



Seit dem 23. März 2005 können die Fahrgäste in Rom nach 33 Jahren wieder die Fahrt mit dem Obus genießen. Hier passiert der Solaris/Ganz-Gelenkbus 8510 die Obus/Straßenbahn-Kreuzungen im Verlauf der Via Nomentana. (Foto: Dr. Werner Söffing)

Seit der Januar-Ausgabe 2005 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: Wieder Ersatzverkehr auf der Obuslinie 861, Videoüberwachung erfolgreich	Seite 2
<i>Eberswalde: Once again dieselbus substitution on the trolleybus route 861, video monitoring tests successful</i>	<i>page 2</i>
Esslingen: Erster Rückbau von Fahrleitung auf den ehemaligen DUO-Bus-Linien	Seite 2
<i>Esslingen: reinstation of part of the wiring on the former "Duo-bus" routes</i>	<i>page 2</i>
Solingen: Kreisverkehr am Graf-Wilhelm-Platz im Zuge der Umbaumaßnahmen des Busbahnhofs	Seite 3
<i>Solingen: Roundabout at Graf-Wilhem-Platz introduced as part of restructuring for the new town centre and busstation</i>	<i>page 3</i>

Gent: Aufnahme des Obusbetriebs erst wieder im Herbst	Seite 4
<i>Gent: Trolleybus-operations to restart in Autumn</i>	page 4
Salzburg: Zwei weitere VanHool-Gelenkbusse zugelassen	Seite 4
<i>Salzburg: Two further VanHool articulated trolleybuses enter service</i>	page 4
La Chaux de Fonds und Winterthur: Solaris/Cetelec-Obusse ausgeliefert	Seite 5
<i>La Chaux de Fonds and Winterthur: Solaris/Cetelec trolleybuses delivered</i>	page 5
Rom: Obusbetrieb am 23. März 2005 eröffnet	Seite 7
<i>Rome: Trolleybus-operation commenced on 23rd. of March 2005</i>	page 7
Budapest und Debrecen: Solaris/Ganz - Soloobusse ausgeliefert	Seite 9
<i>Budapest and Debrecen: Solaris/Ganz - trolleybuses delivered</i>	page 9
Zlin: Der Prototyp 25Tr wurde mit der Betriebsnummer 401 übernommen	Seite 9
<i>Zlin: The prototype 25Tr put into service carrying the operating number 401</i>	page 9

D - Eberswalde (8. April 2005) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Vom 23. März 2005 bis zum 12. April 2005 wurde ein weiteres Teilstück der Bundesstraße 2 im Bereich Nordend erneuert. Die Schleife Nordend konnte wegen Vollsperrung des entsprechenden Stücks nicht befahren werden. Während der Osterferien besorgten eigene Fahrzeuge der BBG den Dieselbus-Ersatzverkehr. Ab Schulbeginn am 4. April 2005 kamen wie im November 2004 Leihfahrzeuge aus Berlin zum Einsatz, diesmal sechs MAN-Solodieselbusse (Wagen 2279-82, 2284, 2285, Bj. 1991). Ab dem 13. April 2005 verkehrten wieder Obusse auf der Linie 861. Im Sommer ist wieder Ersatzverkehr auf den Obuslinien zu erwarten, unter anderem wegen Fahrleitungsarbeiten am Markt.

Acht Obusse erhielten bereits Überwachungskameras. Diese Einrichtung hat sich bewährt, der Vandalismus ist in diesen Wagen merklich zurückgegangen. Die restlichen sieben Fahrzeuge werden in den kommenden Monaten ebenfalls damit ausgerüstet. Zeitgleich erfolgt eine Modernisierung der Innenausstattung. Die Haltestangen werden durch signalgrüne beschichtete Stangen ersetzt, die Sitze werden erneuert.

Acht neue Bordnetzrichter der Firma Cetelec wurden bis Januar 2005 geliefert. Sieben Fahrzeuge sind damit ausgestattet. Die Bauteile bewähren sich.

D - Esslingen (11. April 2005) <http://www.sve-es.de>

Die Fahrleitung der Linien 119 und 120 zur Rampe Vogelsangbrücke wurde im März demontiert. Der Grund liegt im Abbruch der Brücke über die Gleisanlagen der Bahnlinie Stuttgart-Ulm, die in den 50er Jahren an die über 700 Jahre alte Pliensau-Brücke angebaut wurde. Zudem wird die Auffahrrampe beseitigt. Über diese Rampe und der Brücke rollte bis in die 70er Jahre der gesamte Verkehr einschließlich der Straßenbahn in Richtung Zollberg und Nellingen. Seitdem diente sie nur noch als Fußgängerbrücke. Die historische Brücke erhält nun einen Steg als Ergänzung mit einem Treppenabgang, einen Aufzug und einer neuen Rampe zum Bahnhof und zur Innenstadt. Die demontierte Fahrleitung wurde ausschließlich von den Linien 119 und 120 genutzt. Eine Eindrahtung in Fahrtrichtung Zollberg ist nun nur noch an der Haltestelle Weilstraße möglich, die sich hinter der Vogelsangbrücke befindet. Eine Erneuerung der Fahrleitung ist nicht vorgesehen, da die beiden Linien ohnehin überwiegend von den 11 Citaro-Dieselgelenkwagen bedient werden. Die noch vorhandenen sieben DUO-Busse, deren Anzahl sich Ende des Jahres nach Inbetriebnahme von zwei weiteren Citaro-Gelenkdieselbussen auf fünf reduzieren wird, werden in der Regel nur auf den Kursen der Hauptverkehrszeit und im Schülerverkehr eingesetzt. Die Fahrer sind gehalten, elektrisch zu fahren. Aber aufwändigere Reparaturen an der Elektrik werden nicht mehr behoben, gegenwärtig sind nach Angaben der SVE noch alle sieben DUO-Busse elektrisch fahrfähig.

Im Zuge der laufenden Erneuerung der Fahrleitung wurden im Bereich Hegensberger Str./Schorndorfer Straße kurz vor der Endhaltestelle Lerchenäcker einige Fahrdrähtalter gegen neue Ausführungen mit Kunststoffisolatoren ersetzt. Weitere Fahrleitungsrevisionen stehen in den Sommerschulferien (28. Juli -10. September 2005) an. Zum diesen Zeitpunkt sind auch die Bauarbeiten auf der Schorndorfer Straße geplant. Die Straße zwischen Oberesslingen und Lerchenäcker wird komplett gesperrt. Da die Betriebsreserve an Dieselbussen nicht ausreicht wird voraussichtlich ein gebrochener Verkehr gefahren. Die Obusse werden im Depot wenden. Der Beginn der Bauarbeiten ist zwei Wochen vor den Schulferien (11. Juli 2005) geplant, sie sollen am Ende der Sommerferien abgeschlossen sein. Eine weitere Baustelle wird schon Ende Mai einen gebrochenen Verkehr verursachen: Wegen einer Baustelle in Mettingen wenden die Obusse bis etwa 19.30 Uhr am Bahnhof Mettingen, von dort bis Obertürkheim verkehrt ein Pendelbus. Abends und ganztägig an Sonn- und Feiertagen bedienen Dieselbusse die gesamte Linie 101.

D - Solingen (26. April 2005) <http://www.sobus-net.de/>

Im Zuge des Umbaus des Graf-Wilhelm-Platzes wurde am Dreieck Kölner Straße / Ufergarten ein Kreisverkehr eingerichtet. Am 10. Februar 2005 wurden für die neue Fahrleitungsführung acht neue Stahlmasten geliefert und aufgestellt. Einen Monat später am 15. und 16. März 2005 führte die Tiefbaufirma die erforderlichen Asphaltarbeiten durch. Zu diesem Zeitpunkt war die neue Fahrleitungsführung vorbereitet. Für den Kreisverkehr paßte die Fahrleitungsbau Essen die Obusoberleitung in der Nacht von Freitag auf Samstag 19. März 2005 an. Es folgt nun der Neubau der östlichen Haltestellenanlage (Richtung Ohligs). In der Mitte der ehemals vierspurigen Kölner Straße wurde Ende März ein provisorischer Holzbussteig angelegt. Dieser wurde ab Dienstag, 5. April 2005 angefahren, nachdem in der Nacht zuvor die Fahrleitung entsprechend geändert wurde. Im Zuge der Fahrleitungsänderungen wurde die Schleife am Graf-Wilhelm-Platz hinter der ehemaligen Leitzentrale zur Hälfte demontiert. Die Einfahrt ist noch elektrisch möglich, während die Ausfahrt mittels Hilfsantrieb erfolgen muß. Wegen einer Baustelle kann derzeit auch die Einfahrt nicht elektrisch genutzt werden. Fahrplanmäßig wird die Wendeschleife von der Linie 686 abends und sonntags ganztägig genutzt. Ferner wenden im Abendverkehr zwei Kurse der Obuslinien 681 und 682. Während diese mittels Hilfsantrieb wenden, wird auf der Linie 686 abends und an Sonntagen ein Dieselbus eingesetzt.

Ein Wiederaufbau der Wendeschleife ist nicht geplant. Eine neue Wendemöglichkeit wird am Werwolf im Zuge der Einrichtung des Haltepunkts Solingen-Mitte der Bahnlinie Ohligs - Remscheid entstehen. Die Bauarbeiten für diesen Haltepunkt haben bereits begonnen.

Weiterhin besteht wegen der Baustelle auf der Bürger Landstraße zwischen Krahenhöhe und Burg Dieselbusersatzverkehr. Während die südliche Fahrspur an der neuen Stützwand fertig ist, arbeitet man nun an der hangseitigen Fahrspur. Von der ersten Hälfte der 600 Meter langen Baustelle ist die Betonfläche abgestemmt, im April erfolgte die Verlegung des neuen Kanals, Anfang Mai ist hier mit der neuen Fahrbahndecke zu rechnen, so daß die restlichen 300 m bearbeitet werden können. Es ist zu erwarten, daß die Arbeiten bis Sommer 2005 fertig werden. Zum gleichen Zeitpunkt sollen auch die Bauarbeiten Weyerstraße abgeschlossen sein. Derzeit baut man am letzten Abschnitt im Bereich der Augustinerstraße. Wegen der Baustelle in Grunewald - hier ist nur eine einspurige signalgesteuerte Führung möglich - bleiben die Obuslinien 681 und 682 vorläufig weiter getrennt. Ein neuer, für Juni vorgesehener Dienstplan sieht lediglich geänderte Dienstzeiten vor, die die tariflich vorgesehene Mehrarbeit berücksichtigen.

Auch in den Osterferien waren wieder Gelenkdieselbusse auf den Obuslinien im Einsatz. So mußte an einigen Tagen wegen Bauarbeiten an einer Signalbrücke am Wehrwolf auf der Linie 684 Dieselbusse die Obusse ersetzen. Andererseits wurden die Gelenkdieselbusse zur Batterieaufladung eingesetzt. Die Arbeiten zur Nachrüstung der Dieselbusse mit einer Steckdose sind im Gange, einige der sieben Wagen haben bereits eine neue Klappe in der Vorderfront. Die entsprechenden Ladestationen für die Gelenkbusse werden im Laufe des Jahres fertiggestellt. Auf den Obuslinien sollen Dieselbusse nur zum Einsatz kommen, wenn ein äußerster Notfall vorliegt oder wenn Baumaßnahmen dies erfordern.

Sofern ein Förderantrag zur Nachrüstung von Dieselbussen und Servicewagen bewilligt wird, erhalten diese Wagen ein Rußfiltersystem. Die Kosten in Höhe von 7.500 Euro pro Fahrzeug werden zu 70% gefördert. Bei der ab 2007 geplanten Neubeschaffung von Dieselbussen sollen diese in jeden Fall Rußfilter erhalten.

An einer Vermarktung des Obus im Zuge des Tourismus der Bergischen Stadt wird weiter gearbeitet. Eine neue Marketing-Offensive unter dem Motto "Sauber, leise, Obus" wie in Salzburg wird demnächst gestartet. Ein Flyer, wie die Sehenswürdigkeiten der Stadt mit dem Obus erreichbar sind, ist in Arbeit.

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

Am 21. Februar 2005 fand die Bürgeranhörung mit rund 30 Teilnehmern zum Nahverkehrsplan statt. Alle übermittelten und vorgetragenen Anregungen werden auf ihre Machbarkeit überprüft und gegebenenfalls in den Nahverkehrsplan eingearbeitet. Der überarbeitete Nahverkehrsplan wird nach der Sommerpause den politischen Gremien vorgestellt und soll Ende des Jahres vom Rat der Stadt Solingen verabschiedet werden.

Der Nahverkehrsplan sieht für die O-Buslinie 683 die Fortsetzung des Obusbetriebs vor, auch wenn eine Reduzierung des Taktes zwischen Krahenhöhe und Burg geplant ist: Dabei wird als optimal angesehen, dass die Beschaffung von Neufahrzeugen ansteht. Die neue Fahrzeuggeneration erlauben den Einsatz von Duo-Bussen und bietet damit die Möglichkeit, den Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel ohne Oberleitung anzufahren. Erst hierdurch ist die Machbarkeit und Finanzierbarkeit der Verlängerung gegeben. „Auch für den Abschnitt SG-Burg ist der Duo-Betrieb

interessant, weil es die Möglichkeit eröffnet, den Bus in Unterburg über die Eschbachtalstraße bis ca. zur Einmündung Burgtalstraße zu verlängern und die Drehscheibe Burg aufzugeben. Unter diesen Bedingungen können auch Gelenkbusse nach Burg fahren...." (Zitat aus dem Protokoll "Beteiligungsverfahren zum Entwurf des 2. Nahverkehrsplans – 21. Februar 2005", abrufbar unter http://de.geocities.com/obus_sg/nvpfeb05.pdf).

NL – Arnheim (1. April 2005)

Die Fahrleitungen auf den stillgelegten Abschnitten der 1987 errichteten Linie 5 nach Vredenburg und der ehemaligen Linie 2 nach Immerloo, die seit 1999 nicht mehr vom Obus befahren werden, sind noch vorhanden. Auch der wenige Meter lange Abzweig nach Immerloo besteht immer noch. Lediglich die Weichen wurden überall ausgebaut. Eine erneute Nutzung ist unwahrscheinlich. Ausnahme ist jedoch das Verbindungsstück zwischen den beiden Rheinbrücken (Linie 1 zu Linie 5 und 7). Hier ist sogar im Zuge von Straßenbauarbeiten der Fahrdrat vollständig erneuert worden. Wegen umfangreicher Bauarbeiten auf dem Nijmeegseplein bis März 2006 wird hier eine Umleitungsstrecke für die Linie 7 eingerichtet.

Da die Betriebsreserve an Obussen gering ist, kommen weiterhin Dieselsebusse auf den Obuslinien zum Einsatz. Nachdem ab November 2004 die Soloobusse nach Beendigung der Straßenbauarbeiten wieder auf der Linie 3 verkehrten, waren die Dieselsebusse stets auf der Obuslinie 1 zu finden. Seit Anfang März wird die Obuslinie 1 wieder vollständig mit Gelenkobussen bedient, dafür verkehrten nun die Dieselsebusse schwerpunktmäßig auf der Linie 7, die in den letzten Jahren in der Regel ausschließlich von Obussen bedient wurde. Am Besuchstag wurden auch alle Kurse der Linie 3 von Obussen bedient. Die Linien 1 und 3 führen in die Nachbargemeinden Velp und Oosterbeek, die ebenfalls die Mehrkosten für das Trolleybusnetz zu bezahlen haben. Die Gemeinde Rekum, zu der Oosterbeek gehört, sicherte einen Bestand der 1,78 km langen Strecke der Linie 1 bis 2012 zu.

B – Gent (6. April 2005)

Die gegenwärtige Planung sieht vor, den Obusbetrieb ab dem 1. September 2005 zum Ende der Sommerferien wieder aufzunehmen. Wie jedes Jahr verkehrt in den Sommerferien wegen einem Festival im Stadtzentrum kein Obus. Die 18 noch vorhandenen Obusse werden danach wieder in Betrieb genommen. Von den ursprünglich 20 1988 beschafften Gelenkobussen fehlen Wagen 18, der nach Unfall im Dezember 2003 außer Betrieb ist und Wagen 04, der schon vor 2002 als Ersatzteilspender diente. Im Zuge einer neuen Einbahnstraßenregelung wurde ein kleines Stück Fahrleitung im Hagelandkaai neu verlegt. Somit wird die Einbahnstraße Dampoortstraat auch vom Obus nur in einer Richtung befahren.

A - Salzburg (29. April 2005) <http://www.stadtbus.at>

Drei Jahre nach der Stilllegung des Obusbetriebs der MVG, Kapfenberg wurde am 22. März 2005 der letzte Gelenkbus der MVG, Nr. 25 von der Garage der Obersteirische Kraftwagen-Verkehrsgesellschaft (OKVG) in Niklasdorf nach Leoben-Göss geschleppt und dort auf einen Bahntieflader verladen. Anderntags kam er in Salzburg-Itzling an und wurde nach Entladung in die Obusremise geschleppt. Der 16jährige Gelenkwagen wird in Salzburg die Betriebsnummer 220 erhalten. Er wurde für einen Anerkennungspreis gekauft. Im Gegensatz zu den gleichalten Salzburger Wagen 187 und 188 ist er in einem wesentlich besseren Zustand und weist eine geringere Laufleistung auf.

Am 10. März 2005 ist Obus 284 in Salzburg eingetroffen. Am gleichen Tag ging Obus 261 zur Reparatur zur Firma VanHool nach Belgien. Am 24. März 2005 wurde Wagen 284 und der am 11. Januar 2005 ausgelieferte Wagen 283 mit den Kennzeichen S-369KR und S-368KR angemeldet. Anfang April kam Obus 283 schon in der Hauptverkehrszeit zum Einsatz, während er tagsüber der Firma Kiepe für Nacharbeiten zur Verfügung stand. Durch die Abmeldung von Obus 188 am 29. März 2005 erhöhte sich die Anzahl der angemeldeten Obusse nur um eine Einheit auf 73 Gelenkbusse.

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss am 5. April 2005 steigt die Salzburg AG mit 49% beim Privatunternehmen ALBUS der Dr. Richard Firmengruppe ein. Die Stadtbus-Autobusse und deren Fahrer gehen in die gemeinsame neue Gesellschaft ein. Eine Umsetzung wird noch im Laufe dieses Jahres erwartet.

Mitte April erfolgte die Fahrleitungserneuerung in der Imbergstraße bis zum Rehrplatz. In diesem Zuge erhielt die Fahrleitung hier eine Wendeschleife, die aus allen Richtungen der Linie 6 und 7 nutzbar ist. Die Fahrleitungsarbeiten für den östlichen Teil der Obuslinie 2 (ehemals Linie 27) werden im Sommer 2005 beginnen.

Mit der Elektrifizierung des Verbindungsgleises zwischen der Lokalbahn und den Gleisen der ÖBB erhält die Obuslinie 3 eine weitere Fahrleitungskreuzung.

Ein weiteres Obus-Fest fand am 22. April 2005 in der Theatergasse statt. Der neue Obus 283 erhielt den Taufnamen "Rechte Altstadt". Der gesamte Obusverkehr nutzte während der Feierlichkeiten die neue Umleitungsstrecke über die Schwarzstraße, hierfür mußten die Stangen per Hand umgelegt werden.

Anlässlich des AMREF-Laufs 2005 am Sonntag, 24. April 2005 wurden auch im Planverkehr sonst nicht genutzte Betriebsstrecken linienmäßig befahren. So nutzte die Linie 1 die Zwischenwendeschleife Reichenhallerstraße - Eduard Baumgartner Straße und die im Vorjahr errichtete Verbindung Eduard Baumgartnerstraße - Neutorstraße. Lediglich die Südäste der Linie 5 und 6 sowie der Ostast der Linie 4 mußten mit Dieselnissen befahren werden. Die Linie 4 fuhr dabei den Hauptbahnhof über die Gabelsbergerstraße an; eine Fahrleitungsverbindung hierhin ist nicht möglich, da die Bahnunterführung zu niedrig ist.

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

Im Zuge des Ersatzverkehrs auf den Straßenbahnlinien wegen Bauarbeiten in der Anichstraße und der Andreas-Hofer-Straße, die für die Sommerferien vom 11. Juli bis 16. September 2005 geplant sind, kommen die verbliebenen acht Gelenkbusse des Baujahrs 1988 auf der Obuslinie "O" zum Einsatz. Die dafür freiwerdenden Dieselnisse dienen dem Schienenersatzverkehr. Nach den Umbauarbeiten ist ein Verkauf der 17jährigen Gelenkbusse beabsichtigt, so dass nur noch die zehn Niederflerbusse verbleiben.

Auf einer zur Pressekonferenz am 17.3.2005 hat sich die SPÖ für eine Erhaltung der Linie "R" als Obuslinie ausgesprochen, da deren Umstellung auf Stadtbahnbetrieb zeitlich stark verschoben wurde. Bislang blieben jedoch entsprechende Stadtratbeschlüsse aus. Somit ist für den weiteren Ablauf für die IVB der Stadtsenatsbeschluss bindend, in dem die Auflassung des Obusses und der Ausbau der Straßenbahn entschieden worden ist. Somit erfolgt nach den derzeitigen Beschlüssen in einigen Jahren mit der Ausmusterung der verbliebenen zehn Gelenkbusse des Baujahrs 1992 auch die Einstellung des Obusbetriebs.

CH – La Chaux de Fonds (11. April 2005) www.trn.ch

Die Lieferung der ersten beiden Solaris Trollino 12 und 18 (ein Solo- und ein Gelenkwagen) ist für Ende April vorgesehen. Nach der Ankunft folgt ein einmonatiger Probetrieb. Die Serie wird dann in den Folgemonaten ausgeliefert. Eine Festlegung der Betriebsnummern erfolgte bislang noch nicht.

Der erste Solaris/Cetelec-Gelenkwagen für La Chaux de Fonds auf Probefahrt in Ostrava Anfang 2005

Foto:
Kurt Flückinger



Der erste
Solaris/
Cetelec -
Solowagen
vor der
Werkstatt
in Ostrava
Anfang
2005
Foto:
K. Flückinger



Die zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 eingeführte Reduzierung des Abend- und Sonntagsverkehrs wurde etwas zurückgenommen. Abends ersetzen Dieselsebusse die Obusse mit leicht geänderten Linienwegen. Seit dem 5. Februar 2005 wird zumindestens die Linie 1 auch abends im 20-Minuten-Verkehr von Obussen bedient. Der nach Recorne angebotene Rufbusbetrieb wurde wegen zu starker Inanspruchnahme wieder aufgegeben.

CH – Luzern (19. April 2005) <http://www.vbl.ch/>

Der im November 2004 durch Brand stark beschädigte Soloobus 254 wird repariert und steht kurz vor der Fertigstellung. Das Netz umfaßt sieben Obuslinien, für die 58 Obusse zur Verfügung stehen. Auf den Linien 1, 2, 6 und 8 verkehren Gelenkwagen und Anhängerzüge, die Linien 4, 5 und 7 Solowagen. Auf allen Linien besteht tagsüber 7½ Minuten, in der HVZ 6 Minuten-Verkehr, auf den Linien 4/5 und 6/8 jedoch nur auf dem gemeinsamen Streckenstück. Rund 49 Wagen werden für die Bedienung der Obuslinien in der Hauptverkehrszeit benötigt.

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

Der neue Solaris/Cetelec-Trolleybus ist seit dem 1. März 2005 in Winterthur. Nach Testfahrten und nach der behördlichen Abnahme wurde er ab dem 14. März zu Schulungszwecken eingesetzt. Das gesamte Fahrpersonal wurde in Vierergruppen rund zwei Stunden mit den Eigenheiten des Fahrzeugs vertraut gemacht. So hatte jede Fahrerin und jeder Fahrer die Möglichkeit zu einer kurzen Schulungsfahrt. Seit dem 1. April ist das Fahrzeug im regulären Linienbetrieb eingesetzt. Das Echo des Fahrpersonals ist sehr positiv. Insbesondere auch das eingebaute Notfahraggregate hat sich als kraftvoll aber dennoch sehr leise erwiesen. Ebenso wird Fahrerplatz und Fahrverhalten sehr gelobt. Seitens der Fahrgäste gibt es zur Zeit noch keine Reaktionen. Abgesehen von einigen kleineren technischen Problemen wie Türstörungen gibt es keine grössere Mängel zu verzeichnen. Im Verhältnis zu früheren Beschaffungen gab es bislang wenige Probleme. Insgesamt wird beurteilt, dass die Startprobleme unter dem üblichen Masse liegen.

CH – Bern (April 2005) <http://www.bernmobil.ch>

Zeitgleich mit der Eröffnung des Zentrums Paul Klee am 20. Juni 2005 wird die Obuslinie 12 hierhin verlängert. Die entsprechende Fahrleitung ist schon fertig. Erste Testfahrten fanden Ende Februar statt. Die Endhaltestelle nach einem Entwurf des Architekten Renzo Piano ist noch im Bau. Auch die Fahrleitungsmasten sind im speziellen Design zum neuen Museum passend ausgeführt. (I)

CH – Genf (13. April 2005) <http://www.tpg.ch>

Die Auslieferung der Hess/Vossloh-Kiepe Gelenkbusse schreitet weiter voran. Bis Mitte April sind 14 Gelenkwagen ausgeliefert. Der erste Doppelgelenkwagen ist zur Zeit in Produktion und wird voraussichtlich im Dezember 2005 ausgeliefert.

CH – Zürich (15. April 2005) <http://www.vbz.ch/>

Eine Vergabe der Mitte 2004 durchgeführten Ausschreibung zur Lieferung von neuen Gelenkbusen steht noch aus. Sie hat sich verzögert, weil von Seiten des Verkehrsverbundes weitere Berechnungen eingefordert wurden, was die baulichen Anpassungen entlang der Strecke sowie Umbauarbeiten in der Garage bei der möglichen Beschaffung von Doppelgelenktrolleybussen anbetrifft. Die Angelegenheit wird frühestens am 26.Mai 2005 vom Verkehrsrat entschieden.

I – Neapel (19. April 2005) <http://www.ctpn.it/> (zur Zeit nicht verfügbar)

Die zehn Solaris/Ganz - Soloobusse, die die Firma Ganz im Dezember 2004 nach Neapel lieferte, haben die notwendigen behördlichen Erlaubnisse erhalten. Nach Schulung durch die Mitarbeiter der Firma Ganz vor Ort wurden die zehn Solobusse am Montag, 11. April 2005 dem Fahrgastbetrieb übergeben. Nach Angaben der Mitarbeiter der Firma Ganz fahren somit auf der Überlandlinie M13 insgesamt 12 Fahrzeuge: 10 Solaris/Ganz- und zwei AnsaldoBreda- Soloobusse. Bisher verkehrt die Überlandlinie im 45 Minuten-Takt mit vier Fahrzeugen, so daß beim Einsatz von 12 Fahrzeugen ein 15 Minuten-Takt angeboten werden könnte. Es bleibt zu hoffen, daß durch den dichteren Takt wieder mehr Fahrgäste gewonnen werden können.

Die Soloobusse 121-126 vor der Werkstatt der CTP, aufgenommen bei der Inbetriebnahme im Februar 2005.
Werkfoto:
Firma Ganz

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

Nach fast einjähriger Bauzeit konnte die erste der geplanten neuen Obuslinien in Rom am 23.März 2005 eröffnet werden: Die 11,5 km lange Obuslinie 90, die von der Stazione Termini nach Norden zum Largo Fausta Labia führt. Der Beschluß zur Umstellung wurde schon 2002 gefällt. Die Aufstellung der ersten Masten geschah erst im Mai 2004 und die Fahrleitungsmontage begann im Herbst 2004. Ab Ende Januar 2005 fanden die ersten Probefahrten in der Nacht statt. Die Schulungsfahrten konnten ab dem 7. Februar aufgenommen werden. Zu diesem Zeitpunkt waren die 30 Solaris Gelenkbusse, die schon Anfang 2004 fertiggestellt waren komplett ausgeliefert. Der erste Wagen (8501) gelangte bereits Anfang 2004 nach Rom, nachdem er zuvor am 26. März 2004 in Budapest im Beisein des italienischen und ungarischen Regierungspräsidenten vorgestellt wurde. Eine ausgiebige Erprobung fand beim Hersteller Ganz in Budapest statt. Die Schulungsfahrten für 115 Fahrer und 9 Fahrdienstleiter dauerten

30 Tage an, bis zu vier Obusse fahren vormittags und nachmittags. Dabei halfen Instrukteure des Obusbetriebs aus Bologna.

Der Eröffnungstermin wurde nur wenige Tage vorher bekanntgegeben. Kleine Feierlichkeiten fanden um 15:30 Uhr im eigens für die Obusse errichteten Depot statt. Anschließend folgte die Premiefahrt auf der Obuslinie. Die ersten 3 km von der Stazione Termini bis zur Porta Pia sind nicht elektrifiziert; diesen Abschnitt legen die Obusse mit ihrem leistungsfähigen Batterieantrieb zurück, der dem Oberleitungsbetrieb in Leistung und Fahrverhalten nicht nachsteht.

Hinter der Haltestelle Porta Pia befindet sich auf der Via Nomentana die Eingleisungsstelle für die Trolleystrahlen (siehe Foto). Nach Beobachtungen funktioniert das automatische Anlegen nur selten störungsfrei; meist muß der Fahrer, der den Vorgang auf einem Monitor beobachten kann, aussteigen und die Strahlen manuell anlegen.
Foto: Dr. Werner Söffing



Im gesamten Verlauf der Via Nomentana verfügt die Obuslinie 90 beiderseits über eigene Busspuren, was die Reisegeschwindigkeit - für Rom völlig untypisch - erheblich beschleunigt. Auch das auf den innerstädtischen Busspuren zu beobachtende Zuparken durch Pkw und Lieferwagen findet hier erfreulicherweise nicht statt. An der Kreuzung mit dem Viale Regina Margherita befindet sich eine Fahrleitungskreuzung mit der Straßenbahn (SL 3 und 19), die von den Straßenbahn-Tw nur mit Schrittgeschwindigkeit passiert wird. Ab dem Corso Sempione teilt sich die Obuslinie 90 die Straße mit dem Individualverkehr, was in diesen Außenbezirken aber kein Problem darstellt. Zum Einsatz kommen Gelenkbusse 8501-8530 vom Typ Solaris/Ganz Trollino 18, die keine Kfz-Kennzeichen tragen und analog zur aktuellen Straßenbahn-Farbgebung hellgrün/dunkelgrün, allerdings mit weißer Bauchbinde und schwarzem Fensterband lackiert sind. In den ersten Tagen des Obusbetriebes trugen die Wagen noch den Fahnschmuck vom Eröffnungstag. Im Einsatz konnten die Wagen 8506-8508, 8510, 8516-8517 und 8525-8526 beobachtet werden. Der Fahrplankontakt beträgt gemäß Fahrplan im Internet 6 bis 8 Minuten tagsüber, insgesamt werden 146 Fahrten pro Tag angeboten. Da die Obusse entgegen römischer Gepflogenheit über keine Hecktüren verfügen, verläuft der Fahrgastwechsel an den Haltestellen recht schleppend, zumal die Wagen, wie in Rom üblich, sehr gut besetzt sind. In den ersten Wochen wurden neben den Obussen auch noch bis zu sechs Diesibusse auf den 14 Kursen der Obuslinie eingesetzt.

I – Mailand (April 2005) <http://www.atm-mi.it/>

Der erste von zehn bestellten Cristalis-Gelenkbusse wurde im Februar 2005 ausgeliefert. Die ersten Testfahrten fanden am 23.2.2005 statt. Anfang April wurde das Fahrzeug ausgestellt. Die neuen Fahrzeuge erhalten nicht die orange Lackierung wie der bisherige Obuspark (74 Gelenk- und 70 Solofahrzeuge siehe <http://home.t-online.de/home/jgk.lehmann/rbitali.htm>), sondern eine grün/weiße Grundlackierung mit bunten Blättern, siehe Fotos auf http://milanotrasporti.ferrovie.ch/article.php3?id_article=312 (I).

I – Genua (16. April 2005) <http://www.atc.bo.it/>

Eine fünfköpfige Delegation aus Genua war am 7. April zu Gast in Solingen. Die Firma Vossloh-Kiepe stellte einen VanHool-Gelenkbus vor, eine Probefahrt vom Betriebshof zum Bülowplatz und zurück überzeugte die Delegation

von der hohen Qualität der Fahrzeuge. 17 Fahrzeuge zuzüglich einer Option auf drei weitere sind ausgeschrieben. Eine Entscheidung wird gegen Ende 2005 erwartet.

CZ – Marianske Lazne/Marienbad (April 2005)

Marienbad hat einen weiteren Irisbus/Karosa/Skoda 24Tr bestellt. Geplant ist außerdem noch die Anschaffung weiterer fünf Wagen in den folgenden Jahren, so daß der gesamte Wagenpark erneuert wird und alle sechs Kurse der drei Obuslinien elektrisch bedient werden können. Nach Obus 46 wird Obus 47 bei der Auslieferung des nächsten neuen 24Tr verkauft. (I)

CZ – Pizen/Pilsen (April 2005) <http://www.pmdp.cz/>

Nachdem seit Dezember 2004 der erste Skoda 24Tr mit der Betriebsnummer 497 zufriedenstellend in Einsatz steht, werden 2005 weitere sechs Wagen ausgeliefert.

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

Nach Inbetriebnahme der ersten Skoda 24Tr – Soloobusse 201- 206 ging Anfang Mai der Irisbus/Karosa/Skoda 25Tr Prototyp-Gelenkibus als Wagen Nr. 401 in Betrieb. Er erhielt die gelb /blaue Lackierung wie die anderen Neufahrzeuge. Neben den Skoda 14 Tr 145 und 146 wurden am 31. Januar 2005 auch die Wagen 149, 151 und 157 vom Baujahr 1990 aus der gleichen Serie außer Betrieb genommen und per Bahntiefelader abtransportiert.(I)



Irisbus/Karosa/Skoda
24 Tr Nr. 205 verläßt am
10. Februar 2005 die
Schleife "Sportovní hala".
Foto: Martin Harák

CZ – Jihlava/Iglau (April 2005)

Auch Iglau erhält einen Soloobus Irisbus/Karosa/Skoda 24 Tr, drei weitere sind bestellt.

HU – Budapest (16. April 2005) <http://www.bkv.hu/>

Die ersten sechs Trolleybusse (Nr. 601-606) für die Budapester Verkehrsbetriebe (BKV) sind im Betrieb. Ehe die Produktion fortgesetzt wird, erfolgt ein dreimonatiger Testlauf.

HU – Debrecen (16. April 2005) <http://www.dkv.hu/>

Am 20. April 2005 wurden der Stadt Debrecen feierlich die ersten zehn Trolleybusse in Betrieb genommen. Sie hatten Mitte April die letzten behördlichen Erlaubnisse erhalten. An der Feier nahmen auch Prominente der Firma Ganz vertreten. In der Rede eines Vertreters der Direktion wurde auf das Jubiläum hingewiesen, daß einer der

Wagen das 100. Fahrzeug mit ähnlicher moderner Konstruktion: (Asynchron Antriebssystem in Niederflur-Wagenkasten) ist.

**Gespräch Weiteres von der Firma Vossloh-Kiepe GmbH (13. April 2005.
mit einem Dank an Dipl.-Ing. Heidkamp, Leiter der Projektabwicklung**

Neben dem Auftrag für Genf (siehe dort) läuft die Produktion für 228 Obusse für Vancouver an. In der 14.KW 2005 war eine 9-köpfige Delegation des Verkehrsbetriebs und des Busbauers New Flyer zu Gast bei Vossloh Kiepe in Düsseldorf, um sich vom Projektfortschritt zu überzeugen. Bei dieser Gelegenheit fand auch ein Besuch in Solingen statt, um mit den Fachleuten von SWS deren Wartungskonzept zu diskutieren.

**Weiteres von der Firma Ganz Transelektro (14. April 2005.
mit einem Dank an Frau Gabriella Rákos)**

Nach den Auslieferungen nach Budapest und Debrecen (siehe dort) ist die nächste Serie der Gelenktrolleybusse für Riga im Werk der Firma Ganz in Produktion. Die Firma Ganz ist Hauptunternehmer der Trolleybusse, die angekauften Wagenkästen von Solaris werden in Budapest mit der Antriebstechnik vervollständigt und an die Besteller ausgeliefert.



Seit April 2005 ist der 20jährige Museumsobus 5 wieder für den Bergischen Ring unterwegs. Bis Oktober verkehrt er jeden zweiten und vierten Sonntag zwischen Solingen Stadtmitte und Vohwinkel, hier am 30. Oktober 2004 unter der Schwebebahn in Vohwinkel. Der Fahrplan für die Fahrten ist unter www.bergischer-ring.de abrufbar. Eventuell wird auch der Berner Gelenkobus 55 im Laufe des Jahres zum Einsatz kommen können, der derzeit in Restauration befindliche ÜHIII 059 wird erst 2006 für die Fahrten des Bergischen Rings zur Verfügung stehen.