

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe 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.

[Eberswalde \[DE\]](#) - Betriebshofsfest zum 75-jährigen Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 16.09.15

Am Samstag, 12.9.2015 wurde bei strahlendem Wetter das Betriebshoffest zum 75-jährigen Jubiläum abgehalten. Dabei wurde der Betriebshof zu einer großen Fahrzeugschau genutzt und die Fahrzeughalle diente neben Sitzmöglichkeiten für Verzehr auch Ständen der BBG und Vereinen, die Modellen und Fotos aus der Geschichte des Obusses boten. Neben einigen Souvenirartikeln bot die BBG auch eine Festschrift zum Jubiläum an. Für die jüngeren Besucher wurde in der Halle auch ein Bastelstand eingerichtet.

Fotos:

oben: Mit einem Alter von fast 70 Jahren war der Dreiachser 1224 der älteste Obus im Einsatz zum Jubiläum, hier startete er auf dem Betriebshof zu einer Runde auf dem Eberswalder Obusnetz.
unten: Jüngster der Museumsobusse war der Skoda 14Tr mit einem Alter von über 30 Jahren, hier auf der Poratzstraße rund 500 m vom Betriebshof entfernt.
Aufnahmen: J. Lehmann



Als zuvor angekündigte „18m lange Überraschung“ war der aus Budapest übernommene Ikarus 280T (dort im Einsatz vom 1.9.1987 bis 2.1.2014 als Nr.205 mit einer Laufleistung von 1,095 Mio. km) auf dem Betriebshof auf einem roten Teppich ausgestellt. Er verblieb nach dem Abtransport aus Budapest am 23.März 2015 in einer Fachwerkstatt in Güstrow zur Aufarbeitung und traf erst wenige Tage zuvor aus Güstrow in Eberswalde ein.

Die [Arbeitsgruppe Obus des Denkmalpflege-Vereins Nahverkehr Berlin e.V.](#) präsentierte in ihren Räumen eine sehenswerte Ausstellung von Bauteilen aus der Geschichte des Obusses und bot dazu mit ihren Museumswagen Fahrten auf den Eberswalder Netz. Es kamen an Obussen die historischen Fahrzeuge Nr. 1224 Typ DB/Schumann/SSW vom Baujahr 45/47 und Nr. 488 Fabrikat Henschel/Graubschat/AEG vom Baujahr 1956, beide vom ehemaligen Obusbetrieb in (West-)Berlin sowie der Skoda 14Tr Nr. 3 vom Baujahr 1984 und der Skoda 9Tr Nr. 19 vom Baujahr 1969 zum Einsatz. Der Skoda 9Tr verkehrte in der ersten Runde mit dem Anhänger Fabrikat Lowa W701, jedoch waren hier noch keine Fahrgäste zugelassen.

In einer Ansprache zum Anschnitt einer etwa zwei Meter langen Torte in Form eines Obusses, hob der Geschäftsführer der BBG Frank Wruck die hohe Nutzung des Obus in Eberswalde hervor. Mit den 12 Gelenkobussen werden 760.000 km jährlich gefahren, das entspricht rund 17% der gesamten Fahrleistung von 4,6 Millionen km des kompletten Busparks der BBG. Dabei befördern sie mit knapp vier Millionen Fahrgästen fast 50% der insgesamt 8,5 Millionen Fahrgäste, die die BBG jährlich befördert. Er sprach die Hoffnung aus, dass die guten Beförderungszahlen in den kommenden Jahren durch Erweiterung des Netzes zu steigern. So ist geplant, die Obuslinien über der derzeitigen Endhaltestelle Kleiner Stern in Finow im Batteriemodus bis zur Biesenthaler Straße zu verlängern.

Der Erlös der Tortenstücke aus dem übergroßen Kuchen-Obus spendete die BBG an den [Verein Damus](#).

Esslingen IDEI - Elektrobusse mit dynamischer Nachladung vor der Auslieferung

[J. Lehmann](#) - 23.09.15

Während der Sommerschulferien vom 30.07. bis 13.09.2015 verkehrten auf der Linie 101 keine Trolleybusse. Aufgrund Straßenbauarbeiten auf der Schorndorfer Straße im Bereich der Kreuzung mit der Hirschlandstraße musste die Fahrleitung abgeschaltet werden und aufgrund der kompletten Sperrung der Straße erfolgte ein großräumiger Umleitungsverkehr. Die Autobusse befuhren wie der Gesamtverkehr eine über 1 km lange Umleitung von Oberesslingen bis Lerchenäcker in beiden Richtungen. Zudem erfolgten Untergrunduntersuchungen auf der Zollbergstraße im Zuge der Linie 118, siehe [Artikel der Lokalpresse vom 26.08.2015](#). Somit verkehrte vom 24.8. bis 2.9.2015 auch die Linie 118 nicht elektrisch.

In den Sommerschulferien führte die Firma Omexom GA Süd GmbH zudem wieder die alljährliche Revision der Oberleitung durch. Dabei tauschten sie an der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße/Plochinger Straße am Abzweig zum Depot neben den Verschleißteilen von Weichen und Kreuzungen auch Kupferrohre und Fahrdrähte aus. Die Konstruktion wurde im Zuge der Neuerrichtung des Depots vor 28 Jahren neu errichtet.

Der erste der vier bestellten Batterie-/Trolleybusse wurde Anfang September nach Einbau der elektrischen Ausrüstung durch die Firma Vossloh-Kiepe von der Herstellerfirma Solaris nach Gdingen transportiert, um Probefahrten im dortigen Trolleybusnetz durchzuführen.

Eine offizielle Pressemitteilung der SVE zu den neuen Fahrzeugen wird Anfang November erwartet, dann werden weitere Termine für Präsentation und Linienbetrieb bekannt gegeben.

Die neuen Fahrzeuge sollen vornehmlich auf der Linie 113 nach Berkheim zum Einsatz kommen, die bereits jetzt einen Teil ihrer Fahrtstrecke unter Fahrleitung zurücklegt.

Arnhem [NL] - Fünf weitere SwissTrolleys und neue Fahrleitung

[J. Lehmann](#) - 30.09.15

Am 30.09.2015 traf der letzte der fünf für 2015 bestellten Gelenktrolleybusse per LKW-Tiefloader von der Firma Hess in Arnheim ein. Nach einer Ausschreibung wurden im Sommer 2012 insgesamt 31 Trolleybusse bei der Firma Hess bestellt, deren Auslieferung sich von 2013 bis 2017 in mehreren Lieferchargen hinzieht. Die ersten elf Trolleybusse aus dem Vertrag gingen 2013 mit den Betriebsnr. 5243-5253 in Betrieb, die fünf Neufahrzeuge werden hieran anschließend die Nr. 5254-5258 erhalten. Der Abschluß des Liefervertrags einschließlich langjähriger Wartung der Trolleybusse erfolgte nach Abschluß eines 10-jährigen Vertrags der Firma Breng zur Bedienung des Trolleybusnetzes. Darin bestand die Verpflichtung, dass Busse, aber auch Trolleybusse nur mit einem maximalen Alter von 15 Jahren im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt werden. Die fünf Neufahrzeuge werden in den kommenden Wochen die Berkhof-Trolleybusse 5212-5216 ersetzen, die im November/Dezember 2000 ihre Erstzulassung erhielten.

Inbetriebnahmedaten der neuen Trolleybusse:

Nr. Kennz. Chassisnummer Fabr.-nr. 1. Einsatztag

5254 50-BGJ-7 TH922EL33F4512081 7871-001 26.09.15

5255 52-BGJ-7 TH922EL33F4512082 7871-002 26.09.15

5256 54-BGJ-7 TH922EL33F4512083 7871-003 26.09.15

5257 55-BGJ-7 TH922EL33F4512084 7871-004 03.10.15

5258 60-BGJ-7 TH922EL33F4512085 7871-005 07.10.15

Nachdem Anfang 2015 die Pflaster- und Asphaltarbeiten und im Juli die neuen Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten im speziellen Design und in außergewöhnlicher Länge von 20 bzw. 25 m für den neuen Busbahnhof der Trolleybuslinien am Arnheimer Bahnhof durchgeführt bzw. aufgestellt wurden, erfolgt zurzeit die Fahrleitungsmontage. Erste Testfahrten der neu erstellten Fahrleitung wurden Ende September durchgeführt. Ein Termin für die Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs „Arnhem Centraal“ steht noch nicht fest, eine Absprache mit der Gemeinde ist noch offen.

- Central Station nach über 15-jähriger Bauzeit in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 18.11.15

Mit mehrtägiger Eröffnungsfeier wird der nun vollendete Bau des Arnheimer Hauptbahnhofs "Central Station" in Betrieb genommen. Eine neue Eingangshalle neben dem bereits seit 12 Jahren genutzten überdachten Busbahnhof sowie die neuen Trolleybusbahnsteige über der Tiefgarage wurden nun fertig gestellt.

Foto:
oben: Blick auf die neue Eingangshalle des Arnheimer Bahnhofs "Centraal Station": Während Trolleybus 5241 Richtung Burgers Zoo startet, wartet Berkhof 5224 auf weitere Fahrgäste.
Aufnahme: J. Lehmann



Mit dem Abriss des Wohngebäudes auf der Westseite des Bahnhofsvorplatzes im Juli 1997 begannen die Bauarbeiten zur Umgestaltung des Bahnhofs in Arnhem. An der Stelle dieses Wohngebäudes entstand ein neuer überdachter Busbahnhof, der ab dem 17.03.2003 angefahren wurde. Auf der Fläche des bisherigen Busbahnhofs entstand in den folgenden Jahren eine Tiefgarage, die seit Mitte 2005 genutzt werden konnte. Mit dem Abriss des 1954 erbauten Bahnhofsgebäude im Sommer 2007 setzte sich der Umbau des Bahnhofsbereichs fort, der nun acht Jahre später offiziell eröffnet wird. Eine Übersicht über den Umbau und die Geschichte des Arnheimer Bahnhofs ist in einem [Artikel der Tageszeitung De Gelderlander vom 7.11.15](#) zu finden.

Die Montage der Fahrleitung auf den fünf neuen Bussteigen für die Trolleybuslinien erfolgte Ende September 2015, am 30.09.2015 fanden hier die ersten Probefahrten statt. Der Einbau der Weichen erfolgte ab dem 25.10.2015 in den einwöchigen Herbstferien in den Nachtstunden. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Trolleybushaltestellen vorübergehend für den Busersatzverkehr der Bahnstrecke Arnheim - Nimwegen genutzt. Vom 2.11.15 bis 13.11.2015 nutzten Trolleybuslinien außer der Linie 1 die neuen Bushaltestellen, da Arbeiten im bisherigen Teil des Busbahnhofs ein Teilspernung nach sich zogen. Der bisherige überdachte Busbahnhof wird künftig für die Autobuslinien und die Trolleybuslinie 1 nach Velp und Trolleybuslinie 3 in beide Richtungen genutzt. Daher bleibt die hier montierte Fahrleitung bestehen.

Ab dem 14.11.2015 halten wieder alle Trolleybuslinien im überdachten Busbahnhof, erst ab Fahrplanwechsel am 13.12.2015 sollen die neuen, nicht überdachten Busbahnsteige von den Trolleybuslinien 2, 5, 6 und 7 genutzt werden.

Nach Inbetriebnahme von fünf neuen SwissTrolleys besteht der Wagenpark vorübergehend aus 45 Trolleybussen. Die zum Ersatz vorgesehenen Berkhof 5212-16 bleiben in Betrieb, sie erreichen erst Ende des Jahres das vom Auftraggeber des Busverkehrs der [Stadsregio Arnhem-Nijmegen](#) vorgeschriebenen Höchstalter von 15 Jahren. Die vorübergehende höhere Anzahl der Fahrzeuge wird genutzt, um Unterbodenbehandlung der SwissTrolleys 5234-42 des Bj.2009 durchzuführen.

Linz [AT] - Auftrag für 20 Doppelgelenkbusse erteilt!

J. Lehmann - 11.11.15

In einer Pressekonferenz am 4.11.2015 informierte die Linz AG über die Vergabe des Auftrags über 20 Oberleitungs-Doppelgelenkbusse. Die im Juni 2014 gestartete Ausschreibung endete mit Ablauf der Angebotsfrist für das „Last and Best Offer (LBO)“ zum 03.07.2015 nach mehreren Verhandlungsrunden. Am 12. August 2015 wurden die Anbieter über die beabsichtigte Zuschlagserteilung informiert. Kurz bevor die Einspruchsfrist abließ, ging beim Landesverwaltungsgericht ein Einspruch gegen den Zuschlag ein. Nach einer mündlichen Verhandlung und Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts konnte nun die Auftragserteilung vollzogen werden und das Ergebnis bekannt gegeben werden.

Den Auftrag erhielt die Firma VanHool zum Wert von 20 Mio. €, somit kostet ein Fahrzeug 1 Mio. €. Die Linz Linien erhalten aus dem Energie- und Klimafonds eine Förderung von 1,2 Millionen Euro, weitere Subventionen werden beim Land Oberösterreich beantragt. Die Auftragsvergabe beinhaltet einen gesondert mit der Herstellerfirma VanHool abzuschließenden Wartungs- und Instandhaltungsvertrag über 15 Jahre mit einem detaillierten Full-Service-Konzept. Die Wartungsarbeiten an der Obus-Flotte werden durch die Werkstatt der LINZ AG LINIEN selbst durchgeführt. In Verbindung mit dem Full-Service-Konzept wird eine verbesserte Planbarkeit des Fahrzeugeinsatzes, eine bessere Auslastung der Fahrzeuge erwartet, so dass es zu geringeren und kürzeren Fahrzeugausfällen führt und damit auch die höheren Kapazitäten für die Beförderung der Fahrgäste eingehalten werden kann. Zudem wird auch eine verbesserte Planbarkeit der Material- und Personalkosten für Wartung und Instandhaltung erzielt.

Die Ausstattung der neuen Fahrzeuge lehnt sich an die zuletzt gelieferten Straßenbahnen an: Die Obusse erhalten eine eigene Fahrerkabine, der Innenraum hat breite Gänge und ist mit 53 Sitzplätzen ausgestattet, die wie bei den Straßenbahnen als Ledersitze ausgeführt werden. Der gesamte Fahrgastraum ist klimatisiert. Die Elektroausrüstung der neuen Fahrzeuge liefert die Firma Vossloh-Kiepe zu. Die Fahrzeuge werden von zwei Motoren auf die zweite und dritte Achse angetrieben. Der Hilfsantrieb erfolgt durch Batterien, zehn Kilometer soll hiermit ohne Oberleitungskontakt gefahren werden können. Das Fahrzeug ist somit vollelektrisch.

Folgende Technische Daten wurden angegeben:

Modellbezeichnung EXQUI.CITY 24T

Hersteller: VanHool, Belgien

Länge: 24 Meter

Breite: 2,5 Meter

Höhe (ohne Dachaufbauten): 3,5 Meter

Niederfluranteil: 100 %

Motor: Hersteller Vossloh Kiepe. Zwei asynchrone Zentral-Elektromotoren ohne Zwischengetriebe mit Fremdbelüftung wirkend auf 2. und 3. Achse

Motorleistung: 2 x 160 kW (entspricht 2 x 218 PS)

Elektrischer Ersatzantrieb: Hersteller Vossloh Kiepe, vollelektrischer Ersatzantrieb über Traktionsbatterie max. 20 kWh mögliche Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h

Gewicht Fahrzeug leer: 24 Tonnen

Gesamtplätze 180, davon Sitzplätze: 53 und Stehplätze: 127

Bereich für Kinderwagen: 3, Bereich für Rollstühle: 2

Türen: 4 doppelflügelige elektrische Außenschwenk-Schiebetüren mit einer

Breite von 1,2 Meter und einer Höhe von 2 Meter

Die ersten beiden Fahrzeuge werden im ersten Halbjahr 2017 erwartet, nach einer Zulassungsphase folgen die anderen 18 Einheiten bis Ende 2019. Zu den bisherigen Planungen haben sich somit die Lieferzeiten durch den Einspruch verzögert. Die Rücknahme der 18 vorhandenen, nun rund 15 Jahre alten Niederflurtrolleybusse erfolgt durch den Auftragnehmer VanHool. Die Erneuerung der Obus-Flotte soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

Aufgrund von weiteren Bauarbeiten an der Westbahn musste zum Sommerferienbeginn am 11. Juli 2015 die Oberleitung in beiden Unterführungen Dinghoferstraße und Friedhofstraße/Humboldtstraße demontiert werden. Auf den Linien 41 und 43 kamen seitdem nur Autobusse zum Einsatz, während die auf den Linien 45 und 46 eingesetzten Obusse bei der Ausfahrt und Einfahrt zum Depot die Unterführungen mit ihrem Hilfsmotor und abgezogenen Stromabnehmern passierten. An einigen Wochenenden erfolgte eine Totalsperre der beiden Unterführungen zwecks Abtragungsarbeiten des Bestandstragwerks und der Betonierarbeiten für die neuen Brückenteile, hier befuhr der Gesamtverkehr eine Umleitungsstrecke. In dem übrigen Zeitraum wurde der Verkehr außerhalb der Stoßzeiten in der Regel einspurig durch die Unterführungen geführt. Da für den mehrmonatigen Ersatzverkehr keine Leihbusse zur Überbrückung des Engpasses im Autobussektor zur Verfügung gestellt werden konnten, muss der Einsatz aus dem vorhandenen Autobuswagenpark gedeckt werden.

Die Arbeiten konnten jedoch früher als geplant abgeschlossen werden und am 23. Oktober 2015 wurde die Oberleitung wieder montiert und fortan können auch auf den Obuslinien 41 und 43 wieder Gelenkbusse eingesetzt werden.

Salzburg [AT] - Abschlussfeier zum 75jährigen Obus-Jubiläum

J. Lehmann - 07.10.15

Das Jubiläumsjahr des nun 75-jährigen Salzburger Obusbetriebes, welches am 09.03.2015 mit der Vorstellung des neu gestalteten Obus 321 mit mehreren anschließenden Events und Ausstellungen begann, fand seinen Abschluss mit einer Feier mit geladenen Gästen aus der Politik und mit einem Tag der offenen Tür in der Obusremise am 2. und 3. Oktober 2015.

Die Jubiläumsfeier für geladene Gäste, vornehmlich aus der Politik, begann am Freitag ab 17 Uhr in der eigens geschmückten Lackierhalle der Obusremise. Neben dem jüngsten Obus 342 war eine Bühne und ein Bildschirm aufgebaut, auf dem ein neuer Werbefilm "Moderner Obus" vorgeführt wurde. Anschließend hielten der Salzburg AG-Vorstand Dr. Leonhard Schitter, der Bürgermeister Dr. Heinz Schaden, Vizebürgermeister und Leiter des Verkehrsausschusses der Salzburg AG Harald Preuner sowie Landesrat Hans Mayr Festreden, die dem ihre Bekenntnis zum Obus beteuert wurden. So wurde die Muster-Obuslinie 2 erwähnt, die eine weitere Steigerung der Obus-Fahrgäste bringen soll, die inzwischen auf 41 Mio. Fahrgästen jährlich gesteigert werden konnte. Auch die aktuellen Projekte der neuen Obusremise auf dem Gelände der ehemaligen Autobahnmeisterei in Lieferung und der Obusanbindung in Taxham über die Siezenheimer Straße, für die in den kommenden Woche die Beschlussvorlage im Rat erwartet wird, wurde angesprochen.

Per Filmeinspielung wurden die Wünsche der Fahrgäste zum Jubiläum eingespielt, hier stand in Anbetracht der heißen Sommertage der Wunsch nach mehr klimatisierten Obussen im Vordergrund. Des Weiteren wurde der Wunsch nach kürzeren Taktzeiten, mehr Busspuren und Barrierefreiheit aller Obusse ausgesprochen.

Anschließend führte eine Performance Group mit Tanz- und Artistikeinlagen eine Zeitreise durch die 75-jährige Geschichte des Obus durch, entsprechend der Musikeinspielungen aus den Jahrzehnten wurde die Zielanzeige des MetroStyle 342 eingestellt, beginnend mit "10 / 1940-1950" bis hin zu 75 / 2010-2015. Der Bildschirm zeigte dazu weiß-schwarz abstrahierte historische Fotos.

Am Samstag, 3. Oktober 2015, fand ab 10 Uhr in der Obus-Remise ein Tag der offenen Tür statt, der für alle Altersklassen ein Programm bot. Nach einem Frühschoppen mit der Obus-Musik sorgte die Gruppe "Die Tennengauer" für musikalische Unterhaltung. Auf dem Platz waren einige Fahrzeuge, zumeist Dienstfahrzeuge ausgestellt, in der Werkstatt konnte zwei Trolleybusse von oben und von unten besichtigt werden.

Viertelstündlich wurden Fahrten von der Remise bis zur Alpensiedlung von den insgesamt vier Museumsfahrzeugen durchgeführt. Neben dem ÜHIII 123, dem Steyr 109 und dem Gräf&Stift-Gelenkobus 178 war auch traditionell ein Gastfahrzeug zum Jubiläum gekommen. Es handelte sich um den ehemaligen Kaiserslauterner Obus 135, der sich seit 1994 in Privatbesitz in England befindet. Er entstand aus einem Umbau vom einem Standard_I-Dieselbus des Typs O305 in einem Obus im Jahr 1978. Er erbrachte seit 1970 rund 390 Tkm Fahrleistung, davon 51 Tkm als Obus.

Die als Abschluss der Veranstaltung angekündigte Obusparade war hingegen für die zahlreichen Fans eine Enttäuschung. Die vier Museumsfahrzeuge fuhren ab 15:50 Uhr im 5-Minuten-Abstand bis zum Stadtzentrum und über die Staatsbrücke wieder zurück zur Remise. Wagen 135 passierte jedoch nicht die Staatsbrücke, hier warteten vergeblich viele Fotografen auf diesen Wagen. Als fünfter Wagen folgte der MetroStyle 321, der aus der Halle A geholt wurde, in dem er zur besseren Geltung der LED-Beleuchtung ausgestellt wurde. Er blieb mit dem ÜHIII 123 im Rahmen der "ORF Lange Nacht der Museen" in der Innenstadt und wurde ab 18 Uhr auf dem Kapitelplatz ausgestellt. In den Wagen wurde Bodypainting vorgeführt und zwischen den Wagen fand ein Auftritt der Trommelgruppe SoriNaTu statt.

Vor dem Festakt erfolgte noch ein Aufräumen des Depots in Bezug auf ausgemusterte Altwagen. Am 3.9.2015 verließen die drei verkauften Gelenkbusse 204, 212 und 226 das Depot zum Zwischenhändler nach Rumänien. Bereits ein Tag zuvor verließ der am 16.08.2014 letztmalig eingesetzte und am 11.11.2014 mit 1.112.627 km abgemeldete Gelenkobus 223 die Garage Richtung Schrottplatz. Es folgen die Wagen 206 (letzter Einsatz: 10.04.2013, am 17.07.2014 mit 1.194.138 km abgemeldet), 260 (letzter Einsatz: 25.03.2014, am 15.10.2014 mit 982.031 km abgemeldet) und 202 (letzter Einsatz: 07.08.2015, am 02.09.2015 mit 1.317.783 km abgemeldet) am 24.09.2015 und 01.10.2015 Richtung Schrottplatz. Der Trolleybus 259 ging hingegen am 29.09.2015 zum Flughafen für Feuerwehrrübungen, er wurde am 31.10.2013 letztmalig eingesetzt und am 15.10.2014 mit 895.602 km abgemeldet. Die beiden VanHool-Niederflurtrolleybusse, die 2008 aus Montreux (2 und 15) übernommen wurden, schieden wegen irreparabler Elektronik aus dem Wagenpark aus. Lediglich der nach einem Unfall ausgemusterte Gelenkobus 251 ist noch in Zentralgarage als Ersatzteilspender vorhanden. Er wurde am 06.08.2015 mit 997.378 km abgemeldet, nachdem am 19.02.2015 das Gelenk überknickt wurde und dadurch starke Beschädigungen an der Verkabelung verursachte. Nachdem neben dem länger abgestellten Gelenkwagen 211 am 31.01.2014 auf der Wagen 228 abgemeldet wurde, besteht der Fahrzeugpark zurzeit aus 101 Trolleybussen zuzüglich drei historischen Fahrzeugen, die als Reservefahrzeuge dienen. Mittlerweile gehören 22 Gelenkbusse im MetroStyle-Design zum Wagenpark. Deren Anzahl wird sich um zwei weitere in diesem Jahr erhöhen, sie werden im Oktober erwartet. Eine Abnahme der bereits fertigen Fahrzeuge erfolgte am 06.10.2014 in Ostrava.

Mit 50 Einheiten sind fast die Hälfte des Wagenparks mit Dieselaggregat als Hilfsantrieb ausgestattet, die Stromabnehmer werden automatisch an- und abgelegt. Derzeit wird diese Einrichtung auf den Obuslinien 2 und 10 genutzt, da die Generalsanierung der Tunnelröhren Flughafen-Unterführung seit April 2014 eine halbseitige Sperrung der Unterführungen nach sich zieht. Die Röhre stadteinwärts wurde von 14. April bis September 2014 saniert, nun befindet sich die zweite Tunnelröhre stadtauswärts seit dem 13. April 2015 im Bau. Die jeweilig andere Röhre muss den

Verkehr in beiden Richtungen aufnehmen, durch die Reduzierung auf eine Fahrspur ist mit Staus zu rechnen. Eine Fertigstellung und Wiedereröffnung der beiden Röhren wird Ende Oktober 2015 erwartet.

In der Innenstadt erfolgt eine Neugestaltung der Griesgasse. Der Autoverkehr ist mittlerweile umgelenkt, nun werden auch die Obuslinien durch diese Straße reduziert. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember werden die Linien 7 und 8 nicht mehr über Haltestelle Mönchbergsaufzug fahren, sondern direkt über den Franz-Josef-Kai zum Hanuschplatz. Die Griesgasse wird dann nur noch von den Obuslinien 1, 4 und 10 passiert. Die Fahrleitung am Hanuschplatz wurde der geänderten Situation bereits angepasst und die Fahrleitung auf dem Franz-Josef-Kai in Richtung Hanuschplatz bereits verlegt. Sie ist jedoch am Abzweig Museumsplatz noch nicht angeschlossen.

Im Vorfeld der Jubiläumsfeier fanden die "13. Internationalen Salzburger Verkehrstage" statt. Hier standen am Freitag Vorträge zum 75-jährigen Obusjubiläum auf dem Programm, so hielt Torsten Schwick, Leiter Strategie Verkehr der Salzburg AG einen Vortrag „75 Jahre Obus in Salzburg – ein Ausblick“, in dem er auf die Ziele 2020 einging. So soll durch weiteres Fahrgastwachstum durch Kundenzufriedenheit und Innovation eine höhere Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Die Einführung der "Musterlinie 2" gehört zu den ersten Projekten, hier ist derzeit ein Pünktlichkeitsgrad von nur 76,2% zu verzeichnen, Ziel ist durch Busspuren ein Wert über 90% zu erlangen. Dazu soll der Haltestellenaufenthalt an ausgewählten Haltestellen verringert werden, und zwar durch die Aufstellung von Fahrkartenautomaten an diesen Haltestellen. Dieses soll nach Untersuchungen 30 sec. pro Haltestelle einsparen. Dennoch wird auch in persönlicher Kundenberatung investiert, am Mönchbergsaufzug soll ein neues Service-Center entstehen. Weiter sollen stark frequentierten Haltestellen ein elektronisches Anzeigesystem mit Angabe der Echtzeiten auf einem Monitor für mehr Komfort sorgen. Bislang sind rund 25 Haltestellen damit ausgestattet, die Zahl soll in den nächsten Jahren verdoppelt werden. Bei den Neufahrzeugen ab 2016 erhalten die Trolleybusse auch in Salzburg ein Energiepack als Notfahrt. Am Informationsstand der Firma Cegelec waren bereits die Kenndaten des Batterie-Notfahrt-Aggregats zu lesen, die ab Wagen 345 eingebaut wird, der im Februar 2016 erwartet wird: Kapazität 60Ah, Gesamtenergie: 35,1 kWh, Ausnutzbare Energie: 30 kWh, Höchstleistung 50 kW, Gewicht der gesamten Box: 410 kg, es sollen rund 2km Fahrtstrecke zurückgelegt werden können, die Batterie ist für 2.000 Ladezyklen ausgelegt. Torsten Schwick sprach auch über eine mögliche Verlängerung des Obusnetzes mit Hilfe von Batterieantrieb an. Hier wurde von der SLB eine Untersuchung zur Verlängerung der Linie 5 nach Grödig durchgeführt, gegenwärtig muss man in eine Omibus-Anschlusslinie umsteigen. Bei Berücksichtigung aller Faktoren eines Batterieantriebs wie die kurze Lebensdauer von Batterien im Vergleich zur Lebensdauer eines Obusses sowie der zusätzlichen Kapazität der Batterien zu Ungunsten des Fahrzeuggewichts und der Mitnahme von Fahrgästen ist die Errichtung von Oberleitung auf der rund 4 km messenden Verlängerung erheblich günstiger als ein Batteriebetrieb. Mehr zur Tagung ist unter http://www.regionale-schiene.at/3_13ISVT.asp zu finden!

Klagenfurt [AT] - Restaurierung von Obus 1

D. Budach - 21.10.15

Eine eindrucksvolle Kollektion österreichischer Oldtimer-Trolleybusse ist schon seit etlichen Jahren im Besitz des Vereins Nostalgiebahnen in Kärnten, der u.a. in Ferlach das Verkehrs- und Technikmuseum HISTORAMA betreibt. Aktuell befindet sich der einzige erhaltene Klagenfurter Obus Nr. 1 in der Phase der aufwendigen Restaurierung. Er wurde 1944 von Henschel/Schumann-Werdau/SSW gebaut und 1957 durch die örtliche Maschinenfabrik Moschner mit neuer Karosserie versehen, ebenso wie 5 weitere der insgesamt 8 Klagenfurter Obusse. Nach dem Ende des Trolleybetriebs in der Stadt 1963 fristete er sein Dasein als Hilfwagen und fahrbarer Abstellraum, bis ihn der Verein retten konnte.

Insgesamt gehören dem Verein die folgenden Obusse:

Obus 1 Klagenfurt 1944/1957 - in Arbeit ex Bauhütte

Obus 4 Leoben EO 1949 - verliehen an PROOBUS

Obus 21 Innsbruck 1941 - Zustand als Bauhütte

Obus 27 Innsbruck Gräf&Stift EO 1949/1960 - komplett, unrestauriert

Obus 103 Graz MAN 1940 - Zustand als Bauhütte

Obus 10 Kapfenberg Gräf&Stift 1967 - fahrbereit

Obus 31 Kapfenberg Büssing Gelenkwagen 1963 - fahrbereit

Obus 35 Kapfenberg Henschel Gelenkwagen - verliehen an PROOBUS Salzburg zur dortigen Aufarbeitung

Dazu kommen 3 Anhänger (1 x Klagenfurt, 1 x Innsbruck, 1 x Wien)

sowie 26 Oldtimer-Autobusse, davon 12 Busse in betriebsbereitem Zustand.

Biel/Bienne [CH] - Verlängerung der Trolleybuslinie 1 in Betrieb genommen

J. Lehmann - 14.10.15

Mit der feierlichen Eröffnung der Shoppingmeile "Galerie" in der Tissot Arena am 24.09.2015 wurde die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 in Betrieb genommen. Mit Betriebsbeginn an diesem Freitag verlängerte sich die Trolleybuslinie 1 um rund 600m bis vor den Stadion-Komplex mit einer Wendeschleife am Ende des Gebäudes. Zudem entfiel die bisherige fahrplanmäßige Schleifenfahrt über die Solothurnstrasse, Henri-Dunant-Strasse, Eisfeldstrasse, Länggasse und die Linie 1 verkehrt nun in beiden Richtungen durch die Länggasse und Eisfeldstrasse, hier wurde auf rund 600m eine zweite Spur verlegt. Durch Verschiebung der Fahrzeiten kommen weiterhin 7 Kurse im 10-Minuten-Verkehr und 9

Kurse im 7½-Minuten-Verkehr zum Einsatz. Die neue Endstation wird nun im Fahrplan und auf den Zielanzeigern "Stadien" genannt.

Das 75-jährige Bestehen des Trolleybusbetriebs wird am Samstag, 24.10.2015 von 09:30 – 17:30 Uhr auf dem Zentralplatz in der Innenstadt gefeiert. Die Verkehrsbetriebe Biel bieten stündlich eine kommentierte Rundfahrt mit einem Oldtimer-Bus an. Im Trolleybus 51, der bereits seit April als «Dr anger Bus» gestaltet ist, wird eine Ausstellung mit Fotos von Bieler Trolleybussen der vorherigen Generationen angeboten. Die Firma Hess stellt einen Trolleybus der neuen Generation vor.

Auch Kinderanimationen werden geboten. Neben einem Zeichnungswettbewerb kann auch ein "Kinderbus" mit Neocolor-Stiften nach ihrem Geschmack gestaltet werden.

- Rückblick auf das 75-Jahr-Jubiläum in Biel

[J. Lehmann](#) - 28.10.15

Am Samstag, dem 24. Oktober 2015, organisierten die Verkehrsbetriebe Biel anlässlich des Jubiläums "75 Jahre Trolleybus 1940-2015" ein attraktives Fest für die Bevölkerung.

Mit dem historischen Trolleybus Nr. 21 wurden Rundfahrten ab dem Zentralplatz angeboten, die via Bahnhof und Depot, mit interessanten Erläuterungen zur Geschichte, wieder zurück zum Ausgangspunkt führten. Trolleybus Nr. 21 entstammt der Serie 21-27 von 1940/42, mit der am 19. Oktober 1940 die erste Trolleybuslinie zwischen Bahnhof und Mett das Tram ersetzte. Der 1980 ausgerangte Wagen war zunächst als Ersatzteilspender erhalten geblieben, rechtzeitig zum 50 Jahr-Jubiläum 1990 wurde er dann vorbildlich restauriert und steht heute als Trolleybus-Oldtimer für Extrafahrten zur Verfügung.

Auf dem Zentralplatz selber wurden drei weitere Trolleybusse aufgestellt, die einen Querschnitt durch die vergangenen Jahrzehnte und die Gegenwart des Trolleybusbetriebs, aber auch einen Blick in die (mögliche) elektrische Zukunft unter zwei Drähten ermöglichen:

- Trolleybus Nr. 9 des [Trolleybusverein Schweiz](#) als Vertreter der markanten Serie von Grossraumtrolleybussen aus dem Jahr 1966, die über 30 Jahre das Stadtbild prägten, und an die sich viele Bieler sicher noch gut erinnern. Der Innenraum stand Familien und Kindern als Malzimmer zur Verfügung.
- Gelenktrolleybus Nr. 51, seit Anfang des Jahres als "Dr anger Bus" speziell zum Jubiläum gestaltet, repräsentierte die aktuell im Einsatz stehende jüngere der zwei Trolleybusgenerationen. Im Innenraum konnte man die vergangenen 75 Trolleybus-Jahre anhand von historischen Bildern und Texten Revue passieren lassen.
- Doppelgelenktrolleybus (Hess "lighTram") Nr. 239 aus Luzern, der 2014 an die vbl ausgeliefert worden ist und in der Leuchtenstadt ein neues Zeitalter mit komfortablen und geräumigen Trolleybussen im tramähnlichen Design eingeläutet hat. Im Luzerner Gastfahrzeug war eine Apéro-Bar eingerichtet.

Der Anlass war dank des angenehmen, milden Herbstwetters gut besucht; aufgrund der hohen Nachfrage führte auch der Oldtimer-Trolleybus mehr als die stündlich vorgesehenen Rundfahrten aus.

Der Artikel wurde mit freundlicher Genehmigung der Homepage des [Trolleybusvereins Schweiz](#) übernommen, auch die nachfolgenden Fotos von Sandro Flückinger entstammen von hier.

[Luzern \[CH\]](#) - 21 neue Trolleybusse für 2016/17 bestellt

[J. Lehmann](#) - 04.11.15

Mit Veröffentlichung im Luzerner Kantonsblatt am 24. Oktober 2015 wurde die Vergabe der ausgeschriebenen vier Gelenktrolleybusse (zuzüglich zwei Optionsfahrzeuge) im freihändigen Verfahren publiziert. Die am 04.04.2015 veröffentlichte Ausschreibung wurde zuvor am 17.10.2015 mit Veröffentlichung im Kantonalen Amtsblatt als abgebrochen erklärt. Den Auftrag erhielt die Firma Carrosserie Hess AG, die Fahrzeuge werden auch die Tramfront wie die zuletzt gelieferten Doppelgelenkwagen erhalten, jedoch erhalten sie eine klassisch blau-weiße Lackierung.

Aus dem im März 2013 geschlossenen Vertrag wurden zudem Optionen gezogen, es werden 2016 neun und 2017 acht Doppelgelenktrolleybusse mit tramähnlicher Front geliefert. Mit den 24,7 m langen Trolleybussen wird die seit dem 27.2.2014 wegen Bauarbeiten in Emmenbrücke mit Dieselbussen bediente Trolleybuslinie 2 im Dezember 2016 wiedereröffnet und in 2017 auf der Trolleybuslinie 8 eine höhere Kapazität geboten. Die vier 18,7m langen Gelenktrolleybusse sind für eine geplante zusätzliche Trolleybuslinie zur Verstärkung der Linien 1 und 2 auf dem Abschnitt Kriens-Emmenbrücke ab Ende 2016 geplant. Für diese war ursprünglich die Liniennummer 3 vorgesehen, jedoch soll sie nun als Linie 5 in Betrieb gehen.

Die hierfür erforderlichen Fahrleitungsarbeiten am Pilatusplatz sowie die Ergänzung der Fahrleitung am Seetalplatz in Emmenbrücke für die Linien 2 und 5 wurden nach einer am 20.05.2015 veröffentlichten Ausschreibung ebenfalls entschieden. Den Auftrag erhielt die Firma Kummler + Matter AG, zwei Angebote gingen auf die Ausschreibung ein. Eine entsprechende Veröffentlichung erfolgte am 05.09.2015.

Der Trolleybus 25, von 1950 bis 1972 im Liniendienst, danach zur Fahrleitungsenteisung und auch als Päcklidepot in der Innenstadt genutzt, wird seit Frühjahr 2015 von Mitgliedern der [vbl-historic](#) betriebsfähig wieder aufgearbeitet. Er stammt aus einer Serie von 10 Trolleybussen (Nr.22-31), die 1949/50 von den Firmen FBW/FFA (Franz Brozincevic & Cie. Wetzikon / Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein) sowie Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) beschafft wurden. Der nun 65 Jahre Zweiachs-Trolleybus soll zum 75-jährigen Jubiläum des Betriebs im kommenden Jahr fertiggestellt sein. Am 7.12.1941 verkehrte auf dem 2,59 km langen südlichen Ast der Buslinie 5 vom Hauptbahnhof nach Allmend erstmals der Trolleybus in Ergänzung des zwei Linien umfassenden Straßenbahnnetzes. 1959 und 1961 wurde dann

auch die beiden Straßenbahnlinien durch Trolleybuslinien ersetzt.

Mitte September erfolgte die Auslieferung eines neuen Fahrleitungs-Enteisungsfahrzeuges mit 3-facher Isolation von der Firma Hess. Der Aufbau erfolgte auf einem 3,5 t VW-Crafter-Chassis.

Nach einer gemeinsamen Ausschreibung mit den Verkehrsbetrieben Biel wurden nun für 2016 insgesamt 16 viertürige Gelenk- und 4 dreitürige Solo-Dieselbusse bei der Firma Evobus (Schweiz) AG, Kloten bestellt. Der Bestellumfang liegt bei 9 Millionen Franken. Die Ausschreibung für zwölf viertürige Gelenkautobusse in Stadtausführung mit dieselelektrischem Hybridantrieb (Los 2 der Ausschreibung), die ausschließlich für Biel vorgesehen war, erbrachte jedoch kein Ergebnis und wurde zurückgezogen.

Winterthur [CH] - Depoterneuerung in Betrieb genommen, Feier geplant

[J. Lehmann](#) - 09.09.15

Seit Montag, 17.08.2015 fahren alle Busse vom neuen erweiterten Depot Grüzefeld aus. Seit diesem Zeitpunkt können die sechs Ausfahrt- und Standspuren für die Trolleybusse genutzt werden, die sich im nun sanierten Altbauteil des Depots befinden. Somit konnten die Autobusse aus dem früheren Straßenbahndepot Deutweg umgesetzt werden. Die Verwaltung von "Stadtbus" zog bereits Mitte 2014 in den neuen Verwaltungstrakt des Depotanbaus ein. In den ersten Wochen konnten die Trolleybusse nur mittels Hilfsantrieb ausfahren, nach Beendigungen der Fahrleitungsmontage durch die Firma SPL kann seit Ende August auch elektrisch ausgefahren werden. Eine zusätzliche Ausfahrt wurde in Richtung Oberseen angelegt. Gegenüber der früheren Fahrleitungsanlage sind nun alle Standplätze mittels Weichen erreichbar, es wurde eine Fahrleitungsharfe mit SPS-Steuerung in alle Spuren angelegt, das bisherige Umhängen der Stangen entfällt dadurch. Für das Durchfahren der Waschanlage wurde ebenfalls eine Weiche angelegt. In das Depot führt nun nur noch eine Einfahrtsspur, die Einfahrt auf das Depotgelände ist jedoch aus Richtung Innenstadt und aus Oberseen möglich.

Für die Werkstatt wurde keine Fahrleitungsanbindung verlegt, eine Einfahrt unter Strom in die Werkstatt ist nicht mehr möglich. In der Werkstatt sind für Testzwecke zwei kurze Stücke Fahrleitung verlegt. Die erweiterte Werkstatt wurde mit vier Dacharbeitsplätzen mit Sicherheitsgitter ergänzt, welche ein Arbeiten ohne zusätzliche Sicherung ermöglichen. Zur Einweihung des Depots findet am Samstag, 26.09.2015 von 10:00 bis 16:00 Uhr ein „Tag der offenen Tore“ statt. Es gibt Führungen durch die neue gesamte Werkstatanlage einschließlich Pneu- und Öllager, Leitstelle und die Fahrplan-Erstellung. Neben Essensstände und fünf Getränkestände gibt es einen Informationsstand über Stadtbus als Arbeitgeber und Präsentationen befreundeter Organisationen wie Forstamt und Stadtgärtnerei, Verein Dieselmotoren, Verkehrsmittelwerbung und andere. Auf einem Rundkurs kommen die beiden einsatzfähigen Oldtimer von Stadtbus Winterthur zum Einsatz, und zwar der älteste Gelenktrolleybus der Schweiz, Wagen 101 vom Baujahr 1959, der 1989 ausgemustert, 2013 restauriert wurde und im Herbst 2014 nach strenger Überprüfung wieder die offizielle Zulassung für den Passagiertransport erhielt sowie der Büssing-Doppeldecker des Baujahrs 1971. Er pendelte vor der Eröffnung der Flughafenlinie zwischen dem HB Zürich und dem Flughafen, von 1981 bis 1993 wurde er in Winterthur auf der Technorama-Linie eingesetzt.

Am Abend wird das Depot für eine „Aloha Party“ genutzt, die ab 21:00 Uhr, bei der einige DJs auflegen und als Live Act die Gruppe Haddaway auftritt.

Cagliari [IT] - Erster VanHool-Trolleybus in Cagliari vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 23.09.15

Im Rahmen der Europäischen Woche für nachhaltige Mobilität stellte die CTM den soeben gelieferten Trolleybus der Firma VanHool des Typs A330 T vor. Er erhielt eine Beklebung für das Projekt ZeEUS und die Betriebsnummer 719. Er gehört aber nicht zu den vier Fahrzeugen mit Batterieversorgung, sondern zu den 10 Fahrzeugen mit Diesellaggregat. Zur Verwendung kam ein Dieselmotor des Fabrikats Iveco Tector Euro 6 mit 118 kw-Leistung.

Vier der insgesamt 14 bestellten VanHool-Trolleybusse werden einen Batterieantrieb erhalten. Alle 14 Einheiten werden bis Ende Oktober Anfang November 2014 erwartet, jede Woche werden 1-2 Fahrzeuge auf den Weg aus dem belgischen Herstellerwerk gebracht. Bisher sind drei Fahrzeuge ausgeliefert.

Die zwei im Rahmen des Projekts ZeEUS zusätzlich bestellten Solaris Trollino T12 werden bis Januar 2016 erwartet, sie sind ebenfalls mit Batterieversorgung für Fahrten ohne Fahrleitung versehen.

Die sechs Batterie-Trolleybusse werden im Rahmen des europäischen Elektrobussprogramms [ZeEUS](#) gefördert und sollen eine Verlängerung der Linie 5 ohne Fahrleitung um rund 3 km ermöglichen. Ein Ersatz der Buslinie PQ zum Strand von Poetto soll mit der für Februar 2016 geplanten Aufnahme des Betriebs auf der Linie 5 ZeEUS erfolgen.

Nice [FR] - Einziger Überlebender

[D. Budach](#) - 04.11.15

Im "l'Écomusée du haut pays et des transports" im südfranzösischen Breil-sur-Roya steht als einziger Überlebender des 1970 eingestellten Trolleybusbetriebs in Nizza ein Vetra/Berliet VBBHF 100, der hier unter der Nummer 25 zwischen 1961 und 1970 fuhr und dann nach St.Etienne weiterverkauft wurde. Dort restaurierten ihn die örtlichen Verkehrsbetriebe STAS nach seiner Ausmusterung im Jahre 1981 und brachten ihn 1983 zurück an die Mittelmeerküste. Seit Mitte der neunziger Jahre steht er in Breil-sur-Roya.

Dort finden sich neben diversen Eisen- und Straßenbahnwagen auch noch zwei weitere Trolleybusse:

OKB 102

Grenoble 732 - Berliet ER 100 - Baujahr 1979, ausgem. 1999

Sanremo 1133 - FIAT/Menarini Typ 2411 - Baujahr 1963, ausgem. 1993.

Die drei Trolleybusse gehören der "Association des Tramophiles de la Cote d'Azur", die auch etliche Straßenbahnwagen unterhält. Alle drei Obusse sind in gutem Zustand und angabegemäß fahrbereit, auch wenn sie schon seit Jahren nicht mehr unter Fahrleitung auf der Strecke waren.

Das Museum liegt am Bahnhof der Kleinstadt und ist täglich von 14-18 Uhr geöffnet.

Castellón [ES] - Sechster Neuwagen nun auch im Einsatz und erneute Fahrplanverdichtung

D. Budach - 25.11.15

Mehrere Monate nach Auslieferung der ersten fünf Solaris MetroStyle

Trolleybusse traf im Laufe des Monats Juli auch der sechste Wagen in Spanien ein. Er war zuvor im Werk von Solaris in Polen mit der automatischen Spurführungstechnik ausgestattet worden. Die übrigen fünf Solaris werden nun in Castellón nachgerüstet. Die Spurführungstechnik soll auf der Erweiterungsstrecke nach Grao nur zur Anfahrt an die Haltestellen genutzt werden.

Eine Erweiterung des Trolleybussystems in Castellón ist gegenwärtig in der politischen Diskussion, allerdings werden auch Überlegungen zum Ausbau der BRT Trasse ohne Elektrifizierung als Option genannt. Eine Entscheidung über den Ausbau ist angesichts der Finanzlage der Region Valencia mittelfristig allerdings kaum zu erwarten.

Inzwischen wurde der Fahrplan seit der Sommersaison nochmals angepasst, um der Fahrgastnachfrage besser zu entsprechen. Die Stadt Castellón hatte zuvor ihre Zusage zur Finanzierung dieser zusätzlichen Fahrten gegeben.

Montags-freitags im Tagesverkehr fahren die Trolleybusse nun im 12-Minuten-Takt über die ganze Strecke. Die Fahrzeit konnte gestrafft werden, deswegen kommen während der überwiegenden Tageszeit wie bisher nur fünf Kurse zum Einsatz. Lediglich zwischen 11 und 14 Uhr wird bei gleichem Takt ein sechster Kurs eingesetzt, um dem höheren Verkehrsaufkommen gerecht zu werden und einen eventuellen Verspätungsausgleich zu ermöglichen.

Beibehalten wurde der Einsatz der beiden (ab 15 Uhr nur einer) Verstärkungskurse auf dem Abschnitt Parque Ribalta - Universität, die von den Cristalis-Trolleybussen gefahren werden, da diese mit ihrem EURO 3-Dieselmotor die Innenstadt nicht durchqueren dürfen. Die beiden Fahrzeuge fahren jedoch nun im 12-Minuten-Takt, so dass vom Parque Ribalta bis zur Universität UJI ein 6-Minuten-Verkehr geboten wird.

Bergen [NO] - Alle sechs Trolleybusse generalüberholt

J. Lehmann - 21.10.15

Als letzter der sechs Trolleybusse kam Wagen 8199 nach der Generalüberholung im September wieder zum Einsatz.

Die 2003 beschafften Trolleybusse des Fabrikats MAN/Neoplan/Kiepe erhielten eine Überarbeitung von Karosserie und Chassis, eine neue Lackierung in den Farben des Verkehrsverbunds Skyss sowie eine neue Polsterung entsprechend den Stadtbahnen Bybanen. Den ersten Trolleybus im neuen Outfit (Nr.8196) stellte die stellvertretende Bürgermeisterin der Grafschaft Hordaland und Tide Buss im Mai 2015 vor. Die Arbeiten wurden in Estland durchgeführt und kosteten pro Trolleybus knapp eine halbe Million Kronen (umgerechnet rund 54.000 Euro).

Nach Inbetriebnahme aller generalüberholten Trolleybusse kommen nun häufiger wieder bis zu fünf Trolleybusse auf den sieben bzw. nachmittags acht Kursen der Trolleybuslinie 2 zum Einsatz. Für die Verdichtung der Linie 2 von 15 Minuten auf einen 10-Minuten-Takt zum Fahrplanwechsel am 3.10.2011 wurden vier Mercedes-Benz Citaro Dieselgelenkbusse (Nr. 8150-8153) beschafft, die auf den übrigen Kursen zum Einsatz kommen.

Fotos:

Als einziger der sechs Trolleybusse behielt Wagen 8198 die Verkleidung über den Rädern, die er nach der Generalüberholung auch noch behielt, die übrigen fünf Trolleybusse sind mit Gummi-Schmutzabweiser als Abschluss der offenen Radkästen ausgestattet, die für die Werkstatt wartungsfreundlicher sind. Foto: Peter Sohns, 17.08.2015



trolley:planung - Stavanger: Ratsbeschluss zur Einführung von Trolleybussen auf dem BRT-System

[D. Budach](#) - 11.11.15

Trolleybusse sollen ab 2021 auf dem seit längerem geplanten, vollständig neu zu errichtenden BRT-System im norwegischen Stavanger verkehren. Der Rat der Region Rogaland traf diese Entscheidung formell auf seiner Sitzung vom 20.10.2015. Insgesamt 45 km sollen die separaten Busspuren in Stavanger und im benachbarten Sandnes umfassen, mit deren Bau bereits begonnen wurde. Damit entsteht dort Europas größte BRT-Anlage.

Bei der Wahl der Fahrzeuge und des Antriebstyps fanden im Laufe der vergangenen 18 Monate umfangreiche Untersuchungen statt, mit dem Ziel der Auswahl des umweltverträglichsten und zugleich zuverlässigsten, aktuell verfügbaren Systems. Die Beratungsfirma Trivector stand den Entscheidungsfindern dabei zur Seite. Die Auswahl fiel unter breiter Mehrheit der beteiligten Parteien auf den Trolleybus für den Einsatz auf allen Hauptstrecken mit wesentlichem Anteil an Eigenrassen, während auf weniger frequentierten Zubringerrouen batterie-elektrische Busse und solche mit Biogasantrieb Anwendung finden sollen. Für die Hauptstrecken ist ein Mix aus Gelenk- und Doppelgelenktrolleybussen vorgesehen. Norwegen verfügt über ausreichende Reserven bei der regenerativen Energieerzeugung, die den Einsatz elektrischer Verkehrsmittel als umweltfreundliche Alternative ohnehin nahelegen. Nächster Schritt ist eine erwartete Entscheidung über eine staatliche Mitfinanzierung der vorgesehenen Investitionen. (unter Verwendung von Presse-Informationen von [Trivector](#))

[Gdynia \[PL\]](#) - Zwei neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 16.09.15

Gemäß Bekanntmachung im [Europäischen Amtsblatt](#) erhielt die Firma Solaris Bus & Coach S.A. den Auftrag zur Lieferung von zwei neuen Niederflurtrolleybussen mit einer Länge von 12 bis 12,5 m, komplett mit einer alternativen Stromversorgung basiert auf Lithium-Ionen-Batterien. Auf die am 18.5.2015 veröffentlichte Ausschreibung ging nur ein Angebot ein. Eine Auslieferung ist für März 2016 vorgesehen.

Bereits im Frühjahr 2015 gingen zwei baugleiche Trolleybusse mit Betriebsnummern 3087 und 3088 in Betrieb. Nach deren Inbetriebnahme erfolgte die erste Abstellung eines der 28 Umbautrolleybusse, die aus Mercedes-Benz O405 Dieselnissen zwischen 2004 und 2009 in eigener Werkstatt zu Trolleybussen umgebaut wurden. Es handelt sich um Wagen 3047, der im August 2008 in Betrieb ging und 1993 von der Vb. Brandenburg an der Havel neu beschafft wurde.

- Drei weitere Trolleybusse bei Solaris bestellt

[J. Lehmann](#) - 25.11.15

Am 2.10.2015 wurde die im Europäischen Amtsblatt die Vergabeentscheidung für einen weiteren Trolleybus veröffentlicht. Nach einer am 22.05.2015 veröffentlichten Ausschreibung erhielt die Firma Solaris Bus & Coach S.A. bereits im Juli den Auftrag über zwei 12m-Trolleybusse mit einer alternativen Stromversorgung basiert auf Lithium-Ionen-Batterien erhalten. Die Lieferung der Trolleybusse ist bis zum 30.03.2016 vorgesehen. Anfang November 2015 verließ der erste aus einem Mercedes-Benz Dieselnissen umgebaute Trolleybus mit zwei anderen ausgemusterten Trolleybussen auf LKW-Tieflader. Auch diese Trolleybusse konnten nach Lutzk/Ukraine verkauft werden und werden dort den Trolleybuspark verjüngen. Es handelt sich um Mercedes-Benz O405NE 3047, der im Laufe des Jahres ausgemustert wurde, den ebenfalls niederflurigen Jelcz/PNTKM M121E Nr.3004 vom Baujahr 1999 und den letzten hochflurigen Trolleybus Jelcz/PNTKM 120MT Nr.3080, ebenfalls 1999 erbaut. Im Gegenzug brachten die Tieflader aus der Ukraine einen ZiU 682 nach Gdingen. Der ZiU-682 Nr.115 vom Baujahr 1984 soll den Museumswagenpark bereichern.

[Brno \[CZ\]](#) - Ersatzverkehr durch Trolleybusse für Straßenbahnlinie 3

[J. Lehmann](#) - 04.11.15

Eine Trolleybuslinie x30 wurde als Ersatzverkehr für eine Straßenbahnlinie eingeführt. Seit dem 27.06.2015 verkehrt die Straßenbahnlinie 3 verkürzt aufgrund Sanierung der Straßen ulic Minské und ulic Horovy und kann nicht die Endhaltestelle Bystrc, Rakovecká bedienen. Zur Anbindung der nördlichen Innenstadt an den Stadtteil Bystrc wird jeder 2. Kurs der Trolleybuslinie 30 bis Ceska geführt. Damit besteht in den Hauptverkehrszeiten ein 10-Minuten-Takt hierhin, ansonsten ein 20-Minuten-Takt. Die Endhaltestelle Bystrc, Černého wird somit tagsüber an Werktagen alle 10 Minuten angefahren, in Hauptverkehrszeiten jedoch statt alle 6-7 Minuten nun alle 5 Minuten und Sonn- und Feiertags alle 10 Minuten statt im 20-Minuten-Takt. Die Bauarbeiten sollen noch bis August 2016 andauern.

Der Mehrbedarf an Trolleybussen wird gedeckt durch Ersatzverkehr der Trolleybuslinien 39 und 35 nach Barvičova. Hier ist seit dem 09.02.2015 der vordere Abschnitt der Straße Barvičova gesperrt, es wird eine Umleitung über Seitenstraßen gefahren, so dass hier Autobusse zum Einsatz kommen. Sonn- und Feiertags kommen die Autobusse auch auf der Linie 38 zum Einsatz, da die beiden Linien im Verbund gefahren werden. Die Sperrung soll nach Angaben der Homepage der DPMB nur noch bis zum 6.11.2015 andauern.

Von den nach der Inbetriebnahme der 30 Gelenktrolleybusse abgestellten Skoda 14Tr wurden nun weitere in die Ukraine abgegeben. So erhielt die Stadt Nikolaev über 20 Einheiten der bis zu 26 Jahre alten Solotrolleybusse. Von den 25-jährigen Skoda 15Tr-Gelenkwagen wurde neben Wagen 3503 nicht wie gemeldet Wagen 3508 ausgemustert, sondern Wagen 3507. Die beiden Gelenkwagen gingen ebenfalls in die Ukraine, sie fahren nun in der Stadt Zhitomir.

Chomutov [CZ] - Die Stadt Jirkov zieht sich aus der Finanzierung zurück

D. Budach - 25.11.15

Seit geraumer Zeit dauert die politische Diskussion um die Kostenübernahme für die Unterhaltung der Infrastruktur des Trolleybusbetriebs an. Nun wurde beschlossen, dass ab 2017 die im Stadtgebiet von Jirkov liegenden Oberleitungsabschnitte nach Horník und Jirkov-AN (Busstation) nicht mehr unterhalten werden sollen. Es werden dann hier Dieselsebusse zum Einsatz kommen. Die Stadt Jirkov hat sich in einem formellen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gegen weitere finanzielle Unterstützung des elektrischen Verkehrs ausgesprochen, während die größere Nachbarstadt Chomutov vorerst weitere Mittel zur Aufrechterhaltung des Trolleybusbetriebs gewähren wollte. Dennoch stellt sich so die Frage der Überlebensfähigkeit des verbleibenden Netzes, den die Einbindung in das Stadtgebiet von Jirkov ist bislang ein zentraler Bestandteil des Netzes und eine Brechung des Verkehrs wäre alles andere als fahrgastfreundlich. Das Restnetz steht damit zur Debatte. Damit einher geht auch eine Entscheidung über die weitere Erneuerung der Flotte. Aktuell sind ein NF-Gelenkwagen vom Typ Skoda Electric 25Tr, 5 NF-Solowagen vom Typ Solaris Trollino 12 AC und noch 11 der älteren Skoda Electric 15Tr Gelenkwagen einsatzbereit.

Marianske Lazne [CZ] - Testfahrten mit einem Budapest

D. Budach - 21.10.15

Nach Jahren der Stagnation keimt nun beim kleinsten tschechischen Trolleybusbetrieb vorsichtige Hoffnung auf einen Fortbestand auf. Ein soeben im Werk Plzeň der Skoda Electric fertiggestellter Solowagen vom Typ 26Tr war Mitte Oktober in Mariánské Lázně zu Gast. Nach einer kurzen Testfahrt stellte die Stadtverkehr Marienbad (MDML) zusammen mit Skoda Elektro den Wagen vor dem Rathaus Ratsmitgliedern und dem seit Mai amtierenden jungen Bürgermeister Peter Třešňák vor mit einer anschließenden Probefahrt im batteriebetriebenen Modus zum Hotel Krakonoš.

Es handelt sich um den vorletzten der bisher bestellten Solowagen für Budapest. Eine konkrete Beschaffungsentscheidung ist in Mariánské Lázně noch nicht gefallen, allerdings steht der älteste noch vorhandene Wagen Nr. 47, ein Skoda Electric 14 Tr ex Plzeň 417, zur Erneuerung an. Der zweite der im Dezember 2011 aus Plzeň übernommenen Skoda 14Tr (Nr.48) wurde im Oktober 2014 an die DP Žitomir in die Ukraine abgegeben. Außerdem könnte eine Umstellung des Betriebs auf rein elektrischen Antrieb für den Kurort von Interesse sein. Vom übrigen Wagenpark sind fünf der sieben 2004 bis 2006 beschafften Skoda 24Tr mit Diesellaggregat ausgestattet, um Streckenabschnitte abseits der Oberleitung zurückzulegen.

Info: Dagmar Braunová (www.busportal.cz)

Ostrava [CZ] - Drei Terminals verringern den Autobusverkehr in der Innenstadt

J. Lehmann - 30.09.15

Mit der Einrichtung von drei Umsteigeterminals im Außenbereich beabsichtigt die Stadt Ostrava, den Verkehr von Autobuslinien bis in die Innenstadt zu reduzieren. Ab dem 5.7.2015 ist das erste Terminal an der Straßenbahnhaltestelle Hulváky im Westen des Stadtgebiets in Betrieb. Die Trolleybuslinien 102, 108 und 109 wurden von der bisherigen Endhaltestelle Sokola Tůmy um rund 300 m hierhin verlängert.

Ein weiteres Terminal soll im Süden des Stadtgebiets an der Straßenbahnhaltestelle Dubina entstehen, die Fertigstellung ist für November 2015 geplant. Hierhin gibt es jedoch keine Anbindung durch Trolleybuslinien. Für das dritte Terminal im Südosten des Stadtgebiets sind die Bauarbeiten angelaufen, es soll an der Straßenbahnhaltestelle Hranečnick entstehen. Die Fertigstellung ist für Februar 2016 geplant, ab dann sollen die Überlandbusse von Karvina und anderen östlich gelegenen Gemeinden hier enden. Zur besseren Anbindung der Innenstadt und des Bahnhofs soll das Trolleybusnetz um rund 3 km verlängert werden.

Die Linie 101 vom Bahnhof Hlavní nádraží soll dann nach Hranečnick verkehren, die Linie soll ganztägig bedient werden. Eine neue Trolleybuslinie 107 soll dann wie die Linien 102 und 104 die Fahrgäste Richtung Fifejdy bringen und eine Linie 110 soll in den Hauptverkehrszeiten wie die Linien 103 und 104 zum nám. Republiky führen. Ziel dieser Reorganisation des Nahverkehrs ist die Verringerung von Dieselsebussen im Stadtgebiet von Ostrava. Wegen Bauarbeiten auf der Straße Hladnovská verkehrten die Trolleybuslinien 108 und 109 derzeit mit Autobussen. Nach Lieferung der 12 Neufahrzeuge wurden im Mai bzw. August 2015 die Gelenkwagen Skoda 15Tr 3504-3508 und 3512 ausgemustert, so dass nun zwei hochflurige Gelenktrolleybusse (3510-3511) verbleiben. Für die sechs Solowagen wurden der Skoda 21Tr Nr.3304 und die Skoda 14Tr 3249, 3251, 3253 und 3256 des Baujahrs 1989 ausgemustert, von den Skoda 14Tr verblieben noch die Wagen 3257-3261 vom Baujahr 1992.

- Neuer Kreisverkehr bedingt Ersatzverkehr

J. Lehmann - 11.11.15

Die Arbeiten zur Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung der Straßen Českobratrská, Hladnovská und Michálovická wurden am 25.10.2015 beendet. In der Woche zuvor erfolgte die Montage der Fahrleitung entsprechend der neuen Verkehrsführung. Die Bauarbeiten begannen bereits im Juli 2015, seitdem erfolgte auf den Trolleybuslinien 108 und 109 sowie auf der Nachtlinie 112 Ersatzverkehr durch Autobusse. Die Fahrleitung in der Straße Hladnovská wurde abgebunden, und es musste wegen den Bauarbeiten eine Umleitungsstrecke gefahren werden. Für die Linien 104 und 106 hingegen wurde die Fahrleitung belassen, sie musste nur entsprechend der Bauarbeiten mehrmals verzogen

werden.

Auf der vierspurigen Straße wurde die Fahrleitung zuerst auf den Fahrspuren in Richtung stadteinwärts verlegt, dann ab September auf den zwei Fahrspuren stadtauswärts.

Während des Neubaus der Fahrleitung mussten auf den Trolleybuslinien 104 und 106 auch Autobusse eingesetzt werden. Lediglich der Solaris-Gelenkwagen 3801 mit Hilfsmotor kam auf der Linie 104 zum Einsatz.

Am 12.10.2015 stellte die Dopravní podnik Ostrava a.s. (DPO) das Projekt der neuen Trolleybuslinie zum Terminal Hranečník vor. Rund 3 km neue doppelspurige Fahrleitung werden hierfür verlegt, fünf Haltestellen rollstuhlgerecht ausgebaut und Unterstationen erweitert. Gleichzeitig präsentierte die DPO die ersten der 105 neue Niederflur-Busse mit Erdgasantrieb, die von der Firma Solaris geliefert wurden.

[Usti nad Labem \[CZ\]](#) - Alle 26 neuen Trolleybusse in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 28.10.15

Mit der Inbetriebnahme von sechs 15m-Trolleybussen Skoda 28Tr (Nr. 422-427) Mitte Oktober 2015 sind nun alle 26 Anfang 2014 bestellten Trolleybusse im Einsatz. Die Lieferung der ersten sechs Gelenkwagen erfolgte bereits im Sommer 2014, im April 2015 folgten zwei weitere Gelenk- und die ersten vier 15m-Fahrzeuge, im Juni 2015 gingen dann die letzten beiden der 10 Gelenkwagen und sechs weitere Dreiachser in Betrieb, so dass im Sommer zehn der 16 Dreiachser (412-421) ausgeliefert waren. Auch letzten sechs Neufahrzeuge erhalten Taufpaten aus der lokalen Sportwelt, die Tauffeier ist für den 03.11.2015 vorgesehen.

Von den letzten sechs aus der Serie von einst 39 in 1989 beschafften Skoda-Gelenkwagen (siehe [Meldung vom 04.05.2015](#)) wurden im Juni 2015 der Wagen 504 und Ende September die Wagen 511 und 532 abgestellt. Mit Wagen 532, der 1989 einige Testfahrten in Eberswalde durchführte, fand am 26.9.2015 eine privat organisierte Abschiedsfahrt statt. Von den fünf Solotrolleybussen Skoda 14Tr, mit denen der Betrieb am 1.7.1988 wieder aufgenommen wurde, ist Wagen 403 als einziger im Wagenpark verblieben. Die übrigen vier Wagen wurden 2001 an Szeged verkauft. Er kommt neben den verbliebenen Skoda 21Tr, die 2013 aus Hradec Králové übernommen wurden (Nr.406-408), morgens von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr auf der Linie 62 zum Einsatz, die in diesem Zeitraum im 30-Minuten-Takt zwischen Mirove namesti und Globus pendelt. Erst ab 8:00 Uhr verkehrt die Linie 62 bis Karla IV, die Gelenktrolleybusse kommen bis 8:00 Uhr auf der Linie 60 zum Einsatz um bis Mírová einen 7½-Minuten-Takt zu bieten.

51 Haltestellen werden so umgebaut, dass bei den Niederflurtrolleybussen ein stufenloser Zutritt ermöglicht werden kann. Der Umbau kostet 34,7 Mio. CzK, von denen rund 80% aus Fördermitteln der Europäischen Union gezahlt werden. Ebenfalls mit Fördermitteln der EU wurden im Stadtzentrum am Ende der Straße Masarykova und am Ende der Straße Stříbrnický potok zwei Wendeschleifen errichtet, um bei Unterbrechungen in der Innenstadt, zum Beispiel durch Hochwasser der Elbe, weiterhin Trolleybusse einzusetzen. Die Kosten dieser Maßnahme betragen 23,8 Mio. CzK und wurden von der Firma STRABAG Rail ausgeführt. Ebenfalls wurde im August die Fahrleitung der Endhaltestelle Mirova (Linien 51, 53, und 60) erneuert, aufgrund dieser Arbeiten mußten die Trolleybuslinien im Ersatzverkehr mit Autobussen während der Sommerschulferien bedient werden.

[Budapest \[HU\]](#) - Erste neue Trolleybusse vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 09.09.15

Am 27.08.2015 wurden die neuen Trolleybusse der Öffentlichkeit vorgestellt. Sieben neue Trolleybusse sollen in einem ersten Schritt den Betrieb aufnehmen. Die ersten beiden Trolleybusse lieferte das Konsortium der Firmen Solaris und Skoda Electric bereits im Juni dieses Jahres aus, weitere 34 Fahrzeuge sollen bis Ende des Jahres folgen. Die für die Homologation erforderlichen Testfahrten mussten jedoch noch im September fortgesetzt werden. Ein Einsatz im Linienverkehr mit Passagieren kann erst erfolgen, wenn die Prototypen einen Testlauf von zweitausend Kilometern ohne Fahrgäste ohne wesentliche Störungen durchgeführt haben.

Nachdem die Trolleybusse seit Anfang 2014 über das verbliebene Fahrleitungsdreieck am Ende der Kálmán Imre utca wendeten, da die Schleife auf dem Kossuth Lajos tér vor dem Parlamentsgebäude abgebaut wurde und der Platz für den Straßenverkehr gesperrt ist, befahren nun die Trolleybuslinien 70/78 seit dem 13.07.2015 von der Kálmán Imre utca eine Schleife über die Honvéd utca, zurück über Kozma Ferenc utca mit neuer Endstation auf der Báthory utca.

- Präsentation der ersten neuen Trolleybusse vor dem ersten Linieneinsatz

[J. Lehmann](#) - 18.11.15

Vor ihrem ersten Linieneinsatz wurden am 16.11.2015 die ersten Solaris/Skoda – Trolleybusse auf dem Heldenplatz in Budapest präsentiert. Nach Ansprachen des stellvertretenden Bürgermeisters Balázs Szeneczey [fuhren die Wagen mit ihrem Batterieantrieb unter Polizeibegleitung](#) zum ersten Einsatz auf den Linien 72, 76 und 79. Nach ihrer endgültigen Zulassung erhielten die Trolleybusse ihre Betriebsnummern, und zwar die Nummern 8000ff für die 12m-Wagen und die Nr. 9000ff für die Gelenkwagen. Bis Ende des Jahres sollen 20 Solo- und 16 Gelenkwagen in Betrieb genommen werden. Aus dem Vertrag mit den Firmen Solaris und Skoda können bis zu 108 Trolleybusse abgerufen werden.

Malatya [TR] - Auszeichnung der UITP für den neuen Trolleybusbetrieb

[J. Lehmann](#) - 07.10.15

Der am 11.03.2015 eröffnete moderne Trolleybusbetrieb präsentierte sich am Anfang Oktober in Rahmen eines Workshops der UITP-Arbeitsgruppe Trolleybus. Es wurden hier die ersten Auswertungen über den neu eingeführten Betrieb vorgetragen. Der Bau erfolgte nach einer Ausschreibung im Mai 2013 durch die Firma Bozankaya für 19,6 Millionen Euro. Die erste Trolleybuslinie mit 37,4 km Gesamtlänge, davon knapp 16 km doppelspurig und rund 5 km einspurig (3 km alleine über das Universitätsgelände) mit 54 Haltestellen wird von den neun Doppelgelenkwagen (Nr.4401-4406, 4408-4410, Hersteller Firma Bozankaya mit elektrischer Ausrüstung der Firma Vossloh-Kiepe) im 12-15 Minuten-Takt befahren. Die Betriebszeit geht von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr, für einen Umlauf werden 85 bis 100 Minuten benötigt. Im April und Mai wurden täglich über 14.000 Fahrgäste befördert. Für die Trolleybuslinie wurden 1576 Fahrleitungsmaste aufgestellt, die von der Firma Kümmler&Matter zugelieferte Fahrleitungen wird von 9 Einspeisepunkten und 3 Hauptunterwerke mit Strom versorgt. Eine Verdichtung des Verkehrs ist vorgesehen, hierfür wurden vier weitere Trolleybusse (zwei 24m und zwei 18m lange Fahrzeuge) bei der Firma Bozankaya bestellt, sie sollen eine elektrische Ausrüstung der polnischen Firma Medcom erhalten. Eine rund 6,1 km lange Verlängerung der Linie in westliche Richtung über den Busbahnhof Masti mit 20 Haltestellen ist geplant. Hierfür sollen 10 weitere Trolleybusse bestellt werden, es werden hier 10.000 Fahrgäste täglich erwartet.

Der UITP Trolleybus Workshop 2015 wurde nun am 1. und 2. Oktober in der jüngsten Trolleybusstadt abgehalten. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe Sergei Korolkov überreichte dem Bürgermeister der Stadt Ahmet Cakir und dem Betreiber Motas eine Auszeichnung der UITP als bestes neues System des öffentlichen Nahverkehrs weltweit in 2015. Den Einleitungsvortrag hielt Gunter Mackinger, weitere Vorträge von Trolleybusexperten aus Deutschland, Griechenland, Russland und Italien folgten. In einem weiteren Block folgte der Erfahrungsaustausch von Experten aus der Türkei, bei dem auch die ersten Erfahrungen des neuen Trolleybussystems dargestellt wurden. Unter den Teilnehmern waren vor allem Vertreter von türkischen Gemeinden und Städten. Es wurde angekündigt, dass Städte unter 1 Mio. Einwohner keine Fördermittel für Light Rail- oder Straßenbahnprojekte erhalten werden. In 11 weiteren Städten der Türkei gibt es Interesse bzw. bereits Planungen zur Einführung eines Trolleybussystems. Gemäß [Vortrag von Feyzullah Gundogdu der KAYSERI ULAŞIM A.Ş \(Seite 17\)](#) ist ein Projekt bereits in der Ausschreibungsphase: Şanlıurfa mit 8 Trolleybussen und 4 km Strecke während die folgenden Projekte bereits Studien erstellt wurden:

Kayseri: 30 Trolleybusse, 30 km

Sakarya: 18 Trolleybusse, 20 km

Kütahya: 18 Trolleybusse, 17 km

MANISA: 10 Trolleybusse, 10 km

Çankırı: 5 Trolleybusse, 5 km

Hacettepe University Ankara: 5 Trolleybusse, 7 km

Vaslui [RO] - Wiederaufnahme in Sicht!

[D. Budach](#) - 07.10.15

Nach mehreren Jahren Planung nahm die Stadt Vaslui den Wiederaufbau des still liegenden Trolleybusnetzes in Angriff und ließ das Fahrleitungsnetz wieder in Stand setzen. Außerdem richtete man die Stromversorgung wieder her und elektrifizierte auch die Fahrstrecke zum neuen Busdepot, auf dessen Gelände die Trolleybusse abgestellt und gewartet werden sollen. Bei dem vorherigen Betrieb standen die Wagen nachts auf der Straße und wurde dort auch einfacheren Reparaturen unterzogen.

Das Wiederaufbauprojekt wird vom Europäischen Fonds zur Integrierten Stadtentwicklung entscheidend mitfinanziert. Durch den Einsatz der Trolleybusse verspricht man sich Komfortverbesserungen, bessere Umweltverträglichkeit und Energieeinsparung bei der Abwicklung des Stadtverkehrs.

Bislang wurden noch keine Neufahrzeuge bestellt, der Fahrzeugbedarf wird auf 5-6 Wagen geschätzt. Ausgeschrieben wurde vorerst die Beschaffung von 3 Gebrauchtwagen, den Auftrag erhielt die Firma [Best Omnibus](#) aus Sibiu. Diese erwarben Gelenktrolleybusse aus Salzburg, die am 3.9.2015 dort per LKW-Tieflader abtransportiert wurden.

Der Trolleybusbetrieb begann in Vaslui am 1.5.1994 und endete vorerst am 7.6.2009, nachdem Wagen und Anlagen sich in erneuerungsbedürftigem Zustand befanden. Von den ursprünglich 5 ROCAR-Trolleybussen sind noch 3 vorhanden, allerdings in stark vernachlässigtem Zustand.

Gabrovo [BG] - Die vorübergehende Einstellung wurde nun gemäß Ratsbeschluss endgültig

[J. Lehmann](#) - 14.10.15

Nach der vorübergehenden Einstellung wegen Straßenbauarbeiten ab dem 25. März 2013 (letzter Einsatztag: Freitag, 22.03.2013) wurde der Betrieb bislang nicht mehr aufgenommen. Nun beabsichtigten die Verkehrsbetriebe OPT den Verkauf der Wagen und Fahrleitung und reichte dies als Vorlage im Stadtrat ein. In der Sitzung am 28.05.2015 gab es eine Mehrheit von 18 Ratsmitgliedern (zu 5 Gegenstimmen aus der Sozialdemokratischen Fraktion) für den Vorschlag der Stadtverwaltung der Bürgermeisterin Tanya Hristova, der eine Zukunft ohne Trolleybusse vorsieht.

Auch wenn die Entscheidung eindeutig nach einer heftigen Diskussion im Stadtrat ausfiel, wollen die Gegner nun ein Referendum anstreben, um einen Volksentscheid herbeizuführen. Die Sozialdemokratische Fraktion beabsichtigt, ein städtisches Unternehmen zu gründen, um mit Fördermitteln den Stadtverkehr umweltfreundlich und modern

durchzuführen. Die erforderlichen Stimmen für das Referendum konnten jedoch nicht erreicht werden. Die Gesellschaft OPT versucht nun, Elektrobusse als umweltfreundlichen Ersatz für die Trolleybusse nahe zu bringen. So führte sie Anfang des Jahres Probefahrten mit einem SOR-Elektrobus durch, jedoch wurde aufgrund des hohen Kaufpreises und die kurze Lebenserwartung der Batterie diese Lösung nicht weiter verfolgt.

Stara Zagora [BG] - 14 neue Trolleybusse von Solaris geliefert

[J. Lehmann](#) - 25.11.15

Im August lieferte die Firma Solaris Bus&Coach die 14 bestellten Trolleybusse aus. Zuvor wurden die Wagen bei der Firma Skoda komplettiert. Bis Ende August waren bereits zehn Wagen in Betrieb und nachdem alle 14 Fahrzeuge für den Linienbetreiber freigegeben waren, erfolgte im Depot eine Präsentation und Segnung der Wagen im Beisein des Vizebürgermeisters sowie Vertretern der EU, die eine Finanzierung der Fahrzeuge im Rahmen des operationellen Programms "regionale Entwicklung" ermöglichten. Die 14 neuen Solaris Trollino 12s besitzen im Gegensatz zu den im vergangenen Jahr gelieferten acht Einheiten keinen Hilfsmotor, ansonsten sind beide Serien mit Klimaanlage und einem Informationssystem für die Fahrgäste ausgestattet. Der Auftragswert betrug rund 12,6 Mill. BGN (umgerechnet rund 6,5 Mill Euro). Im Rahmen der EU-Förderung werden nun auch Informationssäulen an den Haltestellen aufgestellt. Der Trolleybuspark bestellt nun ausschließlich aus niederflurigen Fahrzeugen, neben den 22 Solaris/Skoda-Trolleybussen (Nr.1031-1052) stehen noch sechs Trolleybusse des Fabrikats LAZ vom Baujahr 2009 zur Verfügung. Die letzten sechs von einst zehn Skoda 14Tr und die letzten zehn von einst 20 ZiU 682, von denen nur noch wenige betriebsbereit waren, wurden nun abgestellt und ausgemustert. Mit diesen Trolleybussen wurde im November 1987 der Trolleybusbetrieb aufgenommen, vier Linien (1, 2, 26 und 36) werden elektrisch betrieben. Für die Autobuslinien wurden ebenfalls Neufahrzeuge beschafft, bis November gingen 20 Solaris-Solowagen und 5 SOR-Gelenkdieselbusse in Betrieb, weitere 30 Solaris Urbino 12 werden noch erwartet. Zwei Trolleybusse des bisherigen Wagenparks, und zwar ein Skoda 14 Tr und ein ZiU 682 dem geplanten Verkehrshaus in Sofia zur Verfügung gestellt. In dem neu eingerichteten Museum soll die 100-jährige Geschichte des Nahverkehrs in Bulgarien dargestellt werden. Die beiden Trolleybusse Skoda 14Tr06 (Wagen 1002, Bj.85, bis 1987 in Sofia als Wagen 1502 im Einsatz) und ZiU 682 (Wagen 1028) wurden im November 2015 nach Sofia abtransportiert.

Chernivtsi/Tschernowzy [UA] - Beschaffung von gebrauchten Trolleybussen aus Rumänien geplant

[J. Lehmann](#) - 07.10.15

Aufgrund von guten Kontakten des Czernowitzer Bürgermeisters Alex Kaspruk mit der rumänischen Regierung und der Stadt Bukarest wird über die Schenkung von Trolleybussen verhandelt, die derzeit in der rumänischen Hauptstadt verkehren. Von den 300 Trolleybussen, die in Bukarest verkehren, sollen rund 40 Einheiten entbehrlich sein. Des Weiteren plant die Stadt 40 neue Trolleybusse durch die Zusammenarbeit mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung zu erwerben. Die Verhandlungen mit der EBRD werden in diesem Monat durchgeführt und Spezialisten der Bank sollen den Betrieb besichtigen, um die technischen Details für eine Finanzierung durch die Bank der EU zu klären. So wird an eine Zusammenarbeit mit der Weißrussischen Firma MAZ gedacht, um zuverlässige und relativ kostengünstige Neufahrzeuge aus teilweise einheimischer Produktion zu erhalten. Im April genehmigte der Stadtrat 4,5 Millionen Griwna für die Erneuerung des Wagenparks. Nach einer Ausschreibung im Vorjahr lag ein Angebot über deutsche Trolleybusse vor, die jedoch 650 bis 750.000 Griwna (umgerechnet rund 30.000 Euro) kosteten, so ein Artikel der Lokalpresse. Bereits 2012/2013 erwarb der Betrieb fünf Trolleybusse aus Arnheim, und zwar wurden von hier die Wagen 5182, 5174, 5176, 5172 und 5173 des Typs Den Oudsten B88 / Volvo B10M-58E des Baujahrs 1990 als Wagen Nr. 351-355 in den Wagenpark übernommen. Der Wagenpark besteht aus knapp 80 Trolleybussen, die ältesten Trolleybusse sind zwei Skoda 9Tr des Baujahrs 1979, zwei Wagen des gleichen Typs dienen als Dienstwagen. Der größte Teil mit 55 Einheiten sind Skoda 14Tr, die ältesten sind auch über 30 Jahre alt, die jüngsten stammen vom Baujahr 1989. Die einzigen Niederflurfahrzeuge sind vom Typ LAZ E183D1 und stammen von 2006 bis 2008. Sechs Linien (1-6) werden bedient, die Linien 3 und 6 haben im südlichen Abschnitt einen Abzweig mit einem zweiten Endpunkt, diese Linien werden als 3A und 6A bezeichnet. Eine rund 1km lange Verbindung durch die Sadovskoho Straße ist im Bau, Anfang Oktober wurde die Stromversorgung und der Anschluss an die bestehende Fahrleitung erstellt.

Dnipropetrovsk [UA] - Die Gute Nachricht der Ukraine

[J. Lehmann](#) - 11.11.15

Im Oktober 2015 begann die Auslieferung von weiteren Neufahrzeugen des Typs Dnepr T-103. Diese wurden im April 2015 bestellt, und zwar zehn Einheiten, so ein Artikel der Zeitung [Gute Nachricht der Ukraine](#) vom 19. April 2015. Bereits im Januar wurde ein Probefahrzeug ausgeliefert und steht seitdem mit der Betriebsnummer 2542 auf den Linien des Stadtteils südlich des Flusses Dnepr vom Depot 2 aus im Einsatz. Die 10 bestellten Trolleybusse werden in der lokalen Fabrik [Yuzhmash](#), die für Ihre Produktion im Bereich von Raketentechnik bekannt wurde, komplettiert und basieren auf T103 MAZ aus weißrussischer Produktion. Die 12m langen Wagen können 100 Personen fassen, für 25 sind Sitzplätze vorhanden.

Weiterhin stehen rund 100 betriebsfähige Trolleybusse aus einem Wagenpark von 124 Einheiten (Stand Januar 2015) zur Verfügung. Die Zahl der Gelenkwagen sank jedoch weiter auf nunmehr elf (bzw. sieben betriebsfähige) Einheiten. Von den 2013 noch vorhandenen 13 Gelenktrolleybussen gehören zum Wagenpark noch vier ZiU 683-Gelenkwagen, davon ist jedoch nur noch einer betriebsfähig sowie weiterhin noch sieben Gelenkwagen aus einheimischer Produktion des Typs YMZ T1, davon ist einer schadhaft abgestellt.

Eine Netzverlängerung des weiterhin 17 Linien umfassenden Trolleybusnetzes wurde am 1.10.2015 eröffnet, und zwar durch die Verlängerung der Linie 19 von Tupyk einspurig am Friedhof vorbei bis zum Busbahnhof Topol-3, Endstation der Linien 11 und 16. Die neue Strecke ist etwa 1 km lang.

[Kiew/Kyiv \[UA\]](#) - Neue Gelenktrolleybusse und 2 neue Linien

[J. Lehmann](#) - 25.11.15

Vor 80 Jahren verkehrte in Kiew erstmals der Trolleybus, am 5. November 1935 wurde der Trolleybusbetrieb auf einer Strecke von 3,5 km südlich des Stadtgebiets mit vier Trolleybussen eröffnet. Das Trolleybusnetz wurde nach und nach erweitert und 1990 bedienten 1125 Trolleybusse ein Netz von 317,9 km mit 31 Linien. Während die Anzahl der Trolleybusse in den Folgejahren sank und bis 2010 sich halbierte, erfolgte eine Netzerweiterung im gleichen Zeitraum auf knapp 500 km. Mit der Eröffnung zweier neuen Linien auf bestehendem Netz Ende September und am 2.10.2015 stieg die Anzahl der Linien auf 45. Die offizielle Stärke des Trolleybusparks wird mit 519 Einheiten angegeben, davon sind knapp 300 Einheiten Gelenkwagen.

In 2013 stellte die Stadt dem Verkehrsbetrieb "Kievpasstrans" einen Kredit für den Kauf von niederflurigen Gelenktrolleybussen des Typs "Bogdan T901" zur Verfügung. Bis Ende 2013 konnte die Firma Bogdan 25 Einheiten (2311-26, 4311-19) liefern, in 2014 folgen 15 weitere (2327-32, 3311-13, 4320-25). In 2015 gingen bislang 40 Einheiten in Betrieb, die meisten erhielt das Depot 4 mit 29 Einheiten (4326-54), fünf Einheiten erhielt das Depot 2 und 3 (2333-2335, 3314-3315) und die bislang letzten gelieferten sechs Einheiten sind für das Depot 1. Neben diesen 80 Gelenkwagen wurden bereits zwischen 2007 und 2012 insgesamt 132 niederflurige Gelenktrolleybusse des Typs LAZ E301D1 beschafft. Weitere Gelenkwagen wurden zwischen 2000 und 2006 beschafft, sie sind hochflurig und vom Typ "Kiev-12.03", sie wurden im [Flugzeugwerk ASTC Antonov](#) produziert. Von den einst 90 Einheiten sind nun rund 75 im Einsatz.

Die 2005 beschafften sieben Dreiaxser des Typs YMZ E186 (4801-4807) wurden 2015 ausgemustert, ein Fahrzeug wurde museal erhalten. Ebenfalls schieden die letzten Skoda 14Tr und Gelenkwagen Skoda 15Tr aus dem Wagenpark, auch hier verblieben Fahrzeuge als Museumswagen. Während von 1982 bis 1989 über 400 Einheiten des Solotrolleybus Skoda 14Tr beschafft wurden, gingen lediglich 19 Skoda 15Tr des Baujahrs 1991 in 1995 in Betrieb, hiervon wurden nun die letzten sieben Einheiten abgestellt.

[Lugansk \[UA\]](#) - Wiederaufnahme des Trolleybusbetriebs

[J. Lehmann](#) - 21.10.15

Vom 15. Juli 2014 bis 11. April 2015 war der Trolleybusbetrieb bedingt durch Kampfhandlungen eingestellt. Seit dem 11. April 2015 konnten die zwei wichtigsten Trolleybuslinien 51, 52 und die Verstärkungslinie 58 wieder in Betrieb genommen werden. Zuerst kamen 12 Einheiten, einige Tage später 15 Einheiten zum Einsatz. Bis Juni 2015 konnten 24 Trolleybusse wieder aktiviert werden.

Neben den Beschädigungen durch den Krieg hat der Betrieb mit Diebstahl der Fahrleitungen zu kämpfen.

Am 5. Juni 2015 konnte auch der Straßenbahnbetrieb auf der Linie 5 wieder aufgenommen werden.

[Lviv \[UA\]](#) - Trolley Electron T191

[J. Lehmann](#) - 16.09.15

Die ortsansässige Firma Elektron entwickelte neben zwei Straßenbahn-Prototypen auch einen Niederflur-Trolleybus. Dieser wurde Anfang Oktober 2014 von dem Unternehmen, welches 2011 von ukrainischen Unternehmen

[Avtotehnooproekt](#) und dem deutschen Unternehmen

[TransTec Vetschau GmbH](#) gegründet wurde, vorgestellt. Ende Oktober konnten die erforderlichen Zulassungen erreicht werden und der Prototyp mit der Betriebsnummer 114 im Liniendienst eingesetzt werden.

Die Firma Elektron überarbeitet auch Trolleybusse, so befindet sich der Skoda 14Tr Nr. 563 vom Baujahr 1989 seit April dort zur Überarbeitung. Eine weitere Verjüngung des Wagenparks erfolgte Ende 2013, als drei Skoda 14Tr und drei Gelenkwagen Skoda 15Tr mit den Betriebsnr. 602-607 den Einsatz aufnahmen. Es handelt sich um Trolleybusse aus Brno (3194 und 3223) und Zlin (164, 167, 343, 341 und 340).

Der Wagenpark musste jedoch erneut reduziert werden. Nach Ausmusterung und Verschrottung von 14 Trolleybussen des Typs LAZ-52522 und 10 Skoda 14Tr im Februar 2015 besteht der Wagenpark aus 74 Einheiten, davon ist jedoch nur rund 2/3 betriebsfähig. Die Hälfte des Wagenparks sind Skoda 14Tr der Baujahre 1988 bis 1990 und sechs der Baujahre 1982-87, die 1997 gebraucht beschafft wurden.

Obwohl die Trolleybusse aus einheimischer Produktion des Typs LAZ 52522 jünger sind, sind von den zwischen 1994 und 1997 beschafften knapp 50 Einheiten nur noch 13 im Wagenpark, die Anzahl der betriebsfähigen sank auf unter 10. Zwei Skoda 14Tr (Nr. 580 und 574, beide Bj.1990) machten negative Schlagzeilen in der [Lokalpresse](#), als sie am 09.04.2015 und 01.07.2015 in Brand gerieten und somit zusätzlich den Wagenpark reduzierten.

Wuhlehirsk/Uglehorsk [UA] - Betrieb eingestellt, Wiederaufnahme unwahrscheinlich

[J. Lehmann](#) - 28.10.15

Der Trolleybusbetrieb in der Kleinstadt rund 50 km nordöstlich von Donezk gelegen, die zuletzt nur rund 8.000 Einwohner aufweisen konnte, ist seit dem 12.08.2014 aufgrund Kampfhandlungen eingestellt. Die Stadt wurde während des Kampfes um den Eisenbahn-Knotenpunkt in der rund 11 km östlich gelegenen Stadt Debalzewe Anfang 2015 größtenteils zerstört.

Die Trolleybuslinie diente der Anbindung des Bahnhofs (wie vorher auch die Straßenbahn von 1958 bis 1980) zum Kohlebergwerksschacht Uglegorskaja. eine Strecke von rund 3,6 km. Ab dem 9. Juni 1984 verkehrte eine Linie 2 weiter zum östlichen Ortsausgang bis zur Wendeschleife an der Landstraße Richtung Debalzewe, um einige Wohnsiedlungen anzubinden. Zuletzt standen vier Trolleybusse des Typs YMZ T2 im Einsatz, die 2011/12 aus Kiew und Donezk übernommen wurden.

Aufgrund der Zerstörungen des kleinen Betriebs ist eine Wiederaufnahme des Trolleybusverkehrs unwahrscheinlich, es ist der einzige Betrieb, der in der Kriegsregion in der östlichen Ukraine eingestellt blieb. So konnte zum Beispiel in der rund 25 km westlich von Ulegorsk gelegenen Stadt Gorlovka im Oktober 2014 wieder der Trolleybusbetrieb aufgenommen werden.

Astrakhan [RU] - Neuanfang mit städtischer Hilfe

[J. Lehmann](#) - 30.09.15

Nachdem 2013 die Stadtverwaltung den Betrieb, der seit 2010 aus zwei Linien besteht, einstellen wollte, strebt sie nun einen Erhalt des Betriebes an. Im April wurde der Betrieb vorübergehend eingestellt, da die private Trolleybusgesellschaft die Bezahlung der Stromrechnungen schuldete. Es wurde dann ein anderer Geschäftsführer eingesetzt und in einer Pressekonferenz im Juni erklärte die Stadtverwaltung den Betrieb als schuldenfrei bezeichnet.

Der Trolleybusbetrieb wurde im Mai mit wenigen Fahrzeugen wieder aufgenommen, nur bis zu sieben Fahrzeuge konnten eingesetzt werden, bis Juni stieg die Zahl auf 15 Einheiten. Die volle Einsatzzahl von 17 Einheiten soll bis Herbst erreicht werden.

Rund 24 Trolleybusse stehen für den Einsatz zur Verfügung, die jüngsten Einheiten sind die 2009 beschafften Wagen 119- 126 des Typs LiAZ-5280. Ansonsten besteht der restliche Wagenpark aus ZiU 682, von denen der älteste vom Baujahr 1988 stammt und der jüngste 15 Jahre alt ist.

Novorossiysk [RU] - Ein neuer Trolleybus von der Stadt, zwei weitere von privater Seite gesponsert

[J. Lehmann](#) - 09.09.15

Im April traf die Gemeinde den Beschluss, die 2012 gegründete Gesellschaft "Trolleybus Novorossiysk", die Anfang 2015 ihre eigene Insolvenz eingeleitet hatte, finanziell zu unterstützen und somit den Trolleybusbetrieb aufrecht zu erhalten.

Da die städtischen Fördermittel nicht ausreichen, werden für weitere Trolleybusse Sponsoren gesucht. Mit Unterstützung von privater Seite, so meldete die [Lokalpresse am 22.07.2015](#) nun zwei Wagen für 21 Mill. Rubel bestellt.

Ein Wagen konnte mit städtischen Mitteln und Fördermitteln aus einem nationalen Programm im Januar 2015 in Dienst gehen. Es handelt sich um einen Niederflurtrolleybus des Typs VMZ-5298.01 "Avangard", der mit moderner Transistor-Steuerung und mit Klimaanlage sowie Batterien für autonomes Fahren von Entfernungen bis zu 10 km ausgestattet ist.

Tula [RU] - Neue Niederflurtrolleybusse ersetzen letzte Gelenkwagen

[J. Lehmann](#) - 23.09.15

Die letzten der 16 Niederflurtrolleybusse des Typs TrolZa-5265.00 „Megapolis“ gelangten bis Februar 2015 in den Liniendienst. Die komplett in dunkelrot gehaltenen Fahrzeuge erhielten Nummern von ausgemusterten Fahrzeugen, und zwar 33, 34, 36, 37, 38, 47, 48, 53, 55, 71, 73, 80, 82, 83, 84 und 88.

Sie ersetzen die letzten ZiU682- Solowagen und auch die letzten Gelenktrolleybusse. Im Mai 2015 wurden mit den 1996, 1997 und 2000 beschafften Wagen 11, 12 und 28 die letzten Gelenkwagen des Betriebs ausgemustert. Gemeinsam mit den 2001 gebrauchten aus St. Etienne übernommenen Einheiten waren bis zu 12 Gelenktrolleybusse im Einsatz. Der Einsatz der acht aus St. Etienne übernommenen Gelenkwagen des Typs Renault PER 180H (St. Etienne 101, 103, 104, 106-110 = Tula 111, 113, 104, 119, 125, 116, 109 und 110) erfolgte zuerst im Dieselmotortrieb, dann jedoch auf den Trolleybuslinien, später wieder im Dieselmotortrieb auf Autobuslinien. Ein reiner DUO-Busbetrieb wurde entgegen vorheriger Planungen nicht praktiziert. Bereits Ende 2002 wurde Wagen 109 als Ersatzteilspender ausgemustert, bis 2008 waren alle Wagen abgestellt.

Mit den Neufahrzeugen, die mit Batterien für eine bis zu 15 km lange Fahrt ohne Oberleitung ausgestattet sind, konnte nun eine Erweiterung des Trolleybusnetzes erfolgen. Am 01.01.2015 wurde die Linie 8 durch eine Linie 10 ersetzt, die zum regionalen Krankenhaus in Kosaya Gora erweitert wurde. Eine Linie 12, die mit Batteriemotortrieb in südwestliche Stadtgebiete verkehrt, wurde zeitgleich eingeführt. Ab dem 16. Juni 2015 startet die Linie 10 am Moskauer Bahnhof, wo sechs der zehn Trolleybuslinien ihren Endpunkt haben.

Im April 2015 wurde ein ausgedünnter Fahrplan auf den Trolleybuslinien eingeführt, zudem wurde die Linie 4 eingestellt. Der tägliche Einsatz von Trolleybussen wurde um 20 auf 58 Einheiten reduziert. Durch weitere

Ausmusterungen soll die Stärke des Wagenparks reduziert werden, von den 100 Einheiten sind bereits knapp 20 abgestellt worden. Gegen die Reduzierung des Verkehrs regt sich jedoch Widerstand in der Bevölkerung und über Change.org wurde eine Petition eingereicht.

[Wolgodonsk \[RU\]](#) - 10 neue Trolleybusse aus Weißrussland

[J. Lehmann](#) - 04.11.15

Am 24.07.2015 wurden feierlich 10 neue Trolleybusse in Betrieb genommen, zeitgleich zum 65-jährigen Stadtjubiläum. Aus dem städtischen Haushalt wurde für diesen Zweck 104 Millionen Rubel zur Verfügung gestellt, ein Teil stammt aus Fördermitteln der Region Rostow. Die neuen Trolleybusse stammen aus Weißrussland vom Typ BKM 321 der Firma Belkommunmash, die nun von der Schweizer Firma Stadler übernommen wurde. Es sind die ersten Niederflurtrolleybusse für den Betrieb, die Fahrzeuge sind für Rollstuhlfahrer mit einer Klapprampe ausgestattet. Jedoch kritisierte der Gouverneur der Region Rostow das Fehlen einer Klimaanlage, welche erst für die nächsten Neubeschaffungen vorgesehen ist. In naher Zukunft plant der Betrieb, mindestens weitere 10 Trolleybusse des rund 48 Einheiten zählenden Wagenparks durch Neufahrzeuge zu ersetzen.

[Beijing \[CN\]](#) - Netzausbau wird fortgesetzt

[D. Budach](#) - 09.09.15

Der Ausbau des Trolleybusnetzes in der von Umweltbelastungen schwer betroffenen chinesischen Hauptstadt geht in schnellen Schritten voran. Die neuen Linien werden dabei allerdings nur zum Teil unter Fahrleitung befahren, Teilstücke legen die Wagen mit Zusatzantrieb zurück.

Am Freitag den 26. Juni 2015 ging so die Linie 38 als Trolleybuslinie in Betrieb. Tatsächlich ist aber nur etwa ein Drittel der Strecke mit Oberleitung versehen, die übrigen Abschnitte werden im Dieselantrieb zurückgelegt. Während dieser Fahrtstrecke kann übrigens die Klimaanlage des Busses nicht ihre volle Leistung erbringen, ansonsten bemerkt der Fahrgast den Dieselbetrieb vor allem an der Geräuschkulisse.

Nicht mit Fahrleitung überspannte Abschnitte sind von der Liu-li-qiao Brücke bis Xi-an-men und von Guang-an-men nach Gang-wa-shi.

Als nächste Linie soll die bisherige Dieselbuslinie 6 teilweise elektrifiziert werden und dann ebenfalls von Trolleybussen mit leistungsstarkem Dieselmotorsatzantrieb befahren werden.

Damit ist das Trolleybusnetz in Peking auf 20 Linien angewachsen:

38, 42, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 124, 127 und BRT3. Die Linien 42 und 116 werden seit April 2015 von Trolleybussen bedient.

[Hangzhou \[CN\]](#) - Linie 188 als dritte Trolleybuslinie eröffnet

[D. Budach](#) - 30.09.15

Nach mehreren Jahren Betrieb über längere, nicht elektrifizierte Streckenabschnitte mit umgebauten Trolleybussen im Batteriehilfsantrieb und zeitweise Dieselmotoreinsatz wurde Linie 188 am 22.9.2015 in Hangzhou als „echte“ Trolleybuslinie neu eröffnet. Sie führt vom Überlandbusbahnhof Nord nach Xiong-zhen-lou und in die Innenstadt von Hangzhou. Sie benutzt Teilstrecken der bestehenden Trolleybuslinie 151 mit, die längere Zeit Hangzhou's einzige verbliebene Trolleybuslinie war, nachdem man im Zuge von Metrobauarbeiten 2006 zwei Linien eingestellt hatte. Erst im Mai 2013 kam mit der Linie K155 wieder eine neue, zweite Linie dazu. Young-MAN and Yutong Solotrolleybusse haben die Verkehrsbetriebe neu in Dienst gestellt, auch im Hinblick auf weitere Ausbauten des Fahrleitungsnetzes ab 2016. Zusätzlichen Auftrieb dürften Ausbauten im ÖPNV dadurch bekommen, dass die Stadt vor kurzem als Austragungsort des sportlichen Großevents der Asienspiele für 2022 ausgewählt wurde.

[Wuhan \[CN\]](#) - Batterie-/Trolleybusse ersetzen Gasbusse auf Ringlinie 530

[D. Budach](#) - 18.11.15

Die ersten 30 neuen Trolleybusse vom Typ Dongfeng Yangtse WG6 124 BEVH mit starker Batterie zum Überbrücken von nicht elektrifizierten Abschnitten nahmen am 22.9.2015 den Verkehr auf der Ringlinie 530 im Uhrzeigersinn auf. Diese ist allerdings nur auf gut einem Drittel der Strecke mit Fahrleitung überspannt. Es ist vorgesehen, auch die Gegenrichtung mit Trolleybussen zu befahren und einen Teil der bislang nicht elektrifizierten Abschnitte mit Oberleitung auszustatten.

Darüber hinaus fahren in Wuhan gegenwärtig vier Trolleybuslinien mit den Nummern 1, 3, 4 und 8. Bis zum Jahresende ist die Beschaffung weiterer Trolleybuses vorgesehen, die zum Teil auch ältere, noch hochflurige Wagen ersetzen sollen. Alle Fahrzeuge in Wuhan stammen vom einheimischen Hersteller Dongfeng. Der Fahrzeugpark soll auf insgesamt 200 Trolleybusse aufgestockt werden. Sie sind außerdem zur Wiederinbetriebnahme der früheren Trolleybuslinie 5 vorgesehen, deren Fahrleitung und Stromversorgung jedoch zuvor erneuert werden muss.

[Phyongsong \[KP\]](#) - Eingeschränkter Verkehr

[D. Budach](#) - 14.10.15

Das Trolleybusnetz besteht hier seit etlichen Jahren aus zwei physisch getrennten Strecken. Geteilt wurde das Netz nach 2005. Die Hauptlinie in der Stadt verbindet den Hauptbahnhof mit der langgezogenen westlichen Vorstadt. Trolleybusverkehr findet hier ganztags statt. Dagegen ist fraglich, ob aktuell Planverkehr auf der Südstrecke herrscht.

Diese liegt noch innerhalb des Verwaltungsbezirks Pyongyang. Fahrzeuge sind hier vorhanden, sie standen bis Herbst 2014 in der südlichen Wendeschleife, seither jedoch allesamt im dortigen separaten Depot, das 2012/13 errichtet wurde. Dessen Abstellfläche ist nicht elektrisch angebunden. Zuvor befand sich das Depot an der nördlichen Endstelle der Südstrecke, nun befindet sich dort nur noch ein kleiner Park. Die vorübergehende Betriebsruhe der Südstrecke ist dem Umbau der dortigen Siedlung geschuldet, denn im Jahre 2014 hat man dort einen komplett neuen Stadtteil errichtet und die dort liegende Eisenbahnstrecke verlegt. Die Siedlung dient dem dortigen Wissenschaftsstandort als großes Wohnviertel "Wisong".

Auf dem nördlichen Netz sind 12 Fahrzeuge vorhanden (darunter 3 Gelenkwagen), im Südnetz existieren nur noch 6 Fahrzeuge, dort seit 9 Jahren auch keine Gelenkwagen mehr.

In der gesamten Stadt gibt es derzeit mindestens 3 verschiedene Fahrzeugtypen, darunter Ikarus 260 und Karosa B731/B732 - alles ehemalige Dieselsebusse, die in den vergangenen Jahren aus Pyongyang übernommen wurden und dort schon zu Trolleybussen umgebaut worden waren. Sie tragen noch die dortigen Farbgebungen. Außerdem sind Trolleybusse vom einheimischen Typ Jipsan vorhanden. Die drei Gelenkwagen der Nordstrecke konnten mangels Sichtung und Wageninfo noch nicht nach Typ bestimmt werden.

Das Trolleybusnetz in Phayongsong besteht seit 1983. Zuerst wurde die nördliche Strecke in Betrieb genommen, 1992 kam auch die Südstrecke hinzu.

Wellington [NZ] - Für und Wider

[D. Budach](#) - 16.09.15

Der offizielle Stilllegungsbeschluss steht ja schon seit längerem fest, doch weiterhin finden Erneuerungsarbeiten an der Fahrleitung und der zugehörigen Versorgungsinfrastruktur statt. Auch wurde noch immer nicht darüber entschieden, welche Art von Fahrzeugen die umweltfreundlichen, vor Ort emissionslosen Trolleybusse denn nun tatsächlich ersetzen soll. Soll der Termin Juni 2017 für die Aufgabe des elektrischen Betriebs auf der letzten Linie eingehalten werden, ist davon auszugehen, dass kein gleichwertiger Ersatz beschafft werden kann. Es werden weiterhin in der Öffentlichkeit verschiedene Varianten diskutiert, ohne einen tatsächlichen Kostenvergleich anzustellen, der sämtliche Komponenten mit erfasst. Dabei würde insbesondere ins Gewicht fallen, dass die aktuelle Trolleybusflotte im Durchschnitt gerade einmal 7 Jahre alt ist und damit noch weit entfernt vom Erreichen einer wirtschaftlich sinnvollen Nutzungsdauer. Über ihr weiteres Schicksal nach Aufgabe des elektrischen Betriebs ist ohnehin noch nicht entschieden worden.

Ausgemustert wurde in den vergangenen Monaten der erste Prototyp der aktuellen Serie von Designline-Trolleybussen, der Zweiachser Nr. 301, der von allen anderen Wagen auch technisch deutlich abweicht. Er war 2003 beschafft worden. Aktuell sind damit noch 59 Trolleybusse im Bestand, davon 2 Zweiachser aus 2005 und 57 Dreiachser aus 2007-2009.

- Trolleybuslinie 5 eingestellt

[D. Budach](#) - 28.10.15

Am 18.9.2015 fuhr der letzte Trolleybus auf der Linie 5, die ohnehin seit der letzten Linienumstellung nur noch während der Hauptverkehrszeit montags-freitags in Betrieb war. Damit entfiel die rund 2 km lange Schleifenfahrt durch den Stadtteil Hataitai. Die Oberleitung wurde im Bereich der Abzweigung, die als Fahrleitungsdreieck Fahrmöglichkeiten in alle Richtungen anbot, kurz danach entfernt und durch eine einfache Bogenfahrt ersetzt. Die Entscheidung des Stadtrats von Wellington zur Einstellung des Trolleybus' bis 2017 zu revidieren, bemüht sich u.a. eine Aktionsgruppe unter dem Namen "Keep Our Buses Clean" mittels Unterschriftensammlung und offizieller Eingabe. (www.generationzero.org/keepitclean) Wie von anderer Seite auch, wird die Entscheidung insbesondere kritisiert, weil es völlig unrealistisch ist, bis 2017 eine Flotte ökologisch gleichwertiger Busse für den Stadtverkehr in Neuseelands Hauptstadt in Dienst zu stellen. Dies war in der Resolution zur Aufgabe des Trolleybusbetriebs allerdings konkret festgelegt worden.

Christchurch [NZ] - Überlebende im Land

[D. Budach](#) - 23.09.15

Von fast allen in Neuseeland eingesetzten Trolleybusserien ist bis heute zumindest ein Exemplar übrig geblieben. Dafür sorgen mehrere Museen und Vereine im Land. Nach der einstweiligen Schließung des Museums in Foxton ist der einzige Standort mit eigener, betriebsfähiger Fahrstrecke derzeit beim Ferrymead Heritage Park nahe Christchurch auf der neuseeländischen Südsinsel zu finden. Eine Gruppe von Aktiven der Ferrymead Tramway Historical Society betreibt an einzelnen Wochenenden eine 1,5 km lange Trolleybuslinie, die zum größeren Teil über öffentliche Straße entlang des Parkgeländes führt. Außerdem gibt es im Park einen historischen Straßenbahnbetrieb, ebenso wie in der Innenstadt von Christchurch.

10 Trolleybusse sind aktuell in Ferrymead zu finden, dies sind im Einzelnen:

Christchurch 209/210 (Eng.Electric/Boon&Comp 1931)

Christchurch 216 (Ransomes Simms and Jeffries/Christchurch Tramway Board 1934)

Auckland/Farmers Department Store 4 (Leyland/DSC&Cousins 1938)

Auckland 105 (BUT RETB/Park Royal 1958)

Dunedin 5 (Leyland/New Zealand Motor 1951)

Dunedin 79 (Leyland/Dunedin City Transport 1962)

New Plymouth 3 (Crossley Empire/New Plymouth City Council 1950)
Wellington 103 (Leyland/BUT/New Zealand Motor 1964)
Wellington 258 (Volvo B58/Coach Works International 1986)

Einsatzfähig sind Wellington 103 und Christchurch 210. New Plymouth 3 und Dunedin 79 benötigen einige kleinere Karosseriearbeiten, während die übrigen zur Restaurierung anstehen. Der neueste Wagen Wellington 258 ist im Eigentum der NZ Bus Ltd.

Das Museum kann mit Bus 35 aus dem Stadtzentrum leicht erreicht werden. Fahrbetrieb auf der Tramstrecke findet jedes Wochenende, Trolleybusbetrieb in der Regel an den sogenannten "Steam Days" am ersten Sonntag im Monat und zu besonderen Events im Museumsgelände statt.

Dayton [US] - Alle vier Prototypen im Bewährungseinsatz

[D. Budach](#) - 16.09.15

Alle vier "NexGen - Next Generation Electric Buses" kommen seit Frühjahr planmässig montags-freitags auf den drei aktuell befahrenen Linien 4, 7 und 8 zum Einsatz. Die vier Wagen wurden zwischen September 2014 und Januar 2015 nach Dayton ausgeliefert und dienen als Vorläufer einer neuen Serie, die die derzeitigen Skoda Electric-Trolleybusse aus den neunziger Jahren ablösen sollen.

Lieferant der vier Wagen ist Vossloh Kiepe, die Karosserie stammt vom Hersteller Gillig. Für Fahrleitungsunabhängigen Betrieb auf Teilstrecken haben Wagen 1401 und 1402 einen zusätzlichen Dieselantrieb von BAE, während Wagen 1403 und 1404 starke Traktionsbatterie zu diesem Zweck haben.

San Francisco [US] - Zwei Vorserienwagen im Einsatz und Änderungen im Netz geplant

[D. Budach](#) - 04.11.15

Die ersten zwei der neuen Gelenkwagen sind als Prototypen seit längerer Zeit in San Francisco und werden ausführlich im Fahrgastbetrieb getestet, bevor die Serienlieferung der übrigen 58 Wagen in etwa 6-7 Monaten beginnen soll. Über eine Aufstockung der Bestellung durch Ausüben der Option wurde bislang nicht entschieden.

Seit längerer Zeit bestehen Pläne zur schrittweise Beschleunigung verschiedener Trolleybuslinien, so auf den Linien 5, 14 und 22, um den Betriebsablauf durch Beschleunigung des Umlaufs zu rationalisieren, die Sicherheit für Fußgänger an Übergängen und Haltestellen zu erhöhen und natürlich insbesondere, um durch attraktivere Fahrzeuge neue Fahrgäste zu gewinnen. Die Infrastrukturbehörde SFMTA hat diese Pläne im September der Öffentlichkeit vorgestellt. Auch sind Frequenzerhöhungen auf einzelnen Trolleybuslinien vorgesehen, so unter anderem auf der Linie 30. Außerdem soll die Linie 33 auf der Strecke von Mission St zur Guerrero St zwischen 16th und 18th Streets verlegt werden, zudem soll diese Linie aus der Potrero Avenue herausgenommen werden und weiter entlang 16th St und 18th St bis zum Endpunkt an der Third St geführt werden.

Guadalajara [MX] - Testfahrten von Skoda Electric, Zeitpunkt für Wiederaufnahme jedoch offen

[D. Budach](#) - 30.09.15

Der elektrische Planverkehr auf den beiden Linien ruht wie gemeldet seit Ende Januar, doch inzwischen laufen die Arbeiten zur Anpassung der Infrastruktur an die neue Fahrzeugserie, deren Auslieferung jetzt beginnt. Geliefert werden 26 Niederflur-Solotrolleybusse des einheimischen Herstellers DINA. Die Traktionsausrüstung und die gesamte elektrische Ausstattung stammen von Skoda Electric, deren Einbau von tschechischen Mitarbeitern vor Ort begleitet wird. Außerdem gehört ein Dieselhilfsmotor zum Lieferumfang.

Der Vertrag über die Lieferung von 26 elektrischen Traktionsausrüstungen war im Frühjahr unterzeichnet worden. Der Auftragswert beträgt 100 Mio. CZK (= ca. 3,7 Mio. EUR)

Ein konkretes Datum für die Wiederaufnahme des elektrischen Verkehrs ist noch nicht bekannt.

Mendoza [AR] - Weitere Bestellung über Neuwagen

[D. Budach](#) - 09.09.15

Nach Abschluss der Auslieferung der ersten Serie von 14 Trolleybussen einheimischer Bauart aus dem Hause des Karosseriebauers Marterfer mit elektrischer Ausrüstung von Schneider Argentina wurden im Juli von der Provinzregierung weitere Mittel bewilligt. Diese reichen zur Beschaffung von weiteren 15 Wagen gleicher Bauart, die ab Jahresende ausgeliefert werden sollen. Dies ist auch dringend geboten, denn der vorhandene Fuhrpark präsentiert sich in stark erneuerungsbedürftigem Zustand

Derweil sollen die auf einem Aussengelände noch in einer Anzahl von mehr als 40 Stück vorhandenen, bis 2010 ausgemusterten ex-Solinger Dreiachser der Bauart Krupp/Ludewig/Kiepe TS 1-3 alle versteigert werden, da ihre Zustand schon lange eine Wiederinbetriebnahme ausschliesst. Ein solcher Schritt war vorübergehend zur Überbrückung der prekären Situation der Flotte aus kanadischen Flyer-Obussen in Betracht gezogen worden.

- Neuwagenlieferung vorerst unterbrochen

[D. Budach](#) - 28.10.15

Die Anzahl der bisher ausgelieferten Trolleybusse vom einheimischen Hersteller Marterfer mit E-Ausrüstung von Schneider beträgt aktuell 13, davon sind 12 einsatzfähig, der 13. wird im Depot in Mendoza fahrbereit gemacht. Die

prekäre Finanzsituation der Provinz Mendoza hat die Aufstockung der ursprünglichen Bestellung von 14 Neuwagen um weitere 15 vorerst zum Stillstand gebracht. Im Bau sind aktuell nur noch zwei weitere Wagen, sodass gegen Jahresende 15 Fahrzeuge zur Verfügung stehen sollten. Die beiden im Bau befindlichen Wagen sollen eine E-Ausrüstung von ABB erhalten. Die weitere Entscheidung über die dringend benötigten Neufahrzeuge wird erst nach dem für Dezember geplanten Regierungswechsel in der Provinz Mendoza erwartet.

Aktuell sind trotz des Improvisationstalents der Werkstatt täglich nur noch zwischen 15 und 20 der kanadischen Flyer-Trolleybusse einsatzfähig. Zusammen mit den 12 fahrbereiten Marterfer-Neuwagen ergibt sich immer noch ein erheblicher zusätzlicher Bedarf, der durch den Einsatzbestand nicht gedeckt werden kann, da im Tagesverkehr an Werktagen rund 50 Kurse verkehren sollen. Seit geraumer Zeit kommen deshalb immer wieder Dieselsebusse zur Verstärkung auf den Trolleybuslinien zum Einsatz. Alle 6 Trolleybuslinien sind derzeit ohne Einschränkungen befahrbar.

Cordoba [AR] - Jetzt doch: Die ersten russischen Neuwagen treffen ein

[D. Budach](#) - 23.09.15

Nach monatelanger politischer Diskussion trafen im argentinischen Hafen Zarate nahe Buenos Aires die ersten beiden der bestellten sieben Trolleybusse des russischen Herstellers TROLZA ein. Nach Begleichung der Einfuhrformalitäten werden sie die Weiterreise nach Córdoba antreten. Weitere Einheiten sind bereits auf dem Seeweg nach Argentinien. Die politische Kontroverse entzündete sich an der Auftragserteilung an ein ausländisches Unternehmen in der aktuellen Situation starker Ein- und Ausfuhrrestriktionen im Land, obwohl nach Aussagen von Politikern und Gewerkschaftsvertretern Trolleybusse ja auch am einheimischen Markt erhältlich seien. Bezug genommen wird auf die Lieferungen vom Hersteller Marterfer nach Mendoza.

5 der bestellten 7 Trolleybusse von TROLZA gehören zum konventionellen Modell OPTIMA, von dem 2 nun in Argentinien eingetroffen sind. Die beiden anderen Wagen sind vom Niederflurmodell MEGAPOLIS und verfügen über groß dimensionierte Lithium-Ionen-Traktionsbatterien, die auch längere Fahrten abseits der Fahrleitung erlauben sollen. Am Produktionsort im russischen Engels wurden mit den Wagen 72 km Batteriefahrt unter Vollast ohne Nachladen zurückgelegt. Trolza hat Trolleybusse mit diesem Hilfsantrieb bereits an Naltschik (10 Wagen) und Tula (16 Wagen) geliefert und erhofft sich weitere Exportaufträge.

Sao Paulo (SPT) [BR] - Aufstockung des Wagenparks und neue Linien geplant

[D. Budach](#) - 11.11.15

Die Regionalregierung der Provinz Sao Paulo plant die Aufstockung der aktuellen Trolleybusflotte auf dem städtischen Netz der SP Trans um 36 neue Trolleybusse. Genau Spezifikationen wurden noch nicht veröffentlicht, eine Gelenkbusvariante ist denkbar. Bisher kommen auf dem Liniennetz der SP Trans ausschließlich Zwei- und Dreiachser zum Einsatz.

Mit den Neuwagen soll der Fahrzeugauslauf auf den bestehenden Linien, wie zum Beispiel auf der Linie 3160, verstärkt werden. Außerdem werden neue Fahrleitungsstrecken in Betracht gezogen, so könnte unter anderem die Linie 309E elektrisch befahren werden.

Der Wagenpark setzt sich aktuell aus 201 Niederflur-Trolleybussen zusammen, die Flotte hat ein Durchschnittsalter von 3 Jahren. Im Zuge der Übernahme der Konzession durch die Unternehmensgruppe Rua waren bis Anfang 2014 alle älteren Trolleybusse ausgemustert worden.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - XXL-Gelenktrolleybus vorgestellt

[D. Budach](#) - 07.10.15

Der Vorserienwagen eines neuen "überlangen", vierachsigen Gelenktrolleybusses für die Konzessionsnehmerin Metra zum Einsatz auf dem Vorortnetz der ETU wurde fertiggestellt und steht vor der Auslieferung. Es handelt sich um einen Wagen des Karosserieherstellers CAIO vom Typ Millenium III auf Fahrgestell von Mercedes-Benz do Brasil, Typ 0500 UDA. Die Elektroausrüstung steuerte WEG-Eletra bei, der elektrische Traktionsmotor hat eine Leistung von 170 kW. Für fahrleitungsunabhängigen Betrieb steht ein 243 kW starker Dieselmotor zur Verfügung, der als Generator fungiert. Der Wagen hat auch linksseitig Türen, obwohl dafür aktuell auf dem Netz der EMTU noch gar keine Verwendung besteht. Der Bus bietet bei 22,9m Länge 152 Fahrgästen Platz (davon 56 sitzend) und soll auf den zu größeren Teilen eigenstrassierten Linien fahren. Hier laufen aktuell Überlegungen, einzelne stark belastete Stationen mit einem System zur Fahrgatabfertigung schon vor dem Einsteigen zu versehen.

Das Fahrzeug wurde auf der lateinamerikanischen Elektrofahrzeug-Ausstellung "Salão Latino-Americano de Veículos Elétricos" in São Paulo Ende September offiziell vorgestellt. Eine Serienbeschaffung durch die Metra als Betreiber des EMTU-Vorortlinien im Süden der Metropole steht allerdings noch aus.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - Metra beschafft weitere 10 Gelenktrolleybusse

[D. Budach](#) - 18.11.15

Die Betreibergesellschaft Metra des Vorortnetzes der EMTU im Süden der Millionenstadt Sao Paulo hat 10 weitere Gelenktrolleybusse zur Auslieferung im Januar 2016 bestellt. Es handelt sich dabei um dreiachsige Gelenkwagen des Typs "Millenium BRT" vom Herstellerkonsortium Mercedes-Benz/CAIO/WEG Eletra. 20 nahezu baugleiche Wagen waren 2013 beschafft und unter den Nummern 8160-8180 in Dienst gestellt worden.

Die Wagen dienen in erster Linie der Verstärkung des Einsatzes elektrischer Busse auf den Vorortlinien mit Eigentrasse. Nach einer Streckenerweiterung um 11 km im Jahre 2012 kommen bislang immer wieder Dieselbusse im Mix mit Trolleybussen zum Einsatz, weil nicht genügend Trolleybusse zur Verfügung stehen. Der kürzlich vorgestellte vierachsige, 22,9m lange Prototyp eines "überlangen" Gelenktrolleybusses (siehe [Meldung vom 07.10.15](#)) befindet sich weiterhin zu Testzwecken beim Hersteller. Zu einer Serienbeschaffung durch Metra kam es bislang nicht.

Valparaiso [CL] - Erneuerung der verbleibenden Oldtimer

[D. Budach](#) - 14.10.15

Nach vollständiger Inbetriebnahme der zehn ex-Luzerner NAW Trolleybusse war ursprünglich vorgesehen, zwölf der verbliebenen Pullman Standard Wagen der Baujahre 1947-1953 (teilweise ex-Santiago, teilweise neukarosiert) für einen längerfristigen Einsatz herzurichten und wenn nötig gründlich aufzuarbeiten. Damit soll dem besonderen Status des Trolleybusbetriebs in der chilenischen Hafenstadt Rechnung getragen werden – der Betrieb wurde schließlich vor Jahren schon als Nationales Kulturerbe und damit als dauerhaft erhaltenswert eingestuft. Wagen 709, 723, 802, 832 und 859 wurden bis umfassend erneuert, die übrig werden im Laufe der kommenden Monate folgen. Der älteste original erhaltene Wagen 814 kehrt kurzfristig in den Fahrgastbetrieb zurück, die Renovierung steht bei den Wagen 116, 715, 721, 801, 806 und 888 noch an.

Überraschend wurde entschieden, den ehemaligen Schaffhausener Berna-Obus 203 ebenfalls in das Erneuerungsprogramm mit einzubeziehen, da er sich trotz seiner 49 Dienstjahre noch in gutem Zustand befindet und sich durch eine hohe Verfügbarkeit auszeichnet. Der Wagen kehrte Anfang September in den Liniendienst zurück. Ausgemustert wurden hingegen die letzten beiden Gelenkwagen 105 und 503 (ex Zürich Baujahr 1959&1963), die bereits seit geraumer Zeit mit Schäden abgestellt sind.

SOLARIS - Elektrobus- und Trolleybuslieferungen

[D. Budach](#) - 21.10.15

Die Firma Solaris Bus&Coach hat sich in den vergangenen Jahren als Trolleybushersteller etablieren können, wie gemeldet wurden bislang bereits über 1000 Trolleybusse weltweit ausgeliefert. Im Bereich der fahrdrahtunabhängigen Elektrobusse lieferte Solaris bislang insgesamt 40 Einheiten aus, die sich technisch jedoch stark unterscheiden und den noch nicht auf eine einheitliche Technologielösung festgelegten Standard des Segments widerspiegeln. Demgegenüber werden die Trolleybusse in zum Teil größeren Serien nach bewährter, aber auf den neuesten Stand gebrachter Technik ausgeliefert.

Die bislang ausgelieferten Elektrobusse in der Übersicht:

- Braunschweig: 1 x Urbino 12 electric, 4 x Urbino 18 electric Gelenkwagen (2014)
Antrieb: Motor mit 160 kW (Solowagen), 240kW (Gelenkwagen)
Aufladung über Primove-Induktivladesystem
- Hannover: 3 x Urbino 12 electric:
Antrieb: zwei radnabennahe Elektromotoren mit je 60 kW Dauerleistung an der ZF-Hinterachse
Aufladung über Schunk-Pantographen
- Oberhausen: 2 x Urbino 12 electric
Antrieb: zwei Asynchronmotoren mit jeweils 110 kW an einer AVE-Hinterachse von ZF
Aufladung über Schunk-Pantographen
- Berlin: 4 x Urbino 12 electric
Antrieb: Motor mit 160 kW
Aufladung über Primove-Induktivladesystem
- Dresden: 1 x Urbino 12 electric
Antrieb: Motor mit 160 kW
Aufladung über Schunk-Pantographen
- Västerås (Schweden): 1 x Urbino 12 electric
Antrieb: Motor mit 160 kW
Heizung: Biogas
Aufladung: Plug-in-Ladesystem
- Düsseldorf: 2 x Urbino 12 electric (2014)
Antrieb: Motor mit 160 kW
Aufladung: Plug-in-Ladesystem
- Hamburg: 2 x Urbino 18,75 electric Gelenkwagen
Antrieb: Motor mit 160 kW
Aufladung: Plug-in-Ladesystem
Range extender: Brennstoffzellen (101 kWh)

- Warschau (Polen): 10 x Urbino 12 electric

Antrieb: Motor mit 160 kW

Aufladung: Plug-in-Ladesystem

Bereit zur Montage vom Pantographen

- Ostroleka (Polen): 2 x Urbino 8,9 LE electric

Antrieb: Motor mit 160 kW

Aufladung: Plug-in-Ladesystem

- Inowroclaw (Polen): 2 x Urbino 12 electric

Antrieb: Motor mit 160 kW

Aufladung: Plug-in-Ladesystem

- Jaworzno (Polen): 1 x Urbino 12 electric

Antrieb: Motor mit 160 kW

Aufladung: Schunk-Pantographen

- Barcelona (Spanien): 2 x Urbino 18 electric Gelenkwagen

Antrieb: Motor mit 240 kW

Aufladung: Schunk-Pantographen

- Klagenfurt (Österreich): 1 x Urbino 8,9 LE electric

Antrieb: Motor mit 160 kW

Aufladung: Plug-in-Ladesystem

- Plzen (Tschechien): 2 x Urbino 12 electric (mit Skoda)

Antrieb: Motor mit 160 kW

Aufladung: Plug-in-Ladesystem

Auf der Messe Busworld im belgischen Kortrijk wird ein Urbino 12 LE electric im neuen Design der Marke Solaris vorgestellt.

Bei den Trolleybussen werden derzeit die 7 letzten dreiachsigen Skoda Electric 28Tr/Solaris nach Usti ausgeliefert. Es folgen noch dieses Jahr, weitere MetroStyle Gelenkwagen für Salzburg, 2 Solowagen für Cagliari (mit Batterieantrieb), 4 MetroStyle Gelenkwagen für Esslingen (mit Batterieantrieb), 25 Gelenkwagen für Riga und 21 Solo- und Gelenkwagen als Skoda Electric 26Tr und 27Tr für Budapest.

Für das kommende Jahr 2016 sind aktuell vorgesehen: 4 Solowagen mit Medcom Elektroausrüstung für Gdingen, weitere 25 Gelenkwagen für Riga sowie weitere MetroStyle Gelenkwagen für Salzburg.

trolley:firmen - Einsatz von Personenanhängern hinter Trolleybussen geht weiter zurück

[D. Budach](#) - 18.11.15

Zumindest in Europa haben Personenanhänger hinter Dieselmotoren in den vergangenen Jahren wieder eine gewisse Verbreitung gefunden, auch im großstädtischen Einsatz findet man sie an verschiedenen Orten wieder. So haben unter anderem die Stadtwerke München Anfang November 2015 weitere 15 Anhängerzüge (Zugwagen MAN + Anhänger HESS) zur Lieferung im Frühjahr 2016 bestellt, um den vorhandenen Bestand von aktuell eigenen 22 Zügen (Solaris & MAN Zugwagen + Göppel-Anhänger) weiter aufzustocken.

Obwohl das Traktionsverhalten der Trolleybusse einen Anhängereinsatz durchaus nahelegt, geht der Einsatz bei den verbliebenen Betrieben Luzern und Lausanne seit einigen Jahren ständig zurück.

In Lausanne ging 1987 der allererste Personenanhänger in Niederflurbauart in Betrieb, seither wurden weitere 30 Fahrzeuge in Dienst gestellt. In den letzten Jahren kamen jedoch mehrere Serien neuer Gelenktrolleybussen in Betrieb, so dass bis 2014 zunächst alle älteren, bis in die siebziger Jahre beschafften Hochflur-Anhänger außer Dienst gestellt wurden, gefolgt inzwischen auch von den ersten NF-Anhängern. Dies sind neben dem Prototyp Nr. 981 aus 1987 die Nr. 901, 908, 909 und 915 aus 1990. Nr. 981 und 915 gingen an die Vereinigung Rétrobus. Allerdings werden die verbliebenen 16 Anhänger aus der Beschaffung von 1990 aktuell einer größeren Revision unterzogen und dabei auch im Innenraum modernisiert, um sie noch einige Jahre einzusetzen.

Die Luzerner Verkehrsbetriebe hatten wie berichtet im Zuge des Kaufs neuer Gelenk- und Doppelgelenktrolleybusse im vergangenen Jahr die 1998-2002 beschafften Hess-Niederfluranhänger 301-311 außer Dienst gestellt. Wagen 301 wurde an die Museumsvereinigung Rétrobus abgegeben, während die übrigen zehn Anhänger zum Verkauf angeboten wurden. Sie entsprechen weitgehend dem aktuellen Design und sind auch nach 12-16 Jahren noch keineswegs am Ende ihrer wirtschaftlichen Einsatzdauer angekommen. Zwei der Wagen konnten mittlerweile an die PTT PostAuto Schweiz AG abgegeben werden. Sie wurden revidiert, umlackiert und kommen seit diesem Sommer im Berner Oberland zwischen Lauterbrunnen und Stechelberg zum Einsatz.

Aktuell fahren in Luzern nur noch die zuletzt 2005 beschafften Anhänger 312-316 hinter den verbliebenen NAW-Hochflur-Zweiachsern. Ihr Einsatz wird mit der Auslieferung weiterer neuer Gelenk- und Doppelgelenkwagen voraussichtlich in etwa zwei Jahren enden.

Eine Detailübersicht über den Anhängereinsatz in Europa findet sich in der Ausgabe 9/2015 der Fachzeitschrift [stadtverkehr](#).