



Anlässlich der Pressevorführung am 16.08.2007 drehte der erste neue Züricher Doppelgelenkibus auf dem kurzen Fahrleitungsstück in der Zentralwerkstatt einige Runden. Mittlerweile steht das Fahrzeug auf der Linie 31 im Linieneinsatz, weitere Fahrzeuge werden bis Mai 2008 geliefert.

Dieses ist die vorerst letzte Ausgabe der Berichte "Neues vom Obus". Aus familiären und gesundheitlichen Gründen wird diese Zusammenfassung des Geschehens zum Thema Obus vorerst eingestellt. Weiterhin werden aktuelle Meldungen zum Thema Obus auf der Homepage der Organisation TROLLEYMOTION unter www.trolleyemotion.com zu finden sein. Jeden Montag werden hier aktuelle Meldungen veröffentlicht. Dabei besteht auch der Vorteil über „Städte“ die letzten Meldungen der Betriebe zu lesen, so dass die Entwicklung des Geschehens der letzten Jahre abrufbar ist.

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: igk.lehmann@t-online.de

INHALT / Contents

NL	Arnheim	Seite 5	D	Eberswalde	Seite 2	F	Lyon	Seite 11	F	St. Etienne	Seite 11
Sk	Banska Bystrica	Seite 12	D	Esslingen	Seite 2	I	Modena	Seite 10	CH	St. Gallen	Seite 9
CH	Basel	Seite 7	CH	Fribourg	Seite 8	F	Nancy	Seite 11	Hu	Szeged	Seite 13
CH	Bern	Seite 8	PI	Gdingen	Seite 13	Cz	Ostava	Seite 12	Es	Tallin	Seite 15
I	Bologna	Seite 10	CH	Genf	Seite 8	SK	Presov	Seite 12	Cz	Teplice	Seite 12
Sk	Bratislava	Seite 12	I	Genova	Seite 10	Lv	Riga	Seite 14	PI	Tychy	Seite 14
Cz	Brno	Seite 12	A	Innsbruck	Seite 6	I	Riminia - Riccione	Seite 11	Cz	Usti nad Labem	Seite 12
Hu	Budapest	Seite 13	Lt	Kaunas	Seite 14	A	Salzburg	Seite 7	Lt	Vilnius	Seite 15
Ro	Bukarest	Seite 15	Sk	Kosice	Seite 13	I	San Remo	Seite 11	Sk	Zilina	Seite 13
Cz	Ceske Budejovice	Seite 12	CH	Lausanne	Seite 9	Ro	Sibiu	Seite 15	Cz	Zlin	Seite 12
P	Coimbra	Seite 11	A	Linz	Seite 6	D	Solingen	Seite 2	CH	Zürich	Seite 10
Hu	Debrecen	Seite 13	PI	Lublin	Seite 14						

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

Das vom Kreis Barnim in Auftrag gegebene Gutachten wurde am 09.08.2007 dem Landrat Bodo Ihrke übergeben und dem Kreistag am 26.09.2007 vorgelegt. Mit dem Gutachten erfolgte eine Untersuchung der beiden Obuslinien 861 und 862, auf denen 93% des Fahrgastaufkommens der Stadt Eberswalde gezählt werden. Dabei wurden die möglichen Antriebsalternativen (Gas, Diesel, Wasserstoff) kostenmäßig gegenübergestellt. Das Gutachten zeigte auf, daß bei einer Umstellung auf Dieselbus mit 17-19 % Mehrkosten zu rechnen ist. Hierbei wurde von einem Mittelwert ausgegangen, der aus den Kosten für einen Betriebszeitraum von 15 Jahren errechnet wurde. Der Erdgasbus würde dagegen 8-9% Mehrkosten verursachen. Lediglich bei einer Variante Wasserstoffbus mit Brennstoffzelle errechnet der Gutachter eine Ersparnis. Dabei wurde jedoch von sehr positiven Parametern ausgegangen: Die erforderliche Tankstelle wurde als vorhanden angesetzt und zudem eine sehr günstige Preisentwicklung vorausgesetzt. Nicht berücksichtigt wurden die Betriebskosten eines bislang nicht serienreifen Systems. Bei den Beschaffungskosten ging man zudem von einer 50prozentigen Förderung des Antriebssystems aus.

Die Vorlage des Landrats für die Kreistagssitzung im November 2007, keine Investitionen für den Trolleybusbetrieb mehr zu tätigen und Fördermittel für den Einsatz eines Busses mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zu beantragen, wurde im Vorfeld vom Kreistag abgelehnt. Zudem wurde von der CDU Eberswalde eine Unterschriftenaktion für den Erhalt des Obusbetriebs gestartet, bei der bereits über 2000 Unterschriften gesammelt werden konnten. Nach einer Besprechung von Vertretern der Stadt- und Kreisverwaltung wird nun ein Maßnahmenkatalog aufgestellt. Es wird unter anderem die Anbindung Südend und Finowfurt sowie neue Siedlungsgebiete in Ostend umfassen. Die Stadt wird sich zudem um Fördermittel für die Beschaffung neuer Obusse bemühen.

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

Die Anfang des Jahres abgemeldeten DUO-Busse 324-326 wurden an einen Zwischenhändler verkauft. Sie wurden am 23.Juni 2007 überführt und im Oktober beim Nutzfahrzeughändler Alga Nutzfahrzeug- und Baumaschinen GmbH in Sittensen auf deren Internetseite angeboten. Die letzten beiden DUO-Busse (327 und 328) werden Ende des Jahres durch zwei Gelenkdieselbusse des Fabrikats Volvo ersetzt. Die Ausschreibung für die Lieferung von zwei Solodieselbusse konnte hingegen die Firma MAN für sich entscheiden. Die Entscheidung für zwei Anbieter und mit dem Lieferanten VOLVO einen dritten Hersteller des Esslinger Busparks erfolgte aus kaufmännischen Gründen. Ein Liefertermin steht noch nicht fest, vertraglich wurde eine Auslieferung bis Ende 2007 vereinbart.

D - Solingen (13. November 2007) <http://www.sobus.net>

Mit der Genehmigung des SWS-Wirtschaftsplan 2007/2008 durch den Aufsichtsrat der Stadtwerke Solingen (SWS) am 12.09.2007 erfolgte nun die Freigabe, 15 dreiaxsiges Niederflur-Gelenkoberleitungsbusse mit einem zweiachsigen Antrieb und einem dieselektrischen Zusatzantrieb im Wert von 10,5 Mio Euro zu bestellen. Den Auftrag erhielten die Firmen Carrosserie Hess/Vossloh-Kiepe. Bei der Ende März 2007 veröffentlichten Anfrage bewarben sich noch fünf Firmen. Neben den drei letztendlichen Anbietern Solaris/Gegelec, VanHool/Vossloh-Kiepe und Hess/Vossloh-Kiepe meldeten sich die Firmen Irisbus und Neoman/Ferrostahl. Die beiden letztgenannten erteilten jedoch eine Absage, da ihre Konzepte nicht auf das Lastenheft paßten. Die drei Angebote gingen bis zum 15.06.2007 ein.

Die Entscheidung, welcher der drei Anbieter die Ausschreibung für sich entscheidet, wurde durch ein Punktesystem herbeigeführt. Dabei wurden gemäß EU-Richtlinien die Kosten zu einem Drittel und der Bereich Technik und Service zu zwei Drittel gewertet. Dieses Punktesystem, welches schon seit rund zehn Jahren bei der Beschaffungsgemeinschaft Bergischer Bus angewendet wird, bewertet alle Faktoren, die das Lastenheft der Ausschreibung erfüllen bzw. nur bedingt erfüllen. Rund 350 von 1000 Punkten werden für die Bewertung des Beschaffungspreises vergeben. Das preislich günstigste Angebot erhält dabei die volle Punktzahl, die übrigen Bieter werden mit einem Punkteabschlag entsprechend der Preisdifferenz gewertet. Bei der Technik wird dann die Erfüllung des Lastenheftes beurteilt, welches exakt die gewünschten dreiaxsiges Niederflur-Gelenkoberleitungsbusse mit dem gewünschten Zweiachs Antrieb und dem dieselektrischen Zusatzantrieb beschreibt.

Im Bereich Technik und Service war zum Beispiel die geforderte Kapazität der Wagen entscheidend. Sie wich bei allen Anbietern vom Lastenheft ab. Die höchste Punktzahl erhielt dabei die Firma Hess, die mit 136 Personen den geforderten 140 Personen am nächsten kam. Die Anbieter Solaris/Gegelec schnitt dabei am schlechtesten ab, auch wenn bei dem Gespräch der technischen Klärung hier eine Optimierung zugesagt wurde. Zudem bot man zu wenige Plätze ohne Podeste an. Auch die angebotene Bereifung wurde beurteilt.

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

Auch bei den Stromabnehmer konnten die Firmen Solaris/Cegelec eine Erfüllung der geforderten Parameter des Lastenheftes nicht zusagen. Bei einer Stangenlänge von etwa 5,0-5,4 m wird ein Überstand von einem Meter gefordert, der Stromabnehmerkopf soll der bereits genutzten Standardausführung entsprechen. Die Stangenabzugsanlage der Baureihe OSA 300 der Firma Vossloh-Kiepe kommt der Forderungen des Lastenheftes am nächsten. Die serienmäßigen Bauteile der Fa. Lekow, die von Solaris angeboten wurden, weichen hier stark ab. Auch bei der Elektrotechnik gab es einen Punktverlust für Solaris/Cegelec.

Im Bereich der Serviceleistungen sagten alle Firmen die gleiche Zeitspanne für die Lieferung der Ersatzteile zu. Es wird zudem ein Lager an Ersatzteilen aufgebaut, Stoßstange, Frontscheibe und elektrische Bauteile werden bei der SWS gelagert. Es handelt sich dabei um ein sogenanntes Konsignationslager, die Ersatzteile werden gelagert, aber erst bei Nutzung bezahlt. Dabei wurden natürlich Wertgrenzen festgelegt.

Ihre Vorteile durch Lieferung der letzten Serie von Gelenkobussen konnte die Firma VanHool nicht ausspielen. Bedingt durch den Modellwechsel sind unter anderem Achsen, Drehgelenk und Türen anders als bei dem bisher gelieferten Fahrzeugtyp. Daher konnte der Anbieter VanHool keine Pluspunkte bei der Bewertung verbuchen. Zudem konnte VanHool die im Lastenheft geforderten Lieferfristen nicht zusagen.

Pluspunkte konnte die Firma Hess auch durch die erhöhte Garantiezeit für die Fahrzeuge bieten, die mit 16 Jahren die Forderungen im Lastenheft überschritt. Dieses liegt an dem innovativen, bewährten Aufbauform der Hess-Trolleybusse, deren Unterkonstruktion nicht aus Stahlprofilen geschweißt werden, sondern stranggepresste Aluminiumprofile mit speziellen C-förmigen Kanälen werden mittels der entsprechenden Eckstücke und Klemmplatten verbunden und verschraubt. Der selbsttragende Aufbau besteht aus dem Dachrahmenprofil und dem Seitenwandprofil, die durch eine Reihe kleinerer Profile verbunden sind. Die Front- und Heckflächen werden aus glasfaserverstärkten Polyesterformteilen gebildet.

Im Juli 2007 lud die SWS die drei Angebotsfirmen zu technischen und kaufmännischen Gesprächen ein. Das Gespräch diente dazu bei allen Anbietern die Punktezahl durch Präzisierung fehlender Angaben zu verbessern, Hierzu stellte die SWS einen Fragekatalog auf, der im Gespräch durchgegangen wurde. Die Auswertung nach den durchgeführten Gesprächen stellte denn heraus, das das Angebot der Firma Hess aus der Schweiz mit der elektrischen Ausrüstung der Firma Vossloh-Kiepe das wirtschaftlichste Angebot ist.

Die Gespräche zur technischen Klärung stehen nun kurz vor dem Abschluß. Auch die Firma INIT, Zulieferer der Komponenten des Betriebsleitsystems, wurde frühzeitig in die Gespräche eingebunden. Die Sitzplatzanordnung im Fahrzeug wurde optimiert, der Stellplatz befindet sich nun gegenüber der zweiten Tür, im vorderen Bereich sind die vier gesetzlich geforderten Behindertenplätze mit breiterer Sitzfläche angeordnet. Im Gegensatz zu den bisher gelieferten Gelenkobussen ist auch ein Sitzplatz über dem Radkasten hinter der Vordertür vorgesehen. Als Türen werden elektrische Innenschwenktüren montiert, hier weicht man wieder von den Vorgängerlieferungen ab, dort wurden pneumatische Türantriebe eingebaut. Die neuen Fahrzeuge erhalten eine Wasserheizung nach Empfehlung der Firma Hess. Insbesondere an Endhaltestellen kann durch die Nachwirkung des langsam abkühlenden Wassers länger der Fahrgastraum erwärmt werden. Für den Fahrerplatz ist eine Klimaanlage vorgesehen.

Die Wagen werden einen verstärkten Hilfsantrieb erhalten, um in Burg und in Vohwinkel ohne Oberleitung die neuen Endziele erreichen zu können. Der Dieselmotor wird etwa eine Stärke von 100 kW aufweisen. Der Grund liegt in der Erfüllung der Schadstoffwerte der Norm Euro5. Der bislang verwendeten Motor wird nicht in schadstoffarmer Ausführung angeboten.

Der Vertrag sieht nun eine Lieferung von zwei Vorläuferfahrzeugen zwölf Monate nach technischer Klärung vor, demnach sind die Fahrzeuge im Oktober/November 2008 zu erwarten. Sobald die Fahrzeuge störungsfrei laufen, folgt die Freigabe für die übrigen Fahrzeuge, deren Auslieferung etwa vier bis sechs Monate später beginnen soll. Mindestens zwei Fahrzeuge pro Monat sind zu liefern. Eine Erprobung der 600 Volt- Anlage wird zumindestens bei den Vorläuferfahrzeugen im benachbarten Biel erfolgen können. Die 2001-2003 gelieferten 35 Gelenkbusse der SWS konnten erst in Solingen unter Draht getestet werden.

Die neuen Fahrzeuge werden die 14 letzten Soloobusse ersetzen. Es ist zu erwarten, dass einige der Fahrzeuge noch Kilometermillionär werden. So hat Obus 36 inzwischen eine Laufleistung von knapp 950.000 km erreicht. Die niedrigste Laufleistung hat Obus 42 mit knapp 600.000 km. Für einige Tage kam ab dem 11.10.07 kam Obus 42 wieder zum Einsatz im Linienverkehr, nachdem er die erforderlichen Wiederzulassungen erhalten hatte. Er dient seit 1988 als Testwagen für Drehstromtechnik der Firma Vossloh-Kiepe, zuletzt wurde er als Versuchsfahrzeug für den Test von Supercaps genutzt. Sein letzter Einsatz im Linienverkehr erfolgte am 19. September 2004.

Nach einem Auffahrunfall am 23.10.2007 wurde die Front vom Soloobus 44 und die Heckfront vom Obus 270 stark beschädigt. Die Schäden am Obus 270 waren schnell beseitigt, er konnte am 25.10.2007 wieder eingesetzt werden. Die Reparatur vom Obus 44 dauerte etwas länger, er kam erst am 17.11.2007 wieder zum Einsatz.

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

Obus 267 kam als letzter Wagen am 22.10.2007 von der Firma VanHool per LKW einer Spedition geschleppt zurück. Somit erhielten alle 20 VanHool-Obusse die bereits beschriebenen Sanierungsarbeiten an der tragenden Konstruktion. Nach den Werksferien der Firma VanHool gingen am 20.08.2007 die Obusse 266, 262, 260, 261 und 267 zur Firma VanHool. Jeweils wurde morgens der weitere Wagen nach Belgien geschleppt, abends kam dann der zuletzt bearbeitete Wagen zurück. Die Sanierungen dauerten jeweils etwa zwei Wochen.

Auch der Umbau der Heizungen in den VanHool-Obussen ist abgeschlossen. Im September erhielt Obus 268 als letzter Wagen den entsprechenden Umbau. Die Wagen besitzen nun alle Heizgeräte unter den Sitzen, die Zuluftzufuhr oberhalb der Fenster wurde zurückgebaut.

Seit dem 18.09.2007 ist die Fahrleitung in Vohwinkel wieder vollständig vorhanden. Sie wurde am 01.06.2007 demontiert, als die Schwebbahnstation erneuert wurde. Die montags bis freitags von 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr eingesetzten Obusse auf der Linie 683 passierten mit Hilfsmotor das fahrleitungslose Stück unter der neu gebauten Station. Ein Mitarbeiter der Wuppertaler VSG Verkehrsservice-Gesellschaft mbH führte das Abziehen der Stangen an der Endhaltestelle in der Rubensstraße durch und legte die Stangen unter der Schwebbahn nach wenigen Metern mit Hilfsmotor wieder an. Zu den übrigen Zeiten sowie während der gesamten Sommerschulferien wurden Dieselbusse eingesetzt. Zeitweise war dann auch die Kaiserstraße unterhalb der Schwebbahn voll gesperrt, so dass eine Umleitungsstrecke in Vohwinkel gefahren werden mußte. Der Austausch der drei Kurse, die nach 20 Uhr verkehren, erfolgte in den Nachmittagsstunden. In der Regel verkehrte auf einem Kurs ganztägig ein Dieselbus. Nach den Herbstferien am 06.10.2007 wurde die Endstation der Schwebbahn in Vohwinkel wieder eröffnet, bis zu diesem Zeitpunkt gab es einen Pendelverkehr mit Dieselbussen zwischen Bruch und Vohwinkel, da die Schwebbahn in Vohwinkel nur wenden konnte und die Ein- und Ausstiegsplattformen noch in Bau waren.

In den Herbstferien vom 24.09.07 bis 05.10.2007 kamen auf den Linien 685/686 Dieselbusse zum Einsatz, da der Busbahnhof Aufderhöhe einen neuen Asphaltbelag erhielt. Der erst im Sommer 2003 hergestellte Belag, bestehend aus einem relativ neuen Gemisch aus Asphalt und Beton, wies Risse auf. Die Lieferfirma erneuerte den Belag im Rahmen der Gewährleistung für die Stadt kostenfrei.

Mit Beginn der Schulzeit nach Ende der Herbstferien am 08.10.2007 gilt ein neuer Fahrplan. Tagsüber sind auf allen Obuslinien Fahrzeitverlängerungen eingeführt, so fährt die Linie 681 in Hästen nun eine Minute früher ab und kommt in Ohligs eine Minute später an. An den Linienwegen erfolgten kaum Änderungen, lediglich die Anbindung des Haltepunkts Solingen Mitte durch die Veränderung der Linienführung der Linien 695 und Verlängerung der Obuslinie 686 hierhin in den Abendstunden und am Sonntag ist zu verzeichnen. Für die Linie 686 wurde eine eigene Abstell-Fahrleitungsspur eingerichtet, der Obus kann jedoch den Halteplatz nur mit Hilfsmotor erreichen. Der Kurs wird jedoch weiterhin überwiegend von Dieselbussen befahren. Nur in der ersten Woche kamen auch Soloobusse zum Einsatz.

Gravierende Änderung ist jedoch die Einführung des erweiterten Nachtbusnetzes, das nun täglich ab 22:00 Uhr und die Frühfahrten in den Morgenstunden anstelle der 18 Obus- und Dieselbuslinien übernahm. So erreichen die ersten Obusse nun den Hauptbahnhof in Ohligs montags bis freitags um 5:14 Uhr, samstags um 8:56 Uhr und sonntags erst um 10:22 Uhr. Abends starten die letzten Obusse ab 21:52 Uhr. In den übrigen Zeiten verkehren die Nachtexpresslinien NE 21 und NE 22, die nicht identisch mit dem Linienverlauf der Tageslinien 681 und 682 sind. Der NE 21 durchfährt eine Schleife in Ohligs, der NE 22 erreicht Wald über den Linienweg der Dieselbuslinien 692 und 693 über das Klinikum. Mit den Nachtbuslinien wird auch die erste S-Bahn um 3:23 Uhr Richtung Düsseldorf angebunden.

Das neue Nachtnetz ist mit der Einführung der neuen NE-Linien 25 und 28 und Verlängerungen der Linien NE 23 und 24 nun flächendeckender als bisher. Die NE 23 führt nun nach Krahenhöhe, dort kann in ein Linientaxi nach Burg umgestiegen werden und bedient auf dem Rückweg den Linienweg der Linie 695. Der NE 24 verkehrt auf dem Rückweg von Widdert über Hästen, der NE 25 ist eine Rundlinie über Höhscheid nach Aufderhöhe und Ohligs. Auf dem Rückweg verkehrt er über den Linienweg der Obuslinie 685.

Das Ziel des neuen Nachtnetzes war die Senkung der Kosten des ÖPNV. Es wird eine Einsparung von 300.000 Euro jährlich erwartet, die vor allem durch den späteren Start der normalen Obus- und Dieselbuslinien am Samstag (ab 8:50 Uhr) und Sonntag (ab 9:50 Uhr) erreicht wird. Diese Änderung führten jedoch zu massiven Beschwerden der Fahrgäste. In der ersten Woche gingen über 120 Anregungen und Beschwerden ein, bis November waren 500 Eingänge zu verzeichnen. Als Konsequenzen gab es erste Änderungen im Frühverkehr am Wochenende: Das Fahrangebot der Buslinien 695 und 696 wurde am Samstagmorgen nachgebessert, damit der Wochenmarkt am Graf-Wilhelm-Platz erreicht wird. Weitere gravierende Verbesserungen soll es vorerst nicht geben, da zuerst alle Kritiken und Anregungen analysiert werden. Die Ergebnisse werden dann der Politik vorgelegt.

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

Mit dem späteren Einsetzen der Obusse entfällt auch auf der Linie 683 die bislang einzige fahrplanmäßige Nutzung der Wendeschleife Gräfrath um 4:58 Uhr. Zudem erhielt die Linie 683 geänderte Ab- bzw. Ankunftszeiten. Sie fährt nun 2 Minuten früher in Burg ab. Bei der Buslinie 689, die wurden die Fahrzeiten nicht angepasst, so dass Beschwerden über den mangelnden Anschluß aufkamen, da die Schüler nicht mehr rechtzeitig ihre Schule erreichten. Dieses wurde ab Montag, 22.10.2007 geändert, seitdem fahren die Busse der Linie 689 fünf Minuten bis acht Minuten früher ab als im Fahrplanheft angegeben.

Die Überführung der acht neuen Citaro-Solodieselbusse (Nr. 711-718) erfolgte vom Werk Mannheim nach Solingen am 13.09.07. Der Wagen 717 war bei der Ankunft beschriftet mit „Die ersten Citaros für die Stadtwerke Solingen“ und mit Blumen bekränzt. Die sechs Gelenkwagen wurden am 25.10.2007 überführt. Die 14 Neufahrzeuge wurden im Rahmen Bergischer Bus Kooperation beschafft. Der Einbau des Betriebsleitsystems zog sich etwas hin. Daher kamen die Dieselbusse erst Anfang Oktober in Dienst, erst fallweise im Spitzenverkehr mit ein bis zwei Fahrzeugen (713, 712), ab dem 18.10.2007 alle acht Wagen. Die ersten Gelenkwagen (755, 756) gingen am 15.11.2007 erstmals in den Linienverkehr. Die neuen Busse ersetzen die 1992 gebauten Dieselbusse 401-408 und die 1994 beschafften Neoplan-Dieselbusse 601-604. Drei Wagen (404, 405, 408) wurden an das Busunternehmen Scholz & Kütke für dessen Schulbusverkehr verkauft und umgemeldet, Wagen 602 wurde als erster Neoplan-Dieselbus verkauft und Anfang Oktober abgeholt. Abgestellt und teilweise abgemeldet wurden außerdem die Wagen 401, 407 und 603. Mitte November befanden sich noch die Wagen 402, 403, 406, 601 und 604 im Einsatz. Weitere Dieselbusse werden 2009 beschafft: Alle zwei Jahre ist eine Beschaffung bis 2013 geplant, so dass der gesamte Dieselbuspark bis dahin erneuert ist.

Der zweigeschossige Pavillon am Graf-Wilhelm-Platz, der die frühere Leitstelle der Verkehrsbetriebe beherbergte, dient seit dem 07.11.2007 den Busfahrern als Aufenthalts- und Pausenraum. Dabei erhielt das in den 70er Jahren errichtete Gebäude eine neue Fassade, die nachts im hellen Licht erstrahlt.

Zum Brückenfest am Wochenende 27./28.10.2007 kamen die beiden historischen Obusse des Obus-Museum-Solingen e.V. zum Einsatz. Nachdem der nunmehr 48-jährige Obus 59 eine vorläufige, aber unbefristete Zulassung für den Personenverkehr und eine Fahrberechtigung als Verstärkungswagen erhielt, kam er neben dem historischen Gelenkibus 5 auf den stündlich verkehrenden Kursen Ohligs Bf. – Merscheid – Graf-Wilhelm-Platz – Krahenhöhe bzw. Ohligs – Wald – Graf-Wilhelm-Platz – Bahnhof Mitte zum Einsatz. Leider gab es einen –inzwischen behobenen– Defekt am Obus 59, so dass die letzten Fahrten am Sonntag leider ersatzlos ausfallen mussten.



NL – Arnheim (Besuch am 17. Oktober 2007) <http://www.connexxion.nl>

Auf den Obuslinien waren fünf Dieselbusse auf den 40 Kursen im Einsatz. Die drei Prototypen 0201, 0210 und 0211 konnten alle gesichtet werden. Von den 11 Solowagen waren jedoch nur sieben im Einsatz. In De Laar West fanden Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie 5 um rund 100m statt. Die alte Endschleife wird aufgegeben, die Obusse wenden künftig an einem Kreisverkehr. Somit befindet sich die Haltestelle näher am dem südlich angrenzenden Wohngebiet.

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

Am 07.11.07 erfolgte die Eröffnung eines Trolleybus-Museums im Depot. Für die Sammlung des ehemaligen Busfahrers Bennie Aalbers, der 40 Jahre alles zum Betrieb gesammelt hatte, stellte Connexion drei Räume zur Verfügung. Hier kann die Ausstellung jeden Donnerstag von 13:00 Uhr bis 17:00 Uhr besichtigt werden. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Ausstellung wurde ein Solaris/Cegelec-Gelenkibus vorgestellt. Es handelte sich um den Gelenkbus 3801 aus Ostrava, der zwei Tage zu Probefahrten in Arnheim verweilte. Solaris hat gute Chancen für den Auftrag einer Neubestellung, da sie auch Soloobusse anbietet. Für den Ersatz der 11 Solotrolleybusse von 1990 werden Lösungen gesucht. Die Linie 3 kann wegen der durch Parkreihen engen Straßenführung nur mit Soloobussen befahren werden. Selbst an Sonntagen gab es bei Einsatz von Gelenkbussen Probleme für den Zubringerverkehr zum Burgers´Zoo. Eine Neubeschaffung ist jedoch noch nicht sicher.

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

Die zehn Innsbrucker Gelenkbusse wurden über die Firma TransAlfa nach Vologda verkauft. Somit können die relativ jungen Fahrzeuge noch etliche Jahre zumindest in Russland weiterfahren. Die Logistik für den Obustransport stellte sich als große Hürde heraus. Zuletzt bot die Firma Schenker einen Bahntransport mit ca. 7.000,00 € je Obus an. Daraufhin holte jedoch die Firma TransAlfa die Obusse selbst mittels eines Spediteurs ab und sie gelangten über einen Straßentransport nach Rußland. Die Verladung in Innsbruck erfolgte am 10.09.2007 (Wg.819, 825), am 21.09.07 (Wg.822-824) und 28.08.2007 (Wagen 817, 818, 820, 821 mit Ersatzteilen und 826). Die Vermittlung erfolgte über die MT-Eisenbahnbedarf, eine Tochterfirma der Mariazeller Museumsbahnen. Die Fahrzeuge erhielten sie kostenfrei. Dafür müssen sie im Gegenzug den Fahrleitungsabbau im Laufe des Jahres 2008 kostenfrei durchzuführen.

Im Zuge von Bauarbeiten wurden bereits Fahrleitungsabschnitte abgebaut, so am 29.10.07 die stadteinwärtige Fahrleitung der Linie O im Zuge von Kanalarbeiten im Bereich der Kreuzung Höttinger Au / Layrstraße abgebaut wurde. Ebenso verschwand die Abzweigung der Linie R ab der Weiche Höttinger Au in die Layrstraße samt Obus-Obus-Kreuzung. In der Layrstraße hängt schon seit einiger Zeit keine Fahrleitung mehr. Ebenfalls wurde in den letzten Wochen die Fahrleitung an der Einmündung der Linie R aus Richtung Rehgasse in die Linie O am Beginn der Höttinger Au sowie die Einmündung der Oberleitung aus der Maria-Theresienstraße in den Burggraben wegen Bauarbeiten demontiert. Bereits seit Oktober des letzten Jahres bzw. Ende Februar 2007 fehlt die Fahrleitung im Bereich Bienerstraße (Linie R, östlicher Abschnitt) und in der Siemensstraße in Neu Rum (Linie O).

Die in den ersten Jahren als Wendeschleife genutzte Fahrleitung auf der Maria-Theresienstraße zwischen Annasäule und Burg-/Marktgraben wurde ab 05.11.07 entfernt. Dabei wurde auch die Straßenbahnoberleitung entfernt, obwohl hier noch zwei Gleisdreiecke vor wenigen Jahren neu gebaut wurden.

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

Die Mitteilung des Vorstand der Linz AG am 02.08.2007, dass ab 2009 auch die Umstellung des Obusbetriebes auf Gasbusse vorgesehen ist, wurde nach heftigen zahlreichen Reaktionen am 13.08.2007 in einer Presseaussendung relativiert. Die „Stadt Linz und die LINZ AG stehen auch weiterhin zum Betrieb der umweltfreundlichen Obusse, die leise und ohne schädliche Emissionen speziell in dicht besiedelten Wohngebieten eingesetzt werden“, so die Mitteilung. Die Diskussion über die Einstellung der Obuslinien stand nur im Zusammenhang mit dem ab Juli 2007 vorgesehenen viergleisigen Westbahnausbau der ÖBB. Während der gesamten Bauzeit von fünf Jahren wäre dadurch die Fahrleitung der Obuslinien 41 und 43 unterbrochen gewesen und eine Umstellung der Obusse auf Autobusse erforderlich. Da sich der geplante Ausbau seitens der ÖBB nun um einige Jahre auf einen voraussichtlichen Baubeginn im Jahr 2011 verschiebt, erübrige sich eine derzeitige Diskussion. Es wurde angekündigt, dass das laufende Fuhrparkerneuerungsprogramm einen Austausch der bestehenden Obus-Flotte etwa im Jahr 2012 vorsieht (die 19 vorhandenen Obusse sind dann jedoch nur 11 Jahre alt!). Im Oktober verkehrten alle Obuslinien elektrisch. Da jedoch den 20 Kursen in der Hauptverkehrszeit nur 19 Obusse gegenüberstehen ist ein Einsatz von Diesel- bzw. Gasbussen an der Tagesordnung. Bei einem Einsatz auf der Linie 46 zum Froschberg fiel ein Gasbus aufgrund seiner hohen Lärmentwicklung negativ auf. Es bleibt zu hoffen, dass der Einsatz von Gasbussen auf den Obuslinien zu massiven Beschwerden führt und somit ein Umdenken pro Obus erfolgt. Bislang sind zehn Gasbusse des Typs MB O 530G Citaro ausgeliefert, zehn weitere sollen bis Jahresende folgen. Sie ersetzen Dieselgelenkbusse der Baujahre 1993.

Am 18. Oktober wurde im Rahmen einer Pressekonferenz die neu errichtete Erdgastankstelle auf dem Gelände der Busgarage übergeben. Sie rund 2,1 Millionen Euro kostende Anlage wurde als die größte und modernste derartige Tankstelle in Europa bezeichnet. Es wird Biogas ausgegeben, das von einer Kläranlage stammt.

Die Grünen machten indes den Vorstoß weitere Linien auf Obus umzustellen. Der Mobilitätsstadtrat Jürgen Himmelbauer schlug in einer Presseerklärung am 17.10.2007 vor, die Linien 12, 25 und 27 auf Obusbetrieb umzustellen. In der Vorlage wird ermittelt, dass 20 Tonnen Stickoxide und 540 Tonnen Kohlendioxid durch die

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

Umstellung vermieden werden können. Die Kosten einschließlich dem Kauf von 18 neuen Trolleybussen errechnet das Gutachten einen Betrag von 20,5 Millionen Euro. Es bleibt zu hoffen, dass der Vorstoß Erfolg hat!

A - Salzburg (01. November 2007) <http://www.stadtbus.at>

Vom 03.09. bis 05.10.2007 erfolgte die letzte Bauphase der Sanierung der Staatsbrücke. Dieses hatte auch Auswirkungen auf die Streckenführung auf fünf der sieben Obuslinien, die diese Brücke über die Salzach im Herzen der Stadt passieren. Ein Linksabbiegen von der Staatsbrücke zum Rudolfs-Kai und von der Imbergstraße auf die Staatsbrücke war nicht möglich. Deswegen verkehrten die Obus-Linien 3, 5, 6 über den Hanuschplatz und Griesgasse in Richtung Süden, die Linien 7, 8 mußten erst eine Schleife über den Markartplatz fahren, ehe sie Richtung Lehen weiterfahren konnten. Zudem war jeweils an den Wochenenden von 29.09. – 01.10. sowie von 06. – 08.10.07 die Staatsbrücke wegen Belagsarbeiten für jeden Verkehr gesperrt. Die Linien 1, 3, 5, 6, 7 verkehrten mit veränderter Linienführung, teilweise über Betriebsstrecken, um eine Querung über die Staatsbrücke zu umgehen. Nur die Linie 4 war geteilt, deren Fahrgäste mussten einen Fußweg von 200 m vom Markartplatz bis zum Hanuschplatz überwinden. Da die Linie 2 als einzige Linie nicht die Staatsbrücke passiert, konnte sie unverändert fahren.

Weitere Behinderungen entstanden am Sonntag, 23.09.2007 wegen Asphaltierungsarbeiten und der damit verbundenen Totalsperre der Itzlinger Hauptstraße für die Linie 6. Sie wurde über den Weg der Linie 3 zur Endstation in Itzling Pflanzmann geführt. Die Fahrgäste nach Itzling West müssen die rund 1000 m zu Fuß gehen, da eine Zufahrt hierhin nicht möglich ist oder alternativ die Lokalbahn bis Itzling nutzen und von dort rund 350 m zu Fuß zu gehen. Auch am 27.10.07 musste die Linie 6 nach Itzling Pflanzmann umgeleitet werden, da Arbeiten am Fahrleitungsanschluß am Bahnübergang mit der Lokalbahn erfolgten. Die Linie 6 verkehrt seitdem auf der entlang der Lokalbahn neu angelegten Schillerstraße, die alte Straßenführung wurde durch die Vergrößerung des Milchhofs aufgegeben.

Die mit Hilfsmotor ausgestatteten Obusse wurden am 23.09.07 auf der Linie 1 benötigt, da die Sperre und Sanierung des Bahnüberganges Klessheimer Allee in diesem Bereich eine Umleitungsstrecke befahren werden mußte. Auch am Wochenende 26.10./27.10.07 mußte wegen Asphaltarbeiten auf der Klessheimer Straße der Obus mit Hilfsmotor eine Umleitung fahren. Auch am Wochenende 29.09./30.09.07 war der Einsatz der Obusse mit Hilfsdiesel erforderlich, da im Zuge der Linie 2 eine Vollsperrung und Sanierung des Bahnüberganges Innsbrucker Bundesstraße erfolgte.

Die Verlängerung der Obuslinie 4 von Langwied nach Mayrwies ist in Bau. Die überwiegende Anzahl der Masten wurde bis Oktober 2007 aufgestellt. An der neuen Endschleife in Mayrwies wurden zum gleichen Zeitpunkt die Erdarbeiten durchgeführt und im Bereich Langwied begann Mitte September die Montage der Querdrähte. Die Eröffnung ist für den 07.12.2007 11:00 Uhr vorgesehen, der Planbetrieb wird am 09.12.2007 mit dem neuen Fahrplan aufgenommen.

Ende Oktober 2007 kündigten die beiden Verkehrsgesellschaften Stadtbus und Albus an, ihre Fahrzeugflotten durch Neubeschaffungen zu verjüngen. Stadtbus soll 20 bis 25 neue Trolleybusse bis 2011 erhalten, mit denen auch ein Ausbau des Netzes erfolgen soll. Die Albus prüft, ob ihr derzeitiger reiner Dieselpark durch Gasbusse ersetzt wird. Auch in Salzburg ist die Lobby der Gasindustrie stark und der Gasbus wird auch hier als umweltfreundlich gepriesen.

Derzeit werden die Obusse des Baujahrs 1996 nach und nach zur Reparatur geschleppt. Die 10jährige Durchrostungsgarantie der Firma MAN wird hierbei in Anspruch genommen, die Schäden wurden rechtzeitig vor der Frist angemeldet. Die Firma MAN mietete eine Halle im Salzburger Raum an, um die Arbeiten durchzuführen. Noch sechs Wagen sind umzubauen.

Zu Allerheiligen wurden wieder zwei Sonder-Obuslinien angeboten, um den starken Friedhofsverkehr zu bewältigen. Die Linie 5/1 Chr.-Doppler-Klinik – Aiglhof – Maxglan - Hanuschplatz – Kommunalfriedhof verdichtete den sonntäglichen 20 Minuten-Verkehr auf der Linie 5 auf einen 10-Minuten-Verkehr im Zeitraum von 8:45 Uhr bis 17:00 Uhr. Dabei wendeten die Obusse in der Schleife der Chr.-Doppler-Klinik - vermutlich zum letzten Mal in dieser Form, denn für 2008 ist hier eine Verlegung der Linie 4 über die „Neue Mitte Lehen“ geplant, deren Eröffnung im Herbst 2008 erfolgen soll. Der Baukomplex, der nach einem Architekturwettbewerb auf der Fläche eines ehemaligen Fußballstadions entsteht, wird die Stadtbücherei beheimaten. Eine entsprechende Linienänderung ist bereits im Netzplan 2008 gestrichelt dargestellt.

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

Nach Abschluß der Ausschreibung über Gasbusse ist nun entschieden, dass auch hier Mercedes-Benz Citaro-Gelenkbusse liefert. Sie ersetzen im Laufe des Jahres 2008 die letzten acht Obusse auf der verbliebenen Linie 31. Mit dem Abbau der Fahrleitung der Linie 33 wurde bereits in diesem Jahr begonnen. Wie bereits berichtet, hat in

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

einem Volksentscheid die Entscheidung des Stadtrats, die Obusse durch Gasbusse zu ersetzen eine knappe Mehrheit gefunden.

Im Zeitraum 29.10.2007 bis 09.11.2007 fand in den Nachtstunden die Demontage der Fahrleitung vom Wielandplatz bis zur Wanderstraße, die ehemalige Endhaltestelle der Obuslinie 33, statt. Bereits im Zuge von Abrissarbeiten im Bereich des Frauenspitals wurde im Zuge der Linie 33 die Fahrleitung Mitte 2007 entfernt. Außerdem wurden die Kreuzungen mit den Straßenbahnoberleitungen bereits zurückgebaut.

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

Bis zur Fertigstellung des Bahnhofsvorplatzes im Mai 2008 wird die derzeitige Situation der unterbrochenen Obuslinien bestehen bleiben. Die Straßenbahnlinien verkehren ab dem 09.12.07 wieder auf ihren üblichen Linienweg. Bei den Trolleybuslinien wird weiterhin die Linie 11/12, der Nordast der Linie 11 nach Neufeld und die Linie 20 bedient. Während die Linie 11/12 per Fahrleitung vom Depot erreichbar ist, müssen die Obusse zu den übrigen beiden Linien eine größere Strecke per Hilfsantrieb überbrücken. Daher kommen hier die Obusse mit Mischverkehr mit Diesel- oder Gasbussen zum Einsatz. Die Linie 11 nach Neufeld in der Regel zur Hälfte Trolleybusse eingeteilt. Auf der Linie 20 sind es je nach Verfügbarkeit der Diesel- oder Gasbusse bis zu sieben Trolleybusse auf den 10 Kursen während der HVZ auf der Linie 20 eingeteilt.

Neben den 20 Niederflurgelenkobussen kommt derzeit nur der Volvo-Trolleybus 63, zumeist auf einen der 12 Kurse der Linie 11/12, die auch in Spitzenzeiten alle 3 Minuten verkehrt, zum Einsatz, nachdem man die Trolleybusse 62 und 64-66 vorübergehend aufgrund der schwachen Leistung des Hilfsmotors in einer Halle in Biel abgestellt hat.

CH - Fribourg (17. Oktober 2007) <http://www.tpf.ch/>

Bedingt durch eine Großbaustelle in der Innenstadt von Fribourg kann weiterhin zwischen den Haltestellen Bahnhof und St.Pierre nur mit Dieselantrieb gefahren werden. Das neu gebaute Multiplex-Kino und die Ladenpassage stehen kurz vor der Fertigstellung, die Eröffnung ist am 24.10.2007 geplant. Aufgrund eines Bürgerentscheides erfolgt nun an der Oberfläche der Bau des städtischen Kulturhauses und Theaters. Aus diesem Entscheid entstand eine rund sechsmonatige Verspätung beim Wiederaufbau der Fahrleitung, da das Gebäude teilweise vorgesehene Maststandorte belegt. Falls keine weiteren Zeitverschiebungen entstehen, wird die Fahrleitung nun im Frühjahr 2008 wieder komplettiert.

In der Regel sind die 15 Kurse der Linien 1, 2 und 3 mit Duobussen besetzt, von denen 21 Einheiten vorhanden sind. Bei Fahrzeugmangel zum Beispiel aufgrund von kurzfristigen Ausfällen wird vorzugsweise die Linie 3 mit Dieselnbussen bestückt, da diese vor dem Depot verkehrt und somit ein einfacher Fahrzeugtausch erfolgen könnte. Zudem können ohnehin die Duobusse auf weiten Abschnitten der Linie 3 nur im Dieselnbetrieb verkehren, da im Jura ein automatisches Anlegen der Stromabnehmer nicht möglich ist. Zum Ersatz der ersten Duobus-Serie 501 - 512 sind die TPF neben Neuchatel in eine Arbeitsgruppe der TL (Lausanne) eingebunden, welche eine gemeinsame Fahrzeugbeschaffung prüft. Diese soll in den kommenden zwei Jahren erfolgen.

CH – Genf (Oktober 2007) http://www.tpg.ch

Nachdem in den letzten Jahren die Erneuerung und Aufstockung des Wagenparks erfolgte, erfährt nun mit dem neuen Fahrplan ab 09.12.2007 die Obuslinie 3 eine Verdichtung. Statt derzeit alle 8 Minuten tagsüber und 6 Minuten in Spitzenzeiten verkehrt sie ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 nun alle 7½ Minuten, in Spitzenzeiten sogar im 5-Minuten-Takt. Seit dem 23.06.2007 erhielt sie nach mehrjähriger Planungszeit ihre endgültige Linienführung. Die Verlängerung nach Gardiol fand bereits am 11.12.2004 statt, zusätzlich erhielt sie nun mehrere einspurige Fahrleitungen durch die Straßenzüge des Viertels La Grand-Saconnex zur optimaleren Erschließung. Seit dem 01.10.2007 bis voraussichtlich 20.11.2007 verkehren Dieselnbuse auf der Linie 3. Aufgrund von Arbeiten für die neue Straßenbahnlinie nach Avanchet, die Ende 2007 eröffnet wird, kann die Oberleitung nicht genutzt werden. Der höhere Bedarf an Dieselnbussen wird durch neun VanHool-Dieselnbussen gedeckt, die aus Lausanne geliehen wurden. Sie erhielten die Nummern 10001-10009 (Lausanne Nr.542, 543, 544, 548, 551, 552, 553, 555 und 556, später folgte Wagen 545 als 10010 für Wagen 556 aufgrund einer größeren Reparatur). Ebenfalls wegen dem Straßenbahnneubau erhielt die Trolleybuslinie 10 seit dem 01.10.2007 eine geänderte Linienführung, Nun nimmt sie etwa 800 m über die Rue de Lyon den Linienweg der Linien 6/19 nach Vernier, dann biegt sie in die Route des Franchises, wo sie an der Kreuzung Bouchet die ursprüngliche Linienführung wieder erreicht. Weitere Straßenbahnverlängerungen sind in Planung. Während die Verlängerung der Straßenbahnlinien 13 und 15 nach Nations die Buslinie 5 nach Palexpo ersetzen soll erfolgt bei der neuen Straßenbahnlinie nach Bernex der Ersatz der Obuslinien 2 und 19. Anstelle dieser Obuslinien soll das Netz um den nördlichen Ast der Linie 1 erweitert werden. Auch der östliche Abschnitt der Linie 9 steht als Trolleybuslinie zur Diskussion.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 9****CH – Lausanne (Oktober 2007) <http://www.vbz.ch/>**

Während neun VanHool-Gelenkbusse nach Genf verliehen wurden (siehe dort) gelangte der Hess/Vossloh-Kiepe Trolleybus 767 aus Genf am 28.09.07 nach Lausanne. Er erhielt die Betriebsnummer 646 und kam ab dem 08.10.07 auf den Linien 1-3, 5-8 zum Einsatz. Nach einem erfolgreichen Einsatz wird der Genfer Trolleybus 766 folgen und in Lausanne die Nr. 645 erhalten.

Im November feierte der Obusbetrieb sein 75-jähriges Jubiläum. Besondere Veranstaltungen fanden am Wochenende 18./19.08.07 und 29./30.09.07 statt. Neben Fahrten mit den betriebsfähigen historischen Obussen, und zwar dem 75jährigen Obus 2 und dem 43jährigen Obus 656 organisierte der Verein RETROBUS eine Ausstellung von Museumsbussen. Während am erstgenannten Wochenende diese an zahlreichen Plätzen in der Stadtmitte ausgestellt wurden, konnten sie am letzten Septemberwochenende nur in der Halle des Vereins RETROBUS in Bressonnaz bei Monton, erreichbar mit der Überlandlinie 62, besichtigt werden.

Die Wiedereröffnung der Metrolinie M2 ist für den 18.09.2008 vorgesehen. Zurzeit erfährt sie einen kompletten Neubau und eine Verlängerung in Richtung Epinettes (als Ersatz für die Obuslinie 5). Dieses erfordert die Anpassung des Obusnetzes zum gleichen Zeitpunkt. Die Linie 4 (Ost) wird mit der Linie 15 verknüpft, die Linie 6 mit der Linie 4 (West). Eine neue Linie 25, die von Pully Gare an der Innenstadt vorbei über Montchoisi und Maladière bis nach Bourdonnette verkehrt, übernimmt auf den letzten Abschnitt den Linienweg der 2, die entsprechend gekürzt wird.

Für die geänderte Führung der Oberleitungsbuslinie 6 (Sallaz - Maladière) begannen Anfang September die ersten Arbeiten für die Oberleitung auf der Avenue Victor-Ruffy. Auf den etwa 1300 Metern sind bereits einige Masten, die aus Holland angeliefert wurden, aufgestellt. Die Firma Kummler + Matter begann anschließend mit der Montage der Querspanndrähte der Oberleitung. Im Jahre 2008 wird die neue Fahrleitung von Montchoisi bis zur Haltestelle Cour über die Avenue Cour und Avenue de l'Elysée beginnen. Die Linie 25 wird zwei neue Haltestellen Elysee und Delices erhalten, an letzterer kann in die Metrolinie M2 umgestiegen werden. Insgesamt werden bei den Ausbauarbeiten 370 Masten und 26 Kilometer Kupferfahrleitung verbaut.

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

Nach Obus 255 ging mit Obus 251 der zweite Solotrolleybus NAW/Hess/Siemens außer Betrieb. Er erlitt Schäden durch einen Einsatz während starker Gewitter im Juli 2007. Im September fiel die Entscheidung, ihn nicht wieder herzurichten. Während Obus 255 im Oktober zur Verschrottung geschleppt wurde, steht Obus 251 noch als Ersatzteilspender im Depot. Zum Fahrplanwechsel am 09.12.2007 wird die Linie 2 ganztägig im 7½ Minuten-Verkehr befahren, die Verdichtung zur Hauptverkehrszeit auf einen 5-Minuten-Verkehr (wie auf den Linien 1 und 6/8) entfällt.

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

Der Gemeinderat Neuhausen und der Stadtrat Schaffhausen sind übereingekommen, eine Ergänzungsstudie zu beauftragen, die auch die Möglichkeit des Beibehalts und Ausbau des Trolleybusnetzes sowie die Einführung von Gasbussen untersuchen soll. Bereits im Frühjahr 2008 soll in gemeinsamer Sitzung eine Entscheidung herbeigeführt werden. Die Fahrleitung in der neuen Unterführung der Zollstrasse in Neuhausen wird wie geplant montiert, die Durchführung der Obuslinie 1 ist für August 2008 wieder geplant. Derzeit endet sie in der Schleife Neuhausen-Zentrum, dort müssen die Fahrgäste in Richtung Herbstacker vom Trolleybus auf Autobusse umsteigen. Eine ergänzende Analyse zum Gutachten der Firma Infras, die für die Abschaffung des Trolleybusbetriebs in 2008 plädierte ist unter http://www.trolley.ch/doc/schaffhouse/Trolleybus_in_Schaffhausen_A03.pdf abrufbar.

CH – St. Gallen (26. November 2007) www.vbsg.ch

Die Ausschreibung für die Erneuerung des Trolleybus-Wagenparks wurde am 10.09.2007 veröffentlicht, die Abgabefrist endete am 22.10.2007, zwei Angebote gingen ein. Der Stadtrat und das Stadtparlament haben der Beschaffung zugestimmt; es war jedoch noch eine Volksabstimmung am 25. November 2007 durchzuführen, bei der die Beschaffung mit 90% der Stimmen bejaht wurde. Die Ausschreibung sieht die Lieferung von ca. 24 Niederflur-Gelenktrolleybussen in verschiedenen Ausführungen (3 Achsen zw. 18.00 und 18.75 m Länge sowie 4 Achsen zw. 20.00 und 25.00 m Länge) vor. Die erste Lieferetappe mit mindestens neun Fahrzeugen muss am 19.10.2008 beginnen und spätestens am 15.11.2008 abgeschlossen sein. Die restlichen Fahrzeuge sind danach so schnell wie möglich, aber bis spätestens 30. September 2010 zu liefern. Die erforderlichen Reparaturarbeiten an den 17 Gelenktrolleybussen des Baujahrs 1991, die bis dahin ersetzt werden, führt die Fa. Scania Schweiz AG mit Sitz in St. Gallen durch, sie erhielt den Zuschlag nach einer Ausschreibung am 12.06.2007.

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 10****CH – Zürich (November 2007) <http://www.vbz.ch/>**

Nach der Präsentation des Doppelgelenkbus 61 am 16.08.2007 (siehe Anlage 1) absolvierte er am Anfang September den ersten Linieneinsatz. Durch einen Zusammenstoß mit einer Straßenbahn fiel er für zwei Wochen aus und kam Ende September wieder zum Einsatz. Am 30.09.07 und 19.10.07 erfolgte die Auslieferung der Gelenkbusse 159 und 160. Wegen fehlender Bauteile (Sitze etc.) verzögert sich die Auslieferung des letzten der 18 Gelenkbusse (Nr.161). Am 31.10.2007 wurde dann der zweite Doppelgelenkbus (Wagen 62) nach Zürich geschleppt, inzwischen ist er seit dem 07.11.2007 in Liniendienst anzutreffen. Ein Tag später wurde Obus 63 geliefert, er ging bis Mitte November in den Liniendienst. Der Wagen ist ganz in weiß für die Aufnahme einer Werbung für die Fußballmeisterschaft Euro 2008.

Von den D-B O405GTZ - Gelenkbusen wurden die Wagen 35 am 24.8.07 und 14 am 9.11.07 zum Verschrotten und Wagen 5 im August als Ersatzteilspender nach Winterthur abtransportiert. Unter anderem sind zudem die Obusse 17, 22, 31 und 36 abgestellt. Sie sollen bis zur Europameisterschaft als Reservefahrzeuge verbleiben. Im Herbst wurde eine Verbindung der Fahrleitung am Klusplatz zwischen den Linien 33 und 34 errichtet. Anstelle über die Hofackerstrasse über die Endhaltestelle Hegibachplatz der Linie 31 können die Obusse der Linie 34 nun über den Linienweg der Linie 33 über Flundern einrücken. Das Ausrücken erfolgt weiterhin über den Hegibachplatz, da der Abzweig auf der Hegibachstraße angelegt wurde.

Am 22.08.2007 wurde von zwei Gemeinderatsmitgliedern der SP eine Motion eingereicht, mindestens 20 km der 90 km Autobuslinien auf Trolleybusbetrieb umzustellen. Hierbei wurden die frequentierten Linien 67, 69 und 80 genannt. Die Motion muss vom Stadtrat innerhalb sechs Monaten behandelt werden.

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

Seit dem 13.09.2007 wird die Verlängerung der Linie 13 zur Via Pavese elektrisch befahren. Wegen Straßenbauarbeiten verkehrten seit Juni 2007 ausschließlich Dieselbusse auf der Linie 13. 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 Straßenbauarbeiten für die Umstellung der Linien 19 und 27 auf spurgeführten Oberleitungsbetrieb mit Civis-Gelenkwagen sind in San Lazzaro aufgenommen worden. Ein entsprechender Vertrag wurde im Juli 2007 zwischen der ausführenden Firma und der ATC unterschrieben, nachdem die Finanzierung für das Projekt gesichert wurde

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

Bis Ende November sind sechs VanHool AG 300T/Vossloh-Kiepe – Gelenkbusse ausgeliefert. Die Wagen erhielten die Betriebsnummern 2101-2106. Eine Ausschreibung für die Überarbeitung von 17 Breda-Obussen läuft zurzeit, von den einst 20 Soloobussen des Fabrikats Bredabus 4001.12/BMB/Ansaldo des Baujahrs 1996 dienen die Wagen 2008, 2013 und 2015 als Ersatzteilspender.

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

Gegenwärtig wird nur die Linie 1 von Obussen befahren, sie wird von sechs Kursen im 20-Minuten-Verkehr befahren. Sie kam nach Verlängerung am 30.03.2007 wieder in Genuß des elektrischen Betriebs. Die zweite Obuslinie, die mit der Linie 1 auf einem Streckenstück gemeinsam verkehrt, wird zurzeit mit Dieselbussen bedient, seitdem sie vor einigen Jahren bis Ospedale verlängert wurde. Etwa 1,5 km der derzeitigen Linie 3 sind nicht elektrifiziert. Außerdem ist die Fahrleitung wegen einer Baustelle auch in Richtung Chiappa unterbrochen. Sie wird jedoch wieder ergänzt und es ist im Gespräch, daß die Linie 3 verkürzt mit einer großen Wendeschleife am Bahnhof Migliarina vorbei fahren wird und hier eine Verbindung mit der Endhaltestelle der Linie 1 in Bragarina erhält. Der Wagenpark besteht weiterhin aus 14 Breda-Soloobussen, die 1988 zur Wiedereröffnung des Betriebs beschafft wurden. Eine Ausschreibung für zwei Neufahrzeuge im Jahre 2006 führte jedoch noch nicht zu einer Bestellung.

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

Seit Montag den 8.10.2007 wird die um rund 1,5 km verlängerte Obuslinie 7 wieder mit Obussen befahren, nachdem die Fahrleitung fertiggestellt wurde Die Verlängerung der Linie 7 erfolgte bereits mit der Einführung des neuen Liniennetzes am 02.07.2007. Seitdem verkehrte die Linie 7 vorerst komplett mit Dieselbussen. Mit dem neuen

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

Seite 11

Fahrplan 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 Gelenkbusse zum Einsatz kommen.

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

Im September 2007 wurde der VanHool AG 300T für Genua (Nr.2101) in Rimini getestet. Hier soll nun der Ersatz der 13 (von ehemals 17) vorhandenen Volvo B59/Mauri/Ansaldo (Nr.1001-1017, Bj.1975-77, 1001, 1007 und 1010 bereits verschrottet, 1002 ausgeschlachtet abgestellt) erfolgen. Nach der Beendigung der Bauarbeiten in Riccione kommen seit Juni 2007 wieder Obusse auf der einzigen Obuslinie 11 zum Einsatz. Sie verkehrt entlang der Küste in den Sommermonaten alle 10 Minuten, sonst im 15-Minuten-Verkehr.

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

Die zwei Solaris- Soloobusse stehen weiterhin auf dem Betriebshof, ihre Zulassung für Italien lässt noch auf sich warten. Die Wagen wurden von der Firma Cegelec elektrisch ausgerüstet. Nach vorübergehendem Einsatz von ein bis zwei Obussen auf der östlichen Überlandlinie nach Taggia kann zur Zeit wegen Straßensperrungen bedingt durch Bauarbeiten wiederum kein Obus eingesetzt werden. Auch auf der westlichen Überlandlinie nach Ventimiglia kommt durch das weiterhin nach Blitzeinschlag abgeschalteten Unterwerks in Bordighera nur selten mehr als ein Obus zum Einsatz.

F – Lyon (30. Oktober 2007) <http://www.tcl.fr/> sowie <http://www.sytral.fr/>

Als zweite hochwertige Trolleybuslinie fand am 29.10.2007 die feierliche Eröffnung der Linie C3 statt. Sie ersetzt die Linien 1 und 51. Letztere wurde erst am 14.05.2007 elektrifiziert. An der Eröffnungsfeier nahmen hochrangige Gäste teil, so der Bürgermeister und Vertreter der SYSTRAL. Die Fahrgäste kamen jedoch an diesem Tag noch nicht im Genuß der neuen Linie. Bedingt durch die entfallende Wendezeit beider Linien am Verkehrsknotenpunkt Laurent Bonnevey (Haltestelle der Metrolinie A) wurden bei der Zusammenlegung fünf Fahrer bei gleicher Einsatzdichte eingespart. Dagegen lehnten sich die Fahrer auf und die Gewerkschaften riefen zum Streik auf. Auch am 30.10.07 wurden nicht alle Kurse bedient. Im Laufe des Tages konnte jedoch eine Einigung erzielt werden und nun werden vorerst drei Fahrer für die Linie C3 zusätzlich zugeteilt.

F – St. Etienne (29. Oktober 2007) <http://www.stcl.fr/>

Für die Obuslinien 3 und 10, die in der Hauptverkehrszeit 14 Kurse erfordern, stehen 24 Trolleybusse zur Verfügung. Außer 11 Cristalis-Soloobusse, die 2003 neu beschafft wurden, gehören 13 modernisierte Trolleybusse des Baujahrs 1982 zum Wagenpark. Bedingt durch die Schulferien waren am 30.10.2007 nur sechs der sieben Kurse der Linie 3 von Obussen besetzt und die Linie 10 verkehrte gänzlich mit Dieselbussen. Über die Hälfte des Wagenparks (111-116, 426, 428-430, 436, 439, 446, 450) befand sich vermutlich zu Revisionszwecken in der Hauptwerkstatt, die an der nördlichen Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 liegt und nur mit Hilfsmotor erreicht werden kann. Mehr im Reisebericht in Anlage 2

F – Nancy (29. Oktober 2007) <http://www.reseau-stan.com/>

Bauarbeiten zur Begradigung der Streckenführung im Bereich der Haltestelle Velodrome führten zu Behinderungen im Betrieb. Der Bereich mußte im Dieselmotus umfahren werden. Eine Ein- und Ausspurung erfolgt künftig an der Haltestelle Callot. Somit wurde die Spurführung um eine Haltestelle verlängert. Möglich wurde dies durch den Abbau des Monuments auf dem Place du Velodrome, der künftig geradlinig überquert wird. Nach Abstimmung mit den Nachbargemeinden wurde nun die Planung für eine zweite spurgeführte Linie abgeschlossen. Am 23.11.2007 stimmte der Stadtrat der Erneuerung des Wagenparks zu, darin ist die Beschaffung von 28 Gelenktrolleybussen enthalten. Die Fahrleitungen sind größtenteils noch vorhanden. Mehr über die geplante Streckenführung siehe Anlage 3

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

Zum 60-jährigen Jubiläums der Trolleybusse in Coimbra fand lediglich die Präsentation einer von Schülern entworfenen Lackierung statt, die am Obus 57 aufgebracht wurde. Von privater Seite, dem Verein APETc - Portuguese Trolleybus Enthusiasts Association wurde anlässlich des Jubiläums am 16.08.2007 ein Modell des ersten Saurer/Sechéron in einer Gesamtauflage von 60 Stück verkauft. Seit dem 01.09.2007 verkehrt die Obuslinie 3 als Linie 103 über die Schleife der Universität und ersetzt damit die Linie 1 auf diesem Abschnitt. Die Linie 1 verkehrt daher nur noch ein bis zweimal stündlich von montags bis Freitags als Verstärkung.

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

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

Nach der Öffnung der Universität Kampus am 01.09.07 kam es zu einigen Änderungen der Obuslinien im westlichen Stadtteil. Die vier betroffenen Linien (von insgesamt 13 Obuslinien) verkehren derzeit wie folgt:

Linie 25 – Novolíšeňská – Stará Osada – Mendlovo náměstí – Starý Lískovec, Osová

Linie 26 – Novolíšeňská – Mendlovo náměstí - Pisárky – Nový Lískovec, Kamenný vrch

Linie 29 – Česká – Vozovna Komín – Veslařská – Kohoutovice – Kamenný vrch - Starý Lískovec, Osová

Linie 37 – Mendlovo náměstí – Pisárky – Kohoutovice, Jírovcova

Dabei wurde die ausschließlich im Spitzenverkehr betriebene Linie 35 nicht wieder eingeführt.

Die ersten drei bestellten Gelenkbusse des Typs Skoda 25 Tr werden im vierten Quartal dieses Jahres geliefert, in Anschluß an die Niederflurbusse Skoda 22 Tr erhalten sie die Nummern 3609-3611. Insgesamt umfaßt die im Oktober 2006 ausgelöste Bestellung nach einer EU-weiten Ausschreibung die Lieferung von 21 Gelenkbusen bis 2009. Im Vorfeld wurden die Obusse 3204, 3206, 3208, 3209 und 3211 im Laufe des Jahres 2007 ausgemustert und nach Ersatzteilgewinnung verschrottet.

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

Die Linie 9 erfährt ab dem 09.12.07 eine Verlängerung nach České Vrbné über das Globus-Einkaufszentrum ab der bisherigen Endhaltestelle Vltava. Damit ersetzt sie die Autobuslinie 19 auf diesem rund 700 m langem Abschnitt. Der Wagenpark konnte mit der Beschaffung von fünf Irisbus/Skoda 25Tr mit den Nr. 66-70 weiter verjüngt werden und umfaßt nun 54 Gelenk- und 3 Solowagen, hiervon sind 16 Wagen niederflurig.

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

Zwei weitere Soloobusse des Typs Solaris Trollino wurden am 16.11.2007 geliefert, sie erhielten in Anschluß an die bisherigen Obusse dieses Typs die Nr. 3711 und 3712..

CZ – Teplice (November 2007) <http://www.dp-teplice.cz/>

Am 22.11.2007 erfolgte die Auslieferung von zwei weiteren Citelis/Skoda 24Tr, die in Anschluß an die Lieferung im letzten Jahr (Nr.165 und 166) die Betriebsnummern 167 und 168 erhalten werden.

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

Die neue Linie nach Schreckenstein wird am 9.12.2007 in Betrieb gehen. Erste Probefahrten fanden Ende November statt. Die verlängerte Linie 60 wird hierhin verkehren, sie wird ab dem Fahrplanwechsel auf einen 10-Minuten-Verkehr mit Verdichtung auf einen 7½ Minuten-Verkehr in Spitzenzeiten verstärkt. Die Taktzeiten der übrigen Linien beträgt weiterhin 20 bzw. 15 Minuten, durch Überlagerung der Linien wird eine dichte Frequenz auf zahlreichen Abschnitten erreicht.

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

Ein weiterer Gelenkbus Skoda 25 Tr wurde am 29.11.2007 ausgeliefert und erhielt die Nr.407. Im Laufe des Jahres wurden die Skoda 15 Tr-Gelenkbusse 332, 334 und 339 Ersatzteilspender und teilweise verschrottet. zudem wurden die Gelenkbusse 337, 338 und 342 nach Zilina verkauft.

Sk – Presov (Oktober 2007) <http://www.dpmp.sk/>

Die diesjährige Lieferung umfasste zwei Solo- und zwei Gelenkbusse, die im April und am 27.07.07 geliefert wurden. Sie erhielten die Betriebsnummern 707 und 708. Damit sind acht neue Niederflurtrolleybusse in Betrieb, und zwar 708 (in Dienst seit 04.09.07), 707 (24.04.07), 704 (06.10.06) und Soloobusse 24Tr Nr. 706 (23.02.07), 705 (23.02.07), 703 (27.09.06), 702 (27.09.06) und 701 (28.10.06). Letzter befand sich bereits im Juni 2006 zur generellen Zulassung für die Slowakei in Bratislava.

Sk – Bratislava (Oktober 2007) <http://www.imhd.sk/ba/>

Eine Verlängerung der Linien 204 und 205 von Radiova zum Einkaufszentrum Avion ist geplant, von hier soll dann die Linie als DUO-Buslinie im Dieselmodus bis zum Flughafen geführt werden. Weitere Verlängerungen als DUO-Buslinien sind für die Linie 201 und 211 im nordwestlichen Stadtgebiet geplant.

SK – Banska Bystrica/Neusohl (November 2007) <http://www.dpmbb.eu/>

Nach fast zwei Jahren werden ab Samstag, 10.11.2007 wieder Obusse im Liniendienst eingesetzt. Am 31.12.2005 wurde nach einer Ausschreibung durch Betreiberwechsel der gesamte Betrieb eingestellt und die sieben Obuslinien von Dieselnissen bedient. Nach erheblichen Protesten konnte nun der elektrische Betrieb wieder eröffnet werden. Neuer Betreiber der Obusse ist der neu gegründete Dopravný podnik mesta Banská Bystrica (Verkehrsbetrieb der Stadt Banská Bystrica). Seit dem 10.11.2007 werden die Linie 3 und 5, zwei den Bahnhof nicht tangierende Linien

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

von Obussen befahren. Der Bahnhof wird ab dem 1.12.2007 mit dem Obus erreicht, die Inbetriebnahme aller Linien erfolgt bis zum 29.12.2007. Der Dieselbusbetreiber wird jedoch ebenfalls die Linien bedienen, so verkehren seit dem 10.11.07 die Linien X3 und X5 parallel zu den Obuslinien. Gemäß Homepage des neuen Betreibers stehen 21 Gelenk- und 6 Soloobusse zur Verfügung. Davon gehören nur die jüngsten Wagen 1528 und 1529 dem städtischen Verkehrsbetrieb, die übrigen sind vom früheren Betreiber SAD Banská Bystrica, a.s. (www.sadbb.sk) geliehen.

SK – Kosice (Oktober 2007) <http://www.dpmk.sk/>

Es läuft derzeit eine Diskussion über den Fortbestand des Obusbetriebs, der seit 1993/95 aus zwei Linien besteht und für den 27 Trolleybusse zur Verfügung stehen.

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

Zum 01.10.2007 gilt ein neuer Fahrplan, der vorher nach einer Fahrgastbefragung per Internet zur Abstimmung stand. Weiterhin werden acht Obuslinien bedient. Die bisherige Linie 13 wird durch die verlängerte Linie 7 ersetzt. Eine Linie 5 verkehrt neu alle 30 Minuten als Halbringlinie, jedoch nicht über den Hbf. Die Linien 4 und 14 sind nun Ringlinien. Dabei fährt die Linie 4 gegen den Uhrzeigersinn, die Linie 14 im Uhrzeigersinn die Endpunkte Vlčince, Solinky und den Hauptbahnhof (Žel. stanica) an. Wie die unverändert gebliebenen Linie 3 werden diese Linien tagsüber im 20-Minuten-Verkehr, in Spitzenzeiten im 10-Minuten-Verkehr bedient. Die Linie 1 verkehrt nun stündlich vom Depot über den Hauptbahnhof und dann wie die Linie 14 im Ring die übrigen Haltestellen. Die Bedienung des Neubaugebiets Hájik erfolgt weiterhin mit den Linien 6, 7 und 16. Die Linie 6 fährt nun ganztägig alle 20 Minuten, gemeinsam mit der Linie 16 (nun nur noch in HVZ) und der Linie 7 (alle 60/30 Minuten) wird morgens von hierher ein 6-Minuten-Takt geboten. Nachmittags verkehren die Linien 6 und 16 alle 10 Minuten, dazu die Linie 7 alle 30 Minuten. Als erster Wagen der drei aus Zlin übernommenen Skoda 15Tr wurde Gelenkobus ehemals 338 unter der Nr.246 in Betrieb genommen.

HU – Budapest (24. November 2007) <http://www.bkv.hu/>

Nach Auslieferung der Solaris/Ganz-Skoda – Solotrolleybusse 607-616 sind die ZIU-Obusse 882, 890, 894, 906 und 921 ausgemustert worden. Der 30-jährige Obus 882 (Bj.76) war der älteste Wagen bis Mitte des Jahres im Fahrgastbetrieb ein Einsatz. Neben den Lehrwagen 833 und 840 ist nun Obus 897, der im November 1978 in Dienst gestellt wurde, der älteste Wagen im Liniendienst. Weitere Obusse sind für Ausmusterung vorgesehen, so sind die Wagen 910, 916, 932 bereits abgestellt. Die zwei Neoplan-Gelenkbusse sind zurück nach Deutschland.

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

Die ersten fünf der 11 neuen Trolleybusse sind im Oktober eingetroffen. Je zwei Wagen wurden am 28.10. und 29.10.07 angeliefert, der fünfte Wagen folgte am 30.10.07. In Anschluß an die Solaris/Ganz mit Hilfsmotor (Nr.371-375) erhalten sie die Betriebsnummern 376-386.

Dazu konnte ein weiterer Obus günstig erworben werden. Es handelt sich um einem im Jahr 2004 gebauten MAZ-103T/GANZ, der zusammen mit dem 2004 nach Riga gelieferten (dort Nummer 133) für den osteuropäischen Markt als Vorführwagen von der damaligen Firma GANZ-TRANSELEKTRO gebaut wurde. Bedingt durch die finanziellen Schwierigkeiten der Firma GANZ ab 2005 wurde der Wagen nicht fertiggestellt bzw. ausgeliefert. Die Firma SKODA kauften - wie bereits gemeldet - Teile von GANZ und lieferte inzwischen alle angearbeiteten Wagen aus der Konkursmasse unter der Marke "GANZ-SKODA" aus. So fand man für den zweiten LAZ nun auch eine Kunden. Er wurde am 05. Oktober 2007 - nach der Budapester Testphase - im Betriebshof der Debreciner Verkehrsbetriebe DKV angeliefert, am 12. Oktober 2007 erfolgte die TÜV-Abnahme. Er erhielt in Anschluß an die fünf Solaris/Ganz ohne Hilfsmotor (No.341-345) die Nr. 346.

HU – Szeged (24. November 2007) <http://www.szkt.hu/>

Der dritte Citaro-Niederflurobus, der die Nr. T-862 erhalten wird, ist noch im Bau. Er entstand aus einem aus Belgien übernommenen dreitürigen Citaro-Dieselbus. Weiterhin wartet ein Skoda 22Tr, ein ehemaliger Vorführwagen, schon mit neuer Lackierung auf dem Abstellplatz im Depot auf eine Zulassung.

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

Am 19.08.2007 und am 10.10.2007 ging der 15. und 16. Umbauobus Mercedes O405NE mit den Betriebsnummern 3047 und 3062 in Betrieb. Beim 3047 handelt sich um den ehemaligen Dieselbus 524 aus Brandenburg aus dem Baujahr 1993, beim 3062 um einen vom Kraftverkehr Bayern übernommenen Wagen.

Zudem wurden zwei Neuwagen ausgeschrieben. Der erste soll bis 20.12.2007 angeliefert sein, der zweite bis 30.06.2008. Bei der ersten kurzfristigen Lieferung wird einer der zwei ursprünglich für Sofia gebauten Obussen

Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 14

geliefert, die aus finanziellen Gründen dort nicht abgenommen wurden. Für die Neufahrzeuge wurden bereits die Wagen 3309 und 3311 ausgemustert, so dass die neuen Obusse vermutlich die Nr. 3009 und 3011 erhalten werden. Für die Ersatzteilgewinnung zum Umbau weiterer MB O405 sind die Obusse 3349, 3354, 3341-43 vorgesehen. Vom 14.-19. August war der Gelenkibus 3801 auf Probeeinsatz in Gdingen. Er kam überwiegend auf der stark frequentierten Obuslinie 23 zum Einsatz. Bis auf 5 Ikarus-Gelenkwagen bestand der Obuspark bislang ausschließlich aus Soloobussen.

P – Tychy (November 2007) <http://www.mzk.pl/>

Die zwei neuen Solaris-Obusse mit einer elektrischen Ausrüstung aus den Altfahrzeugen gingen nach der Vorstellung am 06.11.2006 (unmittelbar vor den Lokalwahlen) bis 2007 in Betrieb.

Eine weitere Neubeschaffung ist derzeit nicht geplant; die nächsten Neuwahlen finden auch erst 2009 statt.

P – Lublin (Oktober 2007) <http://www.mzk.pl/>

Die erste 4,9 km lange Neubaustrecke in Lublin ist nahezu fertig, deren Eröffnung war am 05.11.2007 geplant. Sie musste jedoch auf Ende November verschoben werden, da die Betriebsgenehmigung noch nicht vorliegt. Die Neubaustrecke wird durch geänderte Linie 153 (Weglin - Majdanek) befahren, die nun über die Straßenzüge Władysława Orkana, Armii Krajowej, Bohaterów Monte Cassino, Wileńska, Głęboka verkehrt. Aufgrund der Probleme mit der Aufstellung von Masten fehlt noch die Linkskurve an der Kreuzung Pilsudskiego/Narutowicza, so daß die Linie 153 in Richtung Weglin vorerst über die alte Linienführung verkehrt, um bei Zana die neue Strecke am Bohaterow Monte Cassino zu erreichen. Die bisherige Endhaltestelle Zana wird nun nicht mehr von der Linie 150 angefahren; sie fährt nun vom Bahnhof nach Weglin, um das jetzige Verkehrsangebot in der Krasnicka-Allee zu gewährleisten. Die Kosten von etwa 6 Mio. Zloty (etwa 1,6 Mio. Euro) des Projekts (Neubaustrecke und Neubeschaffung von einem Obus) wird in Rahmen des EU-Programms der Förderperiode 2004-2006 realisiert. Es ist der erste Schritt des Gesamtprojekts zur Vergrößerung des Obusnetzes. Im einem speziell für östliche Gebiete Polens konzipierten Förderprogramm (2007-2015) ist der Betrag für die Modernisierung von Omnibusbetrieben mit ökologischen Fahrzeugen und Erstellung von einen integrierten Straßenverkehrssystem inbegriffen. Für das Obusnetz werden 220 Mio. Zloty (umgerechnet knapp 60 Mio. Euro) ausgegeben - davon sind 85% von der EU gefördert - so ein Beschluß der Stadtregierung vor einem Jahr. Nach Neuwahl des Stadtrats ist dies jedoch wieder in Frage gestellt. Die wichtigste Verbindung in die Innenstadt, die wieder vom Obus befahren werden soll, soll aufgrund Umwandlung in eine reine Fußgängerzone aufgegeben werden.

Der zum ersten Erneuerungsprojekt gehörende Obus wird erst im April 2008 erwartet. Eine Ausschreibung erschien in September 2007. Die Eröffnung der Angebote erfolgte am 25.10.2007. Unabhängig von der Ausschreibung wird zur Zeit ein Solaris T12 in Lublin getestet. Es handelt sich hierbei um einen Prototyp mit E-Ausrüstung der Fa. Medcom aus Warschau. Die Firma Medcom ist eine der beiden Hersteller, die zwei ältere Jelcz Wagen in Lublin mit ersten polnischen Drehstrom-Antrieben 2005-2006 erfolgreich ausgerüstet hatten. Der neue Trolleybus gehört der Firma Solaris und der Testeinsatz soll eine Erlaubnis für die Fahrgastbeförderung und Zulassung in Polen erwirken. In der Hoffnung auf einen späteren Kauf durch die Verkehrsbetriebe MPK erhielt der Wagen den Lubliner roten Anstrich.

Lv – Riga (November 2007) <http://www.rigassatiksme.lv/>

Die ersten drei Skoda 24 Tr trafen am 19.10.2007 in Riga ein. Sie erhielten die Betriebsnummern 800-802 mit Endziffern als Kontrollziffer und einer vorangestellten 1- für das Depot, welches die Fahrzeuge beheimaten wird. Eine Präsentation der Neuwagen fand am Montag, den 22.10.07 um 12:00 Uhr am Rathausplatz statt. Bis zum 01.11.2007 folgten noch sechs weitere. Bis Ende des Jahres werden noch 30 Obusse der insgesamt 150 bis 2010 bestellten Obusse erwartet. Die Bestellung erfolgte im November 2006 nach einer Ausschreibung und dem Testeinsatz eines Skoda 24Tr aus Plzen vom 20.03. bis 16.04.2006. Damit erfolgt eine weitere Verjüngung des 321 Einheiten (Stand 01.01.2007) umfassenden Wagenparks, nachdem bis Juli 2007 die letzten Solaris Trollino 18T der insgesamt 52 Fahrzeuge (600+ 601 Bj. 2000, 602-626 Bj. 2004, 650-674 Bj. 2005/07) ausgeliefert wurden.

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

Die Anfang 2006 bestellten Solaris/Cegelec - Soloobusse vom Typ Trollino 12 wurden im Zeitraum von August 2006 bis Mitte 2007 geliefert. Ursprünglich waren 50 Wagen ausgeschrieben; die Finanzierung konnte jedoch nur für 42 Soloobusse gesichert werden. Sie befinden sich nun mit den Nummern 001 - 042 im Linieneinsatz. Der elektrische Teil stammt von der Firma Cegelec. Mit dem Einsatz der Neufahrzeuge konnte im Vergleich zu den ersetzten Obussen der Typen Skoda 9Tr und 14Tr die Beförderungsqualität deutlich angehoben werden. Alle sechs Skoda 9

**Berichte von den Trolleybusbetrieben in und um Deutschland
erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann Seite 15**

Tr, die noch 2006 zum Wagenpark gehörten, wurden ausgemustert. Einer ging nach Riga und der älteste (Nr.109, Bj.1970) steht nach einer gründlichen Aufarbeitung und Ausrüstung mit neuer Bestuhlung, Kühlschrank, kleiner Bar und Klimaanlage als Partywagen zur Verfügung, die übrigen vier wurden verschrottet.

Einige der weiterhin im Wagenpark verbliebenen Skoda 14 Tr erhielten eine Neulackierung in hellgrün wie die Neufahrzeuge bzw. weiß mit hellgrünem Dach. Die entsprechenden Wagen 260, 292, 319 und 360 verloren in diesem Zuge die aufgezeichneten Wagennummern und waren nur noch über das jeweilige Kfz.-Kennzeichen zu identifizieren. Neben den Skoda 9 Tr wurden im November und Dezember 2006 die Wagen 218 und 333 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2007 die Skoda 14Tr 215, 216, 219 - 221, 223 - 225, 227, 228, 231, 236, 241 und 242 ausgemustert. Sieben weitere (Nr. 217, 233, 235, 246, 251, 267 und 306) wurden bis Anfang September 2007 abgestellt.

LT – Vilnius (Oktober 2007) www.vilniustransport.lt

Zuletzt gingen vier gebraucht aus Opava übernommene Obusse mit den Betriebsnummern 2 127, 1 124, 2 125 und 2 126 in Dienst. Es handelt sich um Skoda 14 Tr des Baujahrs 1989/90 ehemals Opava Nr. 65, 66, 68 und 69. Sie ersetzen die Skoda 14Tr Nr. 453, 581 und 583 der Baujahre 1985/86, die letzten beiden wurden 1993 gebraucht aus Presov (Nr.53 und 56) übernommen.

Es – Tallin (Oktober 2007) www.tttk.ee

Die Lieferung von sieben Solaris Trollino 12 mit elektrischer Ausrüstung von Cegelec für das Jahr 2007 fand am 30.08.2007 mit der Ankunft des letzten Fahrzeuges in Tallin ihren Abschluß. Sie erhielten die Betriebsnummern 333 bis 339 im Anschluss an die bisherigen Obusserien der TTTK. Von den bereits vorhandenen Solaris-Obussen (Solo Nr. 315 - 332, Gelenk Nr. 432 - 436) unterscheiden sie sich durch das neue Front- und Heckdesign sowie die auffälligeren Dachaufbauten. Die Solowagen sind ohne Hilfsantrieb und Klimaanlage, aber mit halbautomatischen Stromabnehmern von LEKOV. Die Bestellung von 28 Obussen zieht sich bis 2010. Im kommenden Jahr und 2010 werden je sieben Solaris Gelenk-Obusse erwartet. Eine weitere Lieferung von sieben Solo-Obussen steht im Jahre 2009 an. Die Ausschreibung erfolgte nach Probefahrten des Gelenkobus 3801 aus Ostrava im April 2006, der zu diesem Zeitpunkt gerade fertiggestellt wurde. Die Ausführung dieses Wagens entspricht der von Winterthur (nicht La Chaux-de-Fonds) mit Einachsantrieb, Klimaanlage und Hilfsantrieb.

Der Wagenpark umfasst derzeit neben den genannten Solaris-Obussen 23 Skoda 15Tr Gelenk-Obusse (Nr. 400 424), etwa 60 Skoda 14Tr Solo-Obusse (Nr.210 ... 308), 5 Ikarus 412T Solo-Obusse (Nr. 310 - 314) und einen Ikarus 415T (Prototyp, Nr. 309). Dieser wurde nun mit den Obussen Nr. 230, 241, 248, 249, 252 und 253 des Typs Skoda 14Tr ausgemustert. Die genannten Fahrzeuge waren Ende August 2007 noch abgestellt vorhanden.

Es werden insgesamt acht Linien (1-7, 9) betrieben, die sich im südwestlichen Stadtgebiet mehrfach kreuzen. Die Linien verkehren tagsüber alle 7-8 Minuten, in Spitzenzeiten wird teilweise ein 5-Minuten-Takt geboten.

Ro – Sibiu/Hermannstadt (Oktober 2007) www.tursib.ro/

Mit dem Fahrplanwechsel am 17.09.2007 verkehren nur noch vier Linien auf den einst ausgedehnten Netz. Die Linie T4 ist zugunsten einer Buslinie 9 eingestellt, die Dieselbuslinie macht nun eine Schleifenfahrt durch das Wohnviertel Valea Aurie. Die übrigen Obuslinien T1, T2, T3 und T5 verkehren im 30-Minuten-Takt, pro Linie werden zwei Wagen benötigt. Die ehemalige Linie T8 zum Flughafen ist bereits länger eingestellt, ebenfalls wird der Bahnhof von den Obuslinien nicht mehr angefahren, die Obusse der Linien T1 und T3 wenden in einem Kreisverkehr im Zuge der Straße Nicolae Teclu etwa 500 m vom Bahnhof entfernt. .

Der Wagenpark besteht nun ausschließlich aus ehemaligen Schweizer Soloobussen, und zwar aus den 2003/04 übernommenen Obussen aus Lausanne (704, 705, 708, 710, 712-718 = 236-246, Zuordnung unbekannt) und einige der 1997/98 aus Biel übernommenen Obusse. Die Lausanner Obussen wurden mit Anhängern übernommen, deren Einsatz nicht mehr zu beobachten ist.

Ro – Bukarest (November 2007) <http://www.ratb.ro/>

Von den 100 Irisbus/Astra Trolleybusse sind etwa 70 Wagen ausgeliefert, am 23.11.2007 konnte Obus 5366 auf Linie 69 gesichtet werden. Sie werden unter anderem die ehemals 22 Saurer-Soloobusse ersetzen, die zwischen 1995 und 2000 als Umbau aus 1991 übernommenen ehemaligen Genfer Dieselbussen entstanden und auf dem isolierten Netz der Linien 73, 74 und 76 im Süden der Stadt eingesetzt werden. Die Obuslinie 76 wird bereits von jüngeren Ikarus/Astra 415T bedient. Die Wagen 5003, 5009, 5014, 5016, 5019 und 5021 sind in diesem Jahr schon ausgemustert worden, so dass nur 11 Wagen verblieben. Bereits vor 2004 gehörten die Wagen 5007, 5011, 5013 und 5020 nicht mehr zum Bestand, bis 2006 wurde auch Wagen 5008 ausgemustert.

Der inzwischen
 ausgemusterte Obus
 5019, der ehemalige
 Genfer Dieselbus 468
 im Einsatz auf der Linie
 76 am 04.09.2006
 festgehalten, dahinter
 folgt Obus 5017 auf
 Linie 74.

Foto: Stefan Puscasu
<http://ratb.stfp.net>



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

Im September 2007 lieferte die Firma New Flyer zusammen mit Vossloh Kiepe den letzten Solo-Obus nach **Vancouver** aus. Damit lag man gut vier Monate vor dem vertraglich festgelegten Termin. Die 188 Solo-Obusse vom Typ E40LFR erhielten die Nummern 2101-2199 und 2201 bis 2289. Traditionell wird die Betriebsnummer endend mit „00“ nicht belegt.

Nun läuft die Auslieferung der 40 Gelenk-Obusse des Typs E60LFR, von denen der erste mit der Nummer 2501 bereits seit Januar 2007 zur Erprobung ausgeliefert ist. Sie erhalten eine weitgehend identische Antriebsanlage wie die 188 Solo-Obusse.

Nach Auslieferung des Vorläuferfahrzeugs (Nr.800) der 38 Trolleybusse für **Philadelphia** im Juni 2007 erfolgten ausgiebige Testfahrten im Fahrleitungsnetz der Stadt. Im Spätsommer wurde er ins Prüfzentrum in Altoona (BTRC; Altoona Bus Research and Testing Center) überstellt, wo weitere vom amerikanischen Verkehrsministerium FTA vorgeschriebene Versuche stattfanden.

Seit Sommer 2007 befindet sich ein Fahrzeug vom Typ E40LFR bei ETS im Testeinsatz. Der aus der Bauserie für Vancouver stammende Bus erhielt in **Edmonton** die Fahrzeugnummer 6000.

Die Auslieferung der bestellten 60 Trolleybusse für **Mailand** wird ab Oktober 2008 erfolgen, monatlich werden vier bis fünf Fahrzeuge ausgeliefert, so dass Ende 2009 alle Fahrzeuge geliefert sind. Der Vertrag sieht eine Option auf weitere 30 Fahrzeuge vor. Ebenfalls sind die auszumusternden Fahrzeuge von den Lieferfirmen zu übernehmen.

Eine endgültige Auftragserteilung für die 12 Solotrolleybusse des geplanten Betriebs in **Avellio/Italien** wird im Laufe des Dezembers erwartet.

Für die in 2010 für den neuen Obusbetrieb in **Pescara/Italien** vorgesehene Lieferung von sechs Trolley-Phileas mit dem niederländischen Unternehmen APS laufen derzeit die Planungen. Ein erstes Fahrzeug wird voraussichtlich, je nach Datum der Fertigstellung der Oberleitungen im Herbst 2008 geliefert werden

Die Auslieferung der Trolleybusse für den neuen Betrieb in **Lecce** erfolgt nach und nach. Der erste Wagen befindet sich seit Ende März in Lecce. Am 29.09.07 wurde der dritte Wagen per Tieflader Richtung Lecce transportiert. Die 12 Wagen sind bereits seit Anfang 2007 fertig und stehen bei der Firma VanHool in Belgien. Die Verzögerung der Inbetriebnahme erfolgt wegen dem schleppenden Fahrleitungsbau, des Weiteren fehlen Fahrer.