



Nur kurz unter Solinger Fahrdraht: Der Solaris/Gegelec-Trolleybus No. 96 aus Opava. Er gelangte anlässlich der Fachtagung „Der O-Bus – hochmodern und altbewährt“ per Tieflader nach Solingen und wurde im Rahmen einer Betriebshofbesichtigung den Teilnehmern am Donnerstag, 10.05.07 vorgeführt. Anschließend ging es mit den beiden Soloobussen 40 und 44 nach Burg. Ohne weitere Einsätze oder Fahrten im Netz kehrte Obus 96 am Freitag nach Opava zurück.

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

CH Basel	Seite 4	D Esslingen	Seite 2	I Riminia - Riccione	Seite 7
CH Bern	Seite 5	PI Gdingen	Seite 9	A Salzburg	Seite 4
I Bolonga	Seite 7	B Gent	Seite 4	I San Remo	Seite 8
Sk Bratislava	Seite 9	CH Lausanne	Seite 5	CH Schaffhausen	Seite 5
Cz Brno	Seite 8	I Lecce	Seite 7	D Solingen	Seite 2
Hu Budapest	Seite 9	A Linz	Seite 4	CH St. Gallen	Seite 6
Ro Bukarest	Seite 9	CH Luzern	Seite 5	Hu Szeged	Seite 9
Cz Ceske Budejovice	Seite 8	F Lyon	Seite 8	CH Winterthur	Seite 6
I Cremona	Seite 7	I Modena	Seite 7	Sk Zilina	Seite 9
Hu Debrecen	Seite 9	Cz Plzen	Seite 8	Cz Zlin	Seite 8
D Eberswalde	Seite 2	Cz Plzen	Seite 8	CH Zürich	Seite 6

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 2****D - Eberswalde (16. Juli 2007) <http://www.bbg-eberswalde.de/>**

In den Sommerferien vom 12.07. bis 24.08.2007 verkehren beide Obuslinien 861 und 862 ganztägig bis 17:45 Uhr im 15-Minuten-Verkehr. Die Verdichtung auf einen 12-Minuten-Verkehr morgens und nachmittags entfällt. Die Wochenendfahrpläne wurden jedoch nicht verändert.

D - Esslingen (16. Juli 2007) <http://www.sve-es.de>

Die Anfang des Jahres abgemeldeten DUO-Busse 324-326 wurden über einen Zwischenhändler verkauft. Die letzten beiden DUO-Busse (327 und 328) werden Ende des Jahres durch zwei Gelenkdieselbusse ersetzt. Die Ausschreibung für die Lieferung von zwei Gelenk- und zwei Solodieselbusse konnte die Firma MAN für sich gewinnen. Nach mehrmonatigen Ausfall des E-Antriebs verkehrt nun auch wieder der DUO-Bus 328 elektrisch. Bedingt durch die Montage einer Überführung über die Bahngleise und der Neckarstraße zum Pliensauturm musste die Obusfahrleitung im Verlauf der Neckarstraße am Wochenende 21./22.7 2007 abgebaut werden. Die Demontage begann am Freitag; nach Montage der Brücken-Stahlfertigteile wurde sie am Montag wieder errichtet. Neben dem Wochenende ruhte an beiden Tagen der Obusbetrieb völlig. Es kamen nahezu alle Dieselbusse der SVE zum Einsatz, da noch Schulzeit war und auch der Schülerverkehr bewältigt werden musste.

D - Solingen (20. Juli 2007) <http://www.sobus.net>

Am Montag, 04.06.2007 ging der Haltepunkt Solingen-Mitte komplett in Betrieb. Nachdem der Aufgang zur Brühler Straße (Linie 684) bereits seit Dezember 2006 eröffnet wurde, kann nun auch der Aufgang zur Schützen- und Bismarckstraße genutzt werden. Dieser Aufgang wurde markant durch eine Stahlkonstruktion teilweise überdacht. Um dieses Dreieck sind die Haltestellen angelegt. Nordöstlich im Verlauf der Schützenstraße hält die 683 in Richtung Krahenhöhe, westlich im Verlauf der Bismarckstraße die Linien 681 und 683 in Richtung Stadtmitte. Südlich sind mehrere Bussteige angeordnet. Alle Haltestellen werden von den Obussen mit der Türseite zum Abgang angefahren. Die Linien 681 Richtung Hästen und 683 Richtung Innenstadt machen nun einen Umweg um das Bauwerk, damit sie mit der Einstiegsseite zum Abgang halten. Bedingt durch eine überflüssige Ampelanlage - sie gibt nur dem entgegenkommenden Obus (fahrplanmäßig sind jedoch keine Begegnungen vorgesehen) und Fußgängern über die Bismarckstraße „grün“ – verlängert sich die Fahrzeit zusätzlich. Der Obus muß von Hästen kommend an drei Ampeln hintereinander halten. Eine Abschaltung der Ampel ist nun vorgesehen. Weitere Linien, so die Linie 686 abends und an Sonntagen werden zum Fahrplanwechsel den neuen Verknüpfungspunkt anfahren. Für die Linie 686 wurde eine eigene Abstell- Fahrleitungsspur eingerichtet; der Obus kann jedoch den Halteplatz nur mit Hilfsmotor erreichen.

Einen großen Besucherandrang gab es zur Jubiläumsfeier am 23. Juni 2007, welche die SWS mit einem Tag der offenen Tür im Betriebshof abhielt. Nicht nur das 55-jährige Jubiläum des Obusbetriebs wurde gefeiert, sondern auch 110 Jahre ÖPNV in Solingen, 25 Jahre Obuslinie nach Brockenberg, 50 Jahre Obuslinie nach Widdert und 125 Jahre Obus. Neben dem gerade wieder zugelassenen Obus 59 des Baujahrs 1959 kam auch der 50-jährige Obus Solingen 40, bereits als Salzburg 123 lackiert, zum Einsatz. Die am Samstag angebotenen Fahrten waren rege besucht. Jeder Wagen verkehrte am Samstag stündlich vom Betriebshof abwechselnd auf den Jubiläumsstrecken nach Brockenberg und Widdert; es startete somit alle 30 Minuten ein ÜHIII vom Betriebshof. Hier konnten zahlreiche Attraktionen erlebt werden, wie Fahrtraining, Werkstattbesichtigung, Kundenberatung, Busbesichtigung (mit Blick in die Elektrik der Dachcontainer), ausgestellte Bauteile wie Motoren, Informationsstand der Oberleitung und zur Unterhaltung der jungen Besucher: Kinderschminken, Fotoaktion, Kinderhüpfburg. Natürlich wurde auch für eine Beköstigung der Besucher gesorgt, neben einem Getränkestand wurden vor der Werkstatt Grillwürste angeboten. Auf dem Museumsplatz des Obus-Museum Solingen e.V. war ein Kuchenstand eingerichtet. Vor dem Platz konnte der FBW-Obus 55 aus Bern besichtigt werden, unter der Überdachung waren Modellbauausstellungen und der Verkaufsshop des Obus-Museum Solingen e.V. zu finden. Hier wurde die Neuauflage des Buches „Straßenbahn und Obus in Solingen“ verkauft, weiteres unter [Anlage 1](#)

Als Zubringer zum Betriebshof verkehrte alle 15 Minuten ein Gelenkbus. Neben dem MAN-Obus 5 des Obus-Museum Solingen kam der ehemalige Trierer Obus 28 zum Einsatz, der von der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Dortmund (AND) in den Bestand übernommen wurde. Ein weiterer MAN-Gelenkdieselbus (ehemals Bogestra) war auf dem Betriebshof ausgestellt.

Der Obus 123 kam per Tieflader am Montag, 18.06.2007 in Solingen an. Die vier Tage bis zum Jubiläum wurden genutzt, um technische Messungen zu machen und für das in England angemeldete Fahrzeug eine Zulassung für das Solinger Netz zu erlangen.

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

Eingeläutet wurde das Fest am Freitag, 22.06.07 mit einer Sonderfahrt mit geladenen Gästen nach Burg. Die beiden Obusse starteten mit den Gästen um kurz vor 14 Uhr vom Betriebshof. Hier warten beiden vor der Haltestelle Burg - Seilbahn auf die Rückfahrt, während die Teilnehmer der Fahrt zu einem Kaffee in Burg eingeladen wurden.
Foto: Franz-Josef Grantl



Abends fuhren beide Obusse von Ohligs über Wald nochmals nach Burg, Grund war eine Sonderfahrt für später eingetroffene Gäste.

Am Sonntag, 24.06.2007 wurde dann ein Taktverkehr Gräfrath - Burg angeboten. Jeder Obus fuhr einen 80-minütigen Umlauf, wobei Obus 123 Obus 59 mit etwa 30 Minuten Abstand folgte.

Weiterhin werden die VanHool-Gelenkobusse nach und nach zur Firma VanHool nach Belgien geschleppt. Derzeit verweilt Obus 264 dort, seit April erhielten die Obusse 258, 269, 270, 252, 268 und 264 die bereits beschriebenen Sanierungsarbeiten an der tragenden Konstruktion. Nach Rückkehr vom Obus 264 wird wegen der Werksferien der Firma VanHool eine vorübergehende Pause eingelegt, erst ab Ende August werden die restlichen Obusse 259 - 263, 266 und 267 nach VanHool zur Reparatur geschleppt. Auch der Umbau der Heizungen in den VanHool-Obussen wurde nach kurzer Pause fortgesetzt: Seit April sind unter anderem die Obusse 254, 260 und 269 umgebaut. Aus betrieblichen Gründen werden seit Anfang Mai auf der Linie 684 in der Regel ausschließlich VanHool eingesetzt, da sie im Stand die geringste Geräuschkentwicklung aufweisen.

Ab dem 01.06.2007 begannen die Arbeiten am westlichen Endpunkt der Schwebebahn in Vohwinkel. Die unter dem Bahnhof verlaufende Obusfahrleitung wurde an diesem Tag demontiert. Mitarbeiter der Wuppertaler VSG Verkehrsservice-Gesellschaft mbH führen das Abziehen und Anlegen der Stangen von montags bis freitags bis 20:00 Uhr durch; zu den übrigen Zeiten werden Dieselsebuse eingesetzt. Zeitweise war dann auch die Kaiserstraße unterhalb der Schwebebahn voll gesperrt, so dass eine Umleitungsstrecke in Vohwinkel gefahren werden mußte. Mit Beginn der Sommerferien ab dem 22.06.07 verkehrt die Linie 683 ausschließlich mit Dieselsebussen. Erst ab Schulbeginn am 05.08.2007 werden wieder Obusse eingesetzt. Die Fahrleitung wird jedoch bis zum Ende der Bauarbeiten, das zum Ende der Herbstferien geplant ist, unterbrochen sein. Somit war das Haupteinsatzgebiet der Soloobusse in den Ferien nicht gegeben. Sie dienten stattdessen auf bis zu zwei Kursen der Linien 685/686; auch auf den Linien 681/682 erfolgte fallweise ein Einsatz. Auch Obus 5 half hier an einigen Tagen aus.

Die Einführung des Fahrplankonzepts 2007 mit Einführung der Nachtexpresslinien an jedem Abend ab 22:00 Uhr wird am 08.10.2007 erfolgen. Außerdem wird zu diesem Fahrplanwechsel auch die oben beschriebene Verlängerung der Linie 686 zum Haltepunkt Solingen Mitte erfolgen. Bereits nach den Sommerschulferien am 06.08.2007 werden die Obuslinien 681 und 682 wieder durchgehend bedient. Die Anzahl der Kurse für die beiden Linien (20) wird unverändert bleiben

Auf die Ende März 2007 veröffentlichte Ausschreibung für 15 Gelenkobusse gingen bis zum 03.05.2007 fristgerecht zahlreiche Bewerbungen ein. Die Abgaben von Angeboten erfolgte dann bis zum 15.06.2007. Das Lastenheft zur Ausschreibung sieht die Lieferung von dreiachsigen Niederflur-Gelenkoberleitungsbussen mit einem zweiachsigem Antrieb und einem dieselektrischen Zusatzantrieb vor. Zwei Wagen hat der Hersteller 2008 als "Vorläuferfahrzeuge" zu liefern. Die Lieferung der restlichen Fahrzeuge in einem Rhythmus von zwei Fahrzeuge pro Monat soll ein halbes Jahr nach Lieferung der Vorläuferfahrzeuge starten. Im Juli 2007 erfolgte die Einladung der

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

drei Angebotsfirmen zu technischen und kaufmännischen Gesprächen. Karrosseriemäßig sind nur ausländische Produkte angeboten, nachdem die Firma Neoman von einer Angebotsabgabe abgesehen hatte.

Nachdem die Großbaustellen am Graf-Wilhelm-Platz und an dem beiden Haltepunkten mit der RB 47 (Remscheid-Solingen) fertiggestellt sind, beginnt nun die nächsten Großbaustelle: In Ohligs wird der Busbahnhof vor dem Hauptbahnhof umgebaut. Hierfür hat der Umbau der Wilhelmstraße bereits begonnen; die bisherige Einbahnstraße soll nun den gesamten Verkehr in beiden Richtungen aufnehmen. Der Busbahnhof wird umgebaut und verkleinert. Er wird künftig nur von der Kieler Straße aus befahrbar sein, die Obusse werden nicht wie bisher direkt durchfahren können, sondern müssen eine Schleife um den Busbahnhof fahren. Mehr zur aktuelle Planung siehe unter: Anlage 2

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

Vor der Erstellung und Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgten Probefahrten: Am 31.07.2007 verkehrte ein VanHool-Gelenkibus auf dem Genter Netz; am 07.08.2007 ist der Einsatz eines Solaris Trollino geplant. Der VanHool kam aus dem Werk in Belgien, wo derzeit die Komplettierung der 17 Gelenkbusse für Genua erfolgt. Der Solaris-Gelenkibus wird aus Winterthur (Wagen 180) nach Gent per Tieflader kommen. Nach Probefahrten im Zeitraum vom 07. bis 09.08.07 ist am 10.08.2007 seine Rückreise nach Winterthur vorgesehen. Es sollen nun 21 Gelenkwagen ausgeschrieben werden, da die Linie 3 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 von 7½ auf 6 Minuten verdichtet wird und eine Verlängerung nach nach Gentbrugge zu den Straßenbahnlinien 21/22 (Park&Ride-Plätze) unter Nutzung der Fahrleitung zum Depot beabsichtigt ist.

A - Linz (02. August 2007) <http://www.linzag.at>

Im Rahmen der Vorstellung des ersten Gasbusses, der von Mercedes-Benz ausgeliefert wurde, teilte der Vorstand der Linz AG am 02.08.2007 mit, dass ab 2009 auch die Umstellung des Obusbetriebes auf Gasbusse vorgesehen ist. In zwei Jahren, nachdem der gesamte Dieselbuspark (86 Einheiten) durch Gasbusse ersetzt wurde, soll als erstes die Linie 43 auf Gasbus umgestellt werden, um eine Verlängerung dieser Linie vom Hessenplatz zur Donaulände am nördlichen Ende und im Süden vom Stadtfriedhof bis Traun zu ermöglichen. 2009 könnten auch die Obusse gegen Gasbusse ausgetauscht werden (Zu diesem Zeitpunkt sind die 19 vorhandenen Obusse jedoch erst 8-9 Jahre alt!).

Auch hier wurde wieder die angebliche Umweltfreundlichkeit des Gasbusses angepriesen. Es ist zwar richtig, daß CO₂ – und Rußausstoß durch den Einsatz von Gas- statt Dieselbusse verringert werden, aber der Methanausstoß ist genauso klimaschädlich wie CO₂ –Abgase.

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

Bedingt durch die Bauarbeiten für den Zubringer einer neuen Autobahnausfahrt in Itzling musste die Obuslinie 6 an einigen Wochenenden im Mai über den Linienweg der Obuslinie 3 und mit Hilfsmotor zur Endhaltestelle Itzling West fahren. Zum Einsatz kamen die 13 VanHool-Obusse mit Hilfsmotor (261, 279-290). Auch während des AMREF-Marathon am 13.05.07 mußte die Umleitung gefahren werden. Bedingt durch die Innenstadtspernung war die Obuslinie 6 dann mit dem östlichen Teil der Obuslinie 4 nach Langwied verknüpft.

Für die Verlängerung der Obuslinie 4 nach Mayrwies wurden bereits die ersten Masten gesetzt; zahlreiche Fundamente auf dem rund 1,2 km langen Abschnitt sind bereits angelegt. Auf Betreiben und mit finanzieller Beteiligung der Gemeinde Hallwang wird die Strecke in Mayrwies rund 260 m länger als ursprünglich geplant ausfallen, damit eine Wohnsiedlung und ein Gewerbegebiet optimaler an das Obusnetz angeschlossen werden kann. Die Eröffnung ist zum Fahrplanwechsel am 07.12.2007 vorgesehen.

Am Dienstag, 26.06.07 gegen 19.00 Uhr traf der für drei Jahre entliehene Museumsobus 123 des Typs ÜHIII, ehemals Solingen 040 in Salzburg per Tieflader ein. Nach einem Tag Aufenthalt in der Werkstatt für geringfügige Anpassungsarbeiten machte er am 28.06.2007 die ersten Fahrten im Salzburger Netz anlässlich der offiziellen Übergabe von seinem englischen Eigentümer. Vom 20. Juli bis 31. August 2007 wird der Obus 123 auf den freitags angebotenen Museumslinien A, F, M und P eingesetzt.

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

Mit knapper Mehrheit stimmten die Basler Bürger in der Volksabstimmung am 17.06.2007 gegen den Trolleybus und für die Annahme des Vorschlags der Regierung, sie durch Gasbusse zu ersetzen. Einen großen Einfluß hatte die Koppelung mit anderen Abstimmungen, so dass wohl viele den Vorschlag der Regierung zustimmten, ohne sich näher mit der Angelegenheit zu beschäftigen. Damit ist die Einstellung des seit 1941 bestehenden Obusbetriebs bis Ende 2008 sicher; die Ausschreibung für die Gasbusse läuft bereits. Sie sollen 2008 in Betrieb gehen und die letzten acht Neoplan-Trolleybusse ersetzen, die noch die fünf Kurse der Linie 31 bedienen.

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

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

Nach einem erneuten Störfall bei der Gasbetankungsanlage (der vierte dieses Jahr, so ein Artikel in "Der Bund" vom 07.07.07) konnten die 45 Gasbusse der SVB nur eingeschränkt eingesetzt werden. Zwar gilt vom 09.07.2007 bis 10.08.07 der eingeschränkte Ferienfahrplan, aber bedingt durch die Großbaustelle am Bahnhof wird Schienenersatzverkehr gefahren und auch die Trolleybuslinien fahren eingeschränkt.

Die Westäste der Linien 11 und 12 sind als eine Trolleybuslinie (11/12 Güterbahnhof - City West – Länggasse, intern Linie 15) verknüpft und dank einer bis zum 11.06.07 fertiggestellten Wendeschleife auf der Straße Bollwerk können auch die Linien 20 und der Nordast der Linie 11 elektrisch betrieben werden. Die Trolleybusse müssen jedoch beim Aus- und Einrücken ins Depot auf längeren Strecken, und zwar von Neufeld bis zur Längsgasse, mit ihrem Hilfsantrieb verkehren und die Fahrer müssen selbst an- und abdrahten. Es ist daher zu erwarten, dass nach Ende des Trammersatzbetriebs am 03.08.07 wieder vermehrt Dieselbusse zum Einsatz kommen. Insgesamt stehen ja rund 100 Dieselbusse neben den 45 Gasbussen zur Verfügung. Die Linie 12 zur Schloßhalde macht eine große Schleife in der Innenstadt, so daß ein Einsatz von Trolleybussen nicht in Frage kommt. Bis zum Ende der Bauarbeiten am Bahnhof Mitte 2008 kommen hier ausschließlich Diesel- und Gasbusse zum Einsatz.

Die Linie 11/12 wird in Spitzenzeiten im 3 Minuten-Verkehr mit 12 Trolleybussen bedient, in den Ferien sind es sechs Wagen (maximal 6 Min-Verkehr). Auf der Linie 20 werden in Spitzenzeiten zehn Trolleybusse benötigt, in den Ferien sind es sechs Fahrzeuge. Die Volvo Trolleybusse 62-66 werden ebenfalls eingesetzt, auch im Ferienfahrplan, um Stillstands Schäden zu vermeiden. Die Obuslinien 13 und 14 sind bereits seit dem 28.01.2007 bzw. 09.07.2006 (Linie 14) eingestellt. Sie werden nach der letzten Zustimmung der Volksbefragung am 17.06.2007 in den kommenden Jahren durch Tramlinien ersetzt. Bis Ende Juni konnten hier noch Fahrschul- und Dienstfahrten durchgeführt werden, ehe in Bümpliz im Zuge von Fassadensanierungen die Fahrleitung demontiert wurde. Der Rückbau wird nach und nach fortgesetzt und die Wandhaken für die Tramoberleitung überarbeitet.

CH – Lausanne (Juli 2007) <http://www.t-l.ch>

Ende April stimmten die "tl" (transports publics de la région lausannoise) der Bestellung von 35 neuen Trolleybussen zu. Eine gemeinsame Ausschreibung mit anderen Schweizer Betrieben wird angestrebt. Eine Inbetriebnahme ist bis 2009 vorgesehen. Sie sollen die gebraucht übernommenen Genfer Gelenktrolleybusse und die Anhängerzüge mit den ältesten Soloobussen (Baujahr 1982) ersetzen. Weitere 65 neue Trolleybusse sollen bis 2014 den kompletten derzeitigen Wagenpark ersetzen. In der Diskussion ist auch die Beschaffung von Soloobussen, um unter anderem die Anfang des Jahres beschafften zehn Anhänger weiter nutzen zu können. Der Anhängerpark zählt nun 54 Einheiten. Die älteren, nunmehr über 30-jährigen Anhänger werden derzeit modernisiert. Im Zuge dieser Arbeiten wird die letzte Tür, die über die Rückspiegel des Zugfahrzeugs schlecht sichtbar ist, geschlossen.

Im November feiert der Obusbetrieb sein 75-jähriges Jubiläum. Feierlichkeiten sind am Wochenende 18./19.08.07 und 29./30.09.07 geplant; mit den betriebsfähigen historischen Obussen - so der 75-jährige Obus 2 - werden Rundfahrten angeboten. Weitere historische Fahrzeuge werden ausgestellt. Auch an anderen Wochenenden sind Ausstellungen und Sonderfahrten geplant. mehr siehe auf der homepage des Vereins RETROBUS:

<http://www.retrobus.ch/>

CH – Luzern (Juli 2007) <http://www.vbl.ch/>

Am 24. Juli 2007 fand bei den Verkehrsbetrieben Luzern eine Präsentation von zwei Fahrzeugen mit Hybridantrieb statt. Neben einem Hybrid-Gelenkbus der Firma Solaris, der in Coproduktion mit der amerikanischen Firma Allison Transmission – einer Tochterfirma von General Motors - unter Verwendung deren bereits bewährter Technik entstand, wurde der Doppelgelenkbus lighTram ® Hybrid der Firma Hess vorgestellt. Letzter ist ein Prototyp, der seit dem 18.07.2007 einen längeren Probetrieb in Zug absolviert. Das zur Trolleybusversion annähernd baugleiche Fahrzeug erhält die erforderliche Energie an Bord durch einen Dieselgenerator im Fahrzeugheck. Zwei der vier Achsen sind wie beim Trolleybus angetrieben und damit erhält das Fahrzeug auch in kritischen Wittersituationen einen sicheren Antrieb. Die beim Bremsen gewonnene Energie wird in einem Superkondensator zwischengespeichert. Die Weiterentwicklung der Hybridtechnik könnte zum Vorteil für die Trolleybusbetriebe sein. Bedingt durch die geringere Kostendifferenz in der Beschaffung beider Fahrzeuge wird der Betrieb von Trolleybussen kostengünstiger. Die Städte mit einem vorhandenen Fahrleitungsnetz, können weiterhin auf den Einsatz von Trolleybussen als „Zero Emission Vehicle“, optimiert durch SuperCaps setzen, so Walter Sennrich, Leiter Technik der VBL.

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

Durch den Bau der Bahnunterführung im Zuge der Zollstrasse wird der Trolleybusbetrieb zwischen Neuhausen Zentrum und Herbstacker unterbrochen. Somit verkehrt ab dem 01.07.2007 die Trolleybuslinie 1 nur noch von Waldfriedhof bis Neuhausen Zentrum. Dort muß im weiteren Verlauf der Linie 1 auf Autobusse umgestiegen werden.

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

Bis zum 12. August gelten die bestehenden Abfahrtszeiten auch im Ersatzbetrieb. Ab 13. August werden die Dieselbusse über die Badische Bahnhofstrasse fahren und die Abfahrtszeiten müssen entsprechend geändert werden. Der Trolleybus-Ersatzbetrieb dauert bis zum Abschluss der Bauarbeiten an der Unterführung Zollstrasse, die im September 2008 erwartet wird.

Vom Stadtrat in deren Sitzung vom 26.06.07 wurde jedoch die Umstellung der Trolleybuslinie nach Ende der Baumaßnahmen abgelehnt. Dieses sollte den Fahrleitungsneubau nach den Bauarbeiten ersparen. Die Studie des Zürcher Ingenieurbüro Infrac regte dies an. Sie empfahlen die Umstellung auf Dieselbusbetrieb im Jahre 2008. Der Mehrausstoß durch Umstellung auf Dieselbusse sollte durch Verwendung von Biogas in anderen Versorgungsbereichen kompensiert werden!

Der Trolleybusbetrieb wird nun bis 2010 weitergeführt, so der Beschluß des Stadtrats. Bis dahin wird untersucht, ob Umstellung auf Gasbus oder die Erweiterung des Trolleybusbetriebs in Frage kommt. Die Vorzüge des Trolleybusses „Lokal abgasfrei, leiser als Dieselbus, lauffruhiger und längere Lebenszeit“ werden von Stadtrat ausdrücklich anerkannt. Eine Revitalisierung im beschränkten Ausmaß der acht vorhandenen Obusse von 1991/92 mit einer Erneuerung der Innenausstattung wurde gleichzeitig beschlossen. Drei der acht Obusse weisen bereits eine Laufleistung von über 1 Mio. km auf. Der Entscheidung des Stadtrates ging eine Expertenanhörung voraus. Vertreter von TrolleyMotion sprachen sich für den Obus aus und konnten überzeugende Argumente für den Obus vortragen.

CH – St. Gallen (Juli 2007) www.vbsg.ch

Das vom Volk gewählte Stadtparlament, bestehend aus 63 Mitgliedern, stimmte in deren Sitzung am 22.05.2007 der Beschaffung von 7 Doppelgelenk- und 17 Gelenktrolleybussen zu. Derzeit läuft die Ausschreibung der 24 Trolleybusse. Die aufgrund der Höhe des Auftrags von rund 35 Millionen Franken und der damit verbundenen Kreditaufnahme erforderliche Volksabstimmung wird im Herbst stattfinden. Die Ausschreibung wird einen entsprechenden Vorbehalt beinhalten. Die Doppelgelenkbusse sollen die neun ältesten Trolleybusse des Baujahres 1984 in den Jahren 2008/09 ersetzen, während die restlichen 17 Normalgelenkwagen als Ersatz für die erst 15-jährigen achtzehn Gelenkbusse vorgesehen sind. Somit wird bis 2011 der gesamte Wagenpark ersetzt, nachdem ab Ende 2007 die neuen Dieselbusse ausgeliefert werden. Den Zuschlag für die 10 Zweiachs-, 20 Dreiachs- und drei Vierachsfahrzeuge erhielt die MAN Nutzfahrzeuge (Schweiz) AG. Die Bestellung wurde auf 33 Fahrzeugen reduziert, um ein ursprünglich gewünschtes Hybridfahrzeug ausgiebig zu testen, sobald hierzu Serienfahrzeuge lieferbar sind. Der Auftrag zur Sanierung der Chassis der Trolleybusse 151 - 168 ist an die Firma Scania Schweiz AG in St.Gallen vergeben wurden

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

Der neue Direktor der Verkehrsbetriebe stellte den Fortbestand des Trolleybusbetriebs in Frage. Es wird nun bis Ende des Jahres untersucht, ob die 21 Mercedes-Benz-Obusse der Baujahre 1988-1992 durch Dieselbusse ersetzt werden sollen. Bislang verkehren die derzeit 31 Trolleybusse, darunter 10 neue im Jahre 2005 beschaffte Solaris-Gelenkbusse auf drei Linien teilweise im 6-Minuten Takt. Da in Spitzenzeiten fahrplanmäßig 29 Kurse im Einsatz sind, verkehren häufig Dieselbusse unter Fahrdraht.

Ein entscheidender Vorzug des Trolleybusses könnte der mögliche Einsatz von Doppelgelenkbussen sein. So wurden am Donnerstag, 05.07.07 in den Abend- und Nachtstunden, sowie am Freitag, 06.07.07 tagsüber mit dem Doppelgelenktrolleybus 232 der Verkehrsbetriebe Luzern Probefahrten auf den Obuslinien durchgeführt, die ohne Fahrgäste erfolgten. Es wurde damit die technische Machbarkeit aufgrund der teilweise engen Platzverhältnisse insbesondere im Bereich des Hauptbahnhofes überprüft und straßenbauliche Probleme ermittelt. Die erforderlichen Anpassungen und die damit verbundenen Kostenfolgen sollen in die Grundlagen des Systemsentscheids einfließen.

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

Die Auslieferung der 18 Gelenktrolleybusse geht voran, bis Ende Juli 2007 gingen 15 der 18 Gelenkwagen (Nr. 144-158) in Betrieb. Nach der Werksabnahme werden die Fahrzeuge nach Zürich geschleppt und werden dort zügig in Betrieb genommen und beschriftet; außerdem muss die Anbindung an die Leitstelle im überprüft werden. Diese Arbeiten nehmen etwa zwei bis drei Tage in Anspruch. Anschließend erfolgt die Kontrolle durch das BAV (Bundesamt für Verkehr). Hier werden jeweils zwei Fahrzeuge gleichzeitig vorgeführt. Einen weiteren Tag nimmt die Ausrüstung mit den Reinigungsutensilien, Kursnummerntafeln, Fahrerhandbüchern usw. in Anspruch. Dann geht das Fahrzeug in den Kursbetrieb. Die Endabnahme ist jedoch erst vollzogen, wenn das Fahrzeug einen ganzen Tag ohne Störung kursmäßig im Betrieb eingesetzt werden konnte. Das erfolgt normalerweise bereits mit dem ersten Einsatz, bei einem Fahrzeug dauerte es aber auch schon fast eine Woche. Die VBZ drückte ihre Zufriedenheit mit dem zügigen Ablauf aus. Die ersten beiden Serienfahrzeuge 145 und 146 erhielten am 25./26.01.07 die Erstzulassung, die Wagen 147 und 148 am 23.02.07, 149 und 150 am 23.03.07, 151 und 152 am 17.04.07.

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

153 und 154 am 10.05.07, 155 und 156 am 07.06.07, 157 am 28.06.07 und 158 am 27.07.07.

Nach Auslieferung der ersten neuen Trolleybusse ging der Trolleybus 1 ab dem 01.03.07 zur Fahrschule als Dienstwagen 4122 über. Er erbrachte im Linienverkehr eine Laufleistung von knapp 700.000 km, mußte aber nach einigen Tagen Einsatz nach einem Getriebeschaden ausgemustert werden. Am 22.03.07 folgte ihm Wagen 2 als Fahrschulwagen 4123, auch er schied nach Getriebeschaden aus. Derzeit dienen die Obusse 3 und 4 als Fahrschulwagen 4124 (seit 04.04.07) und 4126 (seit 07.05.07). Sie erbrachten im Linienbetrieb 1.065.467 km und 1.127.660 km. Mit ähnlicher Laufleistung gingen die Trolleybusse 13 und 22 im April 2007 nach diversen Schäden außer Betrieb; sie dienen als Ersatzteilsponder. Obus 5 wurde ab Mai 2007 als Ersatzteilsponder zerlegt. Mit Obus 30 wurden im gleichen Monat der erste Obus betriebsfähig abgestellt. Mittlerweile sind auch die Wagen 6, 8, 15 und 29 betriebsfähig abgestellt und die Wagen 34 und 35 als Ersatzteilsponder ausgemustert. Über die Bestimmung der fünf betriebsfähig abgestellten Fahrzeuge ist bis jetzt noch nichts entschieden. Für den 16.08.2007 ist die Präsentation des ersten Züricher Doppelgelenkobus vorgesehen. Er erhält die Betriebsnummer 61, die Auslieferung der Wagen 61-77 erfolgt bis Mitte 2008.

I – Bologna (Juli 2007) <http://www.atc.bo.it/>

Wegen Straßenbauarbeiten fahren derzeit ausschließlich Dieselbusse auf der Linie 13. Die einzigen Obuslinien im Betrieb sind derzeit die Ringlinien 32/33, auf denen statt der Soloobusse die MAN-Gelenkobusse zu Einsatz kommen. Nach Wiederinbetriebnahme der Obuslinie 13, die für September erwartet wird, geht eine Verlängerung zur Via Pavian in Betrieb. Die ersten Probefahrten auf dem neuen Streckenabschnitt fanden am 12.06.2007 statt. Die Wendeschleife der bisherigen Endstelle Saint Ruffillo wurde am 08.06.2007 abgebaut. Damit verschwand eine historische Einrichtung, die schon von der ehemaligen Obuslinie 46 bis 1982 genutzt wurde. Die 1991 wiedereröffnete Obuslinie 13 nutzte überwiegend die Fahrleitung der historischen Obuslinie 46 und 41. Die Fahrleitung der übrigen damaligen Obuslinien 42 und 43 wurde nun ebenfalls überarbeitet und teilweise neu verlegt. Auch der Nordast der heutigen Linie 14 wurde mit Fahrleitung versehen. Da jedoch im Zuge der Via Giuseppe Massarenti eine Bahnüberführung erneuert wird, ist die neue Fahrleitung bereits unterbrochen. Eine Inbetriebnahme als Obuslinie kann ohnehin erst nach Neubeschaffung von Trolleybussen erfolgen. Die für die Umstellung der Linien 19 und 27 vorgesehene Auslieferung von Civi-Gelenkwagen ist bislang noch nicht angelaufen.

I – Cremona (Juli 2007) <http://www.cremonatrasporti.it/>

Weiterhin ist in der Diskussion, den Obusbetrieb wieder einzuführen. Die Stadtverwaltung sieht die Wiederinbetriebnahme der halben Linie 1 zwischen dem Bahnhof und dem Krankenhaus vor. Da der Vertrag mit dem derzeitigen Betreiber erst 2011 ausläuft, ist mit einer Wiederaufnahme nicht vor diesem Zeitpunkt zu rechnen. Am 13.05.2007 wurden weitere 200 m Fahrleitung im Zuge der Bauarbeiten für einen Kreisverkehr zwischen Via Giuseppina und Via le Concordia demontiert. Bis auf 800m in der Via Giuseppina und eine kleine Unterbrechung vor dem Cinema Tognazzi ist die gesamte Fahrleitung noch vorhanden. Weiterhin stehen im Depot noch drei Obusse des 2001 eingestellten Obusbetriebs, ein Volvo-Mauri aus 1983 (No. 27) und die zwei neuere Ansaldo-Breda aus 1996 (Nr. 28 + 29).

I – Lecce (Juli 2007) www.sgmlecce.it

Am 11. Mai 2007 erfolgte die Vorstellung des ersten Obus im Rahmen einer Tagung. Die übrigen Obusse sind jedoch noch nicht ausgeliefert. Die Fahrleitungsmontage ist weiterhin im Gang; ein Eröffnungstermin steht nicht fest. Gegen die neu montierte Fahrleitung in den Alleen der Stadt regt sich Widerstand bei der Bevölkerung, es werden Unterschriften gegen den weiteren Ausbau gesammelt.

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

Ab 02.07.2007 ging ein neues Liniennetz in Betrieb. Damit erhielt die Linie 7 die geplante Verlängerung, die vorerst jedoch noch mit Dieselbussen befahren wird. Eine Umstellung auf Obus wird im September erwartet. Zudem wurde die Linienführung durch die Innenstadt geändert; die Linien 6 und 11 verkehren nun auf direktem Weg. Durch die begradigte Linienführung können nun auf der Linie 6 Gelenkobusse zum Einsatz kommen.

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

Nach der Beendigung der Bauarbeiten in Riccione kommen seit Juni wieder Obusse auf der einzigen Obuslinie 11 zum Einsatz. Von den einst 17 in den Jahren 1976-79 beschafften Volvo/Mauri/Ansaldo-Obussen sind nur noch neun Wagen betriebsbereit (Nr. 1003, 1005, 1006, 1008, 1011, 1013, 1014, 1015, 1016). Während die Wagen 1001, 1007 und 1010 teilweise bereits seit einigen Jahren verschrotten sind, stehen die übrigen fünf Wagen 1002, 1004, 1009, 1012 und 1017 als Ersatzteilsponder auf dem Betriebshof.

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

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

Die zwei vor zwei Jahren bestellten Solaris- Soloobusse wurden nach Fertigstellung der elektrischen Ausrüstung durch die Firma Skoda-Ganz Anfang Juni 2007 ausgeliefert. Von den bislang jüngsten Fahrzeugen der Firma Breda aus dem Baujahr 1991 sind nur noch zehn Wagen von einst 14 Fahrzeugen vorhanden. Wagen 1713 ist nach einem Unfall verschrottet und 1704, 1705 und 1710 sind schon seit Jahren als Ersatzteilerspender abgestellt worden. Derzeit kommen nur wenige Obusse zum Einsatz. Bedingt durch den Ausfalls des Unterwerks in Bordighera versorgt das andere Unterwerk in Vallecrosia das gesamte Netz. Auf den beiden Überlandlinien nach Taggia und Ventimiglia kommen bestenfalls auf ein bis zwei Kursen Obusse zum Einsatz, während die vier Kurse der Stadtlinie in der Regel ausschließlich von Obussen bedient wird.

F – Lyon (Juli 2007) <http://www.tcl.fr/> sowie <http://www.sytral.fr/>

Für den Bau der Fahrspuren für die neue Obuslinie C3 im Zuge der Obuslinie 1 gilt eine Umleitung im Sommermonat, daher verkehren auf der Linie 1 Dieselmotorkleinbusse. Auch andere Obuslinien sind verdieselt; am Croix Roisse ist eine große Baustelle. Aus diesem Grund bleiben auch die sieben MAN-Kleinbusse in der Schulferienzeit im Depot.

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

Die Bauarbeiten an der Straße Hlinky endeten im Juni 2007. Seit dem 30.06.07 verkehrten auf der Linie 37 wieder Obusse und die Linie 26 wurde wieder bis Kamenný vrch verlängert. Die Linie 35 bleibt jedoch eingestellt, da wegen Bauarbeiten die Endhaltestelle der Linie 35 in Stary Liskovec, Osová nicht elektrisch erreicht werden kann. Auch die Linie 29 verkehrt nur bis Kohoutovice, Jírovcova. Von dort führt die Dieselmotorkleinbuslinie X29 bis Osová. Die Linie 25, die auch dort ihren Endpunkt hat, ist weiterhin eingestellt. Die größtenteils parallel verkehrende Linie 26 verkehrt deswegen weiterhin mit einer dichteren Frequenz.

CZ – Ceske Budejovice/Budweis (Juli 2007) <http://www.dpmcb.cz/>

Weitere fünf Skoda 25 Tr (Irisbus Citelis mit Skoda-Elektrik) wurden im Mai/Juni 2007 ausgeliefert; sie erhielten die Nummern 66-70. Damit stehen insgesamt 13 Niederflur-Gelenkwagen im Einsatz.

CZ – Mariánské Lázně/Marienbad (Juli 2007) <http://www.marianskelazne.cz/cs/doprava/mhd-jizdni-rady/>

Ein neuer Fahrplan gilt seit dem 26.02.2007: Die Linie 3 und 5 verkehrt weiterhin alle 20 Minuten, in der Hauptverkehrszeit alle 12 Minuten. Abends und nachmittags verkehrt stündlich eine neue Linie 7 vom Depot über den Bahnhof, Kaufland zum Zentrum und dann weiter nach Koliba, wobei einige Abschnitte mit Hilfsmotor befahren werden. Die Linie 6 weist nur wenige Fahrten auf, ansonsten verkehrt ein Kleinbus nach Klimentov als Linie 16. Die Linie 6 bedient mittels Hilfsmotor auch ein Einkaufszentrum. Die beiden ohne Hilfsmotor gelieferten Wagen 55 bis 57 wurden nachgerüstet.

CZ – Pilsen/Pilsen (Mai 2007) <http://www.pmdp.cz/>

Am Bahnhof „Jizni predmesti“ wurde in stadtauswärtiger Richtung ein zweispuriger Fahrleitungsabzweig (von Linie 16 abgehend) in die Straße „Borska“ eingebaut. Weitere Baumaßnahmen waren Mitte April nicht zu beobachten. Die neue Trolleybuslinie soll in den Stadtteil Borská pole führen, und die derzeitigen Dieselmotorkleinbuslinien 22 und 41 ersetzen.

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

Am 30.06.2007 erfolgte mit Fahrplanwechsel die Verlängerung der Obuslinie 3 nach Louky-točna. Dorthin verkehrte bislang die Dieselmotorkleinbuslinie 57. Für den neuen Streckenabschnitt wurde jedoch keine Fahrleitung gebaut, sondern die jüngeren Skoda 24 Tr - Soloobusse bedienen mittels Hilfsmotor die drei Haltestellen.

Mit dem neuen Fahrplan verkehrt die Linie 6 nun ganztägig. Zusammen mit der Linie 2 bietet sie weiterhin zwischen Otrokovice und Zlin einen 10 Minuten-Takt, in der HVZ morgens und nachmittags einen 6-Minuten-Takt an. Die Überlandobuslinien zwischen den beiden Städten erfährt zusehens Konkurrenz durch die Staatsbahn ČD, die auf der eingleisigen Strecke zwischen den beiden Städten ihre Dieselmotorkleinbusse in Mehrfachtraktion zeitweise alle 30 Minuten verkehren läßt. Die Linie 1, die ansonsten tagsüber anstelle der Linie 6 hier verkehrte, wurde auf wenige Fahrten morgens beschränkt. Außerdem wurde mit dem neuen Fahrplan eine Linie 14 eingeführt, die die Fahrten der Linie 7 in das Neubaugebiet Středová übernahm. Die Linie 7 verkehrt nun mit nur einer Fahrt in den Nachtstunden und als Museumslinie mit dem ŠKODA 9Tr- Museumsobus vom 01.07.2007 bis 26.08.2007. Zudem wurden die Kurse im Fahrplan festgeschrieben, auf denen ein Niederflerobus verkehrt; von den sechs Niederflerobussen (401-406) ist je ein Wagen für die Linie 2, 6, 8 und 9 vorgesehen.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 9****Sk – Bratislava (Juli 2007) <http://www.imhd.sk/ba/>**

Im Jahre 2007 erfolgte eine Erneuerung des Wagenparks durch die Modernisierung von drei 14Tr mit Ersatzwagenkästen. Es handelt sich dabei um die Wagen 6222, 6226 und 6271, die im Januar bzw. Februar 2007 in Betrieb gingen. Vier weitere Wagen wurden in den letzten drei Jahren auf gleiche Weise modernisiert (6263, in Betrieb: 9/2005, 6291, in Betrieb: 3/2006, 6293 in Betrieb: 5.2005 und 6304, in Betrieb: 2004).

SK – Zilina (Juli 2007) <http://www.dpmz.sk/>

Auch in Zilina erfolgt die Erneuerung des Wagenparks durch Renovierung von Wagen mit neuen Wagenkästen. Zur Zeit ist Wagen 216 (14Tr) in eigener Werkstatt in Modernisierung; dabei erhält er, wie die Wagen 224 und 215, eine IGBT-Steuerung der Fa. CezTro aus Ostrov n.O. /CZ, eine moderne Front wie die Wagen des Typs 14TrM und eine elektronische Zielanzeige. Auch die im Bestand befindlichen Skoda 15Tr wurden in den letzten Jahren überwiegend einer Generalrevision unterzogen, so daß die Fahrzeuge nun einen sehr gepflegten Eindruck machen. Ein Teil der Arbeiten wurde in den Jahren 2005 (Obus 206, 207), 2006 (Obusse 226, 229 - 234) und 2007 (Obus 235) an die Firma Fa. ROSERO in Sisska Nova Ves /SK vergeben. Zur Zeit ist Wagen 210 (15Tr) zur Generalüberholung bei der Firma Rosero. Zudem wurden aus Zlin Gelenktrolleybusse übernommen: 337 und 338 (Škoda 15 Tr 08/6 Bj.1992) sowie 342 (Škoda 15 Tr 03/6 1991). Es ist beabsichtigt, zwei nach einer Generalüberholung wieder in Personenverkehr zu nehmen. Ein Obus soll Ersatzteilsponder dienen. Der Wagenpark umfasst derzeit 43 Wagen, und zwar 15 Solo- und 28 Gelenkwagen (Skoda 14 Tr 211-225 Bj.1994, 201-210, 226-243 Baujahre 1993-2002)

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

Bedingt durch den Bau der Metrolinie 4 verkehrt die Linie 83 seit 14. Mai 2007 mit Dieselnissen. Jeder zweite Kurs auf der Linie fährt von montags bis freitags als Linie 89 mit Obussen auf der gleichen Strecke, jedoch nur bis zum Kálmán tér, wo eine provisorische Wendeschleife angelegt wurde. Im Juni und Juli 2007 gingen neue Solaris-Soloobusse in Betrieb. Die bereits 2006 gebauten Wagenkästen erhalten in Budapest durch die Firma Skoda-Ganz ihre elektrische Ausrüstung. Die ersten fünf gingen Ende Juni 2007 in Betrieb. Sie erhielten in Anschluß an den sechs vorhandenen Solaris-Obussen die Nr. 607-611. Die übrigen mit der Betriebsnummer 612-616 nahmen im Juli den Liniendienst auf. Zwei ehemalige Lausanner DUO-Busse (Nr.816+820) führten seit Mai 2007 Fahrten im Netz ohne Fahrgäste durch. Wagen 816 wird seit dem 19.07.07 regelmäßig im Liniendienst auf den Obuslinien 72, 77, 80/81 und 82 eingesetzt.

HU – Debrecen (Juni 2007) <http://www.dkv.hu/>

Obus 328 ist der erste ZIU-Obus, der eine Lackierung in Stadtfarben wie die zuletzt gelieferten Solaris-Obusse nach einer Generalüberholung erhielt, fünf weitere werden folgen. Die übrigen der 17 derzeit vorhandenen ZIUs werden im Laufe des Jahres ausgemustert, nachdem die 10 bestellten Soloobusse ausgeliefert sind. Auch die Ikarus-Gelenkbusse erhalten eine Generalüberholung mit Neulackierung, die Wagen 401-403 sind bereits fertig, Wagen 404 ist zur Zeit in Arbeit.

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

Der zweite Niederflerobus, umgebaut aus einem dreitürigen Citaro-Dieselnissen, ging mit der Wagennummer T-861 in Betrieb. Weiterhin wartet ein Skoda 22Tr, ein ehemaliger Vorfürhswagen, schon mit neuer Lackierung auf dem Abstellplatz im Depot auf eine Zulassung.

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

Am 19.05.2007 ging mit Nr. 3045 der 14. aus einem dreitürigen Dieselnissen Mercedes O405N umgebaute Obus in Betrieb. Es handelt sich um den Dieselnissen 523 aus Brandenburg, vom Baujahr 1993. Der 15. Wagen ist im Bau. Weitere sind in Vorbereitung; es sollen nun dreitürige O405N2 des Baujahrs 1998 verwendet werden.

Lv – Riga (Juli 2007) www.rigassatiksm.lv

Die letzten Solaris Trollino 18T wurden im Juli 2007 ausgeliefert. Es sind nun 51 Solaris-Gelenkbusse vorhanden. Die ersten beiden gingen im Jahre 2000 (Nr.600-601) in Betrieb. Die erste Serie von 25 Wagen im wurde 2004 gebaut und 2005 ausgeliefert (Nr.602-625). Die letzte Serie folgte Ende 2005/Anfang 2006; die Auslieferung stoppte jedoch nach acht Wagen. Nun sind die Wagen 658-674 zwischen März und Juli 2007 ausgeliefert worden. Alle Solaris-Obusse erhielten die E-Ausrüstung der Firma Ganz. Bedingt durch deren Konkurs wurden die letzten Wagen von Ganz-Skoda komplettiert, die Wagenkästen wurden bereits 2005 gebaut.

Ro – Bukarest (Mai 2007) www.ratb.ro/

30 Irisbus/Astra Trolleybusse sind ausgeliefert. 20 davon sind bereits für den Liniendienst zugelassen, die übrigen 10 Wagen müssen noch Test unterzogen werden, ehe sie für den Liniendienst zugelassen werden. Weitere Wagen - insgesamt werden 100 Wagen ausgeliefert- sind bei der Firma Astra in Arad in Bau.

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

Neues vom Obus – International - Aus der Industrie (Juli 2007)

Die Firma Vossloh-Kiepe ist nun auch in Nordamerika mit der Ausrüstung von neuen Obussen erfolgreich: Ende Juni erfolgen in **Vancouver** die Abnahmefahrten der Obusse 2253 and 2254 mit Manitoba-Kennzeichen, welches darauf hinweist, daß die Wagen noch der Herstellerfirma New Flyer gehören und kurz vor der Übergabe stehen. Es werden bis zu drei Einheiten pro Woche ausgeliefert, so daß die Auslieferung der Soloobusse im September beendet sein wird. Dann erfolgt die Auslieferung der 40 Gelenkbusse, von denen der erste bereits seit dem 28.01.2007 zur Erprobung in Vancouver ist.

Der 2005 in Dienst gestellte Prototyp Nr. 2101 wurde den Serienfahrzeugen angepaßt und erhielt nun die Betriebsnummer 2289. Ein Obus der Serienausführung wird die Betriebsnummer 2101 erhalten. Die 188 Soloobusse werden mit den Nummern 2101-2199 und 2201 bis 2289 bezeichnet. Traditionell wird die Betriebsnummer endend mit `00` nicht belegt.

Die Obusse 2131 und 2140, die bei einem Unfall während der Auslieferung beschädigt wurden, sind nun repariert und stehen zur Auslieferung bei der Firma New Flyer zur Auslieferung bereit.

Die letzten Linien, auf denen die Altobusse der Baujahre 1982-84 zu sehen sind, sind die Linien 3-Main and 20-Victoria, auf denen zukünftig die Gelenkwagen zum Einsatz kommen. Zuvor muß jedoch hier die Unterwerke ertüchtigt werden, um den neuen Obussen genug Strom zu liefern.

Am 19. Juni 2007 traf der für Vancouver bestimmte Trolleybus 2242 der Firmen New Flyer/Vossloh-Kiepe in **Edmonton** ein. Dort wird er unter der Betriebsnummer 6000 auf der Obuslinie 5 für ein Jahr eingesetzt und muß sich mit einem zeitgleich eingesetzten Hybridbus messen. Nach Ende der Testphase ist die Entscheidung zu erwarten, ob der Obusbetrieb auf den 7 Linien fortgeführt wird und eine Ersatzbeschaffung der rund 50 betriebsbereiten Trolleybusse der Baujahre 1981/82 erfolgt.

Das Vorläuferfahrzeug der 38 Trolleybusse für die Wiederaufnahme des Betriebs in **Philadelphia** wurde am 06.06.2007 ausgeliefert. Mit der Betriebsnummer 800 wird er einige Monate getestet, ehe die Auslieferung der Serie, die für 2008 vorgesehen ist, beginnt. Sie sind für die Linien 66, 59 und 75 bestimmt, die am 16.06.2002 vorübergehend wegen Umbau des Depots Frankfurt eingestellt wurden. Für die ebenfalls eingestellten Linien 29 und 79 im Süden der Stadt sollen jedoch keine weiteren Trolleybusse beschafft werden, so ein Beschluß des Betreibers im Frühjahr 2007.

Philadelphia besitzt einen der ältesten Trolleybusbetriebe der Welt: 1923 verkehrte die erste Linie (später Linie 80) elektrisch, eine zweite Linie (61) folgte 1941. Beide wurden bis 1961 eingestellt. 1947 bis 1955 gingen fünf weitere Obuslinien in Betrieb, die bis 2002 von einem Wagenpark aus ursprünglich 110 (zuletzt rund 45) AM-General Trolleybussen des Baujahrs 1981 bedient wurden. Diese wurden bis 2006 alle verschrottet. Die ersten Probefahrten mit dem neuen NewFlyer/Vossloh-Kiepe-Obus unter der Oberleitung stellten sich schwierig dar. Die Fahrleitung ist von Bäumen überwachsen. Außerdem ist das Kupfer so stark oxidiert, daß eine Stromübertragung nur mit Spezialkohlen erfolgen konnte.

Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.

Nach dem erfolgreichen Modell des ÜHIII 59 im vergangenen Jahr erschienen nun neue Modelle, diesmal diente die erste Serie von ÜHIII als Vorbild. Da diese bis 1962 überwiegend mit Anhänger zum Einsatz kamen, gibt es nun Komplettsätze mit dem ÜHIII Nr.1 bzw. 3, jeweils mit einem Anhänger sowie einem Rasierer und Ersatzklingen. Das Set kann beim Verkaufshop des Obus-Museum Solingen e.V. - siehe [Anlage 3](#) - bestellt werden. Sicherlich wird ein Kauf auch beim Brückenfest am 27. und 28. Oktober 2007



möglich sein. Zu diesem Zeitpunkt wird voraussichtlich – vorbehaltlich des Vorliegens der behördlichen Freigabe für den Personenverkehr - auch der ÜHIII 59 wieder zum Einsatz kommen.