

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.

[Arnhem \[NL\]](#) - 10 neue SwissTrolleys vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 08.05.17

Am 26.04.2017 wurden die zehn letzten 31 aus einem Vertrag von 2012 bestellten SwissTrolleys der Presse vorgestellt und auf dem benachbarten Grundstück am Westervoortsedijk aufgestellt. Der Mitte 2012 abgeschlossene Vertrag mit den Firmen Hess und Vossloh Kiepe sieht nicht nur die Neubeschaffung der 31 Fahrzeuge zwischen 2013 und 2017 vor, sondern auch die langjährige Wartung und Instandhaltung dieser 31 Neufahrzeuge und der neun 2009 beschafften Einheiten vor.

Damit stehen nun 40 SwissTrolleys 5234-5273 im Einsatz, die alle mit Hilfsmotor ausgestattet sind. Ein Umbau von zwei Fahrzeugen auf Batteriebetrieb im Rahmen des INTERREG-Projekts [E-Bus 2020 In-Motion-Charging](#) ist für Anfang 2018 vorgesehen.



Fotos:
oben: Die zehn neuen SwissTrolleys auf dem Nachbargelände aufgestellt.
Aufnahme: Jan Lagerweij

unten: SwissTrolley 5265 am 24.3.17 im Einsatz auf Linie 3 am Burgers Zoo.
Aufnahme: J. Lehmann



Nachfolgend die Inbetriebnahmedaten der neuen Trolleybusse:

Nr. :	Kennz.	Fahrgestell	Fabr.Nr.	Inbetriebn.
		TH922EL33..		
5264:	41-BJG-6	H4512108	7923-001	21.03.2017
5265:	47-BJG-6	H4512109	7923-002	21.03.2017
5266:	47-BJH-4	H4512110	7923-003	25.03.2017
5267:	89-BJJ-3	H4512111	7923-004	08.04.2017
5268:	90-BJJ-3	H4512112	7923-005	07.04.2017
5269:	48-BJK-2	H4512113	7923-006	15.04.2017
5270:	58-BJK-2	H4512114	7923-007	15.04.2017
5271:	60-BJK-2	H4512115	7923-008	22.04.2017
5272:	41-BJK-8	H4512116	7923-009	26.04.2017
5273:	43-BJK-8	H4512117	7923-010	26.04.2017

Für die zehn neuen Wagen schieden die 10 Berkhof-Trolleybusse an folgenden Tagen aus dem Wagenpark aus: Am 30.3.2017 Wagen 5215 und 5216, am 31.3.2017 folgte Wagen 5221, am 14.4.2017 5222 und 5223, am 26.4.17 Wagen 5226, am 29.4.17 Wagen 5224, am 2.5.17 Wagen 5226 und am 3.5.2017 die Wagen 5230 und 5231. Fast alle dieser mit 15 Jahren relativ jungen Trolleybussen waren seit einiger Zeit Kilometermillionäre, sie erbrachten eine jährliche Laufleistung von 70-80.000 km.

Die drei Berkhof-Trolleybusse 5227, 5228 und 5229 bleiben noch vorläufig in Betrieb. Für die sechs Trolleybuslinien werden bis zu 38 Kurse benötigt, und zwar auf den Linien 1, 3 und 6 je sechs Kurse, auf der Linie 5 sieben, der Linie 7 zehn und der Linie 2 im Verbund mit der Linie 6 drei Kurse.

Alle anderen Berkhof-Trolleybusse sind inzwischen zum Gelände der Transportfirma [Wielsma in Apeldoorn](#) transportiert worden, Verkaufsverhandlungen über eine Tochterfirma der Connexion sind im Gange. Neben den zehn Berkhof-Trolleybussen stehen auch noch die 2013 ausgemusterten VanHool-Gelenktrolleybusse zum Verkauf.

Wegen Straßenbauarbeiten in Hoogkamp verkehrte die Linie 2 vom 09.11. bis zum 11.11.2016 nur verkürzt bis zur Jacob Marislaan, die Haltestellen Mesdaglaan und Schelmseweg entfielen ersatzlos.

Seit März 2017 wurde nun endlich eine Tageskarte eingeführt, die beim Fahrer erworben werden kann. Sie gilt ab 9 Uhr und kostet 10 Euro. Für Familien mit Kindern wird eine sogenannte Meermanskaart angeboten. Diese Tageskarte kostet 16,50 € und gilt für bis zu zwei Erwachsene und vier Kindern im Alter von 4 bis 11 Jahren. Fahrkarten für eine Fahrt in Höhe von 2€ im Tarifgebiet Arnheim bzw. 4€ bis nach Arnheim Süd können ebenfalls beim Fahrer erworben werden. Für häufigere Fahrten wird in der Regel eine ÖV-Chipkarte genutzt, die im gesamten Land gilt.

[Esslingen IDE](#) - Planung zur Erweiterung des elektrischen Betriebs von 21% auf 63% vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 22.05.17

Am 16.5.17, fast einem Jahr nach dem ersten Linieneinsatz der neuen Hybridtrolleybusse, stellte der Oberbürgermeister Jürgen Zieger während eines Pressegesprächs die Pläne der SVE zum Ausbau des elektrischen Verkehrs vor. Die Erhöhung des Anteils von elektrisch gefahrenen Buskilometern soll in zwei Ausbaustufen von derzeit 21% auf 63% angehoben werden. Hierzu soll auch das Oberleitungsnetz weiter ausgebaut werden. Gemäß der vorgestellten Planung soll die Stuttgarter Straße in der Pliensauvorstadt, Teile des Altstadttrings sowie die Buslinien 105 und 111 in Richtung Esslinger Norden rund 2,5 km über die Wielandstraße, Rotenackerstraße und Kirchackerstraße mit Oberleitung versehen werden. Neben den bisher von den SVE befahrenen Buslinien 102/103, 105 sollen auch die bisher von Privatunternehmern bedienten Buslinien 111 und teilweise der Linie 109 elektrisch verkehren. Die Pläne sollen bereits in der kommenden Woche dem Gemeinderat zur Zustimmung vorgelegt werden. Es wird mit Investitionen in Höhe von 3,6 Millionen Euro gerechnet. Hinzu kommt die Beschaffung von Fahrzeugen für diese Linien. Für 2018 ist der Ersatz der VanHool-Gelenkwagen geplant, so dass dann zu den zehn vorhandenen Hybrid-Trolleybussen noch 15 weitere beschafft werden sollen. Die Anschaffungskosten pro Fahrzeug sind mit 900 000 Euro angesetzt, hier hofft die SVE auf Zuschüsse vom Land und vom Bund.

Die restlichen Buslinien, die dann 37% (statt bisher 49%) der gefahrenen Kilometer ausmachen, sollen an private Busunternehmer vergeben werden. Hier steht jedoch noch die Entscheidung des Regierungspräsidium über die Widersprüche der Privatunternehmer offen, die gegen deren Anfang 2017 getroffene Entscheidung, den Esslinger Busverkehr in städtischer Hand zu belassen, Einspruch einlegten. Sie beantragten zuvor, den Stadtverkehr in Esslingen eigenwirtschaftlich zu betreiben. In Folge der Beauftragung der Privatunternehmer gäbe es eine Einstellung des Oberleitungsnetzes, die von den Busunternehmern als „veralterte Technik“ bezeichnet wird. Sie boten an, Batteriebusse einzusetzen, die die Tagesleistung von 250 km erreichen würden und somit in den Nachtstunden in ihren Depots aufgeladen werden. Allerdings bleibt zu bezweifeln, dass dies eine kostengünstigere Variante zum In-Motion-Charging darstellt, zumal diese Fahrzeuge nicht serienmäßig angeboten werden und eine schnelle Abnutzung der Batterie durch die vollständige Ausnutzung der gespeicherten Energie erfolgt. Ebenfalls kamen Gegenstimmen aus dem Lager der CDU, die sich im Esslinger Stadtrat in der Opposition befindet.

Hingegen sprach sich der Bezirksbeirat des Stuttgarter Bezirks Untertürkheim auf Antrag der CDU für eine Verlängerung der Linie 101 bis nach Untertürkheim mit großer Mehrheit aus. Es soll nun geprüft werden, ob hier die Masten der ehemaligen Straßenbahnstrecke für die Verlegung von Oberleitung dienen kann. Hier bezeichnet die dortige Opposition aus Linke und Grünen die Fahrt unter Oberleitung "als überalterte Technik" und sprachen sich für eine

Lösung mit E-Bussen aus. Die CDU sieht aber die Verlängerung der Linie 101 mittels Oberleitung günstiger als eine "große Lösung mit E-Bussen". Dr. Werner Zaiß, stellv. Bezirksbeirat, Dipl. Physiker und selbständiger Berater Elektrizitätswirtschaft wird hierzu wie folgt zitiert: „Die Stadt sollte von Anfang an auf die vernünftige Technik setzen, anstatt Geld für einen solch unnötigen Versuch auszugeben.“

Eberswalde [DE] - Umleitung auf Linie 861 für anderthalb Jahre

[J. Lehmann](#) - 20.03.17

Die Bauarbeiten an der Kreuzung B167 und L200 (Breite Straße/ Eisenbahnstraße/ Bollwerkstraße) an der Friedensbrücke für den Umbau zu einer leistungsfähigen Kreuzung mit neuen Geh- und Radwegen beginnen am 3.4.2017. Die Kreuzung wird ab diesem Zeitpunkt nur in Richtung Nordend befahrbar sein, für die Linie 861 gilt dann ein geänderter Fahrplan mit einer Umleitungsstrecke von Nordend über die Georg-Friedrich-Hegel-Straße, Wilhelmstraße, Eisenbahnstraße und Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Innenstadt, die von den Obussen mit ihren Hilfsantrieb befahren werden. Die Haltestellen Markt, Karl-Marx-Platz und Friedrich-Ebert-Str. werden dabei nicht angefahren, zusätzlich werden die Haltestellen „Oberstufenzentrum“ und „Arbeitsamt“ bedient, die sonst nur von der Buslinie 863 angefahren werden. An der Haltestelle „Grabowstraße“ auf der Eisenbahnstraße kann dann Richtung Markt und Ostend in die Linie 862 umgestiegen werden. Während die Obuslinie 861 im Zeitraum der Baumaßnahme von Montag bis Freitag im 20-Minuten-Takt verkehrt, wird die Obuslinie 862 anstelle des bisherigen 12- bzw. 15-Minuten-Takt auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Im Vorfeld dieser für ein bis anderthalb Jahre vorgesehenen Bauarbeiten veranstaltet der DVN nochmals am Samstag, 01.04.2017 Rundfahrten mit allen vier einsatzfähigen historischen Obussen, und zwar:

BVG 1224 Bj. 1947,

BVG 488 Bj. 1956,

ŠKODA 9Tr14 Nr. 19 Bj. 1969 und

ŠKODA 14Tr03 Nr. 3 Bj. 1983 (ex Potsdam 976, ex Weimar 8003)

Während der Bauarbeiten kann ein Museumsbetrieb nur vereinzelt durchgeführt werden, da die Museumsfahrzeuge mangels Fahrleitung in die Innenstadt geschleppt werden müssen.

Solingen [DE] - Mit dem Batterie-Oberleitungs-Bus und der intelligenten Ladeinfrastruktur zum emissionsfreien ÖPNV

[J. Lehmann](#) - 28.04.17

Den Projektpartnern des Solinger Projekts "Mit dem Batterie-Oberleitungs-Bus (BOB) und der intelligenten Ladeinfrastruktur zum emissionsfreien ÖPNV" konnte am 24.3.2017 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Förderbescheide in gesamter Höhe von 15,3 Mill. Euro überreicht werden.

Der Solinger Presse wurde das Projekt am 28.4.2017 auf dem Rathausplatz im Rahmen eines Mediengesprächs vorgestellt. Dem Projekt angemessen fand der Pressetermin in einem Solinger "Stangentaxi" statt, hierfür wurde der Hess SwissTrolley 960 mit Eigenwerbung für ÖKO-Strom vor dem Rathaus aufgestellt. Neben dem Bus wurde auch ein Elektroauto der SWS vorgestellt.

Nach der Eröffnungsrede des Oberbürgermeister Tim Kurzbach (SPD) stellten die sieben Projektteilnehmer kurz ihren Projektteil vor und zwar vertreten durch Conrad Troullier für die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Solingen, Jochen Stiebel für die Bergische Gesellschaft für Ressourceneffizienz (Neue Effizienz), Hans-Jürgen Haas für SWS Netze, Prof. Dr. Michael Scheffel und Prof. Dr. Ing. Benedikt Schmülling für die Bergische Universität Wuppertal, Stephan Klein für NetSystem GmbH und Volker Bruns Voltabox Deutschland GmbH. Nach den kurzen Vorstellungen leitete Oberbürgermeister Tim Kurzbach über auf die Präsentation im Bus. Dort stellten die Projektleiter Holger Benzid (SWS Verkehr) und Stan Mour (SWS-Netze) das Projekt vor: Kern des Projekts ist das Prinzip des Aufladen unter Oberleitung und Fahrten mit der Batterie, dazu wurde der Animationsfilm der Firma Vossloh Kiepe gezeigt, der das „In Motion Charging“ verdeutlichen soll. Anhand des Netzplans zeigten sie anschließend das Tages-Liniennetz Solingen mit knapp 150 km, davon machen knapp 65 km die sechs Obuslinien aus, die bereits seit Jahrzehnten elektrisch befahren werden. Obwohl dieses Verhältnis deutlich unter 50% liegt, wird gemessen an der Fahrleistung derzeit 64% elektrisch bedient, die Nutzung der elektrischen Verkehrsmittel weist sogar einen Anteil von 74% aus. Als erster Schritt zu 100% elektrischen Betrieb sollen nun knapp 9 km der Linie 695 im Batteriebetrieb bedient werden. Dieser Betrieb soll in dem auf 5 Jahre geplanten Projekt erforscht werden und die Möglichkeiten untersucht werden, wirtschaftlich und effizient ohne Vergrößerung der vorhandenen Kapazitäten des Oberleitungsnetzes das gesamte Liniennetz elektrisch zu befahren. Dabei ist folgendes zur Umsetzung im Projekt geplant:

1. Vollelektrifizierung der Obusse der kommenden Generation durch Einbau von Batterien anstelle des Dieselaggregats und der Einsatz der bereits bestellten vier Vorläuferfahrzeuge auf der bisherigen Dieselbuslinie 695
2. Bidirektionale Kopplung des Oberleitungsnetzes mit dem Versorgungsnetz durch Einsatz an mindestens drei Unterwerken, damit soll auch eine Rückspeisung von Bremsenergie in das Stromnetz der Stadtwerke möglich sein.
3. Implementierung einer sektorenübergreifenden Netzüberwachung zur Verknüpfung zwischen zwei Mittelspannungs- und drei Niederspannungs-Bereiche mit dem Oberleitungsnetz
4. Eins der bidirektional ausgestatteten Unterwerke soll einen stationären Batteriespeicher erhalten, der auch für die verbrauchten Batteriesätze der Busse genutzt wird, wenn sie eine Leistungsgrenze von rund 80% erreicht haben.
5. Errichtung und Anbindung einer weiteren Photovoltaikanlage an das Oberleitungsnetz auf dem Betriebshof der

Verkehrsbetriebe; später sind auch Anbindungen fremder Anlagen vorgesehen

6. Errichtung von Ladeinfrastruktur für den Individualverkehr, hier ist im ersten Schritt die Anbindung von 15 Ladesäulen an das Oberleitungsnetz geplant.

Die für die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Solingen erteilten Mittel sind nicht für die bereits bestellten Batterie-Oberleitungs-Busse (BOB), sondern für einen erhöhten Personaleinsatz, Einbau von Fahrassistenten und der Technik zur Übermittlung von Daten. Der Geschäftsführer der SWS Verkehr Conrad Troullier ergänzte den Vortrag, dass das Projekt noch keine Realisierung der Vision des 100% emissionsfreien Verkehrs darstellt, sondern es soll die Machbarkeit dieses Ziels untersucht werden. Das Projekt bringt eine Erhöhung des derzeitigen Anteils an E-Mobilität in der Verkehrsleistung von 64% auf 70%. Das Projekt dient auch als Voruntersuchung für weitere Erneuerung des Wagenparks, der ab 2021 fällig ist. Der Liefervertrag mit den Firmen Vossloh Kiepe und Solaris sieht neben den vier Fahrzeugen eine Option von 16 Gelenkobussen vor, die bis 2020 gezogen werden kann, die entsprechende Investitionssumme ist im Wirtschaftsplan der SWS für die kommenden Jahre enthalten. Mit der danach erforderlichen Erneuerung der Dieselbusflotte soll dann bei Erfolg des Projekts bis 2030 auf einen rein elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Die vier bestellten BOB sollen ein flüssigkeitsgekühltes Batteriepack mit einer Leistung von 52 KWh erhalten. Zur Kompensation des rund 1 to Mehrgewicht ist eine Steigerung der Energieeffizienz erforderlich, dieses soll durch die Fortschritte in der Antriebstechnologie erreicht werden.

Bei der Karosserie müssen jedoch Einschnitte gemacht werden, die Karosserie der Fa. Solaris entspricht der Bauweise Trollino III . Aufgrund des Raums für die Batterien, die unterflur wie in Esslingen angeordnet sind, führen Stufen in den Heckbereich. Für die Serie von 16 Fahrzeugen erhofft sich Conrad Troullier jedoch ein Fortschritt in der Batterietechnik, so dass die Wagen komplett niederflurig sind und mit der gewünschten vierten Tür im Heckbereich ausgestattet werden können.

Die neuen O-Busse seien rund 150 000 Euro teurer als herkömmliche O-Busse, antwortete Conrad Troullier auf die Anfrage nach dem Preis der neuen Obusse. In der Pressemitteilung der Stadt wird der Preis pro BOB mit 850.000 € beziffert.

Das erste der vier Fahrzeuge wird im Dezember 2017 erwartet, die drei weiteren folgen im Frühjahr 2018. Drei Fahrzeuge werden für den ganztägigen Einsatz im 30-Minuten-Verkehr auf der Linie 695 benötigt (die Verkehrsspitze am Morgen auf 15-Minuten-Takt mit zwei weiteren Fahrzeugen wird weiterhin von Dieselnissen bedient), ein Fahrzeug steht dann als Reservewagen und zu Forschungsfahrten zur Verfügung. Nach Anlieferung und Zulassung der Fahrzeuge erfolgen zuerst ausgiebige Probefahrten im Netz. Während diesen Zeitraums wird die Stadt die erforderlichen Umbauten im Zuge des Linienwegs durchgeführt. Neben einigen Haltestellen, die für den Einsatz von Gelenkwagen verlängert werden müssen, ist auch ein Umbau der Wendeschleife in Gräfrath am Ende des Abteiwegs erforderlich. Er muss auch für den Einsatz von Gelenkwagen angepasst werden, zusätzlich erfolgt hierbei die Einrichtung einer Ladestation. Vor dem Einsatz der neuen BOB ist eine Fahrplan- und Dienstplanänderung der Linie 695 erforderlich, so kann die Linie 695 nicht an bisherigen Abfahrtsort am Autobussteig Graf-Wilhelm-Platz halten, da hier keine Oberleitung vorhanden ist. Der Tausch mit der Abfahrtsstelle der Linie CE64 nach Wuppertal ist hier in Richtung Rathausplatz geplant. Zudem muss die an Sonntagen praktizierte Verknüpfung mit anderen Linien aufgegeben werden, auch hier ist eine Änderung des Fahrplans erforderlich.

Somit ist die Umstellung der Linie 695 nach den Sommerferien 2018 geplant. Eventuell wird dies mit einer Feier zum Jubiläum 66 Jahre Trolleybus verknüpft, denn zum diesjährigen 65-jährigen Geburtstag des Betriebs veranstaltet das Obus-Museum Solingen e.V. am Sonntag, 25.6.17 ein Sommerfest, mehr unter: <http://www.obus-museum-solingen.de/>

Die Projektpartner in der Übersicht (mit Link auf die entsprechende Pressemitteilung):

1. Stadtwerke Solingen GmbH – Verkehrsbetrieb

<http://www.sobus.net/bundesregierung-foerdert-solinger-bob/>

<http://www.sobus.net/klingenstadt-wird-vorreiter-fuer-oekologische-mobilitaet/>

2. [SWS Netze Solingen GmbH](#)

3. Stadt Solingen:

<https://www.solingen.de/de/aktuelles/batteriebus-bob-macht-diesel-ueberfluessig/>

4. Bergische Universität Wuppertal:

<http://www.presse.uni-wuppertal.de/medieninformationen/ansicht/detail/28/april/2017/artikel/batteriebus-bob-macht-diesel-ueberfluessigforscher-der-bergischen-universitaet-an-solin.html>

5. Voltabox AG in 33129 Delbrück

<http://www.voltabox.de/branchenloesungen/oeffentlicher-personen-nahverkehr/>

6. [NetSystem](#)

7. Bergische Gesellschaft für Ressourceneffizienz (Neue Effizienz)

<http://www.neue-effizienz.de/aktuelles/beitraege/?id=8bda21b61b138e43ef04aef9cf28b100>

[Salzburg \[AT\] - Verlängerung der Linie 5 nach Grödig im ÖV-Maßnahmenpaket beschlossen](#)

[J. Lehmann](#) - 17.04.17

Nach Verhandlungen Anfang Februar 2017 im Stadt/Land- Nahverkehrsgipfel konnte eine Vereinbarung mit der Nachbargemeinde Grödig erreicht werden. Das Angebot der Stadt Salzburg, die Verlängerung der Oberleitung von der

Birkensiedlung um rund 1,4 km bis zur Autobahn über die Stadtgrenzen hinaus in Höhe von rund 1,7 Millionen Euro zu zahlen, half zum Erfolg einer Vereinbarung. Von hier zum Ortszentrum von Grödig und weiter zur Untersbergbahn sollen künftig die Obusse der verlängerten Linie 5 dann im Batterie-Modus fahren. Zuvor kamen Vorschläge auf, dass ein Mischverkehr mit Obussen und Autobussen auf der Linie 5 erfolgen sollte, dann sollte jeder zweite Bus nach Grödig weiterfahren. Eine Realisierung der Obusverlängerung wird 2018/9 erwartet. Mehr hierüber in einem Artikel der [Lokalausgabe der Krone vom 04.02.2017](#).

Die nach den häufigen Verkehrschaos im Herbst beschlossene Busbeschleunigung durch Einrichten von Busspuren wurde im Frühjahr umgesetzt, ein Zwischenstand gab die Stadt am 10. Februar 2017 auf der Homepage der Stadt unter www.stadt-salzburg.at bekannt.

Die im ÖV-Maßnahmenpaket beschlossenen Netzerweiterungen Bessarabierstraße und Landstraße werden 2017 realisiert. Die 400 m lange Verbindung in der Bessarabierstraße von der bisherigen Endstation der Linie 8 bis zur Messe soll den Zubringerverkehr zu den dortigen P&R-Parkplätzen verdichten. Die Planung sieht vor, die Linienäste der Linien 1 und 8 zu tauschen, so dass die Linie 8 auf direktem Weg von der Haltestelle Fasaneriestraße zur Messe verkehrt und die Linie 1 über die Bessarabierstraße die Messe anfährt. Nach Neubau der Wienerdammbücke in Verlängerung der Kirchenstraße wird in diesem Jahr auch die Linie 3 zur Haltestelle Landstraße der Überlandbuslinien um etwa 300 m verlängert. Die Endpunkte Landstraße und Pflanzmann sollen tagsüber von der Linie 3 abwechselnd bedient werden, in Spitzenzeiten soll dann die Linie 5 wieder bis Pflanzmann durchfahren.

Nach einem Stadtratskollegium am 27.3.2017 konnte auch endlich eine Einigung zur Errichtung einer neuen Remise in Lieferung erzielt werden. Bereits Ende 2014 hat ein Konsortium rund um die Salzburg AG die Fläche der ehemaligen Autobahnmeisterei in Lieferung gekauft. Zwischenzeitlich kamen auch aus Reihen der Salzburg AG Vorschläge, dass an der Autobahnabfahrt ein P&R-Parkplatz entsteht und die Remise am bisherigen Standort in Salzburg Süd verbleibt. Nach der Einigung werden nun die Planungen für die neue Remise wieder aufgenommen. Die neue Werkstatt- und Abstellmöglichkeit für die Trolleybusse ist eine Voraussetzung für die Einführung von Doppelgelenkobussen, die eine der im Herbst beschlossenen Maßnahmen zur Senkung des Verkehrschaos ist.

Die Fahrleitung von Taxham zum Europark wurde in den Osterferien ergänzt. Für die Nachtsternfahrten der Linie 1, die über Taxham geführt werden und weiter über den Linienweg der Linie 1 nach Maxglan und in die Innenstadt fahren, fehlte bislang eine Fahrleitungsverbindung. Die vier Nachtwagen (nur Freitag und Samstag-Nacht sowie vor Feiertagen) mussten bislang abbügeln und mit Notfahrt bis zur Haltestelle Noppingergasse weiterfahren. Dort war provisorisch ein Trichter zum Aufbügeln installiert. Nun erhielt die Fahrleitung am Abzweig Peter-Pfenninger-Straße eine einspurige Verbindung auf der Kleßheimer Allee in Richtung H.-Schmid-Platz.

Die Ende 2016 angelieferten Solaris MetroStyle gingen am 11. (359, 360), 18. (361) und 26.1.17 (362) in Betrieb. Am 13.04.2017 trafen die ersten zwei der vier Fahrzeuge der Lieferung 2017 (363-366) ein. Mit der Inbetriebnahme von Wagen 359 und 360 schied der Wagen 252 aus dem Liniendienst, er wurde am 7.2.17 abgemeldet. Zu Beginn der Osterferien wurden am 10.04.17 auch Wagen 249 und am 11.04. Wagen 237 abgestellt. Wagen 238 soll noch folgen, diese vier Niederflurtrolleybusse von Gräf&Stift sind für Iwano-Frankiwsk in der Westukraine bestimmt.

Zum 15.3.2017 umfasste der Wagenpark 109 Gelenkbusse zuzüglich der drei Museumswagen. Davon sind inzwischen 42 Einheiten vom Typ Solaris MetroStyle.

Bereits Anfang Mai startet die Museums-Saison des Jahres 2017 mit dem historischen Obus 123, der in 2017 sein 60-jähriges Jubiläum feiert. Die von Pro Obus Salzburg organisierten Fahrten stehen dieses Jahr unter dem Motto: „60 Jahre Obus 123“ und „die neue Linie 9“ und werden jeden ersten Freitag (zwischen Mai und Juli) und an allen Freitagen im August durchgeführt. Sie führen zwischen Europark und Birkensiedlung .

Bern [CH] - Auch die Elektrobuse für die Linie 17 liefert die Firma Hess

[J. Lehmann](#) - 29.05.17

Nach einer öffentlichen Ausschreibung Ende 2016 beschloss der Verwaltungsrat der BERNMOBIL Anfang Mai 2017 die Firma Carrosserie Hess AG mit der Lieferung von fünf Elektrogelenkbusen zu beauftragen. Die Fahrzeuge werden im Herbst 2018 einschließlich Ladeinfrastruktur, bestehend aus einer Ladestation für die Endhaltestelle Weiermatt sowie fünf Ladestationen für die Garage Eigerplatz ausgeliefert. Eine Schnellladung, für die sich von der Ladestation ein Stromabnehmer auf das Fahrzeug absenkt, reicht für die 9 km der gesamten Strecke von der Endhaltestelle in Köniz bis zum Bahnhof Bern und zurück. Über Nacht wird die Batterie in der Garage jeweils wieder voll aufgeladen.

Der vierjährige Pilotbetrieb auf der Linie 17, die vom Bahnhof Bern bis Köniz-Weiermatt mit 13 Minuten Fahrzeit verkehrt, soll Ende 2018 aufgenommen werden. Diese Linie wird tagsüber im 10-Minuten-Betrieb bedient und in den Hauptverkehrszeiten auf einen 7½-Takt verdichtet.

Wagenbaulich werden die Elektrobuse den 23 Trolleybussen entsprechen, die BERNMOBIL im September 2016 bei der Firma Hess bestellte. Die 16 Gelenktrolleybusse sowie 7 Doppelgelenktrolleybusse mit einem Gesamtwert von rund 28 Millionen Franken werden ab Frühjahr 2018 ausgeliefert. Der Einsatz der Doppelgelenkbusse ist auf der Linie 20 geplant, um die Kapazitätsengpässe während den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren. Die heute hier eingesetzten Gelenkbusse verkehren bereits in einem 2-Minuten-Takt, so dass eine weitere Verdichtung des Fahrplans nicht mehr durchgeführt werden kann. Bern wird damit die fünfte Stadt (nach Genf, St. Gallen, Luzern und Zürich), die diese umweltfreundlichen 25 m langen Doppelgelenker einsetzt.

Lausanne [CH] - Erster umgebauter SwissTrolley mit Batterie in Betrieb

J. Lehmann - 06.03.17

Trolleybus 872 erhielt Ende 2016 anstelle des Dieselaggregats ein Batteriespeicher. Nach mehrmonatigen Probe- und Einstellungsfahrten auf dem topografisch schwierigen Netz erhielt der Wagen im Februar die Zulassung durch das BAV. Seit Anfang März befindet sich der umgebaute SwissTrolley wieder im Liniendienst. Der Ersatz der Anhängerzüge durch Doppelgelenkwagen ist nun für 2020 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt wird der Baufortschritt auf der Tram-Linie nach Renens so weit fortgeschritten sein, dass eine Einstellung des Trolleybusbetriebs auf der Linie 17 erfolgen muss. Die Linien 7 und 9 sollen dann als BHNS-Linien (Bus à haut niveau de Service) aufgewertet werden. Im Rahmen des Projekts "Axes forts" ist bis 2030 ein Ausbau dieses BHNS-Netzes bis in die Nachbargemeinden Crissier und Saint-Sulpice sowie die Umstellung der Linie 6 nach Praz-Séchaud vorgesehen. Derzeit kommen die 24 Anhängerzüge auf den bis zu 24 Kursen der Linien 7, 9 und 17 (nur jeder 2. Kurs bis Renens) zum Einsatz. Um die Verfügbarkeit der Anhängerzüge zu erhöhen, wurde Wagen 766 wieder in den Linieneinsatz übernommen. Gemeinsam mit den Wagen 751-753 vom Baujahr 1986 diente er seit Anfang 2014 ausschließlich als Fahrschulwagen und erhielt einen entsprechenden Umbau, bei dem unter anderem eine Fensterscheibe an der Fahrerseite geschlossen wurde, um eine Infowand von innen anzubringen. Nachdem in zwei Neoplan-Gelenkbussen der Serie 601-622 am 24. Januar und 2. März ein Brand im Motorraum ausbrach, sind alle 17 verbliebenen Einheiten abgestellt worden. Es soll eine Untersuchung durch unabhängige Experten durchgeführt werden. Auf den Linien 31 und 54 kommen Solo- statt Gelenkwagen zum Einsatz, teilweise werden auf der Linie 31 Kleinbusse eingesetzt, siehe [Pressemitteilung der TL vom 5.3.2017](#). Die 22 Autobusse wurden Anfang 2007 als Ersatz für die ebenfalls nach Fahrzeugbränden im Mai 2005 abgestellten Neoplan-DUO-Busse der Baujahre 2001/02 vom Hersteller geliefert.

Schaffhausen [CH] - Einführung des Trolleybusbetriebs auf der Linie 3?

J. Lehmann - 03.04.17

Bis Ende 2017 erwartet der Große Stadtrat einen Bericht des sechsköpfigen Stadtrats über die Einführung des Trolleybusbetriebs auf der Linie 3. Der Stadtrat ist für die Regierungsgeschäfte und die wichtigeren Verwaltungsgeschäfte verantwortlich, zuständig für den Bereich Verkehr ist Daniel Preisig, der vor rund 8 Jahren bei der Jungen SVP sich für die Abschaffung des Trolleybusbetriebs einsetzte. In einem Radiointerview (1) versprach er im März 2016 eine seriöse Untersuchung und will dabei Alternativen der Elektro- und Hybridbusteknik berücksichtigen. Alternativen wie der in Bern geplante Batteriebusbetrieb und der TOSA-Betrieb in Genf werden zuvor besichtigt. Neben der ausgereiften Technik sprechen für den Trolleybus die Fördermittel aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation, in dem für die Erweiterung des Trolleybusnetzes ein Zuschuss von 4,38 Mio. CHF für die kalkulierten 13 Mio. CHF Gesamtkosten erteilt werden sollen.

Anfang 2016 wurde die Hälfte der Volvo/Hess-Gelenkdieselbusse des Baujahrs 2001/03 durch neue Dieselmotorgelenkbusse des Fabrikats Citaro ersetzt. Direktor Schwager, der seit 2014 als Direktor bei der VBSH im Amt ist, sieht aber darin keine Fehlinvestition (2). Er beabsichtigt jedoch, das Unternehmen schrittweise in eine moderne Richtung zu führen. Auch wenn Dieselbusse aktuell noch mehrheitlich im Einsatz sind, wird aber intensiv über eine Elektrobusflotte nachgedacht.

Im September letzten Jahres wurde das 50-jährige Jubiläum des Trolleybusbetriebs gefeiert. Am 26. September 1966 ersetzten die ersten Trolleybusse den Straßenbahnbetrieb. Der Trolleybus 105 erhielt im September 2016 eine entsprechende Lackierung und wurde vom 19.9.16 bis zum 23.09.16 jeweils an einem Vormittag oder Nachmittag auf zehn verschiedenen Plätzen in der Stadt ausgestellt. Der Trolleybus war im Innenraum mit Fotografien und Informationen zur Geschichte des Schaffhauser Trolleybusbetriebes versehen. Das Hauptfest zum Jubiläum fand am 24.09.16 auf dem Fronwagplatz in der Innenstadt rund 200 m vom Bahnhof entfernt statt. Neben dem Trolleybus 105, der hier letztmalig die Fotoausstellung präsentierte, stand das Spielmobil der Schaffhauser Jugendarbeit und die Miniatur-Trolleybusse aus dem Verkehrshaus Luzern zur Unterhaltung zur Verfügung. Mehr über das Jubiläum auf der Webseite der VBSH im Link (3).

Links:

- (1) http://www.radiomunot.ch/news/2016/03/30/sh_stadtrat_prueft_einfuehrung_von_trolleybussen_auf_der_linie_3
- (2) <http://www2.shn.ch/region/kanton/2017-03-11/schaffhauser-busflotte-kommt-auf-den-pruefstand>
- (3) <http://www.vbsh.ch/de/unternehmen/50-jahre-trolleybus>

Winterthur [CH] - Kurz- und langfristige Planungen

J. Lehmann - 13.03.17

Für die seit Ende 2014 morgens und abends als Verstärkung der Linie 2 betriebene Linie 2E, soll eine Wendeschleife gebaut werden. Entsprechende Planungen wurden vom Baudepartement der Stadt erstellt und sie sollen demnächst öffentlich ausliegen. Die Wendeschleife ist beim Schloss Wülflingen im Strassendreieck Salomon-Hirzelstrasse/Wülflingerstrasse geplant. Neben der Wendeschleife ist eine Lichtsignalanlage geplant, die den Verkehr dosieren soll. Es ist geplant, dass die Wendeschleife ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 genutzt werden kann. Derzeit endet die Linie 2E planmäßig hier an der Haltestelle Schloss Wülflingen und fährt dann als Dienstfahrt bis zur Endschleife Wülflingen etwa 1,4 km weiter um dort zu wenden. Für diese Dienstfahrt sind 11 Minuten Wendezeit eingerichtet.

Die Auflage des Fahrplanprojekts 2019 unter zvv.ch sieht jedoch eine Veränderung der Verstärkungslinie nicht vor. Sie soll weiterhin wie derzeit im ungefähren 15-Minuten-Takt zwischen den Kursen der Linie 2 verkehren, die alle 6 Minuten befahren wird. Während bei den drei Trolleybuslinien kaum Änderungen geplant sind, werden einige Autobus-Stadtlinien nun an den Takt der S-Bahnen angepasst und erhalten einen Grundtakt von 15 Minuten. Die Trolleybuslinien 1, 2 und 3 verkehren bereits seit dem 13.12.2015 tagsüber im 7½-Minuten-Takt, zu diesem Fahrplanwechsel wurde die Linie 3 vom bisherigen 10-Minuten-Takt auf einen ganztägigen 7½ Minuten-Takt, wie er bislang nur in der HVZ bestand, umgestellt. Die Linie 1 und 2 verkehren weiterhin tagsüber alle 7½ Minuten und in der HVZ alle 6 Minuten. Im Mai entscheidet der Gemeinderat über einen ersten Rahmengkredit von 4,6 Millionen Franken, um den Stadtbus-Linien mehr freie Fahrt zu ermöglichen. Derzeit werden insbesondere die Trolleybuslinien vor allem zu den Hauptverkehrszeiten durch den starken Stau des Autoverkehrs behindert. Das Programm soll in mehreren Schritten den Verkehrsfluss verbessern und den Öffentlichen Verkehr durch Änderung der Lichtzeichenanlage priorisieren. Die ersten Projekte basieren auf einer externen Planungsstudie der Metron Verkehrsplanung AG. Gegenwind erhält der Stadtrat durch die Verkehrspolitik des Kantonsrats, die ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz fordert und die Strassen mit überkommener Bedeutung der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs anzupassen seien bzw. zumindest die bestehenden Kapazitäten nicht verringert werden dürfen. Mehr unter:

<http://www.landbote.ch/winterthur/standard/kaum-locks-fuer-stadtbus-mehr-freie-fahrt-drueckt-der-kantonsrat-auf-die-bremse/story/19646746?track>

Ebenfalls hängt von der Genehmigung des Kantons der Ausbau der Straße zur Erschliessung des Zentrums Neuhegi-Grüze ab. Hier ist ein ÖV-Hochleistungskorridor mit einer neuen Querung des Bahnhofs Grüze geplant. Im Bereich Neuhegi-Grüze und Grüzefeld sind viele Neubauten geplant und es wird hier mit starken Bevölkerungszunahmen gerechnet. Mehr unter: <https://stadt.winterthur.ch/stadtbus/ueber-uns/grossprojekte>

Während der Trolleybuspark mit 34 Einheiten konstant blieb, erhöhte sich im Vorfeld der geplanten Verdichtung der Autobuspark von 30 Solo- und 24 Gelenkbussen um je zwei Einheiten auf 58 Einheiten. Im Rahmen von Neubeschaffungen lieferte die Firma MAN im April 2016 neun Gelenkautobusse und zwei Soloautobusse aus. Die sieben Citaro-Gelenkautobusse des Baujahrs 2000 wurden anschließend ausgemustert.

Auch in der Vorweihnachtszeit 2016 verkehrte der Museums-Gelenktrolleybus 101 als Adventsbus. Mittwochs und samstags im Zeitraum vom 3. Dezember bis zum 21. Dezember 2016 startete der Adventsbus an der Bankstraße in der Wendeschleife am HB Winterthur und bietet den interessierten Mitfahrern Live-Musik und Adventsgeschichten während einer Stadtrundfahrt durch Winterthur.

Zürich [CH] - Bald gesamter Wagenpark mit Batteriepacks ausgestattet!

[J. Lehmann](#) - 10.04.17

Der SwissTrolley Plus erhielt Mitte März seine Zulassung und könnte nun im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Die Herstellerfirmen Hess und ABB führten nach der Vorstellung am 17.1.2017 zügig die Einstellungsfahrten durch, am 3.3.17 konnten die für die Zulassung erforderlichen Fahrten mit Vollbeladung abgeschlossen werden. Es finden jedoch nun weitere Probefahrten für eine Homologierung statt, die aber einen erfreulichen Fortgang aufweisen. Die Planung sieht vor, dass der Prototyp mit der Betriebsnummer 183 während der Sommerferien auf der Linie 83 den Linieneinsatz aufnimmt. Diese Linie verkehrt nur in der Hauptverkehrszeit zwischen Milchbuck und Bahnhof Altstetten und ersetzt die Trolleybuslinie 71 auf der Hardbrücke zwischen Rosengartenstraße und Albisriederplatz.

Der wöchentliche Umbau der SwissTrolleys der 1. Generation (Wg. 144-161) konnte auch im März fortgesetzt werden und seit Ende März haben alle 18 Gelenkwagen eine Batterie anstelle des Dieselaggregats erhalten. In den kommenden Wochen folgen nun die Doppelgelenkwagen 62-77, hier wurde der erste Wagen (61) bereits im letzten Jahr bei der Firma Hess umgebaut. Der Umbau erfolgt in der Zentralwerkstätte an der Luggwegstrasse in Altstetten durch Mitarbeiter der Firmen Hess und Vossloh Kiepe. Der Abschluß der Umbauten wird für August erwartet, dann ist der gesamte Trolleybuspark mit Batterien für fahrleistungsloses Fahren ausgestattet.

Neben den aufwändigen Fahrleitungen an Kreuzungspunkten wie der Albisriederplatz sollen auch Betriebsstrecken eingespart werden. Seit dem 22.02.2017 wird die Fahrleitung über die Zypressenstrasse betrieblich nicht mehr genutzt, sie diente den wenigen Kursen Richtung Schlieren zum Ausrücken. Hier werden nun vorzugsweise Trolleybusse mit Batterieantrieb eingesetzt. Zum automatischen Eindrahten wurde an der Haltestelle Herdernstrasse in Richtung Schlieren ein Trichter in der Fahrleitung montiert.

Im März 2017 erfolgte eine Auslage der Fahrpläne für die Fahrplanjahre 2018/2019. Für die Trolleybuslinie 31 wurden zwei Fahrpläne veröffentlicht, voraussichtlich ab September 2017 wird auf Grund des Baubeginns der Limmattalbahn die Linie bis Farbhof zur Endschleife der Straßenbahnlinie 2 verkürzt. Zwischen Bhf. Altstetten und Schlieren, Zentrum wird ein Ersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet. Dafür erhält die Linie 31 eine Verlängerung nach Witikon und wird ab der derzeitigen Endhaltestelle Hegibachplatz über den Klusplatz nach Kienastewies verlängert. Sie ersetzt die Linie 34. Der Abfahrtsort am Klusplatz wird dann zur Haltestelle der Linie 33 verlegt, Umsteiger von den am Klusplatz endenden Straßenbahnlinien haben dann einen längeren Fußweg. Die Fahrgäste Richtung Witikon können jedoch dann vom Züricher Zentrum ohne Umsteigen ihr Ziel erreichen.

Für August 2019 wird die Fertigstellung der nach Schlieren verlängerten Straßenbahnlinie 2 erwartet. Die Trolleybuslinie 31 wird dann in Hermeschloo eine neue Buswendeschleife hinter der Haltestelle Micafil erhalten. Der Beginn der Umbauarbeiten in der Werkstatt Hardau ist für Mitte April 2017 vorgesehen. Das 1969 eröffnete Garage, in der alle Trolleybusse beheimatet sind, wird den aktuellen Gegebenheiten angepasst und saniert. So erhalten

die Werkstattplätze Verlängerung für Doppelgelenkwagen und eine eigene Zu- bzw. Ausfahrt, so dass das umständliche Rangieren entfällt.

- SwissTrolleyPlus im Fahrgasteinsatz

[J. Lehmann](#) - 15.05.17

Für fünf Tage, und zwar am Samstag 6. Mai und vom 8. bis 11. Mai 2017 absolvierte der "SwissTrolley plus" die ersten Linieneinsätze auf dem Netz der VBZ. Am Samstag kam der als Nr.183 eingereihte Trolleybus auf der Linie 46 zum Einsatz, von Montag bis Donnerstag startete er ab etwa 7:00 Uhr auf der Linie 83 und ging am Montag und Mittwoch auf die Linie 72 über, am Dienstag auf die Linie 33 und am Donnerstag auf die Linie 31. Am Montag und Mittwoch wechselte er abends an der Haltestelle Milchbuck um kurz vor 16 Uhr wieder auf die Linie 83. Auf dieser Verstärkungslinie, die rund 3 km unter Oberleitung und über 3 km ohne Oberleitung verkehrt, soll dann der SwissTrolley plus ab Juni regelmäßig zum Einsatz kommen, während tagsüber weiterhin Probe- und Einstellfahrten durchgeführt werden.

Im Zuge des Linieneinsatzes führte ein Mitarbeiter der VBZ eine Fahrgastbefragung durch, bei der die Fahrgäste die Innenraumgestaltung, die Beleuchtung und das Geräuschvorkommen beurteilen konnten. Ein Mitarbeiter der vor rund zwei Jahren neu gegründeten Traktionsabteilung der Firma Hess war ebenfalls bei den Probefahrten anwesend und informierte über die technischen Begleituntersuchungen. So war zu erfahren, dass die Aufladung der Batterie maximal bis zu 90% erfolgt und nach Batteriefahrt auf bis zu 60% sank. Die Auf- und Entladung der Batterien wird gesteuert, um die Batterie langlebig nutzen zu können. Zur Aufladung per Oberleitung wird noch eine Auflademöglichkeit per 400V-Steckdose nachgerüstet. Positiv ist zu vermerken, dass auch während der Batteriefahrt das kombinierte Heizungs-/Lüftungs- und Kühl-System unverändert weiterläuft. Durch die Integration von mehreren Bauteilen wie Wärmepumpen und IR-Platten für die Heizung wurde der Energieverbrauch hier wesentlich gesenkt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird die Linie 31 mit der Linie 34 zusammengelegt. Aufgrund der vorübergehenden Verkürzung der Linie 31 an der Haltestelle Farbhof wird für die neue Linie 31 von Farbhof bis Kienastewies die unveränderte Anzahl von Kursen benötigt. Zwischen Bahnhof Altstetten und Schlieren kommt eine Linie 31E mit Dieselnissen zum Einsatz, da hier die Bauarbeiten für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 beginnen. Bei Eintritt der Bauarbeiten für die verlängerte Linie 2 bis Schlieren in die Phase 2 wird die Linie 31 mit Doppelgelenkwagen bis nach Hermetschloo fahren. Dann werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Durch Einlösen einer Option aus Verträgen mit der Firma Hess wurden nun drei Doppelgelenkwagen bestellt, die ähnliche Parameter wie der Swiss Trolley plus aufweisen.

[Limoges \[FR\]](#) - Trolleybuslinie 4 soll attraktiver werden

[J. Lehmann](#) - 13.03.17

Die vier SwissTrolleys wurden mit einem WLAN- Zugang ausgestattet, der ab dem 1.3.2017 angeboten wird. Ein Testbetrieb seit Dezember 2016 war erfolgreich, so dass man auf diesem Weg die Nutzung der Trolleybuslinie 4 von Pole Saint-Lazare nach Montjovis attraktiver machen will. Mit jährlich 1,5 Millionen Passagieren ist es die am häufigsten genutzte Trolleybuslinie der fünf Trolleybuslinien in Limoges.

Eine komplette Bedienung der Linie mit Swiss Trolleys ist jedoch weiterhin nicht möglich, da den 6 Kursen im 10-Minuten-Verkehr nur vier SwissTrolleys gegenüberstehen. Eine Nachbestellung von weiteren Fahrzeugen wie 2016 beabsichtigt, war über den damals abgeschlossenen Vertrag nicht mehr möglich, da die Frist zur Einlösung der Option abgelaufen war. Eine neue Ausschreibung über zwei Fahrzeuge wurde jedoch bislang im Europäischen Amtsblatt nicht eingestellt. Es wurde lediglich hier eine Ausschreibung über die Renovierung der ersten 15 Cristalis-Trolleybusse veröffentlicht. Die Frist zur Abgabe des Teilnahmeantrags wurde hier verlängert, eine Auftragsvergabe wurde noch nicht veröffentlicht (siehe Link "Mehr Information").

Die Communauté d'Agglomération Limoges Métropole (Gemeinschaft der Agglomeration von der Stadt Limoges) beschloss eine Modernisierung der Fahrleitung des Trolleybusnetzes in den kommenden Jahren. Für die erforderliche Ausschreibung der Leistung werden rund 40.000 Euro bereitgestellt, so Beschluss der Sitzung am 9. März 2017. Ferner wurde eine Studie zur Reorganisation des Liniennetzes des städtischen Nahverkehrs der Stadt Limoges beauftragt. Mehr siehe: http://www.agglo-limoges.fr/sites/default/files/compte_rendu_conseil_9mars2017.pdf Seite 17 und 19

[Ancona \[IT\]](#) - Trolleybusnetz wieder komplett

[J. Lehmann](#) - 10.04.17

Im Sommer 2015 begann der Neubau der Kreuzung vor dem Bahnhof, auf dem Piazza Rosselli entstand in den folgenden Wochen ein Kreisverkehr der mit einem Springbrunnen dekoriert wurde. Im Juli 2015 erfolgte die Demontage der Fahrleitung, die Trolleybusse nutzten ihr Dieselaggregat, an der Haltestelle Via Marconi - Parcheggio Archi unterhalb der Straßenbrücke zum Hafengebiet wurde in Richtung Endhaltestelle IV.Novembre ein Trichter zum automatischen Eindrahten angelegt, in der Gegenrichtung befand er sich in der Via Giordano Bruno. Die Bauarbeiten des neuen Kreisverkehrs waren bereits Anfang 2016 beendet, jedoch erfolgte der Neubau der Fahrleitung am neuen Kreisverkehrs erst im Herbst 2016. Nach der Abnahme der neuen Fahrleitung durch die USTIF konnte der Trolleybusbetrieb im Dezember 2016 wieder durchgehend aufgenommen werden und das Passieren des Kreisverkehrs mittels Hilfsantrieb in der Innenstadt entfiel.

Anfang 2017 begannen Straßenbauarbeiten auf der Viale della Vittoria. Ab Mittwoch, 5. April 2017 kündigte die Conerobus SpA an, dass die Viale della Vittoria einen neuen Asphaltbelag erhält und in Richtung Piazza Cavour

gesperrt ist. Es wurde eine Umleitung über die Via Bianchi eingerichtet. Ab dem 10.4.17 war dann die Gegenrichtung gesperrt, die Buslinie 1/4 wurde über die Via Antonio Giannelli und den Corso Giovanni Amendola geführt. Die auf der Linie 1/4 eingesetzten Trolleybusse drahten am Piazza Cavour ab und erst auf der Rückfahrt an der Haltestelle Via Marconi - Parcheggio Archi kurz vor dem Bahnhof wieder ein.

Roma [IT] - Avancity-Trolleybusse in Betrieb auf Linie 90

[J. Lehmann](#) - 17.04.17

Nach einer Diskussion in der Presse Anfang des Jahres kommen seit dem 27.3.2017 die 45 Bredamenarini/Skoda-Trolleybusse des Typs Avancity auf der Linie 90 zum Einsatz.

Die Anfang 2009 bestellten Fahrzeuge 2009 waren für einen weiteren Trolleybusbetrieb auf einen Linienbündel ab den Metro-Haltestellen EUR und Laurentina der Metro-Linie 2) bestimmt. Während ab der Metro-Station EUR keine Bautätigkeiten erkennbar sind, wurde auf der Via Laurentina etwa 1 km von der Metro-Station entfernt eine Busspur von knapp 2 km Länge von der Haltestelle Umanesimo bis zur Haltestelle Tor Pagnotta fertiggestellt und freigegeben, jedoch blieb diese ohne Fahrleitung.

Die 18 m langen, viertürigen Gelenkwagen erhielten die Wagen-Nr. 8601-8645. Sie sind mit einem 175 kW starken Dieselmotorsatz ausgestattet, der Euro 5 - Standards erfüllt. Nachdem der erste Wagen erste Fahrversuche unter der Fahrleitung bei der Firma Skoda in Pilsen im Februar 2010 aufnahm und der zweite Wagen im Mai 2010 folgte, startete Ende 2010 die Serienproduktion. Es folgte 2011 die Fertigstellung von 23 weiteren Trolleybusse, die zur Herstellerfirma BredaMenaribus in Bologna ausgeliefert wurden. Die letzten 20 Einheiten wurden bei der Firma Skoda 2012 komplettiert.

Die Zulassung der Einheiten folgte 2016 in Rom, für Zulassungszwecke wurden bereits Probefahrten auf der Linie 90 durchgeführt. Eine Probestrecke wurde im Rimessa ATAC Tor Pagnotta angelegt, das großräumige Depot befindet sich rund 1 km vom vorläufigen südlichen Ende der Busspur auf der Via Laurentina in Höhe der Abzweigung Via di Tor Pagnotta entfernt. Hier waren die 45 BredaMenarini beheimatet.

Somit stehen momentan 75 Trolleybusse (30 Solaris Trollino und 45 BredaMenarini-Gelenktrolleybusse) für die bis zu 15 Kurse der Trolleybuslinie 90 zur Verfügung, es besteht jedoch die Absicht, die Linie 60 mit den neuen Fahrzeugen zu bedienen. Diese verkehrt auf 3,8 km gemeinsam mit der Linie 90 auf der Via Nomentana, dann wird rund 2,5 km ohne Fahrleitung bis L.go Pugliese gefahren. Die Endhaltestelle Richtung Innenstadt befindet sich nicht am Bahnhof Termini wie bei der Linie 90, sondern die Linie 60 fährt von Porta Pia rund 2,7 km bis zum P.za Venezia. Die Linie 60 verkehrt tagsüber alle 8-9 Minuten, rund 10 Kurse werden eingesetzt. In den Hauptverkehrszeiten wird kurzzeitig ein 5/6-Minuten-Verkehr geboten.

*Foto:
BredaMenarini-
Trolleybus 8643 biegt
in die Via Nomentana
ein und fährt hier die
Haltestelle
C.so Sempione an.
J. Lehmann, 11.4.2017*



Sanremo [IT] - 75 Jahre Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 27.04.17

Vor 75 Jahren, am 21.04.1942 verkehrte der erste Trolleybus in Sanremo. Die 9,15 km lange Strecke zwischen Sanremo und Ospedaletti ersetzte eine 1913 eingerichtete Straßenbahnlinie. Durch die am 01.02.1948 erfolgte Eröffnung der Strecke Sanremo – Taggia folgte eine endgültige Einstellung des Straßenbahnnetzes. Mit der Verlängerung der Linie von Ospedaletti nach Ventimiglia erreichte das Trolleybusnetz seine maximale Gesamtlänge. 1964 standen für das 29 km lange Trolleybusnetz 31 Trolleybusse zur Verfügung. Nach der Erneuerung des Wagenparks von 1984 bis 1992 umfaßte der Trolleybuspark 28 Einheiten. Seit den 90er Jahren wurde die Linie nach

Taggia von Autobussen befahren, auch nach Eröffnung einer Neubaustrecke als Abzweig zum neuen Bahnhof Taggia am 21.12.2001 kehrten keine Trolleybusse auf dieser Strecke zurück. Bedingt durch einen Blitzschlag in ein Unterwerk auf der Strecke nach Ventimiglia wurden hier zuerst nur noch wenige Kurse mit Trolleybussen bedient, nun kommen lediglich auf den bis zu drei Kursen der städtischen Trolleybuslinie U zwischen Villa Helios und La Brezza Trolleybusse zum Einsatz.

Eine Jubiläumsfeier wie zu 70-jährigen Jubiläum in 2012 (1) wird nicht erwartet, die Gemeinschaft Fitram (2) plant jedoch eine Feier im kleinen Rahmen, der Museumswagen 29 von 1957 soll jedoch nicht einsatzbereit sein. Für die vollständige Wiederaufnahme des Trolleybusbetriebs erwartet der seit 2014 amtierende Präsident der Riviera Trasporti Gianfranco Benzo eine Investition von 11 Millionen Euro zur Restrukturierung der Gesamtstrecke. Daher setzte man mit Fördermitteln auf die Einführung von Wasserstoffbussen. Obwohl diese mangels Infrastruktur immer noch nicht in Betrieb sind, wird immer wieder eine Einstellung und Abbau des Trolleybusnetzes vorgeschlagen, so in 2016 durch den Landrat Leandro Faraldi. Jedoch setzte sich der Landesrat für Verkehr Gianni Berrino für den Beibehalt ein und hält es für falsch, die Fahrleitung zwischen Taggia und Ventimiglia zu demontieren (3).

Links:

- (1) <http://www.sanremonews.it/2012/04/20/leggi-notizia/argomenti/eventi-1/articolo/una-filovia-lunga-70-anni-domani-una-manifestazione-celebrativa-per-il-70-anniversario-dell.html>
- (2) http://www.assofitram.it/?page_id=2313
- (3) <http://www.sanremonews.it/2016/03/01/leggi-notizia/argomenti/politica-1/articolo/regione-liguria-trasporti-lassessore-berrino-sbagliato-smantellare-la-rete-filoviaria-taggia.html>

Ein ausführlicher Bericht über den Trolleybusbetrieb in Sanremo findet sich auch in der Ausgabe 5/2016 der Zeitschrift "stadtverkehr": <https://www.ekshop.de/zeitschriften/stadtverkehr/jahrgang-2016-stadtverkehr/Stadtverkehr-5-2016.html>

Lecce [IT] - Diskussionen im Wahlkampf

[J. Lehmann](#) - 22.05.17

Am Sonntag, 11. Juni 2017 finden Kommunalwahlen statt, der bisherige Bürgermeister Paolo Perrone wird nach 10-jähriger Amtszeit nicht mehr antreten. In seiner Regierungszeit wurde das Trolleybussystem zwar eröffnet, aber die Einführung erfolgte nur halbherzig und nicht alle Linien wurden wie geplant eingerichtet. Um die Mehrkosten des elektrischen Systems zu kompensieren, wurden die Frequenzen der neu eingeführten Trolleybuslinien auf bis zu 40 Minuten vermindert, der Anteil der elektrisch gefahrenen Leistung am gesamten Busverkehr blieb daher sehr gering. Der Entschluß zur Einführung des Trolleybussystems erfolgte durch seine Vorgängerin Adriana Poli Bortone, die damit den wachsenden Verkehr und die Umweltbelastung der Stadt bekämpfen wollte.

Im Wahlkampf war auch der Fortbestand des Trolleybussystems ein Thema. Während der Kandidat des Mitte-Links-Bündnis Carlo Salvemini sich für die Abschaffung des Trolleybussystems und effiziente Neuordnung des Bussystems aussprach, setzt der erst 34 Jahre junge Kandidat der "Un'Altra Lecce" Alessandro Delli Noci sich für den Trolleybusbetrieb ein. Er legte Pläne vor, die Achsen der Trolleybuslinien zu stärken und den parallel laufenden Durchmesserbetrieb der Autobuslinien zu reduzieren.

Sofern bei der Abstimmung am 11. Juni kein Kandidat eine absolute Mehrheit erzielt, erfolgt am 25. Juni 2017 eine Stichwahl der beiden Bürgermeisterkandidaten mit den meisten Stimmen.

Es bleibt zu hoffen, dass der Kandidat gewinnt, der den elektrischen Betrieb endlich wie geplant einführt und damit die derzeit mageren Beförderungszahlen auf das geplante Niveau bringt.

Stockholm [SE] - Historischer Trolleybus im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 15.05.17

Anbei ein Bild vom "Tag der Strassenbahn" in Stockholm 2016, wenn wir die Strecke Karlaplan-Skansenslingan (etwa 2 km) mit dem dann ganz neurestaurierten Obus Nr 4038, Bj. 1949, befahren, mit Generatoranhänger.

Auch in diesem Jahr kommt anlässlich des "Tages der Strassenbahn" der historische Trolleybus 4038 zum Einsatz. Der 1949 von den Firmen Scania Vabis (T31) und Hägglund mit einer elektrischen Ausrüstung von ASEA erbaute Wagen stand bis 1964 auf dem bis zu 40 km langen Trolleybusnetz in Stockholm im Einsatz. Im Jahre 2008 konnte er für einen Fahrbetrieb wieder hergestellt werden.

Am Sonntag, den 28. Mai kann er, mangels Trolleybusfahrleitung angetrieben durch einen Dieselgenerator von Fahrgästen von 12.00 bis 16.00 Uhr auf der rund 2 km langen Strecke von Karlaplan nach Skansenslingan erlebt werden. An diesen beiden Endpunkten können die Fahrgäste an Haltestelleninseln in den für den ehemaligen schwedischen Linksverkehr gebauten Trolleybus zusteigen, Zwischenhaltestelle können aus diesem Grund nicht bedient werden.

Am gleichen Tag werden auch Museumsstrassenbahnwagen auf der rund 3,2 km langen Djurgardslinie 7N zum Einsatz kommen.

Tallinn [EE] - Linie 9 wird durch Hybrid-Dieselbusse ersetzt

[J. Lehmann](#) - 24.04.17

Die ursprünglich erst für die zweite Jahreshälfte geplante Stilllegung der Trolleybuslinie 9 Keskuse – Kopli soll nun zum 01.05.2017 geschehen. Auf ihr sollen künftig weitere Hybridbusse zum Einsatz kommen, so wie schon auf den

2015 eingestellten Trolleybuslinien 6 und 7.

Dafür wurden bei Volvo Ende 2016 weitere 20 Diesel-Hybridbusse bestellt, für insgesamt 6,2 Mio. EUR, deren Auslieferung angelaufen ist.

Es verbleiben damit noch die Linien 1, 3, 4 und 5, die mit den 32 Solo- und 19 Gelenkwagen vom Typ Solaris Trollino T12 und T18 bedient werden. Sie sind alle zwischen 7 und 15 Jahre alt. Der Trolleybusbetrieb soll bis 2020 auslaufen, nachdem auch die jüngeren Trolleybusse abgeschrieben sind.

Von den Skoda 14Tr und 15Tr sind die Wagen 257, 263, 422 im Sept. 16 und die Wagen 418, 421, 275 und 292 zum Jahreswechsel ausgemustert worden. Es verbleiben noch 7 Skoda 14Tr 279, 289, 293, 295, 306, 307 und 308 sowie ein Skoda 15Tr-Gelenkwagen (423), der eventuell als Museumswagen verbleibt.

Lublin [PL] - 15 neue Gelenktrolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 03.04.17

Der Verkehrsverbund (Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie) veröffentlichte am 24.03.2017 eine Ausschreibung über die Lieferung von 15 Niederflurgelenktrolleybussen. Die Anträge zur Teilnahme an der Ausschreibung werden bis zum 05.05.17 erwartet. Die Auslieferung der Fahrzeuge soll bis Ende Mai 2018 erfolgen. Die Beschaffung der Fahrzeuge wird in einem neuen Projekt von der EU gefördert. Dieses Projekt sieht zudem eine Ergänzung des Trolleybusnetzes und die Beschaffung von weiteren 25 Solotrolleybussen vor, die über eine gesonderte Ausschreibung erfolgen soll. Aber auch Elektrobusse und Dieselbusse mit neuester Abgastechik sollen im Rahmen dieses Projekts beschafft werden.

Der Fahrplanwechsel zum 1.2.17 ergab für die elf Trolleybuslinien keine Änderungen. Lediglich eine weitere Autobuslinie wurde eingeführt und es gab geringfügige Fahrplanänderungen bei einigen Linien.

Hradec Kralove [CZ] - Erweiterung des elektrischen Betriebs geplant

[J. Lehmann](#) - 06.03.17

Mit EU-Subventionen ist eine Erweiterung des Trolleybusnetzes geplant. Bereits im Februar 2018 soll eine neue Verbindung abzweigend von den Linien 1 und 2 Richtung Novy Hradec von der Straße Brněnská über die Straße Na Brně zur Ulici U Parku führen, um das dortige Wohngebiet eine optimale ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt zu bieten. Drei Trolleybusse mit Batterieantrieb sollen hierfür beschafft werden.

Eine entsprechende Ausschreibung veröffentlichte die DPMHK (Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.) am 23.02.2017. Diese sieht die Beschaffung von insgesamt neun Fahrzeuge vor. Nach Auftragserteilung, die für Mai 2017 vorgesehen ist, sollen drei Fahrzeuge innerhalb 8 Monaten geliefert werden. Weitere sechs Fahrzeuge sind innerhalb 14 Monaten zu liefern.

Diese sind für die Umstellung der Autobuslinie 27 vorgesehen. Auch diese Linie nutzt die vorhandene Fahrleitung bis Haltestelle Moravské Předměstí I unter Oberleitung, dann über die tř. E. Beneše rund 1,5 km mit Batterieantrieb. Eine weitere Linie auf direkten Weg nach Pod Strání über die M. Horákové ist ebenfalls geplant, auf diese rund 800 m Verlängerung ist die Verlegung von Oberleitung vorgesehen.

Marianske Lazne [CZ] - Weiterhin werden Fördermittel für acht neue Trolleybusse erhofft

[J. Lehmann](#) - 20.03.17

In der Ratssitzung am 21.02.2017 gab der Geschäftsführer der MdML (MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o) Jiří Klusoň einen aktuellen Bericht über die Beantragung von Fördermittel für die Beschaffung von 8 neuen Trolleybussen mit Batteriezusatzbetrieb ab. Die für diese Neubeschaffung beantragten Mittel in Höhe von 85 Mill. Kronen für die neuen Fahrzeuge und weitere Beträge für die Erneuerung der Fahrleitung wurden vom Ministerium für regionale Entwicklung bislang nicht erteilt. Es erfolgt nun eine Ergänzung der Gutachten, die Mitte 2016 nach dem Ratsbeschluss der Beibehaltung des elektrischen Betriebs bei den Behörden eingereicht wurde.

Vier Trolleybuslinien werden weiterhin bedient, jedoch nur die Linien 3 und 5 verkehren durchweg elektrisch. Die Linien 6 und 7 bedienen verschiedene Abschnitte mit Hilfsmotor. Dafür sind von den fünf in 2006 neu beschafften Trolleybussen drei (Nr. 53, 55, 56) mit Dieselaggregat ausgestattet. Zwei baugleiche Wagen wurden 2005 beschafft, einer diente vorher als Vorfürswagen, der andere wurde auf dem Transport nach Zlin durch einen Brand stark beschädigt, so dass er nach der Wiederherstellung zum Verkauf stand. Insgesamt Wagenpark aus 8 Einheiten. Neben den sieben Skoda 24Tr wurde noch ein Skoda 14Tr aus Pilsen (dort 417) im Dezember 2011 übernommen.

Pardubice [CZ] - Fristverlängerung für Ausschreibungen von insgesamt 19 Trolleybussen

[J. Lehmann](#) - 13.03.17

15 Trolleybusse schrieb die Dopravní podnik města Pardubice a.s. am 16.12.2016 aus, die Veröffentlichung im Europäischen Amtsblatt erschien am 21.12.2017. Eine Ausschreibung über vier Trolleybusse mit Batterieantrieb folgte am 29.01.2017.

Mittlerweile wurde eine Fristverlängerung für die Abgabe der Teilnahmeanträge für beide Ausschreibungen veröffentlicht, diese werden nun bis zum 27.03.2017 erwartet. Als Lieferbeginn für die 15 Einheiten wird der 01.12.2017 genannt, für die vier Trolley-/Batteriebusse der 01.03.2018.

Die 15 Einheiten dienen der Fahrzeugerneuerung während mit den vier Trolleybussen mit Batterieantrieb

fahrleistungslose Netzverlängerungen erfolgen sollen. Für diese Fahrten im Batterieantrieb ist die Montage von neuen Fahrleitungen vorgesehen, um das Fahrleitungsnetz sinnvoll zu ergänzen. So soll die Fahrleitung von Polabiny, Sluneční, Endstation der Linien 2, 13 über Haltestelle Trnová nach Ohrazenic und die Fahrleitung über die Linie 2 hinaus nach Zámečku verlängert werden. Damit können die Autobuslinien 6 und 18 im Norden des Stadtgebiets und die Autobuslinie 12 im Südosten des Stadtgebiets ersetzt werden.

Die Verlängerungen sowie die Neubeschaffungen der Trolleybusse wird von Förderprogrammen der EU unterstützt.

- Lange Fußwege zum Bahnhof

[J. Lehmann](#) - 29.05.17

Bedingt durch den Neubau der Haltestellenanlage auf dem Bahnhofsvorplatz müssen die Fahrgäste derzeit lange Wege in Kauf nehmen. Der Vorplatz ist seit dem komplett gesperrt und wird neu gestaltet, alle Trolleybuslinien werden künftig in beiden Richtungen den Bahnhofsvorplatz anfahren. Derzeit müssen die Fahrgäste über 500 m bis zur Haltestelle Autobus nadrazi zu Fuß überwinden. Aus Richtung Innenstadt kam nun noch erschwerend hinzu, dass die Haltestelle 120 m vom Bahnhof weg gelegt werden musste, da die Haltestelle zeitgleich im Zuge der umfangreichen Straßenbauarbeiten erneuert wurde.

In der ersten Phase der Bauarbeiten, die bereits am 21.11.2016 begannen, konnte bis März 2017 noch von der Stadt aus die Haltestelle Hlavní nádraží/Albert HM auf der Straße Palackého tř. anfahren, die wesentlich näher am Bahnhof lag. Hier passieren jedoch seit dem 20.3.17 die Trolleybusse der Linien 2, 4 und 13 ohne Halt den Baustellenbereich.

Die Linie 3, die ansonsten am Bahnhof ihre Endhaltestelle hat, wurde seit dem 21.11.17 verkürzt bis zur Innenstadt. Sie endet nun in der Třída Míru und eine Anschlussbuslinie 30 bringt die Fahrgäste bis zum Autobusbahnhof, um den Fußweg der Fahrgäste um etwa 800 m zu verringern. Die Linie 33, die zwischen 6:00 Uhr und 17:00 Uhr die Linie 3 verdichtet, fährt ebenfalls den Autobusbahnhof an und wird von Autobussen bedient.

Seit dem 6.2.2017 bedingen zudem umfangreiche Straßenbauarbeiten die Vollsperrung der Straße Sakařova im Zuge der Linie 5. Daher wird seitdem die Trolleybuslinie 5 von Autobussen bedient, die eine großräumige Umleitungsstrecke befahren.

Zum 65-jährigen Jubiläum des Betriebs fand am 13.05.2017 ein "Tag der offenen Tür" statt. Neben der Präsentationen im Depot wurden Fahrten mit 15 Trolleybussen aus dem historischen wie Skoda 8Tr, Skoda 9Tr, Skoda 15Tr und Skoda Sanos 200Tr und dem aktuellen Fahrzeugpark angeboten.

Ostrava [CZ] - Skoda Electric liefert 12 neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 15.05.17

Nach der Ausschreibung über zwölf neue Niederflur-Trolleybusse erhielt die Firma Skoda Electric den Zuschlag zur Lieferung der zehn 12m langen Solo- und zwei 18m langen Gelenkwagen des Typs Skoda 26Tr und Skoda 27Tr. Die Auftragssumme wird mit 162 140 000.00 CZK (umgerechnet rund 6,11 Millionen Euro) angegeben. Die ersten Fahrzeuge sollen bereits im Herbst 2017 in Betrieb gehen, alle 12 Wagen sollen bis Frühjahr 2018 im Einsatz stehen. Die 10 Solowagen Skoda 26Tr werden mit einer Traktionsbatterie ausgestattet, so dass sie auch auf oberleitungsfreien Strecken genutzt werden können. Für die Neubeschaffung kann auch diesmal wieder eine finanzielle Unterstützung aus EU-Subventionen im Rahmen des „Integrierten regionalen operationellen Programms 2014-2020“ zurückgegriffen werden.

Zum 65-jährigen Jubiläum des Trolleybusbetriebs finden an mehreren Terminen Sonderfahrten mit historischen Trolleybussen statt. Der erste Termin fand bereits am 22.4.17 statt, hier wurde die Strecke nach Michalkovice befahren. Am 15.07., 29.07. und 19.08.2017 sind weitere Fahrtage auf der Strecke zum Zoo, am 9. und 23. September sind Fahrten auf der neuen Linie nach Hranecnik geplant.

Opava [CZ] - Fördermittel für neue Batterie-/Trolleybusse abgelehnt

[J. Lehmann](#) - 10.04.17

Die Městský dopravní podnik Opava, a.s. veröffentlichte am 09.09.2016 im Europäischen Amtsblatt eine Ausschreibung über 10 Trolleybusse mit Batteriezusatzantrieb. Damit sollte ein umweltfreundlicher Betrieb auf der Linie 221, die rund 2,5 km mit Dieselantrieb auf einem fahrleistungslosen Streckenstück verkehrt.

Jedoch mußte am 16/03/2017 die Einstellung des Verfahrens bekannt gegeben werden. Die in Aussicht gestellten Fördermittel wurden nicht erteilt.

Es werden weiterhin elf Linien bedient, davon fünf ganztägig im 20-Minuten-Takt. Der Wagenpark umfasst 33 Trolleybusse, davon 25 Niederflurtrolleybusse, und zwar neben einem Skoda 21Tr 11 Solaris Trollino 12 AC, von denen sechs mit Diesellagregat (91-95, 97) und 13 Solaris/Skoda 26Tr (301-313), von denen zwei mit Diesellagregat (305, 306) ausgestattet sind. Daneben gibt es noch ein Museumswagen Skoda 14Tr07 Nr.58, der jedoch nicht mehr für den regelmäßigen Liniendienst zur Verfügung steht.

Zilina [SK] - 15 neue Trolleybusse werden erwartet!

[J. Lehmann](#) - 20.03.17

Nach einer Ausschreibung erhielt die Firma Skoda Electric Mitte 2016 den Auftrag zur Lieferung von 15 Wagen mit einer Option auf weitere 12 Einheiten. Aufgrund der geänderten Beschreibungen im Lastenheft wird die Firma Skoda ihren Trolleybustyp Skoda 26Tr und 27Tr liefern. Dabei liefert die Firma Solaris erstmals neue Wagenkästen der 4.

Generation zu. Diese weisen eine leichtere Konstruktion auf, haben aber für einen reinen Trolleybus (ohne Hilfsantrieb bzw. Batteriezusatzantrieb) eine gleiche Druckfestigkeit wie die bisherige Karosserie. Es wird jedoch eine zeitgemäße Gestaltung geboten und die Fahrzeuge sollen eine höhere Lebenserwartung durch Verwendung von Edelstahl vorweisen. Zudem erhält der Fahrgastraum eine Klimaanlage. Der erste Gelenkwagen wird in den nächsten Monaten erwartet, danach folgen die ersten Solowagen. Insgesamt sind drei 12m-Wagen und 12 Gelenktrolleybusse bestellt. Die Option beinhaltet je 6 Solo- und Gelenkwagen, die Vertragslaufzeit beträgt 48 Monate nach der Auftragserteilung im Oktober 2016.

Als Preis wird für die Solowagen ein Stückpreis von knapp 448.000 €, für die Gelenkwagen 584.250 €, jeweils ohne MwSt. genannt. Ein Teil der Finanzierung der Fahrzeuge erfolgt durch den Kohäsionsfonds der Europäischen Union, 10% der Kosten trägt der Staatshaushalt und 5 % muss die DPMŽ selbst finanzieren.

41 Trolleybusse umfasst der Wagenpark, das Durchschnittsalter beträgt über 14 Jahre. Nur 15 Einheiten sind in den letzten Jahren neu beschafft worden, und zwar 7 Solo- und 8 Gelenkwagen des Fabrikats SOR/Skoda 30Tr und 31Tr. Die ersten zehn nahmen im Dezember 2012 den Liniendienst auf, im Januar 2014 folgten weitere fünf Einheiten. Der Rest des Wagenparks besteht aus 17 Skoda 15Tr und 9 Skoda 14Tr, die 1994 bis 2002 beschafft wurden. Somit kann der Wagenpark erst nach Beauftragung der Option komplett erneuert werden.

Baia Mare [RO] - Für neue Linie sollen zehn neue Trolleybusse ausgeschrieben werden

[K. Budach](#) - 08.05.17

Der Stadtrat hat eine Streckenverlängerung in Baia Mare beschlossen und beabsichtigt die Ausschreibung von 10 neuen Trolleybussen. Dafür sind Fördermittel vorgesehen, deren Bewilligung allerdings noch unklar ist.

Als neue Strecke ist eine Verlängerung der Trolleybuslinien über das Einkaufszentrum AUCHAN hinaus in die Ortschaft Săsar in der Nachbargemeinde Recea, die aus fünf Dörfern besteht und rund 6.000 Einwohner zählt. Derzeit verkehrt hierhin die Linie 28, jedoch derzeit auch nur 12x täglich. Auch in der Diskussion ist eine Verlängerung in die Kleinstadt Tăuții Măgherauș, rund 6 km entfernt vom Bahnhof Baia Mare. Hier leben rund 7.000 Einwohner, jedoch macht die Nachbarschaft des Flughafens Baia Mare dieses Ziel interessant.

Fotos:

oben: Wagen 002, einer der Volvo/Ramseier&Jenzer-Gelenkwagen vom Baujahr 1985, im April 2009 aus Bern übernommen (dort Nr.63) biegt im Einsatz auf der Linie 54 in den Bulevardul Traian in Richtung Bahnhof ein.



unten: Solaris 0106 an der Haltestelle Gara auf dem Bulevardul Traian fährt nun als einzige Linie die rund 2 km lange Strecke bis zum Einkaufszentrum AUCHAN. Aufnahmen: J. Lehmann, 1.10.2014



Der Trolleybusbetrieb in der Stadt war erst 1996 eröffnet worden und wird aktuell mit 15 Trolleybussen betrieben. Dazu gehören neben den 2013/14 beschafften acht Solaris Trollino 12 drei Volvo/Ramseier&Jenzer-Gelenkwagen vom Baujahr 1985 aus Bern sowie Saurer/Hess-Gelenkwagen von 1982 aus Winterthur. Vier weitere Winterthurer und zwei weitere Berner Gelenkwagen sind inzwischen von der Baia Mare SC Urbis SA ausgemustert worden.

Die Ausmusterung wurde ermöglicht, nachdem ab dem 15.08.2016 nach einem Beschluss der Metropolregion Baia Mare die Linie 51 auf den Abschnitt Gara - URBIS verkürzt wurde und seitdem als Linie 50 bedient wird. Weiterhin besteht hier von 6:30 - 8:00 und von 12:00 - 15:30 ein 10-Minuten-Takt, ansonsten tagsüber ein 15-Minuten-Takt. Zum Einkaufszentrum AUCHAN fährt nun nur noch die 2014 neu eröffnete Trolleybuslinie 54 im 15/20-Minuten-Takt.

[Galati \[RO\]](#) - 14 neue Skoda 26Tr bestellt

[J. Lehmann](#) - 28.03.17

Gemäß [Pressemitteilung vom 21.3.2017](#) wird die Firma Skoda Electric 14 Trolleybusse in die rumänische Stadt liefern. Die Trolleybusse des Typs Skoda 26Tr sollen im Fahrgast- und Fahrerbereich über eine Klimaanlage verfügen und mit einem Informationssystem, Kameras und einem System zur Feststellung der Fahrgastanzahlen ausgestattet sein. Außerdem sollen Superkapazitor die Bremsenergie zur Senkung des Energieverbrauchs speichern. Die Fahrzeuge werden durch einen Kreditvertrag mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) finanziert. Der Liefervertrag sieht eine Auslieferung der ersten zwei Fahrzeuge binnen 39 Wochen nach Vertragsunterzeichnung vor, drei Wochen später sollen alle 14 Fahrzeuge ausgeliefert sein.

Die Neufahrzeuge dienen der Aufstockung des gegenwärtigen Wagenparks. Für die beiden Linien 102 und 104, die 9 x stündlich bzw. 3-4 x stündlich vom Eingang des Parcul CFR starten und nach rund 7 km gemeinsamer Strecke zu den Endstationen Mircro 19 und Cimitirul Sfântul Lazăr fahren, reichen die 13 Trolleybusse des Wagenparks nicht aus, um Linien komplett zu bestücken. Bei einem Umlauf von knapp 80 Minuten zuzüglich Wendezeiten besteht ein Bedarf von über 18 Wagen. Während die 10 in 2008 beschafften Trolleybusse des Typs MAZ-ETON T203 niederflurig sind, handelt es sich bei den drei Ikarus 415 des Baujahrs 2000 um hochflurige Fahrzeuge. In der Anfangszeit des am 23.8.1989 eröffneten Trolleybusbetriebs standen 22 DAC/Rocar-Gelenktrolleybusse (201-222) zur Verfügung, die bis 1992 entsprechend den Erweiterungen des Betriebs beschafft wurden. Diese Wagen aus einheimischer Produktion wurden bis 2003 ausgemustert, so dass bis 2008 nur die drei Ikarus-Trolleybusse fallweise auf den Trolleybuslinien zum Einsatz kamen.

[Piatra-Neamt \[RO\]](#) - Einstellung nach 21 Jahren Betrieb

[J. Lehmann](#) - 17.04.17

Vor etwas mehr als 21 Jahren am 22. Dezember 1995 konnte die erste Trolleybuslinie vom Bahnhof zum Chemiefaserwerk in der Nachbargemeinde Savinesti in Betrieb genommen werden, im Dezember 1996 und 1997 folgten Erweiterungen in die Stadtteile Sărata und Darmanesti. Auf den zuletzt sieben Linien, die nur auf den ausgehängten Fahrplänen T1-T7 genannt wurden, kamen bis zu 15 Kurse täglich zum Einsatz.

Bereits im September 2016 erhielt die SC TROLLEYBUS nach zähen Verhandlungen einen neuen Auftrag für die Bedienung der Trolleybuslinien, die von der 85.000 Einwohner-Stadt in den westlichen Stadtteil Sărata und in die östlich angrenzende Gemeinde Dumbrava Rosie führen. Dieser Auftrag sieht jedoch wesentlich schlechtere Konditionen vor als die vorherigen direkten Vereinbarungen mit den Gemeinden. Die Stadt und die Nachbargemeinden richteten einen Verband ein, der die öffentlichen Verkehrsmittel in der Region verwaltet. Diese ADI Urbtrans (Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Urbtrans) legte dem privaten Betreiber einen neuen Vertrag vor, der die Mehrkosten für die Umweltfreundlichkeit des Trolleybus nicht berücksichtigt. Der Bürgermeister Dragoș Callegaro äußerte hierzu im September, er will öffentliche Verkehrsmittel mit einer hohen Qualität und zu vernünftigen Preisen.

Die SC TROLLEYBUS sah sich nun aufgrund der hohen Verluste gezwungen, sich auf den Autobusverkehr zu beschränken. Mit einer Fahrplanänderung zum 1.4.2017 wurden die Trolleybuslinien aufgelöst und in die Autobuslinien integriert. Dabei kommen nun auf vielen Verbindungen, die ohnehin nur 8-12 tägliche Fahrten vorsahen, Minibusse zum Einsatz.

Dabei versuchte die SC TROLLEYBUS in 2015 noch, durch die Beschaffung von fünf Trolleybussen aus dem 2010 stillgelegten Trolleybusbetrieb in Constanta vom Typ ROCAR 412E den Wagenpark zu modernisieren. Sie ersetzen im Frühjahr 2015 fünf der 20 Berliet ER100. Die fünf Wagen 632, 639, 625, 636 und 637 aus Constanta vom Baujahr 2001/02 erhielten die Betriebsnummern 158-162. Sie verbrauchten aber wesentlich mehr Energie unter der Fahrleitung, so dass die Betriebskosten weiter erhöhten.

Neben den 20 gebrauchten Trolleybussen aus Lyon und Constanta wurden die bis 1998 beschafften Trolleybusse des Typs Rocar 212E aus einheimischer Produktion weiter vorgehalten; bis zuletzt gehörten die Einheiten 130, 131, 132, 134 und 137 noch zum Wagenpark.

[Khmelnitskiy/Chmelnizkii \[UA\]](#) - Sieben neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 03.04.17

Am 27. Januar 2017 wurden sieben neue Niederflurwagen und ein gründlich renovierter Trolleybus der Presse vorgestellt. Die Firma Bogdan lieferte Ende 2016 die sieben Trolleybusse des Typs T70117 aus, die die Nr. 021-027 erhielten. Bereits Ende 2015 und Mitte 2016 konnten sieben Einheiten dieses Typs (Nr.014-020) beschafft werden. Die

Beauftragung erfolgte nach einer Ausschreibung, die die Firma Bogdan für sich entscheiden konnte. Der Preis für einen Wagen wird mit 4,58 Mill. UAH (umgerechnet rund 161.000 Euro) angegeben.

Bei der Vorstellung der neuen Wagen wies der Direktor des städtischen Verkehrsunternehmens "Elektrotrans" Victor Palamarchuk auf die Energieeinsparung der neuen Trolleybusse hin, bis zu 40% sollen die neuen Fahrzeuge gegenüber dem bisherigen Trolleybuspark einsparen.

Bei dem renovierten Wagen handelt es sich um einen ZiU 682, insgesamt haben in 2016 insgesamt zehn Wagen eine derartige Generalüberholung erhalten.

Mit den Neufahrzeugen umfasst der Wagenpark nun 115 Einheiten, davon stehen gemäß Angaben der Presse 94 für den Linienbetrieb zur Verfügung. In der Regel kommen 72 Trolleybusse auf den 19 Trolleybuslinien zum Einsatz. In den Nachtstunden werden weiterhin drei Nachtlinien angeboten.

Kropivnyckyj (-2016:Kirovograd) [UA] - Wieder vier Trolleybuslinien in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 13.03.17

Nachdem 2013 nur noch eine Linie mit Trolleybussen bedient wurde, kamen zum 2. Februar 2015 wieder Trolleybusse auf der Linie 4 und am 3. Juli 2015 Jahr auf der Linie 1 zum Einsatz. Dennoch hatte die private Gesellschaft "Graneks" aufgrund ihrer finanziellen Lage Schwierigkeiten, den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Im März 2016 stimmte der Stadtrat der Gründung eines neuen kommunalen Unternehmens "Elektrotrans" zu, welches fortan die Bedienung der Trolleybuslinien mit von dem Privatunternehmen geliehenen Trolleybussen übernahm. Im Juli 2016 folgte dann der Beschluss, die neue Gesellschaft mit 20 neuen Trolleybussen auszustatten, die aus städtischen Mitteln finanziert werden. Nach der Ausschreibung erhielt die Firma "Duotrans" Ltd. (Dnipro) den Auftrag zur Lieferung der Fahrzeuge. Der erste Wagen des Typs Dnipro T103, der auf den weißrussischen Niederflurtrolleybus MAZ T103 basiert, konnte am 10. Dezember 2016 ausgeliefert werden.

Nach Lieferung der ersten 16 von 20 neuen Niederflurtrolleybussen bis Ende Januar 2017 konnte ab dem 25.1.17 wieder die Linie 9 von Trolleybussen bedient werden. Nach Inbetriebnahme der letzten neuen Trolleybusse stehen 30 Trolleybusse zur Verfügung, mit denen nun vier Trolleybuslinien bedient werden. Es handelt sich um die Linie 10 (8-15 Minuten-Takt), Linie 4 (15-35 Minuten-Takt), Linie 1 (20-35 Minuten-Takt) und Linie 9 (30-50 Minuten-Takt). Neben den 20 Neufahrzeugen gehören der Stadt sechs Trolleybusse des Typs YMZ T2 von 1994 (Wg.251) und 2004 (Wg.260-264) sowie vier ZiU 682 des Baujahrs 1994 (Wg.246-249). Ein weiterer ZiU 682 des Baujahrs 1990 dient als Fahrschulwagen.

Zwei Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E183D1 vom Baujahr 2008 und zwei ZiU 682 des Baujahrs 2006 und andere ältere Trolleybusse gehören weiterhin der LLC "Graneks", die diese Wagen nun zum Verkauf anbietet.

Die seit 1939 als Kirovograd bekannte Stadt im Zentrum der Ukraine mit rund 250.000 Einwohnern wurde nach Beschluß des Stadtrats im Juli 2016 in Kropivnitskiy umbenannt, den Namen wählte man zu Ehren des ukrainischen Schriftsteller und Dramatiker Mark Kropivnitskogo. Von der Gründung der Ansiedlung im 18. Jahrhundert bis 1924 trug die Stadt den Namen Elizabethgrad, der jedoch als neuer Name der Stadt vom Stadtrat abgelehnt wurde.

Lviv [UA] - Stadt übergibt fünf weitere neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 27.04.17

Die im Juni 2016 bestellten fünf neuen Trolleybusse konnten im Dezember 2016 von der Firma Electrontrans geliefert werden. Der Stadtrat übergab die Trolleybusse am 9.2.2017 an die Verkehrsbetriebe LCP „Lvivelektrotrans“. Sie erhielten die Betriebsnummern 119-123 im Anschluß an die Lieferung von 2015 und absolvierten im Laufe des Februars ihren ersten Linieneinsatz. Damit sind nun 10 Trolleybusse dieses Typs im Einsatz, acht mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Enika, Polen (Typ T19102) und zwei mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Cherhos, Russland (Typ T19101).

Eine Ausmusterung von Fahrzeugen erfolgte bislang noch nicht, so dass der Fahrzeugpark 84 Einheiten umfasst. Jedoch sind einige Trolleybusse schadhaft abgestellt, so dass derzeit nur knapp 70 Einheiten betriebsfähig sind.

Am 22. Januar 2017 konnte eine rund 1,5 km Verlängerung der Trolleybuslinie 9 zum Flughafen Terminal A eröffnet werden. Bislang hatte die Linie 9 ihre Endstation vor dem alten Flughafengebäude.

Balti [MD] - Weitere Verjüngung des Wagenparks geplant

[K. Budach](#) - 20.03.17

Der Fuhrpark des gut unterhaltenen Betriebs im Norden Moldaviens soll im Laufe der nächsten 2-3 Jahre weiter modernisiert werden. Aktuell besteht der Fahrzeugbestand aus 38 Wagen, davon 23 Niederflurtrolleybusse des weißrussischen Herstellers Belkommunmash vom Typ BKM 321 aus 2014. Die übrigen Wagen setzen sich aus 7 VMZ-5298.00, 3 BKM 20101, 5 älteren ZIU 682/683 (ein Wagen in 2002 umgebaut aus einem Gelenkwagen) und einem einzigen Skoda 14TrM zusammen. Der älteste Wagen stammt aus 1989, doch das Durchschnittsalter der Flotte liegt aktuell bei 7 Jahren. Die Beschaffung weiterer Neuwagen ist beabsichtigt. Wie bei der letzten, 2014 lancierten Beschaffung wird dabei auf EU-Fördermittel gehofft.

Befahren werden die vier Linien 1, 2, 3 und 5, die Linie 4 wird gegenwärtig nicht elektrisch betrieben.

Chisinau [MD] - Wagenparkerneuerung geht weiter[K. Budach](#) - 03.04.17

Der Fahrzeugpark wurde seit Anfang 2016 durch die Beschaffung von 34 neuen Belkommunmash BKM 321 Solowagen aufgestockt, sie tragen die Nummern 1341-48, 2415-22 und 3889-3906. Die Erneuerung des Fuhrpark geschieht entsprechend der Verfügbarkeit finanzieller Mittel. Die weißrussischen Fahrzeuge werden in Chisinau komplettiert und tragen daher die Bezeichnung RTEC 62321. Seit der Gründung des Joint Ventures in 2012 wurden bereits über 100 Trolleybusse produziert und in Betrieb genommen. Zuvor wurden in 2011 nach einer Ausschreibung bereits 102 neue Trolleybusse dieses Typs aus Weißrussland beschafft. Damit ist nun über die Hälfte des aus rund 350 Einheiten bestehenden Wagenparks niederflurig.

Eingesetzt werden die Trolleybusse von drei Depots aus. Es werden insgesamt 22 Linien im Tagesverkehr bedient. Nur 13 Wagen sind Gelenkwagen, und zwar 7 des russischen Fabrikats ZiU-683 vom Baujahr 1994/95, vier des ukrainischen Fabrikats YMZ T1 und zwei des weißrussischen Fabrikats BKM 213. Die Fahrzeuge kommen in der Regel ausschließlich auf der 14,63 km langen Linie 22 zum Einsatz, die einen 3- bis 10-Minuten-Takt aufweist.

Für 2017/8 ist die Beschaffung von Trolleybussen mit starken Traktionsbatterien geplant, die streckenweise Fahrten abseits des Fahrleitungsnetzes ermöglichen sollen. Getestet wurde auch ein Batterie-Elektrobus vom Typ E433 Vitovt Max Electro der Firma Belkommunmash aus Weißrussland.

Brest [BY] - 12 neue Niederflurtrolleybusse[K. Budach](#) - 08.05.17

Nach gut dreijähriger Pause wurden im Februar und März 2017 wieder neue Trolleybusse in Dienst gestellt. Es handelt sich wiederum um Fahrzeuge des Typs BKM 321 vom weißrussischen Hersteller Belkommunmash, allerdings in der neuen Ausführung mit modifizierter Frontgestaltung. Diese Variante wurde auch bereits in andere Städte ausgeliefert. Die zwölf Niederflurfahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 001-012, damit werden zum dritten Mal nach der Eröffnung des Betriebs im Jahre 1981 diese Nummern vergeben. Bereits 1994/5 erhielten einige damals neu beschaffte Trolleybusse die Nummern 001-014 in Zweitbelegung, jedoch blieben einige Nummern offen, da diese noch von den ZiU 682 genutzt wurden, die damals noch in Dienst standen. Die zuletzt im Oktober 2014 neu beschafften drei Trolleybusse erhielten die Nr. 154-156.

Der Fuhrpark umfasst damit aktuell rund 80 Fahrzeuge, davon sind 36 Einheiten diverse BKM 321 Modelle (seit Baujahr 2005). Daneben stehen 21 Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 221 und 9 des Typs MAZ-ETON T103 aus 2008/2011 zur Verfügung. Lediglich 14 Einheiten sind hochflurig, und zwar 13 Einheiten vom Typ BKM 201 (zwei weitere davon sind abgestellt vorhanden, drei Einheiten wurden Anfang 2017 bereits ausgemustert) und ein ASKM 101 (Wg.067 vom Bj.1996). Ein weiterer Wagen dieses Typs (Nr.028) steht als Arbeitswagen zur Verfügung, zwei andere (Nr.014 und 070) wurden bis Anfang 2017 ausgemustert und im Februar 2017 verschrottet.

Ein Netz mit neun Trolleybuslinien wird angeboten, die Linien 1, 3, 4 und 8 verkehren in der Hauptverkehrszeit alle 7-8 Minuten, tagsüber dann 3-5x stündlich, die Linien 2, 5, 6 und 9 werden ganztags 1-3x stündlich bedient, die Linie 7 verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten 1-2x stündlich.

Hrodna/Grodno [BY] - Premiere der neuen Batterie-/Trolleybusse auf der Linie 20[J. Lehmann](#) - 29.05.17

Mit dem Durchschneiden eines Bandes wurde am 25. Januar 2017 um 14.00 Uhr die neue Linie 20 freigegeben. Diese Linie startet im Nordosten des Netzes und fährt zuerst gemeinsam mit den Linien 6, 7, 10, 11, 12, 14, 17 und 19 rund 1,7 km unter Oberleitung. Dann folgen etwa 3,8 km Batteriefahrt über die Uschodnijaia vulica, ab deren Ende dann wieder 4,5 km unter Fahrleitung, ehe mit einer erneuten Strecke mit Batteriefahrt nach 2,6 km die Endstation im Südosten erreicht wird.

Damit wird über 50% der Strecke im Batteriemodus bedient. In Gegenrichtung wurde zweimal rund 800m einspurige Fahrleitung neu verlegt, so dass hier ein geringerer Anteil an Batteriefahrt besteht und dieser auf unter 50% sinkt. Die Eröffnung fand mit Vertretern der Industrie und der Politik statt. Neben dem Direktor der Herstellerfirma Belkommunmasch, die die fünf Batterie-/Trolleybusse lieferte, waren auch Vertreter der Ingenieurgesellschaft DriveElectro (NIIKEU) dabei, die das Speichersystem der Batterien entwickelt haben, dabei verwendeten sie Lithium-Titanat-Elemente der Firma Toshiba Corporation. Angenehm fiel bei den anschließenden Probefahrten auf, dass die Wagen eine Fahrgeschwindigkeit von über 65 km/h mit Batterie erreichten, obwohl der Wagen gut besetzt war. Nachdem die Trolleybuslinien 18 und 19 ab dem 18.06.2016 unter bestehender Fahrleitung eingerichtet wurden, besteht das Trolleybusnetz aus 20 Linien. Die Anzahl an Trolleybussen im Wagenpark sank jedoch auf unter 140 Fahrzeugen. Für die neue Linie 20 wurden zwar fünf neue Trolleybusse beschafft, jedoch liegt die Inbetriebnahme der letzten drei Neufahrzeuge schon drei Jahre zurück. Hingegen erfolgten die Ausmusterungen von 12 Trolleybussen des Typs BKM 201 der Baujahre 1999 bis 2005. Weitere acht der 72 Wagen dieses Typs (Bj.1998-2010), die noch zum Wagenpark gehören, sind abgestellt.

Minsk [BY] - Geringfügige Wagenparkerneuerung und neue Elektrobusse[J. Lehmann](#) - 22.05.17

In 2016 wurden lediglich zehn neue Gelenktrolleybusse geliefert, sie nahmen den Linienbetrieb mit den Betriebsnummern 3650-59 auf. Sie ersetzen hochflurigen Gelenkwagen des Typs BKM 213, die von 2002 bis 2006

beschafft wurden. Von diesem Typ sind nur noch 40 Einheiten von einst 145 Einheiten im Einsatz. In 2016 sind jedoch über 40 Gelenktrolleybusse ausgemustert worden, so dass der Gesamtbestand auf unter 900 Einheiten sank. Der Gelenktrolleybus des Firma MAZ vom Typ 215T hat sich nicht bewährt und wurde im September 2016 an den Hersteller zurückgegeben.

Der Anteil an Gelenkwagen liegt bei 22%, damit sind über 700 Einheiten der knapp 900 Trolleybusse des Wagenparks in 12m-Ausführung. Der Großteil mit über 600 Einheiten der Solowagen sind vom Typ BKM 321, einige davon wurden aber schon nach 10-jähriger Einsatzzeit ausgemustert.

Mit dem Fahrzeugpark werden 63 Trolleybuslinien bedient, daneben werden mittlerweile 186 Buslinien angeboten, jedoch nur 9 Straßenbahnlinien. Zwei Metro-Linien übernehmen jedoch die Hauptlast des Verkehrs.

Seit dem 12.05.2017 kommen die beiden ersten Elektrogelenkbusse des Typs BKM-E433 Vitovt-max der Firma Belkommunmash in den Linienverkehr. Sie werden auf der Trolleybuslinie 59 eingesetzt. Sie sind mit Superkondensatoren der Firma Xinzhu aus China ausgestattet, die sich angeblich im Betrieb in Bulgarien und China bewährt hätten. Das Aufladen der Kondensatoren erfolgt an Lademasten, die an einigen Haltestellen installiert wurden. Die Busse erhielten Panthografen, die ein schnelles Aufladen an den Endstellen gewährleisten sollen.

Mogilew/Mahilou [BY] - Konstante Wagenparkerneuerung

[J. Lehmann](#) - 10.04.17

Die Erneuerung des Wagenparks erfolge regelmäßig in den letzten Jahren. Von den rund 120 Trolleybussen im Bestand sind nun knapp 100 Einheiten niederflurig. Nach der Beschaffung der ersten fünf Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 321 im Jahre 2007 folgten 2008 sieben, 2009 neunzehn und in 2010 sogar 29 Einheiten. Danach nahm die Zahl der Neubeschaffungen ab, acht Wagen in 2011, zwei in 2012, 14 in 2013 und neun in 2014 und je zwei in 2015 und 2016. Der letzte Trolleybus des Typs ZiU682 wurde Mitte 2016 ausgemustert, er wurde erst 2004 neu beschafft. Die letzten hochflurigen Trolleybusse des Wagenparks sind auch nur etwas älter als 10 Jahre, es handelt sich um den Typ BKM 201, der zwischen 1997 und 2006 beschafft wurde.

Nachdem in 2011 noch zehn Linien und zwei Verstärkungslinien (1-8, 10, 11, 3k, 5k) geboten wurden, wird heute das Netz im gleichen Umfang von sechs Trolleybuslinien (2-7) bedient. Dabei verkehren die Linien 2, 4 und 5 in einem dichten 5-7 Minuten-Takt und die Linien 6 und 7 nur in den Hauptverkehrszeiten. Die Linien 8 und 11 wurden mangels Rentabilität zum 1.3.2015 geschlossen, davor gab es vom 1.10.2013 bis zum 5. August 2014 eine weitere Linie mit dem Signet 13.

Malatya [TR] - Weitere 5 Doppelgelenkwagen

[K. Budach](#) - 15.05.17

Im Frühjahr 2017 trafen in Malatya fünf weitere Doppelgelenktrolleybusse des einheimischen Herstellers Bozankaya ein. Am 11.4.2017 wurden sie öffentlich vorgestellt und mit den Nummern 4414-18 in Betrieb genommen. Damit wird der steigenden Nachfrage auf der ersten Linie entsprochen. Nach Inbetriebnahme der Fahrzeuge sollen die Frequenzen auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet werden. Der weitere Ausbau von Trolleybuslinien nach BRT-Standard in der Stadt ist beabsichtigt.

Bereits im Mai 2016 konnten drei Doppelgelenkwagen in Betrieb genommen werden, die Anzahl der Einheiten stieg seinerzeit auf 12. Ein Fahrzeug diente hierbei als Ersatz des ausgebrannten Wagen 4407. Die elektrische Ausrüstung der fünf neuen und der drei im vergangenen Jahr gelieferten Fahrzeuge steuerte die Firma Medcom bei.

trolley:planung - Neues System in Şanlıurfa im Aufbau

[K. Budach](#) - 29.05.17

Nach dem Vorbild des erfolgreich eingeführten neuen Trolleybussystems nach BRT-Standard in Malatya im März 2015 ist inzwischen in der Stadt Şanlıurfa ein vergleichbares System in der Bauvorbereitung. Die erste Strecke soll 7 km lang sein und von 10 Doppelgelenktrolleybussen befahren werden. Mittelfristig ist die Beschaffung von weiteren 18 Wagen vorgesehen, mit denen ein vorerst 17 km langes Netz befahren werden soll.

Şanlıurfa liegt in Südostanatolien, nicht weit von der syrischen Grenze entfernt. Die schnell wachsende Großstadt hat aktuell mehr als 700.000 Einwohner.

Kirov [RU] - Anzahl der Trolleybuslinien sinkt

[J. Lehmann](#) - 20.03.17

Während der Fahrpreis immer weiter steigt, werden die Löhne für das Fahrpersonal nur wenig angepasst. Die Folge ist, dass immer weniger Fahrer bei der städtischen Trolleybusgesellschaft tätig sind. Zudem wurde das Trolleybus-Unternehmen mit dem städtischen Autobusbetrieb seit dem 23. Oktober 2013 vereinigt. Die Folge ist eine Reduzierung des Trolleybusverkehrs. Zuerst wurde ab 05.11.2014 das Trolleybus-Depot Nr. 2 geschlossen, hier sind nur noch 20 Trolleybusse für die Linien 1 und 20 stationiert. Dann folgte die Einstellung von Trolleybuslinien, und zwar ab dem 01.01.2015 die Trolleybuslinie 6, ab 01.05.2016 folgte die Linie 11. Die Linie 6 wurde mit der Linie 12 durch eine neue Linie 14 ab dem 01.01.2015 ersetzt, die jedoch nur alle 16-30 Minuten verkehrt. Die Linie 3 bietet noch einen Takt von 4-10 Minuten, die Linie 8 einen von 6-12 Minuten, die Linien 1 und 7 einen von 8-16 Minuten und die Linien 4 und 5 einen von 9-18 Minuten.

Ab dem 01.02.2017 stieg der Fahrpreis auf 22 Rubel, zuvor betrug er 19 Rubel ab dem 01.03.2015 und 20 Rubel ab dem

1.1.16. Die Kosten des Trolleybusbetriebs, aber auch des Autobusbetriebs werden damit bei weitem nicht gedeckt. Für die 7 Trolleybuslinien stehen rund 130 Trolleybusse zur Verfügung, jedoch sind rund 20 nicht betriebsfähig abgestellt. Seit 2013 wurden keine neuen Trolleybusse mehr beschafft.

Es ist zu befürchten, dass am Ende des Schrumpfprozesses der Trolleybusbetrieb wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit auf Dauer eingestellt wird.

Moskwa [RU] - Reduzierung und Neubeschaffung

[K. Budach](#) - 10.04.17

Trotz zahlreicher Proteste aus der Bevölkerung und vom Verkehrsbetrieb setzte der Bürgermeister seine vorherige Ankündigung um, den Trolleybus aus ästhetischen Gründen aus dem Stadtzentrum zu verbannen. Bereits zum 02.05.2016 wurde mit der Einstellung der Trolleybuslinien 2, 9, 15, 31 und der Verstärkungslinie 44 sowie Verkürzung der Trolleybuslinien 1, 12 und 33 annähernd das gesamte Innenstadtnetz des Trolleybusbetriebs stillgelegt und durch entsprechende Dieselbuslinien ersetzt.

Aufgrund Straßenbauarbeiten auf dem Gartenring wurden ab dem 7.7.2016 zudem die Ringlinien Бк, Бч und die Trolleybuslinien 3, 10, 39, 47 und 79 eingestellt und fortan von Dieselbussen befahren.

Auch im verbliebenen Netz gab es in den Folgemonaten Einstellungen, so wurden ab dem 7.11.2016 die Linie 67, ab dem 11.2.2017 die Linie 55 und ab dem 18.03.2017 die Linien 29 und ihre Verstärkungslinie 29k durch Dieselbuslinien ersetzt.

Die Anzahl der Trolleybuslinien verringerte sich von 88 Alltags- und 13 Verstärkungslinien Anfang 2012 auf nun 66 Alltags- und 6 Verstärkungslinien. Unter den Trolleybuslinien befinden sich drei der am 08.10.2016 neu eingeführten Metrolinien, und zwar die Linie M4 (vormals Linie 62), Linie M7 (vormals Linie 63) und Linie M8 (vormals Linie 45). Mit der Einstellung der Innenstadtlinien erfolgte eine Reduzierung des Wagenparks. Von den zuletzt in 2012 neu beschafften Niederflurtrolleybussen des Typs TrolZa-5265.00 "Megapolis" wurden 25 Einheiten nach Tula verkauft und 20 Trolleybusse des Typs BKM 201 der Baujahre 2003 bis 2005 nach Saratov. Durch diesen Verkauf und der ersatzlosen Ausmusterung von älteren Trolleybussen standen nicht mehr ausreichend Trolleybusse für alle Linien zur Verfügung und neben den Einstellungen von Trolleybuslinien wurden einige Kurse der Verstärkungslinien von Dieselbussen bedient. Insgesamt sank der Bestand an Trolleybussen von 1631 Einheiten Ende 2011 auf unter 1300 betriebsfähige Einheiten. Um nicht weitere Linien aufgrund Fahrzeugmangel umzustellen, wurden in kleinen Lieferlosen von 20 Einheiten neue Fahrzeuge bestellt. Die Firma Belkommunmash lieferte 20 Einheiten des Typs BKM 321 mit neuem Frontdesign, die Fahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 8326-29, 8331-46. Die Moskauer Firma SVARZ (Sokolniki Tram und Bus Reparatur-Werk) erhielt ebenfalls einen Auftrag über 20 Einheiten, sie lieferte den Typ MAZ-6275, der auf den weißrussischen Typ MAZ 103T basiert.

Hingegen erbrachte der Einsatz des Prototyps BKM 43303A "Vitovt Max Duo" vom 13.05.2016 bis November 2016 entgegen früherer Ankündigungen noch keine Auslieferung einer entsprechenden Serie von Neufahrzeugen.

Nach letzten Meldungen wurde die Trolleybusfahrleitung auf dem Gartenring, die unter anderem von den Ringlinien Бк und Бч genutzt werden, wieder hergestellt, jedoch konnte der Trolleybusbetrieb bislang aufgrund des Wagenparkmangels nicht wieder aufgenommen werden.

Anlässlich einer Kundgebung für den Erhalt des Trolleybussystems am 29.1.2017 äußerte der Direktor der Mosgortrans Evgeny Mikhailov auf Anfrage der Aktivisten, dass nur 1% der Oberleitung im Jahr 2016 in Moskau entfernt wurde. Eine Stellungnahme vom Bürgermeister, dass dieser die Einstellung des Trolleybusnetzes bis 2020 anstrebe, war jedoch nicht zu erhalten.

Rostow-na-Donu [RU] - Nach 80 Jahren nun akut einstellbedroht

[J. Lehmann](#) - 06.03.17

In Juni letzten Jahres konnte der Betrieb auf sein 80-jähriges Bestehen zurückblicken. Nachdem die erste Trolleybuslinie am 18.06.1936 eine Straßenbahnlinie des seit dem 2.1.1902 bestehenden für Russland einzigartigen Normalspurnetzes ersetzt wurde, folgten ab 1957 stetige Erweiterungen des Trolleybusnetzes, so dass in 1996 zum sechzigsten Jahrestag des Trolleybusbetriebes das Netz eine stattliche Länge von 244 km mit 21 Linien umfaßte und von 120 Trolleybussen bedient wurde. In den folgenden 10 Jahren folgte ein drastischer Abbau des Netzes und es verblieben 2005 nur noch 78,7 km mit neun Trolleybuslinien. Eine dieser Linien, und zwar Linie 6 wurde von 2001 bis zum 3.06.2010 von der privaten Firma Rostov-Auto bedient. Nach Konkurs des Privatunternehmens übernahm die städtische Gesellschaft "RTK RusElTrans" LLC wieder die Bedienung dieser Linie, so dass sie wieder alle 10 Trolleybuslinien bedienen konnte. Der im Juni 2012 von der Stadt beschlossene 5-Jahres-Plan sah die Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs auf den Linien 16 und 17 vor.

Den zahlreichen Ausmusterungen an Trolleybussen standen jedoch nur wenige Neubeschaffungen gegenüber. Nachdem 2008 zehn Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 321 und 2010 14 Trolleybusse des Typs LiAZ-5280 neu beschafft wurden, folgen 2012 bis 2014 nur fünf Trolleybusse als ZiU 682-Nachbau des Typs MTrZ-6223 und einer des Typs ZiU-682 GOH Ivanovo. Ab dem 11.02.2016 wurden die Trolleybuslinien 8, 10, 12 und 14 vorläufig eingestellt, so dass nun noch die Linien 1, 2, 5, 6, 9 und 22 von Trolleybussen bedient werden. Während die Linie 1 alle 3-8 Minuten zwischen 5:00 und 22:30 Uhr befahren wird, kommen auf der Linie 5 nur bis 18:12 Uhr Trolleybusse zum Einsatz, die im 14-35 Minuten-Takt fahren. Rund 50 Trolleybusse stehen für die Bedienung der sechs Linien zur Verfügung.

Es keimten Hoffnungen für den Fortbestand des Betriebs auf, als im April 2016 der Prototyp des Trolleybus «Admiral»

6281 zu Vorführzwecken nach Rostow kam. Im Januar 2017 erteilte die russische Regierung Fördermittel für die Beschaffung von neuen Fahrzeugen, um den öffentlichen Verkehrs zur WM 2018 zu verbessern, damit sollten bis 2018 200 Busse, 30 Trolleybusse und 16 Straßenbahnen beschafft werden.

Nachdem aber am Freitag, 13. Januar der elektrische Betrieb in Rostov aufgrund Stromabschaltung nur beschränkt erfolgen konnte, weil der örtliche Stromversorger auf seine offenen Forderungen von rund 22 Millionen Rubel hinwies, geriet der Trolleybusbetrieb wieder in Unnade. Die Stadtverwaltung kündigte in einer Pressekonferenz am 21. Februar 2017 an, dass mit der Bestellung der ersten 100 Dieselmotoren in 2017 der Trolleybusbetrieb ersetzt werden soll. Gegen diese Ankündigung regte sich bei der Bevölkerung sowie bei Parteien des Stadtparlaments Widerstand. So hielt die "Liberal-Demokratischen Partei" eine Mahnwache zur Unterstützung des Erhalts der Trolleybusse an, ebenfalls wurde auf www.change.org eine Petition eingerichtet.

Saransk [RU] - Neue Trolleybusse zur EM 2018

[J. Lehmann](#) - 15.05.17

Die Hauptstadt der Republik Mordowien, knapp 600 km südöstlich von Moskau gelegen, ist einer der elf Austragungsorte der WM 2018. Eigens wird hierfür in der Stadt ein Stadionneubau errichtet. Im Vorfeld der WM konnte die Stadt mit entsprechenden Fördermitteln neben 50 neuen Autobussen auch 30 neue Trolleybusse bestellen. Die Autobusse lieferte das Automobilwerk Minsk (MAZ), sie wurden am 3.2.2017 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die ersten der 30 bestellten Trolleybussen trafen Ende April ein. Sechs Fahrzeuge konnten der Presse am 24.4.2017 vorgestellt werden.

Der Wagenpark konnte in den vergangenen Jahren regelmäßig erneuert werden, zuletzt kamen in 2015 zwei, in 2014 fünf und in 2011 zwanzig Neufahrzeuge hinzu, alle 27 Wagen lieferte die Firma TrolZa. Rund 80 Trolleybusse stehen betriebsbereit zur Verfügung, nur wenige Fahrzeuge sind älter als 15 Jahren. Die ältesten Trolleybusse stammen vom Baujahr 2000, damals wurde eine Serie von 30 ZiU-682 beschafft. Nur noch neun Einheiten dieser Serie gehören zum Wagenpark, davon gelten auch nur noch sechs als betriebsbereit. Ältere Wagen dienen nur noch als Arbeitswagen, so wie ZiU 682 Nr.2067 vom Bj.1987.

Es werden 12 Trolleybuslinien bedient, die Linien 5, 7 und 8 weisen mit einem 8-10 Minuten-Verkehr den dichtesten Takt auf.

Tula [RU] - Über die Hälfte des Wagenparks niederflurig

[J. Lehmann](#) - 17.04.17

In einer Zeremonie am 19.8.2016 übergab der Bürgermeister der Stadt Moskau dem amtierenden Gouverneur der Region Tula die ersten 20 Autobusse. Es folgten im Oktober 25 Trolleybusse und 30 Straßenbahnen. Ein Abkommen zwischen der Regierung der Stadt Moskau und der Regierung der Region Tula über handelswirtschaftliche, wissenschaftlich-technische und kulturelle Zusammenarbeit wurde zeitgleich abgeschlossen. Die Großstadt mit rund 500.000 Einwohnern liegt 180 km südlich von Moskau an der Bahnstrecke von Moskau nach Kursk und Belgorod nahe der Grenze zur Ukraine.

Nach der Inbetriebnahme der 25 Trolleybusse, die in Moskau nur vier Jahre im Einsatz waren, konnte die Niederflrigkeit des Wagenparks ausgeweitet werden. Von den rund 100 Einheiten des Trolleybusparks nun 52 niederflurig. Bereits 2014/15 gingen 16 Einheiten des Typs TrolZa-5265 "Megapolis" in Betrieb, diese Wagen erhielten eine Batterieversorgung, die einen rund 20 km fahrleitunglosen Betrieb ermöglicht. Ein erster TrolZa-5265 "Megapolis" konnte bereits 2010 beschafft werden, so dass es nun 42 Einheiten dieses Typs gibt. Dazu gehören 10 Einheiten des optisch modernen Niederflurtrolleybus des Typs BKM 420030 "Vitovt" zum Wagenpark, die 2012 neu beschafft wurden.

Die letzten ZiU 682 wurden bereits 2014 ausgemustert, der Wagen 87 wurde im Juni 2015 als letzter dieses Typs verschrottet. Ebenfalls wurden die letzten Gelenkwagen bereits 2014 aus dem Verkehr gezogen, ihre Verschrottung erfolgte bereits im Frühjahr 2015.

Der Wagenpark des Trolleybusbetriebs umfasst nun rund 100 Einheiten, davon sind jedoch 15 Wagen als Reservewagen abgestellt. Der Tagesauslauf wird mit 53 Wagen angegeben. Neun Linien werden bedient, und zwar die Linien 1, 2, 4-7 als reine Trolleybuslinien und die Linien 10-12 als Trolleybuslinien mit fahrleitunglosen Abschnitten. Dabei werden auf der Linie 10 rund 3,3 km, auf der Linie 11 knapp 8 km und auf der Linie 12 knapp 6 km mit Batterieantrieb befahren.

Die Linie 3, die zum 1.1.16 eingestellt wurde, wird weiterhin nicht bedient. Die Verbindung kann nun nur mit Umstieg mit den übrigen Trolleybuslinien befahren werden. Die zeitgleich verkürzte Linie 4 wurde jedoch wieder als Ringlinie ab dem 1.10.16 bedient. Insofern hatten die Proteste der Fahrgäste einen teilweisen Erfolg erzielen können.

Wolgodonsk [RU] - Weitere neue Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 28.03.17

Im Beisein des Gouverneurs der Oblast Rostow Vasily Golubev wurden weitere fünf Niederflurtrolleybusse der Öffentlichkeit vorgestellt. Die fünf Trolleybusse stammen wie die in 2015 gelieferten Einheiten von der Firma Belkommunmash aus Weißrussland, es wurde ebenfalls der Typ BKM 321 gewählt.

Für den Ankauf der fünf neuen Trolleybusse sowie fünf Autobusse und Kommunalfahrzeuge genehmigte im Juni 2016 die Region Mittel in Höhe von über 190 Millionen Rubel.

Mit einem Wagenpark von knapp 50 Einheiten werden 6 Trolleybuslinien bedient. Die 2008 zu einem neuen Wohngebiet eröffneten Linien 4 und 4a gingen 2013 in Linie 3 und 3a auf, dabei wird die Endschleife um das neue Wohngebiet über den Lazorevyy Prospekt und Prospekt Mira von der Linie 3 gegen Uhrzeigersinn und von der Linie 3a im Uhrzeigersinn befahren.

Die Linien 1 und 2 verkehren unverändert seit der Einführung des Trolleybusbetriebs vor knapp 40 Jahren (4.10.1977) von der Fa. Atommash, ein Ausrüstungslieferant für die Nuklearindustrie bis zur Chemiefabrik Wolgodonsk (VCP). Dabei bedient die Linie 1 die rund 4 km lange Schleife bis zur Fa. Atommash gegen den Uhrzeigersinn, die Linie 2 im Uhrzeigersinn.

Nur einzelne Fahrten werden auf den Linien 8 und 9 geboten, die zum 1991 eröffneten Trolleybusdepot führen, welches rund 1,2 km von der Fa. Atommash entfernt liegt.

Von der im Juli 1986 zum knapp 17 km entfernten Kernkraftwerk Rostov NPP geführten Überlandtrolleybuslinie 6 (später Linie 7) sind nur noch rund 2,5 km vorhanden, die jedoch für den Linienbetrieb nicht genutzt werden.

Beijing [CN] - Weitere BRT-Linie elektrifiziert!

[K. Budach](#) - 03.04.17

Am 6.3.2017 nahmen die ersten fünf Foton-Gelenkwagen den elektrischen Verkehr auf der Linie BRT2 auf. Sie ist schon seit 2008 in Betrieb, wurde aber bislang nur mit Dieselbussen befahren. Sie verläuft überwiegend auf Eigentrasse und wird derzeit nahezu auf ihrer vollen Länge auf 13,9 km elektrifiziert. Sobald die Infrastruktur dafür ausreichend ist, kommen weitere Trolleybusse auf der BRT2 zum Einsatz. Zwei neue Unterwerke werden errichtet. Die Foton-Gelenkwagen haben eine Off-wire capacity von 8-10 km ohne Nachladen der Lithium-Ionen-Batterien.

Die Linie BRT2 führt vom östlichen Rand der Innenstadt am Chao-yang-men (Tor der aufgehenden Sonne) nach Yangzha im Bezirk Tongzhou. Sie teilt gemeinsame Streckenabschnitte mit den Trolleybuslinien 112 und 115, jedoch benutzen diese nicht die neue Fahrleitung der BRT2 mit, sondern verlaufen auf Parallelfahrspuren und schwimmen damit im allgemeinen Verkehr mit.

Xin`mi (Henan Province) [CN] - Stilllegung nach Aufgabe der Kohlenmine

[K. Budach](#) - 06.03.17

Der Klein-Trolleybusbetrieb als Werkszubringer der Kohlenmine Chaohua wurde zum einem nicht bekannten Zeitpunkt zwischen Ende 2013 und Anfang 2016 stillgelegt, nachdem die Mine ihren Betrieb einstellen musste. Die zuletzt eingesetzten drei Fahrzeuge sind noch heute vor Ort hinterstellt, der Oberleitung war im Frühjahr 2016 aber bereits entfernt. Die Wagen stammen aus den Jahren 2003-2011/12. Der nur 1,5km lange Trolleybusbetrieb war 1997 eröffnet worden, die Strecke blieb bis zuletzt nur einspurig.

Ein Artikel über den kleinen Betrieb erschien in der neuesten Ausgabe Nr. 332 der Zeitschrift Trolleybus Magazine.

Wellington [NZ] - Nochmals verschoben: Neuer Einstellungstermin

[K. Budach](#) - 22.05.17

Der Greater Wellington Regional Council als Infrastrukturbetreiber und Angebotsbesteller des Stadtverkehrs in der Hauptstadt Wellington hat soeben den Einstellungsbeschluss für den Trolleybusbetrieb erneut revidiert: Als Ursprungstermin war der 30.6.17 festgelegt worden, welcher vor einigen Monaten auf den 31.7.17 verschoben worden war, und nun wird der 31.10.2017 als neuer Termin genannt. Hintergrund der Entscheidung ist die Tatsache, dass noch immer kein sinnvoller Ersatz der Trolleybusse in Sicht ist und der zum Umbau auf die sogenannte "Whrightspeed"-Technologie entsandte Trolleybus 362 noch nicht vom Hersteller Whrightspeed zu Probefahrten zurück in Wellington ist. Die Whrightspeed-Technologie erlaubt ohnehin keinen gleichwertigen Ersatz der vollelektrischen Trolleybusse, denn in der Praxis handelt es sich um eine Variante der Hybridbus-Technologie.

Auch wenn es zu weiteren Verzögerungen kommen sollte, ist eine weitere Verschiebung des Termins aktuell nicht absehbar, da bereits für November der Abbau der Fahrleitung in Auftrag gegeben wurde.

Trotz der Einstellungsbeschlüsse kehrte im Februar 2017 der seit mehr als zwei Jahren abgestellte und zum Teil bereits ausgeschlachtete Trolleybus 301 in den Liniendienst zurück. Es handelt sich um den ersten zweiachsigen Prototyp der aktuellen Trolleybus-Generation vom Typ Designline. Auch der Serienwagen 337, der seit längerem teilweise ausgeschlachtet im Depot Kilbernie stand, wird aktuell wieder komplettiert und soll in den Fahrgastdienst zurückkehren.

Boston [US] - Wiederaufnahme des Planbetriebs der Linie 73 in Cambridge

[K. Budach](#) - 28.03.17

Nach Abschluss der umfangreichen Bauarbeiten auf der Belmont Street/ Trapelo Road kommen seit 31.12.2016 wieder Trolleybusse auf der Linie 73 im Einsatz. Seit dem 01.09.2013 waren Autobusse auf dieser Linie im Einsatz und die Fahrleitung wurde auf der gesamten Straßenlänge von knapp 5 km bis auf die Versorgungsleitung, Querdrähte, der Endschleife am Waverley Square sowie dem Abzweig von der Linie 71 demontiert. Die Linie 71 war somit für über drei Jahren die einzige Trolleybuslinie im Stadtteil Cambridge, es kamen in diesem Zeitraum vormittags nur 9 Trolleybusse, nachmittags nur 7 Trolleybusse zum Einsatz.

Denn auf der dritten Trolleybuslinie 72 kommen seit März 2013 weiterhin Dieselbusse zum Einsatz. Hier wurde die Fahrleitung in der Wendeschleife auf der Bennett Alley demontiert, da hier ein Gebäude rekonstruiert wurde. Zudem

war die Huron Ave. zeitweise wegen Straßenbauarbeiten nur halbseitig befahren. Die Linie 72 wird ohnehin nur montags bis freitags von ein bis zwei Kursen im 15-20 Minuten-Verkehr befahren, an Wochenenden ist sie mit der Linie 75 kombiniert und wird dann ohnehin von Autobussen bedient.

Die Bostoner Trolleybuslinien 71, 72 und 73 benutzen einen kurzen Tunnelabschnitt an der zentralen Umsteigestation zur Metro in Harvard. Sie haben dafür linksseitige Türen. Als Linie 77 rücken die Trolleybusse in das Depot ein, diese Fahrten sind im Fahrplan der weitaus längeren Autobuslinie 77 verzeichnet.

Für das Trolleybusnetz in Cambridge stehen 28 Neoplan/Skoda Electric - Solowagen zur Verfügung, sie tragen die Nummern 4101-4128. 32 DUO-Gelenkwagen von den gleichen Herstellern fahren dagegen auf den Waterfront-Linien SL1 und 2, die ebenfalls eine Tunnelstrecke ausweisen.

[San Francisco \[US\]](#) - Weitere Neubeschaffungen genehmigt

[K. Budach](#) - 29.05.17

Nachdem bis Juli 2016 alle bestellten 60 Gelenktrolleybusse vom Typ New Flyer XT60 in Dienst gingen, hat sich MUNI zum Ersatz auch aller Zweiachser des bisherigen Hochflur-Trolleybustyps Skoda/ETI 14TrM bis Ende 2019 entschlossen. Gemäß einem Beschluss des Verwaltungsrats der SFMTA vom 18.4.2017 stimmt dieser dem Vertrag mit der New Flyer Inc. zu, der den Kauf von 185 neuen Solowagen zum Gesamtpreis von \$245.000.000 vorsieht. Noch vor Jahresende sollen die ersten Einheiten von den 185 in den Probebetrieb genommen werden. Wie gemeldet sind bereits die ersten 15 der 2001-2003 beschafften 245 Skoda/ETI-Solotrolleybusse außer Dienst gestellt worden. Für den Wagenauslauf werden aktuell maximal 176 Trolleybusse benötigt. Künftig sollen es sogar nur 140 Wagen sein, wenn mit einem vermehrten Einsatz von Gelenkwagen die Intervalle auf einigen Linien gestreckt werden und entsprechend weniger Solowagen zum Einsatz kommen. Neben den ausgelieferten 60 Gelenkwagen sind bereits 33 weitere beauftragt, die bis 2019 zur Wiedereröffnung der Trolleybuslinie 49 über die Van Ness-Ave. ausgeliefert werden. Gelenktrolleybusse kommen aktuell auf den Linien 14 Mission, 30 Stockton und 5 Fulton / 5R (Fulton Rapid) zum Einsatz, die Zweiachser auf allen übrigen Trolleybuslinien.

[Mexico City \(Ciudad de Mexico\) \[MX\]](#) - Der DINA-Prototyp im Fahrgasteinsatz

[K. Budach](#) - 22.05.17

Der schon einmal vor zwei Jahren in der mexikanischen Hauptstadt gezeigte und getestete Niederflur-Trolleybus vom einheimischen Hersteller DINA ist seit einiger Zeit wieder im Depot Tetepilco und fährt inzwischen auch im Fahrgasteinsatz auf der Linie des sogenannten "Corredor Cero Emisión", die zum Teil auf Eigentrasse als BRT Linie betrieben wird. Der Vergleich mit den 19-20 Jahre alten Wagen der aktuellen Flotte ist hier besonders auffällig. Die Versuche vor 2 Jahren waren zunächst nicht fortgesetzt worden, nachdem zwischenzeitlich die Einstellung des gesamten Trolleybusbetriebs auf der Agenda stand. Inzwischen hat sich dagegen einiger Widerstand manifestiert. Bei den Probefahrten wird auf den Erfolg der nach Guadalajara gelieferten Trolleybusse des gleichen Herstellers verwiesen. Die Diskussion über die Beibehaltung des Trolleybusbetriebs in der Hauptstadt auf politischer Ebene hält derweil an.

Der derzeitige Fuhrpark in Mexiko-Stadt ist stark überaltert und von zahlreichen Ausfällen gezeichnet.

Der Probewagen von DINA hat eine elektrische Ausrüstung von Skoda Electric.

[Mendoza \[AR\]](#) - Neuer Betreiber schränkt den Trolleybusverkehr ein

[K. Budach](#) - 13.03.17

Die beschlossene Aufgabe der seit Eröffnung des Betriebs 1958 aktiven provinzeigenen Verkehrsgesellschaft Empresa Provincial de Transporte de Mendoza und der Ersatz durch die neu gegründete, ebenfalls vollständig in öffentlicher Hand befindliche Verkehrsgesellschaft wurde zum Jahresende 2016 vollzogen. Nur etwa die Hälfte der Belegschaft der alten EPTM wurde vom neuen Unternehmen übernommen.

Der Ersatzbetrieb mit Dieselnissen auf den Trolleybuslinien wurde durch den Einsatz weiterer Wagen von Privatunternehmen ausgeweitet. Der vorhandene Trolleybusfuhrpark reicht wie berichtet seit längerem schon nicht mehr für den täglichen Wagenauslauf von 50 Fahrzeugen zur Hauptverkehrszeit auf den 6 Trolleybuslinien aus.

Die 15km lange, erst 2004 eröffnete Durchmesserlinie 5 Cruz Godoy - Las Heras wurde am 1.1.2017 als elektrische Linie aufgegeben, sie wird nun durch ein "befeundetes" Privatunternehmen bedient. Es ist recht offensichtlich, dass die Auflösung der seit 1958 bestehenden EPTM nicht nur objektiven Zielen der Kosteneinsparung dienen sollte, sondern zugleich einzelnen Privatunternehmen zu Gute kommt, die den Liniendienst zum Teil übernommen haben. In der Öffentlichkeit wurde bereits über die Gesamteinstellung des Trolleybusbetriebs diskutiert, der Gouverneur der Provinz hat diese Möglichkeit ebenfalls in die Diskussion eingebracht.

- Vollständige Aufgabe des elektrischen Betriebs beabsichtigt

[K. Budach](#) - 17.04.17

Der Gouverneur und die aktuelle Provinzregierung von Mendoza wollen den Trolleybusverkehr in der Stadt noch vor dem Jahresende 2017 vollständig aufgeben. Seit mehreren Wochen wird in der Öffentlichkeit bereits Stimmung gegen den Trolleybusbetrieb gemacht. "Moderne" Dieselnisse sollen die verbliebenen Trolleybusse auf den sechs Linien ersetzen. Dabei werden auch private Betreiber zum Zuge kommen. Sie befahren bereits seit Anfang des Jahres die lange Durchmesserlinie 5 Las Heras - Godoy Cruz in zwei Abschnitten. Es besteht die Absicht, das Liniennetz umzugestalten

und auch Minibusse könnten einzelne Streckenabschnitte übernehmen.

Bedingt durch Straßenbauarbeiten wurde nun angekündigt, dass die Trolleybusse "vorübergehend" ab dem 1.5.2017 nicht eingesetzt werden können.

Aktuell sind noch etwa 15 der mittlerweile 33-35 Jahre alten New Flyer einsatzfähig, die 2008-09 aus dem kanadischen Vancouver übernommen worden waren. Von den seit 2013 gelieferten 13 Marterfer-Niederflurwagen ist ebenfalls nur ein Teil einsatzfähig, so dass oft noch nicht einmal die Hälfte der 50 Kurse zur Hauptverkehrszeit elektrisch gefahren werden können.

Rosario [AR] - Die ersten Megapolis sind da

[K. Budach](#) - 08.05.17

Die ersten fünf der bestellten 12 Trolleybusse vom Typ MEGAPOLIS des russischen Hersteller Trolza sind im April in Argentinien eingetroffen, nach drei Monaten Reise aus Russland. Zwei von ihnen sind in den aktuellen Farben der SEMTUR orange-silbergrau lackiert, die drei anderen in blau. Mit den 12 Wagen soll der Verkehr auf der Linie Q elektrisch abgewickelt werden. Die neuen Wagen fahren damit einen Teil der Strecke unter Fahrleitung und einen anderen Teil im Batteriemodus. Die Batterien werden unter der bestehenden Fahrleitung anschliessend wieder aufgeladen.

Die Ablieferung aller 12 Wagen nach Rosario hat bis Ende Mai 2017 zu erfolgen. Aufgrund von Verzögerungen wird Trolza als Vertragsstrafe zwei zusätzliche Wagen liefern. Die Aufnahme des Fahrgastverkehrs mit den neuen Fahrzeugen war auf der Linie Q ursprünglich für Ende Mai 2017 vorgesehen, die verzögerte Auslieferung der Neuwagen dürfte aber auch dieses Datum nach hinten verschieben.

Valparaiso [CL] - Letzter Gelenkwagen ausser Dienst

[K. Budach](#) - 28.03.17

Chiles letzter Gelenk-Trolleybus, zugleich bislang der weltweit älteste Gelenk-Trolleybus im Plandienst, steht seit Ende Januar 2017 auf einem Abstellplatz abseits des Fahrleitungsnetzes. Er soll voraussichtlich nicht wieder in Betrieb genommen werden. Es handelt sich um den Wagen 503, der 1963 vom schweizerischen Hersteller FBW unter der Typenbezeichnung FBW 51GTr nach Zürich geliefert wurde. In den achtziger Jahren kam er zusammen mit anderen Gebrauchtwagen in die Hauptstadt Santiago, um dort den Trolleybusbetrieb wieder aufzunehmen. Einige Jahre später gelangte er nach Valparaiso und sollte mit Inbetriebnahme der ex-Luzerner Wagen schon 2015 ausgemustert werden, blieb aber bis Ende Dezember 2016 in Verkehr.

Montevideo [UY] - Stadtverwaltung prüft die Wiedereinführung von Trolleybussen

[K. Budach](#) - 06.03.17

25 Jahre nach Stilllegung des früheren Betriebs im Januar 1992 prüft die Stadtverwaltung von Uruguays Hauptstadt Montevideo die Wiedereinführung von Trolleybussen in moderner Form. Vom Stadtzentrum aus sollen die Stadtviertel 18 de Juli und Ciudad Vieja angebunden werden. Die Führung auf Eigentrasse ist abschnittsweise vorgesehen. Die Fahrleitung soll nicht überall montiert werden, auch Abschnitte mit Batteriestromfahrt sollen in den Linienverlauf integriert werden. Mit dem russischen Hersteller Trolza, der schon den Betrieb im benachbarten Argentinien mit Neuwagen ausstattet, wurden Verhandlungen aufgenommen, im April reist eine Delegation von Trolza nach Montevideo. Günstige Zahlungsbedingungen könnten der städtischen Verkehrsgesellschaft CUTCSA die Wiedereinführung zusätzlich attraktiv machen.

trolley:planung - Marrakesch: Verzögerungen bei der Inbetriebnahme

[K. Budach](#) - 08.05.17

Die schon Mitte Oktober 2016 gelieferten 15 Hybrid-Trolleybusse vom Typ Veyrin G92 des chinesischen Herstellers Yangtse stehen weiterhin im Depot abgestellt. Die Eröffnung des Betriebs war für November 2016 angekündigt worden, musste aber bis heute immer wieder verschoben werden. In der Presse kam es deshalb bereits zu diversen negativen Kommentaren, da auch ein neuer Termin noch nicht gesetzt worden ist. Tatsächlich kamen einige der bereits abgelieferten Wagen im November 2016 im Batteriebetrieb zu Vorführzwecken anlässlich des Welt-Klimagipfels in der Stadt auf Sonderfahrten zum Einsatz.

Weitere 15 Wagen des gleichen Typs sollten ursprünglich bereits vor dem Jahresende ausgeliefert worden sein. Für die nächsten zwei Jahre ist die Beschaffung von insgesamt 120 Hybrid-Trolleybussen in Solo- und Gelenkausführung geplant, um insgesamt vier neue BRT-Linien damit zu bestücken. Alle Linien sollen jeweils auf ca. 30-40% der Strecke mit Fahrleitung zum Nachladen (In-Motion-Charging) der Traktionsbatterien versehen werden.