



Demnächst sind Gelenkwagen in Solingen-Burg Alltag, bisher noch eine Ausnahme. Hier zeigt sich am 20. März 2006 der Gelenkobus 259 in Burg. Er unternahm Testfahrten mit dem Ausschuß für Stadtplanung, Verkehr und Umwelt und der Bezirksvertretung. In der anschließenden Sitzung traf man noch keine Entscheidung, an welcher Stelle der Obus wendet wird, jedoch gab man für die Beschaffung von Gelenkobussen für die Linie 683 grünes Licht.

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](http://www.trolleyemotion.com) weitere Informationen und eine Übersicht über alle Trolleybusbetriebe der Welt 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. Ein Hinweis auf die Internet-Seiten ist auf Seite 900 dieser homepage (<http://obus269.homepage.t-online.de/s900link.htm>) zu finden. Weitere Informationen rund um den Obus sind im Internet unter <http://obus269.homepage.t-online.de/> abrufbar!

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](mailto:jgk.lehmann@t-online.de).

### **INHALT / Contents**

Eberswalde: Brückenneubau am Bahnhof kurz vor dem Abschluß	Seite 2
<i>Eberswalde: The new development of the Bridge close to the station will be terminated soon</i>	Page 2
Esslingen: Die letzten Duo-Busse werden 2007 ausgemustert	Seite 2
<i>Esslingen: 2007 the last Duo-buses will be rejected from service</i>	Page 2

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

Solingen:	Freigabe zur Bestellung von Gelenkwagen für die Linie 683 nach Burg, Rückkehr des ÜHlls 059 des Obus-Museum Solingen e.V. nach Solingen, eine Ausstellung ist im Zuge der Vorstellung der Projekte der „Regionale 2006“ am 6. Mai 2006.	Seite 3
Solingen:	<i>Clearance for ordering articulated vehicles for line 683 to Burg, Comeback of the ÜHlls 059 owned by the Obus-Museum Solingen e.V. to Solingen, while presenting the projects of "Regionale 2006" there was an exhibition on May 6, 2006.</i>	Page 3
Arnheim:	Connexxion wird die Obuslinien in Arnheim noch bis zum 31.12.2009 weiter bedienen, daher ist eine Bestellung von neuen Trolleybussen im Gespräch.	Seite 4
Arnhem:	<i>Connexxion is going to operate the trolleybus system still until to December 31, 2009. Due to this fact they are thinking on ordering new trolleybuses.</i>	Page 4
Salzburg:	Kreuzung der Linien 2 und 4 in Schallmoos für alle Abbiegemöglichkeiten eingerichtet.	Seite 4
Salzburg:	<i>Grand Union at Schallmoos (for the lines 2 &amp; 4) was installed.</i>	Page 4
Lausanne:	Endgültige Abstellung der Neoplan-Duo-Busse und Ersatz durch Gasbusse.	Seite 5
Lausanne:	<i>Final resolution for putting the Neoplan Duo-buses out of order, Replacement of these DUO buses by natural gas buses.</i>	Page 5
Luzern:	Weitere Bestellung von Trolleybussen	Seite 6
Lucerne:	<i>More orders for trolleybuses</i>	page 6
Zürich:	Bestellung von Doppelgelenkwagen nach Testphase bestätigt	Seite 6
Zurich:	<i>Ordering double-articulated trolleybuses confirmed</i>	Page 6
Bologna:	Erster Irisbus-Civis Trolleybus ausgeliefert	Seite 7
Bologna:	<i>First Irisbus Civis trolleybus delivered</i>	page 7
Neapel:	Neueröffnung der Obuslinie 202 Anfang April erfolgt.	Seite 6
Naples:	<i>Opening of the trolleybus line 202 occurred on beginning of April 2006</i>	page 6
Zlin, Teplice, Iglau und Parbubitz	erhielten neue Skoda 24Tr-Solo-Obusse	Seite 7
Zlin, Teplice, Jihlava & Parbubice	<i>received new Skoda 24 Tr 2-axles trolleybuses</i>	Page 7
Gdingen:	Weitere Solaris-Soloobusse ausgeliefert und der neunte MB-Dieselbus umgebaut	Seite 8
Gdynia:	<i>More Solaris 2-axles trolleybuses delivered, the 9<sup>th</sup> MB diesel bus was reconstructed</i>	page 8

### **D - Eberswalde (11. April 2006) <http://www.bbg-eberswalde.de/>**

Bis Sommer 2006 sollen die Brückenbauarbeiten am Bahnhof Eberswalde abgeschlossen sein. Ein Ersatzverkehr und eine Vollsperrung der Brücke wird wieder zu erwarten sein. Die Firma GEA wird die erforderlichen Fahrleitungsarbeiten durchführen. Der im Dezember 2005 aufgrund der dreitägigen Brückenvollsperrung erforderliche gebrochene Verkehr verlief jedoch besser als befürchtet. In den Osterferien wurde im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße ein Mast versetzt, der bei den aufgenommenen Bauarbeiten an einem Kaufhaus störte. Weitere drei Bordnetzrichter (BNU) der Firma Cegelec sind beschafft worden, so daß nach Einbau 13 Fahrzeuge damit ausgestattet sind. Der Umbau der Inneneinrichtung ist bis auf zwei Fahrzeuge abgeschlossen. Mit Überwachungskameras sind die 10 jüngeren Obusse ausgestattet. Der Einsatz wird weiterhin als erfolgreich angesehen. Leider lassen sich jedoch immer die Täter aus immer dem gleichen Umfeld nicht mehr dadurch abschrecken.

Eine kleine Änderung im Fahrplan der Obuslinien wurde ab dem 6. Februar 2006 durchgeführt. Die Abfahrten der beiden Linien ab 20:00 Uhr werktags ab Nordend bzw. Ostend und in Gegenrichtung erfolgen jeweils 10 Minuten später. Gleichzeitig wurden die Haltestellen der Linie 910, die im Eberswalder Stadtverkehr auch als Express-Linie zwischen Markt und Kleiner Stern genutzt werden kann, geändert. Vier Haltestellen werden zusätzlich angefahren, während zwei Haltestellen entfallen, um den Expressbus-Charakter zu erhalten. Die Linie 910 verkehrt seit Dezember 2005 von Südend nach Finowfurt im Stundentakt, in der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten weitestgehend parallel zur Obuslinie 862.

### **D - Esslingen (11. April 2006) <http://www.sve-es.de>**

Im Zuge der Bauarbeiten an der Rampe zur Vogelsangbrücke und der Neckarstraße bedienen die beiden DUO-Bus-Linien 119 und 120 ab 16. Januar 2006 die Haltestelle "Pliensauturm / Rampe" nicht mehr. Auch nach Ende der Bauarbeiten wird diese Haltestelle nicht mehr eingeführt. Die Busse fahren somit ohne Halt bis zur Haltestelle "Weilstraße" in der Pliensauvorstadt durch. Im März wurden für die Obuslinien 101 und 118 in der Einmündung Bahnhof- in der Neckarstraße neue Fahrleitungsmasten gesetzt. Im Zuge der Neuverlegung der Fahrleitung wurde am 22./23. April 2006 die Weiche für die Wendeschleife der Linie 118 im Bereich der Haltestelle der 101 vor dem Bahnhof verlegt.

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

In 2006 werden drei Gelenk- und ein Solodieselbus bestellt. Ende 2007 folgen nochmals zwei Dieselbusse. Damit werden bis Ende 2007 die letzten fünf Duo-Busse (324-328) ausgemustert sein.

### D - Solingen (10. April 2006) <http://www.sobus.de/>

Der nicht nach Sarajewo verkaufte Soloobus 35 wurde ab Ende Januar für den Liniendienst wieder hergerichtet, die Wiederzulassung erhielt er am 10. Februar 2006 mit dem Kennzeichen SG-SW 335 (bis 18.02.2003: SG-SW 235). Den ersten Einsatz nach zweijähriger Pause absolvierte er auf der Linie 683 am 21. Februar 2006. Er gelangte wieder in den Liniendienst, um die Fahrzeugverfügbarkeit so hoch wie möglich zu halten. Mit Wagen 42, der der Firma Kiepe noch einige Wochen zu Testzwecken zur Verfügung steht, sind nun 15 Soloobusse zugelassen.

Um eine Entscheidung über die zukünftige Endhaltestelle zu finden, die bei Umstellung der Obuslinie 683 auf Gelenkbusse zur Umgehung der Drehscheibe in Burg erforderlich ist, fanden im Zuge einer gemeinsamen Sitzung von der Bezirksvertretung Burg mit dem Ausschuß für Stadtplanung, Verkehr und Umwelt am 20.03.2006 Probefahrten mit dem Van Hool - Gelenkobus 259 in Burg statt. Dabei wurden die beiden möglichen Wendeschleifen in Burg-Aue am Ende der Hasencleverstraße und im Burg am ehemaligen Kleinbahnhof mittels Hilfsmotor angefahren. In der anschließenden Sitzung ist die Entscheidung, an welcher Stelle der Obus ab 2008 wendet, zurückgestellt worden. Allerdings verständigte man sich darauf, daß neue Gelenkbusse in jedem Fall angeschafft werden sollen. Die Lösung des gebrochenen Verkehrs in Krahenhöhe oder die aufwändige Vergrößerungen der Drehscheibe stehen damit nicht mehr zur Diskussion. Das Lastenheft für die 15 Gelenkwagen mit verstärktem Dieselmotor wird nun erstellt, eine Veröffentlichung der Ausschreibung wird vorbereitet.

*Der ÜHlls des Obus-Museum Solingen e.V. kehrte am 20. März aus der Renovierung in Polen zurück. Hier biegt er auf dem polnischen Tieflader in die Weidenstraße vor dem Depot ein. Am 6. Mai 2006 wird er im Rahmen der Präsentation der Regionale 2006 der Öffentlichkeit präsentiert. Erste Einsätze unter Fahrdraht wird er erst nach Überprüfung der Elektrischen Ausrüstung durch die SWS und erfolgreicher Zulassung durchführen können.*



Der neue Haltepunkt "Grünwald" im Zuge der Strecke Ohligs - Remscheid (RB47) wird ab dem 6. Mai 2006 in Betrieb gehen und somit eine direkte Umstiegsmöglichkeit zur Obuslinie 682 schaffen. Daher wird zeitgleich ein Fahrplanwechsel stattfinden, der jedoch für Obuslinien bis auf Haltestellenumbenennungen keine Änderungen mit sich bringen wird. So erhält im Zuge der Wechsels die Endhaltestelle Brockenberg der Linie 682 den Zusatz Höhscheid-Brockenberg. Obus 270 ist schon in Vorgriff auf diese Maßnahme mit dieser Zielanzeige umprogrammiert. Sie erscheint nun zweizeilig in der Frontbeschilderung. Änderung weist lediglich die Dieselbuslinie 698 auf, deren Takt verringert wird.

Da noch dieses Jahr starke Bautätigkeiten im Zuge der beiden Linien 681 und 682 erwartet werden, bleibt die seit April 2004 gültige Trennung noch erhalten. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006, wenn auch der Haltepunkt Solingen Mitte eröffnet wird, werden die beiden Linien wieder in Ohligs gekoppelt. Ein Grund für diese Einführung des alten Status ist auch in der Baumaßnahmen am Busbahnhof Ohligs zu sehen. Ein Beginn

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

dieser Bauarbeiten ist im September vorgesehen. Im Zuge verschiedener Bauphasen wird ein Wenden in Ohligs nicht möglich sein, mit verschiedenen Haltestellenprovisorien ist für die Zeit der Baumaßnahme zu rechnen. Anfang April ging der Berkhof-Obus 173 wieder in Liniendienst, nachdem er einige Wochen gestanden hat. Derzeit ist Wagen 171 aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls nicht im Einsatz. Er weist an der Rückfront einen schweren Schaden auf. Der dort befindliche Hilfsantrieb mußte für die erforderlichen Karrossierarbeiten, die bei der Firma Ludewig in Essen durchgeführt werden, ausgebaut werden.

Wegen Grünrückschnitt wurde die Obuslinie 683 am 12. April 2006 mit Dieselnissen bedient. An diesem Tag riß, vermutlich durch Fremdeinwirkung, ein Querdraht an der Dorper Kirche, so daß Straße gesperrt werden mußte. Der Ersatzverkehr verlängerte sich daher um einen Tag.

**NL – Arnheim (Besuch am 22. April 2006) <http://www.connexion.nl>**

Die Linie 5 bekommt ab Juni 2006 eine zweite Endhaltestelle mit provisorischer Wendeschleife im neuen Viertel Schuytgraaf. Die in Spitzenzeiten im 6-Minuten-Takt bediente Obuslinie 5 fährt dann wechselweise von der Kreuzung Burgemeester Matsersingel/Metamorfoseallee nach De Laar West und zu diesem Wohnviertel, welches sich im Bau befindet. Etwa nach 500 m wird die Eisenbahnlinie unterquert. Hier befindet sich seit kurzem ein Haltepunkt der Regionalbahnen. Ab dem Marasingel im vorderen Bereich der neuen Siedlung wird in nordwestliche Richtung eine vorübergehende Baustraße durch den schon bewohnten Teil der Siedlung angelegt. Die Verlängerung des Oberleitungsnetzes kostet rund 150.000 EUR, von denen die Stadt ein Drittel, die regionale Verwaltung des Nahverkehrs (KAN) zwei Drittel der Kosten trägt. Als zweiten Schritt ist in etwa drei Jahren eine Verlängerung in den südwestlichen Teil des neuen Wohnviertels, der jetzt von Dieselnissen 6 bedient wird, geplant.

Die Konzessionen zum Betrieb der Buslinien im Bereich der regionalen Verwaltung des Nahverkehrs KAN-Zuid (Gebiet um Nijmegen) und KAN-Noord (Gebiet um Arnheim) laufen zum 31.12.2006 aus. Somit hätte zum 01.01.2007 die Verkehrsleitungen neu ausgeschrieben werden müssen. Jedoch hat KAN das Verkehrsministerium gebeten, die Konzession noch für drei Jahre an den heutigen Betreiber zu vergeben. Als Begründung gab man an, einen Masterplan mit integriertem Bahn/Busverkehr aufzustellen und hierfür noch etwas Zeit erforderlich ist. Der Bahnverkehr sollte auf S-Bahn Niveau gebracht werden. Der Verkehrsminister hat diesem Vorhaben im März zugestimmt und deshalb wird Connexion die Buslinien und Obuslinien in Arnheim noch bis zum 31.12.2009 weiter bedienen. Ferner hat das Verkehrsministerium bestimmt, daß die städtische Gesellschaft Novio, die Betreiber des Stadtbus Nijmegen ist, bis dahin von der Stadt Nijmegen verkauft werden muß. Die Stadt Nijmegen besaß übrigens bis 1969 ebenfalls einen Obusbetrieb mit zwei Durchmesserlinien.

Eine Beschaffung von neuen Obussen durch Connexion ist im Gespräch als Ersatz der elf 12-Meter-Wagen von 1990. Deren Unterhaltskosten sind bedingt durch die kaum noch erhältlichen Ersatzteile so hoch, daß der Werkstatt zusätzliche Kosten entstehen. Dabei ging man zuerst von zehn 12-Meter- und zwei Gelenkobussen aus, aber auch die ausschließliche Beschaffung von Gelenkwagen ist im Gespräch. Hierfür wäre der Umbau der Jacob-Cremerstraat erforderlich, deren Enge zur Zeit nur einen Einsatz von Solowagen zuläßt.

Die Berkhof-Gelenkbusse 212-231 sind mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz ausgestattet worden. Bei den übrigen Gelenkobussen ist ein Einbau wegen dem an dieser Stelle vorhandenen Dachaufbau nicht möglich.

**A - Salzburg (20. April 2006) <http://www.stadtbus.at>**

Die Fahrleitungsarbeiten an der Kreuzung Sterneckerstraße/Linzer Bundesstraße der Linien 2 und 4 sind Ende April 2006 abgeschlossen worden. Diese Kreuzung ist nun mit Weichen eingerichtet, so daß die Obusse von allen Richtungen in alle Richtungen fahren können. Der erste inoffizielle Betriebstag war der 2. Mai. Eigentlich sollten an diesem Tag nur Probefahrten durchgeführt werden, jedoch war eine vorzeitige Nutzung durch den Planverkehr aufgrund einer Betriebsstörung notwendig. Die Abnahme der Fahrleitung erfolgte am 3. Mai 2006. Die hier anschließende Verbindungsstrecke durch die Eberhard-Fugger-Straße zur Linie 6 erhielt bis 20. April weitestgehend Masten und Querdrähte, kurz darauf wurden die Fahrdrähte verlegt. Der erste Betriebstag, zumindestens in Fahrtrichtung von der Linie 2/4 zur Linie 6, wird der 14. Mai 2006 sein, da dann Bauarbeiten auf der Staatsbrücke eine Teilsperrung verursachen.

Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke nach Freilassing zur S-Bahnstrecke werden an den Kreuzungen in Aighof mit den Linien 2 und 4 und am Landeskrankenhaus mit den Linien 7 und 8 Haltepunkte eingerichtet. Bedingt durch die Bauarbeiten ist die Gaswerkstraße in Richtung Lehen für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Nur die Obusse dürfen durchfahren. Eine Signalanlage sperrt hierfür den Gegenverkehr auf der einspurigen Straßenführung. Der während der Einrichtung der Baustelle erforderliche Umleitungsverkehr wurde mit Hilfsantrieb durchgeführt.

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

Im Laufe des Jahres kommt ein Neoplan-Soloobus mit einem Anhänger zum Probeinsatz nach Salzburg, der wagenbauliche Teil ist abgeschlossen. Der Einbau der elektrischen Ausrüstung durch die Firma Ganz verzögert sich wegen deren Lieferschwierigkeiten noch.

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

Bis zum 21.3.2006 wurden auch die letzten sieben Hochflurobusse des Baujahrs 1988 abgestellt. Tags zuvor waren noch die Wagen 805, 807, 810 auf der letzten Obuslinie O im Einsatz. Nach Ausbau der Komponenten des Betriebsleitsystems wurden die acht 17jährigen Gelenkbusse (zuzüglich dem bereits seit einem Jahr abgestellten Wagen 816) zum Abtransport Richtung Osteuropa abgestellt. Der Verkauf erfolgt über einen deutschen Zwischenhändler. Verblieben sind somit nur noch die zehn Niederflurobusse des Baujahrs 1992, deren Abstellung und somit Einstellung des Betriebs bis spätestens 2008 schon beschlossene Sache ist.

**CH – Basel (April 2006) <http://www.bvb-basel.ch>**

Weiterhin wird die einzige verbleibende Obuslinie 31 im 7½ Minuten-Verkehr mit fünf Trolleybussen befahren. Hierfür stehen die 1995/96 in Dienst gestellten Neoplan-Gelenkbusse 924-927, 929-931, 933 zur Verfügung.

Am 28. März wurde im Rahmen eines Pressetermins das vom Regierungsrat im Sommer 2005 bestellte Gutachten zur Frage "Diesel-, Gas- oder Trolleybus" vorgestellt. Als Ergebnis dieses Gutachtens beabsichtigt die BVB und der Regierungsrat, sich für die Umstellung der gesamten Busflotte auf Gas- bzw. biogasbetriebene Busse zu entscheiden. Eine Entscheidungsvorlage für den Regierungsrat wird im Laufe des Jahres vorgelegt. Die Mehrkosten für diesen Betrieb betragen nach Gesamtumstellung im Jahre 2015 rund 1,5 Mio SF pro Jahr gegenüber einem reinen Dieselbusbetrieb. Der im Vergleich dazu stehende Ausbau des Trolleybusnetzes auf drei Linien einschließlich Umstellung der vielbefahrenen Linie 36 würde über 3 Mio SF pro Jahr kosten. Lediglich in der ersten Stufe, die den Betrieb auf zwei Linien 30 und 31 und die Beschaffung von 14 Trolleybussen vorsieht, würden preisgleich mit der Beschaffung von Gasbussen sein. Dabei setzten die Gutachter einige Kosten für den Trolleybus zu hoch an, so zum Beispiel die Instandsetzungskosten der vorhandenen Fahrleitung wurden der Höhe der Rückbaukosten gleichgesetzt. Zudem wirft das Gutachten dem Trolleybus höhere Wartungskosten als den übrigen Bussystemen vor. Dabei ist einer Grafik zu entnehmen, daß der Ausbau des Trolleybusnetzes die einzige Lösung ist, die CO<sub>2</sub>-Emissionen erheblich zu reduzieren. Der genaue Wortlaut des Gutachtens ist auf der Webseite [www.protrolleybus.ch](http://www.protrolleybus.ch) abrufbar.

**CH – Bern ( 12. April 2006) <http://www.bernmobil.ch/>**

Im Zusammenhang mit dem aufwändigen Umbau des Bahnhofplatzes in Bern können über längere Zeit einige Straßenbahnlinien und teilweise auch die Trolleybuslinien nicht fahren. Um den hierdurch verstärkten Gelenkautobusbedarf aufzufangen, wurden 32 Erdgas-Gelenkbusse bei der Firma Volvo bestellt, deren Auslieferung in Kürze erfolgt. Diese ersetzen dann die ältesten 11 Gelenktrolleybusse 33, 34, 46, 53, 54 des Baujahrs 1974/75 und 56-61 des Baujahrs 1977, die in den Sommermonaten aus dem Betrieb scheiden. Der Trolleybus Wagenpark wird sich auf 25 Wagen (Nr. 62-66 Baujahr 1985 und 1-20 Baujahr 1997-2000) reduzieren. Gleichzeitig wird sich die Traktionsvielfalt um den oben aufgeführten Gasbus erweitern, die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten, wie die nötigen Anpassungen an der Infrastruktur und Einrichtung einer Tankstelle, laufen zur Zeit.

**CH – Genf (4. April 2006) <http://www.tpg.ch>**

Nach Auslieferung der 38 Gelenktrolleybusse BGT-N2C sind nun fünf der zehn Doppelgelenktrolleybusse BGGT-N2C ausgeliefert. Wagen 783 wurde, wie berichtet, an Zürich zu Testfahrten vermietet. Die ersten neuen Doppelgelenkwagen gingen am 1. Februar 2006 in den Linienbetrieb. Die letzten fünf Fahrzeuge werden bis Anfang Mai nach Genf ausgeliefert. Von den Gelenktrolleybussen Saurer/Hess/BBC-SE 651-674 aus dem Jahre 1982-83 sind zur Zeit zehn Stück nach Lausanne vermietet. Die TL Lausanne zeigen Interesse, etwa vier Wagen anzukaufen. Entsprechende Verhandlungen sind im Gange.

**CH – Lausanne (April 2006) <http://www.t-l.ch/>**

Die 26 Duo-Gelenkbusse, 2001 in Dienst gestellt und seit Mai 2005 nach einem Brand von zwei Wagen abgestellt, werden nicht mehr in den Liniendienst zurückkehren. Nach einer Vereinbarung mit dem Hersteller NEOMAN erfolgt ein Ersatz durch die Lieferung von 22 Erdgas-Gelenkbussen des Typs N 4522 bis Februar 2007. Damit bis Ende des Jahres wieder alle elektrifizierten Linien des Netzes durch Trolleybusse bedient werden, sollen kurzfristig 13 Gelenkbusse (derzeit verkehren bereits zehn aus Genf und drei aus Montreux geliehene Trolleybusse auf den zehn Linien des Trolleybusnetzes) erworben werden. Sie sollen den Wagenpark der derzeitigen vorhandenen 72

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

Solo-Trolleybussen verstärken. Außerdem sollen zehn Anhänger eine Verstärkung der Kapazität dieser Soloobusse erhöhen. Derzeit stehen hierfür 44 Anhänger zur Verfügung.

Ein weiterer Saurer-Gelenktrolleybus (Wagen 656) traf aus Genf am 4. April 2006 in Lausanne ein. Wie die übrigen Fahrzeuge erhielt er eine Matrix-Zielanzeige, ehe er Mitte April in Betrieb ging.

Zur Durchführung der jährlichen Revision der aus Montreux geliehenen Gelenkbusse gelangte am 29. März Wagen 8 nach Lausanne und ging dort als Wagen 641 in Betrieb. Wagen 614 (VMCV 7) ging zeitgleich nach Montreux. Eine Woche später am 4. April kam er nach Lausanne zurück und Wagen 637 (VMCV 11) verblieb bis zum 16. April in Montreux, ehe er dann den Wagen 615 (VMCV 17) in Lausanne ablöste. (I)

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

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 herrscht ein Mangel an Trolleybussen, da auf der Linie 7 seitdem aufgrund des Verzichts auf einen 6-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit ausschließlich Gelenktrolleybusse verkehren. Somit werden nur noch auf den drei Kursen der Linie 4 Zweiachstrolleybusse ohne Anhänger eingesetzt. Von den 30 Solowagen werden 16 mit Anhänger eingesetzt. Somit ist ein häufiger Einsatz von Gelenkautobussen auf den Trolleybuslinien zu beobachten. Daher wurden neben den zwei zusätzlichen Gelenktrolleybussen (Nr. 209-210) drei Doppelgelenktrolleybusse zusätzlich bestellt, die schon Ende 2006 nach Luzern geliefert werden. Die zwei nachbestellten Gelenktrolleybusse wurden am 8. April 2006 und 20. April 2006 ausgeliefert. Wagen 209 ist seit Freitag 14. April 2006 im Liniendienst, Wagen 210 folgte Ende April. (I)

**CH – Zürich (30. März 2006) <http://www.vbz.ch/>**

Der vom 21. Januar bis 3. März 2006 im Linieneinsatz getestete Doppelgelenktrolleybus (DGT) aus Genf fand großen Zuspruch. Er absolvierte eine Fahrleistung von insgesamt fast 10.000 km. Dabei kam es zu keinen nennenswerten Behinderungen oder Störungen im Verkehr, die auf den DGT zurück zu führen sind. Die anfänglichen Verspätungen wurden dadurch verursacht, daß viele Fahrgäste die eigens fahrplanmäßig angekündigten Fahrten nutzten. Für den Test wurden 14 Fahrerinnen und Fahrer speziell geschult. Bereits Ende März 2006 wurde nun die Bestellung bestätigt. Der erste der 17 bestellten Doppelgelenkwagen wird ab Mitte 2007 nach Auslieferung der 16 normalen Gelenktrolleybusse (ab Sommer 2006) nach Zürich geliefert. Sie kosten rund 1.6 Millionen Franken pro Stück. Zudem sind noch Anpassungen an der Infrastruktur vorzunehmen, zum Beispiel eine Verlängerung der städtischen Haltestellen, die derzeit auf eine Buslänge von 20 Metern ausgelegt sind. Der Hegibachplatz sowie die Endschleife in Schlieren werden demnächst umgebaut. Weitere bauliche Maßnahmen sind bei den Haltestellen Militär-/Langstrasse und Kunsthaus notwendig. Ferner sind in der VBZ-Garage Hardau der Umbau der Serviceplätze und Hebeeinrichtungen, in der Waschkabine und bei den Abstellflächen erforderlich. (I)

**CH – Schaffhausen (April 2006) <http://www.vbsh.ch/>**

In dem lokalen Mitteilungsblatt "ÜSI MEINIG" Ausgabe Februar 2006 setzte sich die Verkehrsclub der Schweiz (VCS) Sektion Schaffhausen gemeinsam mit der WWF-Sektion Schaffhausen für den Erhalt des Trolleybusbetriebs auf der Linie 1 in Schaffhausen ein. In Anbetracht der in einigen Jahren erforderlichen Ersatzbeschaffung der nun seit rund 15 Jahren in Dienst stehenden Trolleybusflotte des Typs NAW/Hess/ABB wies man in dem Artikel daraufhin, daß die einzige Linie in Leistung wie Beliebtheit das Schwergewicht im Steckennetz der VBSh darstellt. Bei der Linie fallen rund 19% der gesamten Kilometerleistung an und mit rund 1,8 Mio. Passagieren auf dem Ast Neuhausen wird ein Spitzenwert erreicht. Aus Sicht des Umweltschutzes und aus gesundheitlichen Aspekten sei in e Zukunft auch ein Ausbau des Trolleybusnetzes ratsam. Der Artikel ist abrufbar unter <http://www.vcs-sh.ch/Seiten/Trolleybus.pdf> . (I)

**F – Lyon (April 2006) <http://www.tcl.fr/> sowie <http://www.sytral.fr/>**

Der Zeitplan für den Bau der geplanten Trolleybuslinien C1, C2 und C3 wurde gestreckt. Ende 2006 wird zuerst die Linie C1 vom Bahnhof Part-Dieu bis zur Cité internationale eingeführt. Die Strecke ist nun im Bau, die ersten Masten wurden aufgestellt und Wandhaken angebracht. Die Verlängerung bis Cuire ist nun erst für 2010 geplant, die Linie C2 wird erst 2009 eingeführt. Für die Verlängerung der Linie 1 bis Vaulx-en-Velin erfolgen zur Zeit Straßenbauarbeiten. Gegen Ende des Jahres beginnen die Fahrleitungsarbeiten, so daß eine Eröffnung als Linie C3 nun für Anfang 2007 geplant ist. (I)

**I – Neapel (April 2006) <http://www.anm.it/>**

Die Eröffnung der Obuslinie 202 erfolgte am Sonntag 2.4.2006 mit dem historischen Obus 8021. Diese werktags im 19 Minuten-Takt bediente Linie ersetzt die bisherige Buslinie C55 und führt von der westlichen Endhaltestelle der

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

Linie 201 über den Corso Umberto I zum Piazza Garibaldi (Bahnhofsvorplatz) dann weiter wie die Linien 201, 254 und 255 zum Piazza Carlo III, hinter dem sie in einem neuen Abzweig zum Piazza G. B. Vico abbiegt. (I)

**I – Cremona (April 2006) <http://www.cremonatrasporti.it/>**

Es wird diskutiert, den Obusbetrieb zumindest auf einer Linie wieder einzuführen. Die hierzu erforderlichen Kosten werden ermittelt und die finanziellen Möglichkeiten untersucht. Die Leitungen des 2001 stillgelegten Betriebs sind noch bis auf rund 800 m vorhanden und im Depot stehen noch drei Obusse, ein Volvo-Mauri aus 1983 (No. 27) und die zwei neueren Ansaldo-Breda aus 1996 (Nr. 28 + 29). (I)

**I – Mailand (18. April 2006) <http://www.atm-mi.it/>**

Vier Cristalis-Gelenkbusse (No. 400-402, 405) sind abgenommen. Die Wagen 400 und 401 stehen im Linienbetrieb, mit Wagen 402 werden die Fahrer geschult und Wagen 405 wird zu Testzwecken benutzt. (I)

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

Ab Mitte Mai 2006 wird der Obusbetrieb erneut eingestellt, diesmal für Fahrleitungsarbeiten, um die modifizierte Linie 1 ganztägig mit Trolleybussen bedienen zu können. Eine Wiedereröffnung ist für Ende September 2006 geplant. Es werden einige Fahrleitungsanpassungen wegen neu eingeführten Kreisverkehren und geänderten Verkehrssituationen durchgeführt. Neue Fahrleitungen in beiden Richtungen erhält der Corso Stamina einschließlich einer Anpassung am Piazza Covour und dem Straßenzug Viale della Vittoria, da die bisherige Führung durch den Corso Garibaldi wegen Umwandlung zur Fußgängerzone aufgegeben wird. Zudem wird der Streckenabschnitt der Linie 4 vom Piazza Ugo Bassi nach Tavernelle reaktiviert. Insgesamt werden rund 1 Mio. Euro in die Fahrleitung investiert. (I)

**I – Bologna (April 2006) <http://www.atc.bo.it/>**

Der erste von 49 bestellten Civis-Trolleybussen, Nr.1101 ist nach ausgiebigen Tests auf der Erprobungsanlage in Frankreich nach Bologna ausgeliefert. Er wird ab den Sommermonaten auf dem Abschnitt Via degli Orti - San Ruffillo der Linie 13 im Spurbetrieb getestet. Bis März 2006 wurde ein erster Abschnitt des elektrischen Netzes für die neuen Civis-Linien in der Viale Ercolani verlegt. Der Rest der Fahrleitungen für die Linie nach San Lazzaro wird in den folgenden Monaten installiert. Bei einem erfolgreichen Probetrieb könnten der elektrische Spurbetrieb bis Ende 2006 aufgenommen werden. Zur Zeit verkehren die Linien 13, 32 und 33 elektrisch mit den 35 Gelenk- und 19 Soloobussen. Die Fahrleitung der neuen Linie 14 ist fertiggestellt und in Kürze dürfte die Abnahme erfolgen.(I)

**CZ – Teplice (April 2006) <http://www.dp teplice.cz/>**

Zwei Skoda 24 Tr mit Irisbus-Citelis-Aufbau wurden am 24. und 25. April 2006 nach Teplice ausgeliefert. Sie erhalten in Anschluß an den 1996 als letztes gelieferten Skoda 14 Tr No.164 die Betriebsnummern 165 und 166. (I)

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

Zwei weitere Skoda 24 Tr (No.213 und 214), diesmal mit Irisbus-Citelis-Aufbau wurden am 27.Februar 2006 ausgeliefert. Hierfür wurden die 1991 bzw. 1992 beschafften Skoda 14 Tr ausgemustert und am 25. April 2006 abtransportiert. (I)

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

Die drei für 2006 bestellten Soloobusse Skoda 24 Tr (Nr.63-65) wurde im April 2006 in Pilsen getestet. (I)

**CZ – Parbubice/Parbubitz (April 2006) <http://www.dpmp.cz/index.php>**

Drei Soloobusse des Typs Skoda 24 Tr (Nr.317-319) wurden am 16.April 2006 ausgeliefert. (I)

**CZ – Ceske Budejovice/Budweis (April 2006) <http://www.dpmcb.cz/>**

Drei Skoda 25 Tr/IRISBUS mit Citelis-Front wurden Ende 2005 ausgeliefert; sie erhielten die Nummern 58-60. (I)

**CZ – Usti nad Labem/ Aussig an der Elbe (April 2006) <http://www.dpmul.cz/>**

Wegen des Hochwassers der Elbe Anfang April 2006 war das Obusnetz getrennt. Die Linien 51, 55, 56, 57 waren unterbrochen, die Verstärkungslinien 58 und 59 verkehrten nicht. An Wochenenden bedienten Busse die vier unterbrochen Linien. Sonst wurde der Verkehr notdürftig mit mehrmaligen Umsteigen und einem Umweg über höher gelegene Straßen aufrecht erhalten. Für die Direktverbindung der Linie 57 von Nestemice nach Predlice,

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

---

muß während des Hochwassers in Krásné Brezno in die Buslinie 5 umgestiegen werden, in Dobetice dann in die Obuslinie 53 oder 54 und in der Innenstadt dann wieder in die Obuslinie 57. (I)

**Sk – Bratislava (April 2006) <http://www.imhd.sk/ba/>**

Der erste Skoda 25 Tr/IRISBUS mit „Citelis“-Front wurde am 27.2.2006 ausgeliefert. (I)

**HU – Budapest (April 2006) <http://www.bkv.hu/>**

Die Obuslinie 80 erhielt eine neue Endschleife am Keleti pályaudvar (Ostbahnhof). Die ursprüngliche Schleife in Lóvászár utca - Mosonyi utca - Fiumei út wurde am 06.03.2006 wegen dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes Baross tér aufgegeben. Für zwei Wochen wendete die Linie 80 am Stadion, hierfür wurde eigens eine zusätzliche Weiche für eine vorhandene Wendeschleife eingebaut. Die Probefahrten in der neue Wendeschleife am Baross tér fanden am 20.03.2006 statt. Die Auslieferung der für 2006 bestellten zehn Solaris/Ganz wurde um ein halbes Jahr verschoben. Grund ist auch hier die Finanzkrise der Firma Ganz-Transelektro. Es ist zu befürchten, daß einige ZIU-682-Soloobusse, die im schlechten Zustand sind, schon vorher abgestellt werden müssen und vorübergehend durch Dieselbusse ersetzt werden.

**HU – Szeged (April 2006) <http://www.szkt.hu/>**

Der Volvo-Obus 850 hatte einen Unfall, bei dem seine Front ersetzt werden mußte. Nach einer Woche konnte der Wagen wieder in Betrieb gehen. Der Skoda 15Tr T-618 (ex Budweis 07) und der Skoda 21Tr T-801 (ex Budweis 43) gingen Ende Februar in Betrieb. Somit stehen drei Skoda 21Tr (T-800, T-810 ex Vorführwagen und T-801) zur Verfügung.

Für den neuen Gelenkwagen wurde der Ikarus 280T Nr. 506 (ex Eberswalde 025) abgestellt. Von den letzten russischen ZIU-682 sind nur noch drei Wagen (Nr. 9-146, 9-150, 9-153) und der Fahrschulwagen 9-147 betriebsfähig, sie werden voraussichtlich im Mai 2006 endgültig abgestellt. Derzeit sind ein Skoda 14Tr (ex Brno) und zwei Citaros im Umbau. Der erste Citaro-Obus soll im Sommer fertig sein.

Die Obuslinie 8 wird am 18.April wegen Strassenbauarbeiten vorübergehend eingestellt. Der elektrische Betrieb soll im September wieder aufgenommen werden. Sie erhält dann eine Verlängerung von Vidra utca nach Dugonics tér parallel zu den Straßenbahnlinien 3 und 4. Die Obus/Strassenbahn - Kreuzung am Párizsi körút - Kossuth Lajos sgt. wurde Anfang April umgebaut.

**P – Gdingen (4. April 2006) <http://www.zkmgdynia.pl/>**

Im März 2006 sind drei weitere neue Solaris/DP Ostrava Trollino 12AC (1. Generation) ausgeliefert worden. Sie erhielten die Betriebsnummern 3033, 3036 und 3039. Die Ausstattung der neuen Fahrzeuge entspricht denen der bereits gelieferten Trollinos. Weitere fünf Trollinos werden im April (3 Wagen) und im Mai (2 Wagen) erwartet. Ein weiterer Mercedes O405N (3065) ist fertiggestellt. Es handelt sich auch diesmal um einen Umbau aus einem Dieselbus des Baujahrs 1993. Gleichzeitig ist der Jelcz 120MTE-Obus mit den gleichen Endziffern (Nr. 3365) ausgemustert worden.

**P – Lublin (April 2006) <http://www.mzk.pl/>**

Eine Erneuerung des Wagenparks erfolgte mit dem Umbau von drei Jelcz 120MT zu Obussen. Von den 65 vorhandenen Obussen sind jedoch nur 10 Wagen jünger als 15 Jahre. Einige von stillgelegten polnischen Betrieben übernommenen Wagen wurden in den letzten Jahren grundüberholt und neu in Betrieb genommen. Das Netz besteht aus den acht Linien 150-153, 155-156, 158 und 160. Ein ZIU-682-Soloobus wurde als Museumswagen hergerichtet und kann für Sonderfahrten gemietet werden.

**Neues vom Obus – International - Aus der Industrie (28. April 2006)**

In der Stadt Barquisimeto in Venezuela ist die Einführung eines Trolleybusbetriebs geplant, mehr siehe unter: <http://www.transbarca.gob.ve/>. Ein Generalunternehmer ist für den Bau der gesamten Anlage im Jahre 2005 beauftragt worden. Dieser führte eine Privatausschreibung durch. Die Firma Vossloh Kiepe wurde zu einer Angebotsabgabe aufgefordert. Der Kunde wird sich jedoch für einen anderen Anbieter entschieden, der trotz Preisgleichheit ein Stahlfahrzeug statt Aluminium und eine nicht erprobte Elektrik verwendet.

Die Firma New Flyer Industries erhielt den Auftrag, für den stillgelegten Betrieb in Philadelphia 38 Soloobusse mit Dieselgenerator zu liefern. Zulieferer soll die Firma Vossloh-Kiepe werden. Entsprechende Verträge werden zur Zeit ausgearbeitet. Gemeinsam mit der Firma New Flyer könnte auch ein Auftrag aus Boston folgen, da die Firma Neoplan von der vertraglichen Option auf weitere 13 Dual-Mode Gelenkbusse verzichtet hat.