



Drei Gäste aus Deutschland waren zum 65jährigen Jubiläum in Salzburg, links: Eberswalde 19, Mitte Solingen 64 und rechts Solingen 1 kurz vor der Haltestelle „Rathaus“, rechts auf der Staatsbrücke muß auch der historische Wagen 178 der Stadtbus warten, bis die Begegnung der Gäste abgelichtet wurde.

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://obus269.homepage.t-online.de/> abrufbar!

INHALT / Contents

| | |
|---|---------|
| Eberswalde: Die Jubiläumsfeier "65 Jahre Obus Eberswalde" findet am 12.11.2005 statt | Seite 2 |
| <i>Eberswalde: : The commemorative celebrations of the 65th. anniversary of Trolleybus operation in Eberswalde take place on 12.11.2005</i> | page 2 |
| Esslingen: Zwei weitere DUO-Busse werden durch neue Dieselgelenkbusse ersetzt | Seite 2 |
| <i>Esslingen: A further two Duo-Buses are to be replaced by two new articulated Dieselbuses</i> | page 2 |
| Solingen: Vorbereitungen für den Ersatz der letzten Soloobusse durch neue Gelenkbusse laufen an | Seite 3 |
| <i>Solingen: Preparations for the replacement of the last 12m-Trolleybuses with new articulated buses have started.</i> | page 3 |

Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 2

| | |
|--|---------------|
| Arnheim: Führung der Obuslinien in der Innenstadt geändert | Seite 4 |
| <i>Arnheim: The routing of the Trolleybus routes in the city center is to be changed</i> | <i>page 4</i> |
| Gent: Obusbetrieb am 15. Oktober nach Straßenbauarbeiten wiederaufgenommen | Seite 4 |
| <i>Gent: Trolleybus-operation restarted on the 15th. of October after roadworks had been completed</i> | <i>page 4</i> |
| Salzburg: Mit vier Gastobussen fand die Feier zum 65jährigen Jubiläum des Obusbetriebs am Wochenende 1./2. 10. 05 statt, die Verlängerung der Linie 1 zum EM-Stadion nach Klessheim wurde zeitgleich eröffnet | Seite 5 |
| <i>Salzburg: Four "guest" Trolleybuses were present at the celebrations commemorating 65 years years of trolleybus operations in Salzburg on the weekend of the 1st. and 2nd. of October 2005. An extension of the route 1 to the EM stadium in Klessheim was also opened on the 30th. Sept. 2005.</i> | <i>page 5</i> |
| Winterthur: Auslieferung der neun Serienfahrzeuge Solaris T18 läuft an | Seite 7 |
| <i>Winterthur: Delivery of the nine Solaris T18 vehicles has started</i> | <i>page 7</i> |
| Opava: Das Jubiläum 100 Jahre elektrischer Nahverkehr wurde Mitte Oktober gefeiert, neue Solaris- Obusse erwartet | Seite 8 |
| <i>Opava: The anniversary "100 years electrical traffic" was celebrated in mid October. New Solaris Solaris Trolleybuses are expected soon.</i> | <i>page 8</i> |
| Szeged: Gebrauchter Skoda-Gelenkibus und Skoda Solo-Niederfluribus übernommen | Seite 8 |
| <i>Szeged: A secondhand Skoda articulated Trolleybus and a secondhand Skoda 2x-low floor Trolleybus are new arrivals in the fleet</i> | <i>page 8</i> |

D - Eberswalde (12. Oktober 2005) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Nachdem bedingt durch die Anpassung der Fahrleitung am Marktplatz entsprechend der Straßenführung seit dem 18. Juli 2005 Ersatzverkehr mit Dieselnissen erfolgte, schlossen sich noch Bauarbeiten im Zuge der Erneuerung des Bahnübergangs in Nordend an. Dabei wurde der Linienverkehr über einen Behelfsbahnübergang geführt, während der Gesamtverkehr eine großräumige Umleitung nutzen mußte. Der Obusverkehr wurde am 6 August wieder aufgenommen.

Seit dem 13. August 2005 nutzt der gesamte Verkehr die neue, südliche Brückenhälfte. Die Firma GA (Gesellschaft für elektrische Anlagen mbH) verlegte auch hier die neue Fahrleitung. Am Wochenende 13./14. August erfolgte der Anschluß der neuen Fahrleitung, so daß nochmals Ersatzverkehr mit Dieselnissen durchgeführt wurde. Der Bau der zweiten Brückenhälfte hat nun begonnen, Ende 2006 kann der Verkehr die neue Eisenbahnbrücke wieder vierspurig nutzen.

Der Innenumbau ist bei 12 Obussen durchgeführt, es fehlen jedoch noch bei allen der Umbau der Sitze mit einer Polsterung „Graffiti“ und das Anbringen von Graffiti- und Kratzschutzfolie. Die jüngeren Fahrzeuge (031-040) haben zusätzlich eine Videoüberwachung erhalten. Mittlerweile sind zehn der 15 Fahrzeug mit BNU der Firma Cegelec ausgestattet. Die Fahrzeuge weisen nun eine Kilometerleistung von bis zu 600.000 km auf, aufgrund der jüngsten Sanierung wird eine weitere Lebensdauer von mindestens fünf Jahren erwartet.

Das Jubiläum 65 Jahre Obus Eberswalde wird am 12.11.2005 gewürdigt. Unter anderem bietet der DVN (Denkmalpflege-Verein Nahverkehr) Sonderfahrten mit den folgenden Obussen an: Berlin 488 (Gaubschat/BVG/AEG Bj. 1956), Eberswalde 19 (SKODA/CKD Bj. 1969) und Eberswalde 3 (SKODA/SKODA Bj. 1983, ex Postdam, ex Weimar). Weiteres ist unter <http://www.dvn-berlin.de> und <http://www.bbg-eberswalde.de/> zu erfahren

D - Esslingen (20. Oktober 2005) <http://www.sve-es.de>

Seit dem 8. September 2005 verkehren die Obusse der Linie 101 nach Vollsperrung der Schorndorfer Straße wegen Kanalbauarbeiten wieder bis Lerchenäcker. Der gebrochene Verkehr, bei dem die Fahrgäste an der Haltestelle Bismarckstraße vom Obus in den Dieselnissen umsteigen mußten, lief reibungslos.

Noch im Oktober 2005 werden die bestellten Citaro-Dieselnissen erwartet. Nach deren Inbetriebnahme ist dann der Verkauf der beiden Ende 1990 zugelassenen DUO-Busse zu erwarten, so daß nur noch fünf DUO-Busse 324-328 (Zulassung 1991, 1993 und 1994) im Wagenpark verbleiben.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 3****D - Solingen (28. Oktober 2005) <http://www.sobus-net.de/>**

Seit Montag, 12. September verkehren nach rund 20 Monaten wieder durchgehend Obusse auf der Linie 683 nach Burg. In der Woche zuvor erfolgte die Ergänzung der Fahrleitung, die auf einem Stück von rund 800 m abgebaut war. Mit Inbetriebnahme der Strecke entfiel der Pendelverkehr mit Autobussen zwischen Krahenhöhe und Unterburg und das damit verbundene Umsteigen an der Schleife Krahenhöhe. Der erste Obus, der die Haltestelle Burg Brücke erreichte, war Wagen 32 um 5:25 Uhr. Der bis Januar 2004 gültige Fahrplan wurde wieder eingerichtet, daß heißt in der Frühspitze und Mittagsspitze wird Burg wieder alle 10 Minuten angefahren.

Zeitgleich gab es für die 201 Fahrer einen neuen Dienstplan, der jedoch keine Fahrplanänderung nach sich zog. Auch die Trennung der Obuslinien 681 und 682 blieb in Anbetracht der zahlreichen Baustellen im Verlauf der beiden Linien bestehen. Die Brückenbauarbeiten auf der neuen Eisenbahnbrücke am künftigen Bahn-Haltepunkt Grünewald sorgen durch eine einspurige Straßenführung weiterhin für Behinderung. In den Herbstferien erforderten Betonierarbeiten (eine Betonfläche mußte erschütterungsfrei aushärten) eine Vollsperrung der Brücke von Dienstag, 11. Oktober bis Sonntag, 16. Oktober. Die eingerichtete Umleitung für den Gesamtverkehr galt auch für die Obuslinie 682, auf der Solodieselbusse zum Einsatz kamen. In Richtung Höhscheid fuhren die Fahrzeuge von der Haltestelle Hauptbahnhof über die Martin-Luther-Straße, Katternberger Straße und Henckelsstraße, hierfür war keine Haltestellenverlegung erforderlich. In Gegenrichtung bogen die Busse von der Grünewalder Straße in die Gasstraße, überquerten die Bahnlinie über die Brücke Brühler Straße (Linie 684) und fuhren über die Lagerstraße und Birkenweiher zur Kölner Straße. Für diese Umleitungsstrecke mußte die Haltestelle Grünewald vor die Einmündung der Gasstraße verlegt werden und die Haltestelle Hauptbahnhof auf die Straße Birkenweiher, zwischen der Einmündung Bahnhofstraße und Kölner Straße verlegt werden.

Seit Montag, dem 24. Oktober 2005 ist die Brücke Bismarckstraße stadteinwärts, bedingt durch die Bauarbeiten an der neuen Bahn-Haltepunkt Solingen-Mitte, gesperrt. Die Obusse der Linie 681 aus Hästen müssen über die Rathausstraße fahren, hierfür nutzen die Obusse ihren Hilfsmotor. Der Stangenabzug am Bülowplatz und das Anlegen an der Haltestelle Werwolf erfolgt durch Mitarbeiter einer Servicefirma. Die Maßnahme dauert bis Ende des Jahres an. Abends und am Wochenende kommen auf der gesamten Linie 681/2 Dieselbusse zum Einsatz.

Nach einem halben Jahr mit provisorischem Busbahnsteig aus Holz in der Mitte der Kölner Straße kehrte die Haltestellenanlage Graf-Wilhelm-Platz Fahrtrichtung Ohligs am 23. September zurück an ihre ursprüngliche Stelle vor die Ostfront der Kölner Straße. In den Nächten zuvor fanden die erforderlichen Fahrleitungsarbeiten statt. Nun wird in der Mitte der ehemals vierspurigen Straße ein Busbahnsteig für die Dieselbuslinien, die sogenannte Sichel, errichtet, ehe in 2006 die Bussteige Richtung Hästen und Höhscheid erneuert werden. Bis Mitte Oktober wurde die Fahrleitung noch um eine zweite Fahrspur ergänzt. In der Nacht vom 11./12. Oktober verlegten Mitarbeiter der Fahrleitungsbau Essen diese zweite Fahrleitungsspur vom Entenpfehl aus. Sie hat in der in der Mitte des Bussteigs am Graf-Wilhelm-Platz eine Kreuzung erhalten. Die neue Fahrleitung ermöglicht eine Zuordnung der Linien 681/2 auf die erste Hälfte, die übrigen Obuslinien auf die zweite Hälfte des Bussteigs. Für die Fahrleitungsarbeiten erfolgte der Austausch der Obusse auf den Kursen, die bis in die Abendstunden verkehren, am Nachmittag. Dieses betraf jedoch nur die Soloobusse, die Gelenkobusse konnten mit ihrem verstärkten Hilfsantrieb das stromlose Stück der Oberleitung passieren.

Auch an einigen Wochenenden ersetzen Dieselbusse die Obusse. So wurden auf den Linien 681/682 am Wochenende 17./18. September 2005 ausschließlich Dieselbusse eingesetzt, da im Zuge des Höhscheider Straßenfests "Fete am Denkmol" die Bergerstraße teilweise gesperrt war und eine Umleitung befahren werden mußte. Der Einsatz von Autobussen erwies sich als günstiger als die Aufstellung von Personal für das Eindrahten der Obusse, die in den Vorjahren die Sperrung noch mit Hilfsantrieb überwandten.

Einen Vorstoß zur Klärung der Frage nach dem Ersatz der letzten Soloobusse gab es durch das Stadtplanungsamt der Stadt Solingen. Eine Beschlussvorlage des Planungsressorts sieht die Anlage einer Wendeschleife an der Eschbachstraße in Burg vor. Die Vorlage wird in den nächsten Wochen in den Bezirksvertretungen Gräfrath sowie Burg/Höhscheid und im Verkehrsausschuss erörtert. Die rund 300 000 Euro teure Schleife soll im Bereich des ehemaligen Bahnhof Burg entstehen, rund 1 km entfernt von der bisherigen Endpunkt an der Burger Brücke. Mit der Verlängerung der Linie 683 dorthin kann diese auf Gelenkobusse umgestellt werden. Die Stadtwerke beabsichtigt dann, für die Linie 683 insgesamt 15 neue Gelenkobusse anzuschaffen. Bei kleineren Solobussen werden Kapazitätsengpässe in Stoßzeiten befürchtet, zumal das Platzangebot in neuen Bussen wegen einer EU-Richtlinie zur behindertengerechten Ausstattung geringer als früher ist. Da eine Umrüstung der Burger Drehscheibe für Gelenkbusse nicht möglich ist, sieht die Beschlußvorlage der Stadtplaner bis Ende 2007 eine Verlängerung bis zur Burgtalstraße vor. Dort wird dann eine ausgebaut Haltestelle mit Wendeschleife errichtet. Um Probleme im

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

Gegenverkehr zu vermeiden, müßte dann auch wieder die Ampel am Häuser-Engpass an der Eschbachstraße im Zuge der Ortsdurchfahrt dauerhaft in Betrieb gehen.

Die Gelenkbusse sollen auf dem Stück zwischen Drehscheibe und neuer Endhaltestelle ohne Oberleitungen fahren, da sie mit verstärkten Hilfsmotoren ausgerüstet werden. Diese sind ohnehin beabsichtigt, um die Obuslinie 683 auf Wuppertaler Seite bis zum Bahnhof Vohwinkel zu verlängern. Aufgrund einer niedrigen Bahnunterführung ist hier ein Oberleitungsbetrieb nicht machbar. Die Drehscheibe in Unterburg, auf der bisher Busse der Linie 683 wenden, würde damit überflüssig. Ein Erhalt wird angestrebt, zumal die Drehscheibe Mitte 2004 saniert wurde und somit noch eine Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren hat. Sie soll für den Museumsbetrieb zur Verfügung gestellt werden.

Die restlichen MAN-Solobusse wurden für die Abgabe nach Sarajewo aufgearbeitet. Neben den sechs fahrfähigen Obussen (23, 28, 34, 43, 47, 56) stehen auch die teilweise ausgeschlachteten Wagen 38 und 65 (Unfallschaden) zum Abtransport bereit. Der nach Salzburg verliehene Soloobus 64 traf am Mittwoch, den 12.10.2005 wieder in Hilden an der Bahnverladerampe ein, von dort wurde er mittels LKW ins Depot geschleppt. Am folgenden Donnerstag war er wieder im Einsatz auf Obuslinie 683 zu finden. Nach einer Abstellzeit von Juni bis Oktober ist Obus 176 nach Problemen mit der Elektrik wieder in Betrieb. Obus 42 befindet sich derzeit wieder in Düsseldorf bei Firma Vossloh-Kiepe. Er gelangte im Juni 2005 für einige Wochen zum Einsatz, bei dem kleinere Probleme auftraten.

Am 29. und 30. Oktober fand das Brückenfest statt, bei dem der Obus 5 des Obus-Museum Solingen e.V. auf dem Abschnitt zwischen Ohligs und Graf-Wilhelm-Platz eingesetzt wurde. Näheres ist unter dem nachfolgenden Link zu finden: <http://www.muengstener-brueckenfest.de/>

NL – Arnheim (Besuch am 21. Oktober 2005) <http://www.connexion.nl>

In der Zeit vom 17. - 21. Oktober verkehrten die Obusse wegen der Schulferien nach Ferienplan. Dieser sieht auf allen Linien tagsüber (wie an Samstagen) einen 15-Minuten-Verkehr vor. Insgesamt kommen daher nur 24 Obusse zum Einsatz. Die Linie 5 nach De Laar West wird jedoch morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts auf einen 7½-Minuten-Verkehr verdichtet. Es gelangen jedoch nachmittags Dieselsebuse zum Einsatz, die über die Umgehungsstraße De Laar West umfahren. Zur Zeit sind starke Umbaumaßnahmen in Arnheim im Gange. Auf dem Abschnitt zwischen Wilhelmsplein und dem Kreisel vor der alten Rheinbrücke (John-Frost-Brug) wird nun die innenstadtnahe Fahrbahn, die bislang auch dem Verkehr stadtauswärts diente, als Busspur für beide Richtungen hergerichtet, so daß die Haltestellen auf dem Velperplein wieder zusammenliegen. Der Autoverkehr wird dann von der John-Frost-Brug dreispurig in Richtung Bahnhof entgegen des Uhrzeigersinns um die Innenstadt herumgeführt, stadtauswärts Richtung Nimwegen kann der Autoverkehr nur die neue Rheinbrücke (Nelson-Mandela-Brug) nutzen.

Am 14. November 2005 wird die neue Fahrleitung und die neue Verkehrsführung für Obusse freigegeben, am Wochenende davor ist daher ein ausschließlicher Dieselsebusverkehr zu erwarten. Die Bauarbeiten am Bahnhof für eine neue unterirdische Tiefgarage sind fertiggestellt. Jedoch wurde der Bau der letztendlichen Obus-Haltebuchten zurückgestellt. Der Platz wird noch für die Baustelleneinrichtung im Zuge des Abbruchs und Neubaus des Bahnhofsgebäudes genutzt. Der Abbruch ist für April zu erwarten. Erst nach der Gesamtfertigstellung in 2008/9 wird der endgültige Busbahnhof fertiggestellt, solange muß der Anfang 2003 in Betrieb genommene beengte Überlandbusbahnhof für die Obuslinien genutzt werden. Der 1999 gelieferte Berkhof-Obus 210 erhielt eine Anpassung an die Serie bei Traxis, anschließend ging Obus 211 in Arbeit, der in diesem Zuge eine Neuverkabelung erhielt. Er kehrte Ende September nach Arnheim zurück und steht wieder für den Linieneinsatz zur Verfügung. Ebenfalls einsatzfähig ist der 1993 erbaute DUO-Bus 0201. Obwohl er ausschließlich elektrisch fährt, besitzt er immer noch einen vollwertigen Dieselmotor.

Eine Behelfsbrücke für die Obuslinie 7 wurde im Zuge der Bauarbeiten an der Kreuzung mit der Stadtautobahn errichtet. Dort sind Unterführungen im Bau, die den Autoverkehr stadteinwärts beschleunigen sollen. Die Planung, eine Umleitung über ehemalige Obuslinie 5 (später Linie 2) einzurichten wurde somit aufgegeben. Im Zuge der ehemaligen Linie 5 (1987-1997) blieb die Fahrleitung hängen, teilweise wurde sie sogar im Zuge von Bauarbeiten erneuert.

B – Gent (17. Oktober 2005) <http://www.delijn.be/oostvlaanderen/>

Nach rund anderthalb Jahren verkehrt der Obus seit Samstag, 15. Oktober 2006 wieder in Gent. Die Bauarbeiten auf der Dampoortstraße, die seit dem 9. April 2004 die Einstellung des Obusbetriebs auf der einzigen Linie 3 nach sich zog, ist nun abgeschlossen. Nun verkehrt die Linie stadteinwärts etwa 1 km durch die erneuerte Dampoortstraße, stadtauswärts über die Parallelstraße Hagelandkaai. Für die 12 Kurse im 7½ Minuten Verkehr

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

wochentags stehen 18 Wagen zur Verfügung. Aufgrund der langen Abstellzeit sind einige Wagen zur Zeit in Reparatur, so daß auch Dieselbusse aushelfen müssen. Ein Ersatz der 16jährigen Fahrzeuge ist nun geplant, weitere Investitionen an den Fahrzeugen werden nicht mehr durchgeführt. Eine entsprechende Vorlage für eine Neubeschaffung von Obussen wird erarbeitet.

A - Salzburg (1. November 2005) <http://www.stadtbus.at>

Vier Gastbusse waren zur Feier des 65-jährigen Obusjubiläums in Salzburg, und zwar aus Eberswalde der Skoda 19 Tr, aus Solingen der MAN-Dreiachser Wagen 64, aus England der ÜHIII 1 (bis 1969 Solingen 1) und aus Ostrava der Solaris- Dreiachs-Obus 3603. Am Samstag, 2.10.2005 wurden die Obusse mit aktuellen Salzburger Obussen bei einem Straßenfest in Maxglan ausgestellt, am Sonntag, 3.10.2005 dienten sie als Zubringer zum gut besuchten Depofest. Am Freitag, 30. September 2005 über nahm der ÜHIII s den Dienst auf der Salzburger Museumslinie M, die in den Monaten August und September freitags nachmittags angeboten wurde. Die Gastbusse aus Solingen (Wagen 64) und Eberswalde nahmen an der Eröffnung der Verlängerung der Obuslinie 1 zum EM-Station in Klessheim teil, die feierlich mit einer Fahrzeugtaufe erfolgte. Der jüngste Obus 290 trägt nun den Namen "Klessheim" .

Die letzten vier bis Mitte Juli 2005 ausgelieferten VanHool-Gelenkbusse erhielten am 29. Juli 2005 mit den Kennzeichen S-164KW, S-163KW, S-165KW und S-162KW ihre Zulassung. Zeitgleich wurde der Soloobus 109 unter dem Kennzeichen S-161KW wieder angemeldet. Obus 109 wurde erstmals im Rahmen einer Sonderfahrt im Obusnetz am 30. September 2005 eingesetzt. Seit dem 3. Oktober 2005 dient er außerdem wie der andere historische Obus 178 als Verstärkungswagen im morgendlichen Schülerverkehr.

Fünf VanHool-Obusse befinden sich derzeit im Werk der Firma VanHool, um dort mit einem Hilfsantrieb nachgerüstet zu werden. Neben dem nach einem Brand schwer beschädigten Obus 261 befinden sich dort die Wagen 279-282. Sie werden im November zurückerwartet.

Zum Feiertag Allerheiligen wurden zur Verstärkung des Zubringerverkehrs zum Friedhof zusätzliche Linien eingesetzt:

5/1 Messezentrum - Hauptbahnhof - Zentrum - Kommunalfriedhof - Birkensiedlung (5 Kurse)

5/4 Chr. Doppler Klinik - Zentrum - Kommunalfriedhof (3 Kurse)

Außerdem wurde die Linie 5 bis Itzling Pflanzmann verlängert, welches einen zusätzlichen Kurs erforderte. Drei Verstärkungswagen standen noch für einen Rücktransport nach einer Feier zur Verfügung.

Zum Feiertag Allerheiligen wurde der Betrieb zum Kommunalfriedhof in Salzburg verstärkt, in den Vorjahren kamen überwiegend Dieselbusse zum Einsatz, in diesem Jahr wurde der Betrieb ausschließlich mit Obussen abgewickelt. Die o.g. Linienverläufe wurden an den eingesetzten Obussen in der Matrix-Anzeige abgebildet, während beim Allerheiligen-Verkehr im Jahre 1988 noch Steckschilder zur Information dienten, hier Obus 158 an der Haltestelle Mirabellplatz am 1.11.1988.



**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 6**

Mit Wirkung 1. November 2005 besitzt die StadtBus nur noch die Betriebszweige Stadtbahn und Obus, nachdem die Dieselbusse der neuen Gesellschaft Albus Salzburg übergeben wurden. Die Albus Salzburg wurde übrigens 1928 von der Salzburger Lokalbahn gegründet und gehörte zuletzt 100prozentig der Firmengruppe Dr. Richard. Zum 1. Oktober 2005 erhielten die 19 Gelenk- und 17 Solowagen die Nummern L 1670-1688 und 1571-1573, 1575-1588 entsprechend des Nummernschemas der Firmengruppe Dr. Richard, auch das Logo Stadtbus wurde an den Fahrzeugen entfernt.

Die Fahrleitung für die Erweiterung der Obuslinie 2 auf dem Streckenstück der Dieselbuslinie 27 nach Obergnigl ist im Bau, Anfang Oktober wurden die Masten im Zuge der Eichstraße und der Sterneckstraße aufgestellt, mittlerweile konnten die Querdrähte montiert werden. Die Weiche zur Minnesheimstraße und Obergnigl wurde Mitte Oktober eingebaut und in Betrieb genommen. Die Eröffnung der verlängerten Linie 2 ist für den 10. Dezember 2005 geplant.

A - Linz (11. Oktober 2005) <http://www.linzag.at>

Die vier Steyr-Obusse (240-243), seit 2003 abgestellt, wurden an die Firma Avvinks in Rostov/Don verkauft. Sie wurden am 7. Juli 2005 vom Betriebsgelände abgeholt. Weiterhin kommt es durch zahlreiche Großbaustellen immer wieder dazu, daß Obusse durch Dieselbusse ersetzt werden müssen. Derzeit kommen auf den Linien 41 und 43 keine Obusse zum Einsatz wegen einer Autobahnbaustelle im Zuge der Hanuschstraße, im Sommer bedingten Bauarbeiten auf der Kärntnerstraße im Zuge des Bahnhofsumbau einen Ersatzverkehr auf den Linien 45 und 46. Es besteht jedoch die Hoffnung, daß sich die Situation nun wieder entspannt und das häufige "Opfern" des umweltfreundlichen Betriebs zuende geht.

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

Zur Zeit verkehren die 17 vorhandenen Obusse je nach Verfügbarkeit auf der Linie O, auf der es spezielle Obuskurse gibt, die älteren Hochflurobusse rücken werktags zwischen 19-20 Uhr ein. Von dieser 1988 beschafften Serie stehen noch sieben Fahrzeuge in Dienst: 801, 802, 805, 807, 810, 814 und 815. Neben den 2003 ausgemusterten und 2004 verkauften acht Fahrzeugen wurde bislang lediglich Obus 816 im Frühjahr abgestellt und steht am Betriebshof. Die Abstellung der restlichen Hochflurobusse ist nach Auslieferung neuer Citaro-Dieselbusse zu erwarten. Nach einigen Wochen Abstellzeit ist Wagen 822 nach einer Teilerneuerung des Faltenbalges wieder im Einsatz. Ebenfalls kam Obus 825 nach teilweiser Neulackierung wieder in Betrieb. Die Niederflurfahrzeuge werden zur Zeit begutachtet, je nach Zustand der Fahrzeuge ist eine vorzeitige Abstellung zur Jahreswende 2006/07 möglich. Der Baubeginn der Stadtbahnlinie O wird Anfang 2008 beginnen, spätestens zu diesem Zeitpunkt wird der Obusbetrieb gänzlich eingestellt. Für Ende 2008 ist die Eröffnung der Tramlinie "O" vorgesehen. Im Stadtsenat wurde einen Antrag der SPÖ Innsbruck auf Erhalt der Obusse auf der Linie R und Neubeschaffung von zehn Gelenkobussen mit den Stimmen der anderen Parteien abgelehnt. Derzeit kann Linie R seit Februar nur von Dieselbussen befahren werden. Im Zuge der Linie R ist die Bienenstraße bedingt durch Straßenbauarbeiten unbenutzbar, in der Sterzingerstrasse ab Hauptbahnhof bis Heiliggeist-Strasse fehlen ein paar hundert Meter. Aus diesem Grund muß der Obus der Linie O vom Olympischen Dorf kommend mit Hilfsdiesel einrücken. Im Zuge der Neugestaltung wurde jedoch Mitte 2005 eine Abzweigung aus der Brunecker-Straße in Richtung Brixner-Straße (zurück zur Museumsstraße) eingerichtet, so daß die Obuslinie O hier bei Kurzführung in Richtung Olympisches Dorf wenden könnte. (I)

CH – Basel (12. Oktober 2005) <http://www.bvb-basel.ch>

Nachdem der Obusbetrieb auf der Linie 33 Ende letzten Jahres durch Änderung der Linienverlaufs aufgegeben wurde, verblieb die Linie 31 als einzige Obuslinie. Von den 12 Neoplan-Gelenkobussen ging der Wagen 923 am 19. Februar 2005 verhußt vom Depot zum Schrotthändler und die Wagen 928, 932 und 934 sind nicht betriebsfähig abgestellt. Somit verbleiben acht Trolleybusse für die fünf Kurse der Obuslinie. Die Konzession schreibt die Linie 31 bis 2010 als Trolleybuslinie fest. Zur Zeit werden Gutachten erstellt, die eine Entscheidung des Stadtrates zur Abschaffung des Obusbetriebs herbeiführen sollen. Die durch Unterschriftensammlung der Protrolleybus erwirkte Volksabstimmung für den Erhalt wird somit erst im Winter 2006/2007 stattfinden. Die Absicht, die Linien 31 und 33 zu verknüpfen, wird bis zum endgültigen Beschluß über das Schicksal des Obusbetriebs zurückgestellt.

CH – Genf (27. Oktober 2005) <http://www.tpg.ch>

Die Auslieferung der Hess/Vosslöh-Kiepe Gelenkbusse schreitet weiter voran. Bislang sind 34 der 38 Gelenkwagen (Wagen 731-764) ausgeliefert und stehen im Liniendienst. Der erste Doppelgelenkbus (Nr.781) wird

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 7**

wahrscheinlich Ende November nach Genf ausgeliefert. Am 26. Juni 2005 verkehrte die gesamte FBW-Serie 631-648 (ohne 643+644) letztmalig im Linienverkehr, fallweise kamen sie nochmals auf Linie 7 zum Einsatz. Die Wagen der Serie 651-674 sind noch bis auf die vier nach Lausanne abgegebenen Wagen (651, 652, 661 und 662) in Betrieb.

CH – La Chaux de Fonds (12. Oktober 2005) www.trn.ch

Bis Mitte Oktober sind vier Solaris-Obusse ausgeliefert worden, und zwar drei Trollino 12 (Wagen-Nr. 131 - 133) und ein Gelenkibus Trollino 18 (Wagen 141). Die vier Wagen verkehren derzeit regelmäßig, nachdem alle technischen Probleme praktisch gelöst wurden. Die letzten drei Soloobusse der Serie 100 (Wagen 104, 106, 108) gingen bis Sommer 2005 außer Dienst und wurden zur Verschrottung verkauft. Nachdem die Straßenbauarbeiten im Stadtgebiet beendet wurden, verkehren derzeit alle drei Obuslinien elektrisch. Vom 4. April bis Anfang Oktober bedienten Dieselbusse die Linienäste nach Aretes und Breguet. Die sechs Soloobusse (111-113, Bj. 1990 und 131-133) kommen auf den Linie 2 und 4 zum Einsatz, die sechs Gelenkbusse (121-125, Bj.1996 und 141) auf den Linien 1 und 4. Die drei Obuslinien verkehren mit jeweils 4 Kursen im 10-Minuten-Verkehr. Mitte Oktober wurde der zweite Trollino 18 ausgeliefert; er wird demnächst in Betrieb genommen.

CH – Lausanne (27. Oktober 2005) <http://www.t-l.ch/>

Weiterhin sind alle Neoplan-Trolleybusse abgestellt, nachdem zwei Wagen ausgebrannt sind. Die Untersuchung der Schadensursache und die vorsorgliche Änderung aller Wagen zieht sich noch hin. Neben zahlreichen Dieselbussen aus benachbarten Verkehrsbetrieben stehen mittlerweile neun Gastobusse im Dienst: Die Obusse 614, 615 und 637 (VanHool/Kiepe (Bj. 1995) aus Montreux (VCMV Nr. 7, 17 und 11, letzterer seit September) stehen im Einsatz auf der Linie 9, die Obusse 706, 707 (FBW / Hess / SAAS, Bj.1975 ehemals TPG Genève, Nr. 57,58 ex TL Lausanne Nr. 706+707) dienen als Fahrschulwagen und die Saurer/Hess/BBC (Bj.1982) aus Genf, Nr. 661, 662 (seit August), 652 (ab Oktober), 651 (Transport steht bevor) sind als Wagen Nr. 881-884 überwiegend auf der Linie 2 unterwegs. (I)

CH – Luzern (18. Oktober 2005) <http://www.vbl.ch/>

Am 18. Oktober 2005 stellte die VBL (Verkehrsbetriebe Luzern) die fünf neu beschafften Trolleybus-Anhänger vor. Damit stehen insgesamt 16 Anhänger zur Verfügung, die die Kapazität der 16jährigen Soloobusse erhöhen und somit auch einen niederflurigen Einstieg anbieten. Sechs Soloobusse (263-268) erhielten hierfür auch eine Anhängerkupplung, so daß nun 19 der 30 Soloobusse für den Anhängerbetrieb zur Verfügung stehen (Wg.260-268, 270-279). Die Linie 1, auf der bis zu 13 Kurse zum Einsatz kommen, werden ab Fahrplanwechsel ausschließlich mit Anhängerrügen bedient, weitere kommen wie bisher auf den Obuslinien 6 und 8 zum Einsatz. Im Frühjahr 2006 werden zwei weitere Swisstrolley Niederflur-Gelenkbusse in Betrieb genommen. (I)

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

In Winterthur wurden weitere Solaris-Gelenkbusse der neuen Serienfahrzeuge im September und Oktober 2005 ausgeliefert. Zwei Fahrzeuge waren per Tieflader am 13.10.2005 auf dem Weg nach Winterthur. Dort stehen nun die Obusse 172-173 im Liniendienst, Obus 174 wird zur Zeit hierfür vorbereitet. (I)

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

Das erste Fahrzeug der im Juli bei der Firma Hess bestellten 16 Gelenk- und 17 Doppelgelenkbusse wird voraussichtlich im August 2006 in Betrieb gesetzt. Der Wagen für den Probebetrieb im Januar 2006 ist ein Doppelgelenk-Trolleybus der Genfer Serie. Es ist vorgesehen, ihn direkt ab Werk nach Zürich zu bringen; nach Beendigung des Probebetriebes in Zürich wird er in Genf in den fahrplanmäßigen Einsatz gelangen. Für die bestellten dreiachsigen Gelenktrolleybusse sind die Betriebsnummern 144 bis 159 und die Doppel-Gelenk-Trolleybusse die Nummern 160 bis 176 vorgesehen, demnach in Anschluß an die 1994 gelieferten Trolleybusserie 101-143, während die 36 Wagen der 1988/89 gelieferten Serie 1-36 ersetzt werden.

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

Nachdem Anfang 2005 der Wagenpark auf 13 Obusse aufgestockt wurde, erfolgte eine Verdichtung des Fahrplans auf der rund 25 km langen Obuslinie M13. Es werden nun werktags 24 Fahrten, sonntags 8 Fahrten in beiden Richtungen angeboten. Die Linie verkehrt somit statt bisher alle 45 Minuten nun alle 25-40 Minuten. Alle Fahrten enden in Neapel am Piazza Garibaldi. Sechs Kurse sind für den neuen Fahrplan erforderlich. (I)

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 8**

CZ – Opava (Oktober 2005) <http://www.mdpo.cz/>

Am 22.-23. Oktober wurde das Jubiläum "100 Jahre elektrischer Nahverkehr" gefeiert. Die Straßenbahn verkehrte in Opava von 1905 bis 1956, ehe sie ab 1952 durch den Obus ersetzt wurde. An beiden Tagen erwartete man zum Jubiläum und zum "Tag der offenen Tür" im Depot folgende Museumsobusse aus Ostrava: Skoda 8Tr mit Anhänger D4, Skoda 9Tr, Dieselbus Skoda 706 RTO mit Anhänger Jelcz PO1E. Ende des Jahres und Anfang 2006 werden zwei neue Solaris-Soloobusse erwartet, damit erhöht sich deren Zahl auf sieben Wagen. Wegen Bauarbeiten besteht auf dem Linienast nach Jaktar Dieselbusersatz, die anderen Linien wurden entsprechend neu verknüpft.

CZ – Ostrava (Oktober 2005) <http://www.dpo.cz/>

Die drei Skoda 17Tr sind nach wie vor im Einsatz, obwohl bereits im Juni eine Abschiedsfahrt stattfand. Es ist jedoch anzunehmen, daß bei größeren Schäden die Fahrzeuge abgestellt werden. Als Neuzugang wird dieses Jahr ein Gelenkbus Solaris Trollino 18 in Dienst gestellt, dessen Elektrik von Firma Cegelec zur Zeit in eigener Werkstatt montiert wird.

CZ – Bratislava (Oktober 2005) <http://www.imhd.sk/ba/>

Nach einer Ausschreibung wurden im Juni fünf Škoda 25 Tr/IRISBUS mit „Citelis“-Front bestellt. (I)

CZ – Marianske Lazne/Marienbad (Oktober 2005)

Der zweite Irisbus/Karosa/Skoda 24Tr (Nr.52) wird bis Jahresende ausgeliefert, er führt zur Zeit Probefahrten in Pilsen durch. Für 2006 wurden fünf weitere Soloobusse bestellt, so daß damit der gesamte Wagenpark erneuert wird und alle sechs Kurse der drei Obuslinien elektrisch bedient werden können. (I)

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

Von den bestellten 27 Irisbus/Skoda 24Tr. sind nun sieben Wagen ausgeliefert, und zwar Wagen 496,497 im Dezember 2004, 498-501 im Juli, 502 und 503 im August 2005. Die Wagen 499-501 besitzen kein Dieselaggregat als Hilfsantrieb erhalten, die übrigen vier Wagen besitzen wie einige der Skoda 21Tr einen Hilfsantrieb. Dieser wird bei einer am 14. März 2005 eingeführten Verlängerung der Linie 13 zu einem Supermarkt in Cerne benötigt, wegen fehlender Oberleitung wird dieser rund 1 km lange Abschnitt mit Hilfsantrieb befahren. Jeder zweite Wagen im 10-Minuten-Verkehr (samstags/sonntags: 12 Minuten-Verkehr) und jeder dritte Wagen im 6-7-7-Minuten verkehrt zwischen 8:00 Uhr und 21:00 Uhr dorthin. Für die neuen Wagen gingen die 18jährigen Skoda 14Tr 418 im Oktober 2004, 401, 402 und 413 im November 2004 und 406, 415 und 416 am 28. April 2005 außer Dienst und wurden teilweise nach Rußland verkauft. (I)

HU – Szeged (Oktober 2005) <http://www.szkt.hu/>

Ein Skoda 15TR-Gelenkbus aus Budweis (Wagen 07) traf Anfang September in Szeged ein, er soll als Wagen T-618 in Betrieb gehen. Seit einiger Zeit ist ein zweiter Skoda 21Tr zum Wagenpark hinzugekommen. Er erhielt die Nummer T-810. Der Wagen war ein Prototyp mit GTO-AC Antrieb der Firma Skoda. Er erhielt in Szeged einen Drehstrom-Motor mit Cegelec-Elektrik. Die ersten Probefahrten wurden am 28. Oktober durchgeführt. Während er langen Umbauzeit wurde die Front als Ersatz für den ersten Skoda 21 Tr T-800 genutzt, der einen Unfall Anfang des Jahres hatte. Neben Obus und Straßenbahn besitzt der Betrieb fünf Citaros-Solodieselbusse, einen Volvo Dieselbus und einen Ikarus Gelenkautobus. Der Volvo-Solowagen sollte zum Obus T-851 umgebaut werden; nun beabsichtigt man, stattdessen zwei Citaro-Dieselbusse zu Obusse umzubauen. Die Dieselbusse dienen als Ersatzwagen an dem Endstationen. In letzter Zeit werden hierfür Autobusse genutzt, da sie einfacher bei Störungen im Straßenbahn- oder Obusbetrieb eingesetzt werden können.

**Weiteres von der Firma Vossloh-Kiepe GmbH (3. November 2005).
mit einem Dank an Michael Mixa, Leitung Marketing**

Der Solinger Obus 42 erhält bei der Firma Vossloh-Kiepe momentan einen Bremsenergiespeicher mit Doppelschichtkondensatoren. Das Fahrzeug soll noch dieses Jahr zurück nach Solingen, wo vorerst nur Testfahrten ohne Fahrgäste gemacht werden, um geeignete Regelstrategien zu finden und eine Aussage zum Nutzen des Speichers machen zu können.