

**Solingen [DE] - Festgelegt**

[J. Lehmann](#) - 29.02.08

Nach einem Gespräch mit der Firma HESS am 16.01.2008 erfolgten die entgeltigen Festlegungen für die 15 bestellten Trolleybusse, die bis Ende 2009 die letzten 14, über 20-jährigen dreiachsigen Soloobusse ersetzen sollen. Die Parameter der neuen Solinger Obusse sowie eine Design-Studie sind im weiterführenden Link (Quelle: Firma HESS) abrufbar, ferner ist die Beschreibung der Firma Vossloh-Kiepe beigefügt.

Die Lieferung von zwei Protofahrzeugen erfolgt im November diesen Jahres wie vertraglich vereinbart, nach deren Testphase ab Frühjahr 2009 kommen im monatlichen Rhythmus jeweils mehrere Wagen zur Auslieferung.

Von den 14 Soloobussen ist Obus 42 bereits abgestellt, nach einigen Einsätzen im Linienverkehr im Oktober 2007 (zuvor diente der Wagen als Versuchswagen für neue Drehstromtechniken und Supercap-Energiespeicher der Firma Vossloh-Kiepe) traten Schwierigkeiten mit der Elektrik auf, auf eine aufwändige Reparatur wurde in Anbetracht der geringen Restlaufzeit verzichtet.

**Esslingen [DE] - Bald reiner Obusbetrieb**

[J. Lehmann](#) - 02.01.08

Neben neun VanHool-Gelenkobussen, die die reinen Obuslinien 101 (5 Kurse im 15-Minuten-Takt bzw. 7 Kurse im 10 Minuten-Takt von etwa 15:30 Uhr bis 18:00 Uhr (zudem zwei Verstärkerfahrten Linie 101 außerfahrplanmäßig in der Früh- und Mittagsspitze an Schultagen) und 118 (2 Kurse 20 Minuten-Takt) bedienen, stehen noch zwei DUO-Busse des Typs Daimler-Benz O 405 GTD (Nr.327+328 Bj.1994) in Dienst. Diese letzten beiden DUO-Busse von einst 19 Fahrzeugen stehen 2008 zur Ausmusterung an. Leider werden auch diese Fahrzeuge durch Dieselbusse ersetzt. zwei Volvo-Gelenkbusse werden in den nächsten Wochen erwartet. Dann wird 327 als Dauerleihgabe in das Museum der SHB nach Stuttgart abgegeben. Wagen 328 bleibt vorerst noch in Betrieb. Beide können noch elektrisch fahren, sie kommen jedoch überwiegend im Schülerverkehr zum Einsatz. Seltener ist ein Einsatz im elektrischen Betrieb auf der Linie 101, da sie zu den letzten hochflurigen Bussen der SVE gehören.

Nach einigen Vorläuferfahrzeugen wurde ab 1988 die erste Serie von 7 DUO-Bussen DB O 405 GTD beschafft. Von 1990 bis 1994 folgten nochmals 12 Fahrzeuge. Daneben bestand der Wagenpark aus vier reinen Gelenkobussen mit Vetter-Aufbau (201-204, Bj.83-86, ohne 202, der von den letztem DUO-Bus ersetzt wurde) und dem Prototypen DB O405 T (Nr.205, Bj.1986). Die 23 elektrischen Fahrzeuge bedienten die Obuslinien 101 und 118 sowie die DUO-Buslinien 119 und 120. Letztere verkehrte bis zur Stadtgrenze zu Ostfildern elektrisch und von dort im Dieselbetrieb. 1999 fiel der Entschluß, als Ersatz der DUO-Busse ausschließlich Dieselbusse zu beschaffen. Für Linien 101 und 118 wurden jedoch neue Gelenkbusse in Dienst gestellt, die 2002 geliefert wurden.

Eine der letzten Fahrten elektrisch bis zur Stadtgrenze nach Ostfildern-Neuhausen erfolgte am 22.November 2006, als im Rahmen der Horber Schientage 2006 eine Sonderfahrt mit dem DUO-Bus 324 stattfand.



**Gent [BE] - Trolleybusse brachten Fahrgäste - nun Umstellung auf Stadtbahn**

[J. Lehmann](#) - 21.01.08

Vor knapp 20 Jahren führte man in Gent den Obus ein, der auf der stark frequentierten Linie 3 den Dieselbus ablöste. Die Linie führt durch enge Straßenzüge, so daß die Einführung einer Straßenbahn unrealistisch erschien. Nachdem auf dieser Obuslinie das Fahrgastaufkommen anstieg, so daß nun im 6-Minuten-Verkehr seit dem Fahrplanwechsel gefahren wird und dem starken Ausbau des Straßenbahnnetzes will De Lijn, der Betreiber des Nahverkehrs in der Region Gent, die Linie 3 auf Straßenbahn umstellen. Dieses soll innerhalb der nächsten 10 Jahre realisiert werden. Um die erforderliche Beschaffung von Trolleybussen zu umgehen - das Lastenheft für die im letzten Jahr noch beschlossene Neubeschaffung von 21 Gelenkobussen war fertiggestellt, zwei Anbieter von Trolleybussen sandten im August Probefahrzeuge nach Gent - beschloß am 09.01.2008 der Verwaltungsrat von De Lijn Hybridbusse zu beschaffen. Somit macht auch Gent den Fehler, aufgrund einem noch nicht planungsreifen Versprechen einer Straßenbahn, den umweltfreundlichen Obus einzustellen.

Auf der Linie 3 gab es bereits eine Straßenbahn, die heutige Obuslinie entspricht weitgehend der Streckenführung der früheren Straßenbahnlinie 3 Mariakerke - St. Amadsberg, Scheldebrug (Meersendries).

Sie wurde am 30. November 1969 auf Bus umgestellt.

Von dem einst 20 Wagen umfassenden Wagenpark stehen nun noch 17 Wagen zur Verfügung, nachdem am 14.05.2007 Obus (74)16 als Ersatzteilspender abgestellt wurden und Obus 04 und 18 bereits 2001 bzw. im Dez.03 ausgemustert wurden. Für den 6-Minuten-Verkehr auf der derzeit wegen einer Großbaustelle verkürzten Linie 3 werden 11 Wagen benötigt. Nach Ende der Bauarbeiten wird der Obus nicht mehr zurückkehren, die Einstellung ist für Juni 2008 geplant.

**Linz [AT] - Mehr Obusse für eine saubere Stadt**

[J. Lehmann](#) - 15.01.08

Die Obuslinien 45 (Stieglbauernstraße – Hauptbahnhof – Froschberg) und 46 (Hafen – Froschberg) verzeichnen einen konstanten Fahrgastzuwachs in den letzten Jahren. Bislang wurden auftretende Kapazitätsengpässe mit regelmäßigen Einschubfahrten abgedeckt. Mit einem neuen Fahrplan ab dem 03.09.2007 erfuhren die beiden Linien wochentags von 13.00 bis 17.30 Uhr (ausgenommen Ferienzeit) eine Verdichtung des bisherigen 15-Minuten-Takts auf einen 10-Minuten-Intervall. Auf dem Abschnitt Garnisonstraße bis Hauptbahnhof verkehrt somit alle 5 Minuten ein Obus. Leider können nicht ausschließlich Obusse eingesetzt werden, da nachmittags auf den vier Obuslinien 20 Kurse erforderlich sind, jedoch nur 19 Obusse vorhanden sind. Somit kommen häufig Autobusse zum Einsatz. Vorzugsweise werden die in 2007 beschafften Gasbusse eingesetzt, von denen die ersten 10 im Rahmen einer Pressekonferenz am 25. September 2007 vorgestellt wurden. Sie sollen bis 2011 alle 61 Gelenkdieselbusse der Linz AG ersetzen. Für die gasbetriebenen Busse wurde eigens am 18. Oktober im Rahmen einer Pressekonferenz die neu errichtete Erdgastankstelle auf dem Gelände der Busgarage übergeben. Die rund 2,1 Millionen Euro kostende Anlage wurde als die größte und modernste derartige Tankstelle in Europa bezeichnet. Es wird Biogas ausgegeben, das von einer Kläranlage stammt.

Während die Linz AG den Fortbestand des Obusbetriebs in Frage stellen und Gasbusse als angeblich saubere Alternative darstellen machten die Grünen indes den Vorstoß zum Wohle der Umwelt, weitere Linien auf Obus umzustellen. Der Mobilitätsstadtrat Jürgen Himmelbauer schlug in einer Presseerklärung am 17.10.2007 vor, die Linien 12, 25 und 27 auf Obusbetrieb umzustellen. In der Vorlage wird ermittelt, dass 20 Tonnen Stickoxide und 540 Tonnen Kohlendioxid durch die Umstellung vermieden werden können. (Gegenüber Gasbussen kann eine gleiche Menge von Methan erspart werden, welches für den Treibhauseffekt genauso umweltschädlich ist). Die Kosten einschließlich dem Kauf von 18 neuen Trolleybussen errechnet das Gutachten einen Betrag von 20,5 Millionen Euro. Es bleibt zu hoffen, dass der Vorstoß Erfolg hat!

**Salzburg [AT] - Neue Obusse**

[J. Lehmann](#) - 29.02.08

Vom 15.01.2008 bis 21.02.2008 der Wagen No.1 für Barquisimeto (Fa-Nr.J3322784001697) zu ausgiebigen Testfahrten im Salzburger Netz. Zusätzlich absolvierten Serienfahrzeuge Testfahrten im Netz zur Einstellung der elektrischen Ausrüstung, und zwar Wagen No.4 vom 06.02. bis 07.02.2008 und Wagen No.11 (Fa-Nr.J3322784001908) vom 18.02. bis 21.02.2008. Alle Obusse gelangten in eigener Kraft nach Salzburg (siehe Meldung NEOMAN vom 25.02.07)

Die Fahrleitungsarbeiten an der Aighhofkreuzung wurden aufgenommen, sie soll für eine Befahrung in alle Richtungen ausgebaut werden. Damit die Linie 1 bei Sperrung der Maxglaner Hauptstraße ohne Hilfsmotor die Umleitungsstrecke entlang dem Streckenabschnitt der Linie 2 und 4 befahren. Nach Abschluß dieser Arbeiten wird eine Standspur auf der Griesgasse für die Aufstellung von Fahrzeugen bei Veranstaltungen der EM errichtet. Im Sommer ist die Erneuerung der Fahrleitung nach Itzling (Linien 3 und 5) vorgesehen, dabei sind an zahlreichen Betonmasten zu ersetzen, die im unteren Bereich bereits mit einer Stahlkonstruktion gesichert werden mußten. Bis zur Eröffnung der neuen Bibliothek in Lehen im September wird die Verlegung der Obuslinie 4 dorthin erfolgen, es besteht jedoch noch Klärungsbedarf bezüglich der Finanzierung.

Für 2008 ist die Ausschreibung von 20-25 Trolleybussen vorgesehen, die bis 2011 geliefert werden sollen. In einer

Pressevorstellung am 28.10.2007 kündigte die Salzburg AG an, hierfür rund 14 Mio Euro bereitzustellen. Eine Vergabe ist für Herbst geplant. Zeitgleich erhält der Autobusbetrieb Albus Gasbusse, die bisherigen Dieselbusse werden unter dem Vorwand der Umweltfreundlichkeit ersetzt.



Foto: Testobus No.1 begegnet Obus 288 in Alpensiedlung am 20.02.08  
Aufnahme: J.Lehmann

#### [Lausanne \[CH\]](#) - 55 neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 03.02.08

Unter der Bezeichnung "Trolleybus romand 08" läuft zur Zeit die Ausschreibung für 55 Gelenktrolleybusse für Lausanne und Neuchatel. Die Angebote sind bis zum 14.02.2008 bei der Transports publics de la région lausannoise SA einzureichen. Die Lieferung der Obusse, 35 für Lausanne und 20 für Neuchatel sind ab dem 30.03.2009 bis zum 01.04.2011 durchzuführen.

#### [St. Gallen \[CH\]](#) - Neue Obusse - neue Obuslinie

[J. Lehmann](#) - 29.01.08

Die Festlegungen der Ausstattung der im November bestellten Gelenkwagen sind nun erfolgt, auf der Homepage der Firma Vossloh-Kiepe ist unter unten genannten Link eine nähere Beschreibung abrufbar. Die Auslieferung der ersten (Doppelgelenk-)Obusse ist für dieses Jahr vorgesehen. Ab dem Fahrplanwechsel am 9.12.2007 erhielten die vier Endstationen der Obuslinie 1 verschiedene Liniennummern. Die Endhaltestellen Wolfganghof und Guggeien fährt der Obus als Linie 4 an, die Endhaltestelle Winkeln und Stephanshorn weiterhin als Linie 1. Die Fahrplantabellen (siehe Link auf die homepage der VBSG unter "Übersicht", bitte auf den Ortsnamen bei der Überschrift anklicken) sind weiterhin gemeinsam aufgestellt, da ein Wechsel auf beiden Linien fahrplanmäßig vorgesehen ist. So verkehrt der Obus von Stephanshorn (Linie 1) kommend nach Wolfganghof als Linie 4, bzw. von Guggeien (Linie 4) nach Winkeln (Linie 1). Dies ist auch Samstags beim 15 Min.-Takt der jeweiligen Linien so, beim 30 Minuten-Takt an Sonntagen wird in Gegenrichtung gewechselt. Die beiden Linien 1 und 4 verlaufen zwischen Erlachstrasse und Neudorf auf derselben Strecke, weiterhin besteht auf diesem Streckenabschnitt ein 6-Minuten-Takt, Samstags 7½- und Sonntags 15-Minuten Verkehr.

#### [Winterthur \[CH\]](#) - Entscheidung für die Umwelt

[J. Lehmann](#) - 25.01.08

Nach einem Stadtratsbeschluss wird am Trolleybusbetrieb festgehalten. Der Entschluß wurde nach einer Studie der EMPA und Infras getroffen, die sich nur auf den Detailvergleich zwischen Dieselbus und Trolleybus beschränkten. Nicht berücksichtigt wurden Wasserstoff- und Brennstoffzellenantrieb mangels Marktreife sowie Gasbusse, die aufgrund des schlechten Wirkungsgrads des Motors nachteilig sind und einen ökologischen Vorteil nur bei Verwendung von Biogas aufweisen. Somit wird der Ersatz der 21 Trolleybusse der Baujahre 1988-1992 dieses Jahr ausgeschrieben. Insgesamt umfaßt der Wagenpark neben 46 Dieselbusse 31 Trolleybusse, zehn davon wurden 2004/05 neu beschafft.

#### [Zürich \[CH\]](#) - Umbruch im Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 10.02.08

Bis zum Jahresende waren fünf Hess-"Lightram" Doppelgelenkbusse (Nr.61-65) ausgeliefert. Letzter erhielt erst in 2008 die endgültige Zulassung für den Linienbetrieb. Weitere folgen ab Februar bis Juli 2008 Kurz vor



## Zusammenfassung der Meldungen von TrolleyMotion 1.12.2007 bis 29.02.2008 - Seite 4

Weihnachten am 19.12.2008 erlangte der Obus 161 als letzter 18m-Gelenkobus seine Zulassung. Damit sind alle 18 Hess/Vosslh-Kiepe - Gelenkbusse im Einsatz.

Von der ersten Beschaffungsserie der DB O 405 GTZ (Bj.1988) sind noch 15 Wagen in Betrieb (Nr. 7, 9, 10, 11, 16, 18, 19, 21, 23, 25-28, 31 und 36), nachdem im Januar Obus 32 zum Fahrschulwagen 4129 umgezeichnet wurde. Damit sind neben den 15 Obussen noch vier Fahrschulwagen aus der gleichen Serie im Einsatz (4124 ex 3, 4126 ex 4, 4128 ex 33 und 4129 ex 32). Wegen der Europafußballmeisterschaft werden derzeit viele Fahrer ausgebildet, so daß ein hoher Bedarf an diesen Dienstfahrzeugen besteht. Von den übrigen Mercedes-Benz-Obussen der ersten Serie (1-36) dienen bzw. dienten bislang die Wagen 5 (für Winterthur), 13, 14, 17, 34 und 35 als Ersatzteilspender, ein Teil davon ist bereits verschrottet. Die restlichen Wagen sind betriebsfähig abgestellt für einen eventuellen Einsatz bei der Europafußballmeisterschaft.

### [La Spezia \[IT\]](#) - Netzausbau in Planung

[J. Lehmann](#) - 10.12.07

Gegenwärtig wird nur die Linie 1 von Obussen befahren, sie wird von sechs Kursen im 20-Minuten-Verkehr befahren. Sie kam nach Verlängerung am 30.03.2007 wieder in Genuß des elektrischen Betriebs. Die zweite Obuslinie, die mit der Linie 1 auf einem Streckenstück gemeinsam verkehrt, wird zurzeit mit Dieselnbussen bedient, seitdem sie vor einigen Jahren bis Ospedale verlängert wurde. Etwa 1,5 km der derzeitigen Linie 3 sind nicht elektrifiziert. Außerdem ist die Fahrleitung wegen einer Baustelle auch in Richtung Chiappa unterbrochen. Sie wird jedoch wieder ergänzt und es ist im Gespräch, daß die Linie 3 verkürzt mit einer großen Wendeschleife am Bahnhof Migliarina vorbei fahren wird und hier eine Verbindung mit der Endhaltestelle der Linie 1 in Bragarina erhält. Der Wagenpark besteht weiterhin aus 14 Breda-Soloobussen, die 1988 zur Wiedereröffnung des Betriebs beschafft wurden. Eine Ausschreibung für zwei Neufahrzeuge im Jahre 2006 führte jedoch noch nicht zu einer Bestellung.

### [Milano \[IT\]](#) - Erneuerung des Wagenparks ab 2008

[J. Lehmann](#) - 17.12.07

Die Auslieferung der bei den Firmen VanHool/Vosslh-Kiepe bestellten 60 Trolleybusse für Mailand wird ab Oktober 2008 erfolgen. Monatlich werden 4-5 Fahrzeuge ausgeliefert, so dass Ende 2009 alle Fahrzeuge geliefert sind. Der Vertrag sieht eine Option auf weitere 30 Fahrzeuge vor. Ebenfalls sind die auszumusternden Fahrzeuge von den Lieferfirmen zu übernehmen, wobei noch nicht feststeht, ob die 70 Soloobusse des Baujahres 1983-84, oder die 66 Gelenkwagen aus den Baujahren 1991-96 ersetzt werden. Bei den erst bis zu 16 Jahre alten Gelenkbusen wird die Ersatzteilbeschaffung immer schwieriger, da die Herstellerfirmen größtenteils nicht mehr existieren. Daneben besteht der Wagenpark noch aus 8 Gelenkbusen MAN/Bussotto/Kiepe und 10 Irisbus- Cristalis. Mit den rund 150 Obussen (einige Solowagen wie z.B. 906 und 935 wurden bereits ausgemustert) werden vier Linien bedient, die teilweise in den Hauptverkehrszeiten im 3-4 Minuten-Takt fahren.

### [Grenoble \[FR\]](#) - Keine Wiedereinführung der Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 17.12.07

Seit dem 24.06.1999 ist der Trolleybusbetrieb eingestellt. Die Fahrleitung der letzten Trolleybuslinien 31 und 32 blieb jedoch noch bestehen, da es zahlreiche Bestrebungen zur Wiedereinführung gab. So befürwortete dies der Verkehrsverbund SMTC und gab eine Untersuchung in Auftrag. Auch lokale Verbände wie der ADTC ([www.adtc-grenoble.org](http://www.adtc-grenoble.org)) sprachen sich für den Obus aus.

Nach einer vergleichenden Bilanz entschied nun der SMTC am 28.10. gegen eine Wiedereinführung. Die Vorteile der Umweltfreundlichkeit und der Effizienz des Systems seien zwar unschlagbar, würden aber die errechneten Mehrkosten nicht rechtfertigen. Eine Rolle spielte dabei, daß neben der in den letzten Jahren neu eingeführten Straßenbahn, dem Dieselbus und dem Gasbus ein viertes Betriebssystem eingeführt würde.

Diese Entscheidung beendet nun die über 50jährige Geschichte des Obus in Grenoble, es sei denn, die Zahlen werden nochmals nachgerechnet und der Umweltfreundlichkeit des Obus gegenüber den umweltschädlichen Diesel- und Gasbus wird ein höherer Stellenwert eingeräumt.

### [Coimbra \[PT\]](#) - Neue Trolleybuslinie?

[J. Lehmann](#) - 25.02.08

Es ist vorgesehen in diesem Jahr den Trolleybusbetrieb zu erweitern. Die Linie 1, die zwischen Bahnhof und der Universität pendelt, soll dann nach Solum verlängert werden. Diese Verbindung besteht derzeit mit der Dieselbuslinie 34. Weitestgehend kann alte Fahrleitung der ehemaligen Obuslinie 5 genutzt werden. Für die Ergänzung der Fahrleitung zwischen Solum und Universität werden knapp 400 T€ veranschlagt. Die Kosten sollen zu 90% vom IMTT (Institut für Mobilität und Landtransport) bezuschußt werden.

Die Linie 1 verkehrte bis Mitte 2007 alle 15 Minuten an Werktagen. Zum Fahrplanwechsel am 01.09.2007 übernahm nun eine Kombination mit der Obuslinie 3 im 15-20 Minuten-Takt den hauptsächlichen Verkehr zur Universität als Linie 103. Der aktuelle Netzplan der Stadt Coimbra ist unter nachfolgendem Link zu finden, vom Obus werden derzeit die Linien 1, 103 und 4 befahren.

### **Neue Obuslinie in Portugal?**

[J. Lehmann](#) - 29.01.08

Im Norden von Portugals Hauptstadt Lissabon könnte künftig ein neues Trolleybusssystem entstehen. „Metro ligeiro sobre pneus“ (Leicht-Metro auf Rädern) oder „mega-trolleybus“ wird das Projekt genannt, das eine 7 km lange Linie zwischen einem noch im Bau befindlichen, riesigen Shopping Center namens „Dolce Vita Tejo“ und der künftigen Station Reboleira der Lissaboner Metro umfaßt. Reboleira ist heute schon eine Haltestelle der S-Bahn-ähnlichen Vorortbahn von Lissabon nach Sintra. Ein möglicherweise spurgeführter Trolleybus soll eine kostengünstige Alternative zum Bau eines neuen Stadtbahnsystems sein, das seit langem zur Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete im Raum Amadora, einer Vorstadt von Lissabon mit rund 176.000 Einwohnern, in der Planung ist. Optimistische Vorhersagen sprechen von einer Eröffnung bereits in 2009, die jedoch angesichts der noch ausstehenden Feinplanung als nicht realistisch bezeichnet werden können.

Text und Info: Dirk Budach

### **Brno [CZ] - Erneuerung des Wagenparks**

[J. Lehmann](#) - 18.02.08

Drei Gelenkbusse Irisbus/Skoda 25 Tr wurden ab dem 09.12.2007 in Betrieb genommen, in Anschluß an die Niederflurgelenkbusse Skoda 22 Tr erhielten sie die Nummern 3609-3611. Insgesamt umfaßt die im Oktober 2006 ausgelöste Bestellung nach einer EU-weiten Ausschreibung die Lieferung von 21 Gelenkbussen bis 2009. In diesen Jahr werden drei weitere Gelenkbusse bis November 2008 erwartet. Die letzten Obusse nach dem Vertrag können im Jahre 2009 bestellt werden, je nach finanzieller Möglichkeit können 3 bis 17 Wagen bestellt werden.

Im Vorfeld der Neulieferung wurden die Skoda 14Tr-Soloobusse 3204, 3206, 3208, 3209 und 3211 im Laufe des Jahres 2007 ausgemustert und nach Ersatzteilgewinnung verschrottet. Zusätzlich gingen zwei Wagen (3203 und 3213) an einen privaten Verein in Jihlava.

### **Chomutov [CZ] - Straffung des Liniennetzes**

[J. Lehmann](#) - 15.01.08

Mit Fahrplanwechsel am 1.1.2008 wurde das einst 10 Linien umfassende Obusnetz gestrafft. Alle Linien verkehren weiterhin zwischen den Gemeinden Jirov und Chomutov. Die Endhaltestelle Jirov, Hornky wird jedoch nicht mehr von einer Linie als Endhaltestelle angefahren, sondern die Linie 31, 33 und 35 bedienen sie als Schleifenfahrt. In Spitzenzeiten verkehrt die Linie 33 im annähernden 20 Minuten-Takt, die übrigen Linien verkehrten ein- bis zweimal pro Stunde. Auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Jirov und Chomutov durch das Wohngebiet Brezenecka bilden die Linien 20/22 und 34/35 jeweils einen annähernden 20 Minuten-Takt in Spitzenzeiten, so daß bis zu 10 Obusse pro Stunde von Jirov nach Comutov fahren. Lediglich die Linie 31 nimmt eine andere Route, sie fährt über eine Schnellstraße.

Der Wagenpark besteht aus 25 Gelenkbussen Skoda 15 Tr, die in den Eröffnungsjahren 1994/95 in Dienst sowie aus fünf Solaris-Niederflur-Soloobussen, die 2006 neu hinzukamen. Einzelne Kurse sind im Fahrplan gekennzeichnet, die mit Niederflur-Fahrzeugen bedient werden.

Die sechs Obuslinien erfordern im Frühberufsverkehr gemäß Fahrplan 17, nachmittags 16 und tagsüber 12 Obusse. An Wochenenden kommen gemäß Fahrplan acht Obusse zum Einsatz.

### **Opava [CZ] - Nun über 50% Niederflurig**

[J. Lehmann](#) - 21.01.08

Mit Inbetriebnahme des 16. Solaris/Gegelec- Obus konnte der Niederflur-Anteil des Wagenparks auf über die Hälfte ansteigen. Es handelt sich bei dem Neuzugang (Wagen-Nr. 99) um einen der beiden ursprünglich für Sofia bestimmten Soloobusse, der für den Einsatz in Opava hergerichtet wurde.

Zum Fahrplanwechsel am 9.12.07 gab es nur geringfügige Änderungen. Weiterhin verkehren 10 Obuslinien, von denen die Linien 201, 203 und 208 ganztägig im 20 Minuten-Takt verkehren und der DUO-Buslinie 221, für die 10 Obusse mit verstärktem Dieselaggregat zur Verfügung stehen. Die übrigen Obuslinien verdichten die Hauptlinien in der Hauptverkehrszeit.

### **Teplice [CZ] - Fahrplanänderung mit Wiedereröffnung Linie 4**

[J. Lehmann](#) - 31.01.08

Zum Fahrplanwechsel am 01.01.2008 wurde die Linie 4 wiedereingeführt, die den Streckenabschnitt von Benesovo Namesti - Šanov I Lazne wieder mit Trolleybussen bedient. Die Linie 4 verkehrt in Spitzenzeiten alle 20 Minuten, sonst alle 40 Minuten und ersetzte die Linien 1 und 3, die wie die übrigen Obuslinien im 24-Minuten-Takt verkehrten. Der ab 01.01.08 gültige Netzplan ist in nachfolgendem Link abrufbar.

Am 22.11.2007 erfolgte die Auslieferung von zwei weiteren Citelis/Skoda 24Tr, die in Anschluß an die Lieferung im letzten Jahr (Nr.165 und 166) die Betriebsnummern 167 und 168 erhalten haben.

Seit 2004 wurden die Skoda 14 Tr Nr. 125, 127-129 (Bj.84/85), 139 (Bj.87) und 140 (Bj.89) ausgemustert, die

## Zusammenfassung der Meldungen von TrolleyMotion 1.12.2007 bis 29.02.2008 - Seite 6

letzten beiden im Jahr 2007. Für 2008 ist die Beschaffung von 5 neuen Trolleybussen geplant, möglicherweise sollen davon 2 oder 3 Gelenkwagen sein. Die 11 vorhandenen Gelenkbusse verkehren an Werktagen auf den Linien 2, 5 und 7 (siehe Netzplan im weiterführenden Link).

Auch 2008 wird die historische Obuslinie 11 angeboten, auf der der Skoda 9 Tr No.105 vom Baujahr 1980 eingesetzt wird. Sie verkehrt an den Samstagen 03.05., 24.05., 28.06., 12.07., 09.08., 06.09., 27.09.2008 sowie am Sonntag, 25.05.2008.

### [Usti nad Labem \[CZ\]](#) - Mit der neuen Obuslinie 60 über die Elbe

[J. Lehmann](#) - 17.12.07

Die feierliche Eröffnung der neuen Linie über die Elbe nach Střekov (Schreckenstein) fand am Sonntag, 09.12.2007 um 10 Uhr an der Zentralhaltestelle Mirove namesti statt. Dort stand der jüngste Obus 609 (Skoda 25 Tr, Bj. 2006) bereit und brachte die Ehrengäste eine Haltestelle weiter nach Krajsky soud (an 10.04 Uhr). Dort fand eine kleine Feier statt, bei der Vertreter aus der Politik und dem Verkehrsbetrieb kurze Ansprachen hielten und ein Band durchschnitten. Danach wurde mit Sekt der Obus symbolisch getauft, um 10.20 Uhr fuhr der Obus 609 nun mit den Gästen die komplette neue Strecke ohne Halt bis zur neuen Endstation in Střekov durch. Hier wurde nochmals ein Band durchgeschnitten, ehe der Eröffnungswagen wieder zurückfuhr und um 10.41 Uhr an der Haltestelle Krajsky soud wieder eintraf. Dort konnten die Festgäste in einem kleinen Festzelt ein Büfett genießen.

Ab 11 Uhr wurden alle acht Dieselbusse, die morgens auf der Linie 60 vor der Eröffnung noch eingesetzt wurden, gegen Obusse ausgetauscht. Der Eröffnungsobus 609 löste zum Beispiel den Dieselbus 32 an der Haltestelle Krajsky soud um 11.24 Uhr ab. Auf der Linie 60 kamen die jüngsten Obusse (Nr. 602, 603, 604, 606, 607, 608, 609 und 564 zum Einsatz, in den Nachmittagsstunden ersetzte Obus 517 einen der vor genannten Obusse).

Auch am Montag, dem ersten Betriebstag im Berufsverkehr kamen fast nur die jüngeren Niederflurobuse (602, 603, 604, 606, 607, 608 und 609) zum Einsatz, dazu die Skoda 15 Tr-Gelenkbusse 511, 552, 561 und nachmittags auch wieder Obus 517. Es konnte beobachtet werden, daß die Wagen der Linie 60, die in Spitzenzeiten alle 7½ Minuten verkehrt, gut angenommen wurde. Die Linie 60 hat eine Gesamtfahrzeit von 31 Minuten, davon wird die neue Strecke in 12 Minuten befahren.

Mit dem neuen Fahrplan sind nun im Berufsverkehr 54 Obusse im Einsatz, damit ist Usti die drittgrößte Obusstadt in Tschechien (hinter Brno mit über 100 Kursen und Plzen), gefolgt von Zlin mit 50 Kursen und Ostrava mit 43 Kursen

### [Zlin \[CZ\]](#) - Stetige Erneuerung des Wagenparks

[J. Lehmann](#) - 21.01.08

Nachdem in 2005/2006 mit finanzieller Hilfe der EU der überwiegende Teil der Soloobusse erneuert wurde (siehe u.g. Link, insgesamt 14 Skoda 24 Tr), erfolgt nun die Erneuerung des Gelenkbusparks nach und nach. Ein weiterer Skoda 25 Tr wurde am 29.11.2007 ausgeliefert und erhielt die Nr.407. Bereits im Frühjahr 2007 verstärkten zwei neue Gelenkwagen den Wagenpark. Somit konnten im Laufe des Jahres die Skoda 15 Tr-Gelenkbusse 332, 334 und 339 als Ersatzteilspender dienen und teilweise verschrottet werden. Zudem wurden die Gelenkbusse 337, 338 und 342 nach Zilina verkauft. Neben 32 Skoda 15 Tr-Gelenkbussen stehen nun 7 Niederflur-Gelenkbusse zur Verfügung, die auf bestimmten, im Fahrplan gekennzeichneten Kursen auf den ausschließlich von Gelenkbussen bedienten Linien 2, 6, 8 und 9 verkehren.

### [Timisoara \[RO\]](#) - Neue Trolleybusse werden erwartet

[J. Lehmann](#) - 31.01.08

Nach zahlreichen Gebauhtkäufen in den vergangenen Jahren aus Esslingen, Eberswalde und Lyon werden nun mit EU-Mitteln neue Fahrzeuge von Irisbus/Skoda beschafft. Im Januar läuft die Produktion in SKODA ELECTRIC Pilsen und gleichzeitig auch bei SKODA GANZ Budapest. Von den gesamten 50 Solo-Trolleybusse des Typs Skoda 24 Tr werden 20 in Pilsen montiert und 30 in Budapest. Die Obusse basieren auf den Wagenkästen Citelis 1B und erhalten die neue SKODA Dachelektronik, ein Dieselaggregat Kirsch EURO 4 und einer Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum. Bei SKODA in Plzen ist der erste Wagen fertiggestellt und ersten Versuchsfahrten werden durchgeführt, die Auslieferung ist Ende Januar geplant.

Derzeit werden nur die Linien 11, 14, 17, 15 und 19 elektrisch befahren. Auf den Obuslinien 12, 13, 16 und 18 verkehren Dieselbusse, die Linie 13 seit dem 21.06.2006. Von den einst 111 Trollebusen, die auf den acht Linien zum Einsatz kamen, sind noch 34 betriebsbereit.

### [Gdynia \[PL\]](#) - Überraschung unterm Tannenbaum: Ein Trolleybus!

[J. Lehmann](#) - 02.01.08

Ende Dezember 2007 wurde ein neuer Solaris-Obus angeliefert. Wie 14 der 18 bisher gelieferten Solaris-Soloobusse erhielt er eine elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec. Er wird mit der Betriebsnummer 3009 in Dienst gestellt, nachdem 2007 bereits die Obusse mit den Endnummern 09 und 11 (3309 und 3311) ausgemustert wurden. Ein zweiter Wagen, der 2008 erwartet wird, erhält somit vermutlich die Nr. 3011. Die Ausschreibung für die zwei

## Zusammenfassung der Meldungen von TrolleyMotion 1.12.2007 bis 29.02.2008 - Seite 7

Neuwagen erfolgte im Sommer 2007. Der erste war bis zum 20.12.2007 anzuliefern, der zweite bis 30.06.2008. Bei der ersten kurzfristigen Lieferung wurde nun einer der zwei ursprünglich für Sofia gebauten Obussen angekauft, welche aus finanziellen Gründen dort nicht abgenommen wurden.

Vom 14.-19. August war der Gelenkbus 3801 des Typs Solaris 18T aus Ostrava auf Probeinsatz in Gdingen. Er kam auf unter anderem auf den stark belasteten Linien 23 und 24 nach Dąbrowa, aber auch auf den Autobuslinien 181 und 710, die überwiegend unter der Oberleitung verkehren, zum Einsatz. Dabei wurde das 100 kW starke Dieselaggregat für die fahrleitungslosen Streckenabschnitte genutzt. Nach einigen Jahren war dies der erste Gelenkwagen in Gdingen, derzeit besteht der Wagenpark ausschließlich aus Soloobussen.

Fortgesetzt wurde die Erneuerung des Wagenparks mit der Inbetriebnahme von weiteren Umbau-Obussen aus ausgedienten deutschen Dieselnbussen. Am 19.08.2007, am 10.10.2007 und am 15.12.2007 ging der 15., 16. und 17. Umbauobus Mercedes O405NE mit den Nummern 3047, 3062 und 3041 in Betrieb. Beim Obus 3047 handelt sich um den ehemaligen Dieselbus 524 aus Brandenburg, vom Baujahr 1993, beim Obus 3062 um einen vom Kraftverkehr Bayern übernommenen Wagen.

Mit den neuen Niederflurobussen können nun mehrere Obuslinien ausschließlich niederflurig ausgestattet werden. Die Hälfte der in der Woche gefahrenen Kilometer werden von Niederflurobussen gefahren, an Samstagen liegt der Anteil bei 75%, an Sonntagen über 88%.

### Lublin [PL] - Weihnachtsgeschenk für den Obusbetrieb

[J. Lehmann](#) - 21.01.08

Mit einem neuen Fahrplan ab 17.12.07 befährt nun die Linie 153, wie in der Meldung vom 04.11.2007 beschrieben, die neue Streckenführung. Somit ging die Netzerweiterung in Betrieb.

Rechtzeitig vor Weihnachten gingen zudem neue Obusse in Betrieb. Zwei fabrikneue Solaris-Karosserien, die die MPK 2007 erwarb und in eigener Werkstätte mit Medcom-Ausrüstungen ausstattete, konnten mit der Betriebsnummer 836 und 837 am 21.12.2007 in Betrieb gehen. Zusätzlich erhielt der im Jahr 2007 im Solaris-Werk komplett montierte Prototyp, der ebenfalls mit einem Antrieb der polnischen Firma Medcom ausgestattet wurde, die Zulassung für den Linienverkehr. Der bereits im roten Anstrich der Verkehrsbetriebe MPK Lublin lackierte Wagen absolvierte seit August 2007 in Lublin Testfahrten zur allgemeinen Zulassung des Wagens. Damit verkehren nun auch im dritten Obusbetrieb Polens Solaris-Obusse, die für eine Modernisierung des 62 Obusse umfassenden Wagenparks beitragen.

### Vancouver [CA] - Auslieferungen kurz vor dem Abschluß

[J. Lehmann](#) - 25.02.08

Etwa 25 Gelenkwagen wurden bis Ende Dezember ausgeliefert, am 21.02.2008 gelangte der 40. Gelenkwagen nach Vancouver, so daß damit die Auslieferung der 228 New Flyer/Vossloh-Kiepe - Trolleybusse komplett war. Noch befinden sich jedoch nur wenige Gelenkwagen in Betrieb. Die ersten Wagen dienten der Fahrerschulung, erst ab dem 01.02.2008 kamen die ersten Gelenkwagen auf der Linie 3 zum Einsatz, jedoch nur auf vereinzelt Kursen. Auf dem südlichen Abschnitt der Linie ist die Stromversorgung zu schwach, so daß nur ein Wagen in dem steigungsreichen Abschnitt verkehren kann. Die Arbeiten zur Verstärkung der Stromversorgung durch ein zusätzliches Speisekabel sind angelaufen. Im Juni ist eine Kombination mit der Linie 20 vorgesehen, zu diesem Zeitpunkt ist die komplette Umstellung beabsichtigt. Bereits vorher wird ein Einsatz der Gelenkwagen auch auf der Linie 20 erwartet.

Von den abzulösenden Flyer-Obussen (Bj. 82-83) standen Anfang Februar nur noch 32 Wagen (siehe Zahlen & Fakten) im Einsatz. Sie sind vorwiegend auf der Linie 16 zu finden. Viele anderen Linien sind bereits komplett mit Niederflurobussen bestückt.

Um Platz auf dem Depotgelände zu schaffen, werden derzeit bis zu acht Wagen pro Woche verschrottet. Die argentinische Stadt Mendoza hat zwar Interesse an der Übernahme dieser Fahrzeuge, ein Vertrag ist jedoch bislang nicht zustande gekommen.

Eine Option zum Erwerb von 20 weiteren Gelenkobussen New Flyer/ Vossloh Kiepe E60LFR ist eingelöst, die Auslieferung erfolgt 2009. Ebenfalls ist eine Bestellung von 20 oder 40 Soloobussen im Gespräch.

Einer der neuen Wagen wurde durch einen Brand schwer beschädigt, nachdem Vandalen einen Fahrer am Halloween-Fest am 31. Oktober angriffen und den Bus in Brand setzten. Der Schaden wurde auf 300.000 Dollar (rund 200.000 Euro). Der Wagen wurde repariert.

### Sao Paulo [BR] - Erneuerung des Wagenparks geplant

[J. Lehmann](#) - 12.02.08

Das Unternehmen Viacão Himalaia ist weiterhin der Betreiber der im Innenstadtbereich verbleibenden 14 Obuslinien der SPT, ausgehend vom Depot Tatuape. Die Konzession wurde vier Mal auf kurzfristiger Basis erneuert, aber es ist zu erwarten, dass ein langfristiger Auftrag bald folgt. Dieses wird dann die Voraussetzung für den Betreiber zum Kauf von 140 neuen Trolleybusse zur Erneuerung der Flotte. Im Vorfeld des Vertrags wurde ein neuer Niederflur-Zweiachsobus von Busscar "UrbanussPlus" erworben, der ähnlich wie die vom Betrieb EMTU (Überlandbetrieb südlich von Sao Paulo) beschafften Niederflurobusse aussieht, jedoch eine elektrische Ausrüstung



## Zusammenfassung der Meldungen von TrolleyMotion 1.12.2007 bis 29.02.2008 - Seite 8

von WEG Industries Diadema, Sao Paulo erhielt. Der Testbetrieb des Fahrzeugs begann Ende Juli, er besaß zu diesem Zeitpunkt noch keine Betriebsnummer.

Diese Nachricht wurde aus dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Das Trolleybus Magazine erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus, siehe weiterführenden Link!

Nachfolgend ein Blick in die Vergangenheit, 1954 wurden 50 Obusse aus Deutschland des Typs ÜHIII beschafft, hier Obus 3052 (Aufnahme: Werkfoto Henschel):



### [Wellington \[NZ\]](#) - Kompletter Wagenpark wird erneuert

[J. Lehmann](#) - 31.01.08

Am 9.11.2007 wurden die ersten beiden der 61 bestellten dreiachsigen Trolleybusse angeliefert. Nach der Komplettierung der E-Ausrüstung, die aus alten Trolleybussen übernommen wird, wurden sie am 20.12.07 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die in weiß ausgelieferten Trolleybusse erhielten eine Ganzreklame, die die Umweltfreundlichkeit der neuen Trolleybusse verdeutlicht.

Ein weiterer Dreiachser folgt Ende Januar, ab Mitte Februar wird wöchentlich ein Wagen ausgeliefert. Bis Ende 2008 wird der gesamte Wagenpark aus neuen Niederflurobussen bestehen. Zeitgleich wird die komplette Fahrleitung überarbeitet, so daß auch in den kommenden Jahren ein fortschrittlicher Trolleybusbetrieb für eine saubere Umwelt in einer der größten Städte Neuseelands sorgt.

Für die Gewinnung der E-Ausrüstung wurden in 2007 insgesamt 13 Trolleybusse (No. 201, 208, 211, 214, 222, 239, 240, 247, 253, 255, 257 und 262) ausgemustert, im Januar folgte Obus 252. Somit sind derzeit noch 43 Obusse der ehemals 68 Wagen umfassenden Serie von 1981-84 in Betrieb. Die früher ausgemusterten Obusse spendeten ihre Ausrüstung für die drei Prototypen, die 2003 und 2005 in Dienst gingen. Sie bleiben neben den neuen Fahrzeugen in Dienst und erhielten bereits die neue gelbe Lackierung des Betreibers NZ-Bus.

### [Minsk \[BY\]](#) - Enorme Wagenparkerneuerung in 2007

[J. Lehmann](#) - 25.02.08

Mit der Lieferung von über 230 neuen Trolleybussen im Laufe des Jahres 2007 erreichte die Erneuerung des Wagenparks des Trolleybusbetriebs Minsk einen historischen Höhepunkt. Am Anfang des Jahres wurden 10 Hochflur-Gelenkwagen des Typs 213 und 72 Niederflur-Solowagen des Typs 321 und 32102 (siehe Foto unten) in Dienst gestellt. Über 40 weitere Soloobusse dieses Typs folgten bis zum 30.12.2007. Außerdem gingen noch 105 Niederflurobusse des Typs 221 (siehe Foto oben) in Dienst. Die entsprechen dem Baumuster MAZ 103T, nach Vorbild des Neoplan N 4014, und werden seit 2003 bei der örtlichen Firma Belkommunmach gemeinsam mit Firma AMAZ gebaut, die bereits 1999 einen Prototyp und seit 2000 43 Einheiten als Typ MAZ-103T nach Minsk lieferten. Für 2008 ist die Beschaffung von 290 Trolleybussen geplant, bis Mitte Februar gingen bereits 29 AKSM-321 bzw. 32102 in Dienst. Ziel ist, den Ersatz der ZIU 682, von denen im September 2007 noch 399 Einheiten vorhanden waren, bis 2009 zu erreichen. Insgesamt umfaßte der Wagenpark im September 1015 Einheiten, davon 61% aus weißrussischer Produktion und 26% niederflurig. Der Gelenkwagen- Anteil betrug 15%, bis auf einen Wagen sind alle Gelenkbusse hochflurig.

Nachdem am 1. September 2007 rund 5,5 km neue Trolleybuslinie (Linie 48, 52) eröffnet wurde, folgte am 7. November 2007 im Zuge der Eröffnung von zwei U-Bahn-Stationen zur Verlängerung der Metrolinie 1 eine



## Zusammenfassung der Meldungen von TrolleyMotion 1.12.2007 bis 29.02.2008 - Seite 9

Umstrukturierung des Netzes, in dessen Zuge das Trolleybusnetz nochmals einer Erweiterung um rund 3,5 km erhielt.

### [Lugansk \[UA\]](#) - Investitionen für den Trolleybus geplant

[J. Lehmann](#) - 25.02.08

Im Oktober 2007 stellte der Direktor der Verkehrsbetriebe Lugansk "Luganskelektrotransa" ein über acht Jahre laufendes Programm vor, in dem auch das Trolleybusnetz erweitert werden soll. Nach dem Plan sollen 67 Trolleybusse neu beschafft werden, dazu sind Investitionen in Höhe von knapp 60 Mill VAH (umgerechnet 8 Mill. Euro) vorgesehen. 21 Trolleybusse des bestehenden Wagenparks sollen generalüberholt werden. Außerdem soll das Straßenbahnnetz der Stadt überholt werden und 32 neue Triebwagen in Dienst gestellt werden. Der Trolleybusbetrieb wurde in den letzten Jahren erheblich reduziert. von 107 Trolleybussen in 1994 sank die Anzahl auf 40 Wagen in Jahre 2001, mit denen fünf Linien (51, 52, 53, 54 und 57) bedient wurden. Die 1993 beschafften Gelenkwagen T1 aus ukrainischer Produktion wurden teilweise zu Solowagen zurückgebaut. Dazu standen 22 Skoda 14Tr in Dienst, die aber mittlerweile abgestellt sind. Drei Wagen aus russischer Produktion des Typs ZIU-682G-016 gingen 2006/07 in Betrieb.

### [Lutsk \[UA\]](#) - Dreiachsige 15m-Trolleybusse beschafft

[J. Lehmann](#) - 29.02.08

In 2007 erhielt der Verkehrsbetrieb einen Soloobus der Firma TROLZA vom Typ GOM-682. Dieses war nach fast 10 Jahren die erste Neubeschaffung. Es folgen im Sommer 2007 und Januar 2008 drei 15m-Obusse der Firma Bogdan.

2006 wurde Obus 34 (Bj.74) zum Museumswagen umgebaut, er war der letzte Skoda 9Tr im Linienverkehr. Der Wagenpark besteht aus knapp 90 Obussen, der größte Teil sind ZIU 682 aus russischer Produktion. Sie bedienen 13 Linien bzw. 17 einschließlich der Verstärkerlinien 1a, 2a, 4a und 8a

### [Odesa/Odessa \[UA\]](#) - Erneuerung durch neue Wagenkästen für ältere Obusse

[J. Lehmann](#) - 18.02.08

In 2007 wurde die Erneuerung des Wagenparks durch Generalüberholung fortgesetzt. Teilweise erfolgte dies durch den Austausch der Wagenkästen vorhandener Obusse. In 2006 wurde beispielsweise Nr. 609 mit einem neuen Wagenkasten versehen (siehe Foto) und in 2007 wurde Obus 2009 generalüberholt. Obus 2009 verkehrte bis 2006 als zweiter Wagen hinter 2008 in Doppeltraktion. Insgesamt gab es vier Züge, bestehend aus Soloobussen ZIU9, die von 1990 bis 2000 überwiegend auf den Obuslinien 11 und 12 verkehrten.

Der Wagenpark besteht derzeit neben etwa 140 ZIU9-Soloobussen, 27 T1-Gelenkwagen und 14 T2-Soloobussen aus ukrainischer Produktion (Bj. 1993-2003). Von den Gelenkwagen wurden bereits 9 Fahrzeuge zu Soloobussen zurückgebaut. Es werden 15 Linien befahren, Nr. 1-16 ohne 4 und 15 einschließlich einer Verstärkungslinie 7a.

### [Zaporizhzhya \[UA\]](#) - Erneuerung des Wagenparks

[J. Lehmann](#) - 18.02.08

In 2006/07 wurden zehn neue Obusse des Typs LAZ-E183 geliefert, Der Wagenpark besteht somit neben diesen Neufahrzeugen aus 22 Obussen T1 und T2 aus ukrainischer Produktion, 11 Gelenkbusse ZIU-10 und 142 Soloobusse ZIU 9 aus russischer Produktion. Mit den rund 185 Obussen werden 10 Linien bedient.

### [Yalta/Jalta \[UA\]](#) - Neue Obusse aus Weißrußland

[J. Lehmann](#) - 11.02.08

Am 11.02.2008 wurde der erste von 5 Niederflur-Obussen des weissrussischen Herstellers "BKM" Typ AKSM-321 an den ukrainischen Betreiber Krim-Trolleybus übergeben.

Neben den Stadtnetzen in Simferopol (ca. 10 Linien), Alusta (3 Linien) und Jalta (2 Linien) betreibt die KTU die längste Überlandobus-Linie, die mit knapp 100 km die drei Städte verbindet.

Der kurzfristige Erneuerungsbedarf wurde kürzlich mit 100 Obussen eingeschätzt. Im wesentlichen werden SKODA 9Tr der Baujahre 1968 (!) bis 1982 und SKODA 14Tr (Bj. 1985-92) eingesetzt. Wagen aus ukrainischer Produktion waren entweder den Anforderungen nicht gewachsen, oder sind nicht mehr lieferbar. So sind weiterhin vorrangig auf der steigungsreichen Überlandstrecke die alten 9Tr im Einsatz.

Info: Mattis Schindler

### [Podolsk \[RU\]](#) - Neue Linie 4

[J. Lehmann](#) - 02.01.08

Am 16.09.2007 wurde in dieser rund 179.500 Einwohner zählenden Stadt, die rund 40 km südlich von Moskau liegt, eine 5 km lange Linie Kabelnyi Zavod - Stroyindustria (Bahnhof Podolsk) - Ulitsa Mashinostroiteley eröffnet. Sie verbindet mehrere Wohngebiete mit dem Bahnhof (Eisenbahnverbindung nach Moskau) Damit hat der erst am 28.04.2001 eröffnete Betrieb vier Linien, die von 36 Trolleybussen bedient werden. Acht davon wurden neu beschafft, es handelt sich ebenfalls um Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682.

### Tula [RU] - Neue Trolleybuslinie setzt auf Qualität

[J. Lehmann](#) - 10.12.07

Eine neue Obuslinie ging im 16.11.2007 in Betrieb. Das bisherige Liniennetz von 9 Linien in der Großstadt mit 509.010 Einwohnern, die knapp 200 km südlich von Moskau liegt, wird nun ergänzt durch eine "private" Linie 8, die zusätzlich den Bahnhof mit dem Wohngebiet im Stadtteil Proletarsky verbindet. Für die neue Linie, die nur mit erhöhten Fahrpreis genutzt werden kann, wurden zehn neue Trolleybusse des Typs VZTM-5280 im Laufe des Jahres 2007 in Betrieb genommen, am Eröffnungstag kamen die Wagen 52, 54, 56, 57, 59, 60 und 65 zum Einsatz. Weitere Neufahrzeuge sind bestellt, insgesamt umfaßt der Wagenpark rund 100 Einheiten, dazu gehören auch noch zwei Renault PER 180 (No.104 und 113), die aus St. Etienne 2001 übernommen wurden (dort DUO-Busse Nr.104 und 103). Sie werden jedoch nur noch im Dieselmotus eingesetzt.

### **Studie für Trolleybus in Nepal**

[J. Lehmann](#) - 11.02.08

Eine Konzeptstudie schlägt die Einrichtung einer Trolleybus-Verbindung zwischen den Städten Dharan und Biratnagar vor. Es handelt sich um zwei Großstädte im östlichen Teil von Nepal, die 44 km auseinanderliegen. Dazwischen befindet sich die Stadt Itahari, deren Einwohnerzahl in den letzten Jahren stetig zunimmt. Die Straße passiert die drei Städte sowie sieben Gemeinden. Insgesamt leben in der Region 500.000 Einwohner und die Bevölkerung in diesem Teil wächst stetig. Nach Vorschlägen der Studie soll der Verkehr mit 10 Trolleybussen im 20-Minuten-Verkehr eingeführt werden. Es wird ein so starker Zuwachs an Fahrgästen erwartet, so daß letztendlich 25 Trolleybusse benötigt werden. Die Trolleybusse ersetzen die zahlreichen Dieselmotus in dieser Region und es könnten 41.000 Tonnen CO2 in 20 Jahren erspart werden. Die Studie wurde im Rahmen der "Saubere Verkehr Nepal Beschäftigungs-Alliance" (NCTEA), einem geförderten Projekt der USAID Nepal erstellt. Die Studie wurde im September 2007 von Kathmandu Electric Vehicle Alliance (KEVA) unterstützt. Die KEVA wurde gegründet von der Regierung, Nicht-Regierungsorganisationen (NGO) und privaten Partnern zur Verbesserung der Luftqualität von Kathmandu. KEVA wird unterstützt von USAID / Nepal und anderen Organisationen in Asien.

### **NEOMAN - Trolleybus-Fertigung für Barquisimeto/Venezuela**

[J. Lehmann](#) - 25.02.08

Mitte Februar waren 44 Neoplan Electroliner N6321 der 80 für Barquisimeto in Venezuela bestimmten Gelenkbusse im Werk Pilsting weitgehend fertiggestellt. Die 18 Meter langen Wagen sind mit elektrischer Ausrüstung der Firma Bombardier ausgestattet, die analog zu den Straßenbahntrieben entwickelt wurden. Als Elektro-Hauptmotor gelangte der bewährte Obusmotor der Firma Skoda zum Einbau. Zusätzlich erhalten die Wagen eine Generatorgruppe der Firma ESW, die von einem 200 KW-Dieselmotor der Firma Steyr Motors angetrieben wird, um über den Generator Strom zu erzeugen. Damit können die Obusse im Hilfsbetrieb auch ohne Fahrleitung verkehren. So gelangten sie auch mit eigener Kraft vom Herstellerwerk in Pilsting nach Salzburg für einen mehrwöchigen Testbetrieb im dortigen Obusnetz. Derzeit wird auf Kapazitäten für Verschiffung der fertigen Gelenkwagen gewartet, nachdem ein erster Wagen bereits Ende 2007 mit dem Flugzeug nach Barquisimeto zu Demonstrationzwecken gelangte. In Barquisimeto ist das System noch in Bau. Derzeit besteht bereits ein kurzes Fahrleitungsstück zu Testzwecken.

### **Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.**

Der Museumsobus vom Typ ÜHIII 59 wird in 2008 regelmäßig auf den Solinger Straßen zu sehen sein. Es sind Einsätze an jedem zweiten Sonntag im Monat geplant, gestartet wird gemeinsam mit der Freizeitlinie 687 Müngstener Brückenpark – Schloss Burg am 16.03.2008, vorausgesetzt das Wetter läßt dies zu!

