

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen) im oben genannten Zeitraum. Die Meldungen sind unter dem Reiter NEWS entweder unter trolley:worldmap (Direktlink: <https://www.trolley-motion.eu/trolley-staedte/>) für die einzelnen Städte oder in chronologischer Reihenfolge unter trolley:city news (Direktlink: <https://www.trolley-motion.eu/trolley-news/>) abrufbar.



Solingen [DE] – BOB (Batterie-Oberleitungsbusse) wieder in Betrieb

J. Lehmann - 02.03.2020

Ab Montag, 02.03.2020 kehrten die BOB wieder auf die Linie 695 zurück. Die vier Batterie-Trolleybusse wurden im Dezember vorübergehend aus dem Betrieb genommen, nachdem vermehrt Probleme mit der Wiederaufladung der Batterien auftraten. Dazu gab es folgende Presseerklärung der SWS aus Dezember 2019: *"Die ersten Erfahrungen auf der Strecke hatten gezeigt, dass die Batterien meist nachmittags an ihre technischen Grenzen stoßen. Deshalb mussten die BOBs in den ersten beiden Dezemberwochen regelmäßig ausgetauscht werden. Ein Fahrzeugwechsel ist aber weder für die Fahrgäste, noch die Mitarbeiter ein Vergnügen"*.

Die Ursache der vorzeitigen Aufladung liegt in einem Mangel an der Korrespondenz der vier Batteriepacks von rund 15 kWh untereinander, diese entladen sich unterschiedlich schnell und werden auch unterschiedlich schnell wieder aufgeladen. Zur Erarbeitung einer Lösung für das Problem wurde ein 4er Batteriepack (aus BOB 863) ausgebaut und zu Probelaufen bei den Herstellern versandt. Gleichzeitig wurden von den Herstellern an den Wagen andere Garantiarbeiten durchgeführt, die ursprünglich für einen späteren Zeitpunkt geplant waren. Eine Wiederinbetriebnahme planten die SWS mit einer Pressekonferenz, hierzu lud die SWS am 12.02.2020 zu einer knapp einstündigen Probefahrt im Rahmen eines ganztägigen Härtetests am 13.02.2020 ein, bei der Fachleute die Mängel und deren Behebung bei den neuen Fahrzeuge erläutern sollte. Aber noch am gleichen Abend mußte dieser Härtetest abgesagt werden, da ein "sogenannter Bug in der Software unsere BOB wieder ausbremste". Der Härtetest konnte dann

endlich am Mittwoch, 26.02.2020 durchgeführt werden. Um 5.20 Uhr verließ Wagen 862 den Betriebshof zu einer gut 18-stündigen Fahrt zwischen Abteiweg und Meigen, anstelle von Fahrgästen zeichneten Geräte im Fahrgastraum Energieströme auf. *"Die begleitenden Techniker der Düsseldorfer Firma Kiepe Electric sowie eigene Mitarbeiter waren mit den Messergebnissen sehr zufrieden. Alle vier Batterien entluden sich gleichmäßig, es wurden keine kritischen Spitzen bei Leistungsfahrten gemessen und auch die Temperatur der Batterien stieg nicht über die Grenzen, sondern lag bei moderaten 22°. Neben den Fehlerquellen die die BOB Mitte Dezember ausbremsten sind innerhalb einer Woche auch die neuen Probleme der Signalverarbeitung, die zur Verlängerung der Standzeit führten, abgearbeitet. In den zurückliegenden zehn Wochen wurden falsche Relaiskontakte und fehlerhafte Steckerplatten ausgetauscht, neue Softwareprogramme aufgespielt und Kühleinheiten der Batterien gänzlich ausgewechselt"*, erläuterte die SWS in einer Presseinformation vom 27.02.2020. Da auch an dem Tag ein Kälteeinbruch mit Schneefall auftrat, konnte auch das Fahrverhalten bei Schneeglätte erprobt werden. *"Er war der einzige Bus der trotz widriger Straßenbedingungen den Abteiweg hochfuhr – leider ohne Fahrgäste, dafür aber mit zufriedenen Technikern"*, berichtete das Solingen Magazin am 27.02.2020 nach einer Presseerklärung der SWS. Somit kamen die beiden BOB 862 und 864 am Montag, 02.03.2020 wieder zwischen Meigen und Gräfrath auf der Linie 695 zum Einsatz. Der Einsatz der anderen beiden Fahrzeuge wurde im Lauf der Woche erwartet. Bis Ende des Jahres sind die fünf VanHool-Gelenkbusse 270, 261, 265, 263, 258 in dieser Reihenfolge Kilometermillionäre, wobei die beiden letztgenannten erst in den letzten Dezembertagen den millionsten Kilometer absolvierten und Wagen 265 Anfang Dezember 2019. Die Gelenkwagen 255 und 252 erreichten Anfang Januar und Mitte Februar diese Laufleistung, im März werden noch die Wagen 262 und 264 und im April 257 und 267 folgen. Bis Juni werden wohl alle derzeit aktiven VanHool- Gelenkbusse Kilometermillionäre werden, nur bei den derzeit abgestellten Wagen 251, 253 und 269 wird es länger dauern. Wagen 253 befindet sich derzeit zur Bearbeitung in der Werkstatt, während die Wagen 269 und 251 seit Mitte bzw. Anfang 2019 abgestellt sind, letzterer verlor vorübergehend seine Zulassung. Die VanHool-Gelenkbusse erbringen weiterhin die höchste jährliche Laufleistung von bis zu 72.900 km (Wagen 268). Dagegen erbringen die Hess SwissTrolley eine jährliche Durchschnittsleistung von 56.000 km, Spitzenreiter ist Wagen 954 mit 63.300 km/a, die geringste Laufleistung erbrachte Wagen 953 mit 30.503 km/a, dieser befand sich auch zweimal nach Unfällen in Reparatur. Die Berkhofs leisten hingegen eine jährliche Durchschnittsleistung von 40.000 km, als bester absolvierte Wagen 185 knapp 44.400 km, die geringste Laufleistung erbrachte Wagen 179 mit 28.100 km. Nicht mehr berücksichtigt ist Wagen 180, der bereits in 2018 mit einer Gesamtleistung von 757.103 als Ersatzteilspender diente und am 24.01.2020 zur Verschrottung abgeholt wurde. Der SwissTrolley 957 verlor bei einer Stangenentgleisung in der Schleife Krahenhöhe im Dezember seinen Stangenbock und wartet bislang noch auf seine Wiederherstellung. Eine Ausschreibung für die Lieferung von 4-16 Solo (12m)- Batterie-Oberleitungs-Bussen "Solo-BOB" veröffentlichte die Stadtwerke Solingen GmbH am 20.12.2019. Die Optionen des Vertrags können in mehreren Schritten bis zum 30.06.2022 ausgeübt werden.

Esslingen [DE] - Vier der sechs bestellten Solaris Trollino im Einsatz

J. Lehmann - 30.04.2020

Am 2.4.2020 absolvierte der Solaris Trollino 510 den ersten Linieneinsatz, und zwar auf der Linie 113 ab 13 Uhr zur Nachmittagsspitze. Die beiden anderen im Dezember 2019 gelieferten Wagen 508 und 509 warten jedoch weiterhin auf ihren ersten Einsatz, sie haben zwischenzeitlich bereits eine neuartige Ganzreklame für die SWE erhalten. Am 3.4. und am 6.4.2020 waren zwei Solaris Trollino 506 und 510 auf der Linie 113 im Einsatz. Die Hybrid-Trolleybusse befahren die Vogelsangbrücke ebenfalls im Batteriemodus und drahten erst an der Haltestelle Weilstraße ein. In den folgenden Tagen reduzierte sich der elektrische Betrieb nahezu ausschließlich auf die Linie 101, nur an wenigen Tagen kam Wagen 507 oder 510 auf der Linie 113 zum Einsatz. Dabei stehen derzeit mit Solaris 501-507, 510 und dem VanHool 213 neun Einheiten zur Verfügung. Die Linie 118 wird weiterhin komplett von Dieselbussen bedient, von denen auch nach Ende der Arbeiten an der Zollbergstraße weiterhin 17 Gelenk- und 9 Solowagen zum Wagenpark gehören. Der letzte VanHool 213 soll noch weiter als Reservewagen verbleiben, er zuletzt am 30.03.2020 zum Einsatz, als er einen Trollino auf der Linie 101 ablöste. Die übrigen VanHool sind inzwischen abgemeldet, die Wagen 216 und 217 wurden Anfang März 2020 nach Solingen als Ersatzteilspender transportiert. Die restlichen drei Einheiten (210, 211 und 215) sollen über einen Zwischenhändler in die Ukraine weiter verkauft werden.

- Neue Hybrid-Trolleybusse als Werbebotschafter vorgestellt

J. Lehmann - 18.05.2020

Am Freitag, 15.05.2020 wurden die drei jüngsten sogenannten Elektro-Hybrid-Busse auf dem Esslinger Marktplatz präsentiert. Sie wurden als Werbung für den Stromlieferanten SWE mit typischen Motiven der Stadt wie zum Beispiel das Alte Rathaus, die Neckarkanäle und die Burg gestaltet. Verantwortlich für das Design ist der gebürtige Esslinger und mehrfach ausgezeichnete Illustrator Florian Bayer. Neben dem Bürgermeister der Stadt Esslingen Ingo Rust und den Geschäftsführer der SWE und deren Tochterunternehmen grünES GmbH Jörg Zou und Dominik Völker präsentierten sich die Werkleiter des SVE Andreas Clemens und Johannes Müller vor den drei Trolleybussen. Letzterer machte auf ein besonderes Merkmal in den neuen Batterie-Trolleybussen aufmerksam: „Ganz neu für die Fahrgäste ist die Darstellung der Energieströme im Fahrzeug auf zwei separaten Monitoren. Auf ihnen wird gezeigt, wieviel Batterieleistung aktuell noch vorhanden ist, ob der Fahrstrom aus der Fahrleitung kommt oder der Omnibus auf Batteriebetrieb fährt. Mit diesen Anzeigen wird die Funktionsweise der Elektro-Hybrid-Busse nun anschaulich erklärt und dargestellt.“ Die drei neuen Solaris/Kiepe Electric- Gelenktrolleybusse sind auf die Kennzeichen ES-VE 592-594 für bis zu 111 Fahrgäste zugelassen. Bedingt durch die Unterbringung der Batterien in einem Turm an der Rückseite konnte die Sitzplatzanzahl auf 45 erhöht werden, die ersten Trollino hatten noch 44 Sitzplätze, von denen jedoch einige über Stufen im Heck erreichbar waren, da hier unterflur die Batterien angeordnet sind.

Am Samstag (16.5.2020) Nachmittag wurden die verbliebenen VanHool-Gelenkbusse 210, 211, 213 und 215 auf einen LKW-Abstellplatz nach Zell überführt, davon sind die Wagen 210, 211 und 215 bereits abgemeldet, Wagen 213 ist noch zugelassen. Er wird später wieder ins Depot zurückerwartet, um als Reservefahrzeug für den Einsatz auf der Linie 101 zur Verfügung zu stehen. Die Abstellfläche im Depot musste geräumt werden, um die gebraucht für den Betrieb auf den Autobuslinien der Firma Rexer beschafften Dieselsebusse abzustellen. Die Firma Rexer meldete im Juli 2019 Konkurs an, über den Konkursverwalter wurde der Betrieb jedoch fortgesetzt, aber im April kündigte der Insolvenzverwalter den Vertrag mit dem Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) zum 30. Juni 2020, genau zwei Jahre nach der Betriebsaufnahme. Der Betrieb auf den Autobuslinien wird von der SVE fortgeführt, aber nur wenige der über Leasingverträge beschafften Dieselsebusse der Firma Rexer können übernommen werden.

Lausanne [CH] - Zustimmung der Gemeinden zur BHNS-Linie

J. Lehmann - 29.05.2020

Am 4.5.2020 stimmte der Gemeinderat von Crisser dem Straßensanierungsprojekt zu, welches die Einrichtung von reservierten Fahrspuren für die geplante BHNS (Bus à haut niveau de service) - Linie auf einer Strecke von 3,1 km im Zuge der Straße Cossonay. Zuvor gaben die Gemeinden Prilly und Renens auch ihre Zustimmung für die erforderlichen Straßenumbau, deren Gesamtkosten bei knapp 40 Mio. CHF liegt. Damit kann nun die Infrastruktur für die erste von drei BHNS - Linien von Crissier-Bré über das nördliche Gemeindegebiet von Renens und dem Gemeindegebiet von Prilly nach Lausanne- Chauderon errichtet werden. Ab 2022 soll die derzeitige Trolleybuslinie 9 nach Verlängerung diese Strecke in 18 Minuten Fahrzeit bewältigen und durch die eigenen Fahrspuren sowie die vorgesehen Vorrangschaltungen soll die Zuverlässigkeit der Fahrpläne und die Einhaltung der Fahrzeiten erfolgen und somit zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beitragen. Drei Linien sollen bis 2027 nach diesem Prinzip eingerichtet werden, und zwar sind neben der verlängerten Linie 9 zwischen Lutry und Bussigny die verlängerte Linie 7 von Pully Val-Vert nach Prilly Galicien und der bisherigen Linie 21 von Lausanne-Centre nach Bellevaux als BHNS-Linien vorgesehen.

In einem ersten Schritt werden ab dem Jahresende 2020 für die BHNS - Linien die ersten 12 doppelgelenkigen Batterie-Trolleybusse in Betrieb genommen, die Anfang 2019 bei der Firma Hess bestellt wurden. Mit einem Gesamtwert von rund CHF 16,5 Mio. sind die 12 Fahrzeuge mit Dynamic-Charging-Technologie ausgestattet, die im bei Umleitungen durch Straßenbauarbeiten eine größere Flexibilität bieten, indem sie auf kurzen Strecken ohne Fahrleitung mittels Batterie elektrisch fahren können. Nach der Nutzung kann diese während der Fahrt auf einer elektrifizierten Strecke geladen werden.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht Ende Februar 2020 die Einsprüche zur Planung in den Gebieten Renens und Flon abwies, konnte damit die Baugenehmigung für den Bau der Straßenbahn zwischen

Lausanne-Flon und Renens-Gare für rechtskräftig erklärt werden. Mit dieser Entscheidung werden nun jahrelange Gerichtsverfahren beendet, die den Baubeginn für die Straßenbahn über Jahre verzögerten. Auch wenn nun der Einspruch der Planung abgewiesen wird, wird sie im Bereich der Vigie-Gonin-Rampe so geändert, dass der Flonwald weitestgehend erhalten bleibt.

Schaffhausen [CH] - Alle sieben Trolleybusse auf Batterien umgerüstet

J. Lehmann - 13.03.2020

Der Umbau der sieben Trolleybusse von Dieselaggregat als Hilfsantrieb auf Batterie ist bei der Firma Hess Carrosserie AG in Bellach Ende 2019 vollzogen worden und seit Anfang 2020 stehen sie wieder vollständig in Betrieb. Hierfür wurde bereits nach Ablauf der Referendumsfrist im Dezember 2018 ein Werkliefervertrag abgeschlossen, nachdem der Grosse Stadtrat bereits im November 2018 einen Kredit von 1,575 Mio. CHF freigegeben hatte. Der Weg ist damit freigegeben, dass die Schaffhauser Trolleybusse bestimmte Streckenabschnitte ohne Oberleitung zurücklegen können. Durch den Rückbau der Fahrleitungen sollen nicht nur Unterhaltskosten eingespart werden, sondern auch auf dem Bahnhofsvorplatz Platz für die dort geplanten Aufladestation der Elektrobusse gemacht werden. Es ist beabsichtigt die Fahrleitungen zwischen den Haltestellen Feuerwehrzentrum und Mühletor sowie in Neuhausen zwischen Scheidegg und Neuhausen Zentrum zu demontieren. Der Umbau auf "In Motion Charging" -Technologie ist der erste Schritt zur Umstellung der gesamten städtische Busflotte auf elektrischen Betrieb. Dieser Elektrifizierungsstrategie der VBSH hatte der Grosse Stadtrat im August 2017 zugestimmt, zudem wurde eine Volksbefragung nach dem Testeinsatz des ersten Elektrobusse durchgeführt. Die Bevölkerung stimmte dann in der Volksbefragung am 17.11.2019 mit knapp 54 Prozent der Vorlage zur Beschaffung der ersten 15 batteriebetriebenen Bussen zu. Damit werden die ersten Dieselsebusse im Rahmen der ordentlichen Flottenerneuerung in einer ersten Etappe bis 2023 durch 15 Batteriebusse für 23,6 Mio. CHF ersetzt. In diesen Kosten ist die komplette Ladeinfrastruktur im Depot und am Bahnhof enthalten. Neben 7 Solobussen in 12 m Länge und 8 Gelenkbusse in 18 m Länge sieht das Grundlos des Vertrags mit der Irizar e-mobility die Lieferung und Montage von 12 einarmigen Schnellladern 600 kW am Bahnhof und einem beim Depot Ebnat sowie acht zweiarmige Übernachtslader von 50 kW Stärke. Die Option des Vertrags für den Zeitraum 2022-2027 sieht die Lieferung von 21 Gelenk- und 11 Solo-Batteriebusen einschließlich 18 x 2 Depotladern vor, so dass in rund acht Jahren dann 47 Elektrobusse den heutigen Wagenpark von 45 Diesel- und 7 Trolleybussen (VBSH und RVSH) ersetzen. Somit werden die 9-jährigen Trolleybusse in acht bis zehn Jahren ausscheiden und durch Batteriebusse ersetzt, die zu diesem Zeitpunkt dann alle Linien der Stadt Schaffhausen bedienen. Beim internationalen Submissionsverfahren zur Suche des optimalen Systemlieferanten gingen insgesamt neun Teilnahmeanträge ein. Für die Angebotsabgabe qualifizierten sich die Anbieter Carrosserie HESS AG (mit Unterlieferant ABB), VDL Bus & Coach bv., Irizar Sociedad Cooperativa (Irizar e-mobility) und Volvo Group (Schweiz) AG. Parallel zum E-Bus-Projekt erhielten die VBSH einen Kredit in Höhe von 7,9 Mio. CHF, um ihr Depot im Ebnat zur Einstellung aller Fahrzeuge über Nacht zwecks langsamer Aufladung zu erweitern.

Die Elektrifizierungsstrategie hat der heutige SVP-Stadtrat und Präsident der Verwaltungskommission der VBSH Daniel Preisig entscheidend vorangetrieben. In seinen Zeiten bei der Jungen SVP kämpfte er vehement gegen den Trolleybusbetrieb. Mit einem Initiativkomitee, den Trolleybus aus Kostengründen abzuschaffen sammelte er 2009 Unterschriften gegen den Trolleybus. Letztendlich stimmte der damalige Stadtrat für den Beibehalt des Trolleybusbetriebs und der Neubeschaffung von Trolleybussen. Weitere Informationen über die Beschlüsse zur Umstellung der gesamten städtische Busflotte auf elektrischen Betrieb sind auf seiner Webseite zu finden, siehe:

<https://www.daniel-preisig.ch/medien-and-news/>

- Reduzierung der Fahrleitung gestartet

J. Lehmann - 08.05.2020

Nach der Umrüstung der sieben Trolleybusse auf die IMC-Technologie startete ab Montag, 27. April 2020 der Abbau der Fahrleitung zwischen den Haltestellen Feuerwehrzentrum und Mühletor im Bereich des Bahnhofs. Mit dem Rückbau werden auch die beiden Wendeschleifen östlich und westlich des Bahnhofsvorplatzes verschwinden. Der Platz vor dem Bahnhof wird nun umgestaltet und die Haltestellen mit Aufladestationen für die auf den Stadtbushlinien vorgesehenen Elektrobusse versehen. In einem

zweiten Schritt wird an der Zentralstrasse in Neuhausen zwischen den Haltestellen Scheidegg und Neuhausen Zentrum die Fahrleitung entfernt. Die fahrleitungsfreien Streckenabschnitte dient der Vorbereitung und der Vereinfachung der geplanten Sanierungsarbeiten in der Bahnhofstrasse und der Zentralstrasse. Die Rückbauarbeiten beschränken sich jeweils auf die Nachtstunden und beeinflussen den regulären Fahrbetrieb nicht. Ein Abschluss der Arbeiten soll bis Ende Mai 2020 erfolgen. Die ersten zwei Elektrobusse, und zwar ein Standard- und ein Gelenkautobus werden im Juni 2020 erwartet. Der Einsatz im Linienverkehr ist im Herbst 2020 geplant, für den Testbetrieb mit den beiden Elektrobussen soll eine provisorische Ladestelle am Bahnhof vor der Hauptpost erstellt werden, auch im Depot wird bis im Herbst eine entsprechende Ladeinfrastruktur bereitgestellt. Bis Herbst 2021 sollen dann sieben Solo- und acht Gelenkautobusse der sogenannten Grundetappe in Betrieb sein. Die ersten zwei Elektrobusse, und zwar ein Standard- und ein Gelenkautobus werden im Juni 2020 erwartet. Der Einsatz im Linienverkehr ist für Herbst 2020 geplant. Für den Testbetrieb mit den beiden Elektrobussen soll eine provisorische Ladestelle am Bahnhof vor der Hauptpost erstellt werden, auch im Depot wird bis im Herbst eine entsprechende Ladeinfrastruktur bereitgestellt. Bis Herbst 2021 sollen dann sieben Solo- und acht Gelenkautobusse der sogenannten Grundetappe in Betrieb sein.

St. Gallen [CH] - Plangenehmigung für die Erweiterung der Fahrleitung steht noch aus

J. Lehmann - 20.05.2020

Der zum Fahrplanwechsel 2020 geplante Umstieg auf umweltschonende elektrische Antriebsformen verzögert sich. Für die geplante Erweiterung der Fahrleitung um knapp 7 km fehlt noch die Plangenehmigung vom Bundesamt für Verkehr. Nachdem diese vorliegt, muss der Bau der Oberleitungen noch öffentlich aufgelegt werden. Die Verhandlungen mit Grundeigentümern und Liegenschaftsbesitzern für die Installation von Masten entlang der Straßenzüge und der Wandhaken an den Häuserfassaden sind im Gang. Die drei neuen Gleichrichteranlagen sind offensichtlich bereits bestellt, jedoch kämen die Transformatoren für die Anlagen aus Italien und hätten aufgrund der Coronakrise derzeit Lieferschwierigkeiten. Für die Linien 3 und 4 sind über 3 km doppelspurige Fahrleitung auf der Bogen-, Burg- und Fürstenlandstrasse und auf rund 2 km zwischen der bisherigen Endhaltestelle Heiligkreuz und der Kantonalbank in Wittenbach vorgesehen. Zudem erhält die Gottfried-Keller-Strasse auf rund 1 km neue Oberleitung für die Linie 6 nach Bach St.Georgen, die den Einsatz der sechs bestellten Batterie-Trolleybusse ermöglichen soll. Deren Auslieferung ist vertraglich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen, die 11 Doppelgelenktrolleybusse mit Batterie sollen gemäß Vertrag mit der Firma Hess erst bis 2021 ausgeliefert werden.

Für die weitere Flottenerneuerung liegen auch schon Planungen vor: Die restlichen dreiachsigen Dieselmotoren sollen bis 2025 mit einem Alter von 15-17 Jahren ersetzt werden. Durch die Umstellung der Linien 7 und 8, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren und auf den gemeinsamen Streckenabschnitten einen 10-Minuten-Takt bieten, sollen auch Batterie-Trolleybusse zum Einsatz kommen. Rund vier Jahre später sollen die gegenwärtigen Trolleybusse mit einem Alter von 20 Jahren durch neue Batterie-Trolleybusse ersetzt werden.

Lediglich für die Buslinien 9, 10 und 11 wird noch nach einer optimalen Lösung gesucht. Zwar konnte mit dem 9,5 m langen Elektrobuss der Firma Solaris, der seit über einem Jahr auf der Linie 11 verkehrt, positive Erfahrungen gemacht werden, aber die Kapazität der Batterie reicht jedoch nicht immer für einen ganzen Einsatztag aus.

Winterthur [CH] - Langfristiges Ausbauprogramm vorgestellt

K. Budach - 26.05.2020

Der Trolleybusbetrieb soll im Zusammenhang mit der Anfang des Jahres veröffentlichten Angebotsstrategie der Stadtbus Winterthur für den ÖPNV mittel- und langfristig weitreichend ausgebaut werden. Statt aktuell drei werden künftig deutlich mehr Linien zumindest in Teilen das Fahrleitungsnetz der Stadt nutzen, das Netz wird außerdem an diversen Stellen angepasst und ausgebaut werden.

Die Einzelmaßnahmen umfassen unter anderem:

Linienänderungen im Bereich der Linie 1 in Zinzikon und der Linie 3 um den Bettenplatz bis 2025 sowie Ruchwiesen und Töss der Linie 1 und im Bereich Schützenbühl bis 2035

Umstellung der Linien 5 und 7 auf DC-Technik (Dynamic Charging) mit Batterie-Trolleybussen bis 2025, Elektrifizierung von Streckenabschnitten im Bereich Schlosstal, Rudolf-Diesel-Str. und Sulzerallee bis 2025 Neu-/Umbau von Wendeschleifen am ZOB Hauptbahnhof, Schloss, Oberseen, Töss, Melcher, Wülflingen Bahnhof Süd und Wülflingen Industriegebiet

Entzerrung der Netzstruktur durch Verlagerung von Umsteigebeziehungen weg vom Hauptbahnhof Winterthur.

In einem ersten Schritt soll eine Kapazitätserhöhung auf der Linie 1 durch Doppelgelenk-Batterie-Trolleybusse erfolgen, für 2022 ist die Beschaffung von 12 Einheiten geplant. Gemäß Ausführungen im Geschäftsbericht 2019 sollen dann 14 Batterie-Trolleybusse bis 2025 folgen, die für die Umstellung der Autobuslinien 5 und 7 bestimmt sind. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen dann die zehn Solaris-Gelenktrolleybusse ersetzt sein und der Wagenpark auf 50 Trolleybusse erhöht werden. Für die 24 SwissTrolleys der Baujahre 2010-2014 sind bis 2036 weitere 13 Doppelgelenk- und weitere 16 Batterie-Trolleybusse geplant, so dass dann der Wagenpark aus 55 Trolleybussen bestehen soll. Rund 30 Batteriebusse sollen bis dahin den restlichen Dieselpark ersetzt haben. Erst 2036 ist damit eine vollständig CO²-neutrale Fahrleistungserbringung beabsichtigt, bis dahin soll die Ära der Dieselpark mit Außerdienststellung der letzten getätigten Bestellung von 16 MAN-Dieselpark im Jahre 2019 abgeschlossen werden. Von dieser Bestellung werden die letzten fünf Einheiten im Juni 2020 erwartet, in 2019 gingen bereits elf Gelenkwagen (Nr.360-370) in Dienst. Diese Fahrzeuge sollen aber nur noch 10% der Fahrleistung erbringen, da das Ziel besteht, ab etwa 2025 rund 90 % der Fahrgäste CO²-neutral zu befördern.

Zürich [CH] - Neun neue Gelenktrolleybusse in Auslieferung

J. Lehmann - 25.03.2020

Am 25.02.2020 lieferte die Firma Hess den ersten der neun bestellten neuen Batterie-Trolleybusse aus. Acht der neuen Trolleybusse wurden für die Umstellung der ehemaligen Verstärkungslinie 83 auf elektrischen Betrieb bestellt, der neunte Wagen ist für den Mehrbedarf an Trolleybussen bestimmt, der durch die Veränderung der Linienführung der Linie 72 entsteht. Am vergangenen Mittwoch (18.3.2020) kam erstmals der neu gelieferte Batterietrolleybus Nr. 201 zum Einsatz, am 20.3.2020 folgte auch der mit einer Sonderbeschriftung versehene Trolleybus 200. Das dritte Neufahrzeug ist bereits in Zürich angekommen und wird gegenwärtig für den Betrieb aufgerüstet. Die neuen Trolleybusse erhalten die Betriebsnummern 200-208. Ein Anschluß an die bisherige Nummerierung (144-183) war nicht durchgehend möglich, da die Betriebsnummer 190 noch vom Prototyp des Volvo-Hybridbus aktuell belegt ist und weitere Nummern bis 199 von weiteren Probefahrzeugen in den letzten Jahren genutzt wurden. Der SwissTrolley Plus - Batterie-Trolleybus 183 - nach Ende der Förderprojekts nunmehr in der üblichen blau-weißen Standardlackierung - wird bereits seit Februar 2020 regelmäßig auf einem Ganztageskurs der Linie 83 eingesetzt.

Die Linie 83 wurde im Dezember 2015 als Verlängerung der Verstärkungs-Trolleybuslinie 71 durch Vereinigung mit der Buslinie 95 eingeführt. Seitdem sind die jährlichen Fahrgastzahlen von rund 1,5 Mio. auf 2,5 Mio. gestiegen. Seit Dezember 2019 verkehrt die Linie 83 ganztägig und zusätzlich auch am Samstag, wodurch eine weitere Nachfragesteigerung erwartet wird. Die Linie verkehrt in den Hauptverkehrszeiten alle 7½ Minuten, zwischen 9 und 16 Uhr sowie samstags alle 15 Minuten. Auf der Teilstrecke zwischen Milchbuck und Hardplatz verläuft sie vollständig unter bestehenden Fahrleitungen der Trolleybuslinie 72. Die neuen Batterietrolleybusse können die restliche Strecke bis zum Bahnhof Altstetten mit ihren leistungsfähigen Traktionsbatterien zurücklegen. Die vorhandene Fahrleitung kann somit während der Fahrt dynamisch als hocheffizienten Ladeinfrastruktur genutzt werden.

Nachdem der Zürcher Regierungsrat einen Kredit in der Höhe von rund 3,4 Mio. Franken genehmigt hatte, konnten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im November 2019 mit den Projektierungsarbeiten zur Elektrifizierung der Linien 69 und 80 beginnen. Das Plangenehmigungsverfahren für die Linie 69 soll Ende 2021, für die Linie 80 ein Jahr später abgeschlossen sein. Für 2022 ist vorgesehen, dass der Kantonsrat über den kantonalen Staatsbeitrag für die Realisierung der beiden Vorhaben befindet, dann können die Bauarbeiten voraussichtlich im Frühjahr 2023 starten. Die Umstellung der Linie 69 auf Trolleybusbetrieb ist somit für 2024 beabsichtigt und die Linie 80 ein für ein Jahr später.

Im Zuge eines Umbaus am Bucheggplatz zur Anpassung von Haltestellen wurde die Weiche entfernt, die eine Wende der Trolleybusse ermöglichte. Der Abbau von weiterer Fahrleitung unterblieb jedoch noch.

Die Straßenbauarbeiten in Witikon werden fortgesetzt, mittlerweile werden die Arbeiten in der Trichtenhausenstrasse fortgesetzt. Aus diesem Grund wird seit November die bisherige Wendeschleife der Linie 31 nicht befahren und seit dem 13.11.2019 wurde die Haltestelle Zweiackerstrasse Richtung Kienastewies um rund 80m verschoben. Eine provisorische Endhaltestelle befindet sich im Kienastewiesweg und mittels Batterieantrieb befährt die Linie 31 eine Schleife über die Zweiackerstraße. Für den Bau der Endhaltestelle der Limmattalbahn am Bahnhof Altstetten erhielt im August 2019 die Linie 31 eine Endhaltestelle in der Seitenstraße Altstetterstrasse, die Abfahrtshaltestelle in Richtung Witikon befindet sich in der Saumackerstrasse rund 200 m vom Bahnhof Altstetten entfernt. Die frühere Wendeschleife am Farbhof für Straßenbahn und Trolleybus wurde abgebrochen, seit dem 2.9.2019 fährt die Straßenbahnlinie 2 bis Schlieren durch.

Die Linie 72 wird in beiden Richtungen eine neue Streckenführung über die Zurlindenstrasse erhalten. Eine neue Haltestelle "Hertersteg" wurde einander gegenüberliegend errichtet und mit hohen Haltekanten für ein stufenloses Ein- und Aussteigen ausgestattet. Einige Firmen im Bereich der Brandschenkestrasse am anderen Ufer der Sihl können hierdurch besser erreicht werden. Die Haltestelle "Hertersteg" wird in Richtung Milchbuck mit neuem Fahrplan ab 2.2.2020 angefahren. In Gegenrichtung muss jedoch noch die bisherige direkte Streckenführung über die Steinstrasse gefahren werden, da auf der Manessestrasse Bauarbeiten nur eine einspurige Verkehrsführung ermöglichen.

Genova [IT] - Planungen für vier elektrische BRT-Linien veröffentlicht

J. Lehmann - 24.04.2020

Nach der Präsentation eines aus Linz geliehenen Doppelgelenktrolleybus im Mai 2020 wurden nun die Pläne für das geplante BRT-System veröffentlicht. Für die Planung wird nun eine Finanzierung der rund 471 Mio. Euro Gesamtkosten durch das Verkehrsministerium erhofft. Sofern diese im Mai 2020 vorliegt, soll der Baubeginn für die Arbeiten im September 2021 sein und eine Fertigstellung bis 2025 erfolgen.

Nach der Machbarkeitsstudie soll das neue BRT-Netz aus vier neuen Linien bestehen, die zu 70% eigene Fahrspuren erhalten. Zur Aufladung der elektrischen Gelenkbusse werden 40,5 km Oberleitung verlegt. Für rund 123 Mio. Euro sollen 145 Trolleybusse von 18 Meter Länge beschafft werden, die Beschaffung von Doppelgelenkwagen ist aufgrund der fehlenden Zulassung in Italien jedoch nicht vorgesehen. Die Trolleybusse sollen den in Parma oder in Bologna beschafften Trolleybussen entsprechen, deren offizielle Kapazität beträgt 155 Passagiere.

Die eigenen Fahrspuren werden neu angelegt, für die Straßenbauarbeiten sind 98 Mio. Euro vorgesehen. Insgesamt soll für das Projekt 471 Mio. Euro aufgewendet werden. An den Kreuzungen ermöglichen Ampelanlagen, dass die Busse immer Vorrang vor den Individualverkehr erhalten. Die Reisegeschwindigkeit der Linien soll sich somit gegenüber den bisherigen Buslinien erheblich erhöhen.

Milano [IT] - Neue Solaris Trollino warten weiterhin auf den ersten Linieneinsatz

J. Lehmann - 08.04.2020

Nachdem am 12. Juni 2019 der erste Solaris Trollino mit Elektroausrüstung der Firma Kiepe Electric ausgeliefert wurde, erhielten im Januar 2020 die ersten drei Wagen die Freigabe zur Inbetriebnahme. In den Öffentlichen Bekanntmachungen der Magistrale wurden am 07.02.2020 entsprechende Dokumente veröffentlicht, dass die Trolleybusse 801, 806 und 807 für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind. Am 20.02.2020 folgte die Veröffentlichung der Freigabe für die Trolleybusse 802, 803, 804 und 805. Der erste Linieneinsatz lässt jedoch noch auf sich warten, da vermutlich dieses mit einem offiziellen Pressetermin erfolgen soll. Aufgrund der derzeitigen Corona-Situation könnte dieser Pressetermin nicht stattfinden, zumal aus gleichen Grund der Betrieb derzeit reduziert ist. Es gilt derzeit von Montag bis Freitag der Samstagsfahrplan, der für die Ringlinien 90 und 91 einen 8-Minuten-Verkehr statt dem 6-Minuten bzw. 4-Minuten-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten und auf den Linien 92 und 93 einen 10-Minuten-Takt statt des 8- bis 9-Minuten-Takts bzw. 4-Minuten-Takts vorsieht. Samstags wird entsprechend dem Feiertags-Fahrplan gefahren.

Die Firma Solaris erhielt auch den Auftrag zur Lieferung von 12m-Elektrobussen. Hier wurde eine Gesamtanzahl von 250 Einheiten ausgeschrieben, von denen 40 ab Juni 2020 ausgeliefert werden sollen. 25 Elektrobussen der Firma Solaris sind bereits seit 2018/19 mit den Betriebsnummern 2010-2034 im Einsatz neben zwei BYD-Elektrobussen der Baujahre 2012/13. Die Batterien der neu bestellten 12m-Elektrobussen

weisen eine Gesamtkapazität von über 240 kWh auf, daher liegt der Beschaffungspreis pro Fahrzeug bei einem genannten Gesamtpreis von 192 Mio. Euro für alle 250 Einheiten des Rahmenvertrags bei 800.000 Euro pro Fahrzeug, somit sind die Gelenktrolleybusse mit einem Stückpreis von knapp 769.000 Euro sogar günstiger als die nur 12m langen Elektrobusse.

- Erste Solaris-Gelenktrolleybusse im Linieneinsatz

J. Lehmann - 13.05.2020

Am 01.05.2020 kündigte der Bürgermeister Giuseppe "Beppe" Sala in einer auf Facebook veröffentlichten Videobotschaft, die in einem der Solaris Trollino aufgenommen wurde, den Ersteinsatz der ersten Solaris Trollino für den folgenden Montag an. An diesem 04.05.2020 kamen die ersten acht Solaris Trollino mit Kiepe Electric-Ausrüstung auf den Ringlinien 90 und 91 zum Einsatz. Es waren dies die Wagen 800-807, die im Februar die Zulassung für den Liniendienst erhielten. Am 13.05.2020 wurden in den Öffentlichen Bekanntmachungen der Magistrale die Genehmigungen für die Inbetriebnahme der neuen Trolleybusse 809 und 810 veröffentlicht. Die gesamte Bestellung von 30 Einheiten aus den 80 Einheiten umfassenden Rahmenvertrag sind ausgeliefert und warten im Depot Molise auf ihre Inbetriebnahme.



Solaris/Kiepe Electric- Gelenktrolleybus 806 im Einsatz auf der Ringlinie 90. Foto: Paolo Pagnoni

Modena [IT] - Erster Solaris Trollino eingetroffen

K. Budach - 04.04.2020

Anfang Februar 2020 lieferten die Firmen Solaris und Kiepe Electric den ersten der acht bestellten 12m-Trolleybusse aus. Für den gelben Wagen mit weißem statt bisher blauen Dach ist die Nummer 35 vorgesehen, die gesamte Serie soll somit die Nummern 35-42 erhalten. Die neuen Fahrzeuge ersetzen die letzten Einheiten der 1986 beschafften Serie 11-24 des Fabrikats Fiat/Socimi 8833. Damit erfolgt eine umfassende Erneuerung der Trolleybusflotte, die mit Batteriebetrieb einen flexiblen Einsatz auf allen Strecken des Netzes ermöglichen. Die drei Batteriepacks mit je einer Leistung von je 15 kWh ermöglichen eine Fahrt ohne Oberleitung von etwa 12 km. Das 12m lange Fahrzeug ist mit drei Türen ausgestattet, es wird für 24 Sitz- und 49 Stehplätze zugelassen.

Die Gesamtinvestition für die Beschaffung der acht Solaris Trollino beträgt 5,2 Millionen Euro, dies ergibt einen Preis von 650.000 Euro pro Fahrzeug. Ein Teil der Kosten wird von der Region Emilia-Romagna finanziert, es handelt sich um POR-FESR-Mittel (300.000 Euro pro Fahrzeug) zur Verbesserung der Luftqualität.

Mit den 10 Gelenktrolleybussen des MAN/Autodromo/Kiepe Busotto 18m und den sieben 12m-Trolleybussen des Typs Neoplan N6316/Kiepe bzw. Viseon/Kiepe wird der Wagenpark künftig 25 Einheiten umfassen.

Verona [IT] - Erster Wagen zum Test in Biel

K. Budach - 21.04.2020

Der erste, komplett in weiss gehaltene SwissTrolley5 der Firma Carrosserie Hess mit Kiepe electric-Ausrüstung führte Anfang März 2020 auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im schweizerischen Biel die ersten Probefahrten durch. Zahlreiche Testläufe erfolgten sowohl mit angelegten Stangen als auch im Batteriebetrieb. Eine Auslieferung des Vorläuferfahrzeugs von insgesamt 39 Einheiten soll noch in diesem Jahr nach Verona erfolgen, um dort nach der Fertigstellung der ersten Oberleitung die langwierige Abnahme durch die italienischen Behörden zu erreichen.

Nachdem die Genehmigung des Trolleybusprojekts aus wirtschaftlicher Sicht durch die CIPE im Amtsblatt vom 09.08.2018 veröffentlicht wurde, begannen Mitte 2019 die Bauarbeiten für das Depot und die umfangreichen Straßenbauarbeiten für die Busspuren des Systems. Diese wurden auch 2020 fortgesetzt, aber es regt sich erneut Widerstand in der Bevölkerung gegen das Projekt, insbesondere weil durch die Busspuren die Anzahl der Parkplätze reduziert wird und auch Straßenbäume gefällt werden müssen. Außerdem mußten bei den Arbeiten im Bereich der Via Frà Giocondo / Viale Andrea Palladio wegen einem Rohrbruch und den erforderlichen Reparaturarbeiten die Arbeiten wieder eingestellt werden. Es bleibt aber zu hoffen, dass der von der CIPE vorgegebene Eröffnungstermin, der spätestens am 31. Januar 2022 sein muss, eingehalten wird.

Riga [LV] - Gelenktrolleybusse mit Wasserstoff-Range-Extender endlich in Betrieb

J. Lehmann - 23.03.2020

Die bereits 2017/18 produzierten zehn Gelenktrolleybusse mit einem Range-Extender auf Wasserstoffbasis sind seit dem 22.3.2020 in Betrieb. Bereits im November 2017 konnte das erste Fahrzeug in Gdynia erprobt werden, die Auslieferung aller 10 Fahrzeuge erfolgte 2018. Mit den Betriebsnummern 2200 bis 2209 (zuzüglich Kontrollziffer) standen sie nun zwei Jahre im Depot. Die Wagen kommen nun auf der Anfang 2020 eröffneten Linie 4 neben den Gelenktrolleybussen mit Diesellaggregat zum Einsatz.

Die Inbetriebnahme der Trolleybusse mit Wasserstoff- Zusatzantrieb zog sich über mehrere Jahre hin, da die Wasserstofftankstelle erst Ende 2019 eine Zulassung nach den europäischen Regelungen erhielt und nach einem zweimonatigen Probebetrieb erst jetzt nutzbar ist. Die Wasserstoffzellen ermöglichen den Trolleybussen eine oberleitungsfreie Fahrt von bis zu 150 Kilometer. Es dauert hingegen nur 10 Minuten, um einen Trolley mit Wasserstoff zu füllen.

Gdynia [PL] - 5 neue Trolleybusse ausgeschrieben

J. Lehmann - 18.03.2020

Am 12.03.2020 veröffentlichte die Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. (PKT) eine Ausschreibung über die Lieferung von fünf neuen Niederflur- Solo- bzw. Standard-Trolleybussen in einer Länge von 11,01 bis 13,5 m. Die Lieferung der Fahrzeuge soll 12 Monate nach Vertragsabschluss erfolgen. Wie die bisher gelieferten Trolleybusse sollen auch die fünf neuen Fahrzeuge Traktionsbatterien für Fahrten ohne Oberleitung erhalten.

Mit den Neufahrzeugen wird die Aera der Mercedes-Benz O 405N - Trolleybusse, die zwischen 2006 und 2009 in eigener Werkstatt von Dieselbusse auf Trolleybusse umgebaut wurden, ein Ende finden. Es stehen derzeit noch sechs Einheiten in Betrieb (Nr.3052, 3064, 3065, 3317, 3318, 3320), nachdem der 2009 umgebaute Wagen 2058 des Baujahrs 1997 Anfang 2020 ausgemustert wurde.

Hradec Kralove [CZ] - Prototyp Skoda 30Tr als Wagen 38 übernommen

J. Lehmann - 28.05.2020

Der Prototyp des Skoda 30Tr mit Batteriebetrieb verstärkt seit dem 12.2.2020 den Wagenpark. Der Anfang 2018 erbaute Wagen war bereits vom 28.3.2018 bis 16.4.2018 zur Erlangung der Homologation in Hradec Králové in Betrieb und wurde vom 03.05.2018 bis 30.11.2019 in Prag mit der Betriebs-Nr. 9506 auf der Linie 58 im Batterie-/Trolleybusbetrieb eingesetzt. In Hradec Králové erhielt er die Wagen-Nr. 38 in Anschluss an

die Anfang 2019 beschaffte Serie 29-37 und kommt unter anderem auf den Batterie-Trolleybuslinien 21 und 27 zum Einsatz, die einige Streckenabschnitte mittels Batterie überbrücken.

Jihlava [CZ] - Sechs neue Trolleybusse aus der Ukraine?

J. Lehmann - 06.05.2020

Ende April 2020 wurde das Ergebnis der am 13.01.2020 veröffentlichten Ausschreibung über die Lieferung von 6 Batterie-Trolleybussen für den Verkehrsbetrieb Jihlava veröffentlicht. Während die Firma Škoda Electric a.s. ein Angebot über 82,74 Mio. CZK (umgerechnet 3,06 Mio. Euro) abgab, bot das tschechisch-ukrainische Konsortium der Firmen Bogdan Corporation und TRAM FOR ENVI s.r.o. die Lieferung der sechs Batterie-Trolleybusse zum Gesamtpreis von 71.4 Mio. CZK (umgerechnet 2,64 Mio. Euro) an. Der Einzelpreis pro Fahrzeug läge damit bei umgerechnet 440.300 Euro

Die elektrische Ausrüstung soll die Prager Firma Cegelec für die Fahrzeuge liefern, nach knapp 15 Jahren (2006 Lieferung von 5 Solaris/Cegelec für Comutov) könnte die Firma Cegelec das Monopol der Firma Skoda Electric für die tschechische Trolleybusbetriebe nochmals brechen. Eine Auftragsvergabe wird jedoch erst möglich, wenn die mehrwöchige Einspruchsfrist ohne Eingaben verstreicht.

Die sechs Batterie-Trolleybusse sind für einen zweiten Schritt der Erweiterung des elektrischen Liniennetzes bestimmt. Für eine erste Erweiterung der Trolleybuslinien mit Batteriebetrieb wurden bereits im August 2019 bei der Firma Skoda Electric nach einer Ausschreibung zehn Einheiten mit Aufbau der Firma SOR bestellt, deren Auslieferung Ende 2020 erwartet wird.

Marianske Lazne [CZ] - Neue Trolleybusse in Pilsen zur Komplettierung

J. Lehmann - 20.03.2020

Die Produktion der acht bei der Firma Skoda Electric bestellten Trolleybusse für Marienbad stehen kurz vor dem Abschluss. Die gelben Fahrzeuge werden nach der Auslieferung mit heimischen blauen Aufklebern ergänzt und können dann in den kommenden Monaten den derzeitigen Wagenpark aus 7 Skoda 24Tr der Baujahre 2003-2006 ersetzen. Als achter Trolleybus im Wagenpark stand bis Juli 2019 der Skoda 14Tr Nr.47 im Einsatz, er wurde am Samstag, 13.07.2019 mit einer Sonderfahrt verabschiedet, siehe:

<https://transphoto.org/articles/6320/>

Die Kurstadt Marienbad konnte im August 2019 bei der Firma Skoda Electric die Lieferung von acht neuen Batterie-Trolleybussen für 121 Mio. CZK inklusive Mehrwertsteuer beauftragen. Vom Auftragswert werden insgesamt 80 Millionen Kronen subventioniert. Zusätzlich wird die Mehrwertsteuer in Höhe von weiteren 20 Mio. CZK über die kommenden zehn Jahre zurückerstattet. Nach der Lieferung der neuen Fahrzeuge sollen auch die Unterwerke und ein Teil der Oberleitung rekonstruiert werden. Für diese Investition von 45 Mio. CZK beantragte die MDML (MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.) weitere Subventionen und wartet nun auf die Bewilligung des Antrags.

Foto:

In Plzen trafen sich die Batterie-Trolleybusse für zwei Kurstädte, rechts ein SOR/Skoda 30 Tr für Marienbad, links ein SOR/Skoda 32Tr für Teplice.
Foto: Jiří Šplíchal



- Erste neue Trolleybusse eingetroffen

J. Lehmann - 10.04.2020

Die ersten drei SOR/Skoda 30Tr wurden ab dem 6.4.2020 ausgeliefert, und zwar Wagen 60 am 6.4.20, Wagen 59 am 7.4.20 und Wagen 65 am 8.4.20. Die Wagen erhalten entsprechend ihrer Fabrik-Nummern (14437-14444) die Betriebsnummern 58-65 in Anschluss an den bisherigen Wagenpark (51-57 Irisbus/Skoda 24Tr Bj. 2003-2006).

Seit Mittwoch 18.3.2020 gilt aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens an allen Tagen der Wochenendfahrplan. Es verkehrt nur die Linie 7 alle 30 Minuten und nachmittags die Linie 5 zwischen Bahnhof und der Innenstadt alle 60 Minuten. Hierfür werden maximal 3 Kurse benötigt. Auf der Linie 7 können nur die drei Skoda 24Tr mit Hilfsmotor eingesetzt werden, da sie auf einigen Abschnitten ohne Fahrleitung verkehrt. Die übrigen vier Skoda 24 Tr Nr. 51,52,54 und 57 ohne Hilfsmotor sind daher bereits abgestellt worden.

- Jetzt im Liniendienst: Die neuen Gelben für die Kurstadt

K. Budach - 19.05.2020

Die ersten beiden der acht Neuwagen vom Typ Skoda Electric 30 Tr (Karosserie SOR) mit den Betriebsnummern 60 und 61 nahmen am 23. April 2020 feierlich in der Kurstadt den Liniendienst auf. Nach einer offiziellen Vorstellung erfolgten die ersten Linieneinsätze auf der Linie 7, die zurzeit nahezu den gesamten Verkehr nach Sonntagsfahrplan aufgrund der Corona-Beschränkungen bedient. Aus diesem Grund sind bislang nur vier Batterie-Trolleybusse in Betrieb genommen worden, obwohl seit Ende April alle acht Einheiten eingetroffen sind:

Lieferung	Aufnahme	Linienbetrieb
60 06.4.2020	23.4.2020	
59 07.4.2020	24.4.2020	
65 08.4.2020	24.4.2020	
61 14.4.2020	23.4.2020	
58 15.4.2020		
63 21.4.2020		
62 28.4.2020		
64 29.4.2020		

Alle acht Wagen sind mit Traktionsbatterien für bis zu 14 km Fahrt abseits der Fahrleitung ausgerüstet. Auf der Linie 7 wird dies planmäßig genutzt, durch die neuen Wagen kann hier auf den Einsatz des Dieselizeusatzantriebs in den älteren Trolleybussen nun ganz verzichtet werden.

Von den Altwagen sind 51, 52, 54 und 57 sind wie schon gemeldet (<https://www.trolleyemotion.eu/trolleynews/beitrag/?id=8793>) bereits Mitte März 2020 abgestellt, sie befinden sich seit dem 9.4.2020 auf dem ehemaligen Areal der ČSAD auf der Plzeňské ul. und warten auf ihr weiteres Schicksal. Bis auf Wagen 56 wurden auch die übrigen bis zu 15 Jahre alten Trolleybusse hier abgestellt. Für den Wagen 51, den Prototypen des Models Skoda/IVECO 24 Tr, wird eine museale Erhaltung angestrebt, für die anderen dürfte ein Verkauf an osteuropäische Betriebe in Frage kommen.

Teplice [CZ] - Neue Batterie-Trolleybusse vor Fertigstellung

J. Lehmann - 29.04.2020

Die im Juni 2019 von der Stadt Teplice bestellten Batterie-Trolleybusse befinden sich nach der Komplettierung bei der Firma Skoda Electric auf Testfahrt in Plzen. Für 66,1 Mio. CZK bestellte die Stadt Teplice die Trolleybusse im Rahmen des Plans für nachhaltige städtische Mobilität, für den am 16. Dezember vom Stadtrat genehmigten Haushaltsentwurf ein großer Teil des Geldes mit 228 Mio. Kronen verwendet wird. Es sollen in der zweiten Jahreshälfte 2020 durch Ausbau der Fahrleitung um rund 1,3 km zwei weitere Linien auf Batterie-Trolleybusbetrieb umgestellt werden. "Spätestens ab 2022 wollen wir einen rein emissionsfreien öffentlichen Verkehr", kündigte der Bürgermeister von Teplice mit Verwirklichung der Planung an.

Bereits 2017 entschied das Rathaus im Hinblick auf die Kombination von Batterie- und Trolleybusbetrieb, dass bis 2023 der gesamte städtische öffentliche Verkehr in elektrischen Betrieb umgewandelt werden soll.

Dieser wird von der Firma Arriva betrieben, die einen Vertrag bis Ende 2023 hat. Der Trolleybuspark wird jedoch von der Stadt beschafft und steht weiterhin in deren Eigentum.

Ostrava [CZ] - 700 m neue Fahrleitung geplant und 12 neue Trolleybusse ausgeschrieben

J. Lehmann - 31.03.2020

Der Verkehrsbetrieb Dopravní podnik Ostrava a.s. (DPO) verlängerte gemäß einer Bekanntmachung im Europäischen Amtsblatt vom 24.03.2020 erneut die Bindefrist für die Angebote zur Lieferung von bis zu 12 Solo-Batterie-Trolleybussen. Für die bereits im Juli 2019 veröffentlichte Ausschreibung wird nun als Mindestfrist, für die ein Bieter an sein Angebot gebunden ist, bis zum 25.06.2020 verlängert. Die Beschaffung soll aus Mitteln der EU im Rahmen des Integrierten regionalen operationellen Programms (IROP) finanziert werden. Als geschätzter Gesamtauftragswert ohne MwSt. wird 168 Mill. CZK (umgerechnet rund 6,2 Mill. Euro) angegeben.

Im Zuge von Neubauprojekten im Süden des Stadtgebiets im Stadtteil Karolina ist der Bau von rund 700 m neuer Fahrleitung von der Endhaltestelle Karolina u Lávký der Trolleybuslinie 105 über den Kreisverkehr auf der Straße U Trojhala hinaus über die neue Ul.Univerzitní bis zur Straßenbahnhaltestelle Výstaviště geplant. Von hier bis zur Brücke Miloše Sýkory sollen die Trolleybusse rund 850 m mit Batteriebetrieb weiterfahren. Damit könnte die bereits längere Zeit beabsichtigte Südumfahrung der Innenstadt realisiert werden, die jedoch nur von den Trolleybussen mit Batterieantrieb befahren werden könnten.

Plzen [CZ] - Einsatz des Ekova Electron 12T/Cegelec auf der Batterie-Trolleybuslinie 19

J. Lehmann - 20.04.2020

Am 6.4.2020 wurde der Prototyp des Ekova Electron 12T Trolleybus von Prag nach Pilsen überführt. Nach Anpassung kommt der Wagen mit der Betriebsnummer 990 vorwiegend auf der Linie 19 zum Einsatz, die am 2.12.2019 als Batterie-Trolleybuslinie eingeführt wurde und von der östlichen Endhaltestelle Ustřední Hrbítov der Linie 11 über deren westliche Endhaltestelle hinaus in die Gemeinden Malesice und Křimice im Batteriemodus weiterfährt. Dabei werden im Batteriemodus knapp 50% der Strecke bewältigt. Dies ist in der 79-jährigen Geschichte des Betriebs erst der zweite Trolleybus, der nicht bei der Firma Škoda Electric produziert wurde. Vor 17 Jahren absolvierte ein Solaris Trollino 12 DC mit Cegelec-Elektroausrüstung für einen Tag Probefahrten, nun wird der Ekova Electron - Prototyp für mehrere Wochen erprobt.

Nach der Inbetriebnahme von zwei Solotrolleybussen mit Batteriepack in der Solaris Bauform IV im Dezember 2019 folgten im März noch vier weitere baugleiche Skoda 26Tr (Nr.593-596). Die Lieferung eines weiteren Solowagens ist noch für 2020 geplant. Ferner wird noch der Ersteinsatz des inzwischen fertig gestellten Gelenktrolleybus Solaris/Skoda 27Tr (Nr.590) im April 2020 erwartet. Aus der Serie von sechs in 2005 beschafften Irisbus/Skoda 24Tr (Nr.498-503) schieden am 6.12.2019 die Wagen 498 und 500 und am 4.3.2020 die Wagen 502 und 503 aus. Mit dem Prototyp 497 handelt es sich um Trolleybusse ohne Dieselaggregat, erst die 2006/07 beschafften neun Einheiten 504-512 besitzen ein Dieselaggregat.

Prag II [CZ] - Der erste eigene Trolleybus seit Jahrzehnten!

K. Budach - 21.05.2020

Mehrere ausgeliehene Wagen waren im Linieneinsatz auf der Linie 58 auf einem elektrifizierten Teilstück und weiter im Batteriebetrieb, wurden aber inzwischen alle wieder zurückgegeben. Zuletzt war der EVOKA Testwagen hier unter der Nummer 9507 im Einsatz, bevor er nach Plzen weitergegeben wurde. Zwei SOR TNB 12-Batterie-Trolleybusse, einer mit mit E-Ausrüstung von Rail Electronis und einer mit einer solchen von Škoda Electric, sind ebenfalls nicht mehr im Einsatz.

Stattdessen beschafften die Prager Verkehrsbetriebe nun den älteren Niederflur-Trolleybus Nr. 500 aus Plzen. Er wurde am 21.Mai 2020 in die Hauptstadt überführt. Es handelt sich um einen Irisbus/Skoda 24Tr mit Dieselaggregat aus dem Jahr 2005, der bis zum vergangenen Dezember 2019 im Linieneinsatz in Plzen stand. Der Wagen soll vor allem zur Fahrerschulung und zum Erhalt der Netzinfrastruktur genutzt werden, bis die ersten Neuwagen eintreffen. Einsätze im Liniendienst sind auch vorgesehen, voraussichtlich an jeweils einem Wochenendtag.

Der Ausbau der Linie 119 zum Flughafen mit Teilelektrifizierung für den Einsatz von Batterie-Doppelgelenk-Trolleybussen wurde im Herbst wie berichtet bereits beschlossen, die Aufträge wurden aber noch nicht

vergeben. Auch die Teil-Elektrifizierung der Linie 140, die das seit 2017 vorhandene Teilstück der Linie 58 umfasst, steht weiter auf der Agenda, ebenso wie die der Linien 119 und 154. Mittelfristig sollen so 112 Batterie-Trolleybusse unterschiedlicher Länge beschafft werden. Aber auch die Beschaffung kleinerer Stückzahlen von Batteriebusen ist vorgesehen.

Zilina [SK] - Zwei neue Batterie-Trolleybusse in Betrieb

J. Lehmann - 22.05.2020

Die nach einer Ausschreibung bei der Firma Skoda Electric bestellten Batterie-Trolleybusse wurden am 17.02.2020 ausgeliefert. Nach einem Testbetrieb vom 19. bis 27. Februar 2020 im Probetrieb ohne Passagiere konnten die beiden Trolleybusse des Typs Solaris/Škoda 26TrA 301 und 302 ihre Zulassung erhalten. Das Ministerium für Verkehr und Bau der Slowakischen Republik stellte am 1. April 2020 die Genehmigung für den dauerhaften Betrieb dieses Trolleybustyps mit Hilfsbatterieantrieb aus. Die 12 m langen, dreitürigen Fahrzeuge sind für 76 Fahrgäste zugelassen, gegenüber den im vergangenen Jahr gelieferten 12m-Trolleybussen sind nun mit 25 Sitzplätzen fünf weniger, an Stehplätzen werden mit 51 zehn weniger angeboten.

Die neuen Batterie-Trolleybusse sollen auf der 2014 neu eingerichteten Linie 67 zum Einsatz kommen, diese kommt aber nur an Wochenenden und in der Ferienzeit mit acht bis neun Fahrten täglich zum Einsatz. Die Linie folgt dem Linienweg der Trolleybuslinie 7 und fährt dann fahrleitungslos rund 5 km zur Ortschaft Mojš am Stausee Vodné dielo. Die Lithium/Titan- Batterien in einer Nennenergieleistung von 45,40 kWh ermöglichen eine Fahrt von mindestens 10 km. Der fahrleitungslose Anteil der Linie 67 beträgt rund 30%, alle anderen Autobuslinien weisen einen weitaus höheren fahrleitungslosen Anteil auf.

Am 17.08.2019 fand eine offizielle Abschiedsfahrt für die Škoda 14Tr und 15Tr Trolleybusse statt. Die letzten Trolleybusse dieser Baureihe kamen auf einer Linie 94 zum Einsatz, deren Linienvverlauf der ersten Trolleybuslinie bei der Eröffnung des Betriebs in 1994 entsprach. Es kamen die Škoda 14Tr 213 und 214 sowie die Škoda 15Tr Nr. 205 und 228 zum Einsatz. Je ein Wagen jeder Baureihe (Nr.213 und 228) verblieben seitdem als Museumswagen im Depot. Die Ausmusterung der bis zu 25 Jahre alten Trolleybusse wurde durch die Neubeschaffung von je sechs Solaris/Škoda 26Tr und 27Tr (Nr.281-286 und 287-292).

Szeged [HU] - Vier gebrauchte Solaris Trollino T12 in Betrieb

J. Lehmann - 15.04.2020

Die im Januar 2019 aus Chomutov übernommenen Solaris Trollino T12 mit Cegelec- Elektroausrüstung wurden nach vollständiger Überarbeitung als Wagen T-870 bis T-873 in Betrieb genommen. Dabei wurde T-870 als erster Ende April 2019 vorgestellt und nahm im Mai 2019 den Linienbetrieb auf. Der vierte Wagen folgte als T-873 im Dezember 2019. Im Februar 2020 konnte auch der fünfte Trolleybus 102 aus Chomutov nach Szeged überführt werden, er wird nach Überarbeitung und Neulackierung als T-874 folgen. Bisher sind noch keine Trolleybusse ausgemustert worden, die Skoda 14Tr befinden sich weiterhin als Reserve im Wagenpark. Die Überarbeitung der Skoda 21Tr wird fortgesetzt, auch die Überarbeitung der Mercedes-Benz Citaro ist mit Wagen T-860 gestartet, nachdem die 1999 als Dieselbusse hergestellten Wagen nun seit 2007/08 als Trolleybusse in Betrieb sind.

Im Jahr 2019 legten die Trolleybusse auf den fünf Linien insgesamt 1,811 Mio. km zurück. 67% der Laufleistung wurde von Gelenkwagen erbracht. Spitzenreiter in der Laufleistung ist der 2014 beschaffte Ikarus/Škoda Tr187.2- Gelenkwagen T-458 mit 65.445 km, bei den Solowagen errangen die Trolleybusse 812 und 865 mit 50.919 km und 50.058 km die ersten Plätze in der Laufleistung.

Sarajevo [BA] - 25 neue Trolleybusse ausgeschrieben

J. Lehmann - 11.03.2020

Am 3.2.2020 veröffentlichte die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung eine Ausschreibung über 25 neue Niederflur-Trolleybusse. Sie sollen über eine Batterie verfügen, die eine fahrleitungslose Fahrt von mindestens 10 Kilometer ermöglicht. Nach Presseangaben (siehe Link "mehr Informationen") soll es sich um Gelenkwagen handeln. Der erste Prototyp soll bereits acht Monate nach Vertragsunterzeichnung zwecks Test- und Schulungsfahrten zur Verfügung stehen. Pro Monat werden dann drei neue Trolleybusse erwartet und die vollständige Auslieferung soll dann 16 Monate nach Vertragsabschluss abgeschlossen sein. Mit den Neufahrzeugen soll die Trolleybuslinie in die Nachbargemeinde Vogosca mit knapp 28.000

Einwohnern, die ebenfalls im Kanton Sarajevo liegt, wieder eröffnet werden. Der Betrieb auf der Trolleybuslinie wurde nach Kriegsschäden 1995 nicht wieder aufgenommen.

Am 17.01.2020 besuchte der Verkehrsminister des Kantons Sarajevo das Trolleybusdepot. Ihm wurden die sieben weiteren Gelenktrolleybusse präsentiert, die Anfang 2020 in Betrieb gingen. Die aus Bern über einen Zwischenhändler übernommenen Gelenktrolleybusse 2, 4-6, 9, 10+12 erhielten die Betriebsnummern 657-664. Damit gingen in den letzten Monaten insgesamt 14 niederflurige Trolleybusse in Betrieb, die den öffentlichen Verkehr in Sarajevo erheblich verbessern sollen.

Von den 1997 bis 2005 aus Solingen übernommenen MAN-Dreiachser befinden sich nur noch die zwei Wagen 620 und 621 im Einsatz, nachdem Wagen 617 Ende Februar 2020 abgestellt wurde. In der Regel befährt Wagen 620 die Linie 108, während Wagen 621 als Reservewagen nur noch in Ausnahmefällen zum Einsatz kommt.

Sofia [BG] - 30 neue Gelenkwagen

K. Budach - 14.05.2020

Škoda Electric von der Škoda Transportation Group wird 30 Niederflur-Gelenktrolleybusse für rund 500 Millionen CZK (18,2 Mio. EUR) in die bulgarische Hauptstadt liefern. Bezahlt werden sie überwiegend aus Mitteln der Europäischen Union.

Škoda Electric liefert den Gelenkwagen vom Typ 27 Tr mit Traktionsbatterien für Fahrten abseits der Fahrleitung. In Sofia fahren bereits 50 Gelenkwagen vom gleichen Hersteller, ebenso wie 30 Solowagen vom Typ 26 Tr - alle fahren seit 2010 und 2014 in der Stadt. Die jetzt bestellten Neuwagen sind zur Auslieferung ab Ende 2020 vorgesehen und sollen die verbleibenden 37, über 30 Jahre alten Ikarus 280.92 Gelenkwagen ersetzen.

9 Trolleybuslinien werden in Sofia gegenwärtig betrieben.

Brasov [RO] - Erste Batterie-Trolleybusse in Auslieferung

K. Budach - 12.05.2020

Der erste der bestellten 26 Solaris Trollino 18 IV Gelenkwagen für Brasov erreichte am 04.05.2020 seine künftige Heimat. Am 11.05.2020 traf der zweite Batterie-Trolleybus ein und in der kommenden Woche werden zwei weitere Wagen erwartet. Die Wagen erhalten die elektrische Ausrüstung von Skoda Electric im tschechischen Pízen, wo auch Testfahrten vor der Auslieferung stattfanden.

Brasov hatte im Mai 2019 26 solcher Gelenkwagen bestellt, nachdem EU-Regional-Fördergelder in Höhe von rund 70% der Anschaffungskosten bewilligt worden waren. Die Trolleybusse kommen zunächst auf Linie 2 und anschliessend auf den Linien 1, 6 und 31 des Netzes zum Einsatz. Dabei handelt es sich um bisherige Autobuslinien, die zum Teil unter der vorhandenen Fahrleitung der Trolleybuslinien verkehren. Durch leistungsstarke Traktionsbatterien können sie rund 5 km Strecke abseits der Oberleitung zurücklegen. Eine Ausschreibung über weitere 25 Gelenktrolleybusse zur Ablösung des bisherigen Fuhrparks, der ausschliesslich aus westeuropäischen Gebrauchtwagen besteht, wird erwartet, sobald die Finanzierung geklärt ist.

Nachdem Anfang Mai der letzte Renault ER100 ehemals Limoges ausser Betrieb ging, kommen nun nur noch auf der Linie 8 die letzten Gelenktrolleybusse zum Einsatz, deren Anzahl inzwischen auf unter 10 betriebsfähige Fahrzeuge gesunken ist.

Bucuresti [RO] - Neue Trolleybusse können endlich bestellt werden

J. Lehmann - 04.03.2020

Endlich konnte der Vertrag zum Kauf von 100 Trolleybussen bei dem Firmenkonsortium "Bozankaya Otomotiv Marina Association Imalat Ithalat Ve Ihracat AS" (Konsortialführer) und Sileo GmbH (assoziiertes Unternehmen) unterzeichnet werden. Das Bukarester Berufungsgericht hat die Berufung der Firmen Solaris Bus & Coach SA und Skoda Electric SA am 25. Februar 2020 zurückgewiesen. Der Auftrag sollte bereits im Oktober letzten Jahres vergeben werden, die am 25.02.2019 von der Stadt Bukarest veröffentlichte Ausschreibung erbrachte nur ein einziges Angebot.

Der nun abgeschlossene Vertrag sieht die Auslieferung des ersten Fahrzeugs bis November 2020 vor. Nach Genehmigung und Zulassung dieses Vorläuferfahrzeugs folgt die Auslieferung der Serienfahrzeuge über einen Zeitraum von 16 Monaten, so dass die letzten der 100 Trolleybusse im Februar 2022 ausgeliefert sind.

Anschließend beginnt eine Garantiezeit von 4 Jahren bzw. 240.000 km. Eine erweiterte Garantiezeit ab dem fünften Betriebsjahr für weitere 4 Jahren bzw. 240.000 km ist vorgesehen.

Der Auftragswert beträgt ca. 43 Millionen Euro ohne Mehrwertsteuer, die Finanzierung des Betrags erfolgt im Rahmen des "Programms zur Verbesserung der Luftqualität und zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen unter Verwendung weniger umweltschädlicher Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr". Der Antrag wurde bereits im Oktober 2018 eingereicht und der Finanzierungsvertrag im Dezember 2018 unterzeichnet.

Die neuen Fahrzeuge sollen einen Teil der 181 hochflurigen Ikarus 415 T der Baujahre 1997 bis 2002 ersetzen. Um den gesamten Trolleybuspark durch niederflurige Fahrzeuge zu ersetzen wurde vorgeschlagen nach dem Beispiel der Betriebe in Cluj-Napoca oder Szeged (Ungarn) einen Teil der 2006-2009 beschafften Citaro-Dieselmotoren Euro 3 in Trolleybusse umzubauen. Hier erfolgte bereits ein Ersatz durch 400 im letzten Jahr gekauften Autobusse des Fabrikats Otokar sowie durch die 130 bestellten Mercedes-Benz Hybridbusse, deren Auslieferung bald erwartet wird.

Eine erneute Ausschreibung für den Kauf von 100 Elektrobussen mit einer Reichweite von 230 Kilometern und 12 Meter Länge einschließlich Ladestationen wurde Anfang März 2020 veröffentlicht. An der ersten im März 2019 gestarteten Ausschreibung hatten sich zwar zwei Unternehmen für eine Angebotsabgabe registriert, jedoch wurde ein Bieter wegen Nichterfüllung der Spezifikationen der Ausschreibung, der andere wegen dem zu hohen Angebotspreis abgelehnt, so dass die Ausschreibung seinerzeit annulliert wurde.

Medias [RO] - Ausschreibung von drei neuen 12m-Trolleybussen

J. Lehmann - 03.04.2020

Am 11.03.2020 veröffentlichte die Stadtgemeinde Medias eine Ausschreibung über die Lieferung von drei "neuen und ungenutzten" Trolleybussen mit einer Länge von ca. 12 m. Die Neufahrzeuge werden mit Mitteln der EU aus dem Regionalen operationellen Programm (ROP) 2014-2020, Prioritätsachse 3 – "Unterstützung des Übergangs zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft" finanziert. Die drei Trolleybusse sind für die neuen Trolleybuslinien T4 und T5 bestimmt, die auf gesamt 19 Linienkilometer rund 14 km unter Oberleitung verkehren werden. Die geförderten Mittel sind auch für die Erweiterung und Erneuerung der Fahrleitung bestimmt.

Der Wagenpark des kleinen Trolleybusbetrieb besteht derzeit ausschließlich aus Gelenkwagen, die gebraucht aus der Schweiz, Österreich und Esslingen übernommen wurden. In Betrieb sind fünf hochflurige Trolleybusse aus Neuchatel sowie ein aus Biel und drei aus Esslingen übernommene Niederflurgelenkwagen. Die 2016 aus Esslingen übernommenen Wagen 212 , 214 und 218 wurden gemeinsam mit zwei Salzburger Gelenkwagen 222 und 227 beschafft, sie erhielten die Kennzeichen MED-817 bis 821. Hiervon ist jedoch derzeit nur ein Wagen, von den ehemals fünf Wagen aus Neuchatel nur noch drei Wagen in Betrieb.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden ab dem 25.3.2020 die täglichen Fahrzeiten beschränkt auf die Hauptverkehrszeiten von 6:00 bis 9:00 Uhr und 13:00 bis 16:00 Uhr. Der ungefähre Stundentakt der Linien T1 und T3 und der 10-Minuten-Verkehr der Linie T2 wurden in diesen Zeiträumen beibehalten.

Iwano-Frankowsk [UA] - Neue BKM-Trolleybusse

J. Lehmann - 06.03.2020

Am 22.08.2019 wurde der erste von 29 bestellten Trolleybussen des Typs BKM 321 der Öffentlichkeit vorgestellt, die mit Mitteln der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung gekauft wurden. Der Wagen wurde bereits am 14.08.2019 geliefert, bis Ende August 2019 waren fünf Einheiten ausgeliefert. Die ersten vier neuen Trolleybusse gingen am 26.09.2019 in Betrieb und bis zum 11.12.2019 standen 16 Neufahrzeuge im Linieneinsatz. Am 2.12.2019 wurden die letzten vier Einheiten ausgeliefert.

Der Vertrag über die Lieferung von 29 neuen 12-Meter-Trolleybussen nach Iwano-Frankiwsk wurde rund ein Jahr zuvor am 9. August 2018 unterzeichnet. Den Auftrag erhielt nach einer Ausschreibung, die nach den Regeln der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung durchgeführt wurde, das belarussische Unternehmen Belkomunmash. Auch die Bogdan Motors Corporation als ukrainisches Unternehmen nahm an der Ausschreibung teil, jedoch war ihr Angebot fast 1 Million Euro teurer. Die Bedingung der Ausschreibung, dass die Traktionselektromotoren für die neuen Trolleybusse in Kharkov im Werk

Electrotyazhmash hergestellt werden, erfüllten beide Anbieter. Die Trolleybusse sind mit Batterien als Notfahrt ausgestattet, sie ermöglichen eine Fahrt von mindestens 1 km mit niedriger Geschwindigkeit ohne Stromversorgung durch die Fahrleitung.

Mit einem Pressestermin am 27.02.2020 im Beisein des Direktors der KP, „Elektroavtotrans“, dem Bürgermeister und Vertretern der EBWE. Diese sicherten weitere Unterstützung bei den Plänen des städtischen Unternehmens zu, die für die Umstellung von Autobuslinien Batterie-Trolleybusse beschaffen will. Eine entsprechende Ausschreibung soll noch im Frühjahr 2020 veröffentlicht werden. Dadurch kann der Bestand von 42 Autobussen reduziert werden. Der Trolleybuspark nach Inbetriebnahme der Neufahrzeuge soll 62 Trolleybusse umfassen, 16 Trolleybusse des Typs Skoda 14Tr stehen zur Ausmusterung an. Es verbleiben nur noch 10 hochflurige Trolleybusse. Mit der Beschaffung weiterer gebrauchter Gelenktrolleybusse aus Österreich soll der Anteil an Gelenkwagen auf 24 Einheiten steigen. Neben den 17 Gelenkobussen aus Salzburg und zwei aus Linz sind Mitte 2019 drei weitere (217, 219 und 203) sowie Anfang Februar ein weiterer Volvo-Gelenkwagen (201) ehemals Linz eingetroffen.

Kharkiv/Charkiw [UA] - Neue Trolleybusse gehen in Betrieb

J. Lehmann - 27.05.2020

Mit der Auslieferung des letzten der 57 bestellten Trolleybusse des Typs "Bogdan T 70117" konnte Bogdan Motors am 25.05.2020 den im Februar 2019 abgeschlossenen Liefervertrag vollständig erfüllen. Nachdem am 05.07.2019 die ersten zwei der 57 im April 2019 bestellten Trolleybusse eintrafen und am 15.7.2019 den Linienbetrieb mit den Nr. 2601 und 2602 aufnahmen, folgten bis Oktober 2019 die weiteren Einheiten bis Wagen 2628. Sie gingen bis zum 04.11.2019 in Betrieb. Ab Dezember 2019 erfolgte die Auslieferung von 14 weiteren Fahrzeugen, die im Januar 2020 den Linienbetrieb aufnahmen. Der im Januar gelieferte Wagen 2643 absolvierte jedoch den ersten Linienbetrieb am 17.03.2020. Mit Wagen 2644 wurde dann die Auslieferung im April 2020 fortgesetzt, derzeit sind die Wagen bis Nr.2654 eingetroffen, die ersten drei (2645-47) nahmen Anfang Mai den Linienbetrieb auf.

Die Anzahl der ZiU 682 reduzierte sich auf rund 90 Einheiten, im Wesentlichen nur die 2006/07 beschafften Einheiten. Auch die 2014 aus Riga gebraucht übernommenen Skoda 14Tr sind mittlerweile komplett außer Betrieb, auch einige der 2017 von einigen tschechischen Betrieben übernommene Skoda 14Tr und 15Tr sind bereits abgestellt. Die Zahl der betriebsbereiten Trolleybusse sank damit auf unter 200, davon sind aber nun über die Hälfte niederflurig. Neben den Neufahrzeugen umfasst der Wagenpark noch 52 in 2011 beschaffte Gelenk- und 21 Solotrolleybusse, deren Anzahl ursprünglich bei 22 lag. Hier musste ein Trolleybus 2015 nach einem Brand verschrottet werden.

Kherson/Cherson [UA] - 50 neue Trolleybusse mit Hilfe der EU

J. Lehmann - 30.03.2020

Nachdem der Stadtrat von Kherson im Oktober 2019 der städtischen Verkehrsbetriebe "Khersonelectrotrans" die Erlaubnis erteilte, ein Darlehen von der EBWE für die Erneuerung des Trolleybusbetriebs zu erhalten, und die Verträge hierzu abgeschlossen wurden, veröffentlichte die EBWE am 04.03.2020 im europäischen Amtsblatt eine Ausschreibung über die Beschaffung von bis zu 50 neuen Trolleybussen sowie der Modernisierung und Erweiterung des Fahrleitungsnetzes. Mit der Beschaffung der neuen Trolleybusse sollen Ersatzteile und die Wartungs- und Diagnose-Geräte geliefert werden und für das Fahrleitungsnetz die Modernisierung der Unterwerke. Der Stadtrat erwartet, dass mit der Erneuerung der Unterwerke und der Erweiterung des Wagenparks die Taktzeiten auf einigen Trolleybuslinien auf 5 Minuten reduziert wird. Dadurch soll die Beförderung von Fahrgästen auf 40 Mio. Passagiere pro Jahr steigen und sich der Jahresumsatz von 15 auf 55 Millionen Griwna erhöhen. Derzeit kommen auf den 7 Trolleybuslinien bis zu 40 der 51 Trolleybusse des Wagenparks zum Einsatz. Nur zehn Trolleybusse im Wagenpark sind jünger als 15 Jahre und niederflurig, das Durchschnittsalter wird mit über 22 Jahren beziffert.

Lutsk [UA] - Die Firma Bogdan liefert 29 neue Trolleybusse

J. Lehmann - 27.04.2020

Die Ausschreibung der Europäischen Investitionsbank für die Lieferung von 30 Trolleybussen nach Lutsk ergab als Sieger den Anbieter "Bogdan". Im Zuge der Auftragsverhandlung reduzierte sich die Zahl der Trolleybusse allerdings auf 29 Einheiten. Als zweiter Anbieter offerierte die Firma Belkommunmash ihre

Trolleybusse. Der Liefervertrag wurde am 27. April 2020 unterzeichnet und die ersten sechs Einheiten sollen im September 2020 geliefert werden.

Bislang lieferte die Firma Bogdan zwei Niederflurtrolleybusse nach Lutsk, und zwar vom Typ Bogdan T50110. Der Wagenpark umfasst gegenwärtig 55 Trolleybusse, davon sind fast die Hälfte gebrauchte Trolleybusse aus polnischer Produktion sowie ein Mercedes-Benz-Umbautrolleybus, die 2012-2015 aus Lublin und Gdynia übernommen wurden. Ein Drittel des Wagenparks besteht jedoch aus ZiU 682, die von 1977 bis 1994 beschafft wurden. Eine Generalüberholung der betagten Trolleybusse wird weiterhin durchgeführt, so konnte Anfang Januar 2020 der erneuerte ZiU 682 Nr.145 vom Baujahr 1986 nach zehnmonatiger Umbauzeit wieder in Betrieb genommen werden.

Mariupol [UA] - Neue Trolleybusse mit Fördermitteln der EU

J. Lehmann - 22.04.2020

Fast genau zum 50-jährigen Jubiläum des Betriebs trafen die 15 Trolleybusse der zweiten Liefercharge in Mariupol ein. Ein erster Linieneinsatz der Wagen wird im Mai 2020 erwartet. Bereits am 5. März 2020 gingen die ersten 12 Trolleybusse (1401-1412) des Typs BKM 321 in Betrieb. Nach der Bestellung der Fahrzeuge im November 2019 lieferte die Firma BKM nach Komplettierung der Fahrzeuge in der Ukraine am 20.02.2020 den ersten Trolleybus aus. Die komplette Lieferung aller 72 bestellten Einheiten wird bis Ende des dritten Quartals 2020 erwartet. 15 der Fahrzeuge werden mit zusätzlicher Batterie ausgestattet. Sieben Einheiten fahren bereits eine neue Route Nr. 17, die am 23.03.2020 eingerichtet wurde. Die nun gelieferte zweite Charge sind für die neue Linie 7 zwischen dem 23. Mikrobezirk und dem Hafen von Mariupol vorgesehen. Für die Lieferung der insgesamt 72 Einheiten unterzeichneten am 30.10.2019 die Vertreter der KP Mariupol-Straßenbahn-/Trolleybus-Abteilung mit den Vertretern der Firma Belkommunmash und der BKM-Ukraine einen entsprechenden Vertrag mit einem Gesamtauftragswert von 15,2 Mio. Euro. Der Trolleybusbetrieb wurde am 21.04.1970 eröffnet. Bereits Ende 1972 bestand das Netz aus acht Linien, die Ende 1973 von über 200 Skoda 9Tr zeitweise in einem Takt von 1-4 Minuten bedient wurden. Seit Dezember 1983 erhielt der Betrieb auch Trolleybusse des seinerzeit neuen Modells Škoda 14Tr. Erst 1992 - 1993 gingen auch ZiU-Trolleybusse als Solo- und Gelenkwagen in Betrieb, ehe wenige Jahre später Trolleybusse aus ukrainischer Produktion beschafft wurden. Neben Neufahrzeugen konnten in 2016 zwölf wie neu aufgearbeitete ehemalige Solinger Trolleybusse des Typs MAN SL 172 HO in Betrieb gehen, von denen aber bereits einige schadhafte abgestellt werden mussten.

Simferopol [UA] - Starke Wagenparkerneuerung in den letzten vier Jahren

J. Lehmann - 11.05.2020

Im Zusammenhang mit der Überholung der Straßenbrücke auf der Gagarinstraße mit einem Fahrverbot in beide Richtungen ab 1.12.2019 wurden einige Trolleybuslinien umgeleitet und vorerst die Trolleybuslinie 9 eingestellt. Ab dem 23.12.2019 konnte die Linie dann wieder elektrisch bedient werden, nachdem eine ausreichende Anzahl der bestellten VMZ-5298.01 "Avangard" in Betrieb standen. Die 27 bestellten Niederflurtrolleybusse sind mit einem Batteriepack ausgestattet, der eine Fahrt von über 10 km ohne Fahrleitung ermöglicht. Die Fahrzeuge wurden von Mitte November 2019 bis Mitte Januar 2020 ausgeliefert und erhielten die Betriebs-Nr. 2700-2726. Bereits von Januar bis April 2017 erhielt Krim-Trolleybus 27 Trolza-5265.03 "Megapolis" mit Batteriebetrieb, die unter Nr. 2801-2827 eingereiht wurde. Damit wurde das städtische Netz um zwei Linien erweitert, die fahrleitungslos verlängert wurden.

Die 52 Bogdan T70110 und 30 Bogdan T70115 für den Überlandbetrieb vom Baujahr 2010/2011 befinden sich weiterhin im Einsatz, während die fünf BKM 321 vom Bj.2008 bereits abgestellt sind. Wie bereits berichtet, sind die zahlreichen Skoda 9Tr und 14Tr nicht mehr im Liniendienst, die letzten Einheiten werden noch als Arbeitswagen und Museumswagen in allen Depots vorgehalten. Der Ersatz dieser Trolleybusse auf den Überlandlinien erfolgte zwischen September und Dezember 2016 mit einer speziellen Modifikation des Trolleybus Trolza-5265.02, die als Trolza-5265.05 bezeichnet wurde. Wie die Trolza-5265.02 ist diese Modifikation mit Lithium-Titanat-Batterien auf dem Dach ausgestattet, die eine Reichweite von bis zu 15 km aufweist. Der Fahrgastraum ist mit 37 Sitzen ausgestattet.

Im November 2019 bestand der Betrieb 60 Jahre, der erste Abschnitt der Überlandlinie von Simferopol nach Alushta wurde nach einer Bauzeit von nur 11 Monaten am 6.11.1959 erstmals befahren. Mehr über die Geschichte des Betriebs ist im nachfolgenden Artikel zu finden:

Yalta/Jalta [UA] - Bestand des Depots in Yalta der Krymskyj trolleybus

J. Lehmann - 10.05.2020

Bevor am 25. Juli 1961 mit der 45,5 km langen Strecke am Schwarzen Meer entlang zwischen Alushta und Jalta die Überlandstrecke vollendet wurde, konnte bereits zwei Monate zuvor am 1.05.1961 der Stadtbetrieb in Jalta aufgenommen werden. Derzeit verkehrt hier die Linie 1 in einem 10-15 Minuten-Takt und die Linie 3 mit einem 6-Minuten-Takt. Auch von Jalta fahren zwei Trolleybuslinien parallel zu den Überlandlinien nach Alushta (53) und Simferopol (52): Während die Linie 41 nur sechsmal täglich verkehrt, wird die Linie 42 immerhin 24-mal täglich bedient, zeitweise in einem angenäherten 30-Minuten-Takt. Im Depot von Yalta sind 19 Bogdan T60111 in kurzer Version, alle 15 SVARZ-MAZ-6275 vom Baujahr 2016 sowie 13 Bogdan T70115 beheimatet. Während hier ebenfalls zwei Škoda 9Tr und zwei Škoda 14Tr als Arbeitswagen dienen, kommen noch einige Škoda 14Tr auf den städtischen Linien zum Einsatz.

Alushta [UA] - Bestand des Depots in Alushta der Krymskyj trolleybus

J. Lehmann - 10.05.2020

Das Depot in Alushta wurde zur Eröffnung des ersten Teilabschnitts für die Unterbringung von bis zu 50 Trolleybussen in 1959 errichtet. Ein Stadtlinie in der Kur- und Urlaubsstadt wurde aber erst am 30. August 1983 eröffnet und umfasst die Linie 2, die alle 9 Minuten von der Abfahrtsstation der Überlandlinien beim Stadtzentrum in die südlichen Ortsteile verkehrt. Zudem bestehen die Verstärkungslinien 31 in Richtung Simferopol und 32 in Richtung Jalta parallel zu den Überlandlinien, die aber nur zehn- bzw. elfmal täglich verkehren. Im Depot sind nur Trolleybusse des Überlandbetriebs beheimatet, und zwar ein Bogdan T70115 (Nr.8407) sowie 23 Trolza-5265.05 "Megapolis" der Baujahre 2016/17 sowie zwei Skoda 9Tr als Arbeitswagen.

Moskwa [RU] - Nur noch 27 Trolleybuslinien

J. Lehmann - 06.04.2020

Mit der Umstellung der Linie 70k auf Dieseldieselbetrieb am 30.03.2020 sind nun nur noch 27 Trolleybuslinien in Betrieb. Seit Ende 2019 wurden am 01.02.2020 die Linie 24, am 15.02.2020 die Linie 66, am 10.03.2020 die Linie 6, am 16.03.2020 die Linie 11k, am 23.03.2020 die Linie 43k, am 21.03.2020 die Linie 54, am 18.03.2020 die Linie 58 und am 28.03.2020 die Linie 75 auf Dieseldiesel umgestellt. Auf der Webseite der Moskowtrans wurde über die Umstellungen nur knapp informiert: "Ab 18. März werden auf der Trolleybuslinie 58 Autobusse als Linie t58 in Betrieb sein. Die Arbeitsroute und die Abfahrtszeiten ändern sich nicht."

Der Wagenpark reduzierte sich auf 724 Einheiten. Davon sind über 200 Einheiten abgestellt und einige Trolleybusse in Museen überführt. Sechs Städte erhielten Anfang 2020 Trolleybusse aus Moskau, und zwar Rysan 80, Saratov 10, Engels 20, Vologda 15, Balakowo 20 und Smolensk 30 Einheiten.

Rostow-na-Donu [RU] - Trolleybuslinie 7 wird mit Batterieunterstützung wieder eröffnet

J. Lehmann - 04.05.2020

Am 28.04.2020 fanden die ersten Testfahrten auf der geplanten Batterie-Trolleybuslinie 7 statt. Die Linie 7 vom Zentralmarkt am Budyonovsky-Prospekt über die Lenin Ave nach Selmash nutzt die frühere Fahrleitung, jedoch werden einige abgebaute Abschnitte mit Batterie überbrückt. Die Linie 7 verkehrte noch bis nach 1996 mit Trolleybus, in diesem Jahr betrug die Länge der Trolleybuslinien noch 244 km und die Stadt hielt damit gemessen an der Linienlänge den dritten Platz in Russland nach Moskau und St. Petersburg. Zehn Jahre später sank die Länge der bedienten Strecken auf 78,7 km.

Den Auftrag zur Lieferung von 20 Batterie-Trolleybussen erhielt im September 2019 nach einer Ausschreibung die Firma AVTORite LLC. Der Auftrag belief sich auf 429,84 Millionen Rubel, umgerechnet ergibt sich ein Stückpreis von knapp 275.000 €. Als Liefertermin war ursprünglich der 21. Oktober 2019 vorgesehen, jedoch wurden bis April 2020 nur zwei der 20 Trolleybusse ausgeliefert.

Zuvor fanden Testfahrten mit einem Batterie-Trolleybus der Firma Trolza im April 2019 statt, zudem wurden auch mehrfach Batteriebusse der Firma Kamaz getestet.

Saint Petersburg [RU] - 142 neue Trolleybusse bestellt und in Auslieferung

K. Budach - 17.03.2020

Ab dem 16. März 2020 wurde die Trolleybuslinie 47 bis zur U-Bahnstation Moskovskaya verlängert, die Länge dieser Linie beträgt nun 10 km statt vorher 3,5 km, rund 30% der Linie werden im Batteriemodus befahren. Damit ist sie die achte Linie, die batterieelektrisch mit dynamischer Aufladung verkehrt. Bemerkenswert ist, dass die im Februar 2018 erweiterte Linie 2 durch die Verlängerung einen Zuwachs von 50% an Fahrgästen zu verzeichnen hat. Für die Linien reichen noch die 125 Batterie-Trolleybusse aus. Einen Auftrag über 35 weiteren derartiger Fahrzeuge erteilte der Verkehrsbetrieb "Gorelektrotrans" Ende Dezember 2019. Sie gehört über eine Bestellung von insgesamt 142 Trolleybussen, die im Leasing-Verfahren über vier Jahre abgezahlt werden.

Nach Information der Webseite TR.ru - Verkehr in Russland standen Ende 2019 in St. Petersburg 689 Trolleybusse im Einsatz, darunter 125 Fahrzeuge mit erhöhtem Autonomielauf mittels Batterie und 34 Gelenkwagen. 20 weitere Gelenkwagen wurden nun über die LLC "Promagrolysing-Center" bestellt, es soll hier das Modell BKM 433 "Vitovt Max" aus weißrussischer Produktion bis Ende Juni 2020 geliefert werden. Die Auftragssumme beträgt 610 Mio. Rubel, dies ergibt nach dem heutigen Umrechnungskurs ein Stückpreis von 369.000 Euro.

Die beiden anderen Aufträge erhielt die Sberbank Leasing. Für die 35 Batterie-Trolleybusse beträgt die Auftragssumme 1.001,948 Mio. Rubel, dies ergibt nach dem heutigen Umrechnungskurs ein Stückpreis von 347.000 Euro. Als Hersteller der Wagen ist der Nachfolger von "Trans-Alfa", die Firma "Stroytrans" vorgesehen, der den zuletzt ihren Typ VMZ-5298.01 "Avangard" an die Stadt Krasnodar geliefert hatte. Der Auftrag über die Lieferung von 87 "klassischen" Trolleybussen konnte erst ab dem dritten Anlauf Anfang Februar 2020 entschieden werden. Mit der dritten Ausschreibung wurden einige Festlegungen für die Wagen geändert. So wurde die Länge des Trolleybusses auf 13 m anstatt zuvor 13,5 m begrenzt und die Anzahl der Sitze auf mindestens 30 Sitze erhöht. Zudem soll das Innenfutter gemäß den neuen Anforderungen aus Aluminium und nicht aus Kunststoff bestehen. Letztendlich ist der Lieferplan für die Fahrzeuge komprimierter geworden, sie sollen in drei Stufen geliefert werden, und zwar je 29 Einheiten im April, Mai und Juni (bis 30. Juni). Die erforderliche Lebensdauer erhöhte sich um 5 Jahre von 15 auf 20 Jahre. Nach Vergabe des Auftrags an die Sberbank Leasing JSC erteilte diese der "Engels Electric Transport Plant" den Auftrag zur Lieferung der Trolleybusse, sie werden den angebotenen Typ "Admiral" Modell 6281 in den ehemaligen TrolZa- Werken in Engels montieren. Die Auftragssumme der Sberbank Leasing JSC beträgt 1,886 Milliarden Rubel, dies ergibt einen Preis pro Trolleybus in Höhe von 21,68 Mio. Rubel, umgerechnet nach dem heutigen Umrechnungskurs ein Stückpreis von 262.600 Euro. Die "klassischen" Solo- und Gelenktrolleybusse erhalten ebenfalls eine Batterie, die aber nur zur Notfahrt dient und bei Störungen eine Weiterfahrt von 150 m ermöglicht.

Alle Wagen sollen bis Ende Juni 2020 ausgeliefert sein, aber nur teilweise ältere Trolleybusse ersetzen. Eine erhebliche Erweiterung des elektrischen Betriebs ist für den Sommer beabsichtigt, daher soll auch eine Aufstockung des gegenwärtigen Wagenparks um über 100 Fahrzeuge erfolgen.

Saint Petersburg [RU] - Erste Gelenkwagen vor der Auslieferung

K. Budach - 25.05.2020

St. Petersburgs städtische Verkehrsgesellschaft "Gorelektrotrans" wird in Kürze zwanzig 100% Niederflur-Gelenktrolleybusse des Modells 43303 (auch als 433 "Vitovt Max" bezeichnet) von BKM Belkommunmash Holding erhalten, einem großen Hersteller von Schienen- und öffentlichen Verkehrsmitteln in Weißrussland. Die innovativen Trolleybusse werden im Rahmen eines langfristigen Leasing-Vertrags inklusive bestimmter Servicekomponenten durch die Firma LLC "Promagrolysing-Center" bereitgestellt.

Die erste Lieferung der BKM-Oberleitungsbusse ist für Mai geplant. Im Juni werden die Wagen voraussichtlich den Linienbetrieb aufnehmen. Im Laufe des Jahres werden weitere Trolleybusse ebenfalls im Rahmen von Leasingverträgen nach St. Petersburg geliefert, nämlich 35 Stroytrans (ehemals Trans-Alfa) vom Typ VMZ-5298.01 "Avangard" und 87 "Admiral" Modell 6281 aus dem ehemaligen TrolZa- Werk in Engels.

Einige technische Daten:

Gesamtlänge: 18,75m

Totla Breite: 2,55m

4 Schiebetüren, Einstiegshöhe: 360mm
E-Motorleistung: 210 kW
Batteriepaket für begrenzte Fahrt abseits der Fahrleitung
Passagierkapazität gesamt: 170, davon 40 Sitzplätze
(Beitrag aus dem Urban Transport Magazine , mit freundlicher Genehmigung der Herausgeber)

Tver [RU] - Letzte Fahrt am 13.4.2020

J. Lehmann - 13.04.2020

Wehmütig verabschiedet von zahlreichen Fahrgästen fuhr am 13.04.2020 gegen 23:30 Uhr der letzte Trolleybus in das Depot ein. Bedingt durch die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs durch Zusammenlegung mit dem regionalen Verkehr als Gesellschaft "Transport der oberen Wolga" wurde der Betrieb ab 2019 nach und nach auf Dieselbusbetrieb umgestellt, obwohl der Trolleybuspark relativ jung war. Von den 50 Trolleybussen, die zuletzt zum Wagenpark gehörten, stammten die ältesten drei VZTM-5284 von 2002, die übrigen von 2008 bis 2015.

Jedoch wurde aus finanziellen Gründen die Instandhaltung der Oberleitung stark vernachlässigt, auch an der Wartung der Trolleybusse wurde gespart. Dadurch galten die Trolleybusse immer mehr als unzuverlässig und es kam häufig vor, dass Autobusse einen Ersatzverkehr durchführten. Um den Öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet kostengünstiger durchzuführen, beschloss der Stadtrat eine Verkehrsreform und Übergabe aller Buslinien in eine regionale Gesellschaft. Nach der Beschaffung neuer Dieselbusse sollte der Trolleybusbetrieb zum Jahresende 2019 eingestellt werden. Da sich die Lieferung der neuen blauen Busse verzögerte, blieben die Trolleybusse auf den verbliebenen Linien 2, 3 und 7 bis Mitte März 2020 noch im Einsatz, die Umstellung der Linie 7 fand am 18.03.2020 statt und anstelle der Trolleybuslinie 3 verkehrte ab dem 28.04.2020 die Autobuslinie 43. Anstelle der letzten Trolleybuslinie 2 übernahm ab dem 14.4.2020 die verlängerte Autobuslinie 42 den Betrieb.

Riad/Riyadh [SA] - Eindrücke vom täglichen Betrieb der Trolleybusse in der Hauptstadt Saudi-Arabiens

J. Lehmann - 27.03.2020

Konstantin Klimov konnte im März 2020 die 2013 eröffnete Trolleybuslinie in Riad besuchen. Nachfolgend Auszüge aus seinem Bericht, den er auf Yandex Zen veröffentlicht hat:

Die Universität für Medizinische Wissenschaften König Saud bin Abdulaziz (KSAU-HS) wurde 2005 offiziell gegründet. Der rund 20 km nordöstlich vom Stadtzentrum gelegene Hauptcampus in Riad beherbergt sieben Colleges: Medizin, Zahnmedizin, Pharmazie, Hochschule für öffentliche Gesundheit und medizinische Informatik, College of Applied Health Sciences, College of Nursing and College Wissenschaft und Gesundheitswesen. Die offizielle Eröffnung des Campus in Riad fand am 23. April 2013 statt. Die Gebäude und Schlafstätten befinden sich auf einem 261 Hektar großen Gelände und die 4 km lange Trolleybuslinie verbindet die verschiedenen Gebäudekomplexe. 10 Haltestellen mit klimatisierten Wartehäuschen, die mit einem großen Monitor für Verkehrsinformationen sowie Sitzgelegenheiten ausgestattet sind, werden von den Trolleybussen angefahren. Der Zugang in die Trolleybusse ist den Männern nur durch die zweite Tür und für Frauen nur durch die dritte Tür gestattet. Der Übergang vom Männer- in den Frauenteil des Fahrgastraums (und umgekehrt) ist nicht erlaubt. Die erste Tür ist für den Fahrer reserviert, das Fahrpersonal besteht ausschließlich aus Gastarbeitern aus den Philippinen.

Die nur für die Trolleybusse reservierten Fahrspuren werden täglich außer Freitag und Samstag von 7 bis 19 Uhr im Abstand von 5 Minuten befahren. An Tagen mit besonderen Ereignissen kommen 8, an normalen Tagen 6 Trolleybusse zum Einsatz. Die Fahrzeit unter Berücksichtigung der Haltestellen vom Startpunkt am Zugang des Universitätsgeländes bis zum nordöstlichen Endpunkt beträgt 10 Minuten. Die Nutzung der Trolleybusse ist kostenlos. Die Fahrleitung ist doppelspurig mit zwei Endschleifen, so dass keine Kreuzungen und Weichen vorhanden sind. Am nordöstlichen Ende der Strecke wird außerhalb des Geländes gewendet. Von hier liegt das Depot rund 300 m östlich über eine Straße, die mit Stacheldraht und zwei Leitpfosten eingezäunt ist. Diese Strecke bewältigen die Trolleybusse mittels Dieselaggregat. Auf dem 3 Hektar großen Gelände befindet sich eine Garage für die Abstellung der Trolleybusse, eine Reparaturhalle sowie eine Waschhalle und ein weiteres kleines Nebengebäude.

Das spanische Unternehmen SICE-Group wurde von der Regierung Saudi-Arabiens zum Generalunternehmer für den Bau des Verkehrskomplexes auf dem Gebiet der Universität beauftragt. Die

Bauleistungen an der Trolleybusanlage wurden an Subunternehmer vergeben, so lieferte die Firma ABB die drei Umspannwerke, die eine Spannung von 750 V bereitstellen, jedoch wurde diese bis heute auf 600 V reduziert. Die zwölf 19 Meter langen Gelenkbusse des Typs LT20 wurden im November 2011 von der deutschen Firma VISEON nach Riad geliefert. Ein Wagen besitzt eine spezielle Inneneinrichtung mit Ledersesseln, Monitoren, Verhandlungstischen, einer Minibar sowie anderen Optionen, die hochrangigen Gästen eine komfortable Fahrt ermöglichen.

Weitere Fotos und Eindrücke von Konstantin Klimov sind unter folgendem Link zu finden:

<https://zen.yandex.ru/media/mirtransporta/trolleybus-dlia-korolia-povsednevnaia-rabota-trolleybusov-v-stolice-saudovskoi-aravii-gorode-erriiad-5e77397b3207817ee3012c36>



Wagen Nr.1, neben der Wagennummer im Zielfilm steht "Made in Germany". Foto: Konstantin Klimov

Beijing [CN] - Mittlerweile 1.276 Trolleybusse auf 33 Linien

J. Lehmann - 17.04.2020

Am 11.03.2020 begann die Umstellung der Autobuslinie 70 auf elektrischen Betrieb mit dem Einsatz der ersten Batterie-Trolleybusse auf dieser Linie. Sie ist damit die 33. Trolleybuslinie des Betriebs. Als 31. Trolleybuslinie ging am 19.11.2019 die Linie 19 in Betrieb, eine Woche später folgte die Autobuslinie 635 mit Umstellung auf Batterie-Trolleybusse als 32. Trolleybuslinie.

Die Anzahl der in Betrieb befindlichen Trolleybusse erreichte Ende 2016 die Anzahl von 1161 Einheiten gegenüber Ende 2013, als der Wagenpark noch 588 Batterie-Trolleybusse umfasste. Dies ergibt einen Nettozuwachs von 573 Einheiten, obwohl im gleichen Zeitraum auch Trolleybusse ausgemustert wurden. Ende 2019 bezifferte die Vertreterin des städtischen Volkskongresses Liu Meilian, die eine Verfechterin der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist, die Anzahl von 2122 Einheiten der Beijing Public Transport Group, die elektrisch verkehren. Davon sind 1.276 Einheiten Trolleybusse, die Mitte November 2019 auf 31 Linien verkehren.

Die Zusammensetzung des Wagenparks ist auf der Seite "[Trolleybusstädte \(trolley:worldmap\)](#)" zu finden. Alle 1276 Trolleybusse sind mit Batterien ausgestattet. Hier gibt es kein Erfordernis des Austauschs der Batterien, da die Trolleybusse nur rund acht Jahre in Betrieb stehen. So wurden 2017 die letzten Einheiten des Typs BJD-WG160A (und B) ausgemustert, die 2008/09 beschafft wurden. Es waren die letzten 15m langen Gelenkwagen und damit befinden sich nur Solotrolleybusse auf den Trolleybuslinien 101-118 im

Einsatz. Auf den drei dicht befahrenen BRT-Linien kommen jedoch 18m lange Gelenktrolleybusse zum Einsatz, 241 Einheiten wurden von 2014 bis 2016 beschafft.

Luoyang [CN] - 67 neue Batterie-Trolleybusse erneuern den Wagenpark

J. Lehmann - 07.04.2020

Am 23. Oktober 2017 wurden 67 neue Trolleybusse offiziell in Betrieb genommen, nachdem die ersten neuen Fahrzeuge bereits am 6.9.2017 vom Werk der Firma Dongfeng Yangtse Motor Corporation in Hubei nach Luoyang überführt wurden. Erste Probefahrten starteten ab dem 11.09.2017 mit den ersten Fahrzeugen. Die neuen Trolleybusse sind mit Klimaanlage ausgestattet, damit nun auch die Trolleybuslinien 101, 102 und 103 wie bereits die übrigen Buslinien mit klimatisierten Fahrzeugen bedient werden. Die aufgrund des umfangreichen U-Bahn-Baus erforderlichen Baustellen und Umleitungen können nun mittels Batteriebetrieb bewältigt werden. Mit dem Batteriepack, welches an der Unterseite des Fahrzeugs montiert wurde, kann der Wagen etwa 120 Kilometer ohne Fahrleitung zurücklegen. Die neuen zweitürigen Trolleybusse mit niederflurigem Zugang sind 10,5 Meter lang und weisen 33 Sitze auf, die jedoch auf Podesten angeordnet sind.

Die 67 neuen Trolleybusse ersetzen alle bisherigen Trolleybusse des Typs SWB5105GP sowie des Typs WGD61U, die erst 2013 den Wagenpark ergänzten. Der Betrieb wurde im September 1984 auf den Linien 101 und 102 offiziell eröffnet, es kamen damals 14,8 m lange Gelenktrolleybusse zum Einsatz.

Foto:

358 Solotrolleybusse des Typs BJD-WG120FN wurden 2017 als Ersatz für ältere Trolleybusse und für neue Batterie-Trolleybuslinien beschafft, hier Wagen 95 28690. Foto: Qu Ma, 25.07.2018



Wuhan [CN] - Trolleybuslinie 3 wieder in Betrieb

J. Lehmann - 05.05.2020

Am 8.11.2019 nahm die Trolleybuslinie 3 wieder auf der ursprünglichen Linienführung und, nachdem die Fahrleitung wieder ergänzt wurde. Im Oktober 2016 wurde der Trolleybusbetrieb wegen umfangreicher Bauarbeiten eingestellt und die Linie mit geänderter Linienführung bedient. Nachdem im Juli 2019 die Bauarbeiten abgeschlossen waren, verlangten die Fahrgäste die Wiederherstellung der ursprünglichen Linienführung der Trolleybuslinie. Nach Vorlage der Genehmigungen startete die Wiederherstellung der Fahrleitung am 25.10.2019 und in Nachtarbeit konnten die Arbeiten am 6.11.2020 abgeschlossen werden. In den ersten Tagen der Wiederinbetriebnahme konnte ein Anstieg der Fahrgäste um etwa 20% verzeichnet werden. Die am 28.12.1961 eröffnete Trolleybuslinie 3 hat in den letzten 58 Jahren ihre Strecke nicht wesentlich verändert. Rund drei Jahre zuvor nahm mit der Linie 1 die erste Trolleybuslinie auf einer Gesamtlänge von 9,33 Kilometern am 20.09.1958 den Betrieb auf. eröffnete Linie 1 von der Hankou Sanmin Road im Norden und Wudong Dadongmen im Süden fertiggestellt und mit einer für den Verkehr freigegeben. Zwischen 1970 und 1987 folgten die Trolleybuslinien 4, 5, 6, 7 und 8. Nachdem in den Folgejahren einige Linien im Zuge von Verlängerungen eingestellt wurden, konnte in 2003 die Autobus-Ringlinie 530 auf Trolleybusbetrieb umgestellt werden. Bis heute sind wieder acht Linien in Betrieb, bis auf die Linie 3 werden alle anderen sieben Linien mit Batterie-Trolleybussen bedient, von denen ab 2015 über

200 Einheiten von der Yangtze River Automobile Group Co., Ltd. geliefert wurden, siehe:

<http://en.yzjqc.com/index.php/Index/arc/aid/183.html>

Die 31 Trolleybusse, die derzeit auf der Trolleybuslinie 3 zum Einsatz kommen Fahrzeuge, sind jedoch noch reine Trolleybusse. Sie wurden 2012/2013 beschafft und sollen gemäß den 8-Jahres-Nutzungsbestimmungen in 2020/2021 ersetzt. Nach Angaben der Presse verfügt die Stadt über ein 56 Kilometer langes Trolleybusnetz und rund 2 Mio. Fahrgäste nutzen durchschnittlich im Monat die acht Trolleybuslinien.

Dayton [US] - Auslieferung der Neuwagen

K. Budach - 10.03.2020

Die Auslieferung der 41 Serienwagen von Gillig/Kiepe mit IMC-Ausrüstung läuft seit Mai 2019, die ersten 15 Wagen trafen bis Jahresende 2019 ein. Die ersten 21 Wagen erhalten die Wagennummern 1951-71, die weiteren 20 Wagen werden im Werk von Gillig erst im laufenden Jahr fertiggestellt und erhalten die Nummern 2051-70. Im Januar waren die ersten 10 Wagen zugelassen und im Fahrgastbetrieb. Alle Trolleybusse der Vorgängergeneration sind seit Oktober 2019 ausser Betrieb.

Noch im März 2020 soll der elektrische Betrieb auf der Linie 8 wieder aufgenommen werden, sie wird seit Mai 2019 von Dieselbussen befahren. Allerdings gab es bereits seit Ende Januar einzelne Fahrten, die bestimmte Streckenabschnitte im Batteriemodus zurücklegten. Anschliessend soll die Linie 7 folgen. Trolleybusse kommen ansonsten auf den Linie 3 und 4 zum Einsatz. Die Ausweitung des Betriebes und Linienverlängerungen über das bestehende Fahrleitungsnetz hinaus sind nach Abschluss der Lieferung aller Serienwagen vorgesehen.

Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - 50 Gelenkwagen ausgeschrieben

K. Budach - 09.04.2020

Für die beschlossene Umstellung der stark belasteten, gegenwärtig von Dieselbussen befahrenen Linie zwischen Constitución de 1917 und Santa Marta auf Oberleitungsbetrieb läuft derzeit eine Ausschreibung über 50 Gelenktrolleybusse, die am 21. April abgeschlossen werden soll. Die neue Linie wird aktuell von 130.000 Passagieren pro Wochentag genutzt. Die Elektrifizierung und die Umrüstung auf BRT-Standard mit teilweiser aufgeständerter Eigentrasse sollen die Fahrzeit auf der Strecke von 36 auf 21 Minuten reduzieren.

Mexiko Stadt hatte zuletzt 1993 Gelenk-Trolleybusse, sie stellten aber immer nur eine Minderheit im Fuhrpark des einst riesigen Netzes, das 1990 seine Maximalausdehnung mit 30 Linien hatte. Nach fast zwei Jahrzehnten ohne nennenswerte Investition und in der Folge zahlreichen Stilllegungen leitete die neue Stadtregierung als erste Massnahme die Beschaffung von 63 chinesische Yutong Niederflur-Trolleybusse des Modells ZK5120C ein, die 2019 angeschafft wurden - weitere Modernisierungsmaßnahmen sind angekündigt.

Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Weitere Investitionen eingeleitet

K. Budach - 15.05.2020

Die Ausschreibung über 50 Gelenktrolleybusse hat erneut der chinesische Hersteller Yutong gewonnen, die Wagen sollen bis zum Jahresende geliefert werden. Ausserdem sollen weitere 80 Solowagen vom gleichen Hersteller geliefert werden. Die Entscheidung darüber wurde am 11.Mai bekanntgegeben. Auch die Beschaffung von Doppelgelenkwagen ist künftig eine Option.

Die Gelenkwagen, die über bis 75 km Autonomie für Fahrten abseits des Fahrleitungsnetzes durch leistungsstarke Traktionsbatterien verfügen werden, sollen in erster Linie auf einer nach BRT-Standard neu zu bauenden Linie zum Einsatz kommen. Diese wird zum Teil aufgeständert entlang der Eje 8 Sur zwischen Estación Constitución de 1917 bis zur Casa Libertad in der Universität UACM Universidad Autónoma de la Ciudad de México verlaufen. Als Zwischenstationen sind vorgesehen: Deportivo Santa Cruz, Sata Cruz Meyeuco, DIF Iztapalapa, CECyT 7, Plaza Ermita, Las Torres und Penitenciaría. Hierfür wurden die Streckenbauarbeiten ebenfalls vergeben, Baubeginn ist der 15. Mai, Bauzeit ca. 10 Monate. Für Juni ist die Vergabe der Elektrifizierungsarbeiten geplant. Ein erstes Teilstück der insgesamt 7,2 km Linie soll im April nächsten Jahres in den Linienbetrieb gehen.

Nach langen Jahren der Vernachlässigung ist die Modernisierung und der Ausbau des verbliebenden Obusnetzes in der mexikanischen Hauptstadt sicher ausserordentlich bemerkenswert. Der bestehende Fuhrpark aus rund 250 Altwagen, die alle zwischen 22 und 45 Jahre alt sind und von denen nur noch etwa 130 fahrbereit sind, wird damit zu grösseren Teilen abgelöst werden.

Valparaiso [CL] - Bestandssicherung für 7 Jahre

K. Budach - 02.04.2020

In der zweiten Jahreshälfte 2019 gab es über Wochen und Monate immer wieder die Drohung der Betriebseinstellung durch den Betreiber, wenn nicht von öffentlicher Seite Unterstützungszahlungen über einen längeren Zeitraum zur Verfügung stehen würden. In den Vorjahren hatte es mehrfach ähnliche Diskussionen gegeben, und immer wieder hatte die Regierung quasi in letzter Minute die drohende Stilllegung durch kurzfristige Zusagen abzuwenden gewusst.

Der Betrieb setzt noch immer mehrere der aus den 40er und 50er Jahren stammenden, US-amerikanischen Pullman-Trolleybusse im täglichen Dienst ein und wurde deshalb schon vor Jahren von der Zentralregierung als nationales Denkmal eingestuft. Die einzige Linie wird werktags in dichtem Takt bedient, sonntags ruht der Verkehr. Zum Einsatz kommen neben den Pullman-Wagen ansonsten überwiegend Gebrauchtwagen aus dem schweizerischen Luzern, die trotz ihres Alters von mehr als 30 Jahren eine erkennbare Modernisierung des Betriebs in den letzten Jahren erlaubten.

Nun hat sich der Betreiber mit der Regierung auf laufende Unterstützungszahlungen über einen vereinbarten Zeitraum von 7 Jahren geeinigt. Damit sollte die Zukunft des kleinen Betriebs vorerst gesichert sein. Auch ist eine Verlängerung der einzigen, rund 6 km langen Linie entlang der Strasse Puerto Montt in die aktuellen Überlegungen zur Sicherung des Unternehmens mit einbezogen worden.

Sao Paulo (SPT) [BR] - Neues Lackierungsschema und Beschaffungspläne

K. Budach - 24.03.2020

Der städtische Trolleybusbetrieb in Sao Paulo wird seinen gesamten, aus 201 modernen Niederflurwagen bestehenden Fuhrpark auf ein neues Lackschema umlackieren. Die ersten Wagen sind bereits im Liniendienst zu finden. Silber mit roten Streifen wird künftig das Aussehen bestimmen.

Aktuell ist der Trolleybusbetrieb, wie auch andernorts auf der Welt, durch die Corona-Krise merklich eingeschränkt. Mittelfristig ist die Beschaffung neuer Trolleybusse vorgesehen, mit Batteriezusatzpaket, um auch Diesellinien, die teilweise unter bestehender Fahrleitung fahren, elektrisch betreiben zu können. Die über längere Zeit immer wieder diskutierte, unsichere Zukunft des Betriebszweiges Trolleybus dürfte damit für die mittelfristige Zukunft gesichert sein.

Marrakech [MA] - Endlich unter der Fahrleitung

K. Budach - 28.04.2020

Nach der offiziellen Eröffnung der BRT-1 - Strecke am 28. September 2017 und anschließender Aufnahme des Betriebs kamen die chinesischen Solo-Batterie-Trolleybusse über zwei Jahre ausschließlich im Batteriebetrieb zum Einsatz und mussten mehrfach im Tagesverlauf im Depot nachgeladen werden. Die auf einem Teil der Strecke auf Eigentrasse vorgesehene Fahrleitung war fehlerhaft montiert worden und wurde von den lokalen Behörden nicht abgenommen. Nach über zwei Jahren war eine Lösung der Probleme gefunden und seit dem 3. Februar 2020 können die chinesischen Batterie-Trolleybusse die Fahrleitung für dynamisches Aufladen nutzen. Unklarheit besteht weiter über die Zahl der beschafften Trolleybusse, 15 sind es nach offiziellen Angaben, Fachbesucher fanden aber bislang nur Wagen von 01 bis 10 nummeriert im Fahrdienst.

Gleichzeitig wird das Oberleitungsnetz südwestlich des Zentrums ausgebaut. Die chinesische Firma Dongfeng Yangtse soll weitere 20 Gelenk-Trolleybusse liefern, die geplante Linie B mit einer Länge von 9 km und 15 Bushaltestellen aufweisen. Allerdings bestehen diese Planungen schon geraume Zeit, die Verwirklichung bleibt also abzuwarten. Auf der Webpage des Herstellers Yangtse findet sich bereits eine Designskizze.