



Obus 59 des Obus-Museum Solingen e.V. konnte erstmals seit über 20 Jahren wieder unter Fahrdrat fahren. Nach einjährigen Arbeiten an der Elektrik war es am 02.03.2007 soweit. Den Vereinsmitgliedern wurde der Wagen am 31.03.2007 nach der Jahreshauptversammlung vorgestellt. Das Foto entstand eingerahmt von VanHool-Gelenkobussen auf dem Betriebshof. Derzeit laufen die behördlichen Abnahmen und es besteht die Hoffnung, daß er zur Jubiläumsfeier "55 Jahre Obus/110 Jahre ÖPNV" am 23. Juni 2007 für historische Planfahrten zur Verfügung steht.

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

NL Arnheim	Seite 3	A Innsbruck	Seite 4	Lv Riga	Seite 9
CH Basel	Seite 5	Lt Kaunas	Seite 9	I Rimini	Seite 7
CH Bern	Seite 5	I La Spezia	Seite 7	A Salzburg	Seite 4
Cz Brno	Seite 8	CH Lausanne	Seite 5	I San Remo	Seite 7
Hu Budapest	Seite 8	I Lecce	Seite 7	CH Schaffhausen	Seite 5
P Coimbra	Seite 7	F Limoges	Seite 7	D Solingen	Seite 2
Hu Debrecen	Seite 9	A Linz	Seite 4	CH St. Gallen	Seite 6
D Eberswalde	Seite 2	I Milano	Seite 7	Hu Szeged	Seite 9
D Esslingen	Seite 2	I Modena	Seite 7	Cz Usti nad Labem	Seite 8
PI Gdingen	Seite 7	I Napoli (ANM)	Seite 7	CH Winterthur	Seite 6
CH Genf	Seite 5	Cz Opava	Seite 8	Cz Zlin	Seite 8
I Genova	Seite 6	Cz Ostava	Seite 8	CH Zürich	Seite 6
B Gent	Seite 4	Cz Pardubice	Seite 8		

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

D - Eberswalde (23. April 2007) <http://www.bbg-eberswalde.de/>

Obus 029 erhält zur Zeit bei der Firma RWS Railway Service GmbH in Neuenhagen bei Berlin anstelle des Hilfsmotors Hochleistungskondensatoren in Kombination mit Lithium-Ionen-Batterien. Diese beiden unterschiedlichen Speichersysteme in Kombination sind von Vossloh-Kiepe und dem Fraunhofer-Institut entwickelt worden. Das Kühlsystem und Teile der Leistungselektronik werden bei der Firma RWS entwickelt. Es ist geplant, daß die Erprobung im Linienverkehr noch in diesem Jahr erfolgt.

Ein Gutachten zur Effektivität des kommunalen Unternehmens BBG ist im April beauftragt worden. In diesem Zuge soll nach Willen des Kreises das beauftragte Büro Dr. Günzel (Proziv Verkehrs- und Regionalplaner) auch die Zukunft des Obusbetriebs betrachten. Der Hauptausschuß der Stadt Eberswalde hat sich jedoch am 19.04.2007 für den Erhalt des Obusbetriebs ausgesprochen und empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, eine entsprechende Resolution zu verabschieden. Das Ergebnis der Diskussionen soll die Ersatzbeschaffung für die 15 Obusse der Baujahre 1993/94 in die Wege leiten.

Wegen Straßenbauarbeiten verkehrte ab dem 10.04.2007 die Linie 861 bis Finow entsprechend dem Linienweg der Obuslinie 862 über das Brandenburgische Viertel zur Endstation Kleiner Stern und über die Eberswalder/Heegermühler Straße zurück. Diese war für den Gesamtverkehr aus Einbahnstraße ausgewiesen. Fahrgäste aus dem Brandenburgische Viertel müssen daher für etwa zwei Wochen einen Umweg in Richtung Hauptbahnhof und Stadtmitte in Kauf nehmen.

D - Esslingen (23. April 2007) <http://www.sve-es.de>

Auch der DUO-Bus 326 wurde im Februar abgemeldet. Von den verbliebenen zwei DUO-Bussen verkehrt Wagen 328 weiterhin nur im Dieselmotus. Die Ausmusterung der letzten beiden DUO-Busse wird Ende des Jahres erfolgen, die Vergabeverhandlungen für zwei Gelenk- und zwei Solodieselbusse laufen zur Zeit.

Im Zuge der Bauarbeiten in der Neckarstraße südlich vom Bahnhof werden die derzeitigen Ausleger durch Querverspannungen ersetzt, die Masten auf der östlichen Straßenseite werden zur Zeit aufgestellt. Nach Abschluß der Fahrleitungsarbeiten verbleibt die Weiche für die Wendeschleife der Obuslinie 118 an ihrem jetzigen Platz kurz vor der Busbucht der Linie 101.

Für die Sommerferien steht wieder eine Generalrevision des Netzes an, der Zeitraum, wann der Betrieb auf den Obuslinien hierfür eingestellt wird, ist noch nicht festgelegt.

D - Solingen (17. April 2007) <http://www.sobus.net>

Die Bauarbeiten zur Fertigstellung des Haltepunkts Solingen Mitte sind im Gange. Die Fahrleitung für die neue Führung der Obuslinien 681 und 683 werden zur Zeit montiert. Die Führung der beiden Linien wird so geändert, daß die Einstiegsseite der Busse immer zum Bahnsteigabgang liegt. Dieser wurde im Straßendreieck Bismarckstraße (Linie 681) und Schützenstraße (Linie 683) errichtet. Südlich davon entstehen zusätzliche Bussteige. In Fahrtrichtung Krahenhöhe hält die Linie 683 künftig östlich des Bahnsteigabgangs, in Gegenrichtung biegt die Linie 683 links ab und hält wie die Linie 681 von Hästen westlich des Bahnsteigabgangs. In Richtung Hästen fährt die Linie 681 wie die 683 und biegt rechts an den neuen Busteigen, wo sich die Haltestelle befindet.

Die Fahrleitungsmontage erfolgt derzeit oberhalb der vorhandenen Fahrleitung. Hier passiert Obus 261, von Hästen kommend, die auffällige Überdachung des Bahnsteigabgangs zum Haltepunkt Solingen-Mitte.

Foto: Oliver Schmidt



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

Die Planung sieht vor, daß die neue Verkehrsführung Ende Mai eingeführt wird. Ab dem gleichen Zeitpunkt wird die Obuslinie 686 hier ihren Endpunkt haben, für die eine eigene Busspur errichtet wurde.

Aufgrund der Bauarbeiten war die Rathausstraße zeitweise nur in einer Richtung befahrbar, so daß die Obusse aus Richtung Hästen eine Umleitungsstrecke über die Rathausstraße mit Hilfsmotor befahren mußten. Mitarbeiter der Wuppertaler VSG Verkehrsservice-Gesellschaft mbH führen das Abziehen der Stangen am Bülowplatz und das Anlegen an der Haltestelle Entenpfuhl durch. Abends, samstags ab 16 Uhr und sonntags ganztägig übernehmen Dieselbusse den Verkehr auf der gesamten Ringlinie 681/2. Seit dem 09.03.07 konnten die Obusse wieder in beiden Richtungen die Rathausstraße befahren, so daß auch an Wochenenden wieder kompletter Obusbetrieb möglich war. Ein einspuriger Verkehr wird nochmals vom 16.04.07 bis voraussichtlich 30.04.2007 erforderlich sein. Bedingt durch die Fahrleitungsarbeiten werden zur Zeit die Obusse auf den abendlichen Kursen nachmittags gegen Dieselbusse getauscht; in den Osterferien waren auf den betroffenen Kursen (Linie 681/2: 6 Kurse, Linie 683: 3 Kurse) ganztags Dieselbusse im Einsatz.

Der Umbau der Heizungen in den VanHool-Obussen wurde fortgesetzt: Neben 256 und 257 wurden zwischenzeitlich die Obusse 255, 266, 258, 251, 259 und 270 umgebaut. Zeitlich werden alle VanHool-Gelenkbusse nach und nach zur Firma VanHool nach Belgien geschleppt, um - wie berichtet - einige Profile der tragenden Konstruktion verstärkt zu bekommen. Der Austausch der Wagen erfolgt mittlerweile fast im wöchentlichen Rhythmus: Nach 251 und 265 wurden die Obusse 253, 254, 255, 256 und 257 derartig überarbeitet.

Der Austausch der Matrix-Frontzielanzeigen in den Berkhof-Obussen wurde Mitte Februar 2007 abgeschlossen. Seitdem besitzen alle 15 Berkof-Obusse diese auffällige amberfarbene Matrixanzeige der Firma Mobitec GmbH.

Die Ausschreibung zur Beschaffung von acht Solo- und sechs Dieselmotorkobussen, die gemeinsam mit den benachbarten Betrieben Remscheid, Hagen, Ennepetal und Wuppertal (Arbeitsgemeinschaft Rheinisch-Bergischer Verkehrsunternehmen bzw. Kooperation Bergischer Bus) erstellt wurde, gewann die Firma Mercedes-Benz, die Lieferung der Fahrzeuge ist für Oktober 2007 vorgesehen. Die Standheizung der neuen Dieselmotorkobusse wird über Funk gestartet, so daß ein Stromanschluß wie bei den bisherigen Dieselmotorkobussen nicht erforderlich ist.

Obus 42 ist nach Rückbau der Supercap-Anlage seit dem 27.10.2006 wieder in Solingen. Obwohl eine Wiederzulassung zum Linienbetrieb nicht erforderlich ist, steht der Wagen bislang noch nicht im Einsatz, da vorher noch einige Blecharbeiten ausgeführt werden müssen.

Mit Beginn der Sommerferien ab dem 22.06.07 wird die Schwebbahn-Haltestelle Vohwinkel erneuert. Nach der vorliegenden Planung wird ein Autobusersatzverkehr auf den Linien 683 an den Wochenenden 2./3. Juni, 9./10. Juni, 16./17. Juni sowie im Zeitraum 21. Juni bis 5. August als auch am Wochenende 11./12. August eingerichtet. Zu allen anderen Zeiten erfolgt ein Stangenabziehen im Bereich der Bauarbeiten.

Am 24. März 2007 wurde die Linie 687 von Müngsten nach Oberburg erstmals bedient. Sie verkehrt bis Ende Oktober samstags, sonntags und feiertags im Stundentakt zwischen 12:00 und 20:00 Uhr. Von Müngsten kann Richtung Innenstadt an der Haltestelle Krahenhöhe in den Obus der Linie 683 umgestiegen werden. Für die neu eingerichtete Linie erhielt der Dieselbus 611 eine Ganzwerbung auf dunkelgrünen Untergrund.

Der Ausschuß Soziales, Verkehr und Umwelt und der für Finanz- und Beteiligungsausschuss des Solinger Stadtrats nahm den Vorschlag der SWS an, den Abendverkehr ab 21:50 Uhr weitestgehend durch fünf Nachtexpress-Linien zu bedienen, die die Ziele der Obuslinien mit Dieselmotorkobussen teilweise über andere Straßenzüge anfahren. Es wird an einem endgültigen Fahrplanentwurf gearbeitet. Die Einführung des Fahrplankonzepts 2007 wird im Laufe des Jahres erfolgen.

Ende März 2007 wurde die Ausschreibung für 15 Gelenkbusse veröffentlicht (Nr. 2007/S 62-076303 des Amtsblatts der Europäischen Union, auf <http://ted.europa.eu> abrufbar). Erwartet werden dreiachsige Niederflur-Gelenkoberleitungsbusse mit einem zweiachsigem Antrieb und einem dieselelektrischen Zusatzantrieb. Zwei Wagen sind kurzfristig als "Vorläuferfahrzeuge" zu liefern, die Lieferung der restlichen Fahrzeuge erfolgt ein halbes Jahr nach Lieferung der Vorläuferfahrzeuge, pro Monat zwei Fahrzeuge. Als Schlußtermin für den Eingang der Angebote wurde der 03.05.2007 gesetzt.

Das Jubiläum 110 Jahre ÖPNV und 55 Jahre Obus sowie 50 Jahre Obus Widdert wird mit einem Tag der offenen Tür am Samstag, 23.06.2007 gefeiert. Neben dem ÜHIII 59, der voraussichtlich bis dahin für Fahrten im Netz zur Verfügung steht, wird ein weiterer ÜHIII aus England zu Gast sein. Es handelt sich um den ehemaligen Solinger Obus 040, der für einen mehrjährigen Einsatz als Museumsobus in Salzburg als Salzburg 123 umlackiert wurde. Nach den gegenwärtigen Planungen wird er am 18.06.2007 in Solingen eintreffen und am 25.06.2007 weiter nach Salzburg per Tieflader transportiert.

NL – Arnheim (16. April 2007) <http://www.connexion.nl>

Weiterhin steht eine Bestellung von neuen Obussen aus. Es wird die Verabschiedung des Masterplans des Öffentlichen Verkehrs 2009 – 2020 für den Knotenpunkt Arnheim-Nijmegen abgewartet, der im April als Entwurf

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

vorgelegt wurde und im Oktober verabschiedet werden soll. Im Zuge dessen wird die Regelung festgelegt, wie die Konzessionen ab dem 01.01.2010 vergeben können.

Auch der Einsatz auf den Obuslinien ist unverändert, häufig sind bis fünf bis sieben Dieselbusse auf den Obuslinien eingesetzt. Die beiden Berkhof-Prototypen 0210 und 0211 werden in letzter Zeit häufiger im Einsatz gesichtet, das dritte Einzelstück, der DUO-Bus 0201 ist seit etwa zwei Wochen wieder mit einem Defekt abgestellt.

B – Gent (23. April 2007) <http://www.delijn.be/oostvlaanderen/>

Zur Zeit wird ein Lastenheft für die Ausschreibung von mindestens 15 Gelenkobussen erstellt. Es sollen viertürige Fahrzeuge mit Klimaanlage werden. Die Fertigstellung der Unterlagen ist bis Juni/Juli vorgesehen; eine EU-weite Ausschreibung wird noch 2007 erfolgen. Von den 18 vorhandenen Obussen des Baujahrs 1987 werden derzeit nur bis zu acht eingesetzt, da die Linie 3 seit dem 16.04.2007 verkürzt wurde. Sie verkehrt voraussichtlich für ein Jahr von Mariakerke bis zum Dampoort. Auf dem restlichen Abschnitt nach Gentbrugge verkehrt ein Pendelbus, da Straßenbauarbeiten die Sperrung des Dendermondsesteenweg nach sich ziehen. In den Osterferien vom 02.04. bis 15.04.2007 war für eine Richtung eine Umleitung erforderlich; die Obusse wurden in diesem Zeitraum auf der ganzen Linie durch Dieselbusse ersetzt. Während der Schulferien verkehrt die Linie 3 nur im 10-Minuten-Takt, wie Samstags. Ansonsten wird ein 7½-Minuten-Takt geboten. Dennoch wird samstags und sonntags sowie auch in den Sommerschulferien vom 01.07. bis 31.08.2007 wird die verkürzte Linie 3 mit Obussen befahren, lediglich im Zeitraum 14. bis 23.07.2007 gibt es wie in jedem Jahr das Stadtfest "Gentste Feesten" und aus Sicherheitsgründen wird die Oberleitung abgeschaltet, so daß ausschließlich Dieselbusse verkehren.

A - Salzburg (25. April 2007) <http://www.stadtbus.at>

Die zusätzliche Fahrleitungsverbindung durch die Lindhof-, Zillner- sowie Willibald Hauthaler Straße von der Linie 7 zur Linie 4 wurde Ende März 2007 fertig gestellt. Eine Befahrung ist nur im Störfall vorgesehen. Eine endgültige Inbetriebnahme erfolgte im April im Zuge der Übergabe seitens der Errichterfirma.

Eine zusätzliche Weiche am Makartplatz ermöglicht seit dem 07.04.2007 das Wenden aus südlicher Richtung. Diese ist aufgrund von Bauarbeiten an der Staatsbrücke ab dem 16.04.2007 erforderlich. Bis voraussichtlich Freitag, 25.05.2007 ist die westseitige Fahrspur in einer Breite von 5 Metern gesperrt. Da ein Links-Abbiegen von der Imbergstraße kommend auf die Staatsbrücke nicht möglich ist müssen die Linien 7 und 8 sowie die im Abendverkehr planmäßig kurz geführte Linie 5 sowie alle Betriebsfahrten über den Markartplatz zur Staatsbrücke fahren. Für die Dauer der Bauarbeiten wurde in der Schwarzstraße zwischen Landestheater und dem rechtem Staatsbrückenkopf eine Busspur eingerichtet.

Ebenfalls muß im Zuge der Obuslinie 6 in Richtung Itzling mit Behinderungen gerechnet werden. Die Plainstraße wird zum Autobahnzubringer ausgebaut; die neue Straßenführung wird entlang der Lokalbahn angelegt. Im Zuge der Bauarbeiten ist zwischen dem 02.04. und 31.07.2007 ein Einbahnverkehr stadtauswärts eingerichtet; lediglich der Obus darf mittels Ampelregelung in Gegenrichtung verkehren.

Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2006 wird der historische Obus 178 nicht mehr im Schülerverkehr auf der Linie 6 eingesetzt, sondern befährt nun einen der beiden Verstärkerkurse der Linie X4 von Lieferung bis zum Depot.

A - Linz (16. April 2007) <http://www.linzag.at>

Die Erneuerung und der ÖBB- Unterführungen der Humboldt- und Dinghoferstraße, die von den Obuslinien 41 und 43 befahren werden, wird sich nach der jüngsten Planung der Baufertigstellungstermine für den Ausbau der Westbahn um Jahre verschieben. Dieses ermöglicht eine Weiterführung der Obuslinien so wie bisher.

Derzeit sind die vier Obuslinien in Betrieb. Längerfristige Umstellungen auf Autobus sind derzeit nicht geplant, jedoch muß auf Grund von Straßenbaustellen mit kurzfristigen Ersatzverkehren gerechnet werden. Es sind viele Baumaßnahmen von der Stadt Linz geplant. So werden im April/Mai die Gehwege und Bushaltestellen auf der Straße "Industriezeile" im Zuge der Linie 46 erneuert. Weitere Bauzeiten und -termine, zum Beispiel für die geplanten Kanalbauarbeiten auf der Humboldt- und Friedhofstraße im Zuge der Obuslinien 41/43, sind derzeit noch nicht festgelegt.

A – Innsbruck (09. März 2007) <http://www.ivb.at/>

Die letzten Obusse im Linienvkehr fuhren am Freitag, 23. Februar 2007; es waren dies die Obusse 819, 821, 824, 825. Die ersten sechs Obusse (817, 818, 820, 822, 823 und 826) wurden bereits Anfang Februar 2007 abgestellt, nachdem die Citaro- Gelenkdieselbusse 892-899, 830-831 am 01.02.2007 angemeldet wurden. Da in der Woche vom 12. bis 16.2.07 der Ferienfahrplan galt, kamen in diesem Zeitraum der Obus ebenfalls nicht zum Einsatz. Alle Obusse 817 bis 826 wurden am 02.03.2007 abgemeldet. Bis auf Obus 819 sind alle Obusse auf einem Firmengelände am Westbahnhof verbracht worden, wo auch die Verladung stattfinden soll. Ein Verkauf der Obusse ist jedoch noch nicht erfolgt; als Zwischenhändler bemüht sich derzeit die MT- Eisenbahnbedarf Handels-GmbH der

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

Mariazeller Museumstramway um einen Verkauf. Für Vorführfahrten verblieb Obus 819 im Betriebshof der IVB. Zum Beispiel war am 06.03.2007 eine Delegation aus Budapest zu Gast und erhielt eine Vorführfahrt auf der Betriebsstrecke Pastorstraße - Fritz-Konzert-Straße - Südring - Leopoldstraße. Die Handelsgesellschaft der Museumstramway Mariazell soll auch den für 2008 vorgesehenen Abbau der Obusfahrleitung durchführen. Die offizielle "Letzte Fahrt" der Obusse wurde am 25.02.2007 mit zahlreichen, teilweise weit angereisten Trauergästen durchgeführt, mehr darüber siehe im Reisebericht unter <http://home.arcor.de/obus269/s823rbin.htm>

CH – Basel (25. April 2007) <http://www.bvb-basel.ch>

Die Volksabstimmung zur Entscheidung über die Zukunft des Trolleybusbetriebs in Basel findet am 17. Juni 2007 statt. Neben einer landesweiten Abstimmung über Revisionen der Invalidenversicherung wird auch über den Bau eines Musiksaals "Casino" im Kanton Basel-Stadt abgestimmt. Die Anfrage zum Trolleybusbetrieb gliedert sich in mehreren Fragen, in denen die Trolleybus-Initiative und der Gegenvorschlag "Biogasbus" zur Abstimmung steht. Da beide Fragen bejaht werden können, ist noch ergänzend eine Stichfrage zu beantworten. Die Trolleybusinitiative schlägt vor, anstelle der Neubeschaffung von Biogas-Bussen (die schon ausgeschrieben sind) die Trolleybusse auf der Obuslinie 31 beizubehalten und die Linie 30 vom Badischen Bahnhof über die Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SSB als zweite Obuslinie zu betreiben, die dann größtenteils die Fahrleitung der ehemaligen Obuslinie 33 nutzen kann.

Um für den Biogasbus zu werben, führte die BVB am Freitag, 20.04.2007 vormittag vor der Universität am Petersgraben Erdgasbusse verschiedener Hersteller vor. Dem spärlich erschienenen Publikum standen verschiedene Fachleuten der BVB, der Buslieferanten und dem zukünftigen Biogas-Lieferanten IWB für Gespräche zur Verfügung. Auch war ein Stand der Initiative "Pro Trolleybus" eingerichtet. In einem Flugblatt wurde darauf hingewiesen, daß die Verkehrsbetriebe nicht bereit gewesen sind, auch einen modernen Trolleybus vorzustellen. Das zeugt von einem seltsamen Demokratieverständnis, denn aufgrund der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten könne die Initiative keinen Trolleybus vorführen. Mit den Gasbusse konnten auch Probefahrten unternommen werden. Dabei zeigten die Busse, daß man von einem geräuscharmen Gasbus noch weit entfernt ist.

CH – Bern (April 2007) <http://www.bernmobil.ch/>

Im Zuge der Bauarbeiten auf dem östlichen Bahnhofsvorplatz kann ab Mittwoch, 14. März 2007 die Obuslinie 20 mangels des mit Fahrleitung versehenen Wendeplatzes nur von Autobussen bedient werden. Die Fahrleitungen wurden zurück gebaut und die Fahrleitung der Linie 11 so vereinfacht, dass sie kurzfristig entsprechend den fortschreitenden Bauarbeiten verschoben werden kann. Die Fertigstellung des Wendeplatzes wird für Ende Mai erwartet. Anschließend wird die Obuslinie 11 unterbrochen und Richtung Neufeld P+R auch hier wenden. Derzeit verkehren somit nur die Obuslinien 11 und 12 elektrisch. Dabei werden trotzdem einige Kurse mit Autobussen befahren, da nicht alle Fahrer eine Fahrerlaubnis für Trolleybusse haben.

Am 17.06.2007 wird per Volksabstimmung die Zustimmung für den Verpflichtungskredit Tram Bern-West eingeholt.

CH – Genf (Februar 2007) <http://www.tpg.ch>

Die Linie 7 wurde mit Betriebsbeginn am Montag, 19.02.2007 von Rive nach Hôpital verlängert; tags zuvor fanden die ersten Probefahrten auf dem rund 1 km langen neuen Fahrleitungsabschnitt statt.

CH – Lausanne (13. April 2007) <http://www.vbz.ch/>

Bis Februar 2007 waren alle zehn Anhänger der Firma HESS in Dienst. Sie kommen nur hinter den jüngeren Solotrolleybussen 766-792 zum Einsatz. Von den drei VanHool-Obussen (637-639 = VMCV 11, 7, 17) ging Wagen 639 im Februar 2007 zurück an die VMCV Montreux. Er verkehrte bis zur Jahreswende unter der Betriebsnummer 615, die jedoch für die derzeit in Auslieferung befindlichen 22 NEOPLAN N4522 - Gasbusse (No.601-622) vorgesehen ist. So erhielt er die neue Betriebsnummer 639, wie auch der bisherige 614 die neue Nummer 638 erhielt. Als dritter Obus ist Wagen 637 seit Oktober 2005 unter dieser Betriebsnummer im Einsatz. Unter der Nummer 641 war Obus 8 aus Montreux ab April 2006 ebenfalls in Lausanne, damit an den übrigen drei Obussen in Montreux die Revision durchgeführt werden konnte.

CH – Schaffhausen (April 2007) <http://www.vbsh.ch/>

Im Frühjahr 2007 soll der Gemeinderat Neuhausen und der Stadtrat Schaffhausen eine Grundsatzentscheidung zum Trolleybusbetrieb treffen. Als Entscheidungshilfe wurde beim Zürcher Ingenieurbüro Infrac eine Studie zur Zukunft der Schaffhauser Trolleybuslinie beauftragt. Diese wurde nun am 27.03.2007 vorgestellt. Die Studie empfiehlt die Umstellung der einzigen Obuslinie 1 auf Dieselbusbetrieb. *"Zur Kompensation der umweltseitigen Nachteile im Bereich des Co2-Ausstosses sollen sich die Besteller längerfristig verpflichten, mindestens im Umfang des Energieverbrauchs eines Gasbusbetriebs auf der Linie 1 Biogas zu kaufen und zur Reduktion des Erdgasverbrauchs*

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

ins allgemeine Gasnetz einzuspeisen", so die Empfehlungen zur resultierenden Umweltmehrbelastung. Eine Umstellung auf Dieselbus soll Ende 2008 unmittelbar nach Fertigstellung der Unterführung Zollstrasse in Neuhausen am Rheinfluss erfolgen, damit Investitionen in die Oberleitung in Neuhausen am Rheinfluss eingespart werden können. Der Wortlaut des Gutachtens und der Stellungnahme der VBSH ist hier zu finden: <http://www.vbsh.ch/aktuell/news.htm#NEWS1>
Inzwischen haben sich nicht nur mehrere Leser in der örtlichen Tageszeitung für den Erhalt der Obusse ausgesprochen, sondern auch die Sozialdemokratische Partei der Stadt Schaffhausen, die zudem einen konsequenten Ausbau der Trolleybuslinien fordert.

CH – St. Gallen (April 2007) http://www.stadt-st-gallen.ch/mobilitaet - umwelt/oeffentlicher_verkehr/vbsg.html

Derzeit wird an der Auswertung der Dieselbus-Ausschreibung gearbeitet. Sechs Angebote liegen für die Beschaffung von etwa 35 Bussen in diversen Varianten (zum Beispiel Hybridfahrzeuge) vor. Nach Abschluß der Verhandlungen soll die Ausschreibung neuer Gelenktrolleybusse ausgearbeitet werden. Nach eingehender Beratung ist beabsichtigt, eine Neubeschaffung für den gesamten Trolleybuspark vorzunehmen. Eine Vorlage hierzu wird dem Stadtparlament noch in diesem Jahr unterbreitet werden. Dort macht sich jedoch Stimmung gegen den Trolleybus breit. Eine Interpellation für Hybrid- statt Trolleybusse wurde von drei Parlamentsmitgliedern eingereicht, weitere 26 Parlamentsmitgliedern unterstützen diesen Vorstoß. Das vom Volk gewählte Stadtparlament setzt sich aus 63 Mitgliedern zusammen und wird in der Sitzung am 22.05.2007 über die Interpellation beraten. Gleichzeitig unterbreitet der Stadtrat dem Stadtparlament eine Vorlage für die Beschaffung von 7 Doppelgelenk- und 17 Gelenktrolleybussen. Im Falle einer Zustimmung wird die für eine Beschaffung dieser Größenordnung erforderliche Ausschreibung gemäß Regelungen der WTO (Welthandelsorganisation) bereits im Sommer durchgeführt. Die aufgrund der Höhe des Auftrags (rund 35 Millionen Franken) und der damit verbundenen Kreditaufnahme erforderliche Volksabstimmung soll noch im November angesetzt werden.
Bereits 2004 hat das St. Galler Stadtparlament 6,55 Millionen Franken zur Sanierung der Trolleybus-Fahrleitungen genehmigt und damit den Fortbestand des Obusbetriebs gesichert. Bislang wurde jedoch vom bewilligten Kredit zur Sanierung erst ein ganz kleiner Teil ausgegeben, da in vielen Bereichen, wie zum Beispiel der Bahnhofplatz in den nächsten Jahren Umgestaltungen geplant sind, in diesen Zuge die Fahrleitung ohnehin neu verlegt werden muß. Die heutigen Gelenkobusse (Serie 151-168, Bj. 1991/92) werden trotz Neuausschreibung noch mindestens fünf Jahre im Einsatz stehen, so daß eine erforderliche Sanierung von Schäden am Chassis und an den Achsen im März an 14 Obussen öffentlich ausgeschrieben wurde.

CH – Winterthur (27. April 2007) <http://www.stadtbus.winterthur.ch/>

Anläßlich der Jahresmedienkonferenz der Stadtbus am 26. April 2007 wurde angekündigt, daß im Rahmen der anstehenden Ersatzbeschaffung von 21 Trolleybussen dem Stadtrat bis Ende 2007 ein Entscheidungsgrundlage erarbeitet und vorgelegt wird, ob die drei Trolleybuslinien in Winterthur künftig weiterhin elektrisch verkehren oder einem anderen Antriebssystem den Vorzug gegeben werden soll.

CH – Zürich (13. April 2007) <http://www.vbz.ch/>

Wie geplant erfolgt die Auslieferung von zwei Hess/Vossloh-Kiepe Swisstrolley3 pro Monat. Im Januar erreichten die Wagen Nr.145 und 146, im Februar die Wagen-Nr. 147 und 148, im März die Wagen Nr. 149 und 150 Zürich. Mitte April folgten nun die Wagen 151 und 152. Die Wagen können jeweils bereits kurz nach der Ankunft in den Liniendienst übergehen. Seit Anfang 2007 diente Obus 1 ausschließlich als Fahrschule und erhielt die Betriebsnummer 4122. Er wurde jedoch mittlerweile mit zwei anderen GTZ ausrangiert, zwei Fahrzeuge gingen an die Fahrschule.

I – Genova (April 2007) <http://www.amt.genova.it>

Der erste VanHool AG 300T/Vossloh-Kiepe - Gelenkobus wurde am 15.03.2007 am Palazzo San Giorgio der Öffentlichkeit vorgestellt. Der 18 Meter lange Niederflerobus besitzt neben seinem umweltfreundlichen Elektroantrieb einen Euro4-Hilfsdiesel. 17 Obusse werden bis Jahresende erwartet. Sie werden ab Herbst auf der Linie 30 und deren Verstärkungslinie 20 zwischen Piazza Vittorio Veneto und Via Rimassa (Foce) eingesetzt. Nach mehrjährigen Bauarbeiten wurde der Obusbetrieb mit den 10jährigen Soloobussen zuvor am 12.02.2007 wieder auf der kompletten Linie aufgenommen

I – La Spezia (April 2007) <http://www.atclaspezia.it/>

Am 30.03.2007 wurde feierlich die Strecke durch die Via della Pianta der Obuslinie 1 eröffnet. Mit der Verlängerung der östlichen Wendeschleife nach Palaspezia können nun wieder Obusse auf der Obuslinie 1 eingesetzt werden. Es

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

wurde angekündigt, ebenso die erforderlichen Verlängerungen der Obuslinie 3 bis Jahresende zu bauen, so daß auch diese Linie wieder elektrisch befahren werden kann.

I – Lecce (April 2007) www.sgmlecce.it

Der erste der 12 VanHool-Soloobusse wurde Ende März 2007 ausgeliefert; ein Teil der Fahrleitung in der Nähe des Bahnhofs wurde für Testfahrten vorab fertiggestellt. Zur Präsentation der Anlage und Fahrzeugen in Lecce wurde am 11. und 12. Mai 2007 unter dem Motto "Lecce – Ein Obus für Europa" eingeladen. Hierzu wird eine Zusammenkunft mit Experten, Technikern und Produzenten erwartet, die die technischen Aspekte und die Vorteile für Bürgerschaft und der Umwelt darstellen, so die Einladung des Organisationskomitees.

I – Mailand (April 2007) <http://www.atm-mi.it/Mailand> (Italien)

55 Gelenkobusse wurden ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielten die Firmen VanHool und Vossloh-Kiepe. Die Liefertermine werden zur Zeit ausgehandelt. Es ist beabsichtigt, die Soloobusse des Baujahrs 1984 zu ersetzen, von den 70 Wagen sind bereits die Obusse 906 und 935 im Depot Famagosta abgestellt.

I – Modena (April 2007) <http://www.atcm.mo.it/>

Nachdem in der zweiten Jahreshälfte 2006 der Obus nur auf der Linie 11 verkehrte, kamen ab dem 22.01.2007 wieder Obusse auf der Linie 6 zum Einsatz. Diese befahren die Soloobusse während die Gelenkobusse statt auf der Linie 7, die wegen Bauarbeiten zur Verlängerung eingestellt ist, nun auf der Linie 11 eingesetzt sind. Inzwischen können alle Kurse der Linie 11 mit Obussen geführt werden, nachdem die Verlängerung in die Siedlung von einer Diesellinienlinie übernommen wurde. Die Fahrleitungsarbeiten für die Verlängerung der Obuslinie 7 von der Polyklinik zur neuen Wendeschleife an der Rotonda Gottardi sind fertiggestellt, es wird in Kürze die Abnahme erfolgen. Die neuen 12 m - Neoplan-Obusse N 6316 werden im Oktober 2007 erwartet.

I – Neapel (April 2007) <http://www.anm.it/>

Entlang der Linie 47, die vom Piazza Carlo III bis Piazza Medaglia d'Oro (M1) verkehrt, sind Fahrleitungsarbeiten im Gange. Die Linie gehörte bereits früher als Obuslinie 247 zum großen Stadtnetz, sie endete seinerzeit bis Piazza Vanvitelli, Die Oberleitung war noch in den 90er Jahren vorhanden.

I – Rimini (April 2007) <http://www.amrimini.it/>

Die Obuslinie 11 wird wegen Bauarbeiten am Ortseingang von Riccione seit sieben Monaten mit Diesellbussen befahren. Es wurde dort ein neues Gehweg angelegt, dafür wurden mehrere Masten entfernt und 800m der Fahrleitung sind demontiert. Von den 1976-79 beschafften 17 Obussen Volvo/mauri/Ansaldo wurden neben dem Prototypen 1001 (seit 2002) die Wagen 1005 und 1007 verschrottet. Von den übrigen 15 sind sechs Obusse im Depot Via Dalla Chiesa seit einem Jahr abgestellt, von den übrigen neuen befinden sich einige im schlechten Zustand.

I – SanRemo (April 2007) <http://www.rivieratrasporti.it/ShowOrari.asp>

Noch in diesem Jahr ist die Wiedereröffnung der Obuslinie T nach Taggia geplant; es fehlt noch ein Stück Oberleitung wegen Arbeiten in der Via Aurelia. Die zwei bestellten Solaris/Skoda-Ganz Soloobusse werden derzeit in Ostrava elektrisch ausgerüstet.

F – Limoges (April 2007) <http://www.stcl.fr/>

Im Januar gingen die restlichen acht (No. 108-115) der 15 bestellten Cristalis - Soloobusse in Betrieb; gleichzeitig wurde der kontrollierte Vordereinstieg eingeführt. Die neuen Obusse kommen auf den Linien 1 und 4 zum Einsatz und ersetzen 24jährige Renault-Obusse (Nr. 404-415). Die Wagen 404-410 wurden bereits im April/Mai 2006 abgestellt.

P – Coimbra (April 2007) <http://www.smtuc.pt/>

Bislang war die Suche nach einem Lieferanten für einen 12 m Niederflerobus mit kurzer Lieferzeit und zu einem geringen Preis nicht erfolgreich. Ebenso scheiterte die geplante Elektrifizierung der Linie 5 an der Finanzierung. Somit wird das 60-jährige Jubiläum ohne Eröffnung einer neuen Linie oder einem neuen Obus erfolgen. Das Jubiläum wird im September 2007 gefeiert, ein genauer Termin steht noch nicht fest. Von privater Seite wird zum Jubiläum ein H0 1:87 Modell des ersten Obus des Schweizer Fabrikats Saurer/Secheron angeboten, der bei der Betriebseröffnung im Jahre 1947 zum Einsatz kam.

CZ – Brno/Brünn (24. April 2007) <http://www.dpmb.cz/>

Die Bauarbeiten an der Straße Hlinky dauern weiter an, so dass die Obuslinien 35 und 37 weiterhin mit Diesellbussen befahren werden müssen und die Linie 26 am Mendlovo Manesti endet. Die zuerst als Obuslinie X25 eingeführte Linie erhielt nun die Linienbezeichnung 29; sie soll auch nach dem für den 30.06.2007 terminierten Ende der Bauarbeiten weiter bedient werden. Derzeit verkehrt sie im 20 Minuten-Takt mit fünf Kursen.

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

Die ersten Gelenkbusse Skoda 25Tr werden im IV. Quartal 2007 erwartet, vorgesehen sind die Wagennummern 3609, 3610 und 3611 im Anschluß an die 2003/04 gelieferten Skoda 22 Tr-Gelenkwagen. Zum 31.12.2006 wurden die Soloobusse Skoda 14Tr 3204, 3206, 3208, 3209, 3211 und 3213 außer Betrieb gesetzt. Damit verringerte sich der Obuspark von 149 auf 143 Einheiten, davon sind nur 16 Wagen Gelenkbusse.

CZ – Parubice/Parbubitz (April 2007) <http://www.dpmp.cz/index.php>

Die Auslieferung der drei Skoda 24 Tr erfolgte am 22.02.2007; wie die besitzen sie keinen Dieselgenerator und sind nur mit manuellen Stromabnehmern ausgestattet. Sie erhielten die Betriebsnummern 320 - 322 in Anschluß an die Lieferung des Vorjahres (No.317-319).

CZ – Opava/Troppau (April 2007) <http://www.mdpo.cz/>

Nach Beschaffung von acht Solaris/Cegelec Trollino 12 AC mit Dieselaggregat (Nr.91-98) für die DUO-Buslinie 221 wurden Anfang 2007 die Obusse 65, 66 (14Tr08/6 Bj. 1989) und 68, 69 (14Tr10-11/6 Bj. 1990) nach Wilna (dort Nr. 126, 124, 125, 127) verkauft. Zudem wurden die Obusse 70 und 72 (14Tr10-11/6 Bj. 1991) nach Unfällen abgestellt.

CZ – Ostrava (April 2007) <http://www.dpo.cz/>

In 2006 wurden drei Solaris Trollino 12m-Obusse mit den Nr. 3708-3710 in Betrieb genommen und der Wagenkasten eines 15m-Dreiachsers geliefert. Dieser ging als Nr. 3604 im März 2007 in Betrieb. Während Obus 3709 baugleich zu den bisher gelieferten Solowagen ist, basieren die Wagen 3708, 3710 und 3604 sowie der 2005 gelieferte Gelenkbus 3801 auf SOLARIS-III-Karosserien und haben die Elektrik auf dem Dach angeordnet. Als einziger Wagen besitzt der Gelenkbus 3801 ein 100 kVA-Kirsch Notfahrt-Aggregat. Dazu erhielt er eine Stangenabzugsvorrichtung der Firma LEKOV, die auch mit den Wagen 3704 und 3602 geliefert wurden.

CZ – Usti nad Labem/ Aussig an der Elbe (26. April 2007) <http://www.dpmul.cz/>

Der Neubeschaffung von der sechs Skoda 25 Tr standen bislang keine Ausmusterungen entgegen, so daß sich der Obuspark auf 66 Gelenkbusse erhöht hat.

Die sechs Fahrzeuge vom Typ 25Tr besitzen folgende Fabriknummern:

604	Skoda 13206	Irisbus 964	Bj. 2006
605	Skoda 13207	Irisbus 985	Bj. 2006
606	Skoda 13208	Irisbus 974	Bj. 2006
607	Skoda 13209	Irisbus 1002	Bj. 2006
608	Skoda 13210	Irisbus 999	Bj. 2006
609	Skoda 13211	Irisbus 996	Bj. 2006

Die neue Obuslinie nach Schreckenstein auf die rechte Seite der Elbe wird von Zentrum wie die Dieselbuslinie 3 über die Straßen Narodniho odboje - Decinska - Nova - Posledni cesta bis Kamenný vrch fahren, und von hier wie die derzeitige Dieselbuslinie 17 über die Straßen Kojeticka - Novosedlicke namesti - Karla IV bis zu der Strasse Ke Hradu. Hier wird die Wendeschleife angelegt.

CZ – Zlin (April 2007) <http://www.dszo.cz/>

Zwei neue Skoda 25Tr-Gelenkbusse wurden am 30.03.2007 (405, 406) geliefert; ein weiterer (404) erreichte per Bahntieflader am 23.04.2007 Zlin. Damit erhöht sich die Anzahl von Niederflurgelenkbussen auf sechs (Nr. 401-406). Mit 13 Niederflur-Soloobussen Skoda 24 Tr ist nun ein Drittel des Fahrzeugparks niederflurig. Die rund 60 Obusse kommen auf den 11 Obuslinien zum Einsatz. Bislang gab es noch keine Ausmusterungen. Die zum Verkauf angebotenen Obusse Nr. 339 und 332 (nicht wie in der letzten Ausgabe erwähnt Nr. 333) wurden als Schrott verkauft. Der Gelenkbus 333 wurde bereits 2006 ausgemustert, Obus 335 aus der gleichen Serie Skoda 15 Tr 02/6 von 1990 bereits 2005.

HU – Budapest (April 2007) <http://www.bkv.hu/>

Die Firma Ganz-Skoda wird die Wagenkästen der bereits Anfang 2006 von Solaris produzierten Wagenkästen komplettieren. Jeweils fünf werden im Juni und Juli 2007 erwartet. Weitere Neubeschaffungen derzeit nicht vorgesehen.

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

Auch die für Debrecen gelieferten Wagenkästen von Solaris (T12) werden von der Firma Skoda-Ganz komplettiert. Der Auftrag wurde nach einer neuen Ausschreibung Anfang 2007 erteilt. Die elf Soloobusse werden im Oktober und November diesen Jahres erwartet. Es erfolgt dadurch eine weitere Erneuerung des Wagenparks, der neben den oben erwähnten zehn Neufahrzeugen aus 17 russischen ZIU-9 und 4 Gelenkbussen Ikarus 280T von 1991 besteht. Sie kommen auf den zwei Obus- und der DUO-Buslinie 3E zum Einsatz. Weitere DUO-Buslinien sind in Planung. Sechs Fahrzeuge, beginnend mit Obus 328, werden noch modernisiert und erhalten eine Lackierung in Stadtfarben wie die zuletzt gelieferten Solaris-Obusse.

HU – Szeged (Januar 2007) <http://www.szkt.hu/>

Ein weiterer Niederflurobus ging Mitte April nach erfolgreicher Zulassung mit der Wagennummer T-860 in Betrieb. Es handelt sich wiederum um den Umbau eines Dieselmotors, diesmal ein dreitüriger Citaro-Dieselmotor. Zwei weitere sind in Arbeit. Der erste Wagen stammt aus Holland, entsprechende Hinweisschilder sind noch im Wagen zu finden. Der zweite Wagen ist kurz vor der Fertigstellung, während der dritte Wagen noch ohne Neulackierung ist. Hierbei handelt es sich um einen dreitürigen Dieselmotor, der im Zubringerverkehr zum Flughafen Brüssel eingesetzt war. Ein großes Investitionsprogramm für das Straßenbahn- und Obusnetz ist geplant; in den kommenden drei Jahren sollen die Obus- und Straßenbahnlinien etappenweise saniert werden. Zusätzlich sollen neue Strecken gebaut werden, so die Verlängerung der Linie 8 weiter bis zum Universitätsgelände und den Kliniken sowie eine Verbindung von einem neuen Endpunkt in der Nähe der östlichen Endhaltestelle der Linie 9 bis zur Kreuzung Parizsi Körút/Kossuth Lajos Sugárút (Linien 5/7/8) und weiter zum Universitätsgelände. Dieses Investitionsprogramm ist bereits örtlich beschlossen, man wartet nun auf die Freigabe der EU-Mittel für das Großprojekt.

Darin soll auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 zum Neubaugebiet, in das auch die Obuslinien 5, 7 und 9 führen, enthalten sein. Außerdem ist eine Beschaffung von zehn Gelenkbusen vorgesehen.

Zusätzlich wartet ein Skoda 22Tr, ein ehemaliger Vorführgelenkbus, schon mit neuer Lackierung auf dem Abstellplatz im Depot auf eine Zulassung.

Die ZIU9- Obusse wurden im letzten Jahr ausgemustert; sie sollten in die Ukraine verkauft werden. Nach dem Scheitern des Verkaufs droht nun die Verschrottung. Noch in Betrieb ist Obus 9-147 als Fahrschulwagen - er soll im Original-Zustand zurückversetzt werden, wie sie das erste Mal nach Ungarn gekommen sind - und 9-153, der im letzten Zustand verbleiben soll und derzeit als äußerste Reserve dient.

Die 2001 aus Eberswalde übernommenen Ikarus 280 T-Gelenkbusse 506 und 507 wurden ausgemustert. Von diesem Typ ist noch Obus 502 regelmäßig im Einsatz. Zwei weitere Ikarus-Gelenkwagen dienen als Reservewagen.

P – Gdingen (April 2007) <http://www.zkmgdynia.pl/>

Am 18.02.2007 ging mit Nr. 3057 ein weiterer aus einem dreitürigen Dieselmotor Mercedes O405N umgebauter Obus in Betrieb. Damit sind 32 der 85 Obusse niederflurig, darunter 18 neue Solaris-Soloobusse und 13 Umbauten aus MB-Dieselmotoren. Zwei weitere sind zum Umbau vorgesehen, vermutlich erhalten sie die Wagennummern 3045 und 3047, da die Obusse mit gleichen Endnummern (3345, 3347) abgestellt wurden. Außerdem ist Obus 3362 abgestellt. Das neue Depot in Leszczynek wurde Ende April 2007 bezogen, es liegt in der Straße ul. Zakret do Oksywia unweit der Straße Morska, auf der alle Linien vom Stadtzentrum nach Cisowa verkehren. Am Montag, 14.05.2007 findet die feierliche Eröffnung des neuen Depots statt.

LT – Kaunas (April 2007) www.autrolis.lt/

Die Auslieferung der Solaris/Cegelec – Soloobusse setzte sich fort, von den auffällig grün lackierten Soloobussen sind 36 Einheiten bis Ende März ausgeliefert, die restlichen sechs Wagen sind noch in Ostrava im Bau. Deren Auslieferung nach Kaunas ist für Ende April/Anfang Mai 2007 geplant.

Lv – Riga (April 2007) www.ttp.lv/

Derzeit erfolgt die Auslieferung der restlichen Solaris-Gelenkbusse, die von Firma Ganz-Skoda in Budapest elektrisch ausgerüstet werden. Zwischen Januar und April sind sieben Wagen (Nr. 658-664) geliefert, der 7. Wagen wurde Ende März in Depot in Budapest erprobt.

Den Auftrag zur Erneuerung der Soloobusse konnte die Firma Skoda gewinnen. In den nächsten fünf Jahren werden 150 SKODA 24 Tr – Irisbus ohne Dieselmotoren, jedoch mit einer Klimaanlage für den Fahrgastraum ausgeliefert. In diesem Jahr werden ab Juli die ersten 30 Wagen in Betrieb gehen. Sie ersetzen den ersten Teil der 238 Škoda-14 (Soloobusse, Baujahre 1982-1989: Nr. 1002...1099, Nr. 1100...1199, 1987-89: Nr. 200-238, 1989-200: Nr. 101-132 und 400-425).

Der Wagenpark besteht insgesamt aus 325 Obussen: Neben den Skoda 14Tr gehören 33 Škoda-15 (Nr. 1-18, 300, 302, 303, 305, 306 und 500-509, Gelenkwagen), 42 Ganz Solaris-18 (Nr. 600-634, 650-664, Gelenkwagen), 10 Belkomunmash-333 (Nr. 700-703, 705-710, Gelenkwagen), 1 Belkomunmash-321 (Nr. 800, Solobus) und 1 Ganz-MAZ 103T (Nr. 133, Solobus) zum Bestand. Alle Wagen haben eine Ziffer 1 oder 2 je nach Depotzugehörigkeit vorangestellt.

In Spitzenzeiten verkehren auf den 20 Obuslinien (1, 3-5, 7-9, 11, 13-20, 22-25) insgesamt 267 Obusse.

Der Betrieb sieht dieses Jahr seinem 60-jährigen Jubiläum entgegen. Am 04.11.1947 wurde der regelmäßige Obusverkehr auf der ersten Linie aufgenommen, nachdem bereits seit Anfang 1947 ein Probetrieb auf einer Teststrecke durchgeführt wurde. Das Liniennetz wuchs konstant und mit ihm der Wagenpark. Unter anderem

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

wurden über 500 Škoda 9Tr zwischen 1962 und 1982 beschafft, ab 1969 wurden zahlreiche Doppeltraktionen gebildet, die letzten wurden am 07.06.2001 mit einer Sonderfahrt verabschiedet

Der Ersatz erfolgte durch Gelenkbusse des Typs Skoda 15 Tr sowie 1999/2001 durch 11 Gelenkbusse des weißrussischen Typs AKSM-333 mit Kiepe-Elektroausrüstung. Auf nebenstehenden Foto wurde Gelenkbus 2-709 auf der Freiheits-(Brivibas)-straße Ecke Ritter-(Bruninieku)-straße am 24. Mai 2006 festgehalten.

Foto: Vadims Falkovs
<http://riga.mashke.org>



Vadims Falkovs, 24.05.2006.

Neues vom Obus – International - Aus der Industrie (März/April 2007)

Gemeinsam mit der Firma APTS Helmond mit deren System Phileas ist die Firma **VOSSLOH-KIEPE** Bestbieter einer von dem Generalunternehmer Balfour Beatty Rail für den Betrieb in Pescara durchgeführten Ausschreibung. Der Liefervertrag wurde zu Ende verhandelt und wird aktuell in Rom geprüft. Der erste Soloobus für Philadelphia ist fertig montiert und wird Anfang April von Vossloh-Kiepe in Betrieb genommen. Die Versuche mit den SuperCaps im Solinger Obus 42 waren erfolgreich; es wurden bis zu 35% Energieeinsparung ermittelt. Ende 2006 wurde der Obus 42 wieder zurückgebaut und steht seitdem bei der SWS, um wieder im Linienverkehr genutzt zu werden.

Bis Ende April 2007 lieferte die Firma **SKODA ELECTRIC** weitere Obusse aus. Neben den oben erwähnten Skoda24Tr für Pardubice gingen drei Soloobusse an den Verkehrsbetrieb DP Pilsen mit Dieselgenerator und mit halbautomatischen Stromabnehmern. Einer dieser Wagen erhielt eine modernisierte elektrische Ausrüstung, die in neuen Dachcontainer untergebracht werden. Es kamen hierbei neue Kühlkörper nach dem Prinzip der „Blauen Technik“ und ein neuer Kompressor ATMOS LE 25 zum Einbau. An Gelenkwagen Skoda 25 Tr wurden neben den erwähnten drei Wagen für Zlín mit Dieselgenerator und halbautomatischen Stromabnehmern ein Gelenkbus an die Verkehrsbetriebe Prešov und fünf Wagen an den Verkehrsbetrieb DP České Budejovice, jeweils ohne Dieselgenerator, geliefert. In der zweiten Mai-Hälfte beginnen die Bauarbeiten in der Montagehalle der SKODA ELECTRIC mit dem Ziel alle Obusmontageflächen zu vergrößern. Dieses soll das Programm der Obusproduktion bis Ende 2007 vorbereiten. Bis Ende 2007 wird Skoda ELECTRIC 30 Obusse 24 Tr – Irisbus fertigen und nach Riga ausliefern. Als Karosserie wird der Wagenkasten Citelis 1B verwendet und der Fahrgastraum wird mit einer Klimaanlage ausgestattet. Weitere 20 Obusse werden in ersten Monaten 2008 produziert und ausgeliefert. Die ŠKODA ELECTRIC hat ebenfalls den Auftrag für die Lieferung von 50 Obussen ŠKODA 24 Tr für die Stadt Timisoara in Rumänien erhalten. Die Produktion und folgende Lieferungen sollten in den letzten Monaten 2007 beginnen. 20 dieser Obusse werden bei Skoda Electric in Pilsen montiert, der Rest (30 Stück) wird in der Firma Ganz-Skoda in Ungarn komplettiert, hierzu wird Skoda die entsprechenden Elektroausrüstungen nach Ungarn liefern. Damit wird die Zusammenarbeit mit der ungarischen Firma Ganz-Skoda, die Ende 2006 von der SKODA Holding erworben wurde, verstärkt. Zuvor werden hier die Aufträge für Riga, Budapest und Debrecen abgewickelt. Hierfür übernahm die neu gegründete Firma Ganz-Skoda das ehemalige Betriebsgelände in Baja/Südungarn und stellte rund 150 der ursprünglich 300 ehemaligen Mitarbeiter der insolventen Firma Ganz Transelektro wieder ein.