

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe [www.trolleyemotion.com](http://www.trolleyemotion.com)) im oben genannten Zeitraum. Sie erscheinen aktuell in der Regel am Anfang der Woche, und sind weiterhin abrufbar auf TrolleyMotion. Eine gezielte Suche der Meldungen kann auch über die jeweilige Trolleybusstadt, abrufbar über die Weltkarte unter „[trolley:städte](#)“ erfolgen.

### Salzburg [AT] - Der 1000. Solaris Trollino fährt nun in Salzburg

[J. Lehmann](#) - 25.05.15

Bereits am 08.04.2015 erhielten die MetroStyle-Gelenkbusse 333 und 334 ihre Zulassung mit den Kennzeichen S-896SJ und S-897SJ. Dabei wird Wagen 333 als 1000. gelieferter Solaris Trollino gezählt und ist entsprechend gekennzeichnet. Weitere sechs Einheiten sollen in Kürze den Linieneinsatz aufnehmen. Die Lieferung der letzten beiden von dann insgesamt zehn bei der Firma Solaris bestellten Trollino (Nr.333-342) ist im Juni 2015 vorgesehen. Die drei auf Option eingelösten Gelenkbusse werden noch dieses Jahr geliefert, von denen zwei kaufmännisch nach 2015 und einer nach 2016 zählt. Im ersten Halbjahr 2016 folgen dann die zehn für 2016 bestellten Obusse, auch hier ist eine weitere Option über drei weitere Wagen in Vorbereitung. In 2017 folgen die restlichen vier der der 26 Gelenkbusse des ursprünglichen Auftrags. Für die Lieferung in 2016 sind statt der Lösung der Dieselaggregats eine Batterienotfahrt in Diskussion.

Foto:

Der Solaris MetroStyle 333 ist als 1000.Trollino im Frühjahr nach Salzburg geliefert worden, hier im Einsatz auf der Linie 2 am Hauptbahnhof. Aufnahme: Gunter Mackinger



Somit bis 2016 Ziel ausschließlich niederflurige Trolleybusse. Von den sechs Gräf&Stift- Gelenkbusen der Baujahre 1991-93 (202, 204, 206, 208, 209, 212) ist bislang nur Wagen 212 abgestellt, hier stehen Verkaufsverhandlungen mit zwei weiteren Wagen im Raum. Von der letzten hochflurigen Serie 221-228 vom Baujahr 1994 wurde bereits Anfang 2014 Wagen 228 abgemeldet, ein Ersatz der übrigen sieben Wagen kann bis 2016 durch die Neubeschaffungen erfolgen. Die Foto-Ausstellung "75 Jahre Obus" im Haus der Stadtgeschichte war bis zum 22. Mai 2015 geöffnet, ein Eindruck ist auf der auf der Webseite [Austria-in-Motion](#) zu finden. Die Ausstellung soll bis zum Jubiläum am 3.10.2015 für einige Wochen im Einkaufszentrum EURO-Park zu besichtigen sein.

Für den zunehmenden Stadionverkehr von der "Red Bull Arena" in Kleßheim an der Endhaltestelle der Linie 1 wurde ein weitere Fahrleitung zum Abstellen von Fahrzeugen installiert. Auf der Nordseite des Stadions an der Haltestelle Kleßheim Kavalierhaus sind rund 200 m Fahrleitung installiert worden, die jedoch noch ohne Weichenverbindung zur übrigen Fahrleitung ist.

Seit dem 2.02.2015 werden in der Salzburger Altstadt Versorgungsleitungen erneuert. Daher ist die Bürgerspitalgasse zwischen Karajanplatz und Münz- bzw. Gstättingasse nur einspurig mit Ampelregelung befahrbar und nur den Bussen der drei Obus- und zwei Autobuslinien vorbehalten. Für den Individualverkehr ist auch die Zufahrt durch das Sigmundstor durch den Mönchsberg gesperrt, jedoch wurde hier keine Schranke montiert, sondern ein Sicherheitsdienst verhindert die Durchfahrt, um den Autofahrern nicht den Eindruck einer endgültigen verkehrsberuhigten Altstadt zu erwecken, siehe Artikel der [Online-Tageszeitung DerStandard.at](#). Die Bauarbeiten sollen bis zum Sommer 2015, rechtzeitig zu den Salzburger Festspielen beendet sein.

### **- Großes Veranstaltungsprogramm zum 75-jährigen Obusjubiläum**

[J. Lehmann](#) - 06.04.15

Am 09.03.2015 stellten Bürgermeister Dr. Heinz Schaden und Salzburg AG-Vorstand Dr. Leonhard Schitter den neu gestalteten Obus 321 vor, der ein besonderes Design zum 75-jährigen Jubiläum des Salzburger Obus erhielt. Studentinnen und Studenten der FH Salzburg entwickelten das Design. Er erhielt eine Beklebung mit einem Netz aus LED-Lichtleisten, die sowohl das Straßennetz, als auch die Lebenslinien der Salzburger widerspiegeln soll. Der Wagen ist außen dunkelblau, dieses soll die Elektromobilität aus Wasserkraft symbolisieren. Auch das Innere des Fahrzeugs erhielt ein besonderes Design, die Innendecke wurde als Wolkenhimmel gestaltet und einige Haltestangen wurden mit USB-Ladestationen ausgestattet.

Bei der Vorstellung des Fahrzeugs bekannte sich Bürgermeister Dr. Heinz Schaden weiterhin zum Ausbau des Obusnetzes: "Für die kommenden Jahre haben wir uns die Erschließung des Stadtteils Taxham über die Siezenheimer Straße um rund 2 Mio. Euro vorgenommen"

Zudem wird die Trolleybuslinie 2 zur "Musterlinie", hier sollen durchgehende Maßnahmen zum Test kommen wie die Erhöhung des Pünktlichkeitsgrades durch zusätzliche Busspuren oder intelligente Ampelsteuerung und die fahrgastfreundliche Gestaltung von Haltestellen.

Zum 75-jährigen Obusjubiläum gibt es von April bis Oktober 2015 ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm, welches von Sonderfahrten für Kulturinteressierte, Sicherheitskurse für Senioren bis hin zu coolen Events für Jugendliche reicht. Viele der Veranstaltungen werden in Kooperation mit der Stadt Salzburg durchgeführt.

Mit in der Eventliste aufgeführt sind die Museumsfahrten der Saison 2015 des Vereins ProObus. die unter dem Motto „75 Jahre Obus in Salzburg“ stehen. Eine Museumslinie 75 befährt der knapp 60-jährige Obus 123, diese folgt den Spuren der ehemaligen Ringlinie 2. Start ist jeweils am Mirabellplatz vor der Andräkirche, weiter geht es über Hauptbahnhof, Lehener Brücke, Aiglhof, Maxglan, Zentrum wieder zum Mirabellplatz. Diese Ringlinie darf als Keimzelle des großen Obusnetzes gelten, als Linie 2 wurde sie von 1974 bis 2003 bedient. Die Fahrten werden jeden ersten Freitag im Monat (Ausnahme: 8. statt 1. Mai und zusätzlich am 21. August) angeboten.

Abschluss und Höhepunkt der Veranstaltungsreihe ist der Tag der offenen Tür, der am 3. Oktober 2015 in der Obus-Garage in der Alpenstraße stattfindet. In der anschließenden Langen Nacht der Museen werden zahlreiche Obusse am Residenzplatz im Herzen der Altstadt ausgestellt sein.

Am 6. Mai findet die Eröffnung einer Foto-Ausstellung "75 Jahre Obus" im Haus der Stadtgeschichte statt, die jedoch nur bis zum 22. Mai dort zu besichtigen ist.

Ein Teil der 15 hochflurigen Gelenkbusse (ohne der Museumswagen gezählt) werden in diesem Jahr durch Neufahrzeuge ersetzt, zudem wird die Anzahl an Reservefahrzeugen wieder angehoben, so dass die drei historischen Wagen nicht jeden Tag aushelfen müssen. Statt wie ursprünglich geplant 10 Einheiten werden dieses Jahr 12 neue Gelenkbusse und im nächsten Jahr 11 statt 10 abgerufen. Somit hat sich die Gesamtbestellung von derzeit 26 Einheiten (von 2013-2017) entsprechend auch auf 29 erhöht. Damit wird ein Teil der Optionen (insgesamt 14 Einheiten können zusätzlich abgerufen werden) des Liefervertrags eingelöst, jedoch wird die Beschaffung von Doppelgelenkwagen nicht mehr verfolgt, nachdem die Linie 3 in Spitzenzeiten auf einen 7½-Minuten-Takt verdichtet wurde.

### **Linz [AT] - Vertragsabschluß für 20 Doppelgelenk-Obusse wird im Sommer 2015 erwartet**

[J. Lehmann](#) - 11.05.15

Die im Juni 2014 veröffentlichte Ausschreibung wurde am 28.08.2014 auf 20 Stk. Oberleitungs-Doppelgelenkbusse inkl. Instandhaltungsvertrag geändert. Dieses konnte nach einer verbindlichen Zusage für eine dauerhafte Genehmigung bzw. Zulassung der über 24 m langen Fahrzeuge erreicht werden. Nachdem gemäß Ausschreibung der Eingang von Teilnahmeanträgen bis zum 2.10.2014 erfolgt war und die erste Verhandlungsrunde Anfang 2015 durchgeführt wurde, werden nun bis zum 18. Mai 2015 die überarbeiteten Angebote für die zweite Verhandlungsrunde erwartet. Die Vergabe soll Mitte 2015 erfolgen, die ersten beiden Prototypen werden entgegen der ursprünglichen Ausschreibung nicht Ende 2016, sondern vermutlich erst Anfang 2017 geliefert werden können, da eine Liefervereinbarung von 18 Monaten nach Vertragsabschluss im Raum steht. Die genauen Liefertermine werden jedoch erst nach bzw. kurz vor Vertragsabschluss festgelegt.

Auch 2015 kommt es wieder zu Behinderungen für den Obusbetrieb durch Bauarbeiten an der Westbahn. Von Schulbeginn im September 2015 bis kurz vor Weihnachten müssen die Obuslinien 41 und 43 bedingt durch eine größere Umleitung wieder durch Autobusse ersetzt werden. Für den mehrmonatigen Ersatzverkehr werden wieder sechs Leihbusse zur Überbrückung des Engpasses im Autobussektor gesucht.

### **Solingen [DE] - Vision eines rein elektrischen Stadtverkehrs**

[J. Lehmann](#) - 23.03.15

Zwei Projekte sollen in Zukunft den elektrischen Verkehr in Solingen fördern: Im Projekt "OBUS 2020" soll mit Hilfe von Forschungen der Bergischen Universität Wuppertal die Effizienz der Solinger Obusse verbessert werden, und zwar soll durch einen Einsatz von „SuperCaps“ der Energieverbrauch gesenkt werden. Ziel ist, die beim Bremsen gewonnene Energie nicht nur als Rückspeisung ins Oberleitungsnetz zu leiten, sondern auch direkt im Fahrzeug durch kurzfristige Speicherung von Energie zu verwenden.

Außerdem wird an einem Projekt "Batteriebus" gearbeitet, die auf der Linie 695 die Dieselbusse ersetzen sollen. Bei der

Erteilung entsprechender Fördermittel können hier Trolleybusse mit Batterieantrieb eingesetzt werden. Die Autobuslinie 695 fährt von Solingen Mitte bis zur Haltestelle Unionstraße auf 1,5 km gemeinsam mit einigen Trolleybuslinien, hier kann die vorhandene Oberleitung genutzt werden. Von der Unionstraße rund 4 km bis Gräfrath (Abteiweg) und von Solingen Mitte rund 3 km nach Meigen können die Wagen dann im Batteriemodus elektrisch verkehren.

Als Vorlaufbetrieb und als Test für die 2020 anstehende Erneuerung des Wagenparks ist in den kommenden Jahren die Beschaffung von vier Fahrzeugen geplant, die auch testweise auf der Linie 683 zum Einsatz kommen sollen, damit hier die fahrleitunglosen Abschnitte im Batterieantrieb befahren werden können. Gemeinsam könnten dann nach dem 2020-2023 geplanten Generationswechsel (35 der 50 Obusse sind dann 20 Jahre alt) des Obusparks als Ersatz für die rund 50 Einheiten umfassende Dieselbusflotte ebenfalls Trolley-/Batteriebusse beschafft werden.

Bedingt durch Abdichtungsarbeiten auf der Berliner Brücke war von Dezember 2014 bis zum 18.03.2015 die Fahrspur Richtung Hauptbahnhof gesperrt und die Oberleitung nicht nutzbar. Nach einem Einsatz von Dieselbussen in den Weihnachtsferien auf den Linien 681/2 ziehen ab Dienstag, 6. Januar Servicemitarbeiter tagsüber die Stromabnehmer an der Haltestelle "Cobra" ab und am Hauptbahnhof wieder an. Da am Hbf. die Fahrleitung nicht genau über dem Halteplatz der Obusse liegt, können hier Trichter nicht verwendet werden, zumal auch der Großteil der Obusse keine automatischen Abzugs- und Anlegevorrichtung aufweisen. Ab vergangenen Mittwoch, 18. März, nach 10:00 Uhr können die Obusse wieder durchfahren.

Die Fahrbahn in Gegenrichtung wird nach den Ostertagen Anfang April auf gleiche Weise saniert. Inwieweit hier Behinderungen des Obusverkehrs anfallen, stellt sich in einem Abstimmungsgespräch in den kommenden Tagen heraus. Die Brücke Brühler Straße im Zuge der Obuslinie 684 ist seit Dienstag, 10. März 2015 wieder vollständig freigegeben; dort gab es nur leichte Behinderungen durch eine Baustellenampel, für die die Fahrleitung verzogen werden musste. Eine im letzten Jahr angekündigte Vollsperrung für die Asphaltierung brauchte doch nicht durchgeführt werden.

Im Rahmen der Kultur Nacht Solingen am Samstag, 11.04.2015 werden auf der Linie 683 vier Obusse und auf der Linie 681 die beiden historischen Obusse des Obus Museum Solingen mit einem speziellen Programm eingesetzt. Diese beiden bieten Künstlerauftritten von den Sponsoren Cobra Club und des Solinger Tageblatts, hier unter dem Motto „SoLaLa-A-capella-Oldtimerbus“.

#### Münster [DE] - Fünf Elektrobusse für die Linie 14

[J. Lehmann](#) - 27.04.15

Am 23.04.2015 präsentierte die Stadtwerke Münster vor rund 200 Gästen die ersten fünf bestellten Elektrobusse in 12 m Länge sowie die im Depot errichtete Ladestation. Die Elektrobusse des Typs Citea Electric lieferte die niederländische Firma VDL Bus & Coach aus Valkenswaard aus. Während der Prototyp bereits im März geliefert wurde und zahlreiche Messfahrten durchgeführt wurden sowie eine Zulassung mit dem Kennzeichen MS-ST 1560 erhielt, sind die vier übrigen Fahrzeuge am 21.4. und 22.4.15 angeliefert worden. Für das Ladegerät zeichnet sich die Firma Pintsch Bamag aus Dinslaken verantwortlich, das Batteriesystem hat die Firma Hoppecke aus Zwickau gemeinsam mit dem Institut für fluidtechnische Antriebe und Steuerungen (IFAS) der RWTH Aachen entwickelt. Der erste Bus sowie die Entwicklung der Ladetechnologie wurden im Forschungsprojekt „Schnellladesysteme für Elektrobusse im ÖPNV“ (SEB) durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Für die Infrastruktur an den Endhaltestellen, an denen Schnellladestationen eingerichtet werden, fließen Fördergelder vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Die Förderung für die vier weiteren Busse stammt aus dem Projekt „Zero Emission Urban Bus System“ (ZeEUS), welches vom Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) koordiniert und von der Europäischen Union gefördert wird. Der Eigenanteil der Stadtwerke Münster entspricht somit lediglich den Kosten für fünf normale Dieselbusse.

Die Projektleitung stellt das Institut für Stromrichtertechnik und Elektrische Antriebe (ISEA) der RWTH Aachen, das Projekt „E-Bus Münster“ startete bereits Anfang 2012. Die 12m-Busse sind mit klein dimensionierten Akkus mit einer Speicherkapazität von 86 kWh im Heck des Busses ausgestattet. Angetrieben wird der Bus mit zwei Elektromotoren in den Radnaben der Hinterachse. Bisherige Messungen ergaben einen durchschnittlichen Energieverbrauch von rund 1 kWh/km, durch die Schnellladung an den Endhaltestellen soll erreicht werden, dass die Batterien nie leergefahren werden. Ein Auslassen von bis zu zwei Ladungen ist möglich, wenn wegen einer Verspätung keine Wendezeit zur Verfügung steht oder eine Baustelle eine der Endhaltestellen blockiert.

Bislang steht nur am Zoo ein neues Haltestellenhäuschen ohne Ladeanlage. Am Gallenkamp ist bislang nur die Haltestellenbucht umgebaut worden. Die beiden Endhaltestellen erhalten in den nächsten Monaten eine Aufladestation, die mit hohen Ladeleistungen von bis zu 500 KW während der fünf bis zehn Minuten Wendezeiten eine fast vollständige Füllung der Batterien ermöglichen soll. Die Funktionsweise erfolgt vollständig automatisch, lediglich der Ladevorgang wird per Knopfdruck manuell ausgelöst, nachdem der Fahrer das Fahrzeug abgestellt hat. Danach fährt ein Koppelarm aus der Ladeeinheit aus, die sich auf dem Dach der Wartehalle befindet und sich per Steckverbindung mit der Ladeeinheit auf dem Dach des Busses verbindet. Das System ist auch während des Ladungsvorgangs vollkommen sicher, Fahrgäste und Fahrer dürfen sich ohne Einschränkung an der Wartehalle und im Bus aufhalten.

Eine Ladestation mit längerer Aufladung befindet sich auf dem Betriebshof der Stadtwerke, hier stammt der Strom für die Busse vorrangig aus der Fotovoltaikanlage auf dem Dach der Bushallen, wofür eine ebenfalls im Rahmen des E-Bus-Projektes installierte Speicherbatterie sorgt.

Nach den derzeitigen Mess- und Einstellungsfahrten werden voraussichtlich ab Mai die Elektrobusse für erste Fahrgastfahrten eingesetzt. Wie auch im regulären Betrieb fahren die Busse dann zwischen dem Stadtteil Mauritz und

dem Allwetterzoo auf der Linie 14. Zu Beginn werden die Busse nur einzelne Fahrten zwischen den regulären Linienfahrten machen und im Anschluss für Messungen wieder zum Betriebshof zurückkehren. Nach den Sommerferien sollen die Busse dann den ganzen Tag fahrplangemäß auf der Linie 14 unterwegs sein. Spätestens ab 2016 ist ein Demonstrationsbetrieb vorgesehen, während dem für ein Jahr alle fünf Busse täglich unterwegs sind und eine komplett elektrifizierte Linie 14 bilden.

Nach fast 50 Jahren kehrt damit wieder ein rein elektrisch betriebener Bus zurück, von Oktober 1949 bis Mai 1968 bestand in Münster auf zwei bzw. drei Linien ein Obusbetrieb mit insgesamt 24 Obussen.

### **Luzern [CH] - Ausschreibung über 4 Gelenkwagen für die neue Trolleybuslinie 3**

[J. Lehmann](#) - 04.05.15

Am 04.04.2015 veröffentlichte die Verkehrsbetriebe Luzern AG eine europaweite Ausschreibung über 4 Gelenktrolleybusse mit einer Option auf zwei weitere. Die im Zeitraum 3.10. bis 5.12.2016 zu liefernden Fahrzeuge sind für die Aufstockung der Gelenktrolleybusse für die Linie 3 bestimmt, die ab Dezember 2016 als Verstärkungslinie zur Linie 1 und 2 zwischen Kriens und Emmenbrücke eingeführt werden soll. Zeitgleich wurde gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Biel am 21.03.2015 eine Ausschreibung über 42 Autobusse mit einer Option auf 58 weitere, darunter auch 12 (+4) Hybrid-Gelenkwagen veröffentlicht.

Für die Wiedereinführung des Trolleybusbetriebs auf der Linie 2 wird die Einführung von Doppelgelenktrolleybussen geprüft. Hierzu könnten Optionen aus dem Anfang 2013 mit der Firma Hess geschlossenen Vertrag gezogen werden. Dieser sieht zwei Optionen zu acht und zehn Doppelgelenktrolleybussen vor, diese ist jederzeit einlösbar bis 31.07.2016 bzw. 31.07.2020.

Durch den höheren Platzbedarf werden nun nach Lösungen für ein zweites Depot zur Abstellung von Fahrzeugen gesucht. Im Gespräch ist ein Depot in Ebikon, so eine Pressemitteilung der VBL vom 29.04.2015.

### **Winterthur [CH] - Vier-Minuten-Takt auf den Hauptlinien geplant**

[J. Lehmann](#) - 20.04.15

Am 13.04.2015 präsentierten Stadtrat Matthias Gfeller (Grüne) als Vorsteher des Departements Technische Betriebe und Thomas Nideröst, Direktor von Stadtbuss die mittel- und langfristige Angebotsstrategie 2020/30. Sie dient der schrittweisen Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten rund 15 Jahren, die Strategie hat der Stadtrat Anfang März gutgeheißen und auch der ZVV hat ihr zugestimmt.

Die Stadt Winterthur rechnet bis ins Jahr 2030 mit einem ÖV-Mehrverkehr von 65 Prozent. Bereits heute sind manche Linien zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn und dem damit verbundenen substanziellen Angebotsausbau im Raum Winterthur im Jahr 2018 sind weitere Zunahmen zu erwarten. Der Umsteigepunkt Bahnhof Grüze wird aufgewertet, eine bis 2020 geplante Brücke über die Gleise für den Busverkehr sollen hier direktere Umsteigewege bringen.

Zudem sollen Hochleistungskorridore geschaffen werden, auf denen jeweils zwei Hauptlinien und der Durchbindung jeweils zweier unterschiedlichen Linienäste verkehren. So sollen auf der Sankt Gallerstrasse die Linie 3 nach Oberseen und die Buslinien 5 zum Technorama und 14 zum Bahnhof Hegi hier vertaktet werden.

Dadurch lassen sich hohe Taktfrequenzen mit entsprechenden Kapazitätssteigerungen erzielen, und es können mehr Direktverbindungen angeboten werden.

Für die Linie 1 ist langfristig der Einsatz grösserer Fahrzeuge vorgesehen, so soll die nächste Generation an Trolleybussen Doppelgelenkbusse werden.

### **Zürich [CH] - Planmäßige Nutzung des Batterieantriebs wird erprobt**

[J. Lehmann](#) - 13.04.15

Um an Knotenpunkten des Trolleybusnetzes die Fahrleitung zu ersparen, wird zur Zeit ein Betrieb mit Abdrahten und Fahren von rund 1 km im Batteriemodus erprobt. Auf der Linie 33 kommen dafür vorwiegend Gelenktrolleybusse mit Batterieantrieb zum Einsatz (Serie 162-182), sie drahten an der Haltestelle Hardbrücke ab und an der Haltestelle Albisriederplatz wieder ein, auch in Gegenrichtung wird so verfahren. Trichter sind an der Haltestelle Hardplatz Richtung Rosengarten und an der Haltestelle Albisriederplatz Richtung Triemli montiert.

Neben dem Albisriederplatz, wo Umbauarbeiten anstehen (siehe Lokalpresse vom 28.07.2014), ist auch die Einsparung der aufwändigen Fahrleitungsanlage am Bucheggplatz geplant.

Derzeit nicht in der Planung ist die Umstellung der Linie 95 und 71, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verbunden werden. Die Linie soll weiterhin nur in den Hauptverkehrszeiten bedient werden und Diesel- oder Hybridbusse sollen zum Einsatz kommen.

Die rund 2 km lange Trolleybuslinie 71 vom Albisriederplatz bis zur Rosengartenstrasse wurde im Dezember 2013 mit drei Kursen in den Hauptverkehrszeiten als Verstärkungslinie eingeführt, um den Bahnhof Hardbrücke besser anzubinden. Über die Hardbrücke ist nun eine Straßenbahnverbindung geplant, und zwar mit Verlängerung der Straßenbahnlinie 8. Eine deutliche Mehrheit von 66 Prozent der Stimmberechtigten des Kantons Zürich bewilligten den kantonalen Kreditanteil von 76,4 Mio. Franken für die neue Tramverbindung.

Im Dezember 2014 entschied der Züricher Stadtrat, dass die Tramlinie 2 keine neue Linienführung über den Bahnhof Altstetten erhält und damit den Empfehlungen der Begleitgruppe zum «Dialog Altstetten» folgt, so eine Medienmitteilung der Stadt Zürich vom 10.12.14. Stattdessen fährt die Trolleybuslinie 31 auf der Hohlstrasse bis

Hermetschloo weiter, bisher war eine Verkürzung der Trolleybuslinie am Bahnhof Altstetten geplant. Dafür soll die Linie 31 in Richtung Südosten verlängert werden. Von Witikon in die Innenstadt mussten die Fahrgäste der Trolleybuslinie 34 immer am Klusplatz in die Straßenbahn umsteigen, hier soll durch Verbindung mit der Linie 31 eine direkte Buslinie zwischen Witikon und der Innenstadt ab Dezember 2017 Realität werden, so eine Präsentation der VBZ vor der Mitgliederversammlung des Quartiervereins Witikon am 27.03.2014.

Bis April 2015 wurde der Bestand der hochflurigen Trolleybusse des Typs Mercedes-Benz O 405 GTZ auf 3 Einheiten reduziert. Von den sieben Einheiten (106, 113, 122, 129, 131, 137 und 142), die Ende April 2014 noch für den Linieneinsatz zur Verfügung standen, wurden im Mai 2014 Wagen 113, im Dezember 2014 Wagen 129 ausgemustert. Anfang 2015 folgte Wagen 137, seit kurzem ist auch Wagen 131 abgestellt, so dass nun nur noch die Wagen 106, 122 und 142 einsatzbereit sind.

Foto: Im September 2014 erhielt der nun über 20 Jahre alte Trolleybus 106 (Erstzulassung: 02.08.1994) elektronische Zielanzeigen anstelle der Rollbänder (6613), er verlässt gerade die Hardbrücke, auf der ab Ende 2017 auch die Straßenbahn fahren soll. Aufnahme: Jürgen Lehmann, 13.4.2015



#### [Avellino \[IT\]](#) - Fahrzeuge für die 'Metro leggera' in Avellino

[J. Lehmann](#) - 16.03.15

Um eine vorläufige Zulassung noch in 2014 zu erreichen, lieferte die Firma VanHool alle 11 Trolleybusse nach Avellino aus, sie werden dort nun im Depot der Autoservizi Irpini (A.I.R.) S.p.A. bzw. der Tochtergesellschaft Compagnia Trasporti Irpini hinterstellt. Die Busse wurden nun den Behörden vor dem 31.12.2014 angemeldet, da ab 2015 für alle Busse die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 gelten. Die Trolleybusse haben ein Dieselaggregat, welches jedoch nur die Euro5-Grenzwerte einhält. Durch eine Sonderregelung ist nun eine Zulassung der Fahrzeuge bis Ende 2016 möglich. Die Fahrzeuge sind zwar betriebsbereit, jedoch steht die Prüfung der USTIV noch aus, die jedoch eine Systemprüfung durchführt, dieses ist nur bei fertiger Fahrleitungsanlage möglich.

Die Montage der Fahrleitung ist auf vielen Streckenabschnitten durchgeführt (siehe Link "mehr Information"), jedoch fehlt sie auf der Corso Europe vollständig. Hier muss noch die Busspur angelegt werden, eine Vereinbarung der neuen Straßenaufteilung wurde aber erst im Februar im Stadtrat getroffen, siehe Artikel der Lokalpresse vom 12.02.2015. Ob der für Mitte 2015 noch im vergangenen Jahr (siehe Artikel der Lokalpresse vom 01.10.2014) angekündigte Inbetriebnahme erreicht werden kann, ist zu bezweifeln.

#### [Bologna \[IT\]](#) - Testfahrten und Ablieferung der Neuwagen nach Italien

[D. Budach](#) - 13.04.15

Nachdem das Trolleybussystem mit optischer Spurführung keine Zulassung erhielt, wurde mit dem Hersteller IVECO nach längeren Verhandlungen die Rückgabe der schon fertiggestellten 49 CIVIS Gelenkwagen und stattdessen die Lieferung einer gleichen Anzahl konventioneller Gelenktrolleybusse vom neuen Typ Crealis Neo vereinbart. Die 18,23 m langen Wagen erhalten elektrische Ausrüstung von Skoda Electric, die fertigen Wagenkästen werden in Plzen mit der elektrischen Ausrüstung komplettiert. Die Iveco Crealis basieren zwar von der Karosserie her auf das bewährte Busmodell Citelis, jedoch erhielten die Wagen ein spezielles Frontdesign, dadurch vergrößert sich die Länge des Fahrzeugs auf über 18 m.

Nach dem Vorläuferfahrzeug in 2014, der im November vergangenes Jahres die elektrische Abnahme erhielt, befinden sich nun die Serienfahrzeuge in Produktion. Sie werden kontinuierlich nach Italien ausgeliefert, nachdem sie sich auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzen Test- und Einstellungsfahrten unterzogen haben. Im April 2015 waren rund 30 Fahrzeuge fertiggestellt.

Auch die neuen Trolleybusse sind zum optionalen Einbau der optischen Spurführung vorbereitet, erkennbar auch an der Öffnung am Dach an der Front oberhalb von Frontscheibe über dem Fahrzielanzeiger. Diese soll aber bestenfalls an

Haltestellen verwendet werden. Für einen Betrieb ohne Oberleitung erhalten die neuen Trolleybusse einen Diesel-Generator der Firma Kirsch, die die neuesten Abgasnormen Euro 6 erfüllen sollen.

Die nicht abgenommenen CIVIS stehen zum Teil noch immer in Bologna abgestellt. Ihr Weiterverkauf seitens der Herstellers an einen anderen Trolleybusbetrieb ist bislang nicht gelungen.

Der Baubeginn für die Elektrifizierung der Strecke von Bologna bis in die Gemeinde San Lazzaro ist noch im I.Quartal 2015 geplant. Das 120-Millionen-Projekt sieht Busspuren mit Fahrleitung auf der Via Emilia in einer Gesamtlänge von rund 20 km, davon befinden sich 4 km zwischen der Savena Brücke und der via Caselle auf Gemeindegebiet. Am 10. Februar wurde den betroffenen Anwohnern in einer öffentlichen Sitzung das Projekt vorgestellt um auf die während der Bauzeit entstehenden Behinderungen zu informieren. Beide Endhaltestellen in San Lazzaro sind ja bereits mit Fahrleitung und eigenen Fahrspuren als Teststrecke ausgestattet.

Bis zur Fertigstellung ist ein Einsatz der Crealis in Bologna unwahrscheinlich, da derzeit der Trolleybusbetrieb ohnehin durch Straßenbauarbeiten eingeschränkt ist: Die Linie 14 kann in der Innenstadt nicht unter Fahrdrat fahren, die Straßenzüge Via Francesco Rizzoli und Ugo Bassi werden komplett erneuert, in den teilweise engen Straßen werden die Gas- und Wasserleitungen neu verlegt. Die intensive Bauphase begann im Februar, ein Ende der Bauarbeiten ist erst nach rund 10 Monaten Bauzeit im Dezember 2015 geplant.

### Cagliari [IT] - Busspuren auf der Via Roma wieder freigegeben, Verlängerung Trolleybuslinie 5 im Rahmen von ZeEUS!

[J. Lehmann](#) - 09.03.15

Nach Erneuerung der Busspur auf der Via Roma konnte diese nach 7-monatiger Bauzeit ab dem 14.02.2015 wieder genutzt werden. Seit Ende Juni 2014 konnten nur die 16 Trollinos mit Hilfsantrieb eingesetzt werden, sie fuhren mit dem übrigen Verkehr auf der mehrspurigen Straße. Nachdem nun alle drei Linien wieder elektrisch bedient werden können, kommen auch wieder die Trolleybusse des Typs Socimi 8845 des Baujahrs 1992 zum Einsatz.

Von den 13 Einheiten, die offiziell zum Wagenpark gehören, sind jedoch nur noch wenige betriebsbereit, bislang sind nur die Trolleybusse 638, 640, 647 und 651 im Einsatz gesichtet worden.

Der Ersatz dieser fast 25-jährigen Trolleybusse befindet sich im Bau. Wie berichtet, erhielt die Firma VanHool den Auftrag zur Lieferung von 14 Neufahrzeugen, die Firma Vossloh-Kiepe wird die Elektroausrüstung zuliefern. Die Auslieferung dieser Ausrüstungen in das Werk der Firma VanHool nach Belgien beginnt Ende März. Die Auslieferung des ersten fertigen Fahrzeugs wird nach der Sommerpause im September erwartet, das letzte der 14 Trolleybusse soll Ende 2015 in Cagliari sein. Von den 14 Trolleybussen, die ursprünglich alle mit einem Diesel-APU geliefert werden sollen, erhalten nun vier Einheiten eine Batterie, die Fahrten ohne Fahrleitung von über 10 km ermöglichen sollen. Die restlichen 10 Einheiten erhalten den Dieselmotor mit einer Zulassung als Hilfsmotor analog zur Arnheimer Lieferung, jedoch wird das Aggregat eine Stärke von 100 kW erhalten.

Die vier Batterie-Trolleybusse werden im Rahmen des europäischen Elektrobussprogramm ZeEUS gefördert, auch die Beschaffung von zwei weiteren Fahrzeugen gehört zum Programm. Den Auftrag erhielt jedoch die Firma Solaris, die bis Ende 2015 zwei Trolleybusse mit Batterieversorgung für eine Reichweite von über 10 km. Im Lastenheft der Ausschreibung wurde eine durchschnittliche jährliche Laufleistung von 60.000 km erwartet, von der 21.000 km im Batterieantrieb gefahren werden soll. Die maximale Jahreslaufleistung wurde mit 72.000 km, davon 24.000 km im Batterieantrieb angegeben.

Die sechs Trolleybusse sollen eine Verlängerung der Linie 5 ohne Fahrleitung ermöglichen und die Buslinie PQ zum Strand von Poetto ersetzen. Die Verlängerung der Linie im Batterieantrieb beträgt 3 km, im Winterbetrieb der Trolleybuslinie "5 ZeEUS" an 230 Tagen wird eine tägliche durchschnittliche Laufleistung von 165 km erwartet, davon 36 km im Batterieantrieb, die maximale Leistung wird mit 215 km angegeben, davon 45 km im Batterieantrieb. Der Sommerbetrieb der erweiterten Trolleybuslinie, der an 100 Tagen geboten wird, sieht eine maximale Laufleistung von 326 km täglich vor, davon sind 156 km im Batteriebetrieb zu leisten. In diesem Falle ist die Nutzung einer Ladestation an der Endstation Poetto vorgesehen, an der eine Pausenzeit von 8 Minuten geplant ist.

Die vom Überlandbusbetrieb ARST betriebene "Metrocagliari", eine auf Basis der Schmalspurbahn Ferrovie della Sardegna (FdS) mit einer Spurweite von 950 mm wurde am 14. Februar 2015 um rund 2 km zur Policlinico verlängert. Weiterhin startet die Metrolinie an der Haltestelle Piazza Repubblica, die mit den Trolleybuslinien 30 und 31 erreicht werden kann. Die Verlängerung bis zum Bahnhof bzw. zum Piazza Matteotti, auch Endpunkt der beiden Trolleybuslinien ist weiterhin beabsichtigt. Laut einem Presseartikel Ende 2012 soll die 2,5 km lange Strecke in zwei Baustufen erfolgen, der erste Bauabschnitt von der Piazza Repubblica bis zum Piazza Madre Teresa di Calcutta sollte bis zum Ende des Jahres 2015 fertiggestellt werden, jedoch sind bislang keine entsprechenden Bauarbeiten aufgenommen. Eine Inbetriebnahme der Gesamtstrecke bis zum Bahnhof war für 2017 geplant.

### Chieti [IT] - Nach Erdbeben Betrieb wieder eingestellt

[J. Lehmann](#) - 27.04.15

Große Teile Mittelitaliens wurden am Freitag, 6.3.2015 von schweren Unwettern heimgesucht. Durch die starken Regenfälle entstanden zahlreiche Erdbeben, auch die Trolleybusstrecke zwischen Chieti Bahnhof und der Altstadt war betroffen.

Auf der Via Madonna della Misericordia in Höhe der gleichnamigen Haltestelle riss ein Erdbeben neben zwei Bäumen am Straßenrand auch zwei Fahrleitungsmasten mit. Die Straße wurde mit Beton provisorisch gesichert, neue Masten

jedoch bislang nicht aufgestellt. Die Fahrleitung wurde provisorisch gesichert, ist jedoch unpassierbar. Der Trolleybusbetrieb konnte nach einer langen Inbetriebnahmephase endlich am 1. Juli 2013 aufgenommen werden, jedoch durch einen Blitzeinschlag in einen der Unterwerke kamen rund ein Jahr nur bis zu drei Trolleybusse zeitgleich zum Einsatz. Erst im Spätsommer 2014 wurde das bereits Anfang 2014 reparierte Unterwerk von der USTIV abgenommen, so dass ein voller Trolleybusbetrieb auf den fünf Kursen der Linie 1 und den Zusatzkursen im Schülerverkehr möglich war.

### Parma [IT] - Zehnter ExquiCity in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 20.04.15

Der zusätzlich ausgeschriebene zehnte Trolleybus des Typs ExquiCity der Firma VanHool wurde Ende 2014 als Wagen 5110 in Dienst gestellt. Es handelt sich um das Vorläuferfahrzeug dieses Trolleybustyps, der an die Serienfahrzeuge angepasst wurde. Somit stehen für die 8 Kurse der seit einem Jahr mit diesem Fahrzeugtyp bedienten Linie 5 mittlerweile 10 Einheiten zur Verfügung.

Da die Fahrleitung der neuen Wendeschleife vor dem komplett erneuerten Bahnhofsareal immer noch nicht fertig ist, kommen auf der Linie 1 weiterhin Autobusse zum Einsatz. Die Masten mit Ausleger sind nun aufgestellt, aber der Fahrdraht fehlt noch. Die alte Wendeschleife im Kreisverkehr, die seit Beginn der Bauarbeiten am Bahnhof provisorisch als Wendeschleife diente, wurde bereits abgetrennt. Der Einsatz von Autobussen erfolgt seit der Eröffnung des Bahnhofs im September 2014.

Für die acht Kurse der Trolleybuslinien 3 und 4 reichen die 14 Solotrolleybusse MAN/Autodromo aus, die Meranini-Trolleybusse des Baujahrs 1986 kommen daher zurzeit nicht zu Einsatz.

Foto:  
Die Ponte di Mezzo  
über dem Torrente  
Parma überquert am  
20.04.2015 der  
nachgelieferte  
ExquiCity 5110.  
Aufnahme: J.  
Lehmann



### Rimini [IT] - Metrò di Costa: Bauarbeiten schreiten voran!

[J. Lehmann](#) - 18.05.15

Die Bauarbeiten für die Metrò di Costa T.R.C. ([Trasporto Rapido Costiero](#)) sind weiter im Gange. Auf knapp 10 km Länge entsteht neben der Bahnlinie Rimini - Riccione eine bis zu 7,60 m breite Busbahn, auf der Trolleybusse im speziellen Design im 10-Minuten-Takt verkehren sollen. Aus Platzgründen werden rund 60% der Strecke einspurig mit rund 4,60 m Fahrbahnbreite. Teilweise entstehen neben der Bahnlinie aufwändige Brückenbauwerke und Unterführungen, eine Übersicht über die Bauarbeiten kann dieser auf [YouTube eingestellten Aufnahme](#) entnommen werden.

Für die Strecke, die am Bahnhof Rimini beginnt und vor dem Bahnhof Riccione ihren Endpunkt hat und 15 Zwischenstationen bedient, soll der Trolleybus 23 Minuten benötigen. Auch der Flughafen Aeroporto Federico Fellini soll eine Station (No. 11 von 17) an der Via Cavaliere di Vittorio Veneto erhalten. Für die 800 m zum Flughafen soll ein Anschlussbus verkehren. Die Feinerschließung zu den Hotels und zum Stadtgebiet westlich der Bahn soll durch Anschlußbuslinien kammartig von den Stationen ausgehen. Eine Verlängerung der Linie zur Messe Rimini (Rimini Fiera), rund 4 km westlich vom Bahnhof Rimini gelegen und weiter zur rund 9 km südlich von Riccione gelegenen Gemeinde Cattolica ist bereits vertraglich vereinbart.

Nachdem durch den Konkurs der niederländischen Firma APTS die für die Linie vorgesehenen 8 Phileas nicht mehr geliefert werden können, ist nun der Generalunternehmer Italiana Costruzioni S.p.a. / Balfour Beatty Rail / TEKNOSONDA der Metrò di Costa T.R.C. auf der Suche nach einem alternativen Lieferanten.

**Roma [IT] - Neue Trolleybusse für einzige Trolleybuslinie 90 angekündigt**

[J. Lehmann](#) - 04.05.15

Nach mehr als vier Jahren seit dem Beginn der Bauarbeiten wurde am 9.10.2015 der erste Abschnitt des Korridors der Mobilität auf der Via Laurentina von knapp 2 km Länge von der Haltestelle Umanesimo und der Haltestelle Tor Pagnotta fertiggestellt und freigegeben (siehe [Bericht auf der Seite der Stadt Rom SPQR](#)). Die von der Endstation der Metro Linie B "Laurentina" in südliche Richtungen startenden Buslinien erreichen nach rund 1 km diese Busspur und können nun unabhängig von den übrigen Individualverkehr weiterfahren. Weiterhin werden auf den zahlreichen Buslinien Soloautobusse der ATAC eingesetzt, ursprünglich waren für die Buslinien auf dem Korridor der Einsatz der 45 Trolleybusse der Firma Breda vorgesehen. Diese sind mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Skoda, 2010 bis 2012 komplettiert wurden. Entlang der Busspuren sind zwar Masten aufgestellt, sie dienen derzeit aber ausschließlich der Straßenbeleuchtung.

Bei den Feierlichkeiten der Eröffnung der Metrolinie B in nördliche Richtung zur neuen Endstation Jonia kündigte nun der Präsident der Metropolitana di Roma, Paul Omodeo Salé an, die Trolleybusse ab 2016 auf der vorhandenen Trolleybuslinie 90 einzusetzen. Aufgrund der altersbedingten Ausfälle einiger Batterien der 30 erst zehn Jahre alten Trolleybusse der Firmen Solaris T18/Ganz werden nach Auslieferung von 131 Gelenkdieselbusse des Typs Irisbus Citelis 18m (Nr.401-531) rund 15 Einheiten im Trolleybusdepot Rimessa beheimatet und auf der Linie 90 vorzugsweise eingesetzt.

**Sanremo [IT] - Erforderliche Investitionen blieben aus, Einstellung angekündigt**

[D. Budach](#) - 11.05.15

Der verbleibende Trolleybusbetrieb in Sanremo, der sich seit geraumer Zeit auf die Stadtverkehrslinie U von La Brezzia nach Villa Helios und die Überlandlinie V von Sanremo nach Ventimiglia beschränkt ist, soll nach Aussagen des Präsidenten der Regionalen Verkehrsgesellschaft der Provinz Imperia RT Spa. Riviera Trasporti als Betreiber im Laufe der nächsten Monate endgültig aufgegeben werden. Umweltfreundlicher Ersatz sollen die vor Jahren beschafften Wasserstoffbusse sein, die mit EU-Fördermitteln beschafft wurden.

Es steht die Erneuerung der Fahrleitung auf größeren Teilen der Strecke an, die rund 11 Mio. EUR kosten soll. Die Beschaffung von neuen Trolleybussen wird mit 6 Mio. EUR veranschlagt. Die einsatzfähige Flotte besteht aktuell nur noch aus fünf Breda Menarini-Trolleybussen vom Baujahr 1991 und zwei Solaris Trollino 12 vom Baujahr 2008. Die Überlandlinie V wird seit mehreren Monaten ohnehin schon nicht mehr elektrisch befahren, aufgrund von Bauarbeiten entlang der Straße. Ein defektes Unterwerk verhinderte auch vorher schon die Beschränkung des Trolleybuseinsatzes auf maximal 4 der werktags benötigten 8 Kurse. Eine definitive Entscheidung wird in den nächsten Monaten erwartet.

**Landskrona [SE] - Erfahrungen mit ELVIS**

[J. Lehmann](#) - 18.05.15

Der am 27.09.2013 auf den Namen "Elvis" getaufte Trolley-/Batteriebus 6994 verkehrt weiterhin im Linienbetrieb im Rahmen des Programms [SlideIn](#). Erste Auswertungen des Batteriebetriebs sind unter [Summering av mätvärden](#) auf der [Homepage der SlideIn](#) zu finden. Seit Montag, 19.08.2013 verkehrt der Wagen von Montags bis Freitags auf den Linien 3, 4 und 5 täglich von 6:22 Uhr bis 9:30 Uhr und nachmittags ab 13:18 bis 21:24 Uhr. Nach Einführung eines überarbeiteten Fahrplans verkehrt der Wagen seit dem 17.08.2014 nun von 5:37 bis 9:10 und 14:03 bis 21:04 Uhr. Der bis zum 14. Juni 2015 gültige Fahrplan ist ebenfalls auf der Projektseite veröffentlicht. In den Sommermonaten wird

dann der Wagen komplett untersucht werden, um unter anderem den Zustand der Batterien zu ermitteln. Wie hat sich die Kapazität der Batterien nach der Nutzung mit über 100 km im Batteriemodus, bei denen die Batterie bis auf 40% entleert wurde, und den täglich 10 Ladezyklen während den insgesamt knapp 70 km Fahrt unter Fahrleitung verändert. Dafür soll der Wagen zu Uni Lund transportiert werden. Im August werden dann Ergebnisse der Untersuchungen veröffentlicht.

Foto: J. Lehmann, 2013





Den bisherigen Untersuchungen ist zu entnehmen, dass der Energieverbrauch für den Antrieb im 10-Tages-Durchschnitt rund 0,6 kWh/km beträgt. Dabei wurde die regenerierte Bremsenergie bereits berücksichtigt, die direkt aus dem Motor zugeführt wird. Für die Energie der Hilfsaggregate wie 24V-Versorgung, Beleuchtung, Lüfter, Kompressoren usw. wurden Verbräuche von 0,32 bis 0,35 kWh/km gemessen. In den Wintermonaten war mit 0,96 kWh/km bei der Messung im Zeitraum 2.2.- 13.2.15 ein dominanter Energieverbrauch. Bei den Messungen im Zeitraum 30.4.-15.5.14 und 27.10.- 7.11.14 lag der Verbrauch für die Beheizung des Wagens bei 0,40 bzw. 0,47 kWh/km. In den Sommermonaten wie bei der Messung vom 14.- 29.7.14 konnte eine verbrauchte Energie für die Kühlung in Höhe von 0,17 kWh/km erfasst werden, während für die Beheizung hier nur 0,02 kWh/km anfielen. Während seiner anderthalbjährigen Einsatzdauer an 403 Tagen fiel der Wagen nur an 3 Tagen wegen technischer Probleme aus, 10 weitere Tage konnte der Wagen wegen Wartungen nicht eingesetzt werden, für Vorführungen und zu Studienzwecken erfolgte an 14 Tagen kein Einsatz, so dass mit 376 Einsatztagen eine hohe Verfügbarkeit zu verzeichnen ist.

### **Stockholm [SE] - Reparatur des Museumstrolleys - Hybridbusse im Einsatz**

[D. Budach](#) - 06.04.15

Vom früheren städtischen Trolleybusbetrieb in Stockholm blieben mehrere Fahrzeuge erhalten. Der Trolleybus 4038, ein Scania-Vabis/Hägglund & Söner/Asea vom Baujahr 1949 war nach Restaurierung mehrfach im Einsatz, u.a. mit Stromaggregat-Anhänger auf der Stockholmer City-Straßenbahnlinie 7 und im einzigen schwedischen Trolleybusbetrieb Landskrona. Vor gut zwei Jahren wurde er durch ein Feuer in der Nachbarhalle seines Abstellplatzes beschädigt, Hitze und Rauch hatten Lackierung, Scheiben, Inneneinrichtung und auch Teilen der Elektrik deutlich zugesetzt. Der Trolleybus wird seither restauriert, er ist in der Werkstatt der Busdepots im Stadtteil Södermalm untergestellt. Bis zu einem erneuten Fahrgasteinsatz werden noch einige Monate vergehen. Trolleybus 4038 war erst in 2008 nach 44 jähriger Abstellzeit wieder restauriert worden, 2011 erfolgte die technische Abnahme und anschließend Fahrten mit Batterieanhänger in Stockholm, mit einem Anhänger mit Bügelstromabnehmer auf der Straßenbahnlinie 7 in Stockholm sowie auf der Trolleybuslinie in Landskrona.

Aktuell erfolgt in Stockholm der Einsatz von Elektrobussen auf der Linie 73 Ropsten - Karolinska-Institut. Hier sind seit 16. März 2015 acht Hybridbusse des Typs Volvo 7900 Electric Hybrid im regulären Liniendienst. Der E-Motor der Busse wird von einer Lithium-Ionen-Eisenphosphat-Batterie gespeist, die an den Endhaltestellen über Schnellladevorrichtungen in rund sechs Minuten aufgeladen wird. Die Stromabnahme geschieht über Ladeschienen auf dem Dach der Busse. Die gesamte elektrische Ausrüstung stammt aus dem Hause Siemens. Zusätzlich sind die Busse mit einem Fünfzylinder-Dieselmotor in Euro-6-Ausführung ausgerüstet, der mit Biodiesel betrieben wird. Der Einsatz der Elektro-Hybridbusse in Stockholm erfolgt für die Betreiber im Rahmen eines Demonstrationsprojekts, das von der Volvo Bus Corporation, dem ÖPNV-Betreiber SL (Personennahverkehr Stockholm) und dem Energieversorger Vattenfall durchgeführt wird. Es wird durch die EU über das ZeEUS-Projekt (Zero Emission Urban Bus System) mitfinanziert. Im Anschluss an das anfängliche Demonstrationsprojekt, das noch bis Ende 2016 fortgesetzt wird, ist eine weitere Nutzung der Elektro-Hybridbusse im kommerziellen Betrieb beabsichtigt.

### **Malatya [TR] - Eröffnung mit Rückschritten**

[J. Lehmann](#) - 30.03.15

Nach der Vorstellung der 10 Doppelgelenktrolleybussen am 10. März 2015 im neu errichteten Depot und einer Eröffnungsfahrt mit dem Bürgermeister Ahmet Cakir am Lenkrad begann am Mittwoch, 11. März ab 7 Uhr der Linienverkehr. Den Fahrgästen wurde in den ersten Tagen (bis einschließlich Sonntag, 15.03.15) eine kostenfreie Nutzung gestattet, bei der Bevölkerung fanden die Schnupperfahrten reges Interesse.

Aufgrund eines Fehlers in der Elektrik brannte am Sonntag, 15.03.2015 um 22.26 Uhr an der Haltestelle "İnönü Universität" der Wagen 4407 aus. Der Betrieb vorerst eingestellt, um alle Fahrzeuge zu untersuchen und einen weiteren Fehler auszuschließen.

Ab dem 20.3.15 konnte der Linienbetrieb wieder aufgenommen werden und ab dem 30.03.15 müssen die Fahrgäste nun für die Fahrt ein Ticket erwerben, ohne das ein Zugang an den Haltestellen nicht möglich ist.

Bislang wurden 38 km einfache Fahrleitung errichtet, für die die Aufstellung von 1523 Masten erfolgte. Die Fahrleitung geht von der 5 km östlich der Stadt gelegenen Universität bis zur Haltestelle MASTI, welche in der Nähe des Şehirlerarası Otobüs Terminali liegt. An diesem Busterminal erfolgt die Abfahrt der Regionalbusse und in diesem Bereich befinden sich einige Depots, unter anderem von dem Verkehrsbetrieb MOTAS und auch das Depot des Trambüs-Systems. 53 Haltestellen wurden im Gesamtverlauf der bisher elektrifizierten Strecke eingerichtet.

Lieferant für das schlüsselfertige System ist die deutsch-türkische Firma Bosankaya (Salzgitter/Ankara), die auch die Karosserien der Doppelgelenkwagen herstellte. Zum Auftragsumfang gehörte jedoch nicht das Depot, welches nach einer Vergabe an eine örtliche Baufirma erst ab Mitte 2014 errichtet wurde. Die Elektroausrüstung für die Fahrzeuge lieferte die Fa. Vossloh Kiepe und baute auch diese ein. Das Fahrleitungsprojekt und die Spezialarmaturen lieferte die Firma Kummler & Matter. Die Firma ABB lieferte die Unterwerke zur Versorgung der Fahrleitung.

Vorerst wird im Linienverkehr nur der Abschnitt vom Zentrum (Nähe Haltestelle Arastirma - Kreisverkehr an der Ecke Turgut Temeli Cd) bis zur Universität bedient.

**Vilnius [LT] - Reservefahrzeuge verkauft**

[J. Lehmann](#) - 23.03.15

15 der seit anderthalb Jahren abgestellten Trolleybusse des Typs Skoda 14Tr wurden nun nach einer öffentlichen Versteigerung verkauft. Eine ukrainische Gesellschaft erwarb die bis zu 30 Jahre alten Wagen, sie werden nun in der ukrainischen Stadt Dnepropetrovsk aufgearbeitet um in einigen ukrainischen Städten den Wagenpark zu verjüngen. Die Trolleybusse waren in Vilnius entbehrlich geworden, nachdem die Stadtverwaltung ein aus sechs Linien bestehendes Schnellbusliniennetz einführte, welches eine Einschränkung des Trolleybusverkehrs nach sich zog. In der vorerst zurückgestellten Neubeschaffung von Trolleybussen kommt nun aber wieder Bewegung. Seit Anfang des Jahres befindet sich ein Trolleybus des Typs Bogdan T701.15 (Ostrava 9996) und seit Mitte 2014 der Prototyp des Fabrikats AMZ City Smile 12T zu Testzwecken im Depot 2.

**Gdynia [PL] - Zwei Solaris Trollino mit Batterieantrieb auf Probefahrt**

[J. Lehmann](#) - 23.03.15

Im Rahmen des europäischen Forschungsprojekts CIVITAS DYN@MO (DYNamic citizens @ctive for sustainable MOBility), welches die Einführung von modernen Lösungen im Bereich der Mobilität als auch Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Städten zum Ziel hat, wurden Mitte 2014 zwei Trolleybusse mit einer verstärkten Batterieeinheit ausgeschrieben und beschafft. Die beiden Solaris Trollino 12M sind mit einem Lithium - Ionen Akku ausgestattet und können damit rund 15 km ohne Strom aus der Oberleitung bewältigen. Zum 1.5.2015 wird damit eine Verlängerung der Linie 21 realisiert, die dann zusätzliche eine Stichstrecke vom Kosciuszko-Platz zum Aquarium Gdynia bedient. Diese Strecke wird als Vorlaufbetrieb bis Oktober gesehen, es handelt sich um eine rund 1 km lange Strecke ohne Fahrleitung. Ja nach Erfolg ist dann eine Verlängerung in das Stadtgebiet von Danzig geplant, hier soll Anschluß an die Straßenbahnlinie in Oliwa erfolgen. Gegenwärtig endet die Trolleybuslinie 21 in Sopot, einer Ortschaft zwischen Danzig und Gdingen, bis 1961 bestand hier Anschluss an die Straßenbahn von Danzig, die 1946 eingerichtete Verbindung von Oliwa nach Danzig wurde 15 Jahre später wegen Straßenausbauarbeiten eingestellt. Die zwei neuen Fahrzeuge sollen die beiden ältesten Mercedes O405N (3046 und 3048), die vor über 10 Jahren in eigener Werkstatt aus Dieselnissen umgewandelt wurden, ersetzen, so dass der Trolleybus-Wagenpark bei 86 Einheiten bleibt.

**- Der 1001. Solaris Trollino ging an die polnische Hafenstadt**

[D. Budach](#) - 25.05.15

Als zweites Jubiläumsfahrzeug aus der Produktion der polnischen Firma Solaris Bus&Coach, und zwar als 1001. Trollino wurde ein Solowagen vom Typ „Trollino 12“ bestimmt und am 24. April 2015 in der polnischen Hafenstadt feierlich übergeben.

Der Solowagen wurde zusammen mit einem zweiten Wagen von den Verkehrsbetrieben PKT auf dem Kosciuszkoplatz präsentiert. Probefahrten hatten wie gemeldet schon einige Zeit vorher stattgefunden. Damit wurde vor allem der fahrleitungsunabhängige Einsatz der Wagen getestet: Die Trolleybusse sind mit elektrischer Ausrüstung und einem 175 kW Traktionsmotor des Herstellers Medcom ausgestattet, sie verfügen über neuartige Lithium-Ionen-Batterien, die 15 km fahrdrahtunabhängige Fahrt erlauben. Die Batterien werden über die Fahrleitung aufgeladen und nachts im Depot nachgeladen, um volle Verfügbarkeit sicherzustellen. Die beiden neuen Trolleybusse werden u.a. für die Verlängerung der Linie 21 bis zum Aquarium benötigt, die am 1. Mai 2015 in Betrieb ging und vorerst nicht mit Oberleitung überspannt ist.

Gleichzeitig wurden ab dem 1.5.2015 auch wieder die Fahrten mit den historischen Trolleybussen auf der eigens hierfür eingerichteten Linie 326 aufgenommen, die bis Oktober jedes Wochenende angeboten werden.

Die PKT Gdynia ist langjähriger Solaris-Kunde und erhielt 2001 auch den ersten Trollino 12 –Solo-Trolleybus. 53 Wagen folgten seither nach Gdynia. PKT wurde mit dem „RegioStars 2014“ Award der EU Kommission ausgezeichnet für ihre ihre besonders umweltfreundliche Darstellung des Stadtverkehrs in Gdynia.

**Brno [CZ] - Erster Prototyp von 30 neuen Trolleybussen auf Testfahrt**

[D. Budach](#) - 30.03.15

Der erste fertiggestellte Škoda Electric 31Tr Gelenkwagen mit SOR-Karosserie ist auf Testfahrt auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzen unterwegs. Er ist der erste einer Lieferung von 30 Wagen, für die im Juli 2014 nach einer längeren Ausschreibung der Zuschlag erteilt worden war. Es wird mit einer Auslieferung an seinen Bestimmungsort noch im April gerechnet. nach ausgiebiger Erprobung wird die Serienlieferung beginnen.

Die in den Jahren 2011-2014 aus Jihlava, Hradec Králové und Budweis übernommenen Skoda 21Tr Nr. 3044 - 3060 sind bis auf Wagen 3059 alle in Betrieb. Nachdem im Oktober 2014 die Wagen 3051, 3056 und 3058 den Linienverkehr aufnahmen, folgten im Dezember 2014 die Wagen 3053 und 3055 und im Februar die Wagen 3054, 3057 und 3060. Als Ersatzteilspender dienten Wagen 48 aus Jihlava (Bj.1999) und Wagen 36 aus Hradec Králové (Bj.1998).

Durch die Verjüngung durch die gebraucht übernommenen Wagen konnten Skoda 14Tr im vergangenen Jahr ausgemustert werden, neben den Wagen 3228 und 3243 dient nun Wagen 3227 als Personalwagen. Weitere 8 Einheiten (3219, 3229, 3238, 3261, 3262, 3264, 3265 und 3266) sind vorübergehend stillgelegt.

Die Trolleybuslinien 35 und 39 werden seit Anfang des Jahres von Autobussen bedient. ersetzt, die zwischen Haltestellen Vaňkovo und Soukopova eine Umleitung befahren. Die Stammstrecke auf der Straße Barvičovy ist wegen Rekonstruktion der Abwasserleitungen für den gesamten Verkehr gesperrt. Die Sperrung aufgrund der

Straßenbauarbeiten wird voraussichtlich bis November 2015 andauern. Mit Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 erhielten die beiden Linien sowie die teilweise parallel laufende Linie 38 eine Taktverdichtung von 20 auf 15 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten wird kurzzeitig auf einen 7½-Minuten-Takt verdichtet.

### [Česke Budejovice \[CZ\]](#) - Zwei neue Gelenktrolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 25.05.15

Die Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. veröffentlichte am 08.04.2015 eine Ausschreibung über zwei Gelenktrolleybusse, die zwischen dem 01.09.2015 und 15.12.2015 geliefert werden sollen. Ersatz weiterer Skoda 15Tr-Gelenkwagen, von denen noch 25 Einheiten vorhanden sind. Der Wagenpark wurde wieder auf 58 Trolleybusse reduziert, nachdem die Skoda 15Tr Nr.17 und 20 am Jahresende 2014 nach Ternopil verkauft wurden. Sie erhielten dort die Betriebsnummern 168 und 169.

### [Ostrava \[CZ\]](#) - Erster Neuwagen im Test

[D. Budach](#) - 06.04.15

Die Verkehrsbetriebe hatten wie berichtet nach europaweiter Ausschreibung im Dezember 2014 die Auftragsvergabe zur Lieferung von 12 neuen Trolleybussen gemeldet. Gewinner der Ausschreibung ist die Firma Skoda Electric a.s., sie liefert bis zum Jahresende sechs Solotrolleybusse vom Typ 26Tr und sechs Gelenktrolleybusse vom Typ 27Tr. Karosseriehersteller ist die Firma Solaris, Generalunternehmen Skoda Electric. Die Wagen werden über Supercabs für 400 m Fahrt für den Einsatz abseits der Fahrleitung verfügen. Der ersten beiden der 12 neuen Trolleybusse wurden nun festgestellt und absolvieren bereits Probefahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzen. Es handelt sich dabei um einen der Solowagen, die vor den Gelenkwagen ausgeliefert werden. Mit einer Ablieferung an seinen künftigen Heimatbetrieb wird bis Mai 2015 gerechnet. Einige Tage später wurde auch der erste Gelenkwagen fertiggestellt und ebenfalls Fahrtests in Plzen unterzogen.

### [Pardubice \[CZ\]](#) - Drei neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 11.05.15

Am 26.3.2015 veröffentlichte die Dopravní podnik města Pardubice a.s. eine Ausschreibung über die Lieferung von drei Niederflur-Trolleybussen in 12 m Länge, die nach Auftragserteilung binnen 8 Monaten zu liefern sind. Damit soll die konstante Erneuerung fortgesetzt werden und weitere der 14 verbliebenen hochflurigen Skoda 14Tr ersetzt werden. Von den 14 Einheiten dient einer (Wg.375) bereits als Personalwagen und ein weiterer (Wg.384) wurde nach einem Achsschaden abgestellt.

Am 1. April 2015 verkehrten erstmals wieder Trolleybusse auf der třída Míru, die seit Anfang März letzten Jahres wegen Neugestaltung als Fußgängerzone gesperrt war. Mit Fahrplanwechsel zum 1.4.2015 verkehren nur die Linien 4, 21 und 27 durch die Fußgängerzone, die teilweise auch nur eine einspurige Busspur erhielt. Die Linien 21 und 27 verkehren nur im 60-Minuten-Takt, jedoch nur 4 bzw. 5x morgens und 4x nachmittags. Die Linie 4 bedient zwar alle 30 Minuten die Haltestelle Třída Míru, sie nutzt jedoch die Wendeschleife durch die Straße Pernerova.

Die übrigen Linien mit dichtem Takt, und zwar die Linie 13 (10/15 Min.-Takt), die Linie 2 (15 Min.-Takt), die Linie 1 (12/15 Min.-Takt), die Linie 5 (10/15 Min.-Takt) sowie die Linie 11 (30 Min.-Takt) müssen wie der übrige Allgemeinverkehr die Sukova třída nutzen.

Zum 65-jährigen Jubiläum der Dopravní podnik města Pardubice a.s. wird am kommenden Samstag, 16.5.2015 ein Tag der offenen Tür abgehalten. Das Programm sieht neben Führungen durch das bis 20 Uhr geöffnete Depotgelände auch zahlreiche Fahrten von historischen Bussen und Trolleybussen vor.

### [Plzen \[CZ\]](#) - Auftragsvergabe für 30 Solowagen erfolgt

[D. Budach](#) - 20.04.15

Skoda Electric wird die im November 2014 ausgeschrieben 30 Solo-Trolleybusse an die Verkehrsbetriebe Plzeň PMDP (Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.) liefern. Als Lieferzeitraum wurden die Jahre 2015-2017 vereinbart. 12 Wagen werden Trolleybusse ohne Hilfsantrieb sein, die übrigen 18 Einheiten erhalten einen dieselektrischen Hilfsantrieb. Die Wagenkästen liefert die polnische Firma Solaris zu, damit werden die Neuwagen unter der Typenbezeichnung 26Tr ausgeliefert.

Im Rahmen der Auslieferung sollen die noch vorhandenen 15 älteren Trolleybusse vom Typ 14Tr (Baujahr 1987-1991) und auch die 18 Wagen vom ersten Niederflurtyp 21Tr (Baujahr 2001-2004) ausgemustert werden. Der Gesamtbestand wird dann bei 84 Trolleybussen liegen.

Die PMPD verfügt bereits über eine Flotte von bisher zehn Skoda 26Tr mit den Nummern 531-534 und 545-550.

### [Usti nad Labem \[CZ\]](#) - Der erste der neuen Dreiachser

[D. Budach](#) - 09.03.15

Der erste der bestellten 16 Dreiachser vom Typ 28Tr wurde vom Hersteller Skoda Electric am 09.02.2015 auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzen getestet. Die Auslieferung der ersten fünf Wagen nach Usti nad Labem ist kurzfristig vorgesehen, bis Juni sollen fünf weitere Dreiachser und die verbleibenden sechs bis zum Jahresende abgeliefert sein. Bis zum Juni werden außerdem die noch fehlenden vier Skoda 27Tr Gelenkwagen erwartet, nachdem sechs solche Fahrzeuge schon im vergangenen Herbst ausgeliefert worden waren. Auch bei den jetzt abgelieferten Neuwagen sind

wieder Sportler als Taufpaten vorgesehen.

Im Zuge der Auslieferung der Neuwagen wurden im Februar 2015 auch die Wagen 501, 507, 508, 510, 523 und 530 ausgemustert.

Weitere sechs Wagen, alle vom Typ Skoda 15Tr, sind seit Anfang dieses Jahres ebenfalls außer Dienst gestellt worden: 505, 506, 517, 527, 535 und 537.

#### **- Weitere neue Trolleybusse erhielten Taufpaten**

[J. Lehmann](#) - 04.05.15

Nachdem die Firma Skoda weitere Trolleybusse der 16 bestellten Einheiten auslieferte, fand am 30. April 2015 auf dem Betriebshof die Taufe von sieben neuen Trolleybussen und zwei Autobussen statt. Taufpaten sind wieder bekannte Sportler aus der Stadt.

Neben den in der letzten Meldung erwähnten Einheiten wurden nun auch die Skoda 15Tr-Gelenkwagen 503 und 533 außer Dienst genommen, so dass nun nur noch die Wagen 504, 511, 516, 521, 524 und 532 aus der Serie von einst 40 in 1988/89 beschafften Skoda-Gelenkwagen in Betrieb sind.

#### **Banska Bystrica [SK] - Erneute Ausschreibung und Ausbaupläne**

[D. Budach](#) - 16.03.15

Nachdem im vergangenen Jahr bereits zwei Mal die Ausschreibung zur Beschaffung neuer Trolleybusse platziert und anschließend wieder annulliert worden war, unternahm der städtische Verkehrsbetrieb nun einen erneuten Versuch, Abgabeschluss war der 2. März 2015. Beschafft werden sollen zunächst 1 Solo- und 3 Gelenktrolleybusse. Die Vergabeentscheidung ist nunmehr kurzfristig zu erwarten. Insgesamt beabsichtigt das Unternehmen die Beschaffung von 20 neuen Trolleybussen im Zeitraum von zwei Jahren.

Annonciert wurde außerdem ein neuer Verkehrsentwicklungsplan, der auf Seiten des ÖPNV die Verlängerung des Trolleybusnetzes über mehrere Endstellen hinaus ebenso vorsieht wie die Errichtung einer ganz neuen Linie zur Anbindung des Stadtteils Sásová. Einen Zeitrahmen zur Verwirklichung gibt es hierfür allerdings noch nicht, die Verwirklichung hängt von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ab.

#### **Presov [SK] - Zwei neue Gelenktrolleybusse bestellt**

[J. Lehmann](#) - 13.04.15

Das städtische Verkehrsunternehmen der Stadt Dopravný podnik mesta Prešov (DPMP) unterzeichnete im Januar 2015 einen Kaufvertrag über die Lieferung von zwei neuen Gelenktrolleybussen des Typs SOR/Skoda 31 Tr. Die beiden Fahrzeuge werden analog zu den 2011 bis 2013 gelieferten sieben Einheiten (Nr. 713-719) mit Klimaanlage und einem Informationssystem ausgestattet. Als Kaufpreis pro Fahrzeug wird 555.000 € genannt, Grundlage des abgeschlossenen Vertrags ist die im Jahr 2010 abgeschlossene Rahmenvereinbarung mit der Firma Skoda Electric. Die Auslieferung der Wagen soll bis zum 15. Dezember 2015 erfolgen.

Damit wird die Erneuerung des Wagenparks kontinuierlich fortgesetzt. Die Neufahrzeuge sollen vordringlich die Skoda 15Tr-Gelenkwagen des Baujahrs 1991 ersetzen, von denen noch 10 Einheiten zum Wagenpark gehören. Drei davon wurden im letzten Jahr jedoch abgestellt, und zwar Wagen 93 ab Mai 2014, 99 ab November 2014 und 100 ab Januar 2015.

#### **Budapest [HU] - Erneuerung des Wagenparks auf verschiedene Weisen**

[J. Lehmann](#) - 27.04.15

Im April 2015 wurden die ersten beiden der 14 Solo- und 10 Gelenktrolleybusse vom Herstellerwerk Solaris zur Komplettierung der elektrischen Ausrüstung zur Firma Skoda nach Pilsen überführt. Deren Auslieferung nach Budapest wird im Sommer erwartet. Je nach Finanzmittel, die zur Verfügung gestellt werden, können bis zu 84 Einheiten aus dem Vertrag bestellt werden.

Um eine Ersatz der rund 75 vorhandenen, bis zu 28 Jahre alten Ikarus 280T vorzuziehen, werden Autobusse des Typs Ikarus 412 generalüberholt und mit der elektrischen Ausrüstung ausgemustertes Ikarus 280T-Gelenkwagen ausgestattet. Der erste Wagen mit Betriebsnr. 720 absolvierte bereits Probefahrten, die Zulassung erhielt er im Frühjahr 2015.

#### **Cluj-Napoca/Klausenburg [RO] - Ausschreibung über 20 Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 18.05.15

Am 24.04.2015 veröffentlichte die Compania de Transport Public Cluj-Napoca SA eine europaweite Ausschreibung für bis zu 20 Gelenktrolleybusse. Als erwartete Auftragssumme wird ein Beitrag von 45 Mill. RON, umgerechnet 10,12 Mio. € angegeben. Die Lieferung der Fahrzeuge soll innerhalb 24 Monaten nach Auftragsvergabe erfolgen. Als Frist für den Eingang der Angebote bzw. Anträge auf Teilnahme wurde der 16.06.2015 genannt.

Im Zuge einer geplanten Modernisierung des Trolleybusnetzes einschließlich der Versorgung mit europäischen Mitteln soll eine Erweiterung des Trolleybusnetzes in die Nachbargemeinden im Kreis Cluj erfolgen, und zwar nach Apahida (rund 10.000 Einwohner) in östlicher Richtung und in die rund 22.000 Einwohner zählende Gemeinde Florești in westliche Richtung. Die Investition hierfür beläuft sich nach ersten Schätzungen auf 38 Millionen Euro, für die Erweiterung sollen 40 weitere neue Trolleybusse beschafft werden. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudien soll für das Projekt zwecks Finanzierung den Behörden vorgelegt werden.

### **Galati [RO] - Ausbau des elektrischen Nahverkehrs geplant**

[J. Lehmann](#) - 11.05.15

In dem Gutachten zur Zukunft des Nahverkehrs "Strategie privind transportul public in Municipiul Galati pentru perioada 2014 – 2020" ist ein Ausbau des elektrischen Betriebs beabsichtigt. Neben der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, welches derzeit aus vier ganztägigen Linien (Die Linie 1 halbstündlich, Linie 7 stündlich, Linie 8 im 36-Minuten-Takt, nur Linie 39 dichter Verkehr mit 8 bzw. 12-Minuten-Takt) und zahlreichen Linien mit einzelnen Fahrten zum Schichtwechsel besteht, soll der Trolleybusbetrieb massiv ausgebaut werden. Hierfür wurde eine Finanzierung mit Hilfe eines Kredit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE), aus Europäische Fonds und lokalen Budgets bereitgestellt, eine Ausschreibung der EBWE wurde bereits Mitte 2014 veröffentlicht, die auch die Beschaffung von 14 neuen Trolleybussen vorsieht. Die beiden Trolleybuslinien 102 und 104 fahren größtenteils gemeinsam, die Linie 102 im 9-10 Min-Takt, die Linie 104 im 30-Minuten-Takt. Der Wagenpark umfasst derzeit nur 13 Solotrolleybusse.

### **Haskovo/Chaskowo [BG] - Gebrauchte Trolleybusse übernommen**

[J. Lehmann](#) - 06.04.15

Aus den bulgarischen Städten Pleven und Varna konnte die Gemeinde gebrauchte Trolleybusse erwerben. Aus Varna kamen Anfang März 2015 drei Skoda 14Tr. Es handelt sich um die Wagen 057, 079 und 172 vom Baujahr 1985, die dort nach Neubeschaffung von Skoda 26Tr-Neufahrzeugen entbehrlich wurden. Zwei Skoda 14Tr konnten bereits 2008 aus Szeged nach kompletter dortiger Überarbeitung übernommen werden. Aus Pleven konnten nach öffentlicher Ausschreibung drei ZiU 682 beschafft werden, zwei Wagen (129 und 150) gingen Ende Februar 2015 im Betrieb als Wagen 1014 und 1015. Ein weiterer diente als Ersatzteilsponder und wurde bereits in Pleven nach Ersatzteilgewinnung verschrottet. Mit 10 Trolleybussen des russischen Fabrikats wurde 1990 der Trolleybusbetrieb in der rund 90.000 Einwohner-Stadt aufgenommen.

### **Pleven [BG] - Alle 40 neuen Skoda 26Tr ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 16.03.15

Nach Auslieferung aller 40 Solaris/Skoda 26Tr bis Oktober 2014 konnte nun eine Ausmusterung der bis zu 30 Jahre alten ZiU 682 erfolgen. Von den 16 der 1986 gebauten ZiUs sind 9 abgestellt bzw. als Lehrwagen (No.124) genutzt. Von den 1988 gebauten Einheiten verblieben nach Ausmusterungen im letzten Jahr noch 33, hiervon sind 11 abgestellt, darunter auch Wagen 159, der als Reserve-Fahrzeug dient. Mit den zwei 1990 beschafften Wagen 196 und 197 zählten Ende 2014 zwar noch 51 Alt-Trolleybusse, aber nur etwa die Hälfte davon noch im Liniendienst zum Einsatz kamen. Die betriebsbereit abgestellten Trolleybusse standen im Dezember 2014 per Ausschreibung zum Verkauf. Der Trolleybusbetrieb in Haskovo erwarb vier ZiU 682, zwei Einheiten 129 und 150, die erst 2012/13 generalüberholt wurden, wurden dorthin transportiert, die übrigen dienten als Ersatzteilsponder und wurden in Pleven verschrottet. Im Februar 2015 wurden erneut sieben Trolleybusse zum Verkauf ausgeschrieben. Zur weiteren Erneuerung des Wagenparks veröffentlichte die „Trolleybus transport“ EOOD am 7.1.2015 eine Ausschreibung über 10 weitere Trolleybusse, Angebote werden diesen Monat erwartet. Auch diese werden mit finanzieller Hilfe aus dem Operationellen Programm "Regionalentwicklung 2007-2013" beschafft. Das Programm finanzierte auch die Aufstellung von Fahrgastinformationen in Abfahrts-Echtzeit, der Neubau des Depots und die Erweiterung und Erneuerung des Fahrleitungsnetzes. So begannen Anfang 2015 die Bauarbeiten für eine geänderte Linienföhrung der Trolleybuslinie 3. Rund 6,6 km neue doppelspurige Fahrleitung sollen in vier Abschnitten eine optimierte Linienföhrung und verbesserte Erschließung der Stadtgebiete dienen. Im aktuellen Liniennetzplan von November 2014 ist bereits die Neue Linie 3 grün eingetragen. Die derzeitigen 15 Trolleybuslinien sind in blau markiert, die Linien 3, 5, 7 und 9 werden im 10-Minuten-Takt bedient, in den Hauptverkehrszeiten teilweise auf 5 Minuten verdichtet. Die Linien 11 bis 15 verkehren jedoch nur in den Hauptverkehrszeiten, mit einem regelmäßigen Takt nur die Linien 12 und 13. Die Linien 57, 93 und 97 sind verlängerte Fahrten der Linien 5 und 9, die ansonsten am Bahnhof ihren Endpunkt haben.

### **Odesa/Odessa [UA] - Trolleybuslinie 14 verkehrt wieder regelmäßig zum Flughafen**

[J. Lehmann](#) - 23.03.15

Im Juli 2014 wurde die neue Trolleybuslinie 14 eröffnet, die nun mit einem regelmäßigen Takt von 12-15 Minuten den Flughafen mit der Innenstadt verbindet. Bis zu 11 Trolleybusse sind nun täglich auf der Linie im Einsatz, die Fahrt vom Flughafen bis zum Bahnhof dauert 36 Minuten. Es handelt sich jedoch nicht um eine neue Strecke, aber bislang verkehrten jedoch nur zwei Fahrten, und zwar 7:06 und 7:46 Uhr vom Flughafen aus seit rund 20 Jahren auf diesem Netzabschnitt.

Da der Bürgermeister die Einführung einer regelmäßigen Verbindung vom Flughafen unterstützte, kommen in der Regel die jüngsten Fahrzeuge zum Einsatz, so auch die vier zuletzt im Sommer 2013 beschafften Skoda 14Tr (4005-4008) aus Pardubice, ehemalige Nr. 372-374 und 349. Aber auch die 21 Niederflurwagen sind auf der Linie häufig zu finden, Neben den 2009 beschafften niederflurigen Neufahrzeugen des Typs TrolZa-5265.00 „Megapolis“ wurden aus Hradec Králové Ende 2012 die Skoda 21Tr Nr. 33-35, 37 und 38 des Baujahrs 1996/98 übernommen. Über die Hälfte des rund 150 Einheiten umfassenden Wagenparks sind ZiU-682 der Baujahre 1985 bis 1993.

### [Stara Zagora \[BG\]](#) - 14 weitere Solaris/Skoda

[J. Lehmann](#) - 25.05.15

Am 09.02.2015 wurde ein Vertrag zur Lieferung von 14 neuen Solaris Trollino 12 mit der Firma Solaris Bus & Coach unterzeichnet, die innerhalb sieben Monaten ausgeliefert werden sollen. Eine entsprechende [Bekanntmachung](#) folgte im Europäischen Amtsblatt am 27.02.2015.

Somit werden bis Oktober 2015 insgesamt 22 Solaris Trollino, sämtlich mit einem 50 kW-Dieselmotor ausgestattet, neben den acht 2009 gelieferten Niederflurtrolleybussen des Typs LAZ E183D1 für den Betrieb auf den vier Trolleybuslinien zur Verfügung stehen. Der Linienverkehr wird dann nur noch von niederflurigen Fahrzeugen abgewickelt. Die Neufahrzeuge ersetzen die letzten Skoda 14Tr und Ziu682, die teilweise vor Eröffnung des Betriebs im September 1988 in Sofia eingesetzt waren.

Neben der Erneuerung der Fahrzeuge wird auch in der Erneuerung der Fahrleitung investiert: Die Firma "Stathis" DZZD aus Sofia erhielt den Auftrag zur Sanierung bestehender und den Bau neuer Fahrleitung, insgesamt über 19 km. Der Auftragswert beträgt 4,4 Mio. Lev.

### [Sevastopol \[UA\]](#) - Testwagen Admiral

[J. Lehmann](#) - 11.05.15

Im Vorfeld von zweitägigen Testfahrten wurde am 8.5.15 der neue Trolleybustyp PKTS-6281 "Admiral" der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Entwurf des Wagens stammt vom Moskauer Unternehmen "Transport Systems", montiert wurde der Wagen in der Trolleybuswerkstatt des Betriebs in Tver, 180 km nordwestlich von Moskau gelegen.

Die Zertifizierung des neuen Trolleybustyps soll in Tver stattfinden, es wird erwartet, dass dieser Prozess noch vier Monate andauert. Der Wagen fasst 100 Fahrgäste und kann Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h zu erreichen. Im niederflurigen Fahrgastraum ist ein gesonderter Platz für einen Rollstuhl vorgesehen. Neu an dem Fahrzeug ist die Fertigung komplett aus hochwertigem Kunststoff, damit wird durch die Korrosionsbeständigkeit eine Langlebigkeit des Wagens erreicht. Für die Entwicklung des Wagens stehen im Rahmen eines föderalen Zielprogramms 1,3 Milliarden Rubel für einen Zeitraum von 5 Jahren zur Verfügung.

Während der Vorführwagen noch einen Dieselmotor als Überbrückung fahrleitungsloser Streckenabschnitte aufweist, sollen die Serienfahrzeuge eine Batterieversorgung erhalten.

Eine erste Erneuerung des Wagenpark mit russischer Unterstützung fand durch Lieferung von 10 neuen und 10 aus Moskau gebraucht übernommenen Niederflurtrolleybussen des Typs TrolZa-5265.00 „Megapolis“ (Nr.1601-1620). In 2014 und Anfang 2015 kamen noch drei teilmiederflurige Trolleybusse des Typs Trolza Optima (Nr. 1622, 1624 und 1625) hinzu und zwei weitere „Megapolis“. Einer davon erhielt eine Batterieversorgung, mit der bis zu 15 Kilometer weit ohne Oberleitung gefahren werden kann. Im Anschluss an die Trolleybuslinie 14 fand eine rund 5 km lange Linienenerweiterung statt, mit der nun das Einkaufszentrum "Metro", die Straße Marinescu, TC "Dobrostroy" und "Campus" mit dem Trolleybus bedient wird.

### [Zhitomir/Shitomir \[UA\]](#) - Gebrauchte Skoda-Trolleybusse übernommen

[J. Lehmann](#) - 06.04.15

Die ersten drei aus Vilnius übernommen Skoda 14Tr gingen hier in Betrieb. Sie erhielten eine grüne Lackierung und nahmen als Wagen Nr. 089 bis 091 den Betrieb auf. Die übrigen 12 Wagen werden folgen, nachdem sie auch eine Renovierung bei der Firma GP "UMZ" aus Dnepropetrovsk erhalten haben.

Im Herbst 2014 konnten bereits 9 Skoda 14Tr aus Mariánské Lázně (48), Plzeň (454, 456, 405), Zlín (169) und Pardubice (377-380) sowie 4 Skoda 15 Tr aus Zlín (Nr. 356, 360, 362, 363) erworben werden. Damit sind neben den fünf Gelenkwagen des Typs T1 (2062, 1063, 2064, 2065, 1066) aus einheimischer Produktion, die zwischen 1995 und 1998 gebaut wurden, weitere Gelenkwagen im Einsatz. Ansonsten besteht der Wagenpark neben sechs niederflurigen Trolleybussen des Typs LAZ E183, die 2008 in Dienst gingen, aus Ziu 682. Der älteste (Wagen 2018) stammt vom Baujahr 1977, die vier jüngsten (1067-1070) vom Baujahr 2006.

Nun werden neun Linien bedient, nachdem die Linie 9 am 15. August 2013 eingestellt wurde. Die Linie 15 bedient seitdem alleine die südwestliche Endhaltestelle "Wasserpark".

### [Babruysk/Bobruisk \[BY\]](#) - Konstante Wagenparkerneuerung

[J. Lehmann](#) - 27.04.15

Mit kleinen Stückzahlen wurde die Erneuerung des Wagenparks in den letzten drei Jahren fortgesetzt. In 2012 ging ein Niederflurtrolleybus BKM321 mit Nr.156 in Betrieb, 2013 folgten vier Einheiten (Nr. 157-160) und 2014 drei Einheiten (Nr.161-163) des gleichen Typs.

Der Wagenpark umfasst nun knapp 70 Einheiten, davon ist nun die Hälfte niederflurig. Es werden drei Linien bedient, die Linien 1 und 2 weisen in der Frühspitze einen 4- bzw. 5-Minuten-Takt auf, während die Linie 3 die beiden nördlichen Endstellen in unregelmäßiger Taktfolge verbindet.

### [Armavir \[RU\]](#) - Neuer teilmiederfluriger Trolleybus von Fa.TrolZa

[J. Lehmann](#) - 04.05.15

Ende Dezember lieferte die Firma TrolZa einen Trolleybus des Typs 5275.03 „Optima“ an das inzwischen wieder kommunale Unternehmen der Stadt MP Armavir "Trolleybus-Management" aus. Der neue Trolleybus ist im vorderen

Bereich niederflurig, eine Rampe zur Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl ist an der zweiten Tür eingebaut. Der Fahrgastraum verfügt außerdem über eine Klimaanlage, durch die neue Technik der elektrischen Ausrüstung verbraucht der Wagen dennoch weniger Strom. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern ist der neue Trolleybus im Betrieb zuverlässiger und komfortabler.

Mit der Übernahme des zuvor privaten Betriebs "Armavirpassazhirtransa" wieder in städtische Führung ab dem 01.03.2010 gingen bereits 16 Trolleybusse des Typs TrolZa ZiU682 in Betrieb, die gemeinsam mit Noworossiysk und Krasnodar mit Mitteln aus dem Bundesprogramm beschafft wurden. Dafür wurden die zehn 2006 vom Privatunternehmen beschafften Trolleybusse 102-106 (ZiU-682G) im Juli 2010 nach Noworossiysk und die Trolleybusse 107-111 (LiAZ-5280 im Juni 2010 an Tula abgegeben. Sechs ZiU 682 der Baujahre 1991/92 wurden durch die Neufahrzeuge ebenfalls ersetzt, elf weitere ZiU 682 der Baujahre 1988 bis 1994 wurden bis 2012 ersatzlos ausgemustert, so dass der Wagenpark nun 31 Trolleybusse umfasst. Damit werden weiterhin 5 Linien (1-4 und 7) bedient, die im Spitzverkehr teilweise im 5-Minuten-Takt bedient werden. Seit dem 7.11.2014 ist jedoch die Linie 4 nach Sperrung der Brücke Uritzki vorübergehend eingestellt, das Brückenbauwerk wurde komplett saniert und erhielt eine neue Fahrbahn. Seit dem 1. Mai 2015 ist die Brücke wieder für den Verkehr geöffnet.

#### [Artymovsk/Artemiysk \[UA\]](#) - Erster Niederflurtrolleybus in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 20.04.15

Langsam erfolgt eine Erneuerung des Wagenparks: einen neuen Niederflurgelenktrolleybus konnte bei der Firma Dnipro aus Dnipropetrovsk beschafft werden. Über 2,2 Millionen Griwna (umgerechnet rund 90.000 Euro) aus dem städtischen Haushalt konnten zur Verfügung gestellt werden, um den Trolleybus aus weißrussisch-ukrainischer Produktion zu beschaffen. Die Karosserie und das Fahrwerk wurden in Minsk produziert, während die elektrische Ausrüstung in der Ukraine montiert wurden. Im Januar 2015 wurde der Wagen der Presse vorgestellt, er ging anschließend mit der Nr. 301 in Betrieb.

Bis Ende 2014 erhielten auch drei ältere Trolleybusse neue Wagenkästen, und zwar die Wagen 152, 165, 168. Es handelt sich um ZiU der Baujahre 1990/93, die auf diese Weise erneuert wurden. Trolleybus 156 erhielt bereits in 2011 auf gleiche Art eine Sanierung.

Der Wagenpark besteht aus rund 30 Trolleybussen, von denen knapp 2/3 nur betriebsbereit sind. Sieben Linien (1-7) werden bedient. Vorübergehend gab es wegen Bauarbeiten an der Eisenbahnbrücke auf der Straße Levanevskogo im November 2012 auch die Linien 9 und 10, die die Linie 1 ersetzen. Während die Linien 2, 3, 4 und 7 wie gewohnt bedient wurden, verkehrten die Linien 5 und 6 auf geänderten Linienwegen.

#### [Kursk \[RU\]](#) - Fünf neue BKM 321 geleast

[J. Lehmann](#) - 09.03.15

In 2013 wurden fünf Trolleybusse des Typs BKM 321, die wie schon bei den in den Vorjahren gelieferten Einheiten in eigener Werkstatt komplettiert werden, in Betrieb genommen. Sie erhielten die Betriebsnummern 041-045.

Fünf weitere Trolleybusse des gleichen Typs, die aus Weißrussland direkt geliefert wurden, gingen ein Jahr später in Dienst. Diese Fahrzeuge wurden über die Firma Promagroleasing über einen Leasingvertrag beschafft. Die fünf Wagen erhielten die Nummern 046-050.

Zeitgleich erfolgt die Ausmusterung und Abstellung von ZiU-682 der Baujahre 1987 bis 1995, so dass die Anzahl der Trolleybusse konstant blieb. Der älteste ZiU 682 stammt nun vom Baujahr 1989. Von dem weiterhin rund 90 Trolleybusse umfassenden Wagenpark sind nun 41 Einheiten komplett niederflurig. Weiterhin werden 9 Linien in Ergänzung eines seit 1898 bestehenden Straßenbahnnetzes bedient.

#### [Makhachkala \[RU\]](#) - Zwei neue Trolleybusse beschafft

[J. Lehmann](#) - 30.03.15

Ein Vertrag über die Lieferung von zwei Trolleybussen wurde am 27. Juni 2014 mit der Firma Trolza unterzeichnet. Die zwei Wagen des Typs TrolZa 5275.03 "Optima" wurden kurze Zeit darauf bereits ausgeliefert und nahmen mit der Betriebsnr.243 und 244 den Betrieb auf. Die ursprüngliche weiße Lackierung mit hellgrünen Streifen wurde bald danach durch eine Ganzreklame überklebt, so dass die Fahrzeuge eine zusätzliche Einnahmequelle mittels der Werbung erzielen können.

Bereits im August 2013 wurde offiziell angekündigt, dass der weitere Aufbau der Trolleybuslinie 12 von Makhachkala in die knapp 18 km südlich gelegenen Gemeinde Kaspiysk aufgrund fehlender Finanzmittel ausgesetzt wurde. Die Linie 12 erhielt nun eine Endstation an der Stadtgrenze, die Nachbargemeinde wird weiterhin nur mit dem Minibus angebunden.

#### [Nalchik/Naltschik \[RU\]](#) - 10 neue Niederflurtrolleybusse mit Batterieantrieb

[J. Lehmann](#) - 13.04.15

Die ersten der zehn bestellten Niederflurtrolleybusse des Typs Trolza-5265 "Megapolis" trafen Mitte Oktober 2014 in der Hauptstadt der russischen Teilrepublik Kabardino-Balkarien ein. Sie nahmen bis März 2015 unter den Betriebsnummern 120-129 den Liniendienst auf, zuvor fand am 15.12.15 eine Parade der Trolleybusse auf dem zentralen Platz der Innenstadt in Naltschik statt.

Die Trolleybusse sind mit Lithium-Ionen-Batterien für Fahrten ohne Oberleitung ausgestattet, so können ohne

Stromversorgung aus der Fahrleitung eine Entfernung von bis zu 50 Kilometer überbrückt werden. Somit kann ein Stillstand bei Stromausfällen vermieden werden, außerdem können die Trolleybuslinien in umliegenden Gemeinden verlängert werden. So testet die Stadt derzeit eine Verbindung in die Nachbargemeinden Shalushka und Nartan, beide rund 7 km vom Stadtzentrum entfernt.

#### **Samara [RU] - 19 neue Trolleybusse der Firma Stadler Rail**

[J. Lehmann](#) - 25.05.15

Am 23.03.2015 fand die offizielle Präsentation der ersten von 19 Trolleybussen des Typs Stadler 321 mit Gästen aus der Stadt und der Region statt. Nach der Übernahme des weissrussischen Staatsbetriebs Belkommunmash durch Stadler Rail sind dies die ersten Trolleybusse, die unter den neuen Firmennamen produziert wurden.

Die neuen Niederflurtrolleybusse, die die Betriebsnummern 911-929 erhielten, sind im Depot 1 beheimatet. Als Ausgleich erhielt das Depot 2 acht ältere Trolleybusse, die eine Betriebsnummer im Bereich von 80 bis 87 erhielten. Weiterhin besteht der überwiegende Teil des Trolleybusparks aus ZiU682 der Baujahre 1985 bis 1991, die Gesamtanzahl verringerte sich jedoch von 250 auf rund 230, da in 2013 und im März 2015 je 15 bis 16 Einheiten ausgemustert wurden.

#### **Saransk [RU] - Fünf neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 18.05.15

Im Oktober 2014 erhielt der Betrieb vier neue Trolleybusse des Typs 5275.03 „Optima“ der Firma TrolZa. Zwei (1001, 1010) sind im Depot 1, die übrigen drei (2002, 2003, 2017) im Depot 2 beheimatet und nahmen den Liniendienst auf den Trolleybuslinien 5, 7, 8 und 11 auf.

Die teilniederflurigen Wagen sind mit einer Rampe ausgestattet, um Passagiere im Rollstuhl eine Zugänglichkeit zu ermöglichen.

Weiterhin werden 10 Trolleybuslinien bedient, der Wagenpark sank jedoch auf unter 100 Einheiten, nachdem im Jahr 2013 fünf ZiU682 des Bj.2000 aus Depot 2, und zwei im Depot 1 ausgemustert wurden.

#### **Duschanbe [TJ] - Neue russische Trolleybusse, vor Ort komplettiert**

[J. Lehmann](#) - 16.03.15

Zur Erneuerung des Trolleybusparks bestellte die Stadt am 25. August 2014 15 Einheiten bei der Firma Trolza als Bausatz zur Komplettierung in einheimischer Produktion. Hierzu wurde bereits vor längerem ein Rahmenvertrag abgeschlossen und eine Produktionsstätte zur Montage von Trolleybussen im Stadtgebiet eingerichtet. Diese war am 05.09.2014 Ziel eines Besuchs des Präsidenten des Landes Emomali Rakhmon in Dushanbe. Das Unternehmen führte seine Aktivitäten in Verbindung mit den Trolleybuslieferanten Trolza vor. Die Trolleybusse werden vom Werk der Trolza aus Russland mit einem Fertigungsgrad von 90 % geliefert. In Dushanbe erfolgt die Installation der Türen, der Außen- und Innen-Beleuchtung, sowie der Sitze und weiteren Bauteile der Inneneinrichtung. Eine Erweiterung der inländischen Produktion von derzeit 10% ist vorgesehen. Bis zu 60 Trolleybusse können so jährlich produziert werden. Aber auch die Überarbeitung des vorhandenen Wagenparks soll in den neuen Werkstätten durchgeführt werden. Ende 2014 kamen die ersten Neufahrzeuge zum Einsatz im Trolleybusnetz, gemeinsam wurden sie mit den zeitgleich beschafften LAZ-Autobussen der Presse vorgestellt, siehe [Artikel der Lokalpresse vom 23.12.14](#).

Die gegenwärtige Trolleybusflotte besteht ausschließlich aus Trolleybussen des Typs ZiU-682, von denen 2005/2009 160 Einheiten in Betrieb gingen. Sie sind in zwei Depots beheimatet und erhielten entsprechend die Nr. 1004-1083 und 2000-2079.

#### **Beijing [CN] - Erste BRT-Linien auf Trolleybusbetrieb umgestellt**

[D. Budach](#) - 20.04.15

Die Eröffnung der ersten der beiden neuen Trolleybuslinien unter dem "Bus Rapid Transit"-Modell fand ohne große Feierlichkeiten schon am 15.1.2015 statt. Der Bau der 23km langen Linie ging sehr schnell voran, obwohl sie nunmehr die längste Trolleybuslinie im ganzen Land darstellt. Die Linie benutzt auf einigen Kilometern die Fahrleitung der Trolleybuslinien 104, 108, 124 und 127 mit. Sie verfügt über einen nennenswerten Anteil von Eigentrasse, abgetrennt vom Individualverkehr, und kann damit ohne Zweifel als wirkliche BRT –Linie bezeichnet werden. Der Verkehr begann mit vorerst nur fünf eingesetzten Gelenktrolleybussen, die übrigen Kurse wurden dabei von Dieselnissen gestellt. Der elektrische Betrieb wurde allerdings Schritt für Schritt weiter ausgebaut. Die Linie führt von Busbahnhof Andingmen bis nach Hong-fu-yuan und ist damit als Vorortlinie zu bezeichnen. Die teilweise parallel verlaufende Buslinie wird künftig ebenfalls elektrifiziert werden, auch sie hat bereits jetzt schon einen Anteil Eigentrasse aufzuweisen. Sie wird nach Tian-tong-yuan führen. Als Linie BRT3 "Short" wird eine Kurzführung der BRT3 bis nach Wen-du-shui-cheng bezeichnet, die jedoch von der Hauptstrecke abzweigt und von den eingesetzten Trolleybussen auf diesem Abschnitt im Batteriemodus befahren wird.

Für die Linie BRT3 werden speziell konstruierte Gelenkwagen des Herstellers YoungMAN geliefert, die sich äußerlich an den nach Riad gelieferten Gelenkwagen des insolventen deutschen Herstellers Viseon orientieren. Die Auslieferung läuft, die genaue Stückzahl ist aktuell nicht bekannt.



Des Weiteren läuft die Konstruktion der zweiten BRT Linie, als BRT1, für die abweichende Gelenkwagen mit linksseitigem Einstieg zum Halt an Mittelplattformen geliefert werden.

### [San Francisco \[US\]](#) - Das Ende der Flyer-Gelenktrolleybusse

[D. Budach](#) - 09.03.15

Nachdem bereits vor drei Jahren ein Drittel des Bestandes an Flyer-Gelenkwagen vom Baujahr 1994 außer Dienst gestellt worden war, war für die verbliebenen 40 Fahrzeuge ursprünglich noch ein längerfristiger Einsatz auf dem Netz der MUNI vorgesehen gewesen. Die Busse erhielten dafür seinerzeit eine gründliche Modernisierung. Es handelt sich dabei um die Wagen 7001, 7003, 7005, 7007, 7009-13, 7015, 7017-22, 7028, 7030-35, 7038, 7040, 7041, 7043-46, 7049 und 7051-59. Alle außer Wagen 7031 erhielten zudem Neulack im aktuellen Farbschema. Die noch im Einsatzbestand verbliebenen Wagen wurden per 9. Januar 2015 abgestellt, nachdem etliche von ihnen ohnehin bereits seit längerer Zeit aufgrund diverser technischer Probleme nicht mehr im Liniendienst waren. Die Serie 7000-7059 war 1992-1994 als erste Gelenkwagen der MUNI überhaupt beschafft worden. Aktuell sind damit als Gelenkwagen nur noch die 33 Fahrzeuge von Skoda/ETI aus 2000-2003 im Einsatzbestand. Deshalb musste der Wagenauslauf umgestaltet werden, bis zur Auslieferung der bestellten 60 New Flyer/Vossloh Kiepe XT 60 kommen Gelenkwagen kommen deshalb auf der langen und stark belasteten Linie 14 im Mischbetrieb mit Zweiachsern zum Einsatz, daneben sind sie auch noch auf Linie 49 zu finden. Mit dem Beginn der Serienlieferung der Neuwagen wird für Anfang 2016 gerechnet.

### **- Erster neuer NewFlyer-Gelenktrolleybus eingetroffen!**

[D. Budach](#) - 23.03.15

Der erste Gelenkwagen aus der bestellten Serie von 60 Einheiten traf am 7.3.2015 in San Francisco ein. Der Trolleybus unter der Typenbezeichnung Typ XT 60' Xcelsior™ wird in den kommenden Wochen und Monaten umfangreichen Tests unterzogen werden, bevor die Lieferung der weiteren Serienwagen beginnt. Lieferant der mechanischen Komponenten ist New Flyer Industries Inc. aus dem kanadischen Winnipeg, die elektrische Ausrüstung stammt von Vossloh Kiepe. Der Trolleybus verfügt über eine leistungsfähige traktionsbatterie zum Einsatz außerhalb des Fahrleitungsnetzes. So konnte der neue Gelenkwagen mit der Betriebsnummer 7201 bei ersten Testfahrten rund 8 km fahrleitunglos bewältigen, bei 70-prozentiger Entleerung der Batterien.

Das Fahrzeug gehört zu einer Gemeinschaftsbestellung der beiden US-amerikanischen Verkehrsbetriebe in San Francisco und Seattle. MUNI San Francisco bestellte 60 Gelenkwagen fest, darüber hinaus besteht eine Option zum Kauf weiterer Solo- und Gelenkbusse. Alle diese Wagen sollen mittelfristig die Flotte von bislang ausschließlich hochflurigen Fahrzeugen ablösen. Aktuell besitzt MUNI 273 solcher Fahrzeuge von Skoda, und zwar 260 12m-Trolleybusse ETI (Electric Transit Incorporated) 14Tr-SF der Baujahre 2001-03 (Nr. 5401-5640) und 33 Gelenktrolleybusse ETI 15Tr-SF der Baujahre 2002-03 (Nr. 7101-7133), nachdem die letzten der einst 60 Flyer-Gelenktrolleybusse aus 1992/94 Anfang des Jahres abgestellt worden waren.

Die gemeinsame Bestellung umfasst aktuell auch 141 Solo- und Gelenkwagen der Typen XT 40' Xcelsior™ und XT 60' Xcelsior™ für die Verkehrsbetriebe in Seattle. Werden alle mit vereinbarten Optionen künftig eingelöst, bliebe der Gesamtlieferumfang bei 530 Fahrzeugen für beide Städte.

### [Mexico City \(Ciudad de Mexico\) \[MX\]](#) - Erhaltungs- und Modernisierungsbemühungen

[D. Budach](#) - 30.03.15

Der Trolleybus- und Stadtbahnbetrieb von Mexico Stadt wird von Servicio de Transportes Eléctricos del DF betrieben. Der Kurzbericht eines Besuchs im Januar 2015:

Der betriebsfähige Wagenpark der Trolleybusnetzes besteht (Stand Ende 2014) aus folgenden Wagentypen:

- New Flyer (Baujahr 1975, ex Edmonton 1987), Serie 3200: 4
- MASA (Mexicana de Autobuses, S.A.) Toshiba (Baujahr 1981), Serie 4200: 33
- MASA Toshiba (Baujahr 1984), Serie 4300: 49
- MASA Toshiba (Baujahr 1984), Serie 4400: 36
- MASA Mitsubishi Fuso (Baujahr 1984-1988), Serie 4700: 19
- MASA Kiepe (Baujahr 1990), Serie 7000: 9
- MASA Mitsubishi Fuso (Baujahre 1997 - 1999), Serien 9700 - 9800: 189

Es befinden sich noch weitere (vorübergehend) abgestellte Trolleybusse in den Betriebshöfen. Darunter befinden sich auch einige der früheren Marmon-Herrington-Trolleybusse (ex USA), von denen ein Wagen gerade aufgearbeitet wird, und sogar noch einer der aus Japan (Kurobe Dam) übernommenen Wagen. Mit den insgesamt 339 betriebsfähigen Trolleybussen werden heute acht Linien betrieben. Allerdings kämpft der Betrieb aufgrund fehlender Finanzmittel, politischem Willen und der geförderten Bus-Rapid-Transit Konkurrenz um seine Stellung und mittel- bis langfristig auch um sein Überleben.

Die jüngsten Trolleybusse stammen aus dem Jahr 1999 und in den vergangenen Jahren wurden aus Sparmaßnahmen mehrere Linien und Trolleybusse stillgelegt. Der einzige moderne DINA Niederflur Trolleybus Prototyp wurde vom Hersteller zurückgeholt und ist Teil des Auftrages für 25 neue Trolleybusse, die bis Ende 2015 nach Guadalajara geliefert werden. Der wirtschaftlichen Lage trotzend, sorgt das sehr engagierte und gut ausgebildete Personal dafür, dass der Fahrzeuge und Betrieb zur Zufriedenheit der Bevölkerung funktionieren.

In Betrieb sind drei Betriebshöfe in Tetepilco, El Rosario und San Juan de Aragón. Ein viertes Depot besteht in und

Huipulco welches allerdings dem sogenannten Tren Ligero, der letzten verbliebenen Stadt-/Schnellstraßenbahnlinie der STE, vorbehalten ist.

Neben den Linienfahrzeugen befinden sich im Depot Tetepilco noch mehrere ausgemusterte Marmon Herrington Trolleybusse sowie das Trolleybus- und Straßenbahnmuseum mit mehreren Exponaten. Das Museum ist an Werktagen von 9:00 – 16:00 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist gratis. Die Adresse befindet auf folgender offiziellen Website.

### [Guadalajara \[MX\]](#) - Neubeschaffung von DINA Trolleybussen und vorübergehende Betriebsunterbrechung

[D. Budach](#) - 09.03.15

Nach Versuchen mit einer Neukarosserie und Modernisierung der elektrischen Ausrüstung an zunächst zwei Trolleybussen im Jahre 2011 entschloss sich die Betreibergesellschaft Sistecozome inzwischen doch zur Neubeschaffung von Wagen nach modernem Standard. Im Nachgang von Testfahrten mit einem Prototypen wurden 25 Niederflurtrolleybusse vom Typ DINA Ridder E bestellt und die ersten 20 Einheiten nach der Auslieferung Ende Januar 2015 der Presse vorgestellt. Die Wagen sind vollständig rot lackiert, 12m lang, 2,55m breit und bieten 40 Sitzplätze und bis zu 70 Stehplätze.

Allerdings kommen die Neuwagen voraussichtlich erst ab August/September auf den beiden verbliebenen Linien 400 und 500 zum Einsatz, denn die Stromversorgung wird ebenfalls modernisiert und stabilisiert, um die bisherigen Schwankungen bei der Fahrdrachtspannung weitgehend zu vermeiden. Zu diesem Zweck wurden alle bisher noch eingesetzten 31 Altwagen zum 30. Januar 2015 außer Betrieb genommen und vorerst im Depot abgestellt. Ihre weitere Verwendung ist ungewiss, doch sind sie nach rund 30-jähriger Nutzung weitgehend verschlissen. Den Liniendienst besorgen vorübergehend ausgeliehene Dieselmotoren.

Die beiden Linien 400 und 500 sind Überbleibsel eines einst deutlich größeren Netzes. Sie sind 9,1 km (Linie 400) und 10,2 km (Linie 500) lang und befördern jährlich mehr als 5 Mio. Fahrgäste.

### [Valparaiso \[CL\]](#) - Feierliche Inbetriebnahme und Ausmusterung aller älteren Gebrauchtwagen

[D. Budach](#) - 13.04.15

Der Linieneinsatz der aus Luzern übernommenen 12m-Trolleybusse startete nach mehreren Monaten Umbauzeit, Warten auf die Zulassung und anschließendem Probeinsatz endgültig am 24. März 2015. Am ersten Tag waren die sechs Trolleybusse Nr. 268, 269, 273, 275, 276 und 278 im Linieneinsatz. Auch die übrigen vier Wagen gingen in den folgenden Tagen „auf Linie“, zuletzt am 1.4.2015 der Wagen 266.

Am 8. April 2014 fand unter Anwesenheit zahlreicher geladener Gäste, u.a. auch des Botschafters der Schweiz im Land, eine offizielle Übergabe auf der Plaza Sotomayor statt, Direktor und Geschäftsführer Juan Antonio Massai hielt die offizielle Ansprache.

Ausgemustert werden sollen auch die letzten der älteren, aus den sechziger Jahren stammenden ex-Schweizer Trolleybusse, doch werden zwei von ihnen vorerst weiter eingesetzt. Dies sind Wagen 203 (Zweiachser Berna ex Schaffhausen) und 105 (Gelenkwagen FBW ex Zürich).

Auch künftig zum Einsatzbestand gehören sollen dagegen alle verbleibenden US-amerikanischen Pullman-Trolleybusse sowie der einzigen chinesische Norinco-Trolleybus Nr. 607. Von den Pullman-Wagen sind Nr. Pullmans 801, 802, 806, 832, 859 und 888 (alle ex Santiago, Baujahr 1948/49) sowie 709, 721 und 723 (Baujahr 1953) einsatzfähig, der älteste im Originalzustand erhaltene Trolleybus 814 befindet sich außerdem gerade zu einer weiteren Grundüberholung in der Werkstatt. Pullman-Trolleybus 714 mit der teilweise eingebauten IGBT-Steuerung ist ebenfalls aktuell außer Betrieb.

Der Wagenauslauf auf der Linie beträgt gegenwärtig 18 Fahrzeuge, bei einer Frequenz von 3 Minuten zur Hauptverkehrszeit. Für 2016 ist eine kurze Verlängerung von der bisherigen Endstelle Barón zur gleichnamigen neuen Umsteigestation zur Vorortmetro Valparaiso im Bau.

Foto:..

Erste Testfahrten der „neuen“ ex-Luzerner Trolleybusse auf den Straßen von Valparaiso.

Aufnahmen: Samuel Fuentes



### Quito [EC] - Reparatur und Erneuerung der Flotte - Streckenerweiterungen

[D. Budach](#) - 27.04.15

Der unbefriedigende Zustand der BRT-Trolleybuslinien und der BRT-Dieselbusstrecke "Ecovia" veranlasste die Betreiberbehörde Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Quito als Sofortmaße zur Bestellung von 40 kurzfristig lieferbaren Dieselgelenkbussen, die im März 2015 den Betrieb aufnahmen. Sie sollen die chronische Überfüllung in den Fahrzeugen, die über weite Strecken des Tages zu verzeichnen ist, deutlich lindern. Aufgrund des Alters der eingesetzten Trolleybusse und wegen fehlender Ersatzteile waren bis Mitte 2014 nur maximal 75 Obusse in der Hauptverkehrszeit im Durchschnitt im Einsatz. Durch zusätzliche Finanzmittel konnten zahlreiche abgestellte Trolleybusse wieder repariert werden, sodass der maximale Wagenauslauf auf durchschnittlich 85-90 Wagen im Spitzenverkehr erhöht werden konnte, während der übrigen Tageszeit durchschnittlich 72 (gegenüber zuvor 51) Wagen in den Linieneinsatz kommen. Dennoch ist unübersehbar, dass die 54 Gelenkwagen aus der Anfangsausstattung nach 20-jährigem, hartem Dauereinsatz definitiv am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sind. Sie haben alle weit über 1 Mio. Kilometer Fahrleistung erbracht. Wie berichtet wird seit längerem eine Ausschreibung über den Ersatz dieser Fahrzeuge und die optionale Erweiterung der Flotte durch Doppelgelenkbusse vorbereitet. Man geht nun vom Abschluss der Ausschreibung und einer Fahrzeugbestellung bis zum Jahresende 2015 aus, die Lieferung der Wagen soll dann in Folgejahr stattfinden.

Die Trolleybusse befördern in Quito an Werktagen durchschnittlich mehr als 275.000 Fahrgäste. Allein von 2013 auf 2014 hat sich die Zahl um rund 11% erhöht. Eine gewisse Entlastung dürfte auf Sicht mit der Eröffnung der ersten Metrolinie eintreten.

Aktuell in Planung für 2017 ist die Verlängerung der BRT Trasse von El Labrador nach Carcelén und Calderon.

#### **- Beschaffungsentscheidung: Dieselbusse!**

[D. Budach](#) - 18.05.15

Im Rahmen der anstehenden Erneuerung der Trolleybusflotte waren Doppelgelenkwagen zum Ersatz der ersten 54 Mercedes-Benz O 405 GT Trolleybusse aus 1995 ausgeschrieben worden. Nunmehr wurde überraschend die Entscheidung zur Beschaffung von Dieselfahrzeugen bekanntgegeben. Der erhebliche Preisvorteil wird als Hauptargument genannt, es ging ohnehin nur ein einziges Angebot zur Lieferung der Doppelgelenkwagen ein. Tatsächlich werden die neuen Wagen, für die ohnehin nur der Standard "Euro 3" als Emissionsnorm gefordert wird, die immer wieder betonten Hauptvorteile des elektrischen Verkehrs in Ecuadors Hauptstadt völlig außer Acht: Dieselbusse sind gerade hier, in mehr als 3000m Seehöhe, nur wenig effizient, denn der erzielte Wirkungsgrad der Dieselmotoren liegt aufgrund der klimatischen Gegebenheiten noch deutlich unter vergleichbaren Werten an anderen Standorten. 80 Doppelgelenkbusse sollen beschafft werden, die Beschaffungsentscheidung für eine Hersteller soll in 2-3 Monaten bekannt gegeben werden und die Fahrzeuge bis zum Jahresende in Betrieb gehen. Überraschend ist gleichfalls die Nachricht, dass die genannten 54 Trolleybusse einem "Retrofit"-Programm unterzogen werden sollen, um künftig als Verstärker weiterhin Dienste leisten zu können.

### Barquisimeto [VE] - Weiteres Schicksal unklar

[D. Budach](#) - 04.05.15

Fast ein Jahr ist inzwischen vergangen, seitdem in Barquisimeto erneut Probefahrten mit einigen der schon 2008/2009 ausgelieferten Bombardier/Neoplan-Niederflurtrolleybusse stattfanden. Nachdem das Projekt der Elektrifizierung der ohnehin erst zum Teil fertiggestellten BRT-Trasse in 2013 offiziell aufgegeben worden war, blieb das Schicksal der noch nie im Fahrgastbetrieb eingesetzten 80 Trolleybusse weiterhin unklar. Sie stehen schon seit Jahren an verschiedenen Stellen der Stadt abgestellt.

Um die Wagen einer sinnvollen Nutzung zuzuführen, richtete man 22 von ihnen im Frühjahr 2014 wieder fahrbereit her und begann im Juni Testfahrten im reinen Dieselbetrieb. Die Testfahrten fanden auf dem schon betriebsbereiten Abschnitt von der Estación Central Simón Bolívar bis zur Kreuzung Avenida Libertador/Calle 42 statt. Es sollte im Fahrbetrieb untersucht werden, ob die Fahrzeuge auch bei ausschliesslichem Einsatz im Dieselantrieb für den täglichen Dienst brauchbar sind. Dabei war allerdings vornherein klar, dass die Leistung des Dieselantriebs zu gegenüber dem Elektroantrieb um 40-50% geringeren Werten bei Dauer-Fahrgeschwindigkeit und Beschleunigung führen würde. Die Verwendung der Gelenkwagen wurde auch deshalb in Betracht gezogen, weil die 2013 zum Einsatz auf der BRT-Trasse beschafften 130 chinesischen Solo-Dieselbusse völlig unzureichend für die Nachfrage auf der zentralen Achse sind. Zu einem Linieneinsatz kam es danach allerdings nicht.

Das Trolleybusprojekt wurde abgebrochen, weil trotz erheblicher bereits geleisteter Zahlungen die Arbeiten an der vorgesehenen 22km lange Strecke nicht zum Abschluss gebracht werden konnten und weitere, zusätzliche Mittel in der angespannten wirtschaftlichen Situation des Landes nicht zur Verfügung stehen. Aktuell befinden sich 65 der Trolleybusse mit diversen Schäden und fehlenden, zum Teil geraubten Einbauteilen auf dem Gelände des Luftwaffenstützpunkts Teniente Vicente Landaeta Gil in Barquisimeto, weitere 15 sind auf dem Gelände des staatlichen Eisenbahninstituts abgestellt, davon sind 2 fahrbereit.

**trolley:firmen - Solaris: Bald 1000 Trolleybusse geliefert**

[J. Lehmann](#) - 16.03.15

Über 200 Trollino-Wagenkästen lieferte die Firma Solaris in 2014 aus, ein Großteil ging an Bulgarien: Neben der Zulieferung von 100 Wagenkästen für den von der Firma Skoda Electric abgeschlossenen Auftrag zur Lieferung von 100 Trolleybussen in vier bulgarische Städte erfolgte noch die Abwicklung des Auftrags der Firma Skoda Elektro zur Lieferung von 50 Gelenktrolleybussen für Sofia.

Ebenfalls über die Firma Skoda Electric erhielt Ende 2014 das Verkehrsunternehmen der lettischen Hauptstadt Riga 25 der bis 2018 bestellten 125 Gelenktrolleybusse. 28 Einheiten gingen in fünf Tschechische Städte, derzeit werden fünf der 16 für Usti nad Labem bestellten Solaris/Skoda 28Tr bei Skoda Elektric elektrisch ausgerüstet. Auch die 6 MetroStyle für Castellon erhielten eine Ausrüstung der Firma Skoda wie alle zuvor genannten Aufträge.

Foto:  
 Rund 2 km werden  
 in der Innenstadt  
 von  
 Castellon/Spainien,  
 wo Ende Dezember  
 2014 die  
 Erweiterung des  
 elektrischen  
 Betriebs eröffnet  
 wurde, mittels  
 Batterieantrieb  
 gefahren, hier ist  
 der MetroStyle-  
 Trolleybus 8  
 fahrleitunglos  
 elektrisch  
 unterwegs.  
 Aufnahme:  
 J.Lehmann,  
 25.2.2015



Die Salzburg AG erhielt auch 2014 einen aus der insgesamt 26 Einheiten umfassenden Bestellung von Gelenkwagen, hier kam eine Elektroausrüstung der Firma Cegelec zum Einbau. Die Verkehrsbetriebe MPK der Stadt Lublin erhielt 12 Gelenktrolleybusse, die elektrische Ausrüstung lieferte die Firma Medcom zu. Für Gdingen wurden Ende 2014 zwei Trollino in 12m Länge geliefert, sie erhielten eine verstärkte Batterie, um Linienabschnitte fahrleitunglos zu bedienen. Auch die sechs 12m langen MetroStyle-Trolleybusse für Castellon erhielten eine Batterie, hier sind Ende 2014 fünf Einheiten ausgeliefert der sechste Wagen erhielt im Februar die Ausrüstung für die optische Spurführung ehe eine Auslieferung nach Spanien erfolgte.

Für 2015 konnte ein Auftrag über zwei Trolleybusse für Cagliari abgeschlossen werden, die ebenfalls einen Batterieantrieb erhalten. Vier Gelenktrolleybusse im MetroStyle wird die Städtischen Verkehrsbetriebe Esslingen erhalten, die ebenfalls eine verstärkte Batterieversorgung erhalten, um größere Streckenabschnitte fahrleitunglos zu bedienen. Ebenfalls werden Folgeaufträge für die bulgarischen Städte Pleven (10 Einheiten) und Stara Zagora (14 Einheiten) erwartet.

Zusammen mit den großen Aufträgen für Salzburg und Riga wird im Laufe des Jahres Budapest 24 Einheiten erhalten, auch hier besteht eine Option auf weitere 84 Einheiten. Nach der Produktion von 100 Trollinos wird im Laufe des Jahres der 1000. Solaris Trollino zu erwarten sein. Wer die Ehre hat, steht aber bislang noch nicht fest.

In 2014 konnten auch Elektrogelenkbusse ausgeliefert werden, deren Aufladung der Batterien auf andere Weise erfolgt. Im Rahmen des Programms EMIL erhielt die Braunschweiger Verkehrs-GmbH vier Gelenkwagen, der erste Wagen wurde auf der Pilotlinie M19 erstmals am 22. Dezember 2014 eingesetzt, die Aufladung erfolgt mittels Induktion an einigen Haltestellen im Verlauf der Ringlinie. Die Form der Aufladung wurde bereits mit einem 12m-Wagen seit April 2014 getestet.

Bei der Eröffnung der Innovationslinie 109 in Hamburg wurde der erste Gelenk-Batteriebus mit Brennstoffzelle als Range-Extender der Firma Solaris vorgestellt. Der Wagen befindet sich seit dem 24.2.2015 im Einsatz.