



Zur Eröffnung des neuen Ostasts der Obuslinie 2 beförderte der historische Obus 109 neben dem VanHool-Gelenkibus 290 die Festgäste. Auf dem Weg zur Endstation Obernigl, an der die Feierlichkeiten zur Einweihung am 10. Dezember 2005 stattfanden, passiert er die Brücke über die Eisenbahnstrecke nach Bischofshofen auf der Eichstraße.

Diese Berichte "Neues vom Obus" erscheinen in der Regel alle drei Monate und stellen eine kurze Zusammenfassung des Geschehens zum Thema Obus dar. Die Berichterstattung konzentriert sich weiterhin auf die Betriebe im deutschsprachigen Raum und den Nachbarländern. Eine enge Zusammenarbeit gibt es mit der Organisation TROLLEYMOTION, auf deren Homepage www.trolleyemotion.com weitere Informationen und eine Übersicht über alle Trolleybusbetriebe der Welt (derzeit noch im Aufbau) zu finden sind.

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 Brückenbauarbeiten behindern weiterhin den Obusverkehr, an drei Tagen im Dezember 2005 erfolgte eine Vollsperrung der Brücke	Seite 2
<i>Eberswalde: Bridge repairs continues to hinder regular trolleybus services. For three days during December 2005 the bridge was totally closed down.</i>	<i>page 2</i>
Esslingen: Fünf DUO-Busse verblieben nach den letzten Ausmusterungen	Seite 2
<i>Esslingen: Five Duo Buses still remained in service after the latest withdrawal.</i>	<i>page 2</i>

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

Solingen: Obus 42 nun als Testwagen für einen Supercap - Energiespeicher, eine neue Wendeschleife in Burg ist weiterhin in Diskussion.	Seite 3
<i>Solingen: Trolleybus 42 is currently being used as a test vehicle for a Supercap (energie- storage system). Alternatives to the well known Trolleybus Turntable in Solingen-Burg are under consideration</i>	page 3
Arnheim: Seit dem 14.11.2005 gibt es eine neue Streckenführung in der Innenstadt, die Gemeinde Arnheim übernimmt das Netz in Vorbereitung auf neue Ausschreibung der Verkehrsleistung der Obuslinien.	Seite 6
<i>Arnheim: A new routeing through the city has been in operation since 14.11.05. The City Administration of Arnheim has taken over the entire infrastructure of the trolleybus system in preparation for a new advertising for tenders for the operating of the Trolleybus services.</i>	page 6
Salzburg: Verlängerung der Linie 2 nach Obergnigl am 10. Dezember feierlich eröffnet, Probetrieb mit Anhängerzug erwartet.	Seite 6
<i>Salzburg: On December 10th. the extension to Trolleybus Route 2 was solemnly opened. Trials with a new trolleybus trailer are expected for the near future.</i>	page 6
Genf: Nach Auslieferung aller 38 Gelenkwagen folgte im Dezember 2005 der erste Doppelgelenkwagen	Seite 7
<i>Geneva: After the completion of delivery of all 38 articulated Trolleybuses in December 2005, the first double-articulated Trolleybus was delivered.</i>	page 7
Winterthur und La Chaux de Fonds: Neue Solaris T 12 und T 18 ausgeliefert und in Betrieb.	Seite 7
<i>Winterthur + La Chaux de Fonds: New Solaris T12 and T18 have been delivered and are now in service.</i>	page 7
Zürich: Ein Doppelgelenkibus aus der Serie für Genf führt einen Probetrieb auf der Linie 31 für sechs Wochen durch.	Seite 8
<i>Zürich: : A new double-articulated trolleybus, borrowed from the Geneva production series, is undergoing a 6 weekly trial on route 31.</i>	page 8
St. Gallen: Erster Umbau-Doppelgelenkbus vor Weihnachten 2005 ausgeliefert.	Seite 8
<i>St. Gallen: The first reconstructed double-articulated trolleybus was delivered shortly before Christmas.</i>	page 8
Zlin: Sechs weitere Soloobusse Skoda 24 Tr geliefert	Seite 11
<i>Zlin: A further 6 Skoda 24 Tr, Two-axle Trolleybuses, were delivered.</i>	page 11
Banska Bystrica: Trolleybusbetrieb am 31.12.05 eingestellt durch Betreiberwechsel. Nach einer Ausschreibung im Herbst gab ein Busbetrieb ein günstigeres Angebot für die Bedienung aller Linien ab.	Seite 10
<i>Banska Bystrica: On December 31st. 2005 the Trolleybus Service was abandoned as a result of a change of operator. This change was the result of a cheaper offer for operating the public transport after Tenders had been invited.</i>	page 10
Gdingen: Mit Hilfe von EU-Mitteln erfolgte eine Erweiterung des Obusnetzes	Seite 12
<i>Gdynia: EEC funding has enabled this system to be extended.</i>	page 12

D - Eberswalde (24. Januar 2006) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Anlässlich des 65-jährigen Jubiläums des Obusbetriebs in Eberswalde führte der Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V., Arbeitsgruppe Obus am 12. November 2005 Sonderfahrten mit historischen Obussen und Bussen durch. Die Gäste konnten etwa Fahrten mit den Obussen Skoda 9 Tr Nr.19, Skoda 14 Tr Nr. 3 und dem ehemaligen Berliner Obus 488 sowie mit Dieselnissen Ikarus 260.02 (ehemals BVG Nr. 5027) und Skoda 706 RTO - einem neu restaurierten Oldtimer der BBG - wählen, die etwa halbstündlich angeboten wurden. Auf dem Betriebshof Nordend fand ein Souvenirverkauf sowie eine Fahrzeugausstellung statt, bei der die übrigen in Aufarbeitung befindlichen Obusse Berlin 1224, Baujahr 1947 und der Kriegseinheitsobus, ehemals Wilhelmshaven 76 zu besichtigen waren. Ein "Tag der offenen Tür" in Eberswalde wird voraussichtlich am 02. September 2006 stattfinden.

Die Brücke über die Eisenbahn im Zuge der beiden Obuslinien war von Mittwoch, 14. Dezember 2005 16:00 Uhr für den gesamten Verkehr bis 16. Dezember 2005 12:00 Uhr gesperrt. Der Grund war die Montage von 30 Meter langen Stahlträgern für die zweite Brückenhälfte, für die auch eine Demontage der Obusfahrleitung erfolgte. Lediglich Fußgänger konnten die Bücke überqueren. Die Obuslinien verkehrten auf den beiden Teilstrecken und wendeten mit Hilfsmotor. Auf den Abschnitten nach Nordend und Ostend wurde mit Hilfsmotor durch die Seitenstraßen gewendet, aufgrund der abgeschalteten Fahrleitung mußten die Obusse auch den etwa 2,5 km langen Streckenabschnitt bis zum Karl-Marx-Platz mit Hilfsmotor bewältigen. Die Obusse des Abschnitts nach Finow wendeten am Busbahnhof und mußten lediglich etwa 500 m mit dem Notfahrregulatoren fahren. Dafür mußten sie eine größere Fahrt per Hilfsantrieb vom Depot zum Einsatzort bewältigen. Dabei wurde entweder der Bahnübergang am Zoo oder über Britz gefahren, hierdurch dauerte das Einrücken bis zum Betriebshof Nordend bis zu 25 Minuten. Die Obuslinien verkehrten auf den beiden Abschnitten zwischen 04:00 und 20:00 Uhr durchgehend nur im 15-Minuten-Takt.

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

Die endgültige Fertigstellung der Brücke wird im Sommer 2006 erwartet, dann kann der Gesamtverkehr wieder zweispurig über die Brücke geführt werden. Für die entsprechende Änderung der Fahrleitung laufen derzeit die Vorplanungen.

Das Umweltministerium des Landes Brandenburg stellte Fördermittel in Aussicht, sofern sich ein brandenburgisches mittelständiges Unternehmen findet, das die Erprobung eines Schwungradspeichers in einem Obus durchführt und die Restfinanzierung übernimmt. Mit dem Probebetrieb soll ein Anschluß nach Südent erreicht werden, ohne hierhin Fahrleitung zu verlegen. Ein Schwungradspeicher wurde bereits erfolgreich bei der Herstellerfirma in Holland erfolgreich erprobt, siehe unter <http://www.ccm.nl/> .

D - Esslingen (Januar 2006) <http://www.sve-es.de>

Nach Inbetriebnahme der neuen Citaro-Dieselgelenkwagen 112 und 113 wurden die DUO-Busse 322 und 323 im November 2005 abgemeldet und über einen Händler verkauft. Neben den neuen 2002 beschafften Gelenkobussen verbleiben nun noch fünf DUO-Busse 324-328 (Zulassung 1991, 1993 und 1994) im Wagenpark, eine Ausmusterung ist nach und nach bis 2008 vorgesehen. Neben Schülerverkehr kommen sie auch elektrisch als Reservefahrzeuge auf den Obuslinien 101 und 118 zum Einsatz.

D - Solingen (31. Januar 2006) <http://www.sobus.de/>

Vom 24. Oktober bis 29. Dezember 2005 war die Brücke Bismarckstraße stadteinwärts gesperrt. An der Brücke wurden Anbauten für den Bahn-Haltepunkt Solingen-Mitte hergestellt. Die Obusse der Linie 681 aus Hästen fuhren mit Hilfsantrieb über die Rathausstraße. Mitarbeiter der Wuppertaler VSG Verkehrsservice-Gesellschaft mbH führten das Abziehen der Stangen am Bülowplatz und das Anlegen an der Haltestelle Werwolf durch. Abends und am Wochenende übernahmen Dieselbusse den Verkehr auf der gesamten Linie 681/2.

Am 6. Dezember 2005 erfolgte an der Rampe in Hilden die Verladung weiterer ehemaliger Solinger Soloobusse, die schon seit 2001 bzw. 2003 abgestellt waren. Es handelt sich um die Wagen 38, 43, 56, 47, 23, 28, 34 und 65 (in der Reihenfolge der Verladung). Die ersten beiden Wagen waren bereits am Vortag nach Hilden geschleppt worden, die Verladung war bis 15:00 Uhr beendet. Um 15:15 Uhr setzte sich der Güterzug Richtung Düsseldorf-Derendorf in Bewegung. Diese Obusse gingen wie die bereits zwischen 1997 und 2004 abgegebenen Wagen (23 Solo- und 20 Gelenkobusse) nach Sarajewo. Der Verkauf erfolgte bereits 2001 über einen Zwischenhändler. Nach der langen Abstellzeit der Fahrzeuge wurde diesmal nur der Hilfsmotor zum Rangieren der Fahrzeuge auf den Tieflader instandgesetzt. Die Ausnahme bildet Obus 65, der nach seinem Unfall am 9.12.03 als Ersatzteilspender diente und mit dem LKW auf den Tieflader geschoben werden mußte. So sind an diesem Wagen auch die Türen durch Spanplatten geschlossen. Neben 14 Soloobussen verblieb nur Wagen 35 als Ersatzwagen in Solingen. Dieser wurde ab Ende Januar für den Liniendienst wieder hergerichtet, da der Wagen 42 für Versuchszwecke der Firma Kiepe längere Zeit ausfällt.

Der von der Firma Kiepe durchgeführte Testeinsatz von Retrievern im Obus 270 war erfolgreich. Er wurde Ende 2005 beendet und der Obus 270 wieder in den Ursprungszustand versetzt.

Während der Wintermonate traten an den Berkhof-Obussen Probleme mit eingefrorenen Luftkompressoren auf. In den Luftkreislauf trat Wasser ein, die betroffenen Gelenkobusse konnten nicht eingesetzt werden. Bis zu zehn Fahrzeuge waren während der Schulferien abgestellt. In Anbetracht des Schulbeginns am 7. Januar wurden von den Wuppertaler Stadtwerken die im Sommer dort ausgemusterten Ikarus-Dieselgelenkbusse 9563, 9564, 9566, 9567, 9572 und 9574 zur Verfügung gestellt und nach Solingen überführt. Die Probleme mit den Berkhof-Obussen wurden jedoch rechtzeitig bewältigt, so daß ein Einsatz als Doppelwagen im Schülerverkehr nicht erfolgen mußte. Nachdem die Wagen einige Wochen auf dem Betriebshof in Solingen standen, gingen sie Ende Januar zurück nach Wuppertal.

Am Dienstag, 17. Januar 2006 wurde der Solinger Dreiachs-Soloobus 42 mit neuer Technik der Firma Kiepe seitens der SWS vorgestellt. Er erhielt bei der Firma Vossloh-Kiepe neue Bauteile und wird nun im Solinger Netz erprobt. Ende Dezember wurde er vom Werk in Düsseldorf nach Solingen überführt. Der 1986 erbaute Obus 42 ist seit Juli 1988 Versuchsträger für Drehstromantrieb der Firma Kiepe, heute Vossloh Kiepe. Bereits im vergangenen Jahr erhielt er neue Einbauten, daher stand er 2005 nur wenige Tage wieder im Linieneinsatz. Nun erhielt er einen Energiespeicher, der den halben Innenraum des Fahrzeugs ausfüllt. Es handelt sich um einen Supercap, bestehend aus 288 in Reihe geschalteten Kondensatoren, der eine Kapazität von 0,5 KW/h bei 500 Ampere und 600 Volt besitzt. Dieser neue Energiespeicher kann innerhalb Sekunden durch die beim Bremsen gewonnene Energie aufladen werden, die dann beim nächsten Anfahren wieder für den Beschleunigungsvorgang abgeben werden kann. Man erwartet hierdurch eine Energieeinsparung von 10-15% . Bisherige Batterien konnten nur geringe Ströme aufnehmen, daher war eine lange Aufladung erforderlich.

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

Eine Erprobung ist ab Ende Januar vorgesehen, erst auf dem Depotgelände, dann auch auf dem Solinger Netz im Dauertest, hierbei wird ein Einsatz wie im Linienverkehr simuliert. Da die Technik bei dem Probewagen einen Großteil des Inneren in Anspruch nimmt, kann der Wagen nicht im Linienverkehr mit Personenbeförderung eingesetzt werden. Äußerlich fällt der Wagen durch die großen Rohre, die zur Kühlung des Systems an der Heckscheibe herausgeführt wurden, auf. Eine Testreihe soll auch die Speichermöglichkeit als Hilfsantrieb erforschen. Dabei wird der Supercap aufgeladen und auf dem Depotgelände getestet, wie lange das Fahrzeug ohne Fahrleitung fahren kann. Es wird erwartet, daß Längen von bis zu 400 m bereits überbrückt werden können. Die Energiespeicherung funktioniert jedoch nicht zeitlich unbegrenzt. Bedingt durch Selbstentladung der Kondensatoren und Symmetriewiderstände geht der Hersteller des Supercaps, eine Schweizer Firma des amerikanischen Konzerns Maxwell, von einer Speicherzeit von höchstens zwei Tagen aus. Für den Linienbetrieb reicht dieses vollkommen aus, jedoch der Hilfsantrieb muß auch nach längerer Abstellzeit funktionieren können. Die Erprobung der Technik erfolgt auch in Anbetracht der voraussichtlichen Neubeschaffung von 15 Gelenkwagen die Linie 683. Der Einbau eines Speichers wird in der Ausschreibung als Option vorgesehen. Der Hilfsmotor soll jedenfalls mit einem Dieselmotor erfolgen. Dabei soll jedoch auf einen serienmäßigen PKW-Motor übergegangen werden, um den Schadstoffausstoß in Anbetracht der geplanten regelmäßigen Nutzung entsprechend den Normen erfüllen zu können. Bei den derzeit verwendeten Industriemotoren liegen die Werte erheblich über den gesetzlichen Grenzwerten, hier ist eine Nutzung jedoch nur für Notfälle vorgesehen.

Der neue Haltepunkt "Grünwald" im Zuge der Strecke Ohligs - Remscheid (RB47) wird ab dem 6. Mai 2006 in Betrieb gehen und somit eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Obuslinie 682 schaffen. Die 150 Meter weiter östlich liegende Station "Solingen Hauptbahnhof" wird dadurch ersetzt. Die Fertigstellung des zweiten Haltepunkts "Solingen Mitte" mit direkten Umsteigemöglichkeiten zu den Obuslinien 681 nach Hästen und 683 nach Burg ist für den 10. Dezember 2006 ist geplant.

Ende Mai 2006 wird es einen neuen SWS- Fahrplan mit neuen Haltestellen bzw. Umbenennungen bestehender Haltestellen geben, und zwar auf der Linie 682 „Technologiezentrum“, „Birker Straße“, "Höhscheid-Brockenberg“, „Grünwald“, und auf der Linie: 681 "Agentur für Arbeit". Sofern es Fahrplanänderungen der DB auf der RB 47 gibt, werden auch die Fahrzeiten auf der Linie 682 entsprechend geändert.

Für den Einbau einer Videoüberwachung in den Bussen wurden Fördergelder bewilligt. Eine Ausschreibung hat bereits stattgefunden und bis Mai dieses Jahres sollen die sieben Gelenkdieselbusse und je ein VanHool- und ein Berkhof-Gelenkibus mit Videokameras ausgerüstet werden. Der Einbau in die beiden Gelenkbusse ist als Versuch zu sehen, es muß ausgetestet werden, wie sich die Elektronik verhält.

Abschließend an dieser Stelle einen herzlichen Dank an Herrn Friedhelm Schleifenbaum, seit 2000 Leiter Unternehmenskommunikation und Pressesprecher der SWS Verkehrsbetrieb, der Ende März 2006 in Ruhestand gehen wird!

Beratung zur Zukunft der Obuslinie 683 in den Bezirksvertretungen aus der Internet-Seite der Stadt Solingen <http://www2.solingen.de/> (Beschlussvorlagen) sowie ergänzenden Informationen von Frau Zauke, Stadtplanungsamt

Die Beschlussvorlage des Stadtplanungsamt der Stadt Solingen zum Bau einer Wendeschleife an der Eschbachstraße in Burg ging zur Beratung in die Bezirksvertretungen. Ziel ist der Ersatz der letzten Soloobusse durch Gelenkwagen. Der Vorlage stimmte die Bezirksvertretung Gräfrath am 18.10.2005 einstimmig zu, die Bezirksvertretung Mitte nahm sie am 03.11.2005 zur Kenntnis. Die Bezirksvertretung Burg/Höhscheid erbat ergänzende Informationen und um Prüfung einiger Alternativen. So soll untersucht werden, ob ein Ausbau der Kurve Hasencleverstraße mit Installation einer Ampel und Erweiterung der Wendeschleife an der Hasencleverstraße oder ein Ausbau des Parkplatzes an der ehemaligen Kugellagerfabrik Schulte nicht günstiger kommt. Zudem regte man an, ob der Bau der Wendeschleife Eschbachstraße am Nachtclub „Beverly“ unter Erhalt von 40 Stellplätzen möglich ist. Außerdem wünschte die Bezirksvertretung weitere Auskünfte, ob der Einsatz von Solo-Obussen nur zwischen Krahenhöhe und Unterburg nicht kostengünstiger sei und eine Verlängerung der Linie 683 nach Oberburg möglich ist.

Mit einer Probefahrt am 3.1.2006 mit dem Berkhof - Gelenkibus 172 wurde untermauert, daß zwar ab Burg Rathaus/Seilbahn mit einem großen Bogen nach rechts ein Abbiegen in die Hasencleverstraße möglich ist, jedoch ein Wenden in der derzeitigen Endschleife Burg-Aue ein großes Fahrgeschick erfordert. Der Wendeplatz müßte für drei Linienbusse - neben der Linie 683 wenden dann weiterhin die Remscheider Buslinie 653 und der RVK-Linie 266 hier - mit unabhängig voneinander anfahrbaren Bushalteplätzen umgebaut werden, da die Busse nicht in derselben Reihenfolge ankommen, in der sie wieder abfahren. Nach dem derzeitigen Fahrplan fahren mit den Linien 266, 653 und 689 werktätlich 34 Busse ab Wendeschleife Burg Aue. Zudem haben bereits bei der oben erwähnten Probefahrt der SWS die Anlieger deutlich gemacht, daß sie mit einer Führung der Linie 683 zum

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

Seite 5

Wendeplatz Hasencleverstraße nicht einverstanden sind. Die Kreuzung an der Seilbahn müßte mit einer Ampel gesichtet werden, um eine Nutzung der Gegenfahrbahn gefahrlos zu ermöglichen, zudem ist eine Anpassung der Fahrspur erforderlich. Auch die Variante mit der Wendeschleife an der ehemaligen Kugellagerfabrik wird als zu kostenaufwändig dargestellt. Ein Gefälleausgleich wäre erforderlich, zudem würde die Anlage zu Lasten von Stellplätzen gehen, die aber für die bereits genehmigte gastronomische Freizeitanlage erforderlich sind. Für die neue Vorlage für den Bezirksvertretung wurde die Planung für die Wendeschleife am Beverly überarbeitet und nun insgesamt 33 Stellplätze für PKWs vorgesehen.

*Obus 172 am
3.01.2006 beim
Abbiegen in die
Hasencleverstraße
unweit der Haltestelle
Burg, Seilbahn. Für das
Abbiegen in die stark
abschüssige Straße
muß die
Gegenfahrbahn in
Anspruch genommen
werden, zumal eine
Kurve von über 120° zu
bewältigen ist.
Foto: Guido Esser*



Außerdem erfolgte eine Stellungnahme bezüglich der einzelnen Varianten des betrieblichen Ablaufs, die gemeinsam mit den SWS Verkehrsbetrieb, erfaßt wurden. Bei einer Trennung der Linie 683 wurden die Nachteile für die Fahrgäste hervorgehoben. Bei dieser Betriebsvariante kämen zwischen Wuppertal und Krahenhöhe Gelenkbusse zum Einsatz und zwischen Krahenhöhe und Burg Solo-Obusse. Es müßten 10 Gelenkbusse und 5 Solo-Obusse angeschafft werden, gegenüber 15 Gelenkbussen wie ursprünglich vorgesehen. Außerdem ist eine bauliche Erweiterung der Wendeschleife Krahenhöhe erforderlich, um die unterschiedlichen Abfahrtszeiten der Gelenk- und Solobusse ermöglichen zu können. Bei einer Trennung am Graf-Wilhelm-Platz wird die Bewältigung des hohen Fahrgastaufkommen zwischen Graf-Wilhelm-Platz und Krahenhöhe für Soloobusse nicht möglich sein. In diesem Zusammenhang wurde nochmals dargelegt, daß neue Soloobusse wegen der Unterbringung eines Zweitfahr aggregates für die beabsichtigte Verlängerung der Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel und der gesetzlich geforderten behindertengerechten Ausführung mit zahlreichen Sitzen mit Überbreite und verschiedenen Greifeinrichtungen in einem neuen Solo-Obus lediglich 23 Sitz- und 57 Stehplätze zur Verfügung ständen, gegenüber 43 Sitz- und 69 Stehplätze bei den derzeitigen Fahrzeugen. Da sowohl im Schülerverkehr als auch im Ausflugsverkehr am Wochenende bei schönem Wetter ist an vielen Tagen im Jahr auf der gesamten Strecke der Linie 683 die Kapazitätsgrenze der derzeitigen Solo-Obussen erreicht ist, ist ein Einsatz von Fahrzeugen mit einem geringeren Fassungsvermögen keinesfalls zu vertreten. Eine Verlängerung der Linie 683 nach Oberburg ist nur mit Dieselbussen und nach Anlegen der fehlenden Wendeschleife möglich. Es ist davon auszugehen, daß mit dem vorgesehenen Hilfsmotor die Steilstrecke nach Oberburg nicht in angemessener Geschwindigkeit befahren werden kann. Die Errichtung einer Fahrleitung ist aufgrund der hohen Kosten nicht in Betracht zu ziehen. Zudem wird empfohlen weiterhin Obusse bis Unterburg einzusetzen, da im Zuge der Sanierung der Hangbrücke der Bürger Landstraße die Solinger Stadtwerke mit Versetzen der Obus-Masten und Neuverlegung der Fahrleitung investiert haben.

Die Bezirksvertretung Burg/Höhscheid stimmte am 26. Januar 2006 für die Variante Hasencleverstraße und empfahl dem Ausschuß für Stadtplanung, Verkehr und Umwelt für deren Sitzung am 6. Februar 2006 den entsprechenden Beschluß zu fällen. Dieser stimmte jedoch diesem beschluß nicht zu und gab die Vorlage zurück zur weiteren Beratung.

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

Erst bei einem endgültigen Beschluß wäre eine Voraussetzung für die Beschaffung von 15 Gelenkobussen gegeben. Der Zeitbedarf bis zur Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge wurde mit 28 bis 35 Monaten beziffert. Davon werden rund vier Monate für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und sechs Monate für die Durchführung einer EU-weiten Ausschreibung und Auftragsvergabe vorgesehen, so daß mit einem Auftrag erst Ende 2006 zu rechnen ist. Nach der Fertigung von zwei Vorläuferfahrzeugen und Serienfertigung der restlichen Fahrzeuge vergehen dann noch zwei Jahre, so daß erst Ende 2008 mit der Verlängerung in Burg zu rechnen ist. Zu diesem Zeitpunkt könnte dann erst auch die Obuslinie 683 zum Bahnhof Vohwinkel verlängert werden. Da die Mehrleistung für diese Maßnahme aufgrund der Haushaltsvorgaben nur kostenneutral erbracht werden kann, ist ein Beschluß der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) Voraussetzung. Hierin wird geregelt, welche Fahrleistung im Gegenzug gestrichen werden. Die Fortführung der Beratung zum NVP wird voraussichtlich im Frühjahr 2006 erfolgen, nachdem die im vergangenen Jahr vorgebrachten Änderungswünsche eingearbeitet wurden.

NL – Arnheim (Besuch am 13. Januar 2006) <http://www.connexion.nl>

Am 14. November 2005 wurde feierlich die neue Verkehrsführung auf dem Abschnitt zwischen Wilhelmsplein und dem Airborneplein vor der John-Frost-Brug für die Obusse eröffnet. Für alle Buslinien ist nun die frühere zweispurige Straße Jansbinnensingel, die nahe zur Innenstadt liegt, für beide Richtungen eingerichtet worden. Auch die Fahrleitung ist entsprechend geändert und vereinfacht worden. Die Weichen für den Abzweig der Obuslinien 3 und 7 nach Velp und Geitenkamp befinden sich vor der Haltestelle Velperplein. Sie fahren somit gesonderte Busspuren und Haltestellen an, vier Haltestellen sind dort angelegt. Die alten Fahrleitungen einschließlich Masten wurden bis Anfang Dezember demontiert. Auch die Zufahrt vom Depot nach Velp, die über eine separate Anliegerstraße führte, ist entfernt worden.

Obwohl für 2007 die Verlängerung der Linie 5 zum Neubaugebiet De Schuytgraaf für 1,25 Mill. Euro von der Gemeinde Arnheim beschlossen wurde, flammte die Diskussion über den Fortbestand des Obusbetriebs wieder auf. Der Fraktionsvorsitzende einer Partei im Arnheimer Gemeinderat nannte in einem Zeitungsartikel den Obus eine überalterte Technik und meinte, daß der Betrieb bis spätestens 2015 durch den Wasserstoffbus ersetzt sei. Für die Fahrleitungsrückbau, der mit 5,2 Millionen kalkuliert ist, sollte ein Rückbaufond eingerichtet werden. Diese Äußerung stieß auf heftige Kritik anderer Gemeinderatsmitglieder und der Leser. Zwar beabsichtigte man, in die Wasserstofftechnik zu investieren und in Arnheim die Dieselbusse zu ersetzen. Aber die Technik, die noch in Erprobung ist und ein vielfaches an Betriebskosten gegenüber dem Obus nach sich zieht, sei noch nicht so weit. Zudem sei es unsinnig, daß die Energie bei den Wasserstoffbussen zuerst mittels elektrischer Energie in Wasserstoff umgewandelt wird um dann anschließend im Fahrzeug zu elektrischer Energie wieder umzuwandeln. Durch die ohnehin vorhandene Fahrleitung könnte dieses energiesparender und umweltfreundlicher erfolgen. Für die Bedienung der Obuslinien ab dem 1.1.2007 erfolgt eine neue Ausschreibung. Da das Netz teilweise noch dem derzeitigen Betreiber Connexion gehört, wurden die Besitzverhältnisse geändert. Alleiniger Eigentümer des Obusnetzes wird die Gemeinde Arnheim, die es für 1 Millionen Euro von Connexion und den Gemeinden Rheden (Oosterbeek) und Renkum (Velp) ankauft. Die 31 Gelenkbusse müssen für einen Betrag von 9 Mio. Euro vom neuen Betreiber übernommen werden. Für die 11 Soloobusse müssen 11 neue Standardtrolleybusse beschafft werden. Für die Nutzung des Leitungsnetz muß neuer Betreiber 150.000 Euro jährlich bezahlen. So kann für alle Bewerber ein gleicher Ausgangspunkt geschaffen werden. Eine Regelung muß noch für das Depot getroffen werden, welches sich im Besitz von Connexion befindet.

A - Salzburg (27. Januar 2006) <http://www.stadtbus.at>

Am 10. Dezember 2005 konnte in Salzburg erneut die Erweiterung des Obusnetzes feierlich begangen werden. Die Linie 2, die bisher von Walsersfeld, Flughafen kommend am Hauptbahnhof endete, erfuhr eine Verlängerung bis Obergnigl. Die Endhaltestelle der Linie 2 liegt nun dort vor dem Gasthaus Kendl, wo bis Dezember 1985 jeder zweite Obus der Linie 4 endete. Die Linienführung bis dorthin entspricht jedoch der bisherigen Buslinie 27, es wurden seit Oktober 2005 rund 4,4 km neue doppelspurige Fahrleitung verlegt.

Für die Eröffnung der Obuslinie 2 wirbt der VanHool-Obus 285 seit Ende November 2005, ihm wurde daher die Ehre zuteil, als Eröffnungsbobus zu dienen. Außerdem brachte der historische Obus 109 die Festgäste vom Schloß Mirabell nach Obergnigl, wo um 10:30 Uhr die Eröffnungsfeier mit der Segnung stattfand. Der Vorstandsvorsitzende der Salzburg AG, Dr. Arno Gasteiner wies darauf hin, daß 2,7 Mio. Euro in die neue Struktur investiert wurden, und diese Investition der Umwelt zugute kommt. Auch im Zuge der kirchlichen Segnung der neuen Linie wies Pfarrer Mag. Schwarzenauer darauf hin, daß "Wenn Menschen etwas für die Umwelt tun, sagt Gott: ja" und bat um Schutz für die neuen Linie. Als Höhepunkt der Veranstaltung präsentierte die Musikkapelle der Salzburg AG die Uraufführung des Salzburger Obusmarsch,. Der Komponist übergab in diesem Zuge feierlich die Noten an Herrn

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

Direktor Mackinger. Anschließend unternahmen die Gäste eine Sonderfahrt zum Mirabellplatz und zurück nach Obergnigl. Nachmittags gab es noch eine Sonderfahrt mit dem Obus 220, ehemals Kapfenberg 25, der nur wenige Tage vorher seine Zulassung erhielt, auf der neuen Strecke. Der fahrplanmäßige Betrieb wurde am Sonntag, 11. Dezember 2005 aufgenommen. Auf den neuen rund 5½ km langen Abschnitt fahren nun die Obusse der Linie 2 im 10-Minuten-Verkehr durch, es kommen hier bis zu 11 Obusse zum Einsatz.

Im Laufe des Jahres 2006 werden im Zuge der neuen Strecke noch weitere Umleitungsstrecken und Ausweichmöglichkeiten geschaffen. Kernstück ist die Kreuzung Sterneckstraße/Linzer Bundesstraße, die als Vollkreuzung ausgebildet wird, so daß die Obusse von allen Richtungen in alle Richtungen fahren können. Für die hier anschließende Verbindungsstrecke durch die Eberhard-Fugger-Straße zur Linie 6 startete im Dezember das Verfahren zur Erlangung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung. Am 23. Dezember 2005 konnte die Wendeschleife Hanuschplatz in Betrieb genommen werden, hier können nun die Obuslinien aus den nördlichen Stadtteilen bei Bedarf wenden.

Neben den acht 2005 gelieferten VanHool-Gelenkobussen erhielten die Obusse 279 - 283 und 261 einen Hilfsantrieb im Werk der Firma VanHool. Damit stehen nun 13 Gelenkbusse mit Hilfsantrieb zur Verfügung, die bei Betriebsstörungen und Umleitungen zum Einsatz kommen. Die Wagen kamen im November 2005 (261, 279, 281) bzw. im Dezember 2005 (280, 282) zurück und standen rechtzeitig zum Fahrplanwechsel wieder zur Verfügung. Insgesamt setzt sich der Wagenpark nun aus 79 Gelenkwagen zusammen, zuzüglich zweier historischer Wagen, die als Verstärkungswagen in der Frühspitze auch zum Einsatz kommen. In Spitzenzeiten werden auf diesen Obuslinien 67 Obusse benötigt; zusätzlich gibt es morgens fünf Verstärkerkurse. Im Laufe des Jahres kommt ein Neoplan-Soloobus mit einem Anhänger zum Probeeinsatz nach Salzburg, die elektrische Ausrüstung wird im April 2006 von der Firma Ganz komplettiert.

A - Linz (11. Januar 2006) <http://www.linzag.at>

Zum Fahrplanwechsel erfuhren die Obuslinien 45 und 46 eine Verdichtung in den Nachmittagsstunden. Insgesamt 13 Einschubfahrten in Richtung Hauptbahnhof von der Haltestelle Garnisonstraße werden zusätzlich angeboten, die mit Dieselnissen gefahren werden. Auch die Obuslinien 41 und 43 werden in der Hauptverkehrszeit durch gesonderte Dieselnissen (71-73) verstärkt. In der Morgenspitze werden mit 20 Kursen (Linie 41: 6, Linie 43: 7, Linie 45: 3 und Linie 46: 4) ohnehin mehr als die 19 vorhandenen Obusse benötigt. Nach Möglichkeit werden jedoch die 16 Kurse des Tagesverkehrs ausschließlich von Nissen bedient. Die Erneuerung des Dieselnissenparks soll nun mit Gasbussen erfolgen. Es besteht dann das Ziel, auch die Obusse innerhalb der nächsten sieben Jahre durch Gasbusse zu ersetzen um einen einheitlichen Wagenpark zu erreichen und mit der Straßenbahn nur noch zwei Betriebszweige zu haben.

A – Innsbruck (Januar 2006) <http://www.ivb.at/>

Weiterhin verkehren die 17 vorhandenen Obusse je nach Verfügbarkeit auf der Linie O, bislang sind sie auch nach erneuter Lieferung von drei Citaro-Dieselnissen (Nr.887-889) im Dezember nicht abgestellt worden. Weitere Dieselnissenbusse sind bestellt, drei sind im Februar 2006, sechs im Dezember 2007 und fünf im Januar 2008 zu liefern.

CH – Genf (Januar 2006) <http://www.tpg.ch>

Nachdem die Auslieferung der Hess/Vossloh-Kiepe Gelenkbusse mit Wagen 768 im Dezember 2005 abgeschlossen war, traf der erste Doppelgelenkbus (Nr.781) am 12. Dezember 2005 in Genf ein. Die Auslieferung weiterer Fahrzeuge unterblieb bislang, weil die mechanische Bremse noch nicht zur Zufriedenheit auslöst. Die gesamte im Juli 2005 ausgemusterte FBW-Serie 631-648 (ohne 643+644) gingen per Bahn am 7. September 2005 Richtung Rumänien an einen Zwischenhändler, nachdem sie einige Wochen in der Nähe des Flughafens abgestellt waren. Der am 11. Juli 2005 durch einen Unfall schwer beschädigte Obus 691 (Baujahr 1988) wurde Mitte Oktober 2005 verschrottet. Von den Wagen der Serie 651-674 verblieben bislang die Wagen 653, 655, 656 und 663-674 in Betrieb. (!)

CH – La Chaux de Fonds (Januar 2006) <http://www.trn.ch>

Nach Auslieferung der letzten zwei Gelenkbusse (Nr.143 und 144) und Inbetriebnahme bis Anfang Dezember war der gesamte Solaris/Cegelec-Auftrag komplett abgewickelt. Der Wagenpark besteht nun aus sechs Solo- und neun Gelenkbusen, so daß die 12 Kurse der drei Obuslinien wieder vollständig elektrisch betrieben werden können. Die FBW-Trolleybusse 104, 106 und 108 von La Chaux-de-Fonds sind nicht zum Abbruch, sondern an die Vereinigung Retrobus in Lausanne abgegeben worden. Der Obus 106 ist für ein amerikanisches Trolleybusmuseum vorgesehen.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann****Seite 8****CH – Lausanne (Februar 2006) <http://www.t-l.ch/>**

Fünf weitere Saurer-Gelenktrolleybusse (Wagen 654, 657, 658, 659 und 660) trafen aus Genf am 24. bis 27. Januar und 6. Februar 2006 in Lausanne ein. Sie erhalten voraussichtlich die Nummern 885-889 in Lausanne. Die bereits vorhandenen Wagen 881-884 (ehemals Genf 661, 662, 651 und 652) verkehren in Lausanne fast ausschließlich auf der Linie 9 Pully-Lausanne - Prilly. Zwei der Neoplan-Trolleybusse werden zur Zeit bei der Vertretung der Firma Neoplan in der Schweiz einer Sanierung unterzogen. (I)

CH – Luzern (Januar 2006) <http://www.vbl.ch/>

Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2005 gab es in Luzern einige Änderungen. Die nachfragestarken Obuslinien nach Kriens (1), Emmenbrücke (2), Würzenbach (6/8) und Hirtenhof/Matthof (6/8) fahren nun während den Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt. Bislang verkehrten alle Obuslinien (1, 2, 4/5, 7 und 6/8) tagsüber alle 7½ Minuten, in der Hauptverkehrszeit morgens, mittags und nachmittags alle 6 Minuten. Der Takt in den Spitzenzeiten ist nun auf den oben genannten Linienabschnitten erhöht worden, die Linien 4 und 7 werden nun ganztägig im 7½ Minuten-Takt bedient. Dabei verkehren nun alle Kurse der Linie 4 nach Hubbelmatt, so daß das Liniensignet 5 entfällt und der etwa 500 m lange Abzweig nach Allmend nicht mehr bedient wird. Die Fahrgäste von Allmend werden auf eine Haltestelle der Buslinie 20 verwiesen. Bei dem Streckenstück nach Allmend handelt es sich um die erste, am 7. Dezember 1941 eröffnete Obuslinie in Luzern, der Abzweig nach Hubbelmatt kam erst ab 11. November 1962 hinzu. Aus Ausgleich für die Mehrleistung verkehrt die Obuslinie 1 nach Maihof in der Hauptverkehrszeit nur alle 10 Minuten. Mit den zahlreichen parallel laufenden Dieselbuslinien wird hier eine ausreichende Kapazität angeboten. Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel wurden fünf neue Anhänger beschafft. Damit stehen insgesamt 16 Anhänger zur Verfügung, die die Kapazität der 16jährigen Soloobusse erhöhen und damit auch einen niederflurigen Einstieg anbieten. Sechs weitere Soloobusse (263-268) erhielten hierfür eine Anhängerkupplung, so daß nun 19 der 30 Soloobusse für den Anhängerbetrieb zur Verfügung stehen (Wg.260-268, 270-279). Zwei weitere Gelenkbusse "Swisstrolley 3" (Hess/Kiepe) werden Anfang 2006 erwartet.

CH – St. Gallen (07. Feb. 2006) http://www.stadt-st-gallen.ch/mobilitaet - umwelt/oeffentlicher_verkehr/vbsg.html

Am Dienstagabend, 20. Dezember 2005 traf der bei der Firma Hess AG zu einem 24 Meter langen Doppelgelenkbus umgebaute Gelenktrolleybus 155 der VBSG wieder in St. Gallen ein. Das komplett erneuerte und um eine sieben Meter lange Niederflurplattform verlängerte Fahrzeug wird ab Ende Januar 2006 im linienmässigen Betrieb eingesetzt. Dem Beschluß zum Umbau dieses knapp 15 Jahre alten Gelenkbus traf das Stadtparlament St.Gallen am 28. Juni 2005 und bewilligte einen Kredit in Höhe von einer Million Franken. Die Beförderungskapazität wurde von 142 auf 189 Personen erhöht, von denen statt bisher 36 nun 50 einen Sitzplatz in diesem Grossraumfahrzeug finden. Im Bereich des neuen hinteren Niederflurteils befinden sich zwei stufenlose Einstiege, die älteren Menschen ebenso wie Fahrgäste mit Kinderwagen einen optimalen Zugang ermöglichen. Eine Türe ist mit einer Rollstuhlrampe ausgerüstet, damit auch behinderte Personen Zugang zum Bus erhalten. Der hintere Bereich ist über zwei Stufen mit dem vorderen hochflurigen Zugfahrzeug verbunden. Zeitgleich erhielt der vordere Teil des Fahrzeugs eine kompletten Erneuerung mit einer neuen Bestuhlung und eine optische Anzeige der nächsten Haltestelle zur Ergänzung der vorhandenen akustischen Fahrgastinformation. Im Januar 2006 erfolgte zusammen mit dem Lieferanten die technische Inbetriebsetzung und die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr, das die Betriebsgenehmigung erteilt. Derzeit werden die Fahrer und Fahrerinnen mit dem neuen Fahrzeug vertraut gemacht, bis Mitte Februar geht der Megatrolley in den Linieneinsatz. Er kommt überwiegend auf der Linie 1 zum Einsatz, jedoch sollen auch die Einsatzmöglichkeiten auf anderen Linien erprobt werden, zum Beispiel zur Spitzenzeit des Berufsbildungszentrums im Riethüsli auf der Linie 5. Nach einem mehrwöchigem Einsatz im linienmässigen Betrieb, insbesondere unter winterlichen Bedingungen, wird im Frühjahr 2006 über den Umbau von weiteren Fahrzeugen entschieden.

CH – Winterthur (Januar 2006) <http://www.stadtbus.winterthur.ch/>

Es bestehen Planungen, die Obuslinie 3 zu einem neuen Einkaufszentrum zu verlängern. Die neun Gelenkbusse Solaris/Cegelec 172-180 sind zwischen September und Dezember 2005 ausgeliefert worden.

CH – Zürich (12. Januar 2006) <http://www.vbz.ch/>

Am 23.12.2005 traf der Genfer Doppelgelenk-Trolleybus (DGT) 783 in Zürich für einen zweimonatigen Testbetrieb ein. Vom 21. Januar bis 3. März 2006 testeten die VBZ diesen 24,7 Meter langen Bus unter der Betriebsnummer 199 im regulären Betrieb der Buslinie 31. Der Zürcher Stadtrat und der Verkehrsrat des Kantons Zürich bewilligte Mitte 2005 die Beschaffung von 17 Doppelgelenk-Trolleybussen mit einer Option auf Umwandlung in eine Lieferung von 20 Normalgelenktrolleybussen. Einem definitiven Kaufentscheid geht nun dieser mehrmonatige Testbetrieb voraus.

Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 9

Bereits 2004 wurde mit dem Genfer Umbau-DGT (721) ausgedehnte Fahrversuche während der Nacht durchgeführt, die eine grundsätzliche Eignung der Linie 31 für den DGT ergab. Auf dieser Linie, die vom Hegibachplatz bis Schlieren führt, bestehen erhebliche Kapazitätsengpässe, die sich aufgrund weiter zu erwartender Ansiedlungen noch verstärken werden. Da der DGT rund 35 Prozent mehr Fahrgäste

gegenüber normalen Gelenk-Trolleybussen transportieren kann, bietet sich der Einsatz solcher Fahrzeuge als optimale Lösung an. Zudem ist das Fahrzeug durchgängig niederflurig und entspricht damit dem Bedürfnis der Fahrgäste nach mehr Platz und Komfort. Der definitive Kaufentscheid ist nach der Testphase für den 19. April 2006 vorgesehen. Bei einem positiven Entscheid werden neben den 16 normalen Gelenk-Trolleybussen 17 DGT bestellt, von den normalen wird der erste spätestens im August 2006 erwartet, der erste DGT würde dann spätestens im Sommer 2007 in Zürich eintreffen.

Foto: Horst Schaffer



I – Neapel (Januar 2006) <http://www.ctpn.it/>

Neben der rund 25 km langen Obuslinie M13 verkehrt seit Mitte 2005 eine Linie M11 vom Depot in Teverola zum U-Bahnhof Piscinola in Secondigliano. 24 Fahrten werden werktags, 12 Fahrten Sonntags angeboten. Bis Melito di Napoli verkehrt damit auf der Überlandlinie bis zu vier Mal pro Stunde ein Obus. Ab dort fahren die Obusse der Linie M11 wegen fehlender Fahrleitung mit dem Diesellaggregat nach Piscinola. (I)

I – Modena (10. Januar 2006) <http://www.atcm.mo.it/>

Nach vielen Jahren mit überwiegender Autobusbetrieb verkehren nun wieder vermehrt Soloobusse Socimi-Albiero, Baujahr 1988 auf den Linie 6 (seit Juni 2005) und 11 (seit September 2005). Die dritte Obuslinie (7) und einige Kurse der Linie 11 werden mit den 1999 neu beschafften MAN/Autodromo/Kiepe-Gelenktrolleybussen bedient. (I)

I – Ancona (Januar 2006) <http://www.conerobus.it/>

Für die Obuslinie 1 stehen nun neun überarbeitete Menarini-Soloobusse, alle mit Batterie als Hilfsantrieb ausgestattet, zur Verfügung. Nach mehrmonatiger Einstellung seit Ende Mai 2005 wegen Bau eines Kreisverkehrs bei der Piazzale Italia verkehren nun seit dem 22. Dezember 2005 auf der Obuslinie 1 wieder Obusse. In der Regel verkehren bei dem angebotenen 6-7 Minuten Takt sechs Obusse und ein Niederflur-Dieselsbus auf dieser Linie, jedoch nur von 7:00 bis 13:00 Uhr. Die restliche Zeit ist die Linie 1 verknüpft mit anderen Diesellinien. Weiterhin besteht Hoffnung, daß die ehemalige Obuslinie 4 wieder elektrisch betrieben wird, Ende 2005 fanden Fahrleitungsinstallationen unter anderem an der Piazza Ugo Bassi statt. Bei einer finanziellen Einigung beabsichtigt man die Beschaffung von mindestens 10 neuen Obussen. (I)

I – San Remo (Januar 2006) <http://www.rivieratrasporti.it/ShowOrari.asp>

Zwei Solaris Trollino 12m mit elektrischer Ausrüstung der Firma Ganz sind von der "Riviera Trasporti" mit Sitz in Imperia für den Betrieb in San Remo bestellt. Sie sollen im August 2006 bei Firma Ganz fertiggestellt werden. (I)

I – Mailand (Januar 2006) <http://www.atm-mi.it/>

Von den bestellten zehn Cristalis-Gelenkobussen (400-409) sind bislang die Wagen 400-402 ausgeliefert, bislang steht nur Obus 400 seit Oktober 2005 im Liniendienst. (I)

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 10****I – Bologna (Januar 2006) <http://www.atc.bo.it/>**

49 Irisbus Civis-Gelenkbusse mit optischer Spurführung sind zur Lieferung ab 2006 bestellt. Hiermit sollen die derzeitigen Dieselbuslinien 19 nach San Lazzaro und 27 zur Via Genova, die gemeinsam die Ausfallstraße Strads Maggiore - Via Mazzini in östliche Richtung nutzen, umgestellt werden. Derzeit werden die Linien 19 in Spitzenzeiten alle 5 Minuten, die Linie 27 in Spitzenzeiten sogar alle 3 bis 4 Minuten bedient. Auch auf den bisherigen Obuslinien wird ein dichtes Intervall geboten; die Obuslinie 13 verkehrt alle 4 Minuten und die Ringlinien 32/33 je alle 6 bis 7 Minuten in Spitzenzeiten. (I)

I – Bari (Januar 2006) <http://www.amtabservizio.it/>

Wiederum äußerten Politiker die Absicht, den seit dem 16.12.1987 stillgelegten Betrieb wieder zu eröffnen und die 1999 beschafften AnsaldoBreda- Soloobusse endlich in Betrieb zu nehmen. Diese fünf Solobusse, baugleich zu den letzten Lieferungen in Cremona, standen zuerst bei der AnsaldoBreda- Vertretung bei Bari, wurden dann 1999 in das Depot der AMTAB überführt. Für eine Wiedereröffnung fehlt jedoch bis heute eine Überarbeitung der Fahrleitung der heute im 15 Minuten-Verkehr bedienten Linie 4. (I)

SK – Banská Bystrica/Neusohl (Januar 2006) <http://www.imhd.sk/ba/>

Obwohl erst am 03.01.2005 mit der Einführung der neuen Linien 8 und 9 zum Einkaufszentrum TESCO Erweiterung des Obusnetzes erfolgte, fand nun durch einen Betreiberwechsel eine Einstellung des elektrischen Betriebs statt. Der ehemalige Staatsbetrieb wurde 1994 privatisiert und operierte fortan unter dem Namen SAD Banská Bystrica (BBDS - Banskobystrická dopravní spoločnosť/Banska-Bystrica-Verkehrsgesellschaft). Bereits 2004 erfolgte eine Ausschreibung für die Bedienung aller Ortslinien, die jedoch aufgehoben wurde. Am 28.09.2005 beschloß der Stadtrat, die Bedienung der Linien erneut auszuschreiben. Mit angeboten wurden die beiden jüngsten Gelenktrolleybusse und 35 Dieselbusse. Voraussetzung in der Ausschreibung war die Bedienung mit Dieselbussen, die abgasmäßig mindestens die EURO3-Bestimmungen einhielten. Die Angebote sollten bis 30.10.2005 eingehen. In einer Sitzung am 13.12.2005 beschloß dann der Stadtrat mit 18 von 31 Stimmen die Vergabe an die SAD Zvolen, einen Busunternehmen aus der etwa 20 km entfernten Nachbarstadt, das ab dem 1. Januar 2006 den gesamten Busbetrieb in Banská Bystrica durchführt. Weil Fahrleitungen und Wagenpark des Trolleybusbetriebs der SAD Banská Bystrica gehören, war eine Einstellung des elektrischen Betriebs damit die Folge. Da dem neuen Betreiber noch Fahrzeuge fehlen, wird der Verkehr derzeit mit alten Dieselbussen bei einem stark ausgedünnten Fahrplan (Sonntagsfahrplan an allen Tagen!) durchgeführt. Es bleibt zu hoffen, daß sich die Bewohner der Stadt erfolgreich gegen diese unsinnige Maßnahme wehren können. (I)

SK – Zilina (Januar 2006) <http://www.dpmz.sk/>

Seit dem 21. Januar 2006 wurde ein neuer Fahrplan eingeführt. Die im Juli 2004 eröffneten Rundlinien 15 und 17 wurden aufgegeben. Dafür wurden die Obuslinien 13 und 14 neu eingeführt. Alle Linien werden nun tagsüber im 20 Minuten-Verkehr, in der Hauptverkehrszeit im 10 Minuten-Verkehr bedient. Eine Ausnahme bilden die am 15. November 2002 eröffneten Linien in das Neubaugebiet Hajik, die nun tagsüber alle 15 Minuten, in der Hauptverkehrszeit alle 5 Minuten bedient werden. Die Obuslinie 1 bis zum Depot wurde ersatzlos eingestellt, sie verkehrte Anfang 2004 noch zwei- bis dreimal pro Stunde, zuletzt jedoch nur noch stündlich. Die Bedienung übernahm die ebenfalls stündlich verkehrende Buslinie 29. Insgesamt wurde die Anzahl der Obuslinien von 10 auf 7 reduziert. Gegenüber dem Fahrplan 2004 wurde auch der Takt auf den Obuslinien reduziert. Seinerzeit verkehrten die Obuslinien, wie zum Beispiel die Obuslinie 4 noch alle 8 Minuten in Spitzenzeiten und alle 12 Minuten tagsüber.(I)

CZ – Jihlava/Iglau (Januar 2006) <http://www.dpmj.cz/>

Der bestellte Soloobus Irisbus/Karosa/Skoda 24 Tr wurde Ende 2005 ausgeliefert und ging als Wagen Nr.62 in Betrieb. Drei weitere werden 2006 erwartet.(I)

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

Seit dem 1. Dezember 2005 erfolgte eine Änderung der Linienführung der Obuslinie 13. Die von 8:00 bis 21:00 Uhr im 20-Minuten-Verkehr durchgeführte Anbindung zu einem Einkaufszentrum in Cernice, die mit Hilfsaggregat befahren wird, erfolgt nun von der Endhaltestelle der Ortschaft Cernice. Somit wird diese wieder alle 10 Minuten und in der Hauptverkehrszeit alle 6-7 Minuten bedient. Nachdem rund 40 Skoda 14Tr in Pízen überarbeitet wurden, führt nun die Werkstatt die die Aufarbeitung von Obussen für Pardubice durch. Am 22. Dezember 2005 kam Wagen 341 zurück nach Pardubice, nun befindet sich Obus 345 in Arbeit, acht weitere sollen folgen. (I)

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann** **Seite 11****CZ – Teplice (Januar 2006) <http://www.dp-teplice.cz/>**

Die politische Entscheidung zur Einstellung dieses 10 Linien umfassenden Obussystems wird nochmals überdacht. Eventuell werden schon 2006 neue Obusse angeschafft. Die 10 Linien verkehren im 24-Minuten-Takt, durch Überlappung verkehrt auf einigen Abschnitten alle 8 Minuten ein Obus. (I)

CZ – Ostrava (Januar 2006) <http://www.dpo.cz/>

Die neuen Obusse Solaris 18T Nr. 3801 und Solaris 12T Nr. 3708 wurden in der Werkstatt von Ostrava fertiggestellt. Gegenüber früheren Fahrzeugen wurde nun die Technik im Dachbereich montiert. (Fotos: Petr Langer)

**CZ – Zlin (Januar 2006) <http://www.dszo.cz/>**

Im November 2005 gingen sechs weitere Skoda 24Tr – Soloobusse mit Agora-Aufbau als Wagen Nr. 207-212 in Betrieb. Bis Ende des Jahres wurden die Soloobusse 153, 155, 156, 158, 160, 162 und 166 ausgemustert, so daß nur noch zehn Soloobusse des Typs Skoda 14 Tr (Nr. 152, 159, 161, 163-165, 167-170) verblieben. Weitere Ausmusterungen werden erfolgen, nachdem Ende Januar zwei weitere Skoda 24 Tr, diesmal mit Irisbus-Citelis-Aufbau geliefert wurden. Für den Skoda 25Tr wurde der Gelenkobus 335 im Juni ausgemustert und nach Entnahme von Ersatzteilen verschrottet. (I)

HU – Budapest (Januar 2006) <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. Weitere 10 Solaris- Soloobusse werden in der ersten Jahreshälfte 2006 erwartet

HU – Szeged (11. Januar 2006) <http://www.szkt.hu/>

Der Obusbetrieb in Szeged erwirbt weiter gebrauchte Fahrzeuge, die in eigener Werkstatt aufgearbeitet werden. Ein weiterer Skoda 15Tr aus Budweis (Nr.07) übernommen, befindet sich in Hauptuntersuchung, damit gibt es von diesem Typ 19 Fahrzeuge, von denen nur 11 neu beschafft wurden. Von den bereits 2004 übernommenen Skoda 14 Tr aus Brünn (Nr. 3201, 3202 und 3205) wartet der zukünftige Wagen T-709 (ex Brünn 3201) auf seine Lackierung. Außerdem sind weitere Skoda 21Tr zum Wagenpark hinzugekommen. Bereits seit 2001 befindet sich Wagen 800 in Betrieb. Als zweiter Wagen kam ein Prototyp (Nr.T-810) hinzu, der in Szeged eine neue elektrische Ausrüstung mit Drehstrom-Motor und Cegelec-Elektrik erhielt. Unter der Nummer T-801 wird der erste aus Budweis übernommene Skoda 21 Tr (Nr.43) in Betrieb gehen. Zwei weitere werden in 2006 erwartet. Weiterhin ist der Umbau von Dieselnissen zu Obussen beabsichtigt. Nach Umbau eines Volvo-Solowagens (Obus T-850) ist der Umbau von Mercedes Citaro in Angriff genommen. Der Dieselantrieb wurde Anfang Dezember ausgebaut. Der Umbau wird sich jedoch lange hinziehen, da die Arbeiten nur parallel mit der Hauptuntersuchung der anderen Fahrzeuge des rund 40 Einheiten umfassenden Obusparks erfolgt.

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

Zum 31. Dezember 2005 schieden die neun ZIU-Soloobusse 303, 307, 311, 312, 318, 320, 321, 325, und 334 aus dem Wagenpark, so daß nun noch 17 russische Soloobusse, vier Ikarus-Gelenkbusse und 10 Solaris Soloobusse verbleiben. Weitere 11 Solaris- Soloobusse werden in der ersten Jahreshälfte 2006 erwartet.

Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 12

P – Gdingen (Januar 2006) <http://www.zkmgdynia.pl/>

Mit finanzieller Unterstützung der EU erfolgte in Gdingen eine Erweiterung des Obusbetriebs. Neben der Beschaffung von Neufahrzeugen wurde am 19.12.2005 in der Neubausiedlung Dabrowa eine 2,5 km lange neue Obusstrecke eröffnet. Im Linienbetrieb verkehrt nun die Linie 24 von der Werft (Stocznia "Gdynia") über Hauptbahnhof (Dworzec Gl.) hierhin, in der Woche im 15 Min-Takt. Die erste offizielle Fahrt unternahm der fabrikneue Obus 3032 (SOLARIS/DPO/CEGELC 12 AC) aus der ebenfalls geförderten Serie von 11 Soloobussen, die bis 2006 zur Auslieferung kommen. Damit werden 17 Solaris zum Wagenpark gehören (bislang: Nr. 3001-3003 Bj. 01, 3037, 3038, 3039 Bj.03 und 3028, 3030, 3032 Bj.05). Die bis April 2006 zur Auslieferung kommenden Wagen erhalten die Betriebsnummern 3033, 3036, 3039, 3081-85. Außerdem werden elf Mercedes-Benz O405-Niederflurdieselmotoren aus deutschen Betrieben, unter anderem aus Erfurt, Karlsruhe, Berlin und Erlangen zu Obussen umgebaut, bislang sind die Nr.3046, 3048, 3055, 3061, 3063, 3059 und 3056 in Betrieb. Im Laufe des Jahres kommen noch vier Wagen hinzu, die voraussichtlich die Nummern 3045, 3050, 3062 und 3066 erhalten. Die Nummer hängt von der Ausmusterung von Altfahrzeugen des zum 01.12.2005 76 Einheiten (01-80 ohne 30, 33, 36 und 39) umfassenden Wagenparks ab. Die Wagennummer wird ergänzt mit einer 30 für niederflurige Obusse und 33 für Hochbodenfahrzeuge. Im August 2006 ist die Eröffnung einer neuen Linie 31 (Kacze Buki - Sopot Reja) geplant, die zur Siedlung Dabrowka und Kacze Buki führt. Dorthin werden auch die Obuslinien 23 und 27 verlängert.

P – Tychy (Januar 2006) <http://www.mzk.pl/>

Ein dritter Solaris/Cetelec-Soloobus ist in 2005 geliefert worden und mit der Nummer 006 in Betrieb gegangen. Der Wagenpark besteht aus 22 Fahrzeugen des Baujahrs 1986 bis 2005. Damit werden die Obuslinien A, B, C, D und E bedient.

Weiteres von der Firma Vossloh-Kiepe GmbH (8. Februar 2006).

mit einem Dank an Michael Mixa, Leitung Marketing

Der Prototyp des Soloobus VanHool/Vossloh-Kiepe für die italienisch Stadt Lecce ist zur Zeit in Bau. Eine Entscheidung, ob das Fahrzeug für einen Zeitraum auf dem Solinger Streckennetz zu testen, wird im April entschieden.

Der erste von 228 Obussen für Vancouver/Kanada, Wagen 2101 befindet sich im täglichen Linieneinsatz und wird zur Fahrerschulung genutzt. Weitere neue Obusse folgen im Spätsommer 2006. Der Testeinsatz der Retriever in Solingen war sehr erfolgreich, das Produkt wird in den Trolleybussen für Vancouver eingesetzt. Die Technik ist prädestiniert für extrem lange Stromabnehmerstangen, wie sie z.B. in Nordamerika häufig verwendet werden

Von den ehemaligen Solingern in MENDOZA - Argentinien

Der am 14. Februar 1958 mit deutschen Daimler-Benz/Kiepe-Obussen aus Buneos Aires (1952/53 wurden dorthin 350 Stück geliefert!) eröffnete Obusbetrieb konnte in den letzten Jahren erheblich erweitert werden. Zu den vier städtischen Linien (45 km, 23 Trolleybusse) kam am 26. April 2004 die 30 km lange Linie Godoy Cruz - Las Heras hinzu, für die weitere 22 Trolleybusse zur Verfügung stehen. Es handelt sich bei den nun im Einsatz stehenden Trolleybussen überwiegend um deutsche Trolleybusse aus Solingen, die 1968 bis 1975 erbaut und Ende 1988 nach Argentinien verschifft wurden. Auch ihre Vorgänger waren Importe, und zwar 1962 beschaffte japanische Obusse (Nissan/Tokyu/Toshiba, 36 Stück) und 1984 erhaltene russische Obusse (ZIU 682B, 17 Stück). Einer der ehemaligen Solinger Trolleybusse, von den Einheimischen liebevoll "Alemanes" genannt, wurde zum Touristenbus umgebaut. Ein großer Fernschirmschirm im Wagen informiert die Gäste über die Sehenswürdigkeiten der Stadt Mendoza. Der Wagen fällt außerdem durch einen anderen Anstrich auf. Letztendlich wurde am 14. Oktober 2005 erneut eine Obuslinie eingeweiht, und zwar vom Busbahnhof zur Universität. Am 15.10.2005 begann der Linienbetrieb, es kommen in Spitzenzeiten bei einem 8 Minuten - Takt bis zu sieben Trolleybussen zum Einsatz. Hierfür wurden nun auch die älteren ehemaligen Solinger TS1 (Baujahr 1968/69) aktiviert, diese Fahrzeuge besitzen sogar einen stufenlosen Einstieg an der Mitteltüre, so daß nun auch in Mendoza eine Niederflurigkeit angeboten wird!



Rechts Wagen 79 in Mendoza, (Foto: ElTrole), links TS-Obus 1 in Solingen 1983 (Foto: Th. Reithberger) Obus 1 ist übrigens (wie auch Wagen 8) nicht nach Argentinien gegangen, sondern verschrottet worden!

