Das Fahrzeug ist mit einer optischen Spurführung, Brennstoffzelle und Speicher 4 kWh versehen; mehr über diese „AutoTram“ unter:

http://www.ivi.fhg.de/frames/german/projects/ger_mvs_autotram.html

Das Versuchsfahrzeug besitzt einen Schwungradspeicher der Firma CCM Centre for Concepts in Mechatronics B.V. Diese Speicher wurden bereits in einem Arnheimer Obus nach dessen Ausmusterung erprobt. Aktuell wird eine Busbahn Utrecht mit einem Schwungradspeicher ausgestattet: <http://www.ccm.nl/pdf/FLW-Tech-160204.pdf> Zusätzlich könnte eine Aufladung über Induktionsschleife des Schwungradspeichers erprobt werden. Dieses Prinzip wird von der Firma Wampfler AG, Weil am Rhein angeboten:

<http://www.wampfler.de/INDEX.asp?lang=1&page=31.32&PG=32>

Es bleibt zu hoffen, daß sich genug Sponsoren finden, um diese interessante Technik in der Praxis erproben zu können.

D - ESSLINGEN (24. Januar 2005) <http://www.sve-es.de>

Im November 2004 sind fünf neue Citaro-Dieselmotoren (2 Gelenk- und 3 Solowagen) in Dienst gestellt worden. Neben drei Solodieselmotoren erfolgte Ende November die Ausmusterung der DUO-Busse 320 und 321. Der Verkauf erfolgte ohne Rückbau der elektrischen Ausrüstung an einen Gebrauchtnutzfahrzeughändler. Von den Solodieselmotoren wurde bislang nur ein Fahrzeug verkauft. Die beiden übrigen stehen abgemeldet im Depot. Im kommenden Jahr ist die Beschaffung von zwei weiteren Gelenkdieselmotoren als Ersatz für zwei weitere DUO-Busse vorgesehen. Das Ausschreibungsergebnis wird für Frühsommer erwartet.

Zum Fahrplanwechsel am 12.12.04 gab es geringfügige Fahrplanänderung auf der Obuslinie 101. Die Fahrzeiten ab Lerchenäcker wurden tagsüber um fünf, ab Obertürkheim um drei Minuten vorgelegt. Bis auf den ersten Wagen um 4:32 Uhr setzen alle Wagen ab der Endhaltestelle Lerchenäcker ein und rücken auch von dort in das Depot ein. Durch diese Verschiebung besorgen nicht mehr die beiden nachmittags ausrückenden Kurse den Abendverkehr, sondern die beiden ersten Kurse. Der neue Dienstplan wurde so gestaltet, daß ein Austausch dieser Kurse in den Mittagsstunden möglich ist.

Für die anstehenden Straßenbauarbeiten im Zuge der Kanalsanierung in der Schorndorfer Straße zwischen Oberesslingen und Lerchenäcker wird zur Zeit die Planung aufgenommen. Noch steht nicht fest, ob der Verkehr einspurig durch die Baustelle geführt wird oder eine Umleitung ausgewiesen wird. Im letzteren Fall könnte der Betrieb der Linie 101 mit Umsteigen auf Dieselbus durchgeführt werden.

D - SOLINGEN (24. Januar 2005) <http://www.sobus-net.de/>

Der letzte MAN-Gelenkwagen (Nr. 20) und vier Soloobusse (Nr. 45, 39, 49 und 29 in der Reihenfolge des Verladens) wurden am 09.12.04 Richtung Sarajewo über die Verladerampe Hilden abtransportiert. Die Fahrzeuge wurden ab 8:00 Uhr nach Hilden geschleppt. Bis mittags war die Verladung bereits abgeschlossen und die drei Waggons Richtung Düsseldorf von einer Rangierlok der Baureihe 364 (611-4) gezogen.

Im November erhielt der Soloobus 64 Werbung für Wilkinson Quattro-Rasierer. Jede Seite des in Stadtfarben lackierten Soloobus sind mit übergroßen Rasierern überklebt. In einer Pressevorstellung am 19.11.04 wurde bekannt gegeben, dass ab März 2005 ein Modell dieses Wagens mit Quattro-Rasierern in den Verkauf gelangt.

Für den Abbruch der ersten Brückenhälfte über die Eisenbahnlinie am Grunewald wurde in der Nacht vom 2./3.11.04 die Fahrleitung demontiert. Die Gelenkbusse zogen per Automatik die Stangen ein. Hinter der Haltestelle Hauptbahnhof wurde sie dann von Servicepersonal wieder angelegt. Abends verkehrten auf den Linien 681/2 Dieselbusse. Drei Tage später wurde die Fahrleitung wieder montiert. Die Abbrucharbeiten konnten jedoch nicht wie geplant durchgeführt werden, so daß ein neuer Termin gesetzt wurden. In der Nacht vom 30.11. zum 01.12.04 wurde wiederum die Fahrleitung demontiert und nach erfolgten Abbrucharbeiten am 03.12.04 wieder montiert.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 4**

Am Freitag 19.11.05 wurde Obus 42 von der Firma Vossloh-Kiepe, Düsseldorf wieder nach Solingen geschleppt. Er erhielt neue Bauteile der elektrischen Ausrüstung zur Erprobung. Eine Zulassung für den Linienverkehr steht noch aus, so daß der Wagen seit dem 19. September 2004 nicht mehr im Liniendienst stand.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 gab es keine Änderungen. Lediglich die Fahrplantabelle der Obuslinie 682 wurde im Änderungsfahrplan der Region aufgenommen, da eine neue Haltestelle zwischen Wald und Ohligs eingerichtet wird. Die bisherige Haltestelle Augustinerstraße wird dann in Spitzwegstraße umbenannt. Die neue Haltestelle erhält den Namen Obere Weyerstraße. Die im Zuge der Straßenbauarbeiten bereits angelegte Haltestelle dient derzeit noch als Ersatzhaltestelle für die wegen Bauarbeiten verlegte Haltestelle Augustinerstraße.

Die Straßenbauarbeiten im Zuge der Obuslinie 683 nach Burg dauern weiter an. Die Stützmauer mit der talseitigen Fahrbahn ist nun fertiggestellt, derzeit werden die ersten 200 m Fahrbahn der anderen Fahrspur erneuert, der Betonuntergrund wird ausgestemmt; die neue Fahrbahn erhält eine neue Tragschicht mit Asphaltbelag. Auch die Straßenbauarbeiten zwischen Wald und Ohligs sind noch nicht abgeschlossen, hier wird eine Fertigstellung für Mai 2005 in Aussicht gestellt.

Die Bauarbeiten am Graf-Wilhelm-Platz schreiten weiter voran. Nach Lieferung und Aufstellung von neuen Masten kann die Fahrleitung für den Kreisverkehr Kölner Straße/Ufergarten angepaßt werden. Nach Errichtung des Kreisverkehrs wird in der Mitte der Fahrbahn eine Haltestelleninsel angelegt, an der die Dieselbuslinien neue Haltestellen erhalten. Der Busbahnhof kann somit in einem späteren Bauabschnitt als verkehrsfreier Platz gestaltet werden.

In bezug auf die Ausschreibung neuer Obusse gibt es weiterhin nichts Neues zu berichten. Eine Ausschreibung hat noch nicht stattgefunden.

NL – Arnheim (14. Januar 2005) <http://www.connexion.nl>

Seit dem 8. November 2004 verkehren wieder Obusse auf der Linie 3. Aufgrund von Ausfällen von Berkhof- und Volvo-Obussen kamen jedoch weiterhin Dieselbusse auf den Obuslinien zum Einsatz, überwiegend auf bis zu drei der fünf Kurse der Obuslinie 1.

B – Gent (14. Januar 2005) <http://www.delijn.be/oostvlaanderen/>

Ein Termin für die Wiederaufnahme des Obusbetriebs steht noch nicht fest. Da im Zuge der Straßenbauarbeiten Einbahnstraßenregelungen eingeführt wurden, muß die Fahrleitung ergänzt werden.

A - Salzburg (15. Januar 2005) <http://www.stadtbus.at> und www.lokalbahn.info

Die endgültige Streckenführung in Taxham am EuroPark ging am 05.11.04 in Betrieb. Die Obusse der Linie 1 fahren nun am Europark vorbei und wenden in einer neu angelegten und endgültigen Schleife bei der künftigen S-Bahn Haltestelle Taxham. In der Schleife ist bereits eine Abzweigung in Richtung Stadion eingebaut, diese Verlängerung wird voraussichtlich in diesem Jahr in Betrieb genommen.

Im November 2004 absolvierte der MAN/Göppel - Anhängerzug der Verkehrsbetriebe Reutlingen Probefahrten in Salzburg. Diese waren erfolgreich, so daß nun dieser Gedanke für den Obusbetrieb weiterverfolgt wird.

Am 7.12.04 brannte der vier Jahre alte Obus 261 aus. Es gab keine Verletzten, da der Wagen gerade an der Endstation Taxham stand. Der Fahrer hatte wegen Brandgeruch die Anweisung, dort stehen zu bleiben und die Stangen abzuziehen. Die Brandursache war vermutlich ein Defekt an der Fahrerplatzheizung. Obus 261 wird bei Van Hool wieder hergerichtet, sobald der Versicherungsfall geklärt ist. Bei dieser Gelegenheit ist eine Anpassung an die Serie 283 -290 beabsichtigt. Der historische Obus 178 wird derzeit als Ersatz im Planbetrieb eingesetzt, und zwar auf den Einsatzfahrten im Frühverkehr, zum Beispiel nach Itzling West auf der Linie 6.

Seit dem Fahrplanwechsel am 12.12.2004 enden die Obuslinien 3, 7 und 8 an der S-Bahn-Haltestelle Salzburg Süd. Pendler haben so die Gelegenheit, von hier alle fünf Minuten über die Alpenstraße und alle zehn Minuten über Aigen ins Zentrum zu gelangen. Ansonsten gab es nur kleine Fahrplanergänzungen bzw. Zeitverschiebungen. Mit Vorstellung des neuen Fahrplans am 03.11.2004 wurde auch der Erfolg der Umstellung dargelegt. Die neue Linie 1 brachte Fahrgastzuwächse von 15 % gegenüber der vorherigen Erschließung.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 5**

Am 11.01.2005 erfolgte die Auslieferung des ersten Gelenkobus der dritten Serie von insgesamt 30 bei Firma Van Hool bestellten Wagen. Die insgesamt acht Wagen erhalten die Betriebsnummern 283-290 und werden bis Juni 2005 ausgeliefert. Sie haben erstmals für Salzburg einen Diesel-Hilfsantrieb mit einem 80kW starken Dieselmotor, der über einen Generator von 60KW Strom produziert, erhalten. Außerdem können mit Einbau von Kiepe – Stromabnehmern OSA 200 die Stangen automatisch abgezogen werden. Der Einbau des Hilfsmotors zog einige Änderungen im Fahrgastraum nach sich, außerdem erhalten die neuen Wagen zusätzliche Haltewunschtafeln.

A - Linz (03. Januar 2005) <http://www.linzag.at>

Seit September 2004 verkehren die Straßenbahnlinien durch einen neu angelegten Tunnel unterhalb des Hauptbahnhofs. Die Fertigstellung der gesamten Anlage wurde nun im Dezember gefeiert. Der Busterminal konnte schon ein Jahr zuvor eingeweiht werden. Die Obusse erhielten hier wieder eine Wendeschleife im Busbahnhof, hier endet die Linie 45 tagsüber. In Richtung Innenstadt fährt die Linie 46 auch durch das Busterminal.(I)

Die vier Steyr-Soloobusse stehen nach wie vor in Linz. Sie wurden vor einigen Jahren nach Russland verkauft, aber bedingt durch finanzielle Schwierigkeiten des Käufers und Verzögerungen bei der Zuteilung von Fördergeldern wurde die Abwicklung behindert. Ende des Jahres kündigten die Käufer an, daß nun die Gelder freigegeben seien und der Kauf doch noch zustanden kommen soll.

A – Innsbruck (14. Januar 2005) <http://www.ivb.at>

Die acht in 2003 abgestellten Obusse des Baujahrs 1988 wurden nach langen Verhandlungen nach Kronstadt in Rumänien verkauft. Der Abtransport vom Obus 803, 808, 809 und 813 erfolgte am 22.11.04. Die Obusse 804, 806, 811 und 812 folgten am 17.12.04. Die übrigen acht Gelenkobusse der Serie stehen aufgrund weiterer Umbauten im Straßenbahnbetrieb weiterhin in Betrieb. Ein endgültiger Termin für die Einstellung des Obusbetriebs steht noch nicht fest, er ist jedoch nicht in den beiden nächsten Jahren vorgesehen.

CH – Basel (12. Dezember 2004) <http://www.bvb-basel.ch>

Die Änderung des Linienwegs der Obuslinie 33 und damit Einstellung des Obusbetriebs trat am 12.12.04 in Kraft. Nunmehr werden noch die vier Kurse der Linie 31 mit Obussen bedient. Zur Verstärkung des Dieselsebus wurden gebrauchte Gelenkbusse aus Freiburg angekauft (I).

CH – Fribourg (12. November 2004) <http://www.tpf.ch>

Zum Fahrplanwechsel wurde die Linie 3 von 10-Minuten-Betrieb auf den auf allen Linien üblichen 15-Minuten-Takt umgestellt und nach Perolles verlängert. Dafür konnten hierhin die Zwischenkurse der Linie 1 entfallen, die nun alle 15 Minuten auf dem gesamten Linienweg verkehrt. Der Abschnitt zum Friedhof St. Leonhard wird nun auch nur noch im 15-Minuten Betrieb bedient. Die Zwischenkurse entfallen ersatzlos. Somit konnten zwei Kurse gespart werden, und die erst vor zwei Jahren gebraucht aus Lausanne übernommenen Soloobusse verschwanden aus dem Liniendienst.

Der seit einigen Jahren angebotene 7½-Minuten-Takt der Linie 2 Montags bis Freitags blieb unverändert. Bis vor einigen Jahren bestand hier ein 6/7/7-Minuten-Takt, wobei der Abschnitt von Moncor nach Les Dailles nur alle 20 Minuten befahren wurde. Hierhin verkehrt nun fast jeder Kurs, so daß nun eine Elektrifizierung des Abschnitts geplant ist. Die Verlängerung der Fahrleitung war im November noch nicht in Bau. Die Debatten mit Gegnern des Ausbaus verzögerten die für Ende 2004 geplante Umstellung.

CH – Genf (14. Januar 2005) <http://www.tpg.ch>

Die Firmen Hess/Vossloh-Kiepe lieferten den ersten Gelenkobus von 48 Einheiten in der Nacht vom 10. auf den 11. Dezember aus. Er erhielt die Betriebsnummer 731. Ende Dezember 2004 konnte die Betriebsgenehmigung gemäß BAV erlangt werden. Bis Ende Januar wurden bereits vier weitere Wagen nach Genf geliefert. Der Linienbetrieb wird ab März aufgenommen; zuvor erfolgt die Schulung des Fahrpersonals. Die Auslieferung der insgesamt 38 Gelenk- und 10 Doppelgelenkbusse wird bis Anfang 2006 abgeschlossen sein. Der erste Doppelgelenkwagen wird als 36. Fahrzeug im Herbst nach Genf kommen, die übrigen neun werden abschließend ausgeliefert. Ab Wagen 737 erhalten die neuen Obusse eine weiß/blau Lackierung analog der neuen Straßenbahnwagen. Die ersten sechs Fahrzeuge wurde noch in der bisherigen Lackierung mit blau/grün/orangen Flächen versehen.

Nachdem in diesem Jahr die Verlängerung der Obuslinie 3 am 12.12.04 in Betrieb gehen konnte, erfahren im kommenden Jahr die Obuslinie 6 oder 7 zum Hospital verlängert und in diesem Bereich die Buslinie 5 ersetzt.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 6****CH – La Chaux de Fonds (2. Februar 2005) <http://www.trn.ch/>**

In La Chaux-de-Fonds wurden im November 2004 als erste Solaris-Busse die beiden Diesel-Gelenkzüge Urbino 18 ausgeliefert und sind seither zur vollen Zufriedenheit im Einsatz. Als erster Obus soll im Februar 2005 der erste von vier Gelenkzügen geliefert werden, im April der erste der drei Solobusse. Es ist geplant, nach erfolgreich absolviertem Probeinsatz auf dem Netz von La Chaux de Fonds die restlichen fünf Fahrzeuge im Monats-Intervall bis November 2005 auszuliefern.

CH – Luzern (14. Januar 2005) <http://www.vbl.ch/>

Nachdem der erste von acht Hess/Vossloh-Kiepe – Gelenkobussen am 07.10.2004 für den Linieneinsatz freigegeben wurde, folgten die übrigen in kurzen Abständen. Am 10.12.2004 wurden mit den Gelenkobussen 206 und 208 die letzten beiden in Betrieb genommen. Zwei Gelenkobusse wurden nachbestellt. Deren Auslieferung erfolgt im ersten Quartal 2006.

Der Soloobus 254 erlitt im Dezember einen Brand an der elektrischen Anlage (I)

CH – Neuchatel (14. Januar 2005) <http://tnneuchatel.ne.ch>

Die letzten fünf FBW-Gelenkbusse des Baujahrs 1976 (Nr. 151, 154, 155, 157 und 160) werden Ende Januar aus dem Liniendienst genommen. Ersetzt werden sie durch Dieselmotorgelenkbusse, die auf bestimmten Kursen der Linie 1 und 7 verkehren. Diese sind im Fahrplan angegeben, um somit auch hier niederflurige Fahrzeuge anzubieten. Der gesamte Obuspark besteht aus 33 Hochflurgelenkobussen, davon wurden die zwölf 20 Jahre alten Fahrzeuge in den letzten beiden Jahren generalüberholt. (I)

CH – Winterthur (14. Januar 2005) <http://www.stadtbus.winterthur.ch/>

Der erste Solaris-Gelenktrolleybus Nr. 171 wurde am 10. November 2004 von Ostrava nach Winterthur geschleppt, und dort im Rahmen der Winterthurer Messe vom 20.-28.11.04 präsentiert. Das Fahrzeug war jedoch zu jenem Zeitpunkt noch nicht komplett und mußte anschließend nochmals ins Werk zurück, wo die letzten Arbeiten erledigt werden. Der Wagen wird im Februar endgültig nach Winterthur überführt werden, wo er nach entsprechenden Inbetriebnahmearbeiten im Netz eingesetzt wird. Es ist beabsichtigt, im März und April die notwendigen Erfahrungen zu sammeln, die in die Serienproduktion der restlichen neun Fahrzeugen einfließen wird. Bis Ende 2005 sollen diese geliefert werden. Erst nach Einsatz aller neuen Fahrzeuge wird die Serie 122-131 aus dem Verkehr genommen.

CH – Zürich (14. Januar 2005) <http://www.vbz.ch/>

Der Entscheid über die Vergabe der Trolleybusbeschaffung in Zürich fällt aller Voraussicht nach im Februar. Der Entscheid wird letztlich vom Verkehrsrat gefällt, der für die Finanzierung maßgebliche kantonale Behörde. Weiterhin ist die Bestellung von Doppelgelenktrolleybussen geplant, hierfür werden zur Zeit umfangreiche Abklärungen getroffen. Neben baulichen Anpassungen gestaltet sich die Abklärungen hinsichtlich der für diese Busse nötigen Ausnahmegenehmigungen (Länge, Gewicht, Ausschwenkung) bei den verschiedenen Ämtern zeitaufwändig. Die Angelegenheit steht nun kurz vor dem Abschluß.

I – Neapel (19. Januar 2005) <http://www.ctpn.it/>

Im Dezember 2004 wurden alle zehn Solaris-Soloobusse (Nr.121-130) nach Neapel geliefert worden. Bis Ende Januar wird die Schulung für Instandhaltung dort beendet sein und die notwendigen Zertifikate ausgestellt sein. Anfang Februar 2005 sollen sie auf der Linie zum Einsatz kommen; die Fahrerschulung läuft zur Zeit.

I – Rom (19. Januar 2005) <http://www.atac.roma.it/>

Alle 30 Solaris Gelenkbusse sind nach Rom geliefert. Die Probefahrten sollten ab Januar durchgeführt werden. Ab der zweiten Märzhälfte sollen die Obusse im normalen Vollbetrieb verkehren. Nach erfolgreicher Umstellung der rund 14 km langen Linie 90 sind die etwa gleich langen Linien 30 und 60 zur Umstellung vorgesehen.

I – Mailand (16. November 2004) <http://www.atm-mi.it/>

Zehn Cristalis-Gelenkbusse werden den Wagenpark im Laufe des Jahres verstärken.

I – Bologna (16. November 2004) <http://www.atc.bo.it/>

49 Cristalis-Gelenkbusse sind zur Lieferung ab 2006 bestellt. Die Ausschreibung forderte ein spurgeführtes Fahrzeug, so daß Irisbus als einzige Anbieter übrig blieb.

F – Grenoble (14. Januar 2005)

Der Oberbürgermeister von Grenoble hat Ende 2004 erklärt, er habe sich überzeugen lassen, daß ein Abbau des Trolleybusnetz ein Fehler wäre. Die Entscheidung ist noch nicht offiziell bestätigt. Die Maßnahmen in den nächsten zwei bis vier Jahren könnte die Wiederinbetriebnahme der Linien 31 und 32 mit Zweiachsobussen sowie die Verknüpfung und Elektrifizierung der zwei wichtigen Radiallinien südliche Linie 13 nach Echirrolles und nördliche Linie 33 nach Saint-Egrève und Le Fontanil bewirken. Diese Durchmesserlinie würde von Gelenkwagen bedient. Eine Bestellung entsprechender Fahrzeuge wäre der erste Schritt zur Rückkehr des Obus in Grenoble.

F – Lyon (14. Januar 2005) <http://www.tcl.fr/> <http://www.sytral.fr/>

Im Oktober gingen die letzten Cristalis-Gelenkwagen in Betrieb. Es sind nun 69 Solowagen und 26 Gelenkwagen von Christalis für die fünf Obuslinien (1, 4, 11, 13 und 18). Die Linie 44 wird weiterhin wegen Straßenbauarbeiten mit Dieselmotoren bedient. Auf der siebten Obuslinie (Linie 6) verkehren die knapp 10 m langen Obusse MAN/Hess/Kiepe. Mit dem Bau der Linienerweiterung der Linie 1 und der zwei neuen Linien wurde begonnen. Für diese Linien C1, C2 und C3 werden 2006 nochmals 34 Cristalis-Gelenkbusse geliefert.

F – Marseille (26. Januar 2005)

Bislang wurden nur die Fahrleitungen im Gebiet des alten Hafens abgebaut. Der Rest der Fahrleitung bleibt hängen, lediglich in den Bereichen der neuen Stadtbahnstrecken wird sie noch demontiert. Dennoch ist nicht geplant, den Obusbetrieb wieder einzuführen. Nachdem alle Bemühungen scheiterten, die 38 verbliebenen Obusse nach Europa oder Rußland zu verkaufen, werden sie derzeit bis auf ein oder zwei Wagen verschrottet. Diese werden dann Museen oder Vereinen zur Verfügung gestellt. Das gleiche Schicksal der Verschrottung ereilte übrigens auch die alten Straßenbahnwagen der ebenfalls 2004 eingestellten einzigen Linie 68. Die Straßenbahnlinie wird mit neuen breiteren Bombardier-Triebwagen ab 2007 wieder eröffnet. Zwei weitere Linien werden hinzukommen.

S – Landskrona (3. Januar 2005) www.skanetrafiken.skane.se

Am 23. Dezember 2004 ist ein kleiner Renault Pickup geliefert worden. Dieser Wagen hat zwei Stromabnehmer für die Enteisung der Fahrleitung. Außerdem kann auch ein Enteisungsmittel gesprüht werden. Zudem man hat auch die Einstellung im Unterwerk verändert, so daß die Obusse auch problemlos fahren können, wenn Eis auf Fahrleitung ist. Während in diesem Winter noch keine Betriebsstörung wegen Eis auftrat, mußte im letzten Winter der Obusbetrieb insgesamt 32 Stunden durch Dieselmotoren ersetzt werden.

CZ – Mariánské Lázně/Marienbad (3. Januar 2005)

Der Irisbus/Karosa/Skoda 24Tr-Prototyp erhielt seine ursprüngliche Batterienotfahrteinrichtung zurück und wurde am 16. November 2004 nach Marienbad geliefert, er erhielt dort die Nummer 51. Gleichzeitig wurde der Soloobus 46 nach Osteuropa verkauft.

CZ – Pilsen/Pilsen (3. Januar 2005) <http://www.pmdp.cz/>

Der erste Skoda 24Tr von insgesamt 28 bestellten Fahrzeugen wurde am 01.12.2004 geliefert. Der Wagen mit der Nummer 497 ist seit dem 17.12.2004 in Betrieb. Die übrigen Soloobusse sollen bis 2008 den Wagenpark verjüngen.

CZ – Zlín (3. Januar 2005) <http://www.dszo.cz/>

Am 24. Oktober 2004 erhielt Zlín den ersten Skoda 24Tr – Soloobus. Bis Januar 2005 wurden die übrigen fünf Wagen ausgeliefert, sie erhielten die Betriebsnummern 201 bis 206. Ende 2004 wurden die ältesten Skoda 14 Tr 145 und 146 vom Baujahr 1990 weiterverkauft.

**Weiteres von der Firma Vossloh-Kiepe GmbH (24. Januar 2004.
mit einem Dank an Dipl.-Ing. Heidkamp, Leiter der Projektabwicklung**

Neben den Aufträgen für Luzern und Genf (siehe dort) läuft die Produktion für 228 Obusse für Vancouver an. Ab Ende März beginnt die Montage der elektrischen Ausrüstung des Pilotbusses in Winnipeg bei New Flyer, einem kanadischen Busbauer. Die Auslieferung nach Vancouver ist für Juli 2005 geplant. Er wird ein halbes Jahr erprobt, ehe die Serienproduktion ausgeliefert wird.

Neben der noch offenen Ausschreibung in Zürich (siehe dort) läuft aktuell eine Ausschreibung für Genua/Italien über 17 Gelenktrolley-Duobusse zuzüglich 3 Wagen als Option.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 8****Weiteres von der Firma Ganz Transelektro (24. Oktober 2004,
mit einem Dank an Frau Gabriella Rákos)**

Der Prototyp für Budapest hat die erforderlichen Testfahrten erfolgreich durchgeführt. Ende Januar wird eine Pressekonferenz abgehalten, bei der die ersten drei Wagen von Verkehrsbetrieb BKV übernommen werden.

Die ersten elf Obusse für Debrecen sind momentan in Produktion. Eine Auslieferung wird ab Ende März 2005 erwartet.

**Weiteres von der Firma Skoda Electric s.r.o. (19. Januar 2005,
mit einem Dank an Herrn Ing. Jaroslav Fronk)**

Neben den Lieferungen an die Städte Zlin, Marienbad und Pilsen werden zur Zeit 28 Soloobusse von Neoplan ETB für Boston mit einer elektrischen Ausrüstung von Skoda versehen. Die Wagen besitzen Trolley- und Dieselantrieb. Nach dem Bau von zwei Prototypen des Gelenkobus werden weitere 15 Gelenkbusse, ebenfalls mit Trolley- und Dieselantrieb, mit der elektrischen Skoda-Ausrüstung nach Boston geliefert.

In vergangenem Jahr wurde der Gelenkobus SKODA 25Tr entwickelt, gebaut und geprüft. Es handelt sich wie beim Skoda 24 Tr um den Umbau eines serienmäßigen Irisbus/Karosa-Dieselbus. Das Bahnamt in Prag hat für diesen neuen Typ eine Genehmigung erteilt. Der Prototyp wurde in Plzen (Pilsen) getestet und verkehrte auch schon in den Städten Usti nad Labem im Oktober und Ceske Budejovice im Januar 2005. Im Laufe des Monats Januar und Februar wird dieser Obus noch in den Städten Brno und Zlin vorgeführt.



Am 11. November 2004 war auf der Obuslinie M13 bzw. M13B nur ein Obus im Einsatz. Hier kämpft sich Obus 103 durch die Ortsdurchfahrt von Melita, In Richtung Neapel ist eine Busspur für die Obuslinie angelegt, die jedoch durch parkende Autos verstellt ist, der Stau in der Gegenrichtung lässt ein zügiges Fahren nicht zu. Mehr über den Besuch in Neapel in einem gesonderten Reisebericht unter <http://jgk.lehmann.bei.t-online.de/> .