



Einer von drei Leihobussen in Lausanne ist Wagen 637, er stammt aus dem benachbarten Betrieb Vevey-Montreux, es handelt sich um den 1996 beschafften VanHool/Kiepe-Gelenkibus 11, hier fährt er am 15.09.2006 die Haltestelle St-François an.

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 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. Ein Hinweis auf die Internet-Seiten zu den einzelnen Betrieben 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.

INHALT / Contents

Eberswalde: Obus 029 erhält einen Schwungradspeicher als Hilfsmotor	Seite 2
Eberswalde: <i>Trolleybus 029 is to be fitted with an Energy saving flywheel as an alternative to the VW emergency motor.</i>	Page 2
Esslingen: Verlegung der Neckarstraße erfolgte am 16.09.2006	Seite 3
Esslingen: <i>The newly constructed course of the Neckarstraße was opened on 16.09.2006.</i>	Page 3

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

Solingen:	Haltestellen am Graf-Wilhelm-Platz fertiggestellt, Obus 32 ist nun Ausstellungsstück im deutschen Museum München, die Berkhof-Obusse sind zur Zeit elektrisch außer Betrieb.	Seite 3
Solingen:	<i>The newly constructed bus stop area at Graf-Wilhelm-Platz has now been completed. Trolleybus Nr. 32 has been sent to the "Deutschen Museum" in Munich. All 15 of the new Berkhof Trolleybuses are running in diesel mode only.</i>	Page 3
Arnheim:	Bau der Obuslinie 5 nach De Schuytgraaf erst 2009 vorgesehen	Seite 5
Arnhem:	<i>The proposed extension to Trolleybus route 5 to De Schuytgraaf is not to be built until the year 2009.</i>	Page 5
Salzburg:	Neue Betriebsstrecken ermöglichen Obusbetrieb während Großveranstaltungen	Seite 5
Salzburg:	<i>Newly installed overhead wiring now allows the trolleybuses to remain in operation during festivities in the town center by using these wires to circumnavigate these various festivities.</i>	Page 5
Innsbruck:	Fahrleitung der ehemaligen Obuslinie R teilweise demontiert	Seite 6
Innsbruck:	<i>Parts of the overhead originally used by Trolleybus route "R" have been removed</i>	Page 6
Lyon:	Obuslinie C1 am 12.10.2006 eröffnet, eine weitere Linie folgt im Februar 2007	Seite 7
Lyon:	<i>Trolleybus route "C1" was inaugurated on 12.10.2006; one further route is to follow in February of the year 2007.</i>	Page 7
Brünn:	21 neue Gelenkbusse bei Skoda zur Auslieferung bis 2009 bestellt	Seite 7
Brno:	<i>21 new articulated Skoda Trolleybuses have been ordered, delivery is to be completed by the year 2009</i>	Page 7
Komutau, Toppau:	Neue Solaris/Cegelec- Obusse geliefert	Seite 8
Comotov, Opava:	<i>New Solaris/Cegelec- trolleybuses delivered</i>	Page 8
Budweis, Iglau, Pilsen, Marienbad:	Neue Irisbus/Karosa/Skoda- Obusse geliefert	Seite 8
Ceske Budejovice, Jihlava, Plzen, Marianske Lazne:	<i>New Irisbus/Karosa/Skoda-trolleybuses delivered</i>	Page 8
Bratislava:	Neue Obuslinie am 4.9.2006 eröffnet	Seite 9
Bratislava:	<i>A new Trolleybus route was opened on 04.09.2006</i>	Page 9
Gdingen:	Linie 31 nach Sopot verlängert, elfter Umbauobus MB O405N in Betrieb	Seite 9
Gdynia:	<i>The extension of Trolleybus route 31 to Sopot has been opened; the eleventh Mercedes O405N Trolleybus conversion has gone into service.</i>	page 9
Kaunas:	42 neue Solaris-Trolleybusse vor der Auslieferung	Seite 9
Kaunas:	<i>42 new Solaris Trolleybuses are about to be delivered</i>	page 9

D - Eberswalde (26. Oktober 2006) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Nach Änderung des Fahrplans auf maximal einem 12 Minuten-Verkehr morgens und nachmittags auf den beiden Obuslinien werden maximal 12 der 15 vorhandenen Obusse benötigt. Die 12-13 Jahre alten Gräf&Stift-Gelenkbusse sind bis auf zwei Wagen grundsaniert, die 2003 lediglich in eigener Werkstatt aufgearbeitet wurden.

Am 04.10.2006 gab der brandenburgischen Infrastrukturstaatssekretär Reinhold Dellmann im Rahmen einer offiziellen Einweihung die neue Bahnhofsbrücke für den öffentlichen Verkehr frei. Der Neubau erfolgte als Dreifeldbrücke in Stahlverbundkonstruktion mit einer Gesamtstützweite von 95,50 Meter, die zehn Gleise der Deutschen Bahn überführen. Die Brückenbreite von 23,20 Metern beinhaltet Geh- und Radwege mit Blindenleitstreifen, vier Fahrspuren und Straßenbeleuchtung sowie Oberleitungsmasten. Die Obusfahrleitung wurde am Vortag in die endgültige Position verlegt.

Im Zeitraum 29.08.2006 bis 08.09.2006 war der Solaris/DPO/Cegelec 15AC- Obus aus Ostrava (dort Nr. 3603, Baujahr 2004) im Eberswalde als Vorfürhswagen im Einsatz. An den neun Tagen wurde er im Linienverkehr als zusätzlicher Kurs eingesetzt, im Rahmen des "Tags der offenen Tür" wurde der Obus neben zahlreichen historischen Obussen nach Sonderfahrplan eingesetzt.

Die Firma RWS Railway Service GmbH aus Neuenhagen bei Berlin rüstet den Eberswalder Obus 029 mit einem neuartigen Schwungmassenspeicher aus. In der 2. Oktober-Woche wurde das Projekt „Integration eines Schwungmassenspeichers in einen Obus“ mit Vertretern aller beteiligten Partner eröffnet, seit Ende Oktober befindet sich der Obus 029 der BBG in der Fertigungshalle der Firma RWS. Die konstruktiven Vorbereitungen für die mechanische Integration des Schwungradspeichers und der weiteren Komponenten sind angelaufen. Die Lieferung aller Komponenten ist für die nächsten Wochen vereinbart, die Vorinbetriebnahme ist für Dezember 2006 geplant. Das Bundesland Brandenburg erteilte für dieses Pilotprojekt Fördermittel in Höhe von rund 200.000 Euro. Die Basisausführung des verwendeten Schwungmassenspeichers wurde von den Projektpartnern des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) in Kooperation mit dem niederländischen CCM Centre for

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

Concepts in Mechatronics B.V. über einen Zeitraum von zwei Jahren getestet.

Die Firma RWS zeichnet sich für die Entwicklung und Konstruktion der Leistungselektronik inklusive Schaltschränken und Gerätegerüsten und die serientaugliche Entwicklung der Hybridsteuereinheit auf Basis der Software Fraunhofer IVI, die Kabelkonfektionierung und die Fertigung der Bedien- und Anzeigeeinheit sowie der Kühlsysteme für die Speicher- und Leistungselektronik im Rahmen des Pilotprojektes verantwortlich. Der Schwungradspeicher ersetzt in dem Obus den Hilfsmotor. Das elektrische Fahren ohne Oberleitung über kurze Streckenabschnitte ermöglicht dann der Speicher, der einen erheblichen Teil der beim elektromotorischen Bremsen freiwerdenden Energie aufnimmt. Der Vorteil in diesem Vorhaben ist die Verringerung der Betriebskosten und das Entfallen der Emissionen gegenüber dem bisherigen Hilfsmotor.

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

Die neue Straßenführung der Neckarstraße zwischen der Haltestelle Pliensauturm und dem Hauptbahnhof wurde am 16.09.2006 für den Verkehr freigegeben. Am Wochenende zuvor verkehrten auf den Obuslinien Dieselbusse, da die Fahrleitung entsprechend verlegt wurde. Im Rahmen der Horber Schienentage <http://horber.schienen-tage.de/> findet eine Betriebsbesichtigung statt, die Teilnehmer werden in Obertürkheim abgeholt und können an einer Depotbesichtigung teilnehmen.

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

Die Fertigstellung der Haltestellen am Graf-Wilhelm-Platz in Richtung Höhscheid, Aufderhöhe und Hästen, die seit dem 31.07.06 provisorisch am zukünftigen Halteplatz der Buslinien in der Mitte der ehemals vierspurigen Kölner Straße verlegt sind, schreiten schneller voran als geplant. Die Asphaltarbeiten fanden am Sonntag, den 08.10.2006 statt, an diesem Tag verkehrten daher auf allen Obuslinien Dieselbusse. Eine Zurückverlegung der Obushaltestellen fand in der Nacht zu Samstag, 28.10.2006 statt. Seit Montag, 30.11.2006 fahren auch die Dieselbusse die neuen Haltestellen an der Sichel an. Von 10:30 Uhr für eine Stunde wurden die Fahrgäste unter anderem vom Oberbürgermeister Franz Haug, Planungsdezernent Hartmut Hoferichter und Conrad Troullier, Leiter der SWS-Verkehrsbetriebe, persönlich begrüßt, eine Eröffnungsfeier ist für den 10.12.2006 mit der Eröffnung des Haltepunkts Solingen Mitte geplant. Eine Zeichnung der neuen Haltestellensituation siehe Anlage 1.

Der Busbahnhof erhält noch eine Echtzeitanzeige für die Abfahrtszeit der Busse. Diese wird auch am Busbahnhof Aufderhöhe und am Haltepunkt Grünewald installiert, die Inbetriebnahme ist nach der Montage der Anlage an allen drei Stellen vorgesehen.

Letztendlich hat die Bezirksvertretung Burg/Höhscheid am 27.09.2006 den Entschluß gefaßt, die Einrichtung der Buswendeschleife einschließlich dem Bau von 33 Parkplätzen und baulichen Anpassungsarbeiten der Haltestellen Gräfrath und Wieden zu billigen. Die Finanzierung wird über die SWS-Verkehrsbetriebe erfolgen. Hierdurch ist der Weg zur Ablösung der letzten 14 Soloobusse durch Gelenkwagen frei. Das Lastenheft zur Ausschreibung soll noch in diesem Jahr veröffentlicht werden.

Der Berkhof Obus 173 hat seit Anfang Juni eine neue wartungsärmere Matrix-Anzeige der Vorderfront erhalten. Diese Anzeige fällt durch eine kontrastreiche, orangefarbene und kleinere Matrix-Schrift auf. Die neue Zielanzeige soll unempfindlicher gegen äußere Einflüsse wie Leitfunk und Wärme sein, die durch die oberhalb der Fenster angeordneten Lüftungskanäle entsteht. Um eine bessere Wärmezufuhr zu ermöglichen, werden die Berkhof-Obusse mit einer zusätzlichen Heizung unterhalb der Sitze nachgerüstet.

Ab Freitag Nachmittag, 27.10.2006 wurden alle 15 Fahrzeuge der Firma Berkhof ausschließlich im Dieselbetrieb mit Hilfsmotor und nicht mehr im Oberleitungsbetrieb eingesetzt. Grund dafür ist eine Fehlermeldung, in den Tagen zuvor bei vier Fahrzeugen dieser Baureihe aufgetreten ist. Dabei wurden am Fahrgestell dieser Obusse Spannungen im Bereich von über 50 Volt gemessen. Kondensatoren filtern zwar den Gleichstrom aus der Oberleitung, lassen jedoch bei diesem Fahrzeugtyp den Wechselstrom durch. Im elektrischen Betrieb können geringfügige Spannungen auftreten, so daß die Obusse nur während der Hauptverkehrszeit im Dieselbetrieb eingesetzt werden.

Der Einbau von Videoüberwachung in den Gelenkobussen schreitet voran. In einem ersten Schritt erhalten die Wagen die vier schwarzen, runden Videokameras im Deckenbereich, bis Mitte Oktober waren alle Berkhof-Obusse, alle acht Dieselgelenkwagen und sieben VanHool -Obusse (Nr.251-256, 258) fertiggestellt. Abschließend wird dann der Monitor oberhalb des Fahrerplatzes mit direkter Wiedergabe der Kameraaufzeichnung montiert und die Anlage freigeschaltet. Diese Freigabe steht noch für die Obusse 251 und 254 aus. Eine Kamera für Rückwärtsfahrten ist an einigen Dieselbussen angebracht worden; sie wird an der engen Wendeschleife der Linie 696 in Kohlsberg benötigt. Die Arbeiten am Haltepunkt Solingen Mitte schreiten voran; derzeit wird die Stahlkonstruktion der Überdachung montiert. Im Oktober wurden die Stahlterasse und die Aufzugsanlage mittels Autokran eingesetzt. Der Haltepunkt der Regionalbahn 47 wird zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 eröffnet werden. Die Eröffnung der Haltestellenanlage der Obuslinien wird erst im nächsten Jahr erwartet. Die Führung der Obuslinien 681 und 683 ist so vorgesehen, daß beide

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

Linien diese Haltestelle mit der Türseite zum Haltepunkt anfahren. Die Obuslinie 686 erhält abends und sonntags hier als Ersatz für die aufgegebene Wendeschleife am Graf-Wilhelm-Platz ihren Wendeplatz. Eine Zeichnung des geplanten Bauwerks siehe [Anlage 2](#).

Zu dem nach Fertigstellung der Haltestellenanlage geplanten Fahrplanwechsel, wahrscheinlich im Juni 2007, ist auch der Verbund der Obuslinien 681 und 682 wieder vorgesehen. Zum 30.10.2006 ist auch stadtauswärts die Haltestelle Birker Straße eingerichtet; die Fahrspur mit eigener Signalanlage bereits im Sommer angelegt.

Der fast 20jährige Soloobus 32 wurde am 05.09.2006 abgemeldet und ging tags darauf nach München, um dort die Sammlung des Verkehrsmuseum zu ergänzen. Am 20.10.2006 wird dort im Verkehrszentrum des Deutschen Museums eine Ausstellung zum Thema Stadtverkehr in der Halle I eröffnet. Im Gegensatz zu den bisherigen Soloobussen, die per Bahn nach Sarajewo gingen, holte ihn ein LKW-Tieflader der Bahntochter Schenker ab. Die Eröffnung der Ausstellung fand am 20.10.2006; der Obus steht in Gesellschaft von Straßenbahnen, S-Bahnen und anderen Bussen. Hier präsentierten sich stolz (von links nach rechts) A. Sorgenicht - stellvertretender Betriebsleiter, P. Hanz - Werkstattleiter und C. Troullier - Geschäftsführer der SWS Verkehrsbetriebe am Eröffnungstag vor dem Museumsstück.

Foto: Sorgenicht



Am 17.09.2006 wurde aus dem Gebrauchtwagencenter Mannheim der ehemalige Dortmunder Mercedes-Benz-Dieselbus 1612 überführt. Der 1992 gebaute Wagen erhielt am 28.09.2006 die Zulassung mit dem Kennzeichen SG-SW 154 und wurde nach Herstellung der Solinger Lackierung am 24.10.2006 erstmals als Doppelwagen eingesetzt. Sein Einsatz war auf der Linie 691 in der Frühschicht und mittags auf der Linie 698 geplant. Bedingt durch die Abstellung der Berkhof-Gelenkobusse ist er seit dem 30.10.2006 auf der 681 mit Steckschild im Einsatz. Ein Programmieren der Matrix-Zielanzeige ist aufgrund des Fabrikats der Anzeige ohne großen Aufwand nicht möglich. Die Erprobung der Supercap-Anlage im Obus 42 wurde abgeschlossen. Zuletzt fanden Fahrten morgens zwischen Hasselstraße und Widdert statt, um Meßergebnisse im simulierten Linienbetrieb zu erzielen. Ein Termin für den Rückbau des Wagens den Fahrgastbetrieb steht noch nicht fest, am 27.10.,2006 wurde er zur Firma Vossloh-Kiepe nach Düsseldorf geschleppt.

Der Lecce-Prototyp wurde am 30.08.2006 nach Genf transportiert und bei der dortigen Trolleybustagung ausgestellt. Nach der Rückkehr nach Solingen fanden weitere Testfahrten statt, auch außerhalb des Depots. Anfang September fuhr der Wagen in eigener Kraft nach Düsseldorf und wurde dort zur Betriebsfeier "100 Jahre Kiepe" ausgestellt.

Am Samstag, 28.10.2006 war der historische Gelenkobus 5 erstmals wieder nach längerer Reparaturpause im Einsatz. Er befuhr die eingerichtete Pendelbus-Verbindung zwischen Ohligs und Vohwinkel im Rahmen des Brückenfestes. Diese Verbindung wurde von 10 bis 17 Uhr stündlich angeboten; als zweiter Kurs kam der Wilkinson-Obus 64 zum Einsatz, da der ursprünglich vorgesehene ÜHIII 59 bislang noch nicht fertiggestellt ist. Die beiden Kurse begegneten sich planmäßig auf der Kölner Straße, hier ein Foto von der ersten Begegnung um 10:30 Uhr.



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

Bedingt durch die erwähnte Abstellung der Berkhof-Obusse half dann ab Montag, 30.10.2006 Obus 5 beim SWS-Verkehrsbetrieb aus. Er wurde auf einem festen Kurs der Linie 682 von 6 bis 19 Uhr eingesetzt, während bis zu drei Soloobusse anstelle auf der Linie 684 nun auf der Linie 681 eingesetzt werden.

NL – Arnheim (25. Oktober 2006) <http://www.connexxion.nl>

Bedingt durch Straßenbauarbeiten verkehrt die Dieselbuslinie 6 seit dem 03.09.2006 mit geänderter Linienführung durch das Neubaugebiet Schuytgraaf. Dadurch konnte die halbstündig verkehrende Anschlußlinie 205, die ab dem 18.06.2006 verkehrte, entfallen. Die Errichtung der Obuslinie 5 in das Neubaugebiet ist nun erst Anfang 2009 vorgesehen. Die Verlegung der provisorischen Fahrleitung soll eingespart werden. Außerdem ist das Verkehrsaufkommen noch sehr gering, da bisher nur wenige Wohnbauten errichtet wurden.

In den Sommermonaten vom 18.06. bis 19.08.2006 gab es einen ausgedünnten Fahrplan. Statt sonst bis zu 42 Kurse werden dann nur 24 Kurse für die vier Obuslinien (Linie 1: 5, 3: 7, 5: 6 und 7: 6 benötigt. Zusätzlich kommen in der Frühspitze drei Obusse nach Rijkerswoerd und zwei Wagen auf der Linie 5 nach De Laar West zum Einsatz, um jeweils auf 7½ Minuten zu verdichten. Auf den Einschubkursen der Linie 5 kamen jedoch in der Regel nur Dieselbusse zum Einsatz, da nur eine Fahrtrichtung bedient wird. Auch auf der Linie 3 kamen Dieselbusse zum Einsatz, da diese im Gegensatz zu den Volvo-Soloobussen einen klimatisierten Fahrerplatz besitzen. Die Berkhof-Obusse 212-231 wurden 2005 ebenfalls mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz ausgerüstet. Daher wurden auf den drei übrigen Linien an den heißen Tagen vorzugsweise Berkhof-Obusse eingesetzt.

Der Bahnhof erhielt einen neuen Zugang mittels einer provisorische Stahlkonstruktion. Es entstanden somit lange Zugangswege bis zum Busbahnhof, nur die Obuslinie 1 in Richtung Oosterbeek erhielt eine Busbucht mit Fahrleitungsausweiche vor dem derzeitigen Zugang. Das alte Empfangsgebäude aus den 50er Jahren wird nun abgerissen und durch einen Neubau ersetzt, dessen Fertigstellung bis 2009 erwartet wird.

Wie bereits berichtet, gehört die Fahrleitungsanlage nun vollständig der Stadt Arnheim, auch die Fahrleitung in den Nachbargemeinden Renkum (Oosterbeek) und Rheden (Velp). Die Obusse werden auch in den Besitz der Stadt übergehen, so daß für die geplante Neubeschaffung eine Ausschreibung erforderlich ist. Diese soll nach Möglichkeit gemeinsam mit anderen Betrieben erfolgen. Eventuell soll die Bestellung auf 20 Wagen erhöht werden, der zuständige Wethouder der Stadtgemeinde strebt die Wiedereinführung des elektrischen Betriebs auf der seit 1997 eingestellten Linie 2 (Hoogkamp - Vredenburg) an.

Derzeit findet wegen Asphaltarbeiten in den Abendstunden häufiger Dieselbusersatzverkehr statt, zum Beispiel an einigen Tagen vom 03. bis 25.10.2006 auf der Obuslinie 5 ab 22 Uhr wegen Asphaltarbeiten im Bereich De Laar West, die Dieselbusse mußten eine Umleitung befahren.

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

Die in den letzten Jahren forcierte Einrichtung von Wendeschleifen und Betriebsstrecken ermöglicht nun auch bei Umleitungen und besonderen Veranstaltungen einen elektrischen Verkehr. So wurde am 05.09.06 eine neue Wendeschleife in der Nähe des Hauptbahnhofs in Betrieb genommen, die die Obusse der westlichen und nördlichen Linienabschnitte zum Wenden nutzen können, ohne den Bahnhofsvorplatz zu befahren. Außerdem wird bei Umleitungen häufig der in 13 Trolleybussen vorhandene Hilfsantrieb genutzt, so am 10.09.2006, als im Zuge von S-Bahn-Bauarbeiten die Rudolf-Bibel Straße gesperrt war und die Linien 2 und 4 über die Guggenmoosstraße fahren mußten. Die Elektrifizierung dieser Verbindung zwischen Maxglan (Linie 1) und Christian Doppler Klinik (Linie 4) ist zwar angedacht - die Unterführung ist (im letzten Moment) auch obustauglich ausgeführt - aber ein Bau der Fahrleitung ist noch nicht geplant. Im Bau ist die Verbindung der Linien 7 und 4 über die Lindhofstraße am Landeskrankenhaus, die Vorbereitungen zur Fahrleitungsverlegung haben bereits begonnen.

Die Salzburger Lokalbahn feierte Ende September ihren 120-jährigen Geburtstag. Obus 286 wurde mit Fotos aus der Geschichte der Lokalbahn mit Dampfbahnen und Elektrotriebwagen, die auch in einigen Straßenzügen der Innenstadt verkehrten, dekoriert und warb so für die dreitägige Jubiläumsveranstaltung.

In der Woche vom 17. bis 24.09.2006 fand auf Salzburger Stadtgebiet das Radrennen "UCI Road World Championships 2006" statt. Die 350.000 Gäste während der Woche und 150.000 Besucher zur Abschlußveranstaltung am Sonntag, 24.09.2006 konnten einen reibungslosen Obusverkehr als Zubringer nutzen. Bedingt durch die Sperrung des Mirabellplatzes und der östlichen Stadtteile Salzburgs (Schallmoos und Langwied) mußten die Obusse fahrplanmäßig die in den letzten Jahren errichteten Betriebsstrecken nutzen, für den eingeschränkten Verkehr wurde eigens ein Infoblatt aufgelegt. Die Linie 1 war geteilt, die Linien 2 und 5 gekürzt und die Linien 3 und 6 fuhren über Mülln vom Hanuschplatz zum Hauptbahnhof (über die neu errichtete Abbiegespur, die Freigabe erfolgte am 12.09.2006), die Linie 4 über Volksgarten und der im Mai 2006 fertiggestellten Verbindungsstrecke über die Eberhard-Fugger-Straße nach Obergnigl. Nur die Linie 7 konnte unverändert bedient werden. Außerdem gab es einen Parkplatz-Zubringerverkehr zum P+R-Parkplatz der Salzburg Arena, des EM Stadions und zur Alpensiedlung Süd. Am Sonntag waren daher fast alle Obusse (79 von 81) mit entsprechendem

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

Fahrpersonal im Einsatz.

Mit der Umnummerierung ab dem 01.01.2007 werden alle aktiven Obusse eine 200er Nummer erhalten. Die Wagen 200-214 sind ehemals 191, 9161-9374, 218-219 ehemals 189-190, 221-238 ehemals 9461-9578 und 241-252 ehemals 9661-9772. Neben den VanHool, die teilweise bereits am 01.01.2004 eine neue Betriebsnummer erhielten, behalten auch die zwei historischen Obusse ihre Wagennummer.

Zum Fahrplanwechsel am 16. Dezember 2006 wird auf der Obuslinie 4 ein Kurs mehr eingesetzt, um den Störungen wegen der stark befahrenen Linzer und Münchener Bundesstraße entgegen zu wirken.

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

Die Errichtung eines Radweges bei der Sillbrücke erforderte die Versetzung eines Oberleitungsmastes. Im Zuge dieser Arbeiten wurde die gesamte Oberleitung im Bereich Bienenstraße bis Kärntnerstraße entfernt. Damit ist die Linie R nicht mehr im Obusbetrieb befahrbar. Der letzte Linieneinsatz von Obussen fand im Februar 2004 statt, zu diesem Zeitpunkt wurde noch die Oberleitung am Hauptbahnhof angepaßt und neu verlegt.

Auf der Linie O verkehren noch die zehn verbliebenen Niederflerbusse an Werktagen, die Einstellung des Obusbetriebs ist für Februar 2007 angekündigt.

Eine geplante Sonderfahrt der Regionalen Schienen wurde wenige Tage vor dem Veranstaltungstermin (14.10.2006) abgesagt. Die offizielle Begründung der Direktion der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) lautete, daß es im Zuge einer Sonderfahrt zu Betriebsstörungen auf den Linien O und R käme.

CH – Bern (Oktober 2006) <http://www.bernmobil.ch/>

Die Trolleybusse 56 und 58 absolvierten am 26.09.2006 ihren letzten Einsatz, damit ging die Ära der FBW zu Ende. Die Firma Franz Brozincevic Wetzikon lieferte bereits 1940 das Fahrgestell für den ersten Berner Obus. Die letzte Lieferung bestand aus 32 in den Jahren 1974 - 1977 beschafften Gelenkwagen. Von den letzten elf Obussen aus dieser Serie wurden am 3.10.2006 zehn Wagen (Nr. 33, 34, 46, 53, 54, 56-58, 60, 61) in Bern auf Bahn-Tiefadern rangiert und traten die Reise in die neue Heimat Rumänien an. Der Verkauf erfolgte über einen deutschen Zwischenhändler. Die in den Wochen zuvor nach und nach abgestellten Wagen wurden in verschiedenen Hallen im Stadtgebiet zwischengelagert, um im Depot Platz für die als Ersatz beschafften Gas-Gelenkbusse zu schaffen, von denen sich bis Mitte September zehn im Einsatz befanden. Der 11. Obus (Nr. 59) wurde am 5.09.2006 an den Tramverein Bern (TVB) abgegeben. Bedingt durch die Reduzierung des Obusparks werden auf den vier verbliebenen Trolleybuslinien (11, 12, 13 und 20) nicht nur im Spitzenverkehr häufig Diesel- oder Gasbusse eingesetzt.

CH - Fribourg (Oktober 2006) <http://www.tpf.ch/>

Wegen dem Neubau eines Einkaufszentrums ist in der Innenstadt weiterhin die Fahrleitung demontiert, so daß die Fahrzeuge mit Dieselantrieb zwischen Bahnhof und St.Pierre verkehren. Seit Ende 2004 gibt es drei Linien: Die alle 15 Minuten verkehrenden Linien 1 und 3 sind nur teilelektrifiziert, die alle 7½ Minuten befahrene Linie 2 hat nur einen Abzweig, der etwa stündlich im Dieselantrieb befahren wird. Es stehen 21 DUO-Busse zur Verfügung, 12 im Jahre 1989 beschaffte Volvo/Hess/ABB-SAAS und neun in 2003 in Dienst gestellte Hess/Kiepe- Gelenkwagen.

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

Am 31.08.2006 fand die KTBB Trolleybustagung 2006, ausgerichtet vom Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz, in Genf statt. In der Ausstellungshalle wurde ein Doppelgelenkobus der Firma Hess und ein Soloobus für die italienische Stadt Lecce der Firma VanHool ausgestellt. Ein Doppelgelenkwagen war auch in Berlin bei der Innotrans zu besichtigen, es handelte sich um Obus 781 aus Genf. Nachzutragen ist die Ausmusterung und Verschrottung von Obus 653 im letzten Jahr. Somit stehen 92 Gelenkbusse in Dienst, damit ist Genf der Obusbetrieb mit dem größten Wagenpark in der Schweiz.

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

Wagen 144, der erste der 16 bestellten neuen Gelenkbusse der Firmen Hess/Vossloh-Kiepe, steht seit seiner Vorstellung am 20. Juli 2006 im Linieneinsatz. Während der Erprobungszeit kommt er auf allen Trolleybuslinien zum Einsatz; später wird er hauptsächlich auf der Linie 32 eingesetzt. Nachdem im Oktober 2006 die E-Ausrüstung der drei Doppelgelenkwagen für Luzern montiert ist, werden die bestellten 15 restlichen Gelenkwagen und 17 Doppelgelenkwagen fertiggestellt.

CH – Biel (Oktober 2006) <http://www.biel-bienne.ch/www/de/pub/servicecenters/vbb.cfm>

Die Obuslinien 1 und 4 verkehren in der Hauptverkehrszeit im 7½ Minuten-Takt. Für die 16 Kurse stehen 11 Gelenkwagen (62-72) von 1985 und 10 Niederflur-Trolleybusse (81-90) von 1997 zur Verfügung. Außerdem gehört

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

zum Wagenpark der 1991 gebaute Prototyp des Swiss-Trolleys, der nach Brand des Gelenkobus 61 im Jahre 1996 als Wagen 80 übernommen wurde. Eine Ausschreibung von zehn Gelenkwagen als Ersatzbeschaffung der elf älteren Wagen läuft zur Zeit.

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

Gemäß einer Pressemitteilung gibt der Verkehrsbetrieb ATCM bekannt, daß drei 12 m - Neoplan-Obusse N 6316 erworben werden. Die dreitürigen Wagen besitzen Klimaanlage und einen Hilfsdiesel nach der "Euro 5"-Abgasnorm. Es sind keine Ersatz-, sondern Neubeschaffungen aufgrund der Linienverlängerung durch das Gebiet der Poliklinik zu einen Industriegebiet an der Via Gottardi, die zur Zeit in Bau ist.

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

Die erste der drei geplanten Cristalis-Trolleybuslinien wurde feierlich am 12.10.2006 eröffnet. Um 11 Uhr gab der Bürgermeister von Lyon, Vertreter des Verkehrsverbunds Systral und Vertreter der TL den Betrieb für die neuen Cristalis-Gelenkobusse frei. Bei der Linie C1 handelt es sich um die Verbindung der nördlichen Endhaltestelle Cite International der Linie 4 am Park Tete d'Or, die am 05.06.2006 um einige Meter verlängert wurde und dem TGV-Bahnhof Part Dieu. Der Fahrplan sieht einen 10-Minuten-Verkehr vor. Die Fahrzeit für die rund 4 km lange Strecke (9 Haltestellen) beträgt nur 12 Minuten. Dieses wird durch die Einrichtung von eigenen Busspuren erreicht, eine optische Spurführung wird jedoch auf der Linie C1 nicht genutzt. Zum Einsatz kommen vier neue Cristalis-Gelenkobusse, von denen 10 (Betriebs-Nr. 2901-2910) bislang geliefert wurden. Weitere sieben Gelenkobusse werden noch in diesem Jahr ausgeliefert, damit wird im Februar 2007 die heutige Buslinie 51 auf Obusbetrieb umgestellt. Voraussichtlich im September 2007 wird sie dann mit der Obuslinie 1 als neue Linie C3 zusammengelegt. Weitere Cristalis-Linien werden bis 2010 (siehe <http://www.sytral.fr/lignesfortes/c1/c1.htm> der Systral, Verkehrsbetreiber des Ballungsraums Lyon) fertiggestellt, hierfür werden weitere 19 Cristalis Gelenkobusse erwartet.

F – St. Etienne (Oktober 2006) <http://www.stcl.fr/>

Die Straßenbahnlinie 5 zum Bahnhof Chatecroux wurde am 6.10.2006 feierlich eröffnet. Sie ersetzt den Obus auf diesem Abschnitt. Die Obuslinie 10 wendet nun am Pl. Dorian in der Innenstadt, die Obuslinie 3 verkehrt wieder auf der ursprünglichen Linienführung von West nach Ost. Während der Bauzeit der Straßenbahn waren jeweils die westlichen und östlichen Abschnitte der Linien 3 und 10 ab dem 23.08.2004 verbunden und nur die westliche Linie 10 elektrisch befahren. Neben elf Cristalis-Soloobussen stehen noch elf grundüberholte Soloobusse zur Verfügung. Die Linien 1, 6 und 7 sind noch größtenteils mit Fahrleitung versehen, jedoch nur auf der Linie 7 kommen noch fallweise Obusse zum Einsatz, die fahrleitungslosen Abschnitte werden mit dem Dieselaggregat überwunden.

P – Coimbra (Oktober 2006) <http://www.smtuc.pt/>

Der Entschluß zur Beschaffung von ein oder zwei neuen Solaris-Trolleybussen ist nun auf Anfang 2007 verschoben worden, der Beginn der Erneuerung des aus 19 Einheiten bestehenden Wagenparks sollte zum anstehenden 60-jährigen Jubiläum im August 2007 erfolgen. Eine zeitgleich vorgesehene Verlängerung des Liniennetzes um 1 km zur Anbindung des Stadions ist aufgrund Finanzmangel abgelehnt worden. Zur Zeit werden drei Obuslinien bedient, die Linie 1 verkehrt alle 15 Minuten mit 2 Kursen, die Linie 3 alle 20-25 Minuten mit 2-3 Kursen und die Linie 4 alle 15 (HVZ: 12) Minuten mit 4-5 Kursen.

CZ – Brno/Brünn (2. November 2006) <http://www.dpmb.cz/>

Im Oktober 2006 erhielt die Firma Skoda Electric nach einer EU-weiten Ausschreibung den Rahmenvertrag über die Lieferung von 21 Gelenkobussen für die kommenden drei Jahre. Im Jahre 2007 werden drei Gelenkwagen Skoda 25Tr geliefert; weitere Lieferungen erfolgen in 2008 und 2009. Es sind dies die ersten Neulieferungen für den größten Obusbetrieb der Tschechei seit 2004. Insgesamt verkehren rund 140 Obusse, darunter nur 16 Gelenkwagen, auf 13 Obuslinien. Derzeit sind jedoch die Obuslinien 25, 26, 35 und 37, die den westlichen Teil des Netzes (Kamenny Vrch) bedienen, wegen Bauarbeiten stillgelegt, verkürzt oder über andere Fahrstrecken geleitet. An der Straße Hlinky wird eine neue niveaufreie Kreuzung gebaut. Künftig unterquert die Straßenbahn die Kreuzung unterirdisch, die Strasse Bauerova wird in die erste Ebene gezogen und die Trolleybus-Strecke auf der Straße Hlinky wird in die zweite Ebene gezogen. Die Bauarbeiten sollten am 30. Juni 2007 fertig werden. Zwei Linien verkehren als Dieselbuslinien (Liniennummer mit X vorgestellt), die zwei langen Durchmesserlinien 25 und 26 sind gekürzt, die Linie 26 verkehrt auf dem gemeinsamen Abschnitt, auf einem 5-Minuten-Takt verdichtet, alleine; die Linie 25 erreicht ihre westliche Endhaltestelle als Linie X25 von der Innenstadt über den Linienweg der Linien 34, 30, einer 1999 eröffneten Betriebsstrecke und 37. Außerdem ist zur Zeit die östliche Endhaltestelle der Linie 30 nicht

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

von Obussen zu bedienen, sie ist entsprechend gekürzt und ein Anschlußbus als Linie X30 fährt zu dieser Endhaltestelle.

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

Fünf Skoda 25 Tr (Irisbus Citelis mit Skoda-Elektrik) wurden Ende Juni 2006 ausgeliefert; sie erhielten die Nummern 61-65.

CZ – Comutov/Komutau (Oktober 2006) <http://www.dpchj.cz/>

Fünf neue Solaris/Cegelec-Soloobusse wurden im August und September 2006 ausgeliefert. Die vier Skoda 15Tr 001, 002, 003, 025 der 1995 beschafften Gelenkwagen (25 Wagen gesamt) sind zum Verkauf vorgesehen, einige davon standen am 04.10.2006 neben den ersten neuen Soloobus 101 noch im Einsatz. Einige Gelenkbusse (unter anderem 004, 006, 017 und 020) erhielten eine Überholung und in diesem Zuge eine weiße Lackierung.

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

Nach Auslieferung der drei Soloobusse Skoda 24 Tr (Nr.63-65) erfolgte im August die Ausmusterung der drei ältesten Obusse (31-33, Bj. 87/89). Ein weiterer Skoda 24 Tr (No. 66) wird erwartet.

CZ – Marianske Lazne/ Marienbad(Oktober 2006) <http://www.marianskelazne.cz/html/mhd/>

Die drohende Stilllegung des Obusbetriebs konnte abgewendet werden und mittlerweile ist der komplette Wagenpark erneuert. Nach Beschaffung von zwei Soloobussen Skoda 24 Tr im Jahre 2005 (No.51 und 52) wurden am 03.10.2006 fünf neue Obusse (Nr. 53-57) feierlich übergeben. Zwei der Wagen sowie Wagen 52 besitzen einen Hilfsantrieb mit 80kVA-Diesel-Aggregat, zusätzlich ist der erste Wagen (Prototyp Skoda 24 Tr, Baujahr 2004) mit Batterienotfahrt-Einrichtung ausgestattet. Für die Linien 3 und 5 (20 Minuten, HVZ: 12 Minuten) sowie Linie 6 (maximal alle 30 Minuten) werden sieben Kurse benötigt. Außerdem gibt es eine Linie 9, die die Endstationen der Linien 3 und 5 anfährt, auch die Ausrückfahrten der Linie 5 zur Endhaltestelle in der Nähe des Bahnhofs vom Depot aus (in Nähe der Endhaltestelle der Linie 3) werden unter diesem Liniensignal gefahren.

CZ – Opava/Troppau (Oktober 2006) <http://www.mdpo.cz/>

Nach Sicherung der Finanzierung für eine größere Obusbeschaffung sind in diesem Jahr ein Solaris/Cegelec Trollino 12 AC ohne Dieselaggregat (Nr.90) und Ende September 2006 ein weiterer mit Dieselaggregat ausgeliefert worden. Nach Übergabe von drei weiteren Obussen mit Hilfsantrieb (Nr. 92-94) über nahmen sie am 21.10.2006 den Betrieb auf der Linie 221 auf, die zwei Abschnitte ohne Fahrleitung aufweist, aber ansonsten zu 70% unter Fahrleitung verkehrt. Ende des Jahres werden vier weitere Obusse (Nr. 95-98) erwartet, etwa 75% des Kaufpreises dieser Neufahrzeuge werden aus EU-Mitteln gedeckt.

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

Vom April.2006 bis 31.10.2006 verkehrten einige Obuslinien auf geänderten Streckenführungen und einige Linien mußten von Dieselnissen bedient werden, da zahlreiche Straßenbauarbeiten eine Sperrung von Straßenzügen nach sich zogen. Ab dem 1.11.2006 verkehrt die Linie 3 wieder auf dem ursprünglichen Linienweg, so daß die Haltestelle "Masarykovo nam." in Innenstadtnähe wieder angefahren wird. Zeitgleich wird eine neue Linie 33 eingeführt, die die Linie 3 zeitweise verdichtet. Für die nunmehr 10 Obuslinien (1-5, 7, 11, 13, 27 und 33) stehen 60 Soloobusse zur Verfügung, die jüngsten Skoda 24 Tr wurden im April 2006 geliefert, die ältesten Skoda 14Tr stammen von 1986. Die Anzahl der in Pilsen modernisierten Obusse hat sich auf vier Wagen erhöht (No. 341,342, 345 und 346)

CZ – Pilsen/Pizen (Oktober 2006) <http://www.pmdp.cz/>

Zwei neue Solo-Obusse des Typs Skoda 24 Tr (Irisbus Citelis mit Skoda-Elektrik) wurden im Juni 2006 ausgeliefert und gingen mit den Nr. 504 und 505 in Dienst. Sie erhielten auch einen Hilfsmotor wie einige der 2005 gelieferten Wagen. Mittels Hilfsmotor verkehrt nun die Linie 12 fünfmal täglich über Božkov hinaus nach Letkov. Bereits seit 2005 wird eine Verlängerung der Linie 13 in Cernice mit Hilfsmotor im 20-Minuten-Verkehr befahren. Weitere Neufahrzeuge werden noch in diesem Jahr erwartet.

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

Sechs neue Skoda 25 Tr-Gelenkwagen sind für dieses Jahr bestellt. Die Wagen 604 und 605 wurden am 12.10.2006 offiziell übergeben, die Wagen 606 und 607 kamen am 27. Oktober 2006 per Bahntiefelader (wie alle Skoda-Lieferungen) nach Usti, die letzten beiden Wagen werden im Laufe des Monats November erwartet. Der Gelenkwagen Skoda 15 Tr Nr. 534, Bj. 1989 erlitt durch einen Brand nach einem Defekt im Fahrzeug am 24. Juli

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

2006 einen Totalschaden. Die neue Linie über die Elbe nach Strekov (Schreckenstein) befindet sich im Bau, bisher sind schon mehrere Masten aufgestellt worden.

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

Nach weitgehender Erneuerung des Solowagenparks durch 14 Skoda 24 Tr beginnt nun die Erneuerung des Gelenkwagenparks, bestehend aus 40 Skoda 15 Tr, Bj. 1988-2000 (No.332-371) und einem im Mai 2005 in Dienst gestellten Gelenkwagen Skoda 25 Tr (Prototyp).

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

Die Linien 32 und 33 werden seit dem 3.9.2006 auf Obus umgestellt. Es handelt sich um eine Linie zu einer Neubausiedlung, die eine starke Steigung aufweist und nicht mit dem übrigen Netz verbunden ist. Die Endschleife in der Siedlung ist zweispurig angelegt, doch an der Endhaltestelle Molecova der Linie 33 mit Umsteigen zu einigen Straßenbahnlinien besteht keine Fahrleitungsschleife. Beide Linien verkehren tagsüber alle 10 Minuten, die alle 30 Minuten verkehrende Linie 32 fährt weiter mit Dieselantrieb zum Hauptbahnhof. In der Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie 33 alle 7½ Minuten, die dann alle 15 Minuten verkehrende Linie 32 ist zu diesen Zeiten nicht im Takt eingebunden. Die Fahrzeit der Linie 33 beträgt 6 Minuten; die Linie 32 braucht insgesamt 23 Minuten. In den Morgenstunden fahren einige Kurse der Linie 33 als Linie 133 mit Dieselaggregat in die Innenstadt. Zum Einsatz kommen neben Dieselnissen die sechs neuen Gelenkwagen Skoda 25 Tr mit Dieselaggregat (Nr. 6701-6706). Das übrige Obusnetz besteht aus 12 Linien (201-212), für die rund 130 Obusse zur Verfügung stehen.

Sk – Presov (Oktober 2006) <http://www.dpmp.sk/>

Die drei neuen Soloobusse Skoda 24 Tr gingen nach Zulassung in der Slowakei im Juli mit den Nummern 701-703 in Betrieb, außerdem wurde am 31.08.2006 ein Gelenkwagen Skoda 25 Tr (Nr. 704) ausgeliefert

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

Zum Schulbeginn am 04.09.2006 verkehrt die Linie 7 wieder elektrisch, nachdem die Straßensanierungsmaßnahmen in der Bakay Nándor utca abgeschlossen wurden. Die Linie 8 wird weiterhin mit Dieselnissen bedient. Für die drei Obuslinien werden bis zu 24 Fahrzeuge benötigt. Es stehen 19 Skoda 15 Tr - Gelenkbusse (Nr.600-618) und 10 Skoda 14 Tr - Soloobusse (Nr.700-709, 750) zur Verfügung. Von den seit Eröffnung des Betriebes beschafften 47 ZIU-Obussen (No.111-157) sind nur noch Wagen 153 fallweise im Linieneinsatz. Ein weiterer (Nr. 147) dient als Fahrschulwagen. Außerdem kommen noch Ikarus 280T-Gelenkwagen zum Einsatz; neben dem sehr beliebten Wagen 502 sind noch Obus 503 und 505 in Betrieb. Die Wagen 500, 501 und 504 wurden bereits verschrottet. Dasselbe Schicksal erwarten die Obusse 506 und 507, die beide 2001 aus Eberswalde übernommen wurden und ihren letzten Einsatz im Mai 2006 durchführten.

Auf einem bestimmten, im Fahrplan gekennzeichneten Kurs kommt einer der Niederflerobusse zum Einsatz, montags bis freitags auf der Linie 7, sonntags auf der Linie 9. Vier Niederflerobusse sind in Betrieb: Drei Skoda 21 Tr, gebraucht übernommen (Nr. 801, 810 und 811) und ein aus einem Volvo-Dieselnissen umgebauter Soloobus (Nr.850). Der Umbau eines Citaro-Dieselnisses zu einem Obus (Nr.860) ist noch im Gange. Zwei weitere gebrauchte Skoda 21 Tr und ein Gelenkbus Skoda 22 Tr werden erwartet.

Der Verkehrsbetrieb plant bis 2008 erhebliche Mittel für die Sanierung und Ausbau der Infrastruktur sowie für Anschaffungen von neuen Fahrzeugen (unter anderem 9 Straßenbahnzüge und 25 Gelenkbusse) zu investieren. So soll neben der Verlängerung der Obuslinie 8 bis zum Klinikum der Ausbau einer neuen Obuslinie für die Buslinie 10 und die Sanierung der bestehenden Obustrasse bis zu Wasserturm in Újszeged durchgeführt werden.

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

Nach Einführung der Obuslinie 31 im Zuge der Verlängerung des Obusnetzes am 07.08.2006 konnte die angekündigte Verlängerung der Obuslinie 31 nach Sopot am 03.10.06 erfolgen. Der elfte Mercedes O405N (Nr. 3066) wurde am 29.09.2006 in Betrieb genommen.

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

Die beiden neuen Solaris-Obusse werden erst im November unmittelbar vor den Lokalwahlen in Betrieb genommen.

LT – Kaunas (Oktober 2006) www.autrolis.lt/

Die ersten Solaris/Gegelec wurden im August geliefert. Insgesamt ist die Finanzierung von 42 Soloobussen gesichert, ursprünglich waren 50 Wagen ausgeschrieben. Damit erfolgt eine Erneuerung des rund 150 Einheiten umfassenden Wagenparks. Hiermit werden 16 Linien bedient. Überwiegend besteht der Wagenpark aus Skoda 14 Tr (143 Stück, Nr. 215-302, 305-327, 329-345, 347-351 und 354-363, Baujahr 1982-1998 - ohne 316, der am

Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 10

18.12.2004 einen Unfall mit Totalschaden erlitt und als Ersatzteilsender dient), darunter zwei aus Gelenkwagen Skoda 15Tr umgebaute Wagen (Nr. 327, 329) und 16 gebraucht beschaffte 14Tr aus Pilsen (1994) und Tallinn (2002) (Nr. 330-335 und 354-363). Außerdem gibt es zwei Jelcz-Trolleybusse (Nr. 352, 353), die 1999 und 2000 in Dienst gingen. Des Weiteren standen im August 2006 noch sechs Skoda 9Tr (Nr. 109, 145, 180, 185, 187 und 214, Bj. 1970-82) im Einsatz, wobei sich der älteste (Nr. 109) im Aufbau zum historischen Fahrzeug befindet.

In 2006 erhielten die Trolleybusse Kennzeichen. Hier wartet der Skoda 14 Tr 254 mit dem Kennzeichen BEE-340 neben dem Skoda 9Tr 180 (Kennzeichen BEZ 518) am 01.08.2006 an der Endstelle "Partizany g." seine Wendezeit ab.
Foto: Steffen Kästner



LT – Vilnius (Oktober 2006) www.vilniustransport.lt

Auch in der Hauptstadt von Litauen wurde der Wagenpark durch 45 Solaris/Cegelec 15T (15 m lange Soloobusse, Nr. 674-718, jeweils mit der Ziffer 1 oder 2 für das Depot, zu dem die Wagen zugeordnet sind) modernisiert. Neben einem Jelcz (Nr. 650) und 4 Skoda 15Tr (Nr. 600, 602-604) gehören rund 270 Skoda 14Tr der Baujahre 1982-1999 zum Wagenpark (Nr. 101-123, 401, 403, 406, 407, 409-413, 415-417, 421-431, 433, 434, 437-450, 452, 453, 455-458, 460-466, 468-487, 489-536, 538-573, 575, 577, 579-599, 605-649 und 651-673, auch mit der zusätzlichen Ziffer des Depots). Bei den Wagen 101-123 handelt es sich um gebraucht übernommene Obusse aus Ostrava (101-107 - 2004 ex 3231, 3233, 3248, 3245, 3228, 3232 und 3225), Zlin (108-115, 118-123 – 2005/2006 ex 145, 146, 149, 157, 151, 156, 162, 153, 166, 160, 158, 155, 159 und 168) und Marienbad (116,117 – 2005/2006 ex 46, 47). Die Wagen 401, 431 und 568 bis 584 sind ebenfalls Gebrauchtwagen aus Hradec Kralove, Presov und Plzen. Von den Skoda 14Tr waren Anfang August die ausgemusterten Wagen 405, 419, 454 und 488 abgestellt vorhanden, im Januar 2006 wurden bereits die Wagen 402, 404, 414, 420, 432, 436, 574 und 576 verschrottet. Der Verbleib der ebenfalls 2006 ausgemusterten 14Tr Nr. 408, 418 und 578 ist hingegen unbekannt.

Neues vom Obus – International - Aus der Industrie (September 2006)

Wie berichtet erhielten die Firmen New Flyer/Vossloh-Kiepe einen Auftrag zur Lieferung von 38 12m-Wagen. Der Baubeginn des Prototyps erfolgt im Herbst, eine Fertigstellung ist für Mai 2007 geplant. Nach Lieferung an Philadelphia bis Juli 2007 soll der Wagen 120 Tage getestet werden, ehe ab Januar 2008 die Auslieferung der Serienfahrzeuge erfolgt. Derzeit läuft die Lieferung der Serienfahrzeuge an, etwa 60 E-Einheiten sind geliefert. Neben 188 Soloobussen werden 40 Gelenkwagen im kommenden Jahr geliefert, auch hier wird ein Prototyp vorab getestet. Der Prototyp für Genua stand im September kurz vor dem Abschluß der Rohbauarbeiten, die ersten beiden Serienfahrzeuge für Lecce befanden sich in der Elektromontage. Aus Kostengründen wird auf eine Erprobung des Gelenkwagens für Genua in Solingen verzichtet, da der Wagen in der Elektroausrüstung dem ausgiebig getesteten Prototyp für Lecce gleicht.