

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe [www.trolley-motion.com](http://www.trolley-motion.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.

**St. Gallen [CH] - Änderungen der Linienführung durch weitere Bauphase des Bahnhofplatzumbaus**

[J. Lehmann](#) - 31.08.15

Fotos:

oben: Doppelgelenktrolleybus 192 im Einsatz auf der Linie 4 nach Wolfganghof vor dem Postgebäude an der Ersatzhaltstelle zum Bahnhofsvorplatz, den sich die Trolleybuslinien (und die Autobuslinie 7) mit den Postautobuslinien teilen müssen.  
unten: Unter neuer, noch kupfernen glänzender Fahrleitung hält Trolleybus 172 in Richtung Guggeien auf der Straße Oberer Graben an der Haltestelle Broderbrunnen, die hier ersatzweise für die gleichnamige Haltestelle auf der Poststraße eingerichtet wurde. Aufnahmen: Jürgen Lehmann, 26.08.2015



Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurden ab Montag, dem 24. August 2015 die Haltestellen der Trolleybuslinien 1 und 4 vom Bahnhofplatz in die St.Leonhard-Strasse vor dem Postgebäude verlegt. Die Fahrt Richtung Winkeln und Wolfganghof erfolgt nicht mehr über die Bahnhofstraße und den Bahnhofplatz bzw. in Gegenrichtung über die Poststraße, sondern über die Straßen Oberer Graben und St.Leonhard-Strasse in beiden Richtungen. Die Fahrgäste müssen nun vom Bahnhof zu den Haltestellen am Postgebäude bzw. am Migros Neumarkt rund 200 m Fußweg in Kauf nehmen. Alle Überlandlinien und Postautolinien fahren hier ebenfalls ab, wobei die abfahrenden Busse nur kurz zur Aufnahme von Fahrgästen hier halten.

Das Oberleitungsnetz wurde entsprechend angepasst, die Fahrleitung Richtung Winkeln und Wolfganghof wurde vor dem Postgebäude auf der St.Leonhard-Strasse ergänzt, die Fahrleitung über die St.Leonhard-Strasse und dem Oberen Graben in Richtung Stephanshorn und Guggeien auf rund 450 m ergänzt.

Die Linien 3 und 5 fahren weiterhin über den Bahnhofplatz, aufgrund der Straßenbauarbeiten muss zeitweise mit Hilfsmotor gefahren werden. Das Eindrahten erfolgt manuell durch den Fahrer, lediglich Trolleybus 176 kann mittels Batterie und unter dem Trichter an der Haltestelle Broderbrunnen (Linie 3) bzw. Blumenberg (Linie 5) automatisch andrahten.

Aufgrund der Bauarbeiten auf der Bahnhofstraße und Erneuerung der Gleise der Appenzeller Bahn wurde die Fahrleitung hier auf rund 100 m entfernt. Die Abfahrtstelle der Appenzeller Bahn nach Teufen liegt auf der Bahnhofstrasse in Höhe des Restaurants Dufour, hier wurden provisorische Bahnsteige und ein Gleiswechsel errichtet. Der Zeitraum der Verlegung wird von Mitte August 2015 bis Juni 2016 andauern.

Ein nun vorgelegtes Konzept des Amts für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen zur Fahrplangestaltung ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 schlägt vor, Verlängerungen des Trolleybusnetzes zum Säntispark (derzeit Linie 7 nach Abtwil/St.Josefen), zum St.Georgen-Quartier (derzeit Linie 2 und 8) und zum Bahnhof St.Fiden zu erreichen, um den Einsatz von Doppelgelenkbussen zu erreichen und Durchmesserlinien in St. Gallen zu bilden. Das Amt für öffentlichen Verkehr erwartet die Stellungnahmen von den Gemeinden und den Transportunternehmen zum Konzept "St.Gallen Ost / Oberthurgau 2019" bis Ende September 2015.

### - Entscheidung pro Fahrleitung

[J. Lehmann](#) - 15.06.15

Vor dem [Baustart am 26.5.2015](#) zur Aufwertung und Neugestaltung vom Bahnhof und Bahnhofplatz kündigten die Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) Anfang Mai 2015 an, dass auch nach Neugestaltung des Bahnhofplatzes Fahrleitungen für alle Trolleybuslinien verlegt werden und auf ein Passieren im Batteriebetrieb verzichtet wird. Nach einem rund einjährigen Testbetrieb mit dem SwissTrolley 176, der Anfang 2014 anstelle des Dieselaggregats einen Batteriepack bei der Firma Hess erhielt, wird hervorgehoben, dass dieser Batteriepack nicht die Ursache des Entschlusses ist, sondern das unbefriedigende automatische Ab- und Anlegen der Stromabnehmerstangen. Dieses erfolgte im Testbetrieb zu langsam und es gab nach ungenauem Halten immer wieder Entgleisungen. Insbesondere an der Haltestelle Schibentor auf der Poststraße, die von allen vier Trolleybuslinien passiert wird, konnte nicht immer zum Anlegen der Stromabnehmer genau unter den Trichtern gehalten werden. Oft war der Testwagen zum mehrfachen Halten gezwungen, zuerst zum Fahrgastwechsel und dann in der richtigen Position zum Andrahten unter dem Trichter. Eine Fortsetzung des Versuchsbetriebs mit einem Batteriepack, der in dem Jahr forschungstechnisch von der [Hochschule Luzern](#) betreut wurde, wird jedoch nicht ausgeschlossen. Die Umrüstung eines weiteren Trolleybusses mit einem Energy-Pack wird zum Sammeln weiterer Erfahrungen in Erwägung gezogen. So könnte dies in Vorbereitung eines mehrjährigen Versuchsbetriebs für die Verlängerung einer Trolleybuslinie ohne Fahrleitungsmontage erfolgen.

### [Zürich \[CH\]](#) - Der Umbau des Albisriederplatzes führt zu regelmäßigen Batteriebetrieb

[J. Lehmann](#) - 06.07.15

Bedingt durch die Neugestaltung des Albisriederplatzes und dem Neubau der Gleisanlagen verkehren die Trolleybuslinien 72 und 33 hier mit ihrer Batterieversorgung. Die am 19.05.2015 begonnenen Bauarbeiten sollen bis September 2015 andauern, anschließend soll der Platz ohne Fahrleitung verbleiben. Gegenwärtig drahten die Trolleybusse an der Haltestelle Hardplatz ab und Linie 33 an der Haltestelle Sackzelg und Linie 72 an der Haltestelle Bertastraße wieder ein. Nach Ende der Baumaßnahmen ist ein Eindrahten am Albisriederplatz an den gegenwärtig nicht nutzbaren Haltestellen geplant. In der Regel kommen auf den Linien 33 und 72 nur Trolleybusse mit Batterieantrieb der Serie 162-182 zum Einsatz, jedoch müssen auch fallweise Dieselgelenkbusse und SwissTrolleys der ersten Serie (Nr.144-161) aushelfen, da auf der Linie 72 bis zu 10 Kurse und auf der Linie 33 bis zu 13 Kurse zu besetzen sind. Sofern einer der SwissTrolleys mit Dieselaggregat hier zum Einsatz kommt, muss der Fahrer eigenhändig die Stangen an- und ablegen. Das kann dann in Richtung Triemli auch an der Haltestelle Krematorium Sihlfeld erfolgen. Da die Oberleitung wegen der Straßenbahnfahrleitung sich nicht über dem Trolleybus befindet, kann dieser Trichter für die automatische Eindrahtung nicht genutzt werden.

Eine Umrüstung der 17 SwissTrolleys der ersten Serie mit Batterieantrieb und automatischer Stangenabzugs- und anlegevorrichtung ist beabsichtigt. Es soll hierbei die von der Firma Hess in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben St.Gallen und der Hochschule Luzern entwickelten "Energypacks" zum Einbau kommen, die durch ein neuartiges Energiemanagement leistungsfähiger als die bisherigen in Zürich eingebauten Batterieaggregate sind.

Mit dem ab 2017 geplanten Umbau des Bucheggplatzes sollen auch hier die Fahrleitungen vereinfacht werden. Zudem ist auf der Linie 69 ab 2017 Trolleybusbetrieb geplant, somit würde neben den Linien 72 und 32 eine weitere Trolleybuslinie den Platz passieren.

Die Linie 71 wird seit Beginn der Bauarbeiten auf dem Albisriederplatz in der Regel mit Dieselbussen bedient, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird diese Verstärkungslinie über die Hardbrücke mit der Linie 95 als neue Linie 83 verknüpft, so dass spätestens dann keine Trolleybusse auf den drei Kursen in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags verkehren können. Die Linie 71 kommt als Verstärkungslinie wieder nach Ende der Sommerschulferien zum Einsatz. Während der Sommerschulferien ab dem 11. Juli bis 16. August 2015 verkehrt jedoch ganztägig die Linie 71 vom Strecke Krematorium Sihlfeld über den Albisriederplatz zur Rosengartenstrasse und weiter zum Bucheggplatz

nach Milchbuck anstelle der Linie 72. Die Linie 72 wird mit dem Endhaltestelle Triemli der Linie 33 verbunden. Die Linie 33 endet hingegen an der Rosengartenstrasse an der Haltestelle der Linie 46 und wendet in der Schleife Lehenstrasse. Über die Hardbrücke verkehrt dann ausschließlich die Linie 71, wegen den Strassenbauarbeiten in der Rosengartenstrasse zeitweise mit Umleitung und somit ausschließlich mit Autobussen.

Auch wenn die Linie 71 aufgrund der Baustellen mit Autobussen bedient werden, kommen die letzten über 20jährigen hochflurigen MB O405 GTZ noch zum Einsatz, vier Einheiten (106, 122, 131, 142) gehören noch zum Trolleybusbestand.

#### **- Ungewöhnliche Ziele durch Straßenbauarbeiten**

[J. Lehmann](#) - 10.08.15

Bedingt durch Asphaltierungsarbeiten auf der Rosengartenstrasse kann der Steckenabschnitt über die Hardbrücke seit dem 11. Juli 2015 nicht elektrisch bedient werden. Die Linie 71 verkehrt hier mit Dieselbussen ganztägig im 5-Minuten-Takt, und zwar von Milchbrück bis zum Albisriederplatz und ersetzt hier die Trolleybuslinie 72 sowie die Linie 33. Die Linie 33 endet von Bahnhof Tiefenbrunnen an der Wendeschleife Lehenstrasse im Verlauf der Linie 46 hinter der Haltestelle Rosengartenstrasse gelegen. Der westliche Linienast der Linie 33 wird von der Linie 72 von Morgental befahren, die somit von Morgental über das Krematorium Sihlfeld bis nach Triemli verkehrt. Hier kommen bis zu 8 Kurse im Einsatz, die von den SwissTrolleys mit Batterie bedient werden, da zwischen Friedhof Sihlfeld und Sackzelg bzw. zwischen den Haltestellen Hubertus und Bertastrasse in Gegenrichtung fahrleitunglos gefahren wird. Auf der Linie 33 kommen ganztägig neuen Kurse zum Einsatz. Insgesamt sind auf den fünf Trolleybuslinien (31-34, 46 und 72) bis zu 55 Kurse zu bestücken. Die Straßenbauarbeiten auf der Rosengartenstrasse sollen bis zum 14.08.2015 beendet sein, so dass ab dann wieder die normale Streckenführung gefahren wird.

Im Amtsblatt des Kantons Zürich wurde am 24. Juli 2015 die Auftragsvergabe zur Ausstattung der 2007/08 beschafften 17 Doppel- und 18 Gelenktrolleybusse mit Batteriehilfsantrieb veröffentlicht. Das Hilfsaggregat mit Dieselmotor wird in den 35 Wagen ausgebaut und Traktionsbatterien «Energypack» werden durch die Firma Carosserie Hess AG eingebaut. Der Auftragswert beläuft sich auf 7,2 Mill. CHF. Bereits im Juli 2014 erhielt nach Zustimmung des Stadtrats die Firma Hess den Auftrag, die "Periodische Unterboden- und Hohlraumschutzbehandlungen sowie jährliche Kontrollen" an allen 70 Trolleybussen im Zeitraum 2014 bis 2028 für gesamt 3,93 Mill. CHF durchzuführen. Auch 2015 erfolgt im Vorfeld der Erneuerung des Autobusparks ein Testeinsatz eines Hybridbusses. Seit dem 23.02.2015 wird mit der Betriebsnummer 190 ein Gelenkhybridbus der Firma Volvo Typ 7900 im Linienbetrieb eingesetzt. Bereits von Mai bis Oktober 2014 war ein Hybridbus der Firma Hess im Einsatz.

#### **Biel/Bienne [CH] - Motiv-Trolleybus zum 75-jährigen Jubiläum**

[J. Lehmann](#) - 24.08.15

Am Samstag, 24. Oktober 2015 veranstalten die Verkehrsbetriebe Biel von 09:30 Uhr bis 17:30 Uhr auf dem Zentralplatz eine Feier anlässlich des 75-jährigen Jubiläums. Das Programm sieht stündliche Fahrten mit dem 75-jährigen Trolleybus 21 vor sowie die Vorstellung eines Trolleybusses der neuen Generation.

Bereits im Vorfeld wurde Trolleybus 51 als «dr anger Bus» gestaltet und am 31.3.2015 der Presse vorgestellt. Er erhielt auf der Türseite eine Bemalung des Bieler Künstlers Gianni Vasari. Im Innenbereich gestaltete die Firma Hess den Wagen um, er erhielt Sitzpolster in orange/gelb/lila-Tönen (statt dunkelblau) und statt der bisherigen Lichtleiste mit verkleideten Leuchtstoffrohren leuchten LED-Strahler und eine verdeckt angeordnete Lichtleiste mit ständig wechselnden Farben den Innenraum aus. Die Beleuchtung bleibt ganztägig an.

Trolleybus 51 «dr anger Bus» wird während dem Tag der offenen Tür zur Ausstellung 75 Jahre Trolleybus in Bildern genutzt.

Nach Neubau des Eisstadions weiter nördlich des bisherigen Stadions, welches nach dem Sponsor den Namen Tissot Arena erhielt, ist eine Verlängerung der Linie 1 zum neuen Eisstadion in Bau. Die bisherige fahrplanmäßige Schleifenfahrt über die Solothurnstrasse, Henri-Dunant-Strasse, Eisfeldstrasse, Länggasse entfällt. Die Fahrleitung bleibt jedoch bestehen. Künftig verkehrt die Trolleybuslinie 1 in beiden Richtungen durch Länggasse und Eisfeldstrasse, hier wurde auf rund 600m eine zweite Spur verlegt, weitere rund 600m Streckenverlängerung im Zuge der Eisfeldstrasse führt bis vor dem neuem Stadion mit einer Wendeschleife am Ende des Gebäudes.

Das alte Stadion wurde ab Mai 2015 abgerissen, die bisherige Endhaltestelle vor dem alten Stadion ist seit 10. Februar 2015 in die Länggasse verlegt. Die Inbetriebnahme der Linienverlängerung ist für den 24.9.15 im Vorfeld der Eröffnung des neuen Stadions vorgesehen, welches als Fussball- und Eishockeystadion dient, zudem ein überdachtes Eisfeld, ein Fussballtrainingsfeld sowie eine Curlinghalle aufweist. Die neuen Fahrpläne der Trolleybuslinie 1 sind ab 1.9.2015 verfügbar, so ein Aushang am Bahnhof, der die Besucher der bereits seit Mitte August dort stattfindenden Fußballspiele auf die Fahrt mit der Trolleybuslinie 1 bis zur Haltestelle Henri-Dunant-Strasse verweist. Das neue Stadion war auch Endpunkt der geplanten Regiotram als Verlängerung der bestehenden Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. Obwohl diese Planungen Bestandteil des Agglomerationsprogrammes und auch über den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden sollten, wurde im Februar 2015 beschlossen, die Bauarbeiten zurückzustellen und die Planungsarbeiten zu sistieren, das Regiotram bleibt jedoch als langfristige Massnahme im Richtplan bestehen, so [die entsprechende Beschreibung des Vereins seeland.biel](#)

### [Lausanne \[CH\]](#) - Anpassung von Fahrleitungen ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 13.07.15

Am 24.4.2015 veröffentlichte die Transports publics de la région lausannoise SA im Europäischen Amtsblatt die Ausschreibung über die Montage von Trolleybusfahrleitung an zwei Stellen des Netzes: Los 1 am Place de la Sallaz im Zuge der Linie 6 und Los 2 in Blécherette, Endstation der Linien 1 und 21.

Nach Ende der Straßenbauarbeiten am Place de la Sallaz wird die Linie 6 wieder hier ihre Endstation erhalten, entsprechend werden das derzeit vereinfacht geführte Fahrleitungspaar ergänzt. Zukünftig wird dann das Wenden der Linie 6 in der rund 750 m entfernt liegenden Wendeschleife Valmont entfallen und die Linie 6 wie auch im [Fahrplan](#) vermerkt in Sallaz ihre Endhaltestelle haben.

Im Zuge des [Neubaus der Route de Romanel](#) wird die Kreuzung vor der Endhaltestelle Blécherette neu gestaltet. In diesem Zuge ist der Umbau der Fahrleitungsarbeiten und Anpassung an die neue Verkehrssituation vorgesehen. Beide Fahrleitungsarbeiten sind noch für 2015 vorgesehen. In den Sommermonaten wird die Demontage der Oberleitung des seit 2008 nicht mehr genutzten Streckenabschnitts Sallaz - Epalinges - Chalet-à-Gobet der ehemaligen Trolleybuslinien 5 und 21 durchgeführt.

Der nach einem Unfall mit einem Triebwagen der LEB am 12. Februar 2015 stark beschädigte Trolleybus 783 und der Anhänger 901 wurden Ende März 2015 verschrottet, so dass noch 26 Anhängerzüge im Wagenpark verbleiben. Deren Ersatz durch Doppelgelenktrolleybusse ist nun für 2018/19 vorgesehen. Daher werden die verbliebenden Anhänger der Serie 902-920 derzeit mit einer mobilen Rampe ausgestattet, damit jeder Zug ein Rollstuhl mitnehmen kann.

Für das Projekt der Tram zwischen Renens und Flon-Lausanne läuft zur Zeit die Ausführungsplanung für die Bauarbeiten, ein Start der Bauarbeiten ist für Ende 2015 geplant, die Eröffnung der Straßenbahnlinie ist für Ende 2017 vorgesehen.

### [Luzern \[CH\]](#) - Neues Nahverkehrskonzept 'agglomobil-tre' vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 20.07.15

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) stellte im Mai 2015 das Nahverkehrskonzept "AggloMobil tre" zur Realisierung in den Jahren 2019 bis 2022 vor, zu dem bis Anfang Juli 2015 Behörden und Interessenverbände ihre Stellungnahme abgeben konnten. Nach Berücksichtigung der Rückmeldungen wird im Herbst der Schlussbericht von "AggloMobil tre" präsentiert, dessen Resultate in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation sowie dem Strassenbauprogramm der kommenden Jahre einfließen wird.

Die Aufwertung der Linien 2, 8 und 12 als hochwertige Trolleybuslinien unter dem System RBus ("R" = "rapid") ist ein Hauptbestandteil des Konzepts "AggloMobil tre". Nachdem seit verganginem Jahr bereits die Linie 1 nach Inbetriebnahme von neuen LightTram-Fahrzeugen und Einrichtung der Busspur auf der Pilatusstrasse als RBus-Linie geführt wird, steht nun als nächster Ausbauschnitt im Dezember 2016 die Einführung der RBus-Linie 2 zwischen Luzern Bahnhof und Emmenbrücke Sprengi an. Zeitgleich wird am Seetalplatz in Emmenbrücke die neue Linienführung auf separaten Busspuren über den Bahnhof Emmenbrücke als neuer Umsteigepunkt einschließlic der dafür erforderlichen neuen Fahrleitung in Betrieb genommen.

Bei der Vorstellung des Konzepts durch den Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) Daniel Meier berichtete die [Lokalpresse](#), dass die VBL zunächst neun Doppelgelenkbusse beschaffen werden, die ab Ende 2016 auf der Linie 2 zum Einsatz kommen. Dazu kann eine Option aus dem Anfang 2013 mit der Firma Hess geschlossenen Vertrag gezogen werden, der zwei Optionen zu acht und zehn Doppelgelenktrolleybussen vorsieht, die bis 31.07.2016 bzw. 31.07.2020 einlösbar sind. Die ebenfalls ab Dezember 2016 zur Einführung vorgesehene Tangentiallinie 3 von Kriens nach Emmenbrücke wurden vier Gelenktrolleybusse ausgeschrieben, ein Ergebnis dieser Ausschreibung wurde jedoch noch nicht veröffentlicht. Eine weitere Ausschreibung, die am 16.5.2015 veröffentlicht wurde, ist für die Fahrleitungsmontage am Seetalplatz im Zuge der Linie 2 und Ergänzung der Fahrleitung am Pilatusplatz für die Linie 3. Gegenstand der Ausschreibung sind die Montagearbeiten zur Erstellung einer voll funktionsfähigen neuen Trolleybus-Fahrleitungsanlage über rund 1 km sowie die Ergänzung einer bestehenden Fahrleitungsanlage. Das Material einschließlic Masten wird jedoch beigestellt, die Aufstellung der Maste einschließlic Fundamente erfolgt durch eine Drittfirma bzw. die vbl selbst.

Die Verlängerung der Linie 1 ist nun drei Jahre nach der Wiedereröffnung der Linie 2 in 2019 geplant, und die Linie 8 soll zu diesem Zeitpunkt als RBus-Linie aufgewertet werden, dieses ist noch ein Vorhaben des Konzepts "AggloMobil due". Die dritte Auflage des AggloMobil-Konzepts sieht nun den Ausbau der Linie 12 nach Littau als vierte RBus-Linie vor.

Mit dem bereits im kantonalen Strassenbauprogramm verankerten Umbau der Busperrons am Bahnhof Luzern bis 2018 mit dem Ziel, pro Richtung je eine zusätzliche Durchmesserhaltekannte anzulegen, sollen mehr Durchmesserlinien entstehen: Neben der Verknüpfung der RBus-Linien 8 und 12 in einem zweiten Schritt für eine direkte Verbindung zwischen Würzenbach und Littau sollen die Autobuslinien 20 und 24 verknüpft werden. Vorübergehend verkehrt der südliche Teil der heutigen Linie 8 nach Hirtenhof als Radiallinie, jedoch sieht bis 2025 das Konzept die Verknüpfung der Linie 2 und 8 von Emmenbrücke nach Hirtenhof als RBus-Durchmesserlinie vor, indem die Linie 2 über das Kantonsspital geführt wird. Alternativ ist eine Linienführung über den Viktoriaplatz ohne Bedienung des Bahnhofplatzes möglich. Die Umsetzung durch Einführung der elektrischer Traktion auf der Spitalstrasse wird jedoch erst nach 2022 als machbar angesehen.

**Salzburg [AT] - 10 neue Obusse auf dem Residenzplatz vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 29.06.15

Am 23. Juni 2015 wurden am Residenzplatz die in 2015 zehn neu beschafften Gelenkbusse der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Beisein von Stadtpolitik und dem Altstadtverband fand die Segnung der Fahrzeuge statt, der jüngste Wagen 342 erhielt dabei den Taufnamen „Altstadt Salzburg“, eine entsprechende Beschriftung wurde von Inga Horny vom Altstadtmarketing enthüllt.

Die neuen Gelenkbusse im „MetroStyle“ sind mit einer Klimaanlage ausgestattet, die den Fahrgästen einen angenehm temperierten Innenraum bietet und zudem garantiert, dass die Fahrer auch an heißen Sommertagen einen kühlen Kopf bewahren. Auch die 10 neuen Obusse erhielten einen Hilfsmotor, mit dem sie flexibel sind und so einfacher an den Baustellen vorbeikommen. Der gesamte Innenraum ist mit energiesparenden Boden- und Leselampen in LED-Technik ausgestattet.

Weitere Investitionen bringen den Fahrgästen einen Nutzen durch eine Fahrgastinformation in Echtzeit sowie die Ankurbelung des Vorverkaufs mit Ticketautomaten. Weitere Investitionen erfolgen im Fahrleitungsnetz, so sollen noch in diesem Jahr die Linie 7 und 8 von Richtung Mülln direkt über den Franz-Josefs-Kai zum Hanuschplatz geführt werden, um die Griesgasse zu entlasten.

Nr., Kennzeichen, Anmeldung, 1.Einsatz

333, S-867SJ, 19.04.2015, 22.04.2015

334, S-868SJ, 19.04.2015, 22.04.2015

335, S-423SL, 22.05.2015, 27.05.2015

336, S-424SL, 22.05.2015, 27.05.2015

337, S-425SL, 22.05.2015, 29.05.2015

338, S-426SL, 22.05.2015, 27.05.2015

339, S-427SL, 22.05.2015, 30.05.2015

340, S-400SM, 09.06.2015, 19.06.2015

341, S-428SL, 22.05.2015, 30.05.2015

342, S-401SM, 09.06.2015, 22.06.2015

Abgemeldet wurde bislang noch kein Fahrzeug, so dass der Wagenpark vorübergehend über 100 Einheiten zählt.

In dem ab 13.7.15 gültigen Sommerferienfahrplan verkehren die Obuslinien 2, 4, 5, 6 und 7 nur im 15-Minuten-Takt, während der 10-Minuten-Takt auf den Linien 1, 3 und 8 in diesem Jahr bestehen bleibt.

Fotos:  
Aufstellung  
der 10 neuen  
Solaris  
MetroStyle  
333 bis 342  
auf dem  
Residenzplatz  
und Taufe des  
Wagens 342  
am  
23.06.2015.  
Aufnahmen:  
Salzburg  
AG/SLB Obus



### Wien/Vienna [AT] - Elektrische Busse im künftigen Museumsbestand und auf Linie

[D. Budach](#) - 13.07.15

Vor geraumer Zeit wurde vom „Wiener Tramwaymuseum“ der letzte erhalten gebliebene Wiener Trolleybus vom Typ OE I mit der früheren Wagen- Nr.4 , gebaut von Henschel/Lohner 1944 erworben. Dazu gehört außerdem Obus-Anhänger Nr.10 vom Typ OA I, gebaut von Gräf & Stift 1949. Zwei weitere Anhänger der gleichen Serie sind an anderer Stelle ebenfalls noch erhalten.

Die zehn Obusse der einzigen Wiener Obuslinie 22 waren nach der Stilllegung 1958 an die Mürztaler Verkehrsgesellschaft in Kapfenberg verkauft worden, sechs von ihnen gingen später dort wieder in Betrieb. Nach der Ausmusterung 1967-1972 endeten die meisten von ihnen als Bauhütten.

Als aktuelles Pendant zum historischen Wiener Obus, der jeweils nur aus einer einzigen Linie zwischen 1908 und 1938 sowie zwischen 1946 und 1958 bestand, wird der Elektrobustverkehr auf den beiden Citylinien 2A und 3A angesehen. Hier kommen seit 2013 zwölf Midibusse vom italienischen Hersteller Rampini mit Siemens-Elektroausrüstung zum Einsatz. Aufgeladen werden die Wagen über einen zweipoligen Pantographen an kurzen Oberleitungsabschnitten am Schottenring und am Schwarzenbergplatz.

### Eberswalde [DE] - 75 jähriges Obus-Jubiläum wird bereits im September gefeiert

[J. Lehmann](#) - 22.06.15

Am 03.11.1940 wurde in Eberswalde der Obusbetrieb eröffnet, aus Witterungsgründen wird das 75-jährige Jubiläum bereits mit einem Tag der offenen Tür am Samstag, 12.09.2015 gefeiert. Im Vorfeld dieses Jubiläums schrieb die BBG einen Fotowettbewerb aus, die Fotoaufnahmen sollen neben einer historischen Fotoausstellung zum Betriebshoffest zu sehen sein. Höhepunkt der Veranstaltung ist die Präsentation einer "18 m langen Überraschung": Am 23.März 2015 verließ der Ikarus 280T-Gelenkobus 205 Budapest in Richtung seiner neuen Heimat Eberswalde. Hier wird er zurzeit aufgearbeitet, um zum Jubiläum an die 1985 bis 1990 beschaffte Obusgeneration zu erinnern. Mehr über das Programm am 12.09.2015 ist auf der [Webseite der BBG](#) zu finden.

Im März 2015 beschloss der Kreistag den Nahverkehrsplan 2017-2026 für den Landkreis Barnim. Darin ist eine Erweiterung des Obusbetriebs auf oberleitungsfreien Abschnitten nach Finow vorgesehen. So sollen die beiden Obuslinien 861 und 862, die derzeit im Ringverkehr über die Eberswalder Straße nach Finow, Kleiner Stern und zurück über das Brandenburgische Viertel nach Nordend (Linie 861) bzw. in Gegenrichtung nach Ostend (Linie 862) fahren, neue Endziele in Finow erhalten. Die Linie 861 soll dabei die neue Endhaltestelle in der Biesenthaler Straße anfahren und zwischen

Wolfswinkel und Schönholzer Straße nicht mehr über die Eberswalder Straße, sondern über den Kopernikusring und die Fritz-Weineck-Straße verkehren, während die Obuslinie 862 von Ostend kommend den Abschnitt über das Brandenburgische Viertel bis zum Kleinen Stern bedient und eine neue Endhaltestelle Erich-Steinfurth-Straße in der Messingwerkstraße erschließt. Als dritte Obuslinie soll dann die bisherige Buslinie 910 hinzukommen, die von Eberswalde Südend über den Kleinen Stern in Finow bis nach Finowfurt verkehrt. Die drei Obuslinien sollen dann montags bis freitags jeweils im 20-Minuten-Takt starten, so dass auf dem gemeinsamen Streckenstück vom Eberswalder Marktplatz über dem Bahnhof bis zur Spechthausener Straße ein 6-7 Minuten-Takt entsteht. Am Wochenende sollen die Linien jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren.

Die Netzerweiterungen sind mittels Batterieantrieb beabsichtigt, der bisher durchgeführte Betrieb mit dem 2013 beschafften Hybrid-O-Bus, bei dem der bisher als Hilfsantrieb vorgehaltene Dieselmotor durch eine Lithium-Ionen-Batterie ersetzt wurde, hat sich bewährt.

Eine Vergleichsstudie habe ergeben, dass der abgasfreie Trolleybus nur 0,01 Eurocent mehr pro Betriebskilometer kostet, als ein vergleichbarer Dieselbus. Folgende Parameter der Batterie aus der [Studie Der O-Bus als intelligente und nachhaltige Lösung für Europa - Arbeitsergebnisse der Barnimer Busgesellschaft mbH aus dem EU-Projekt: Trolley - Promoting Electric Public Transport](#): "Grundsätzlich hat diese Lithium-Ionen-Batterie eine Gesamtkapazität von 70,4 kWh. Pro Kilometer liegt der Verbrauch bei ca. 2,5 kWh. Damit könnte man, zumindest rein rechnerisch, sogar eine Strecke von über 28 km zurücklegen. In der Praxis wird sich dieser errechnete Wert aber nicht durchsetzen. Mit einer zu tiefen Entladung verkürzt sich nämlich die Lebensdauer der Batterie erheblich. Schlussendlich wird sich die Gesamtkapazität im Normalbetrieb bei 42,2 kWh einfinden, was einem Ladezustand von 85% entspricht."

### Solingen [DE] - Der erste Schritt zur Vision eines komplett elektrischen Stadtverkehrs

[J. Lehmann](#) - 17.08.15

Die Vision, dass bis zum Jahr 2030 nach Erneuerung des kompletten Wagenparks der SWS Verkehrsbetriebe dieser ausschließlich aus Batterie-elektrischen Fahrzeugen besteht, wird weiter vorangetrieben. In Kürze ist die Einreichung des Projekts beim Bundes-Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geplant. Die Projektskizze mit Projektantrag zur Beschaffung von vier ersten Fahrzeugen in 2017 ist zurzeit in der Bearbeitung. Das Projekt läuft nun unter dem Arbeitstitel „E-Bus 2020 – ÖPNV als Teil einer Smart-City“. Dabei erhält im Projekt in Zukunft der neue Bus den Namen "BOB, Batterie – Oberleitung – Bus". Der Förderantrag beim BMVI enthält die erforderlichen Untersuchungen, Projektbegleitungen und Einrichtungen zum Projekt, die vier für 2017 vorgesehenen ersten "BOB"-Fahrzeuge werden jedoch ohne Förderung von der SWS beschafft.

Im Rahmen des Projekts soll unter anderem untersucht werden, wie erneuerbare Energie aus privaten Solaranlagen dann in das Solinger Netz eingespeist und gespeichert werden kann, so dass die Energie von den Solinger Oberleitungs- und

später auch Elektrobussen genutzt werden kann, während eine Eigennutzung der Privatnutzer aufgrund Abwesenheit nicht erfolgt. Dazu soll die Leistungsfähigkeit der Netzinfrastruktur zur Aufnahme von Bremsenergie der Obusse einschließlich Untersuchungen zur möglichen Zwischenspeicherung untersucht und ausgebaut werden. Ziel ist die Vermeidung der ineffizienten und teuren Lastspitzen des Obusnetzes.

Weitere Projektpartner neben der [Gesellschaft "Neue Effizienz"](#) sind die Stadt Solingen, Solinger Verkehrsbetriebe, SWS Netze Solingen GmbH, Firma Vossloh Kiepe und die Bergische Universität Wuppertal (Lehrstuhl für elektrische Energieversorgungstechnik / Arbeitsgebiet Elektromobilität).

Erst wenn der Förderantrag bewilligt ist, können weitere Untersuchungen zur Wahl der Autobuslinie durchgeführt werden und eine Ausschreibung der vier Testfahrzeugen gestartet werden. Im Vorfeld wurden neben der bereits erwähnten Linie 695 als Modelllinie für elektrischen Betrieb auch die Linien 691 und 693 genannt, die einen geringeren Anteil an Oberleitungsstrecken haben. "Wir wollen direkt mit der größten Herausforderung anfangen, um im Ernstfall keinen Schiffbruch zu erleiden", wird Holger Ben-Zid, Projektleiter bei der SWS in einem [Artikel der Solinger Morgenpost vom 1.8.2015](#) zitiert.

Mit "Sommerferienzeit ist auch immer Baustellenzeit" kündigte die SWS-Verkehrsbetriebe auf ihrer Internetseite die Einschränkungen im Obusnetz an, betroffen war insbesondere die Linie 683, die während den gesamten Sommerschulferien vom 29.06. - 11.08.2015 nicht den Bahnhof Wuppertal Vohwinkel anfuhr, sondern an der Schwebebahnendhaltestelle auf der Vohwinkeler Straße endete. Hier erfolgte die Abfahrt in Richtung Solingen, mit Hilfsantrieb wurde über die Corneliusstraße mit Bedienung der Haltestelle Gebhardtstraße über den Westring zur Gräfrather Straße gefahren. Ein Fahrleitungstrichter wurde hier in der Fahrleitung montiert, um ein automatisches Andrahten zu ermöglichen.

Zusätzlich mussten auf der Linie 683 am Anfang der Sommerschulferien wegen dem Austausch von Fahrleitung und zum Ende der Sommerschulferien wegen Erneuerung des Asphaltbelags auf der Gräfrather Straße Dieselbusse ersatzweise eingesetzt werden. Die Asphaltarbeiten begannen am Montag, 27.07.2015 und dauerten bis zum 5.8.2015. Dabei erhielt auf der Gräfrather Straße zwischen der Einmündung Zaunbusch und Roßkamper Straße eine Fläche von 4000 Quadratmetern eine neue Asphaltenschicht. Die Straße war nur einseitig befahrbar, Baustellenampeln regelten den Verkehr.

### [Arnhem \[NL\]](#) - Prototyp für das Projekt Trolley 2.0 in Bau

[J. Lehmann](#) - 03.08.15

Die Firma [EL-KW](#), eine Tochterfirma der britischen Vayon Green Power Group, die an der Entwicklung von nachhaltiger, betriebsmäßigen Mobilität arbeiten, erhielt den Auftrag einen Prototyp für das Projekt "Trolley 2.0" herzustellen. Die Gelenkbusse sollen mindestens 10 Kilometer mittels Batterien fahren können und dann bei der Fahrt unter der Oberleitung aufladen. Die Firma EL-KW hat hierzu eine Halle im Industriepark Kleefse Waard (IPKW) angemietet und haben mit den Umbauarbeiten eines 18 m langen Gelenktrolleybusses begonnen. Sie erwarben von der Firma Connexion die beiden Trolleybusse 5210 und 5211, die 2013 nach nur 15 Betriebsjahren ausgemustert wurden. Es besteht die Absicht, dass im Dezember 2015 die ersten Testfahrten durchgeführt werden können, um die Technik anhand diesem Prototyp weiterzuentwickeln und serientauglich zu machen.

Weitere Berkhof-Trolleybusse werden nun nach 15 jährigen Einsatz vertraglich bedingt durch Neufahrzeuge ersetzt. Aus dem 2012 abgeschlossenen Vertrag mit der Firma Hess werden im September und Oktober 2015 fünf neue SwissTrolleys geliefert. Aus diesem Vertrag folgen 2016 noch fünf weitere und 2017 zehn Einheiten. Die dann zu ersetzenden Berkhof-Trolleybusse des Baujahrs 2002 (Nr.5222-5231) erreichen noch in diesem Jahr die beachtliche Laufleistung von 1 Mio. km! (Laufleistung Wg.5229 am 25.7.15: 993.792 km)

Während der Sommerschulferien ist der Trolleybusbetrieb durch Straßenbauarbeiten beeinträchtigt. So wird die Linie 7 vom 06.07.2015 bis zum 14.08.2015 wegen kompletter Erneuerung des Rosendaalseweg in Richtung Geitenkamp ersatzweise durch Autobusse bedient. Sechs Dieselbusse des Typs Ambassador in der grünen Connexion- Lackierung sind für diesen Zweck nach Arnhem umgesetzt worden. Sie befahren eine 1,4 km lange Umleitungsstrecke über die Straßen Monnikensteeg und Zaslana mit Steigung, daher ist ein Befahren mit Hilfsmotor nicht möglich. Eine weitere Baustelle mit Behinderung für den Trolleybusverkehr befindet sich in Oosterbeek, wo der Utrechtseweg bedingt durch Straßenbauarbeiten gesperrt ist. Vom 13.07.2015 bis zum 24. August 2015 endet die Trolleybuslinie 1 vorzeitig an der Haltestelle Arnheims Buiten (vormals KEMA). Die Fahrgäste nach Oosterbeek werden auf die Überlandlinien 51 und 52 verwiesen und müssen am Ortseingang von Oosterbeek in einen Pendelbus umsteigen.

### [Limoges \[FR\]](#) - Einschränkungen während der Sommerferien

[J. Lehmann](#) - 17.08.15

Auch in diesem Jahr besteht ein eingeschränkter Sommerfahrplan vom 6. Juli bis 21. August 2015. Die Trolleybuslinien 2, 4 und 5 verkehren im 15-Minuten-Takt, während die Linien 1 und 6 einen ungewöhnlichen 17-Minuten-Takt bieten. Auf allen fünf Linien kommen je 4 Kurse zum Einsatz, ansonsten sind im 10-12 Minuten-Verkehr je sechs Kurse im Einsatz.

Zusätzlich mussten aufgrund Straßenbauarbeiten auf der Rue F. Perrin eine großräumige, rund 1,4 km lange Umleitung über die Rue C. Ranson, Rue L. Sazerat und Av. St Eloi befahren werden, aus diesem Grunde wurden auf allen Kursen der Linie 5 Autobusse eingesetzt.

Weitere kleine Straßenbauarbeiten aus dem Investitionsprogramm der Stadt Limoges führten auf anderen Linien auch zu Behinderungen und Umleitungen, so musste Ende Juli die Linie 2 ebenfalls von Autobussen bedient werden.

### **Bologna [IT] - Neue Crealis vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 15.06.15

Die drei ersten Iveco Crealis trafen Anfang Juni 2015 in der TVER-Werkstatt "deposito ferrarese" ein und wurden am 10.06.2015 auf dem Piazza Maggiore der Öffentlichkeit vorgestellt. Wie die Civis erhielten die Wagen die Nummern 1101 bis 1103. Der Crealis Neo, von dem insgesamt 49 Einheiten bei Irisbus bestellt wurden, weist im Gegensatz zu den CIVIS-Trolleybussen einen Fahrersitz auf der linken Seite in traditioneller Position auf. Entsprechend der gesetzlichen Regelung erhielt der Wagen ein Dieselaggregat in Form eines Euro-6-Motors in Standardausführung. Die 2008/09 gebauten Civis waren nur mit einem Euro 3-Motor ausgestattet. Das Dieselaggregat soll aber auch bei der Linie 19 nach San Lazzaro im Linienverkehr nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. Die Fahrleitungsmontage der Linie 19 ist im Gange, in San Lazzaro waren ja bereits die Endhaltestellen der Linien 19A und 19B mit Fahrleitung zu Test- und Zulassungszwecken verbunden.

Der Einsatz von Trolleybussen erfolgt jedoch derzeit stark eingeschränkt. Bedingt durch Neubau der Straßenzüge Via Francesco Rizzoli und Ugo Bassi einschließlich Erneuerung der Gas- und Wasserleitungen verkehrt die Linie 14 mit großräumiger Umleitung und die Linie 13 geteilt. Lediglich auf dem nördlichen Teil nach BorgoPanigale (Via Normandia) kommen Trolleybusse, vorwiegend Solaris-Trollino zum Einsatz, sie wenden in der Innenstadt auf der Via Loma. Auf dem südlichen Teil der Linie 13 nach S. Ruffillo kommen Solodieselbusse zum Einsatz, die auf dem engen Pz.Cavour in der Innenstadt wenden. Auf den beiden Ringlinien 32 und 33 können jedoch weiterhin Trolleybusse uneingeschränkt fahren.

### **Cagliari [IT] - Erster Batterie-/Trolleybus vor der Auslieferung**

[D. Budach](#) - 31.08.15

Der erste der beiden bestellten Skoda Electric/Solaris Trollino 12 Solotrolleybusse mit Batteriezusatzantrieb ist fertiggestellt und absolviert Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzen. Die beiden Wagen sollen in den nächsten Wochen nach Italien ausgeliefert werden. Sie werden zusammen mit vier, ebenfalls mit starkem Batterie-Zusatzantrieb ausgerüsteten Van Hool/Vosloh-Kiepe Solowagen auf der verlängerten Linie 5 zum Einsatz kommen, die die bisherige Linie PQ zum Strandbad Poetto ersetzen soll. Für die Verlängerung wird vorerst keine Fahrleitung erstellt, vielmehr entsteht an der Endstelle eine Einrichtung zum Nachladen der Batterien während der Wendezeit. Zehn weitere, ansonsten baugleiche Van Hool/Vosloh-Kiepe Trolleybusse werden ohne Batterieaggregat ausgeliefert werden, sie erhalten einen Dieselmotor als Notfahrt. Deren Auslieferung steht ebenfalls kurz bevor.

Die Verlängerung der Trolleybuslinien und der Einsatz von Batterie-/Trolleybussen wird im Rahmen des europäischen Projekts „ZeEUS“ zur Förderung der Elektromobilität im ÖPNV namhaft bezuschusst. Nach Poetto fuhr bis zur Einstellung am 17. November 1973 die letzte Linie der früheren Straßenbahn Cagliari.

### **Lecce [IT] - Erfolgreiche Umstellung**

[J. Lehmann](#) - 03.08.15

In der Sitzung des Stadtrats Anfang Juni wurde der Jahresabschluss 2014 der SGM vorgelegt. Die Fahrgastzahlen waren trotz Einführung des Trolleybusbetriebs gesunken, durchschnittlich wurden 627 Passagiere pro Tag befördert. In der Stadtratsitzung wurde heftig debattiert, dass bei Beginn der Diskussion zur Einführung des Trolleybusbetriebs vor 15 Jahren, Gutachter in ihren Untersuchungen festhielten, dass mit der Einführung von Trolleybussen eine verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel folgt. Das System der urbanen Mobilität würde so revolutioniert werden, dass durch die verstärkte Nutzung der Individualverkehr drastisch reduziert wird und damit die Verschmutzung der Stadt gesenkt wird.

Jedoch wurde in der Stadtratsitzung nicht angesprochen, dass bei der Einführung des Trolleybusbetriebs bereits während der Durchführung des 23 Mio. EUR-Projekts (davon 7 Mio. aus dem Haushalt der Gemeinde) eine drastische Reduzierung der Taktzeiten und Erhöhung der Fahrzeiten erfolgte. Geplant war auf Ringlinien und der Linie vom Bahnhof durch die Innenstadt zum Busbahnhof mindestens ein 15-Minuten-Takt, nun verkehrt der Trolleybus hier nur alle 20 Minuten (Linie 29) und ab 14 Uhr sogar nur alle 40 Minuten wie die Ringlinien (Linie 30/31) ganztägig. Auch die Linie 27 zum 5 km außerhalb der Stadt gelegenen Universitätscampus Ecotekne, für die ein 7½-Minuten-Takt vorgesehen war, wird nun in einem ungewöhnlichen 9-Minuten-Takt bedient, außerdem kommen hier nur teilweise Trolleybusse zum Einsatz. Die als Expresslinie bezeichneten Kurse werden von Autobussen bedient. Auch von den übrigen vier Kursen des dann 18-Minuten-Verkehrs (nachmittags drei im 24-Minuten-Verkehr) wird ein Kurs, der das Krankenhaus Clinica Città di Lecce alle 72 Minuten anfährt, von einem Autobus bedient. Auf den Ringlinien 30 und 31 kommt je ein Kurs, auf der Linie 29 vormittags zwei, nachmittags ein Kurs somit maximal 7 Trolleybusse im Einsatz. In den Sommerzeiten vom 14. Juni bis Sonntag, 13. September erfolgten weitere Reduzierungen. Die eine Ringlinie 31 entfällt und Linie 27 nach Ecotekne verkehrt nur noch im 24-Minuten-Takt (ab 14 Uhr alle 36 Minuten), hier entfallen die Expressfahrten.

Durch die Reduzierung der Frequenzen musste somit in den letzten fünf Jahren sogar mit einem gesunkenen Fahrgastaufkommen gerechnet werden, dieses stand jedoch in der heftigen Diskussion des Stadtrats nicht zur Debatte.



**Napoli [IT] - 54-jähriger Trolleybus zum 75-jährigen Jubiläum wieder im Einsatz**

[J. Lehmann](#) - 10.08.15

Nach einigen Jahren kam ab dem 10. Mai 2015 der historische Trolleybus 8021 aus der Serie von 84 Trolleybussen des Typs 1000 FP der Firmen Alfa Romeo/ Aerfer/OCRB (Nr.8301-8306, 8001-8078, Bj. 1961/62) wieder zum Einsatz. Er stand jedes Wochenende in den Monaten Mai und Juni zum Einsatz, es wurde den zahlreichen interessierten Fahrgästen eine kurze Rundfahrt im Stadtgebiet von Neapel geboten. Der Trolleybusbetrieb in Neapel wurde vor 75 Jahren am 8.5.1940 mit der Einführung der Trolleybuslinie 40 vom Piazza Vittoria bis zum Capo Posillipo aufgenommen. Das städtische Netz wuchs in den Folgejahren bis 1959 auf eine maximale Ausdehnung von 54 km, ehe am 04.01.1962 die Überlandstrecken in die Küstenorte Portici und Torre del Greco eröffnet wurden. Zeitgleich erfolgte jedoch die Einstellung der ersten Trolleybuslinie und bis Mitte der 70er Jahre blieben nur noch die Überlandlinien 254, 255 und 256. Am 27.06.2015 fand dann eine Fahrt mit dem historischen Wagen nach Portici statt, auch hier fand der Besuch einen regen Zuspruch, siehe [Artikel der Lokalpresse](#). Nach Portici verkehrt inzwischen nur noch die Trolleybuslinie 254. Auch die ab September 2009 bis Portici verkürzte Linie 255 (hier Umstieg in die Anschlußbuslinie 655 in die rund knapp 6 km entfernte Ortschaft Torre del Greco) wurde ab dem 27.11.2014 durch eine Autobuslinie 155 ersetzt, die vom Busbahnhof Brin bis nach Torre del Greco im 37-Minuten-Takt gemäß [Fahrplan der AMN](#) verkehrt. Die Buslinie 155 fährt nicht wie damalige Trolleybuslinie von Portici über die Corso Resina, sondern über den Corso Umberto I und die Via Arturo Consiglio nach Torre del Greco. Nach Protesten verteidigte der Verkehrsausschuss Colli Aminei den Beschluß des Stadtrats der Gemeinde gegen den Trolleybus in der [Tagespresse vom 19.Januar 2015](#). Die Frequenzen der Linie seien zu gering, dass sich kein Vorteil für die Umwelt ergibt, wenn mit hohem finanziellen Aufwand die Fahrleitung neu verlegt werden muss.

Die Trolleybuslinie 254 verkehrt nun im 20-Min.-Takt und ist mit rund 11 km derzeit die längste Trolleybuslinie im Netz der AMN. Die Trolleybuslinie 256 verkehrt weiterhin verkürzt bis zum Betriebshof Croce Lagno, dort muss in einem Anschlußbus nach San Giorgio a Cremano umgestiegen werden. Grund ist die aufwändige Abstützung eines historischen Gebäudes an der Via Botteghelle, Ecke Via Benedetto Croce, wofür die Fahrleitung teilweise demontiert werden musste.

Die Einführung der Trolleybuslinie 204 ist weiterhin bis Anfang 2016 geplant. Nach Erteilung der Plangenehmigung für den Bau der neuen Trolleybuslinie als Ersatz der derzeitigen Autobuslinie R4 wurden bis Anfang 2015 lediglich die bereits 2012 gelieferten Masten entlang der Viale Colli Aminei auf rund 2,4 km und in der rund 1,9 km langen Schleife über die Via Sergio Pansini bis zur Endstation vor dem alten Krankenhausgebäude "Ospedale Antonio Cardarelli" aufgestellt. Weitere Pläne zur Erweiterung des Trolleybusnetzes gibt es auch für die Autobuslinie 168 (ex 2 M) zur Metrostation Frullone Metropolitana als Trolleybuslinie 206, die auf rund 2,2 km gemeinsam mit der geplanten Trolleybuslinie 204 auf dem Corso Amedeo di Savoia verkehrt. Beide Linien weisen mit 12 bzw. 15 Minuten eine relativ dichte Taktfolge gemäß dem [Fahrplan der AMN](#) auf.

Foto:  
Erste Ausfahrt  
des historischen  
Trolleybus 8021  
im Depot (unten  
neben den  
Trolleybussen  
9161, 9099 und  
9088) und auf  
dem Piazza  
Dante Alighieri.  
Aufnahmen:  
Augusto Cracco



**Modena [IT] - Nur Trolleybuslinie 7 verkehrt derzeit elektrisch**

[J. Lehmann](#) - 06.07.15

Wegen Bauarbeiten auf dem Corso Duomo ist der Trolleybusbetrieb auf den Linien 6 und 11 ab dem 2.2.2015 eingestellt. Dieselbusse übernahmen den Betrieb und befahren eine Umleitung. Die Sperrung sollte bis Ende April

andauern, jedoch schlossen sich weitere Straßenbaumaßnahmen an: Hinter der baulichen Unterführung, wo der Corso Duomo in den Corso Canalchiaro übergeht, wurde nun die Strasse aufgerissen.

Zudem bedingten Pflasterarbeiten im Anschluß an Corso Duomo die Sperrung der Via Emilia durch die Innenstadt. Die Sperrung erfolgte ab dem 20.04.2015 und war bis zum 29.4.2015 geplant, so die [Lokalpresse](#). Zeitgleich wurde die Sanierung eines Busbahnsteigs vor dem Bahnhof durchgeführt.

Somit verkehrt derzeit nur die Trolleybuslinie 7 elektrisch, hier kommen neben den Gelenktrolleybussen auch die Neoplan-Solotrolleybusse zum Einsatz.

Im April hat die Agentur der Mobilität (AMO) den Plan für die Arbeiten und Investitionen der Jahre 2015-2017 gebilligt. Es soll über eine Million Euro pro Jahr bis zum Jahr 2017 für die Instandhaltung des Trolleybusnetzes aufgewendet werden. Es ist die Sanierung der Oberleitung auf der via Buon Pastore im Zuge der Linie 6 auf rund 1 km geplant, hier soll neben der Fahrleitung auch die Straßenbeleuchtung ersetzt werden. Ferner ist die Anpassung der Fahrleitung auf der Via dello Zodiaco an der Endhaltestelle der Linie 11 beabsichtigt.

### [Sanremo \[IT\]](#) - Es geht vorerst weiter...

[D. Budach](#) - 24.08.15

Die Diskussion um die Zukunft des Überlandbetriebs der RT (Riviera Transporti SpA) im Raum Sanremo hält weiter an, eine kurzfristige Einstellung des Betriebs ist jedoch vorerst vom Tisch. Stadtverwaltung und Regionalregierung wenden sich gegen eine Einstellung aus Umweltschutzgründen, da kein gleichwertiger Ersatz zur Verfügung stehe. Der Verkehrsbetrieb RT möchte den Trolleybusbetrieb aus Kostengründen aufgeben. Von den neuen Wasserstoffbussen, die mit EU-Mitteln subventioniert wurden, ist in Sanremo nach wie vor nichts zu sehen, sie stehen weiter in Imperia und ihr Schicksal bleibt unklar.

Einsatzfähig sind aktuell die mittlerweile 24 Jahre alten Breda-Menarini Trolleybusse 1700, 1701, 1702, 1703, 1707, 1708, 1709, 1711 und 1712 und die beiden achtjährigen Solaris Trollino 12 Nr. 1800 und 1801. Als Ersatzteilspender ist außerdem noch Wagen 1706 vorhanden, zudem findet sich auf dem Depotgelände abgestellt der vor Jahren ausgemusterte Menarini-Wagen 1602 älterer Bauart (Bj. 1988).

Regelmäßig befahren wird seit längerem nur die Stadlinie U von Villa Helios nach La Brezza, hier kommen von 7 bis 20 Uhr zwei Wagen im Halbstundentakt zum Einsatz, sonntags vormittags nur einer im 45-Minuten-Takt. Die 17 km lange Linie V nach Ventimiglia ist zwar wieder vollständig betriebsbereit und es finden auch keine Bauarbeiten entlang der Strecke statt, dennoch kommen werktags bis 20 Uhr maximal 2 Trolleybusse zum Einsatz, ansonsten Dieselbusse. In den Abendstunden werden die beiden Strecken nach Ventimiglia und Taggia durchgehend als eine Linie befahren, auf dem Abschnitt nach Taggia entspricht die Führung der Fahrleitung allerdings seit Jahren nicht mehr dem tatsächlichen Straßenverlauf, elektrischer Verkehr kann hier also nicht stattfinden.

Um den Trolleybusbetrieb wieder zu stabilisieren, sind Investitionen in Fuhrpark, Stromversorgung und Fahrleitung erforderlich.

### [Castellón \[ES\]](#) - Erste Erfolgsbilanz

[D. Budach](#) - 01.06.15

Der Betrieb auf der im Dezember 2014 verlängerten Trolleybuslinie T1 in Castellón hat sich gut eingespielt, die Fahrgastnachfrage ist groß. Erwartet werden für 2015 rund 2,5 Mio. Fahrgäste.

Deshalb wurde mit Wirkung vom 30.03.2015 auch der Fahrplan angepasst. Montags-freitags wurde der 15-Minuten-Takt auf der Gesamtstrecke bis 22 Uhr ausgedehnt. Außerdem werden freitags und samstags abends bis 01:00 Uhr stündliche Fahrten zusätzlich angeboten. Der Verstärkungsverkehr zwischen UJI und Parque Ribalta, der zuvor mit zwei Wagen im 8-Minuten-Takt bis 15:20 Uhr angeboten worden war, läuft nun bis 20 Uhr, ab 15:30 Uhr allerdings nur mit einem Wagen im 16-Minuten-Takt. Für diese Verstärkungsfahrten war an der bisherigen Endstelle Parque Ribalta eine Wendeschleife errichtet worden, um den Wendevorgang zu beschleunigen und auf Ab- und Andrahten verzichten zu können. Samstags herrscht tagsüber ein 20-Minuten-Takt und sonntags ein 30-Minuten-Takt. Die Taktfolge auf dem Abschnitt zum Grao dürfte in der Sommersaison beim zu erwartenden Fahrgastandrang in Richtung Strand zur raschen Vollausslastung der Kapazität der Solowagen führen. Auf die Beschaffung von Gelenkwagen war seinerzeit verzichtet worden, um die erwarteten Angebote der möglichen Konzessionäre im Kostenrahmen zu halten.

Die Verstärkungskurse werden mit den älteren Cristalis-Trolleybussen gefahren, die mit ihren EUR3-Dieselmotoren das fahrleitungslose Stück im Innenstadtzentrum nicht befahren dürfen. Für den Viertelstunden-Takt auf der Gesamtstrecke werden fünf Kurse benötigt. Aktuell sind noch immer nur fünf der neuen Solaris/Škoda Electric -Trolleybusse in Castellón, bei Ausfall oder Wartungsarbeiten müssen ersatzweise Dieselbusse eingesetzt werden. Dies ist in der Regel einer der drei Iveco-Irisbus Crossway Autobusse, die ansonsten den Pendelverkehr auf den beiden Anschlusslinien im Hafen-/Strandviertel Grao versehen.

Der sechste Trolleybus befindet sich aktuell noch beim Hersteller in Polen, dort wird u.a. die Spurführungseinrichtung eingebaut. Auch in den anderen 5 Neuwagen fehlt sie noch und wird nachgerüstet. Auf der Neubaustrecke sind derzeit auch die notwendigen Markierungen zur Haltestellenanfahrt mit optischer Spurführung noch nicht angebracht.

Pläne für den Bau einer zweiten Linie nach Villareal-Burriana, wie schon 2007/8 geplant, sowie eine Verlängerung der TRAM-Linie 1 von Grao nach Benicasim tauchten vor den Regionalwahlen Ende Mai in der [Tagespresse](#) wieder auf, dürften aber auf absehbare Zeit an der Finanzierungsfrage scheitern.

### **Bergen [NO] - Erhalt des Trolleybusbetriebs auf der Linie 2 bis 2020 gesichert**

[J. Lehmann](#) - 08.06.15

Der erste Trolleybus mit neuer Lackierung wurde am 20.05.2015 der [Lokalpresse](#) vorgestellt. Für eine halbe Millionen Kronen pro Bus erhalten bis Herbst alle sechs Trolleybusse eine Überarbeitung, bei der unter anderem Mängel und Verschleißteile an der Karosserie und am Fahrwerk behoben bzw. ausgetauscht werden, die Sitze im Wagen durch neue ähnlich zur Stadtbahn ersetzt und die bisherige gelbe Lackierung des Wagens durch die für den Verkehrsverbund des Landkreises Hordaland typische Lackierung in weiß/hellrot ersetzt wurde.

Nach einem Beschluss des Kreistags im Februar 2015 erfolgte rückwirkend zum 1.1.2015 die Übernahme des Trolleybusbetriebs durch die Stadtbahngesellschaft LRT AS. Für 19 Millionen NOK (umgerechnet 2,16 Mio. Euro) erwarb der Landkreis Hordaland die Infrastruktur der 7,2 km langen Trolleybuslinie vom Nachfolger des städtischen Verkehrsbetriebs Bergen Sporvei (ab 1.9.98: Gaia Trafikk) der Firma Tide Buss AS. Weitere Investitionen sollen folgen, rund 12 Millionen NOK wurden für die Instandhaltung der Linie bewilligt. Für den Betrieb und die Wartung des Systems und der Fahrzeuge ist seit dem 1.1.15 die LRT AS verantwortlich, die dem Kreis 1,5 Millionen NOK Betriebskosten pro Jahr kosten wird. Bislang wurde für den Trolleybusbetrieb gemäß einer Vereinbarung von 2011 der Firma Tide Buss AS, die nach Ausschreibung die städtischen Buslinien im Zeitraum vom 1. Dezember 2011 bis 30. November 2018 bedient, fünf Millionen Dollar jährlich für den Betrieb der Trolleybuslinie gezahlt. Die Vereinbarung galt bis Ende 2014, ein Ersatz durch Gasbusse war vorgesehen. Der Kreistag beschloss jedoch bereits am 14.11.2012, diese Unterstützung und damit den elektrischen Betrieb bis 2018 zu verlängern. Nach den jüngsten Beschlüssen sollen die derzeitigen Trolleybusse mindestens bis 2020 fahren, aber aus Gründen des Umweltschutzes ist eine Weiterentwicklung in Kombination mit Batteriebetrieb geplant. Die in 2018, 2019 oder 2020 geplante Ausschreibung zum Betrieb der Trolleybuslinien sieht dann ein Einsatz mit ausschließlich Trolleybussen vor. Gegenwärtig helfen für die Bedienung der 7 Kurse der Linie im 10-Minuten-Verkehr vier Dieselbusse aus, die für den im Dezember 2011 wieder von einem 15-Minuten-Verkehr verdichteten Betrieb beschafft wurden und seitdem vorzugsweise eingesetzt wurden. Bis zur geplanten Neuausschreibung wird geprüft, ob eine Verlängerung der Trolleybuslinien nach Sædalen, Nesttun und Laksevåg möglich ist und ob eine Kombination mit Batteriebetrieb möglich ist. Durch die neue Zuständigkeit wird auch am Netz wieder investiert. Die stellenweise abgenutzte Fahrleitung muss erneuert werden. Als Sofortmaßnahme hat der Landkreis eine tschechische Firma beauftragt, den Austausch der Fahrleitung der Straßen Nygaten und Kong Oscars Gate zu Preis von 120.000 NOK durchzuführen. Längerfristig werden vier Kilometer Fahrleitung und zwischen 125 und 150 Masten, für geschätzte Kosten von über 1,2 Millionen NOK ersetzt.

### **Lublin [PL] - Änderungen im Trolleybusnetz ab 1.9.2015**

[J. Lehmann](#) - 17.08.15

Ab dem 1. September 2015 wird es doch weniger Änderungen in Trolleybusliniennetz geben als zuvor erwartet. Lediglich die Autobuslinie 17 wird durch eine Verlängerung der Trolleybuslinie 160 ersetzt. Anstelle der bisherigen Endhaltestelle Abramowice wird die Trolleybuslinie 160 in die Zemborzycka-Straße einbiegen und fährt weiter unter rund 6,4 km neuer Oberleitung über Diamentowa, Jana Pawła II (hier besteht eine Zufahrt unter Nutzung des APU-Dieselaggregats bzw. Batterien zu Os. Widok in beiden Richtungen), bis zu Schleife os. Poreba in der Siedlung Poreba. Zudem wird die bisherige Buslinie 9, die seit dem 01.03.2015 mit Trolleybussen bedient wird, als Trolleybuslinie 159 bezeichnet. Während die Endhaltestellen dieser in Spitzenzeiten im 10-Minuten-Takt bedienten Linie mit Fahrleitung versehen sind, wird mit Dieselaggregat bzw. Batterien im Stadtzentrum ein Abschnitt fahrleitunglos bedient. Dafür werden auf den seit Oktober 2014 mit Trolleybussen bedienten Linien 20 und 56 der elektrische Verkehr wieder eingestellt. Während die Linie 20 wieder mit Autobussen bedient wird, wird die Linie 56 gänzlich eingestellt. Es handelte sich um eine Verbindung für Studenten, die ein bis zweimal stündlich in den Morgenstunden sowie von 13 bis 17 Uhr während der Öffnungszeiten der Hochschule (Anfang Oktober bis Ende Juni) verkehrte. Weitere neue Trolleybuslinien werden im ersten Vierteljahr des 2016 Jahres in Betrieb genommen. Derzeit erhält der Bahnhof neue Zufahrten, zwei komplett neue Straßen in Fortsetzung der al. Lubelskiego Lipca 80 und der Straße Stadionowa sollen in diesem Zuge auch Trolleybusfahrleitung erhalten. Die Fertigstellung der Neubaustrecke in der Nadbystrzycka-Straße zwischen Zana und Narutowicza wird jedoch nicht mehr 2015 vollendet, da wegen der geplanten Ausbau Muzyczna-Straße und Ausbau der Kreuzung dieser Straßen die Fahrleitung noch nicht vollendet wurde. Seit Juni 2015 sind alle Trolleybusse des Typs T70116 der Firma URSUS in Betrieb. Nachdem im Februar 2015 die Wagen 3911-3914 in Betrieb genommen wurden, folgten in den Folgemonaten in Chargen von 4 bis 5 Wagen die Zulassung der fehlenden Wagen 3915-31. In Zusammenarbeit der Firmen Ursus, Enika und der politechnischen Hochschule in Lublin entstand ein Batteriebus, der in den Sommermonaten auf einer Linie rund um das Zentrum eingesetzt war, die kostenfrei genutzt werden konnte.

### **Brno [CZ] - Alle 30 neuen Gelenktrolleybusse ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 03.08.15

Zwischen Mai und Juli 2015 gingen die 30 Gelenktrolleybusse des Typs SOR/Skoda 31Tr mit den Betriebsnummern 3618 bis 3647 in Betrieb. Der erste Wagen wurde am 17.04.2015 geliefert und nach einem Monat mit Einstell- und Schulungsfahrten nahm der Gelenkwagen am 22.5.2015 den Linienverkehr auf. Ab 21.5.15 wurden täglich 1-2

Fahrzeuge bis zum 17.6.15 ausgeliefert, der letzte Gelenkwagen traf am 24.6.15 ein und ging wie die übrigen Neufahrzeuge bis Juli 2015 in den Linienbetrieb. Die Neufahrzeuge kommen nun nicht nur auf den Linien 25 und 26 zum Einsatz, die bereits von den vorhandenen Gelenkwagen (3501-3608 Skoda 15Tr, 3601-3608 Skoda 22Tr und 3609-3617 Skoda 25Tr) bedient wurden, sondern auch auf der Linie 37.

Sie verdrängten die Skoda 14Tr, die nun in gleicher Anzahl ausgemustert wurden. Mit den drei Wagen (3228, 3243, 3261 und 3266), die bereits in 2014 ausgemustert wurden, schieden bis Juli 2015 35 Solotrolleybusse aus dem Liniendienst aus. Neun Einheiten wurden am 17.7.15 (3220, 3227, 3264 und 3266), am 21.7.15 (3234, 3248, 3258 und 3263) und am 23.7.15 (3262) in Richtung Ukraine abtransportiert. Von den 25-jährigen Skoda 15Tr-Gelenkwagen wurden die Wagen 3503 und 3508 ausgemustert.

Für die ausgemusterten Skoda 14Tr wechselten Niederflurtrolleybusse des Typs Skoda 21Tr die Depots, die Betriebshöfe Slatina und Husovice erhielten damit mehr Niederflurtrolleybusse, so dass der Anteil der barrierefrei zugänglichen Fahrzeuge auf den Linien 27, 31 und 33 im Fahrplan erhöht werden konnte.

Neben den Linien 35 und 3, die wegen Straßenbauarbeiten bis voraussichtlich November 2015 mit Autobussen bedient werden, verkehrt im August aus gleichem Grund auch die Linie 38 mit Autobussen.

### **Opava [CZ] - Zwei weitere Skoda 26Tr gingen im Juni in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 13.07.15

Mit einem Tag der offenen Tür im Betriebshof feierte am 6. Juni 2015 der Verkehrsbetrieb MDPO 110 Jahre Stadtverkehr in Opava. Dabei erhielten auch die beiden nun gelieferten Solaris/Skoda 26Tr Nr. 312 und 313 die Namen "Květa" und "Opasaurus", die von Schülern einer Grundschule ausgesucht wurden und die ein Bild malten, welches an der Front der Wagen mit dem Taufnahmen angebracht wurden.

Die zwei neuen Trolleybusse gehören zu den sieben Wagen, die 2014 bei der Firma Skoda Electric bestellt wurden, nachdem eine gleiche Anzahl an Trolleybussen (2 Skoda 14Tr und 5 Solaris-Niederflurtrolleybusse) am 21.10.2013 bei einem Depotbrand zerstört worden war. Auch das Depot konnte zwischenzeitlich wieder neu aufgebaut werden, am 9.12.2014 wurde es offiziell eröffnet. Die neue Halle weist eine bauliche Trennung für Trolleybusse und Busse auf. Sie ist außerdem mit elektrisch betriebenen Sektionaltoren ausgestattet, die Hallenbeleuchtung besteht aus energiesparender LED-Leuchtmittel.

Der Wagenpark umfasst nun wieder 34 Trolleybusse, mit denen 11 Linien bedient werden. Von den 1 Linien werden nur die Linien 201, 203, 208, 209 und 221 ganztägig im 20-Minuten-Takt bedient. Die Linien 204, 205 und 206 verstärken diese Linien in der Hauptverkehrszeit, während auf den Linien 202, 207, 210 nur wenige Fahrten geboten werden.

Auf der Trolleybuslinie 221 werden weiterhin Streckenabschnitte ohne Fahrleitung mit Diesellaggregat befahren.

### **Ostrava [CZ] - 12 neue Trolleybusse ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 15.06.15

Nach einer europaweiten Ausschreibung erhielt die Firma Skoda in 2014 den Auftrag 12 Trolleybusse zu liefern, und zwar je sechs Trolleybusse in 12m und 18m Länge. Wie bei den vorherigen Lieferungen wurden Trolleybusse des Typs Skoda 26Tr und 27Tr, basierend auf Wagenkästen der Firma Solaris. Die Auslieferung der Fahrzeuge ist derzeit im Gang, die ersten nahmen Anfang Juni 2015 den Linienverkehr auf. Die Gelenkwagen, die bis Ende Juni ausgeliefert wurden, erhielten die Nr. 3805-3810 (mit den Nr. 3803-3804 sind seit 2012 bereits zwei Solaris/Skoda 27Tr-Gelenktrolleybusse im Einsatz). Die sechs Solowagen erhielten in Anschluss an den bislang gelieferten Solaris/Skoda-Solotrolleybusse die Nr. 3722 bis 3727.

Für die aus La Chaux de Fonds übernommenen drei Solotrolleybusse sind die Nummern 3728-3730 vorgesehen. Sie erhalten bei der Firma Ekova Electric, wohin die Fahrzeuge im Dezember 2014 transportiert wurden, eine Generalüberholung, bei der eine Klimaanlage und ein Batterie-Hilfsantrieb eingebaut wird.

Mit den Neufahrzeugen werden die letzten sechs Skoda 14Tr sowie die Skoda15Tr-Gelenkwagen des Baujahrs 1990 ersetzt, bislang wurde neben dem Gelenkwagen 3508 lediglich mit Wagen 3304 weiterer Skoda 21Tr des Baujahrs 1998 ausgemustert. Von diesem Niederflurtrolleybussen verbleiben damit 11 der einst 15 Einheiten.

Im Bau befindet sich eine kurze Verlängerung der Linien 102 und 108 zur Uzu Hulváky.

### **Plzen [CZ] - Neuer Museumstrolleybus**

[D. Budach](#) - 01.06.15

Im Dezember 2012 stellten die Verkehrsbetriebe Plzeň PMDP (Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.) den letzten der einst verbreiteten Gelenkbusbaureihe 15Tr von Škoda Electric außer Dienst. Einige Wagen der Serie konnten zuvor nach Osteuropa weiterverkauft werden, die meisten wurden verschrottet. In Plzeň selbst überlebte mit Wagen 414 ein Exemplar aus dem Baujahr 1987, seinerzeit der dritte dieses Typs gebaute Wagen. Der Trolleybus war als Prototyp mit abweichender E-Ausrüstung schon 2000 ausgemustert worden und stand seit einiger Jahren zusammen mit anderen älteren Trolleybussen und Autobussen auf dem Gelände von Škoda Electric und gehörte zum Bestand historischer Fahrzeuge. Eine umfangreiche Restaurierung versetzte den Wagen seit 2014 in den Auslieferungszustand zurück, am 29.4.2015 kam er nun erstmals wieder auf dem Netz zum Einsatz. Er wird künftig für Sonderfahrten und besondere Anlässe vorgehalten.

### [Teplice \[CZ\]](#) - Ein weiterer 15m-Trolleybus beschafft

[J. Lehmann](#) - 06.07.15

Wegen Straßenbauarbeiten zur Sanierung der Kanalisation ist die Straße Alejní vom 1.7. bis 31.8.2015 gesperrt. Diese wird von sechs der sieben Trolleybuslinien befahren, für die nun folgender Ersatz- bzw. Umleitungsverkehr gilt: Die Linien 2, 5, 7 und 10 fahren über die sonst nicht befahrene Strecke im Zuge der Straßen Jateční und Libušina von Řetenice, Tolstého bzw. Nová Ves in Richtung Innenstadt. Die Trolleybuslinien 1 und 4 werden hingegen mit Autobussen bedient. Im Verlauf dieser beiden Linien ist auch die Straße Heydukova gesperrt. Somit verkehren vorübergehend nur fünf Trolleybuslinien elektrisch, die fünfte Linie 3 wird ohne Änderungen bedient. Jedoch werden alle Linien statt dem sonst gültigen 24-Minuten-Verkehr Montags bis Freitags tagsüber bis 18 Uhr nur alle 30 Minuten bedient.

Der in einer am 3.6.2014 veröffentlichten Ausschreibung beschriebene Trolleybus in 15 Meter Länge konnte von der Firma Skoda im März 2015 ausgeliefert werden und ging einige Wochen später als Nr.220 in Betrieb. Er ersetzte den letzten Gelenktrolleybus Škoda 15Tr Nr.205 vom Bj.1990, der seit 2013 noch als Reservewagen vorgehalten wurde. Der Wagenpark des Trolleybusbetriebs umfasst nun 8 Škoda 14 TrM Bj.1995/6, 17 niederflurige 12m-Wagen, 2 Gelenkwagen Irisbus/Škoda 25Tr (212, 213) und sieben 15 m-Trolleybusse (214-220).

Auch in diesem Jahr werden wieder Fahrten mit dem mittlerweile 35-jährigen Skoda 9Tr Nr.110 unter dem Liniensignet 11 angeboten, und zwar an folgenden Tagen: 3.5., 31.5., 1.6., 21.6., 12.7., 9.8., 30.8. und 27.9.2015.

### [Banska Bystrica \[SK\]](#) - 4 neue Trolleybusse im Herbst 2015

[J. Lehmann](#) - 03.08.15

Nach erneuter Ausschreibung und Reduzierung der Anzahl an Gelenkwagen erhielt nun die Firma Skoda Electric den Auftrag, 3 Gelenk- und einen Solotrolleybus zu liefern. Die Lieferung soll noch Ende 2015 erfolgen.

Es handelt sich um typengleiche Trolleybusse zu den bereits 2011 von den Firmen SOR/Skoda gelieferten 19 Einheiten. Damit wird der Einsatz der letzten Skoda 14Tr und Gelenkwagen Skoda 15Tr aus dem Eröffnungsjahren des Betriebs reduziert. Es gehören hiervon noch 4 Skoda 14Tr (Nr. 1001, 1003, 1005, 1007) und 6 Skoda 15Tr (1501, 1512, 1518, 1523, 1528, 1529) neben den 19 SOR/Skoda 30Tr (3001-3019) zum Wagenpark. Während die Skoda 14Tr bei Ausfall eines Solowagens zum Einsatz kommen, gibt es für die Gelenkwagen in der Regel drei Gelenkwagenkurse auf den Linien 1 und 3, die dann ebenfalls niederflurig angeboten werden können.

### [Bratislava \[SK\]](#) - Erweiterung des Gelenkwageneinsatzes und kurze Streckenverlängerung

[D. Budach](#) - 08.06.15

Mit der Inbetriebnahme der Wagen 6825 und 6826 (Ersteinsatz am 6.2.15), der Wagen 6846-6850 im März 2015 und der Wagen 6830-6832 stehen die ursprünglich bestellten 50 Gelenktrolleybusse des Typs SOR / Skoda 31Tr im Linieneinsatz. Die von der Option gezogenen 20 Gelenkwagen folgen bis Ende 2015.

Gegenwärtig werden die Solotrolleybusse des Typs SOR / Skoda 30Tr mit Dieselaggregat ausgeliefert. Bis Anfang Juni 2015 stehen fünf Einheiten (Nr. 6102, 6104-07) zur Verfügung. Sie kommen mit dem Vorläuferfahrzeug 6101 auf der Linie 210 zum Einsatz, die seit 1.6.2015 um rund 600 m von der bisherigen Endhaltestelle Autobusová stanica bis zum Nationaltheater SND (Slovenské národné divadlo) verlängert wurde. Auf diesem Stück wurde keine Fahrleitung montiert und die Neufahrzeuge nutzen ihr Dieselaggregat. Die bislang eingesetzten Skoda 14Tr können damit auf dieser Linie nicht mehr fahren.

Anfang 2015 wurden vorwiegend Solotrolleybusse des Typs Skoda 14Tr für die Neufahrzeuge ausgemustert. Deren Anzahl sank von rund 60 Einheiten in 2014 auf nun rund 40 Einheiten. Die nach 1997 beschafften Gelenktrolleybusse Skoda 15Tr sind fast komplett im Einsatz, so dass der Gelenkwagenbestand auf über 70 Einheiten gestiegen ist. Somit kommen nun auch auf den Linien 203, 204, 206 und 208 Gelenkwagen zum Einsatz, bislang wurden nur die Linien 201, 202 und 212 die Trolleybusse mit höherer Kapazität eingesetzt.

Abgestellt wurden 2014 auch bereits drei der insgesamt sechs vorhandenen, ersten Niederflur-Gelenkwagen mit Dieselaggregat vom Typ Skoda 25Tr (Bj. 2006). Sie kamen bislang auf der vom Netz isolierten Linie 33 zum Einsatz. Hier fahren jetzt die neuen Skoda 31Tr, wegen des fehlenden Hilfsantriebs müssen sie allerdings dorthin bei Betriebsbeginn und -ende jeweils vom Depot geschleppt werden.

### **- Auslieferung der 2.Serie Gelenkwagen begonnen**

[J. Lehmann](#) - 10.08.15

Mit der Inbetriebnahme vom Gelenktrolleybus 6851 am 4.7.2015 setzte die Firma Skoda Electric die Auslieferung von Gelenkwagen des Typs SOR/Skoda 31Tr fort. Bis zum 20.4.2015 war die Inbetriebnahme der ersten Serie von 50 Einheiten abgeschlossen. Von den 20 der 2014 gezogenen Option nahmen nun Anfang Juli 2015 sechs Einheiten (6851-6856) den Liniendienst auf, Ende Juli folgten drei (6857, 6861, 6864) und Anfang August bislang fünf Einheiten (6860, 6862, 6867, 6869 und 6870). Die sechs fehlenden Einheiten werden noch in diesem Monat erwartet.

Zeitgleich setzte sich die Inbetriebnahme der Solotrolleybusse des Typs SOR/Skoda 30Tr mit Dieselaggregat fort.

Nachdem Anfang Juni wie berichtet fünf Einheiten den Betrieb aufnahmen, folgten fünf Einheiten (6103, 6108, 6110, 6112 und 6115) Anfang Juli und die restlichen vier Einheiten bis Mitte August. Sie stehen vorwiegend auf Linie 210 im Einsatz, die im Juni fahrleitunglos zum Nationaltheater SND verlängert wurde.

Bis Ende 2015 werden noch 20 Solotrolleybusse ohne Dieselaggregat erwartet, die die Bestellung von 120 Einheiten

abschließen.

Der Bestand an Skoda 14Tr und 15Tr-Trolleybussen sank weiter, mittlerweile befinden sich noch 28 Skoda 14Tr und 19 Skoda 15Tr im Einsatz.

Ende Juni 2015 schieden unter anderem die beiden Ende 2009 nach Generalüberholung bei der Firma Zlineri in Betrieb genommenen Wagen 6639 und 6640 aus Chomutov (18) und Zlin (344) aus dem Wagenpark aus.

### **Budapest [HU] - Erste Neuwagen auf Testfahrt**

[D. Budach](#) - 01.06.15

Der erste fertiggestellte Skoda Electric 26Tr Solowagen für die Budapester Verkehrsbetriebe hat die Werkhallen in Plzen verlassen und absolvierte seit Ende April Probefahrten auf dem Netz der örtlichen Verkehrsbetriebe. Der Wagenkasten war zuvor von der polnischen Firma Solaris zugeliefert worden. Nach Fertigstellung des ersten Gelenkwagens vom Typ 27Tr kam dieser nun am 1. Juni 2015 ebenfalls in den Testbetrieb. Die Auslieferung der bisher bestellten 14 Solo- und 10 Gelenktrolleybusse soll vollständig in diesem Jahr erfolgen. Sie dienen zur Ablösung der Ikarus 280T Gelenkwagen. Ebenfalls noch in diesem Jahr soll in Budapest die Entscheidung über eine Aufstockung der Bestellung mittels auszuübender Option getroffen werden, sobald die entsprechenden Finanzmittel dafür bewilligt werden. Es besteht eine Option auf bis zu 84 Wagen.

### **- Ersten zwei von 36 neuen Trolleybussen ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 22.06.15

Am 8.6.2015 traf der erste neue Solaris/Skoda 26Tr in Budapest ein. Rund zehn Tage später am 19.06.2015 folgte auch der erste Gelenkwagen Solaris/Skoda 27Tr. In diesem Jahr werden insgesamt 20 Solo- und 16 Gelenktrolleybusse erwartet. Die Bestellung von ursprünglich 24 Wagen konnte bereits auf 36 Einheiten erhöht werden. Wie berichtet, können insgesamt bis zu 108 Trolleybusse aus dem 73 Monate ab Vertragsabschluss gültigen Rahmenvertrag abgerufen werden. Die Trolleybusse erhielten eine Batterie, die eine Stromversorgung für rund 4 km ohne Fahrleitung ermöglicht.

Die BKK bietet am kommenden Samstag, 27.06.2015 eine Sonderfahrt mit den historischen Trolleybussen No. 600 (Ikarus 260T) und 156 (Ikarus 280T) an. Diese soll über das gesamte Netz führen, mehr Informationen auf der [Webseite der BKK - Budapesti Közlekedési Központ](#).

### **Szeged [HU] - Neue Gelenktrolleybusse batterieelektrisch unterwegs**

[J. Lehmann](#) - 31.08.15

Nachdem an einem der 13 Ikarus/Skoda-Trolleybusse ein Mangel an der Isolation festgestellt wurde, blieben ab dem 24.04.2015 alle Wagen außer Betrieb. Eine Überprüfung der Fahrzeuge erfolgte im Rahmen der Gewährleistung und ab dem 14.05.2015 (mit Wagen T-455) bis Mitte Juni 2015 nahmen alle Einheiten wieder den Linienbetrieb auf. Ab dem 16.06.2015 bis 21.08.2015 wurde ein Teil der Strassenbahntrasse Tisza Lajos krt. - Mikszáth K. utca und Attila utca erneuert, daher konnten die Trolleybuslinien 8 und 10 zwischen Anna kút und Endstation Kliniken nicht die Fahrleitung nutzen. Es gelangten in diesem Zeitraum die 13 Ikarus/Skoda-Trolleybusse mit Batterieantrieb zum Einsatz. Im August konnte zudem wegen weiteren Strassenbauarbeiten (Bau eines Geoheizungsprojekts) die Trolleybusse für einen Monat auch die Endstation Kliniken nicht anfahren. Rund 2,5 km führen die Gelenktrolleybusse ohne Oberleitung im Batteriebetrieb, dabei brauchte der Nennwert für den Batterieantrieb von 7 km nicht voll ausgeschöpft werden. Auch bei zeitweise hochsommerlichen Temperaturen von über 40 Grad bewährte sich der Batteriebetrieb der Ikarus/Skoda-Trolleybusse, sie fuhren ohne größere Probleme auch mit wirkender Klimaanlage für die Fahrer und die Fahrgäste. Der neunwöchige Batterie-/Trolleybusbetrieb wird als Erfolg angesehen und diente als gutes Beispiel, wie ohne Erweiterung des existierenden Fahrleitungsnetzes Trolleybuslinien mit Batteriebetrieb erweitert werden können. Inzwischen sind alle Weichen im Liniennetz erneuert worden und können nun automatisch mit der System Vetra von Elektroline geschaltet werden. Die letzten drei nicht funkgesteuerten Weichen wurden an den Wochenenden im August ausgewechselt. Lediglich bei den Fahrleitungsweichen im Depot verblieben die alten Bauarten. Von den 27 Gelenktrolleybussen des Typs Skoda 15Tr (T-600 bis 626) sind bislang lediglich zwei Einheiten abgestellt (T-611 und T-617). Bislang erfolgten keine weiteren Abstellungen, ebenfalls kamen keine neuen Wagen in Einsatz. T-800 ist immer noch in Umbau, bei den Solowagen blieb der Wagenpark ebenfalls unverändert, die seit einiger Zeit im Umbau befindlichen Skoda 21Tr Nr. T-800 und T-811 sind immer noch nicht fertig. Mit weiteren Autobusse des Typs Skoda 21Ab, die zu Trolleybussen umgebaut werden sollen, sind noch nicht begonnen worden.

### **Sarajevo [BA] - Reduzierter Einsatz aus Wagenmangel**

[J. Lehmann](#) - 08.06.15

Bedingt durch den schlechten Zustand der mittlerweile bis zu 30 Jahre alten ehemaligen Solinger MAN-Trolleybusse ist der Einsatz auf den fünf Linien weiter reduziert. 17 Trolleybusse konnten im Mai 2015 im Einsatz gesichtet werden, vor vier Jahren waren noch bis zu 28 Trolleybusse im Einsatz. Der im Internet veröffentlichte Fahrplan ist jedoch seit 2011 unverändert, so soll zum Beispiel die Linie 103 alle 6-7 Minuten fahren.

Neben sechs der 17 ehemaligen St. Galler HESS-Gelenkbusse 4145 (ex 164), 4149 (ex 167), 4150 (ex 162), 4153 (ex 153), 4156 (ex 152) und 4158 (ex 165) waren elf ehemalige Solinger MAN-Trolleybusse im Einsatz. Von den einst

20 ehemaligen Solinger Gelenkwagen verkehrten die Wagen 4127 (ex SWS 16), 4135 (ex 10) und 4142 (ex 3). An Solinger Dreiachsern konnten die folgenden acht Wagen gesichtet werden: 4403 (ex SWS 60), 4416 (ex SWS 59), 4417 (ex SWS 24), 4418 (ex SWS 25), 4424 (ex SWS 39), 4428 (ex SWS 34), 4429 (ex SWS 38) und 4430 (ex SWS 43).

Die Ende 2014 angekauften 15 NAW/Hess-Gelenkbusse aus Genf befinden sich noch nicht im Linieneinsatz, einige Wagen konnten auf dem Depotgelände in der Werkstatt gesichtet werden. Das Depot wird mittlerweile durch einen Sicherheitsdienst streng bewacht und im vorderen Teil wurde ein Schrottplatz eingerichtet, auf dem ständig Trolleybusse zerlegt werden, so am 10.05.2015 MAN-Gelenkwagen 4125 (ex SWS 14) und am nächsten Tag Wagen 4431 (ex SWS 23).

#### **Piatra-Neamt [RO] - Gebrauchtwagen aus dem eigenen Land**

[D. Budach](#) - 06.07.15

Vom vor fünf Jahren stillgelegten Trolleybusbetrieb in der Hafenstadt Constanta übernahmen das Verkehrsunternehmen im Dezember 2014 vorerst fünf der neuesten Trolleybusse vom Typ ROCAR 412E vom Baujahr 2001/02. Mit den Betriebsnummern 159-163 nahmen die ersten Wagen im Frühjahr 2015 den Linieneinsatz auf. Es handelt sich um die Wagen 632, 639, 625, 636 und 637 aus einer Serie von 15 Wagen, die bis 2010 in Constanta in Betrieb standen. Die übrigen zehn stehen noch in Constanta abgestellt. Weitere Verkäufe sind wahrscheinlich, sobald die notwendigen Finanzmittel dafür bereitstehen. Die fünf Wagen konnten günstig für 6.000 Euro erworben werden, mit den Kosten für nötige Instandsetzung der Fahrzeuge lagen die Beschaffungskosten pro Fahrzeug bei 15.000 Euro. Bereits vor 10 Jahren konnte der Trolleybusbetrieb seinen Wagenpark durch Gebrauchtkaufe aus Frankreich erneuern, und zwar vom französischen Standardtyp ER100 aus Lyon. 20 Einheiten in 2005 beschafft (No.138-157), davon fünf Einheiten abgestellt. Da bis zu 15 Kurse täglich auf dem Trolleybuslinien zum Einsatz kommen, wurden die bis 1998 beschafften Trolleybusse des Typs Rocar 212E aus einheimischer Produktion weiter vorgehalten; im Mai 2015 waren die Einheiten 130, 131, 132, 134 und 137 noch betriebsbereit.

#### **Stara Zagora [BG] - Erste von 14 weiteren Neufahrzeugen im Testeinsatz**

[D. Budach](#) - 20.07.15

Die Auslieferung der bestellten weiteren 14 Skoda Electric 26Tr mit Solaris-Aufbau Trollino 12 und 50kW Dieselmotormotor steht unmittelbar bevor. Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzen haben begonnen.

Nachdem Stara Zagora schon im vergangenen Jahr acht Wagen gleichen Typs aus einer Gemeinschaftsbestellung von vier bulgarischen Trolleybusbetrieben erhalten hatte, werden nun wie berichtet weitere 14 nachbestellte Fahrzeuge bis zum Herbst 2015 ausgeliefert werden. Zusammen mit den acht schon 2009 gelieferten LAZ E183D1 werden dann ausschließlich Niederflurwagen auf den vier Trolleybuslinien zum Einsatz kommen.

#### **- Erste der 14 bestellten Neufahrzeuge im Fahrgastdienst**

[D. Budach](#) - 24.08.15

Die bestellten 14 Skoda Electric 26Tr/Solaris Trollino 12 mit 50kW Dieselmotormotor sind inzwischen in Stara Zagora eingetroffen und nach einigen Tests sind inzwischen 10 von ihnen auch schon im Linieneinsatz. Wie gemeldet hat die Stadt 14 solcher Wagen bestellt, nachdem bereits im Vorjahr 8 nahezu baugleiche Wagen unter der Federführung von Skoda Electric ausgeliefert worden waren. Die Neuwagen erhalten die Nummern 1039-1052 im Anschluss an die acht Wagen aus dem letzten Jahr mit den Nummern 1031-1038.

Alle älteren Wagen russischer und tschechischer Herkunft wurden ausgemustert, es kommen ab September nur noch Niederflurtrolleybusse zum Einsatz.

#### **Sliven [BG] - Erneuerung der Busflotte beschlossen**

[J. Lehmann](#) - 22.06.15

Der Gemeinderat in Sliven beschloss im Dezember 2014 für die Erneuerung des Wagenparks des Stadtverkehrs einen Betrag von 11 Millionen Lew (umgerechnet 5,6 Mill. Euro) zur Verfügung zu stellen. Die Erneuerung ist jedoch erst für das Jahr 2016 geplant. Eine genaue Festlegung wie viele Fahrzeuge beschafft werden und wie hoch der Anteil an Trolleybussen sein wird, wurde nicht festgelegt.

Der Trolleybusbetrieb spielt jedoch im Stadtverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle, von den vier Linien (3, 7, 18 und 201) wird nur die Linie 7 im regelmäßigen 20-Minuten-Takt bedient. Die Linien 3 und 18 verkehren nur in den Hauptverkehrszeiten, letztere nur 4x werktäglich, auf der Linie 201 sind zumeist Minibusse anzutreffen, hier ist derzeit kein [Fahrplan](#) veröffentlicht.

#### **Chernigov/Tschernigow [UA] - Zwei neue Niederflurtrolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 17.08.15

Zwei Trolleybusse des Typs T12110 "Barvinok" der ortsansässigen Firma Etalon, in der JSC "Chernigov Avtozavod" produziert, konnten in Betrieb genommen werden. Als Basis diente der Autobus des Typs A11110. Sie erhielten die Betriebsnummern 485 und 486 und gingen im September 2014 in Betrieb. Bei Wagen 485 handelt es sich um das 2012 vorgestellte Vorläuferfahrzeug.

Damit gehören nun sieben Niederflurtrolleybusse (2 LAZ E183D1, Bj.2008, 3 Etalon-BKM 321 Bj.2011/12 neben den beiden o.g. Neufahrzeugen) zum Trolleybuspark, der aus rund 90 Einheiten besteht. Rund 15 Trolleybusse wurden in den letzten drei Jahren ausgemustert, zumeist ZiU 682 der Baujahre 1987-1992, aber auch die drei einzigen Gelenkwagen des Typs YMZ T1 aus einheimischer Produktion vom Baujahr 1993/4. Nachdem am 14.03.2013 die Linie 9 wieder eingestellt wurde, besteht das Netz aus 9 Linien (1-8 und 10).

#### **Kharkiv/Charkiw [UA] - 13 Skoda 14Tr aus Riga übernommen**

[J. Lehmann](#) - 31.08.15

Eine Verjüngung des Wagenparks konnte durch den Ankauf von Skoda 14Tr aus Riga erreicht werden. Von Februar bis Juli 2014 konnten 13 Einheiten aus dem Depot 2 aus Riga des Baujahrs 1998 mit den Betriebsnummern 2401-2413 in Dienst gestellt werden. Sie erhielten zuvor eine Grundüberholung und Neulackierung, wobei die Farben weiß und dunkelblau beibehalten wurden, jedoch auf die ursprünglich hellblau abgesetzten Flächen verzichtet wurde. Damit gelangte erstmals Trolleybusse des Typs Skoda 14Tr zum Einsatz, bislang dominierte der russische Standardtrolleybus des Typs ZIU 682 den Wagenpark. 90 Einheiten wurden noch 2007 neu beschafft, von den älteren Wagen der Baujahre 1985-1992 konnten zahlreiche nun ausgemustert werden und auf rund 25 reduziert werden. Ebenfalls wurde die Anzahl der Gelenkwagen des rund 200 Trolleybusse umfassenden Wagenparks reduziert. Nur noch neun Einheiten des einheimischen Typ YMZ1 (Bj. 1994/5, ursprünglich 47 Einheiten) und vier der ursprünglich 28 Einheiten des rumänischen Typ ROCAR bzw. DAC 217 befinden sich neben den 52 im Vorfeld der EM in 2011 beschafften Gelenktrolleybusse des Typs LAZ E301 im Einsatz. Von den zehn ZiU-683 des Baujahrs 1992, wurden die letzten 2013 ausgemustert. Nach fast 20 Jahren ist eine Erweiterung des Trolleybusnetzes geplant, im Bezirk New Alekseevka soll die Endstation der Straßenbahnlinie 20 ab November 2015 angebunden werden.

#### **Sumy [UA] - Vertrag für bis zu neun Trolleybusse Bogdan T70117**

[J. Lehmann](#) - 08.06.15

Wie die [Internet-Zeitung "Gute Nachricht der Ukraine" im April 2015 berichtet](#), bestellte der Trolleybusbetrieb in Sumy 9 neue Trolleybusse aus einheimischer Produktion der Firma Bogdan. Es handelt sich um den Typ T70117. Rund 23 Mill. UAH wurden aus den städtischen Haushalt bereitgestellt, um den Wagenpark der Verkehrsbetriebe "Elektrotransport" zu verjüngen. Dieser ist nach weiteren ersatzlosen Ausmusterungen von 94 (2003) auf 70 (2010) auf nun rund 60 Einheiten geschrumpft. Auch die Anzahl der Gelenkwagen sank: Von den ursprünglich zwei im Jahr 1994 beschafften Serien, bestehend aus zehn ZIU 6205 und fünf YMZ1 sind zwar unverändert zu 2010 sieben ZIU 6205 im Einsatz, jedoch von den Wagen aus einheimischer Produktion nur noch ein Wagen. Der 2010 noch vorhandene zweite Wagen 002 wurde 2014 ausgemustert.

#### **Hrodna/Grodno [BY] - Trolleybusnetz ergänzt, drei neue Trolleybusse beschafft**

[J. Lehmann](#) - 20.07.15

Seit dem 18.10.2014 konnte nach zweimonatiger Bauzeit eine zweite Fahrleitung auf der vulica Dubko errichtet werden, die von den Linien 6, 14 und 17 genutzt werden. Zuvor verkehrte hier nur die Linie 6 in westliche Richtung. Bereits ab 16.1.2012 wurden die verkürzten Verstärkungslinien 1a, 3a, 9a und 11a zu neuen Trolleybuslinien 13, 15, 16 und 17. Kurz zuvor zum Jahresbeginn 2012 wurde eine neue Linie 14 eingeführt, die teilweise die Linie 7 verstärkt. Diese Linien verkehren tagsüber an Werktagen 1-3x stündlich, lediglich die Linie 13 wird nur viermal täglich befahren. Die übrigen Linien 1-12 verkehren bis zu 8x stündlich in den Hauptverkehrszeiten, wobei die Linie 5 außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht bedient wird. Durch Reduzierung der Taktzeiten im August 2013, insbesondere auf den Linien 1 und 6 werden statt bislang bis zu 130 Trolleybusse nun bis zu 119 Einheiten eingesetzt. Nach weiteren Reduzierungen werden nun täglich 109 Trolleybusse auf den 17 Trolleybuslinien eingesetzt. Ende 2014 erhielt der Verkehrsbetrieb drei neue Trolleybusse des Typs BKM 321, erstmals wieder nach 2011. Die drei Niederflurtrolleybusse erhielten die Nummern 19, 38 und 39. Deutlich mehr Trolleybusse wurden bis Anfang 2015 ausgemustert, unter anderem die BKM 201 Nr. 34, 57, 58, 60, 62 und 243 der Baujahre 2001-2005. Damit sank die Anzahl der Trolleybusse auf unter 150 Einheiten. Im April 2015 wurden dann vorläufig 10 weitere Trolleybusse abgestellt, unter anderem die letzten ZiU 682 (Nr.66-70), die 2005 beschafft wurden. Von diesem Typ ist nur noch Wagen 187 im Einsatz, vorwiegend auf der Linie 9. Er erhielt 2013 eine Generalüberholung und eine neue Lackierung im Retro-Look. Der Wagen ist mit Baujahr 1989 deutlich der älteste im Wagenpark.

#### **Blagoweschtschensk [RU] - Petition für den Trolleybus**

[J. Lehmann](#) - 20.07.15

Die 2003 eingeführten Trolleybusringlinien 2c und 2k bedienen nahezu das komplette Stadtgebiet in der knapp 215.000 Einwohner zählenden Stadt am Grenzfluss Amur an der chinesischen Grenze. Seit dem 1.5.2015 wird nun die Linie 2k von Autobussen bedient, damit verblieben nur noch auf der Linie 2c Trolleybusse im Einsatz. Von den 28 vorhandenen Trolleybussen befinden sich nun noch 16 in Betrieb, die ältesten ZiU 682 der Baujahre 1989 bis 1995 wurden abgestellt.



Eine Petition zum Erhalt des Trolleybusbetriebs wurde von Andrew Pashin aus Blagoweschtschensk unter [www.change.org/](http://www.change.org/) eingerichtet.

### **Brjansk [RU] - Drei neue Trolleybusse und ein Gebrauchtwagen**

[J. Lehmann](#) - 03.08.15

Drei neue Trolleybusse des Typs 5275.03 „Optima“ der Firma TrolZa wurden mit einer feierlichen Zeremonie von der Stadt Brjansk in Obus-Depot am Dienstag, den 3. Februar übergeben. Sie wurden von der Stadt im Rahmen des Programms "barrierefreie Umgebung" beschafft und gingen mit den Betriebsnummern 1096-98 auf den Linien 2, 4 und 6 in Betrieb. Bereits 2014 folgte unter der Betriebsnummer 1099 ein Trolleybus des Typs MTrZ-52791 aus der Moskauer Trolleybus-Fabrik, der Wagen verkehrte zuvor in Ryazan mit der Betriebsnummer 2128. Letzte Neubeschaffung waren in 2013 drei Wagen, drei weitere Wagen werden 2016 erwartet. Dieses reicht jedoch nicht aus, den Wagenpark zu erneuern. In den letzten drei Jahren wurden 18 alte Trolleybusse ausgemustert, unter anderem Wagen 1070 vom Baujahr 1984. Nun sind noch rund 30 ZiU 682 der Baujahre 1992-98 in Betrieb. Die Anzahl des Wagenparks reduzierte sich daher auf unter 130 Einheiten. Aus Wagenmangel und zur Reduzierung des Defizits wurde bereits im Oktober 2014 die Linie 3 eingestellt, Fahrgäste wurden auf die Linien 10 und 13 verwiesen, die auf Teilabschnitten parallel verkehrten.

### **Chita/Tschita [RU] - Linienverlängerung weiterhin geplant**

[J. Lehmann](#) - 24.08.15

Zwei weitere Neufahrzeuge des Typs 5275 "Optima" der Firma Trolza gingen im Februar 2015 in Betrieb. Sie erhielten die Wagen Nr.288 und 289. Der Wagenpark umfasst weiterhin 93 Trolleybusse, die Anzahl der über 20 Jahre alten ZiU 682 der Baujahre 1990-1994 konnte nun auf unter 30 Einheiten reduziert werden. Weiterhin werden 5 Linien (1, 2, 3, 5 und 6) bedient. Eine Erweiterung des gegenwärtig 73,15 km langen Netzes ist beabsichtigt. Innerhalb der nächsten 3 Jahre besteht die Absicht, die neue Wohnsiedlung KEK anzubinden, nachdem der Militärflughafen bestehen bleibt und nicht für Wohnsiedlungen genutzt werden kann. Die Stadtverwaltung erwartet eine hohe Förderung des Projekts, so dass die Stadt 10%, höchstens 20% der Kosten übernehmen muss. Die Kosten des Projekts werden auf 350-500 Mill. Rubel geschätzt.

### **Kamensk-Uralskij [RU] - Nach Überschuldung eingestellt**

[J. Lehmann](#) - 06.07.15

Nachdem bereits am 02.03.2015 die Stromversorgung in einem Teilnetz eingestellt wurde, gab der städtische Trolleybusverkehrsbetrieb am 3. März 2015 auf unbestimmte Zeit den elektrischen Verkehr komplett auf. Durch den Anstieg der Strompreise und den wachsenden Schulden des Trolleybusbetriebs sah man sich zu dem Schritt gezwungen. Jeden Monat verursacht der Trolleybusverkehr in der Stadt einschließlich Wartungskosten für das Netz und die Unterwerke 4 Millionen Rubel Verlust der Verwaltungsgesellschaft "PTP".

Auf den zuletzt mit Trolleybussen betriebenen Linien 5 und 11 verkehren nun nur noch Busse. Bereits zum 03.09.2014 wurde der Betrieb auf der Trolleybuslinie 9 eingestellt, Busse der Firma "City Express" übernahmen den Betrieb hier. Durch die Einstellung des Trolleybusbetriebs wurden die 120 verbliebenen Mitarbeiter arbeitslos.

Die Stadtverwaltung versprach Abhilfe durch Erhöhung der Subventionen. Aber trotz Zusicherung der städtischen Behörde und des Bürgermeisters Astakhov für den Beibehalt des elektrischen Betriebs begann im April die Demontage des Fahrleitungsnetzes. Die Trolleybusse stehen zum Verkauf, um vom Erlös die Schulden zu decken.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Fahrleitung sich in einem schlechten Zustand befindet, so riss bereits mehrfach die Oberleitung. Der 1956 eingeführte Trolleybusbetrieb umfasste bis Ende der 90er Jahre vier Linien mit einer Gesamtlänge von 44 Kilometern, von denen im März 2015 nur zwei Linien mit 21 Trolleybussen übrig blieben. Die jüngsten Trolleybusse stammten von 2008, Ende 2009 wurden aber noch 10 LiAZ-5280 (VZTM) No.22-31 aus dem Baujahr 2006 in Betrieb genommen, die in Kurgan drei Jahre im Einsatz standen.

### **Krasnodar [RU] - Nur ein Neufahrzeug und Reduzierung des Angebots**

[J. Lehmann](#) - 22.06.15

Nach der Neubeschaffung von 40 Trolleybussen in 2013 erhielt der Trolleybusbetrieb in 2014 nur ein Neufahrzeug, und zwar einen Niederflurtrolleybus des Typs TrolZa-5265.00 „Megapolis“, der mit der Betriebsnummer 005 den Liniendienst aufnahm.

Im März 2015 wurde die Trolleybuslinie 14 eingestellt und fortan von neu beschafften Autobussen bedient. Der Oberbürgermeister von Krasnodar Wladimir Evlanov beteuerte jedoch, dass dies eine vorübergehende Maßnahme bis zur Beschaffung weiterer neuer Trolleybusse ist und eine Aufgabe des Trolleybusbetriebs nicht beabsichtigt ist. Der Trolleybuspark KTTU besteht zwar derzeit aus 208 Einheiten, davon sind jedoch 98 Trolleybusse und somit fast die Hälfte technisch überholt. Um den Anforderungen eines modernen Stadtverkehrs gerecht zu werden, sollten nur die 109 Trolleybusse, die in den vergangenen fünf Jahren überholt bzw. neu beschafft wurden, zum Einsatz kommen. Davon sind immerhin 78 Einheiten niederflurig, weitere 31 Wagen wurden generalüberholt neu beschafft.

Ende Dezember 2013 endete auch in dieser Stadt der Einsatz von Wagenzügen, bestehend aus zwei ZiU682-Trolleybussen. Die letzten drei bzw. sechs Einheiten (Nr.093+094, 114+115 und 116+117) wurden ersatzlos ausgemustert.

### [Kurgan \[RU\]](#) - Betrieb wegen Zahlungunfähigkeit eingestellt

[J. Lehmann](#) - 13.07.15

Nachdem bereits mehrfach Anfang 2015 der Betrieb aufgrund Stromabschaltungen unterbrochen wurde, erfolgte eine Einstellung des Betriebs am 30. April 2015. Die Gesellschaft "Elektrischer Stadtverkehr" reichte im Januar wegen offener Stromrechnungen ein Konkursverfahren ein, zwischenzeitlich wurde eine neue Gesellschaft gegründet, die jedoch aufgrund der steigenden Strompreise den Betrieb nicht aufrechterhalten konnte. Zudem wurde im Zuge der Privatisierung der Verkehrsbetriebe die Immobilien verkauft, so muss die Gesellschaft für das Unterwerk, welches mit der darüber liegenden Wohnung an einen Investor verkauft wurde, stetig Miete zahlen. Aufgrund der ausstehenden Zahlung forderte der Investor auf, die angemieteten Flächen zu räumen. Auch die Depotflächen müssen angemietet werden, so betragen die Gesamtschulden mittlerweile 23 Millionen Rubel. Die rund 200 Mitarbeiter des Trolleybusbetriebs sind zur Zeit arbeitslos. Im Zuge der Konkursverhandlung erhalten sie noch zwei Drittel ihres Gehalts. Einige Fahrer siedelten bereits nach Moskau um, um hier neue Arbeit zu finden. Die Stadtverwaltung bemüht sich, eine neue Finanzierung für den elektrischen Nahverkehr aufzustellen. Sie hielten fest, dass eine Schließung des Trolleybusbetriebs sich nicht lohnt. Die Bevölkerung vermisst vor allem die Möglichkeit der günstigen Beförderung, eine Fahrt mit dem Trolleybus kostete 12 Rubel, während die Anbieter der Kleinbusse ihren Tarif nach Einstellung des Trolleybusbetriebs auf bis zu 18 Rubel erhöhte. Durch Übernahme des Wagenparks des 2009 stillgelegten Betriebs in Tymen konnte in 2010 der Wagenpark erheblich verjüngt werden. Die 20 Einheiten der rund 50 Trolleybusse des Wagenparks stammen vom Baujahr 2000/2002 und ersetzen ältere ZiU-682-Trolleybusse. Die beiden zuletzt vorhandenen Gelenktrolleybusse des Typs ZiU-6205 (Nr.656 und 678) wurden erst 2014 abgestellt und in 2015 verschrottet.

### [Novocheboksarsk \[RU\]](#) - Vier neue Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 15.06.15

Am 28.11.2014 wurden die ersten drei von vier neuen Niederflurtrolleybussen in einer feierlichen Zeremonie in Betrieb genommen. Es handelt sich um Trolleybusse des Typs BTZ-52768R aus der Bashkirischen Trolleybusfabrik. Die neuen Fahrzeuge zum Stückpreis von 4,15 Millionen Rubel (umgerechnet rund 68.000 Euro) wurden mit unter dem Teilprogramm "Accessible Umwelt" des staatlichen Programms der Republik Tschuwaschien kofinanziert. Die vier Wagen erhielten die Betriebsnummern 1128-1131, der letzte der vier Wagen folgte am 30.12.2014. Dieser Neubeschaffung -die erste seit 2010- steht jedoch die Ausmusterung von 12 Trolleybussen gegenüber, so dass der Wagenpark sich auf unter 40 Einheiten reduziert hat. Es werden damit die Linien 52, 53, 54k, 55k und 56 bedient. Die Linie 56 wurde im Dezember 2014 wieder eingeführt und erhielt eine Verlängerung, um die beiden westlichen Endhaltestellen mit einer kurzen Neubaustrecke zu verbinden. Die Linie verkehrt von 7 bis 20 Uhr und weist einen Takt von mindestens 12 Minuten während der Hauptverkehrszeit auf.

### [Saint Petersburg \[RU\]](#) - Gelenkwagen der Firma Stadler im Testeinsatz

[J. Lehmann](#) - 29.06.15

Seit Mitte Juni 2015 testet der Verkehrsbetrieb "Gorelectrotrans" in St. Petersburg einen Niederflurtrolleybus der Firma JSC Stadler Minsk des Typs Vitovt Max Duo 43303A. Der 18 m lange Gelenkwagen erhielt die Betriebsnummer 6600 und kommt auf der Linie 40 zum Einsatz. Der Testeinsatz soll zwei Monate dauern. Der Wagen ist mit Lithium-Ionen-Batterien und einem Diesel-Generator ausgestattet. Während die Batterien eine oberleitungsfreie Fahrt von rund 30 Kilometern bieten, kann mit dem Dieselgenerator eine Entfernung von über 100 Kilometer ohne Fahrleitung überbrückt werden. Der Gelenkwagen kann 153 Passagiere aufnehmen, für 38 sind Sitzplätze vorhanden. Weitere Niederflurtrolleybusse des Typs 5265 "Megapolis" lieferte die Firma TrolZa aus, von August 2014 bis Juni 2015 gingen 23 weitere Einheiten in Betrieb, die im Depot 1 (10 Einheiten Nr. 1331-1340), im Depot 2 (2 Einheiten Nr. 2518-19), im Depot 3 (1 Einheit Nr. 3520), im Depot 5 (4 Einheiten Nr. 5217-5220) und im Depot 6 (9 Einheiten Nr. 6406-6414) beheimatet sind. Somit stehen nun 113 Niederflurtrolleybusse der Firma TrolZa im Einsatz, mit 137 Einheiten ist jedoch der Niederflurwagen der Firma Transalfa vom Typ VMZ-5298.01 "Avangard" mehr vertreten, die jüngsten Fahrzeuge dieses Typs gingen im Januar 2014 in Betrieb. Da im vergangenen Jahr wieder eine entsprechende Anzahl an Trolleybussen ausgemustert wurde, liegt die Wagenparkstärke weiterhin bei rund 660 Einheiten.

### [Bischkek \[KG\]](#) - Mittel für den Ausbau des Trolleybusnetzes bei der EBWE beantragt

[J. Lehmann](#) - 10.08.15

Die letzten fünf Niederflurtrolleybusse des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" wurden im Februar 2015 geliefert und zum 1.3.2015 in Betrieb genommen. Damit sind nun alle 79 Ende 2012 bestellten Trolleybusse eingetroffen. Nachdem im Frühjahr 2013 bereits die bei der Firma TrolZa bestellten 44 Einheiten des Typs ZiU-682G und die ersten 15 Niederflurtrolleybusse der Firma VMZ ausgeliefert wurden, folgten im Frühjahr 2014 15 weitere Niederflurtrolleybusse. Mit den letzten 5 Neufahrzeuge sind nun 35 Trolleybusse dieses Modells im Einsatz. Der Trolleybus-Wagenpark blieb durch die Ausmusterung älterer Trolleybusse bei rund 130 Einheiten, davon sind 55 niederflurig. Der Rest sind Trolleybusse des bewährten Typs ZiU 682 der Baujahre 2013 und 2001, drei Fahrzeuge

stammen vom Bj.1994 und 1988. Es werden weiterhin 9 Linien bedient, nachdem die Linie 7 wieder ab dem 5.12.2013 in Betrieb ging. Seitdem gab es nur geringfügige Änderungen im Netz, die Endhaltestelle "Wohnkomplex 6" musste wegen Bauarbeiten aufgegeben werden, die hier endenden Linien wurden bis zur Endstation Microdistrict Asanbai verlängert. Seit dem 13.08.2015 fährt die Trolleybuslinie 9 wieder die Endhaltestelle Wohnkomplex Alamedin-1 an, nachdem sie im Mai 2015 vorübergehend verkürzt wurde.

Für die Verbesserung des Trolleybusnetzes und die Beschaffung weiterer neuer Trolleybusse wurden mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung Verhandlungen aufgenommen. Fünf Mill. Euro sollen investiert werden, eine entsprechende Ausschreibung wurde im [Amtsblatt der Europäischen Union](#) im Mai 2015 veröffentlicht.

### **Chongjin [CG] - Dreigeteiltes Netz**

[D. Budach](#) - 29.06.15

Die nordkoreanische Provinzstadt Chongjin liegt rund 450 km Luftlinie nordöstlich der Hauptstadt Pyongyang und nicht weit von der chinesischen Grenze entfernt am japanischen Meer. Sie ist für Ausländer kaum zugänglich. Ein Trolleybusbetrieb besteht in Chongjin seit Oktober 1970 und ein Straßenbahnbetrieb seit 1999.

Chongjin besitzt derzeit drei Trolleybuslinien. Die Hauptlinie 1 durchquert die Stadt von Sanam (Hafen) im Osten bis nach Sabong im Südwesten der Stadt. Dort besteht Umstieg zur Straßenbahnlinie, welche über die südliche Siedlung Namchongjin nach Pongchon führt.

In Namchongjin besteht Anschluss an die isolierte Trolleybuslinie 2, welche von Namchongjin weiter südlich nach Ranam führt. Die Oberleitungsschleife in Namchongjin ist recht primitiv, gewendet wird quer über die Straße und beidseitig über die Gehwege nebst Bordsteinkanten. Bis zum Frühjahr 2012 waren die beiden Linien 1 und 2 miteinander verbunden (abschnittsweise Parallelverkehr zur Straßenbahn)! Nun übernimmt aber die Straßenbahn den Fahrgastverkehr zwischen Sabong und Namchongjin. Eine dritte Linie führt von Chongjinyok (Bahnhof) in den Norden nach Chongam.

Alle drei Linien sind nicht miteinander verbunden. Zwischen den Strecken 1 und 3 gibt es noch Oberleitungsreste. Die Linie 1 wird sehr gut bedient - das Intervall liegt bei 10-20 Minuten mit zahlreichen Fahrzeugen. Die Linie 2 wird anscheinend nur zur Hauptverkehrszeit bedient (unterschiedliche Sichtungen mit 1-2 Fahrzeugen). Die Linie 3 wird ebenfalls nur zur HVZ bedient, stabil immer mit einem Wagen.

Der Fahrzeugbestand des Trolleybusbetriebs besteht weitgehend aus Fahrzeugen des lokalen Bus- und Lkw-Herstellers Jipsan (Chongjin Bus Works) // Nach Informationen von Daniel Möschke vom April 2015.

### **Seattle [US] - Die Zeichen stehen wieder auf Expansion**

[D. Budach](#) - 08.06.15

Nachdem die Pläne zur Reduzierung des Trolleybuseinsatzes im Rahmen eines großangelegten Sparplans im vorigen Jahr zwar begonnen, aber nach einem Referendum nicht fortgesetzt wurden, stehen die Zeichen nun auf Expansion. Taktverdichtungen auf mehreren Linien sind vorgesehen.

Die Trolleybuslinie 47 wird wieder elektrisch befahren werden, und dies schon ab 6.Juni 2015. Die bisherige Buslinie 48 soll auf ihrem Abschnitt von der Universität bis zum Mount Baker elektrifiziert werden, da etwa ¾ der Strecke bereits jetzt Fahrleitung haben, als Teilstrecken der Trolleybuslinien 4 und 43. Allerdings soll Linie 43 selbst im Zuge der Erweiterung der Stadtbahn zum University District verkürzt werden – vorgesehener Termin ist das Frühjahr 2016 zeitgleich mit der Eröffnung der neuen Stadtbahnstrecke. Eröffnungstermin für den auf Trolleybus umzustellenden Abschnitt der Linie 48 soll spätestens 2018 sein.

Die Bestellung von zunächst 141 Neuwagen teilt sich in 100 Solowagen und 41 Gelenkbusse und umfasst darüber hinaus eine Option über bis zu 375 weitere Wagen. Aus dieser Option sollen nunmehr 24 Solo- und 9 Gelenkwagen zusätzlich fest bestellt werden.

Die Auslieferung der Solowagen läuft planmässig. Inzwischen traf auch bereits der erste Gelenkwagen ein, der der interessierten Öffentlichkeit noch offiziell vorgestellt werden wird.

### **Seattle [US] - Auslieferung der Neuwagen und Vorbereitungen auf das Jubiläum**

[D. Budach](#) - 20.07.15

Nachdem im Mai auch der erste neue Gelenktrolleybus vom Typ Xcelsior XT60 ausgeliefert wurde, begannen hier die Tests mit Fahrgästen im Juli. Die Bestellung wurde inzwischen aufgestockt auf 110 Solowagen und 64 Gelenkwagen. Gegenüber den zuerst ausgelieferten Wagen werden Änderungen der Inneneinrichtung auf Kundenwunsch vorgenommen. Die Fahrzeuge werden in der Nähe von Seattle in einer Fertigungsstelle von New Flyer komplettiert und anschließend ausgeliefert. Die neuen Solowagen erhalten die Nummern 4300-4409 und die neuen Gelenkwagen die Nummern 4500-4563.

Mitte August 2015 soll in Seattle das Jubiläum "75 Jahre Trolleybus" mit einer Rundfahrt von historischen und modernen Wagen auf dem Netz gefeiert werden. Trolleybusse fahren in der Stadt seit dem 28. April 1940.

### **Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Pläne zum Elektrobuseinsatz**

[D. Budach](#) - 24.08.15

Die Erneuerung der Trolleybusflotte ist weiterhin dringlich, und die Betreiberbehörde STE Servicio de Transporte Eléctricos untersucht gegenwärtig mehrere Optionen. Nach Äußerungen der Geschäftsleitung der STE wird die

Ablösung der Trolleybusse durch „andere, ohne Fahrleitung elektrisch betriebene“ Busse bevorzugt. Dazu sind mehrere Modelle unterschiedlicher Hersteller für den Probeinsatz vorgesehen, um bis zum Jahresende eine endgültige Entscheidung treffen zu können, welche Fahrzeuge künftig auf den heutigen Trolleybuslinien fahren sollen.

Ausgenommen davon sind vorerst ausdrücklich die modernisierten 189 Mitsubishi-Trolleybusse der Serie 9000, für die noch eine Lebenserwartung von etwa 10 Jahren angenommen wird. Damit sollen die drei „Corredores 0 Emisión“ weiterhin bedient werden – so werden die drei Linien A, D und S bezeichnet, seit sie vermehrt eigene Fahrspuren auf längeren Streckenabschnitten erhielten. Auf längere Sicht ist der Erhalt vor allem der Linie A als Trolleybus vorgesehen, auf der werktäglich durchschnittlich 107.000 Personen befördert werden – das ist nahezu die Hälfte aller täglich insgesamt auf den aktuell acht befahrenen Trolleybuslinien (217.000 Personen). Die acht Linien sind: A, CP, D, G, I, K, LL und S.

Die Neubeschaffung, die in den nächsten Monaten erwartet wird, betrifft zunächst etwa 100 Fahrzeuge. Der aktuelle Fahrzeugbestand der STE umfasst rund 340 Trolleybusse, davon sind jedoch nur etwa 260 auch tatsächlich einsatzfähig. Das Durchschnittsalter der Flotte liegt bei rund 23 Jahren. Als älteste Wagen werden noch immer fünf der einst aus Edmonton übernommenen Flyer-Trolleybusse vom Baujahr 1974 vorgehalten, sie waren mit besonderer Einrichtung für die Aufnahme auch von Rollstuhlfahrern ausgerüstet worden.

### **Cordoba [AR] - Weiter Unklarheit über die Erneuerung der Flotte**

[D. Budach](#) - 22.06.15

Die Erneuerung der überalterten Flotte und das weitere Schicksal des Trolleybusbetriebs in Córdoba sind weiterhin Gegenstand öffentlicher Diskussionen. Die Beschaffung von 7 russischen TROLZA Trolleybussen wurde zwar grundsätzlich abgesegnet, dann jedoch zunächst auf Eis gelegt, während tatsächlich weiterhin die Debatte darüber anhält, ob nicht stattdessen Fahrzeugen aus einheimischer Produktion der Vorzug gegeben werden sollte. Mendoza beschafft wie gemeldet solche Fahrzeuge vom argentinischen Hersteller Marterfer. Die Flotte der TAMSE in Córdoba besteht aktuell aus 25-30 einsatzfähigen Zweiachsern und Gelenkwagen aus russischer und chinesischer Produktion sowie als einzig zeitgemäßen Niederflurwagen aus einem Belkommunmash-Gelenkwagen aus Weißrussland. Zwei ZIU wurden in den letzten Jahren vollständig neu aufgebaut, andere mit modifizierter Front und/oder Heckpartie versehen. Seit November 2014 war u.a. Wagen 21 zur Grundüberholung in der eigenen Werkstatt. Da der Wagenbestand nicht für den Auslauf auf allen drei Trolleybuslinien ausreicht, kommen zusätzlich Dieselbusse zum Einsatz. Im Mai und Juni fanden an mehreren Tagen Streiks des Fahrpersonals statt, das vor allem die unzureichenden Arbeitsbedingungen im Zusammenhang mit der veralteten Flotte beklagte.

### **Mendoza [AR] - Neuwagenlieferung fast komplett**

[D. Budach](#) - 29.06.15

Inzwischen sind 12 der bestellten 14 Neuwagen des Herstellers Marterfer in Mendoza bereits im Fahrgastbetrieb. Die restlichen beiden Wagen werden kurzfristig nachfolgen und voraussichtlich im Juli und August in Betrieb gehen. Die Bestellung weiterer Neubauwagen ist in Etappen geplant, sobald die notwendigen Finanzmittel dafür von der Provinzverwaltung als der zuständigen Betreiberbehörde bewilligt werden. Um die Ausfälle der älteren Gebrauchtwagen vom Typ Flyer aus Vancouver zu kompensieren, wurden inzwischen weitere ursprünglich nur als Ersatzteilsponder vorgesehenen Wagen in Betrieb genommen. 80 Flyer-Obusse hatte Mendoza aus Kanada übernommen, davon waren 66 für die Wiederinbetriebnahme vorgesehen, die übrigen 14 sollten als Ersatzteilsponder dienen.

### **Valparaiso [CL] - Diverse Ausmusterungen nach vollständigem Einsatz der Luzerner Wagen**

[D. Budach](#) - 13.07.15

Der Fuhrpark des Trolleybusbetriebs stellt sich nach Inbetriebnahme der 10 NAW-Solotrolleybusse aus Luzern verändert dar - ausgemustert und abgestellt auf einem Freigelände sind die folgenden fünf Wagen:

099, 617 Berna/SWS/Sécheron 1965 ex Genf

603, 607 Norinco (China) 1990

714 Pullman/GE 1953

Außer Betrieb mit verschiedenen Defekten sind aktuell außerdem die Wagen 814 (Pullman/GE 1947 ex Santiago), 105 und 503 (Gelenkwagen FBW/SWS/MFO 1959/1963 ex Zürich). Die Ausmusterung der letzten beiden Gelenkwagen ist auf Sicht vorgesehen. Der Einsatzbestand setzt sich aus den zehn Gebrauchtwagen aus Luzern (Nr. 265, 266, 268, 269, 270, 272, 273, 275, 276, 278), aus den Pullman-Wagen Nr. 116, 709, 715, 721, 723, 801, 802, 806, 832, 859, 888 (z.T. neukarosiert) und dem ex-Schaffhausener Zweiachser 203 (Bern/SWS 1966) zusammen. Wagen 709 (Baujahr 1953) ist erst jüngst in eigener Werkstatt umfassend erneuert worden. Der tägliche Wagenauslauf liegt bei bis zu 18 Fahrzeugen.

Inzwischen werden in den Trolleybussen auch Kreditkartenzahlungen akzeptiert, nachdem das Tarifsysteem im Frühjahr auf den neugegründeten Verkehrsverbund von S-Bahn, Trolleybussen und drei der Standseilbahnen umgestellt worden war.