

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe [www.trolleymotion.com](http://www.trolleymotion.com)) im oben genannten Zeitraum. Sie erscheinen aktuell in der Regel Montags abends, und sind weiterhin abrufbar auf TrolleyMotion. Eine gezielte Suche der Meldungen kann auch über die Liste der Trolleybusstädte, abrufbar über die Weltkarte der Datenbank „**Trolleybusbetriebe Weltweit**“ unter „**Aktuelle Situation**“.

Einige Nachrichten wurde aus dem Blickpunkt Straßenbahn und dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung der jeweiligen Herausgeber.

### **Eberswalde [DE] - Ältester Obus aus deutscher Produktion wieder in Betrieb!**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

Der historische Obus 1224 von 1947 ist nach sieben Jahren vollständiger Aufarbeitung wieder für den Verkehr zugelassen. Nach umfangreichen Arbeiten, die sämtlich durch ehrenamtliche DVN-Mitarbeiter erfolgte, konnte der Wagen am 19.08.2008 wieder den TÜV bestehen und absolvierte am 20.08.2008 mehrere störungsfreie Runden im Obusnetz von Eberswalde.

Die öffentliche Wiederinbetriebnahme des Wagens ist am 28.09.2008 im Rahmen der DVN-Themenfahrt vorgesehen, siehe weiterführender Link. Auch Besucher, die an diesem Tag direkt nach Eberswalde kommen können die Rundfahrt (Fahrpreis 5 EURO) ebenfalls erleben, für eine Reisegruppe aus Dresden findet am Nachmittag eine weitere Fahrt statt, ein Fahrplan wird auf Anfrage noch bekanntgegeben.

Weitere öffentliche Fahrten sind derzeit noch nicht geplant.

Fotos:

Bei der Probefahrt am 20.08.08 entstanden u.a. nachfolgende Fotos, unten eine Begegnung mit dem knapp 50 Jahre jüngeren MAN-Gelenkibus 039. Aufnahmen: M. Schindler und K. Vick

Der Wagen wurde 1947 auf einem LKW/Bus-Fahrgestell vom Typ O 10.000 der Firma Daimler-Benz mit einem SSW-Schaltwerk, Typ ONW 6, sowie AEG-Stangen und AEG-Doppelkollektromotor, Typ USC 227 (später durch den leistungsgesteigerten USC 0227 ersetzt), bei Schuhmann in Werdau aufgebaut.

Von 1949 bis 1965 war der Wagen im Spandauer und Steglitzer Netz der BVG in Westberlin im Einsatz. Bis Anfang der 50-er Jahre war der Wagen auch mit Anhängern unterwegs.

Seine ursprüngliche Batterienotfahrt wurde wegen Batteriemangel wieder ausgebaut. Bei einer GR im Jahre 1954 erhielt der Wagen das typische "D2U" Fensterband mit den Schiebefenstern, zudem diente er 1955 als Versuchsträger für die AEG-Druckluftsteuerung.

Nach dem Ende des Westberliner Obusbetriebs blieb der Wagen in weitsichtiger Weise erhalten und war bis 1993 bei der BVG in Britz unterstellt, dann wurde der Wagen neben vielen anderen Museumswagen in das Deutsche Technik Museum überstellt



Zum Jubiläum "150 Jahre Omnibus" wurde der Wagen durch den DVN an das Tageslicht gebracht und nahm im Schlepp an dem großen Fahrzeugkorso teil.

Anschließend konnte eine Übereinkunft zwischen DTM, BBG und DVN zur Unterstellung, der Unterhaltung und dem Betrieb in Eberswalde gefunden werden und zum "Tag der offenen Tür" der BBG im August 1997 durfte der Wagen unter Draht nach 32 Jahren erstmals wieder zeigen, was in ihm steckt. Anschließend war er noch drei Jahre lang zu besonderen Anlässen in Eberswalde im Einsatz.

Zustandsbedingt haben sich DTM, BBG und DVN dann im Jahr 2000 entschieden, den Wagen aufzuarbeiten, was nun dank der Agr, Obus zum Abschluß gebracht wurde.

### **Richtige Entscheidung**

[J. Lehmann](#) - 14.06.08

Mit der Vergabe der Konzession der 34 Buslinien im Banimer Kreis an die Barnimer Busgesellschaft (BBG) entschied das Landesamt für Bauen und Verkehr ([www.lbv.brandenburg.de/781.htm](http://www.lbv.brandenburg.de/781.htm)) sich für die Beibehaltung des Obusbetriebs. Bei der Neuausschreibung der 34 Linien, deren Konzession am 31.12.2008 auslief, gab es ebenfalls einen Mitanbieter. Dieser beabsichtigte in Falle eines Zuschlags, die zwei Obuslinien in Eberswalde mit Dieselnissen zu bedienen. Die Eberswalder Stadtverwaltung sprach sich jedoch ihrer Stellungnahme für das Obus-Systems in der Kreisstadt aus, welches bei der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz findet und gemäß dem im letzten Jahr erstellten Gutachten (siehe Meldung vom 22.10.07) ohne Alternative im Stadtverkehr bleibt. Aber auch mit Konzepten für andere Bereiche des Kreises, die Umsteigebeziehungen zum Bahnverkehr zu verbessern, konnte das Angebot der BBG Vorteile erzielen.

### **Vossloh-Kiepe - Gelenkbus für Mailand im Test**

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Von dem Rahmenvertrag der ATM Mailand, der gemeinsam mit VanHool abgeschlossen wurde, sind derzeit 30 Trolleybusse fest bestellt. Der Vertrag sieht die Möglichkeit vor, 60 Gelenkbussen zuzüglich einer Option auf weitere 30 Fahrzeugen in den kommenden drei Jahren zu ordern. Der erste Gelenkbus wurde mit eigener Kraft am Donnerstag, 28.07.2008 von der Firma VanHool aus Belgien nach Düsseldorf überführt. Der in grauer Grundfarbe mit bunten Aufklebern gestaltete Wagen sorgte beim Passieren einiger Städte wie Neuss für Aufsehen.

Am Freitag hatten dann die Mitarbeiter der Firma Kiepe Gelegenheit, den Wagen zu besichtigen, er wurde vor der Verwaltung der Firma Vossloh-Kiepe aufgestellt, ehe er am Montag nach Solingen überführt wurde. Dort wird er auf dem Betriebshof und fallweise auch im Netz ausgiebig elektrisch getestet. Die elektrische Ausrüstung und der wagenbauliche Teil entsprechen den Wagen für Genua. Der Hilfsmotor hat jedoch nur eine Leistung von 100 kW. Neu ist der Supercap-Speicher der Firma Maxwell. Das kleine Bauteil im Vergleich zu den vor einem Jahr getesteten Supercaps in Solingen hat etwas weniger Speicherleistung, so daß anstelle von 30 % Einsparung wie in Solingen ermittelt, etwa 20% Stromeinsparung erwartet wird.

Die Tests in Solingen werden etwa drei Wochen dauern, danach geht der Wagen nach Mailand. Vertraglich ist die Auslieferung von vier Wagen bis Ende 2008 vorgesehen, im Werk der Firma VanHool sind schon acht Gelenktrolleys baulich fertiggestellt, die ab Ende August elektrisch komplettiert werden.

Die Stadt Rimini hat ihre Bestellung von drei auf fünf baugleiche Fahrzeuge erhöht, die Lieferung aller fünf Fahrzeuge erfolgt in 2009.

Nach Klärung der vertraglichen Differenzen, die nach dem Bürgermeisterwechsel in Lecce aufkamen, werden nun die Kürze die zweiten sechs 12m-Trolleybusse ausgeliefert. Baugleiche Solotrolleybusse für den geplanten Betrieb in Avellio/Italien werden ab 2009 produziert.

Für die in 2010 für den neuen Obusbetrieb in Pescara/Italien vorgesehene Lieferung von sechs Trolley-Phileas mit dem niederländischen Unternehmen APS ist der Vorläuferwagen in Bau, eine Fertigstellung wird noch Ende 2008 erwartet.

Weitere Bestellungen in Italien erfolgten durch die Stadt Modena, die zwei Soloobusse über die Firma Neoplan nachbestellten.

Daneben stehen mit der Firma Hess nach Auslieferung des letzten Doppelgelenk-Trolleybusses für Zürich für 2008/09 folgende Lieferungen an: Solingen (15 GW, erster Wagen im Dezember 2008), St. Gallen (7 DGT und 17 GW, erster Wagen im Herbst 2008), die Lieferung von 16 Gelenkbussen für Luzern (Mitte 2009) und 55 Gelenktrolleybusse für Lausanne und Neuchatel, die bis 2010 gefertigt werden

### **NEOPLAN - Electroliner in Auslieferung**

[J. Lehmann](#) - 19.05.08

Parallel zu den Neoplan-Gelenkbussen, die derzeit nach Barquisimeto verschifft werden (Die erste Lieferung befindet sich bereits in Barquisimeto, das nächste Los wird Mitte Mai per Bahn zum Hafen unterwegs, es sind monatliche Lieferlose von etwa 10 Bussen je nach Platz auf dem Schiff geplant) wurden die drei Ende 2006 bestellten Neoplan/Vossloh-Kiepe Soloobusse an Modena (siehe auch Meldung vom 15.04.08) ausgeliefert.

Es handelt sich um die neueste Ausführung des Typs Centroliner N 6216, von dem in der damaligen Version 2003/04 91 Stück nach Athen geliefert wurden und sich seither dort sehr gut bewährt haben. Der Obus ist 12 m lang und 2,50 m breit. Im dreitürigen Wagen werden den Fahrgästen 32 Sitz- und beispielsweise beim Komfortmaß von 5 Personen/m<sup>2</sup> 44 Stehplätze geboten. Eine Klimaanlage und eine Wasserheizung sorgen für das Wohlbefinden. Die elektrische Ausrüstung wurde von der Firma Vossloh-Kiepe geliefert und in Pilsting montiert. Zusätzlich besitzt der Obus als Autonomie-Fahreinrichtung eine innovative Kompakt-Generatorgruppe der Firma ESW, die 120kW liefert. Angetrieben wird der Generator von einem leichten Dieselmotor der Firma Steyr-Motors, der die Schadstoffklasse Euro 5 (erstmalig in Europa!) einhält.

Auch trotz der geplanten Umstrukturierungen des NEOPLAN Werks Pilsting wird nach derzeitiger Planung die Trolleybusfertigung erhalten bleiben und sogar ausgebaut. Derzeit laufen die Verhandlungen zur Bildung eines neuen Unternehmens am traditionsreichen Firmensitz in Niederbayern, das sich auf Trolleybusse, Flughafenvorfeldbusse und Sonderausbauten im Premiumbereich spezialisieren wird.

#### [Arnhem \[NL\]](#) - Museumsobus 101 wieder im Einsatz!

[J. Lehmann](#) - 11.08.08

Auch in diesem Sommer fährt der Museumsobus 101 vom Baujahr 1949, dieses Jahr kann an Sonntagen im August 2008 am Bahnhof eingestiegen werden, eine Fahrt nach Velp und dann zum Betriebshof erlebt werden und dort das Ende letzten Jahres eröffnete Trolleybus-Museum besucht werden. Die Fahrt wird an Sonntagen zwei Mal angeboten.

Die im Frühjahr veröffentlichte Ausschreibung handelte es sich nur eine Voranfrage, an der vier Firmen Interesse bekundet haben. Eine Bestellung ist jedoch noch nicht ausgesprochen, nach jüngsten Planungen sollen 11 Niederflur Gelenk-Trolleybusse mit vier Türen geliefert werden. Die geplante Anbindung des Neubaugebiets Schuytgraaf durch die Linie 5 ist nun für Sommer 2009 beabsichtigt. Sie soll nun den ganzen Stadtteil bedienen und nicht nur im nördlichen Teil, wie ursprünglich beabsichtigt war. Auf der Linie 2 nach Hoogkamp, die aufgrund Verlängerung der Linie nach Scharenberg ab 1997 nicht mehr elektrisch befahren wird, sollen Mitte 2009 wieder Trolleybusse verkehren. Außerdem wird untersucht, ob auch nach Vredenburg (ebenfalls 1997 eingestellt) wieder elektrisch gefahren werden kann.

Seit Mai 2008 fahren auch die Arnheimer Trolleybusse mit "grünen Strom", dieser wird von Wasserkraftzentralen in Norwegen geliefert.

#### [Gent \[BE\]](#) - Reduzierter Betrieb bis 2010

[J. Lehmann](#) - 14.06.08

Die Obuslinie 3 wird seit etwa drei Monaten wieder ganz befahren. Aber auf den 16 Kursen der Linie 3 kommen jedoch nur 7 Trolleybusse zum Einsatz. Von den Anfang des Jahres noch vorhandenen 17 rund 20 Jahre alten Gelenkbusse wurden drei Wagen (No. 7412, 7409 und 7419) bis Mai 2008 nach Schwierigkeiten mit dem Dieselmotor abgestellt. Drei weitere (No. 7402, 7407 und 7414) folgten im Juni 2008, so daß noch 11 Wagen verblieben. Diese Obusse werden bis zum Eintreffen der bestellten Hybridbusse etwa zwei Jahre in Betrieb bleiben.

#### [Salzburg \[AT\]](#) - EM-Einsatz gut bewältigt

[J. Lehmann](#) - 23.06.08

Am 10.06.08, 14.06.08 und 18.06.08 war das Stadion in Salzburg auch Austragungsort von Fußballspielen der EM. Es fand ein Sonderverkehr mit Obussen von der neuen Abstellspur Griesgasse zum Europark statt, bei dem die Obusse bis zu 13.000 Fahrgäste pro Stunde zum Stadion brachten. Sie verkehrten über die Strecke der Linie 4 zum Aiglhof, dann über den Linienweg der 2 und 1 zum Stadion in Kleesheim.

An allen anderen Tagen fand in der Innenstadt ein "Public viewing" statt. Die Zuschauer konnten hier ganztägig den Shuttle zwischen den Parkplätzen der Salzburg Arena und der Innenstadt nutzen, des Weiteren wurde der Abendverkehr bis 2:00 Uhr ausgedehnt.

Bei den Spielen waren die Mannschaften von Griechenland und Rußland beteiligt. Beide Hauptstädte dieser Länder besitzen auch einen Obusbetrieb und so fanden Besucher aus diesen Städten Trolleybusse in Einsatz wie in ihren Heimatstädten an.

Mit der EU-Ausschreibungsnummer 2008 / S 69 - 093678 wurde am 08.04.2008 die Ausschreibung von 20 Niederflur-Gelenkbusen einschließlich Option zur Erweiterung der Bestellmenge auf bis zu 25 Einheiten veröffentlicht. Die Bewerbungsfrist lief bis Ende April 2008, die Angebote werden nun in den nächsten Wochen erwartet.

Nach Vorläuferwagen im Jahre 2009 ist eine Lieferung der Serienfahrzeuge 2011 und 2012 vorgesehen.

Die neuen Obusse ersetzen einen Teil der hochflurigen Gelenkbusse mit Drehstrommotor der Baujahre 1990-94 (No.200-214, 221-228). Die baugleichen Obusse mit Schützensteuerung (No.218-220), von denen einige bereits Kilometermillionäre sind, sollen nach gegenwärtiger Planung in Dienst bleiben, da sie bei vereister Fahrleitung unempfindlicher sind.

Die neuen Obusse sollen alle mit Hilfsantrieb ausgestattet sein, so daß bei Störungen und Umleitung auch in der Woche mit dann 33 (38) entsprechend ausgestatteten Obussen zwei Linien bedient werden können.

#### **Basel [CH] - Falsche Entscheidung wird vollzogen**

[J. Lehmann](#) - 23.06.08

Am 30. Juni 2008, einen Tag nach der EM, werden die Trolleybusse letztmalig in Basel eingesetzt. Ein Abschiedsprogramm wurde heute bekanntgegeben, demnach werden zwei Trolleybusse mit Blumen geschmückt, nachmittags eingesetzt und rücken als letzte Trolleybusse gegen 20.00 Uhr in die Garage Rank ein. Zwei weitere Trolleybusse werden von 15.00 bis 19.00 Uhr auf der Strecke der ehemaligen Obuslinie 34 vom Claraplatz bis Habermatten eingesetzt.

#### **Bern [CH] - Linie 12 wieder elektrisch**

[J. Lehmann](#) - 21.07.08

Nach Freigabe des Bahnhofsvorplatzes nach aufwändigen Umbau ab dem 06.04. 2008 verkehren alle Linien wieder durchgehend. Die Trolleybuslinien 11 und 20 wurden dabei elektrisch bedient, die Linie 12 verkehrte weiterhin wegen Abauarbeiten mit Diesel bzw. Gasbussen. Ab dem 07.07.2008 kommen wieder Trolleybusse auf der Linie 12 zum Einsatz. Seitdem ist die Linie 11, befristet bis zum 27.07.08 am Bahnhof getrennt, zum Güterbahnhof verkehren drei Trolleybusse im 7/8-Minuten-Takt, zum Neufeld fahren Gas-/Dieselbusse, die aufgrund Bauarbeiten im Haltestellenbereich Bierhübeli und im Bereich der Neubrückstrasse eine Umleitung fahren müssen. Ab dem 28.07.08 verkehren für mehrere Monate bis voraussichtlich Ende November 2008 wieder auf der gesamten Linie 11 Diesel- bzw. Gasbusse.

Auf der Linie 12 und 20 fahren wieder ausschliesslich Trolleybusse im Tagesverkehr. Die Linie 20 bedient zudem wieder Wankdorf Bahnhof nach Abschluß der dortigen Bauarbeiten. Die Linie 12 verkehrt von Montag, 14.07.08 für drei Tage nur bis zur Schosshalde. Von hier bis zum Zentrum Paul Klee finden Belagsarbeiten statt. Die Linie 12 wendet daher den ganzen Tag in der Schosshalde, ab dort verkehrt ein MAN Midibus als Shuttle über eine Umleitungsrouten zum Zentrum Paul Klee.

In Betrieb stehen die 20 Niederflur-Trolleybusse und der Volvo Trolleybus Nr. 63. Die restlichen vier Fahrzeuge dieser Serie sind nach wie vor in einer Halle bei Biel abgestellt. Bei den 10- bzw. 8-jährigen Swisstrolleys durchlaufen die letzten nun die Revisionen und werden ebenfalls modernisiert. Deren Nutzung ist noch bis 2020 vorgesehen, so ein Beschluß des Verwaltungsrats von Bernmobil Ende Juni 2008.

#### **Biel/Bienne [CH] - Nur noch niederflurig**

[J. Lehmann](#) - 21.07.08

Seit Juni 2008 sind alle zehn Hess-Niederflurgelenktrolleybusse in Dienst. Damit besteht der Wagenpark aus 10 Swiss-Trolley II vom Bj. 1997 und 10 Swiss Trolley III vom Bj. 2008. Die Volvo/Hess vom Baujahr 1985-89 sind nun bis auf drei Wagen nach Rumänien Brasov abgegeben worden. Die ersten vier (No.62, 65, 67, 68) wurden am 05.05.08 per Bahn abtransportiert, weitere fünf (No. 63, 64, 66, 69, 80) verließen Biel am 23.06.2008. Auch der 1996 als Ersatz für den ausgebrannten Gelenkwagen 61 übernommene Prototyp des Swiss-Trolley I, 1991 erbaut, wurde abgegeben.

Vorerst verblieben die Gelenkbusse 70-72 als Reservefahrzeuge in Biel. Sie werden nach Beschaffung von weiteren Diesलगelenkbussen ebenfalls nach Rumänien abgegeben. Für die beiden Trolleybuslinien (1 und 4), die im normalen 10-Minuten-Verkehr 12 Kurse erfordern und zu Spitzenzeiten (7-8 Uhr, 13-18 Uhr in den Schulzeiten auf 7/8-Minuten verdichtet wurden und dann 16 Kurse erfordern sind 20 Trolleybusse ausreichend.

#### **Lausanne [CH] - Carrosserie Hess liefert neue Obusse für Lausanne**

[J. Lehmann](#) - 02.06.08

Die gemeinsame Ausschreibung mit Neuenburg konnte nun entschieden werden: Für 42,3 Mio. Franken (entspricht rund 26 Mio. Euro) werden ab Ende des kommenden Jahres 35 Gelenkbusse SwissTrolley3 geliefert. Die zehn ersten sind bis Ende 2009 zu liefern, die übrigen Fahrzeuge gehen mit wöchentlich einem Wagen bis Mitte 2010 in Dienst. Sie ersetzen dann knapp die Hälfte des Wagenparks, derzeit neben zehn gebraucht übernommenen Gelenkbusen bestehend aus über 40 Anhängerzügen, teilweise mit Niederfluranhängern. Bis 2014 soll dann der gesamte Wagenpark von derzeit 82 Einheiten ersetzt werden, aber durch eine Diskussion über Wiedereinführung der Straßenbahn ist die restliche Lieferanzahl noch unsicher.

Gleichzeitig wurde angekündigt, daß das neue Netz "Reseau 08" am Sonntag, den 28.09.2008 in Betrieb geht. Die neue U-Bahnlinie M2 wird bereits eine Woche zuvor mit einem mehrtägigen feierlichen Programm offiziell eröffnet. Sie ersetzt die bisherige Obuslinie 5 und die bis Sallaz parallel verlaufende Linie 6, die nun einen neuen Fahrweg erhält. Eine neue Querverbindung als Linie 25 beginnt an der östlichen Haltestelle der Linie 4 und führt über die

M2-Haltestelle Delices südliche der Innenstadt zur bisherigen Endhaltestelle Bourdonnette der Linie 2. Die Fahrleitungsarbeiten für diese Netzänderung sind im Gange.

### Luzern [CH] - Bestellt!

[J. Lehmann](#) - 07.07.08

16 neue Trolleybusse sind bei den Firmen Hess/Vossloh-Kiepe bestellt (siehe weiterführender Link). Sie werden ab Frühjahr 2009 ausgeliefert und dienen als Ersatz für 16 in 1988 beschaffte Gelenkbusse, die bislang zwischen 1,1 und 1,2 Mio km geleistet haben. Die fast gleichalten Soloobusse des Baujahrs 1989 haben bislang nur eine Laufleistung von knapp 800 Tkm erbracht, Sie sind seit 1998 mit Niederflur-Anhängern bestückt und bleiben länger in Dienst. Daher erhalten sie eine Revision mit einer Neulackierung in weißer Grundfarbe analog zu den Neufahrzeugen. Die ersten Obusse 265 und 261 verkehren seit Anfang 2008 mit dem neuen Outfit. Obus 260 steht kurz vor der Fertigstellung und der Obus 262 wird gerade für die Revision und Neulackierung vorbereitet, am 2.7.08 konnte der Ausbau der alten Sitze beobachtet werden.

19 Soloobusse sind mit einer Anhängerkupplung ausgestattet (Wg.260-268, 270-279). Ohne Anhänger bedienen sie nur noch die Linie 4 (maximal vier Kurse). Hierfür stehen die Wagen 254, 258, 259, 269 und 280 zur Verfügung, nachdem die Obusse 256 und 257 abgestellt sind, und die Wagen 252 und 253 ausschließlich Fahrschul-Fahren mit entsprechender Lackierung durchführen. Außerdem befindet sich Obus 251 als Ersatzteilspender im Depot, während Obus 255 als bisheriger Ersatzteilspender bereits verschrottet wurde.

Die drei Doppelgelenkbusse verkehren auf der Linie 1 neben den Anhängerzügen auf bestimmten Kursen, überzählige Anhängerzüge kommen auf den Linien 6/8 zum Einsatz. Mit den Neufahrzeugen können die Linien 2 und 7 nahezu komplett niederflurig bedient werden.

### Neuchâtel [CH] - 20 neue Trolleybusse bestellt

[J. Lehmann](#) - 07.07.08

Am 08.05.2008 gab der Verwaltungsrat der TN die Freigabe zur Bestellung von 20 neuen Trolleybussen. Diese wurden gemäß einem Beschluß vom Frühjahr 2007 gemeinsam mit den 35 Stück für Lausanne ausgeschrieben. Vier Anbieter bewarben sich auf die im Dezember 2007 veröffentlichte Ausschreibung, davon gaben zwei bis Februar 2008 ihre Angebote ab. Nach Gesprächen verblieben nur noch die Anbieter Hess/Vossloh-Kiepe, die ihr Fahrzeug nochmals in Lausanne vorstellten (Genf 735 im Mai 2008, zuvor Genf 767 Ende 2007 und Zürich 157 im März 2008)

Der erste Prototyp wird im Laufe des Jahres 2009 erwartet, die Serie folgt Ende 2010 bis Anfang 2011. Sie ersetzen die dann 20jährigen Gelenktrolleybusse der Serie 101-121. Die ältere Serie von 12 Trolleybussen des Baujahrs 1984 verbleiben in Dienst, sie wurden in den letzten Jahren aufwändig restauriert.

### Schaffhausen [CH] - Initiative Pro Obus

[J. Lehmann](#) - 23.06.08

Weiterhin strebt die Nachbargemeinde Neuhausen am Rheinfluss die Umstellung der Trolleybuslinie 1 nach Schaffhausen auf Dieseltraktion an. Der erste Versuch im Jahre 2007, die Umstellung infolge von Strassenbauarbeiten zu erwirken, scheiterte an der vernünftigen Entscheidung des Schaffhausener Stadtrats, den Betrieb bis 2010 beizubehalten. Die Studie der Infas vom 27. März 2007 befürwortete eine Umstellung auf Dieselbus, ohne die wirtschaftlichste Variante, das Obusnetz zu erweitern, zu untersuchen. "Zur Kompensation der umweltseitigen Nachteile im Bereich des CO<sub>2</sub>-Ausstosses sollen sich die Besteller längerfristig verpflichten, mindestens im Umfang des Energieverbrauchs eines Gasbusbetriebs auf der Linie 1 Biogas zu kaufen und zur Reduktion des Erdgasverbrauchs ins allgemeine Gasnetz einzuspeisen", so die Empfehlungen zur resultierenden Umweltmehrbelastung

Um die Vorzüge des Trolleybusses wirksamer an die Entscheidungsträger heranzuführen, hat sich ein «Überparteiliches Komitee Pro Trolleybus Schaffhausen/Neuhausen» formiert, um die Öffentlichkeit zu informieren und auf eine allfällige Volksabstimmung vorzubereiten. Dem Komitee gehören auch Fachleute für verkehrstechnische und juristische Fragen an.

### Zürich [CH] - Generationswechsel fast vollzogen

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Zur EM bewährten sich die Doppelgelenktrolleybusse (LighTram) bestens. Drei Spiele fanden in Zürich - Letzigrund statt. Das Stadion liegt zwischen der Straßenbahnlinie 2 und der Trolleybuslinie 31. Auf letzterer brachten die LighTram mit ihrem hohem Fassungsvermögen die zahlreichen Fahrgäste schnell in Richtung Innenstadt und zum Bahnhof. Bedauerlicherweise waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle LighTram ausgeliefert, erst am 16.07.2008 erhielten die Wagen 76 und 77 die Zulassung, die LighTram 74 und 75 sind seit Anfang Juli einsatzbereit.

Von der ersten M-B O 405 GTZ-Generation bis zur EM waren noch neun Trolleybusse (9, 10, 11, 18, 19, 23, 25, 28 und 36) zuzüglich vier Fahrschulwagen (Nr. 4123 ex 3, 4126 ex 4, 4128 ex 33 und 4129 ex 32) im Einsatz.

Unmittelbar nach der EM wurde Obus 23 abgestellt und mittlerweile nach Ausbau von Ersatzteilen verschrottet. Ebenfalls ging Obus 18 am 08.07.08 außer Dienst. Bis Ende des Jahres verbleiben noch vier Trolleybusse (No.10, 11, 28 und 36) die drei übrigen (Nr. 9, 19 und 28) werden in den nächsten Wochen ausgemustert. Die längere Dienstzeit der ersten Serie ist durch die Aufarbeitung der 2. Serie der M-B O 405 GTZ (Nr. 101-143) bedingt, die 43 Gelenkbusse des Baujahrs 1994 sollen mindestens noch vier Jahre in Dienst bleiben.

### **Cagliari [IT] - Netzerweiterung geplant**

[J. Lehmann](#) - 18.08.08

Im Oktober 2007 kündigte der Verkehrsbetrieb Pläne für eine Erweiterung des Trolleybusnetzes an. Die Linie 31 soll in Quartu zum Piazza IV Novembre verlängert werden und in Cagliari soll die Linie 6 auf Trolleybus umgestellt werden, die die ehemalige Fahrleitung der Linien 6, 7, und 11 nutzt. Diese Linien sind in den 70er Jahren eingestellt worden, die Fahrleitung blieb, wie in Italien häufig üblich, hängen.

Der vor mehr als 55 Jahren eröffnete Betrieb besteht derzeit aus drei Linien, die maximale Linienanzahl bestand 1968 bei einem Netz von 33 km. Nur die 1962 eröffneten Überlandlinien nach Quartu Santa Elena (Linien 30/31) blieben, als ab 1971 die ersten Einstellungen begannen. 2002 wurde die Linie 5 mit Erweiterung in San Michele wiedereröffnet. Es werden rund 24 Trolleybusse für Linienbetrieb benötigt. Es stehen 36 Socimi-Trolleybusse (No.616-651) zur Verfügung, vier davon sind jedoch seit mindestens drei Jahren abgestellt (No.619, 627, 629 and 649). Die bereits lange abgestellten 15 Inbus/Marelli F140 - Trolleybusse sind bis November 2007 auf einen Schrottplatz 20 km nördlich von Cagliari überführt worden.

### **Genova [IT] - Obuslinie 20 seit heute in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 05.05.08

Am Montag, den 05.05.08 startete die neue Obuslinie 20. Verbunden mit dem Einsatz der neuen, bis Anfang des Jahres ausgelieferten 17 VanHool/Vosloh-Kiepe-Gelenkbusse änderten sich einige Linien. So wurde die Linie 19 zugunsten der neuen Obuslinie eingestellt, die Linie 18 übernahm die bisherige Endhaltestelle Via Degola der Linien 19 und 20 und einen anderen Linienweg. Abends verkehrt anstelle der Linien 18, 20 und 30 eine Linie 620, so daß der letzte Obus nun um 21:00 Uhr einrückt.

Die neue Obuslinie 20 verkehrt nun tagsüber alle 10-11 Minuten, in der Frühspitze zwischen 8:00 und 9:00 Uhr alle 6 Minuten, nachmittags alle 9 Minuten. Die bisherige Buslinie 20 wies hingegen nur ein Takt von 23 Minuten tagsüber und bis zu 12 Minuten in den Spitzenzeiten auf. Den gleichen Takt wie die neue Obuslinie 20 erhielt nun auch die Obuslinie 30, die jedoch auf einen verkürzten Linienweg zwischen via Di Francia - viale Duca D'Aosta verkehrt. Hier kommen die 17 verbliebenen Soloobusse der 1996 beschafften Serie 2001-2020 (Nr.2008, 2013 und 2015 dienten bereits als Ersatzteilsponder) zum Einsatz.

### **Napoli-Aversa [IT] - Wieder elektrischer Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 28.07.08

Nachdem die Straßenbauarbeiten auf der Via Don Bosco fast fertiggestellt sind, wurden die Linien M11 und M13 ab 18.04.2008 wieder mit Trolleybussen bedient. Da die Fahrleitung jedoch nicht komplett ist, fahren sie mit Dieselantrieb bis zum Piazza Garibaldi in die Innenstadt Neapels.

Zeitweise war seit Herbst 2007 auch auf der Linie M11 kein elektrischer Betrieb aus verschiedenen Gründen möglich. Sie stellt von Teverola die Verbindung zur Metrostation Piscinola her. Nach neuesten Angaben ist die Linie M13 einschließlich der Verlängerung nach Teverola von 2001 über 22 km lang.

### **Parma [IT] - Neubeschaffungen beabsichtigt**

[J. Lehmann](#) - 05.05.08

Der Verkehrsbetrieb TEP beabsichtigt den Ankauf von 7 neuen Trolleybussen, wie in der örtlichen Presse (siehe Link) Anfang des Jahres berichtet wurde. Damit soll der Wagenpark verjüngt werden und der Niederfluranteil erhöht werden. Derzeit ist nur die Obuslinie 5 im Fahrplan als behindertenfreundlich ausgewiesen. Hier kommen die Niederflurobusse im Einsatz (siehe Wagenpark unter Fakten&Zahlen) Auf den anderen Linien überwiegen die gut gepflegten Busse der älteren Serien (Bj.81 und Bj.86). Insgesamt stehen für die bis zu 23 Kurse der vier Obuslinien derzeit 34 Soloobusse zur Verfügung.

### **Roma [IT] - Neues Netz im Süden der Stadt**

[J. Lehmann](#) - 02.06.08

Nach der erfolgreichen Einführung der Linie 90 im März 2005 wird nun weitergebaut: Neubaugebiete im Süden der Stadt werden nun mit dem Trolleybus angebunden. Der Bürgermeister von Rom unterzeichnete am 18.01.2008 den Auftrag für den Bau des 25 km langen Netzes. Eine Ausschreibung zur Beschaffung von 50 Gelenktrolleybussen in 18 Meter Länge wurde zeitgleich gestartet.

Insgesamt 163 Millionen Euro wird für den Trolleybus bereitgestellt. Die Linien werden an der Metro-Haltestelle EUR beginnen und nach Castellaccio Sud, Principessa Fasiola, Tor de Cenci und Tor di Valle (hier teilweise ohne Fahrleitung, siehe weiterführender Link) verkehren. An den Endhaltestellen sollen Parkhäuser zum Umsteigen

bewegen. Die neuen Obuslinien, die größtenteils auf eigener Spur verkehren, sollen die Fahrzeit in die Innenstadt von derzeit mehr als eine Stunde auf weniger als eine halbe Stunde reduzieren.

Es wird für das Projekt mit einer Bauzeit von 33 Monate gerechnet, demnach soll der Obus Ende 2010 fahren. Für eine weitere Linie zwischen der Metro-Station Laurentia und Trigoria, Pagnotta Tor wurde eine die Planung aufgenommen, die 5 km lange Linie soll voll elektrifiziert werden.

### Limoges [FR] - Netzerweiterung in Bau

[J. Lehmann](#) - 18.08.08

Ein Ergebnis der Ausschreibung für Neufahrzeuge (siehe Meldung vom 03.03.08) ist noch nicht bekannt. Die Investitionen für die neuen Trolleybusse werden von dem organisierenden Verbund "Limoges Métropole" beschlossen und durchgeführt.

Mittlerweile besteht der Wagenpark aus 19 Trolleybusse des Typs ER 100 (2) (422 - 440), davon sind vier Trolleybusse 1987 und fünfzehn 1989 beschafft sowie 15 Cristalis-Soloobusse, 2006/07 in Dienst gestellt. Diese sind in der Regel im Einsatz auf den Linien 1 und 4. Letztere wird nun bis zum neuen privaten Krankenhaus "Clinique Chénieux" verlängert.

Erste Maste sind in der Avenue du General Martial Valin aufgestellt. Der Bau des Kreisverkehrs auf der Rue du General Catroux vor der neuen Klinik, an dem Trolleybus wenden wird, hat begonnen. Ein weiterer Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 50 Metern im Zuge der Rue de Toulouse und Rue Santos Dumont ist im Bau. Dieser wird nur für den Autoverkehr eingerichtet, der Trolleybus erhält eigene Spuren, um den Platz gerade zu überqueren. Zur Anbindung der neuen Klinik verkehrt ein Shuttlebus ab September 2008 im Anschluß an die bisherige Endhaltestelle der Linie 4 G. Pompidou. Eine Verlängerung der Linie 4 wird im Juni/Juli 2009 erwartet, dann verkehrt der Obus alle 10 Minuten dorthin.

### Castellón [ES] - Eröffnet!

[J. Lehmann](#) - 30.06.08

Die offizielle Eröffnungsfeier der ersten spurgeführten Trolleybuslinie in Castellón, Linie 1 Universität Uji - Parque Ribalta in einer Länge von 2,037 km mit 5 Stationen fand am 25.06.2008 statt. Das neue System wird nun unter dem Markennamen TRAM geführt, der ursprünglich verwendete Begriff TVR CAS (Transporte Via Reservada Castellón) wird nicht mehr weiter verwendet. Die Strecke führt vom Universitätsgelände über die Paseo de la Universidad, einer neuen Brücke über den Rio Seco zur Paseo Morella am Busbahnhof vorbei und endet vorerst vor dem Eingangstor des Parque Ribalta. Hier wird auf der Strassenkreuzung Paseo Morella/Calle Maestro Barbieri mit Dieselantrieb gewendet. Die gesamte Strecke ist dem Trolleybus vorbehalten, die Wagen besitzen eine optische Spurführung durch die Markierung auf der Busspur.

Die Linie 1 wird von montags bis freitags alle 5 Minuten befahren, die Fahrzeit für die Strecke beträgt 7 Minuten. Somit werden alle drei vorhandenen Obusse benötigt. Sonn- und Feiertags wird nur alle 15 Minuten gefahren, hierfür reicht ein Wagen. Da dann das Universitätsgelände geschlossen ist, wendet der Obus mit Dieselantrieb an der vorletzten Haltestelle vor der Universität, für das Andrahten wurde hier ein Trichter angelegt. Die drei Cristalis-Obusse erhielten die Nummern 146-148, in das Nummernsystem des örtlichen Busbetreibers passend.

Weitere Verlängerungen werden voraussichtlich noch im Herbst diesem Jahr erbaut, hier wird eine etwa 400 m lange ÖPNV-Trasse durch den Parque Ribalta hindurch gebaut. Bis Anfang 2009 sollen die Obusse auch durch die C/Zaragoza und dann durch die schmale C/Colon, einspurig und ampelgesichert durch die Altstadt fahren. Ebenfalls im folgenden Jahr ist der Baubeginn der Verlängerung entlang der breiten Avda. del Mar zum Hafen (Grao) geplant. Im Jahr 2010 sollte die Linie weiter entlang der Küste nach Benicassim fahren, ab 2011/12 ist eine zweite Linie nach Almassora / Burriana beabsichtigt.

### Coimbra [PT] - Eröffnung Linie 60

[J. Lehmann](#) - 19.05.08

Die Eröffnung der symbolischen Obuslinie 60 fand am 15.05.2008 zum 100jährigen Bestehen des ÖPNV in Coimbra statt. Die neue Trolleybuslinie erhielt die Nummer 60, da der Trolleybusbetrieb letztes Jahr 60 Jahre alt wurde. Bei der Eröffnungsfeier im Universitätsgelände sprach der Vorsitzende des Verwaltungsrates der SMTUC aus, daß durch den raschen Anstieg des Kraftstoffpreises um 12% der Trolleybus nun kostengünstiger als der Bus sei. Durch die steigenden Kraftstoffpreise sei jedoch eine Fahrpreiserhöhung erforderlich. Der Bürgermeister hob hervor, daß der Betrieb nach einem Verlusten in den letzten Jahren nun ein Überschuß zu erwarten sei. Damit könnte Coimbra stolz sein, daß der öffentliche Nahverkehr ohne finanziellen Zuschuß abgewickelt werden kann.

Durch die Neueröffnung verkehren in Coimbra wieder drei Obuslinien: Die Linie 103 von Estação Nova (Neuer Bahnhof) bis St. António dos Olivais wurde am 01.09.2007 aus der Linie 1 und der vormaligen Linie 3 gebildet. Sie verkehrt alle 15 bis 20 Minuten. Die Linie 4 (gleiche Endstationen wie Linie 103, jedoch fährt sie über Cruz de Celas) wird im 15- bzw. 12-Minuten-Takt bedient, sinsgesamt kommen auf den beiden Linien 7 Obusse zum Einsatz. Hinzu kommt nun die Linie 60 (Universität - S. Jose (via Olive)), die von einem Trolleybus bedient wird. Da

der Rundkurs nicht in 30 Minuten bewältigt werden konnte, wurde die Taktzeit ab dem 19.05.2008 auf 40 Minuten gestreckt.

Weiterhin ist geplant pro Jahr einen neuen 12-m Trolleybus zur Erneuerung der über 20-jährigen Obusse zu beschaffen.

#### **Athen [GR] - Ausbau des Obus-Netzes geht auch nach Olympia (2004) weiter!**

[J. Lehmann](#) - 28.07.08

Nachdem im Juli 2004 rechtzeitig vor den Olympischen Spielen die je rund 8 km langen Linien 18 und 19 eröffnet wurden, erfolgte zum 01.04.2008 die Umstellung einer weiteren Dieselbuslinie. Die bisherige Buslinie 450 wird seitdem als Trolleybuslinie 10 betrieben. Sie nutzt südlich auf rund 2 km Kilometern die Fahrleitung der 2003 zugunsten der Straßenbahnlinie T1 stillgelegten Trolleybuslinie 10. Im nördlichen Teil verkehrt sie gemeinsam mit den Linien 18 und 19 nach Chalandri. Zwischen den beiden Abschnitten tangiert sie westlich das Stadtzentrum, dabei wird ein Teil der Linie 4 entlang dem Straßenzug Vas. Konstantinoy befahren.

Im Dezember 2007 wurde die Linie 3 nach Nea Filadelfeia zur Endhaltestelle der Linie 6 verlängert. Hierbei war keine neue Fahrleitung erforderlich, es wurde die rund 600 m lange Betriebsstrecke zwischen der bisherigen Endhaltestelle der Linie 3 zur Linie 6 genutzt. Zur bisherigen Endhaltestelle der Linie 3 verkehrt nun die Linie 11, sie erfährt damit eine Verlängerung um fünf Haltestellen. Die Linie 11 ist die einzige Trolleybuslinie, die 24 Stunden bedient wird.

Die Verlängerung der Linie 4 zur Metro-Station Aghios Ioannis und die Verlängerung der Linien 10, 18 und 19 um rund 2 km zur Metro-Station Chalandri sind in Bau, die Inbetriebnahmen werden noch dieses Jahr erwartet.

Seit dem 01.05.2008 gibt es einen gemeinsamen Fahrschein für alle Nahverkehrsmittel. Dieser gilt 90 Minuten und kostet 0,80 Euro.

#### **Hradec Kralove [CZ] - Umbau im Bahnhofsbereich**

[J. Lehmann](#) - 21.07.08

Ein neuer Busbahnhof in der Nähe des Bahnhofs wurde am 03.07.2008 eröffnet. Es handelt sich um ein EU-gefördertes Bauprojekt, im Jahre 2002 erfolgte der Beschluß zum Bau nach einem Architektenwettbewerb. Die Anlage besteht aus zwei getrennten Hallen-Terminals für die städtischen Buslinien und die Überlandlinien. So werden die Obuslinien 1, 2, 6 und 7, die bisher vor dem Bahnhof wendeten, im neuen Busbahnhof enden. Zukünftig wird vor dem Bahnhof eine Haltestelle angefahren, die Linien verkehren dann weiter bis zum etwa 300 m entfernten neuen Busbahnhof. Derzeit laufen die Bauarbeiten zur Wiederherstellung des neuen Bahnhofspaltzes, daher nutzen die Trolleybuslinien weiterhin die provisorischen Abfahrtsstellen, die seit dem 01.06.07 sich in der Puschkin-Straße, etwa 100 m vom Bahnhof entfernt.

Neubeschaffungen gab es seit 2002 nicht, unverändert werden die fünf Obuslinien von Skoda 15Tr-Gelenkwagen (Linien 1, 2) und Niederflerobussen Skoda 21 Tr (Linien 3, 6 und 7) bedient.

#### **Pardubice [CZ] - Steigender Niederfleranteil**

[J. Lehmann](#) - 16.06.08

Am 02.04.2008 wurde eine Ausschreibung für 4 Trolleybusse mit einer Option auf weitere 4 Wagen veröffentlicht. Die Angebotsfrist lief Ende Mai aus, die Vergabe ist in den nächsten Wochen zu erwarten. Damit wird der Niederfler-Anteil des Wagenparks von derzeit 21 der 55 Trolleybusse erhöht. Für letzte Lieferung von Skoda 24Tr wurden drei Obusse des Typs Skoda 14Tr (314, 344 und 355) nach Litauen verkauft. Die Wagen wurden nach bis zu zwei Jahren Standzeit wieder in Betrieb genommen und geprüft, ehe sie am 09.06.2008 auf Bahntieflader verladen wurden.

Die historische Obuslinie 51 wird auch in diesem Jahr am 01.06., 06.07., 03.08., 07.09. und 12.10.2008 angeboten, es stehen derzeit vier historische Obusse - teils in Privatbesitz - zur Verfügung, und zwar neben zwei Skoda 9Tr (353 und 358) der Škoda 14Tr08/6 Nr. 311 und der Škoda 8Tr9 Nr. 136 (noch nicht fahrbereit).

#### **Pilzen [CZ] - 40 Neue Obusse ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 26.05.08

Der Verkehrsbetrieb DMPD veröffentlichte am 21.05.08 unter der Nr. 2008/S 97-130819 eine EU-weite Ausschreibung über die Lieferung von Trolleybussen. Der geplante Liefervertrag sieht vor, daß im Zeitraum 2009-2012 bis zu 20 Niederfler-Gelenkbusse mit Diesel-Hilfsantrieb geliefert werden. Eine Option auf weitere 20 Einheiten zur Lieferung in den Jahren 2013-2016 ist ebenfalls enthalten. Schlusstermin für die Anforderung oder Einsicht der Unterlagen ist der 18.06.2008, der Eingang der Angebote bzw. Anträge auf Teilnahme ist für den 30.06.2008 vorgesehen.

Damit ist ein Ersatz der derzeit 16 Gelenkbusse geplant, die in den Jahren 1991-1996 beschafft wurden. Der übrige Wagenpark besteht aus über 60 Soloobussen, von denen über die Hälfte niederflurig sind.

### Zlin [CZ] - Historische Fahrten

[J. Lehmann](#) - 07.07.08

Auch 2008 werden wieder Fahrten mit einem historischen Trolleybus angeboten. Es handelt sich um einen Skoda 9TrHT 26, der 1979 im Werk Skoda Ostrov nad Ohri mit der Seriennummer 7227 erbaut wurde und dem Verkehrsbetrieb Zlin - Otrokovice (DSZO) gehört. Er kommt an Sonntagen im Juli und August im Obusnetz zum Einsatz. Der erste Einsatz fand am Sonntag, 6. Juli auf der Linie 7 Sportovní hala - Jižní Svahy-Kocanda statt.

Nach einem erfolgreichem dreimonatigem Probebetrieb wird auch nach dem Fahrplanwechsel am 01.07.2008 die im April neu eingeführte Linie 12 angeboten, die von Sportovní hala über Přiluky 15 mal täglich in die Nachbargemeinde Želechovice verkehrt. Bis Přiluky fährt sie unter der Fahrleitung, sie bildet mit der Linie 11 gemeinsam ein 20-Minuten-Verkehr. Wie die Linie 11 fährt sie weiter per Diesellagregat.

14 Skoda 24Tr stehen hierfür zur Verfügung, zusätzlich sind für die mit Soloobussen bedienten Linien (3, 4, 11, 12) einige Skoda 14 Tr vorhanden, die nur auf der Linie 4 zum Einsatz kommen. Von den zehn zuletzt vorhandenen Einheiten wurden nun zwei abgestellt und nach Vilnius verkauft, der Abtransport erfolgte am 10.06.2008.

### Kosice [SK] - Verdichtung der Obuslinien

[J. Lehmann](#) - 28.07.08

Ab 02.08.08 gilt für den Verkehrsbetrieb ein neuer Fahrplan. Die Obuslinien 71 und 72 werden erheblich aufgewertet und erhalten je einen 15-Minuten-Takt (bislang 20-Minuten-Takt) mit einer Verdichtung auf je 12 Minuten (bislang 15 Minuten) zwischen 6:00 Uhr und 8:00 Uhr. Da beide Linien bis auf die westliche Endhaltestelle gemeinsam verkehren, ergibt sich ganztägig ein 7½-Minuten-Takt. Zusätzlich bedient in der Hauptverkehrszeit morgens und von 13:00 bis 18:00 Uhr eine neue Linie 73 den Abschnitt von der Stadtmitte nach KVP, kláštor, der westlichen Endhaltestelle der Linie 71. Auf dem gemeinsamen Streckenstück zwischen der Poliklinik und der Stadtmitte entsteht dadurch ein 5-Minuten-Takt nachmittags.

Der Wagenpark, bestehend aus 7 Solo- und 20 Gelenkwagen (Skoda 14Tr und 15 Tr), kann nun durch die Takverdichtung wieder besser ausgenutzt werden, fahrplanmäßig werden für die Linien 71 und 72 je sechs, für die Linie 73 drei Kurse benötigt.

### Szeged [HU] - Trolleybus-Umbauten in eigener Werkstatt

[J. Lehmann](#) - 30.06.08

Mit der Inbetriebnahme von vier Citaro-Umbauobussen, drei Skoda 21 Tr und einem Volvo-Niederflur-Umbauobus in den letzten Jahren sind nun die ersten Skoda 14 Tr entbehrlich. Zwei davon hat der Trolleybusbetrieb in Haskovo/Bulgarien aufgekauft. Es handelt sich um die Wagen 702 und 703, die 2001 aus Zlin (141 und 139) gekauft wurden und 1989 bei SKODA gebaut wurden. Sie wurden in Szeged für aufgearbeitet und mit einer neuen Lackierung für den neuen Besitzer versehen und verließen Anfang Juni 2008 Szeged in Richtung Bulgarien.

Weitere Niederflurobusse sind in Arbeit: Zur Zeit befindet sich der Skoda 21 Tr ehemals Budweis 44 in der Werkstatt, er wird als Obus T-802 Mitte des Jahres in Betrieb gehen. Ein Citaro-Dieselbus ist ebenfalls in Bearbeitung, er wird der fünfte Trolleybus dieser Art. Einige Skoda 21 - Autobusse, unter anderem aus Pilzen als gekauft worden, ein Umbau zu Obussen ist auch hier in den nächsten Jahren vorgesehen. Die Karosserie der Wagen befindet sich jedoch in einem sehr korrodiertem Zustand.

Der Ersatz des Gelenkwagenparks soll in den nächsten Jahren zeitgleich mit der Erweiterung und Erneuerung des Netzes erfolgen. Eine vorgesehene Ausschreibung für das gesamte EU-Grossprojekt wurde angekündigt.

### Baia Mare [RO] - Schweizer Obusse erneuern den Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 02.06.08

Nachdem in 2006 gebrauchte Trolleybusse aus Winterthur übernommen wurden, ist nun eine Neubestellung von mindestens fünf Niederflurobussen geplant. Dieses kündigte der örtliche Betreiber SC Urbis SA in der lokalen Presse am 05.03.2008 an (siehe Link). Die Kosten pro Trolleybus von je 360.000 € sollen über einen Kredit finanziert werden. Die SC Urbis SA bedient mit 80 Auto- und 11 Trolleybussen den Nahverkehr in der Stadt bestehend aus 15 Linien und einer Trolleybuslinie, die im 8-Minuten-Takt die Stadt durchquert.

Neben den sieben Schweizer Gelenkobussen sind noch vier Obussen einheimischer Produktion vorhanden, so der Artikel. Mit zwei Gelenk- und sechs Soloobussen des Fabrikats Rocar wurde 1996 der Betrieb auf der Linie 50 eröffnet, ein Jahr später folgen je zwei Solo- und Gelenkbusse. Nach einer feierlich am 28.02.2007 eröffnete Erweiterung der Linie zu einem Praktiker/Real-Einkaufsmarkt erhielt die Obuslinie das Liniensignet 51. Die

Erweiterung wurde durch die Beschaffung von Saurer-Gelenkobussen aus Winterthur über das Gebrauchtwagenzentrum Sibiu ermöglicht. Die ersten vier knapp 25jährigen Gelenkbusse trafen am 29.08.2006, zwei weitere andertags ein. Sie erhielten in Baia Mare (Frauenbach) die Betriebsnummern 200-205 (ehemals 126, 127, 128, 129, 130, 124). Im Dezember 2006, zeitgleich mit der Verladung von zwei weiteren Trolleybussen am 18.12.06 (No. 122 und 125) lud Winterthur eine Delegation der SC Urbis SA ein, um eine Schulung zur Wartung der Busse durchzuführen und in diesem Zuge alle notwendigen Unterlagen der Trolleybusse zu überreichen.

Neben den 11 betriebsfähigen Wagen stehen noch die übrigen Trolleybusse als Ersatzteilsponder im Depotgelände, und zwar die Gelenkbusse 201, 101, 109, 110 und die Soloobusse 103, 104 und 108

#### **Brasov [RO] - Weitere Gelenktrolleybusse aus der Schweiz**

[J. Lehmann](#) - 26.05.08

Nach der Übernahme von 11 Trolleybussen aus Bern Ende 2006 gelangten nun auch die Gelenkbusse des Baujahrs 1985/89 aus Biel, die dort durch neue Niederflerbusse ersetzt wurden (siehe Meldung vom 24.04.2008) nach Brasov. Damit verstärken sie den überwiegend aus gebrauchten Gelenkbusen aus Lugano, Bern, Basel, Neuchatel und Innsbruck bestehenden Wagenpark und ersetzen Gelenk- und Soloobusse aus einheimischer Produktion, von denen 1985-2000 115 neu und rund 25 gebraucht aus Constantia beschafft wurden.

#### **Bucuresti [RO] - RATB setzt auf den Obus**

[J. Lehmann](#) - 11.08.08

Voraussichtlich im Oktober 2008 erfährt das derzeit aus 19 Linien bestehende Obusnetz eine Erweiterung durch die Eröffnung einer neuen Trolleybuslinie vom Piata Sudului nach Unirea. Gleichzeitig wird die Einführung einer Linie vom Norden (Baneasa) zum Süden (Berceni) vorgeschlagen. Derzeit wird eine Ausschreibung von 150 neuen Trolleybussen vorbereitet, eine Veröffentlichung ist in den nächsten Monaten vorgesehen, sobald die städtische Regierung zustimmt. Ob mit den neuen Trolleybussen die ältesten Ikarus 415T-Soloobusse ersetzt werden, die erst 10-11 Jahre alt sind, steht noch nicht fest.

#### **Galati [RO] - Zehn neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 28.07.08

Nach einer Ausschreibung wurden neben einigen Dieselmotobussen zehn Zweiachsbusse des Typs MAZ-203 bestellt. Die Bestellung konnte nach zahlreichen Schwierigkeiten im April ausgesprochen werden, so ein Bericht der örtlichen Presse (siehe weiterführender Link)

Bislang verkehren nur die drei 1999 beschafften Ikarus 415T-Zweiachstrolleybusse auf der einzigen verbliebenen Obuslinie 102. Die bisherigen Wagen-Nummern 223-225 wurden entfernt, die Wagennummer lautet nun entsprechend den neuen Anfang Mai angebrachten Kennzeichen 1279-1281.

#### **Timisoara [RO] - Neue Skoda 24Tr ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 26.05.08

Bis Mai 2008 wurden die bei Skoda bestellten Trolleybusse geliefert und in Betrieb genommen. Die 12 m langen Busse des Typs Skoda 24 Tr erhielten die Betriebsnummern 3001-3050.

Die ersten kamen am 1.2.2008 von Arad per Tieflader an, sie wurden am 05.02.2008 der Öffentlichkeit präsentiert. Bis Ende Februar waren sieben Busse in Timisoara, statt der vereinbarten 10 Einheiten, da drei Wagen wegen Probleme beim Zoll erst Anfang März geliefert werden konnten. Nachdem Mitte März rund 20 Trolleybusse ausgeliefert und die ersten Schulungsfahrten absolviert waren, fand der erste Linieneinsatz am 20.03.2008 auf der Linie 19 statt. Bereits wenige Tage später verkehrten die Linien 15 und 19 ganz mit Skoda-Bussen, da ab dem 26.03.2008 wegen Straßenbauarbeiten rund 400 m mit Hilfsmotor überbrückt werden mußten. Mitte Mai 2008 erfolgte dann wieder der Einsatz auf der Linie 18, die seit einiger Zeit von Dieselmotobussen bedient wurde. Weitere, derzeit mit Dieselmotobussen bediente Obuslinien (12, 13, 16, 17) sollen folgen. Ansonsten werden auch die Linien 11 und 14, die bislang überwiegend von Gelenkbusen befahren wurden, von den Neufahrzeugen besetzt. Der gesamte bisherige Wagenpark, bestehend aus überwiegend gebrauchten aus Deutschland, Österreich, und Frankreich übernommenen Bussen, darunter rund 30 Gelenkbusse, ist nun abgestellt und ein Verkauf nach einer Auktion ist vorgesehen.

#### **Dobric [BG] - Nur noch russische Zweiachser**

[J. Lehmann](#) - 26.05.08

Die Hauptachse des Obusnetzes führt über eine aufgeständerte Hauptstraße von Ost nach West (Dobrudscha). Im Osten sind große Neubaugebiete entstanden, der Süden und Norden wird von mittlerweile zumeist stillgelegten Industriebetrieben geprägt. Von einst acht sind noch vier Obuslinien übrig geblieben, die im 20-30 Min.-Takt verkehren:

Planmäßig kommen insgesamt zehn Obusse des Typs SIU9 zum Einsatz, was offenbar ausreicht, denn nur im Berufsverkehr zu den wenigen noch funktionierenden Fabriken gibt es ein nennenswertes Fahrgastaufkommen. Von ursprünglich 45 beschafften SIU9-Zweiachsern dürften noch 20-25 betriebsfähig sein, zehn sind ausgemustert im Depot abgestellt und der Rest wurde - ebenso wie alle zehn SIU10-Gelenkwagen - verschrottet. Fahrzeugpark und Fahrleitung sind in beklagenswertem Zustand.

### **Gabrovo [BG] - Nur noch eine Linie**

[J. Lehmann](#) - 05.05.08

Obusse bedienen eine Nord-Süd-Linie, an deren beiden Enden sich viele (teilweise stillgelegte) Industriebetriebe befinden. Im Norden zweigt eine Strecke in das große Wohngebiet Rusevski ab. Ein zweiter kurzer Abzweig im Norden wird nicht mehr befahren. Von einst fünf Linien sind noch drei übrig geblieben:

Nur die Linie 31 wird allerdings ganztags mit einem einzigen Wagen im 45-Min.-Takt bedient. Während der HVZ wird auf allen drei Linien ein 20-30-Min.-Takt angeboten, wofür etwa sechs Obusse benötigt werden. Zu den zur Betriebseröffnung im Jahre 1987 gelieferten 32 russischen SIU9-Zweiachsern (Nr. 301-332) ist niemals irgend ein weiteres Fahrzeug hinzugekommen. Inzwischen sind nur noch etwa zehn von ihnen betriebsfähig. Zwei weitere befanden sich in der Werkstatt in Aufarbeitung, etwa sieben waren defekt im Depot abgestellt, der Rest ist offenbar verschrottet worden. Die Hauptlast des Stadtverkehrs tragen heute gebrauchte Ikarus-Busse, aus Wernigerode (Deutschland) übernommen.

### **Haskovo/Chaskowo [BG] - Testphase**

[J. Lehmann](#) - 26.05.08

Das Obusnetz besteht aus einem großen Ring zwischen dem Zentrum und Neubaugebieten im Norden, von dem eine Strecke nach Osten ins Industriegebiet abzweigt. An dieser befindet sich kurz vor der Endstelle das Depot. Von ursprünglich zehn SIU9-Zweiachsern sind nur noch etwa fünf vorhanden, darunter die Wagen 1001 und 1003-1005, die immer noch alle drei Linien im 20-40-Min.-Takt bedienen. Die wenigen Fahrzeuge machen einen gepflegten Eindruck und man erkennt die Bemühungen, mit dem knappen vorhandenen Material auszukommen.

Im Mai 2008 gelangte ein neuer Trolleybus aus bulgarischer Produktion zu einem zweiwöchigen Testeinsatz. Der 12m-Niederflur-Obus stammt von der Firma RTC Sofia und ist einer der jüngsten Trolleybus-Prototypen (Nr.2007) der bulgarischen Hauptstadt. Der Direktor des Verkehrsbetriebs Lubomir Mihov äußerte sich positiv über das neue Fahrzeug, welches über 300.000 Lei (rund 154.000 Euro) kostet: Es ist eine große Investition, aber sie macht sich durch geringere Betriebskosten und den ökologischen Vorteil bezahlt.

### **Pleven [BG] - Umbauten mit Niederflurplattform**

[J. Lehmann](#) - 19.05.08

Der im Juli 1985 eröffnete Trolleybus-Betrieb dieser Industriestadt mit ca. 340.000 Einwohnern ist noch immer in gutem Zustand und trägt die Hauptlast des städtischen Nahverkehrs. Auf einem Netz, das eigentlich nur aus drei Hauptstrecken mit mehreren Abzweigen besteht, verkehren 14 Linien:

Die wichtigsten Strecken führen vom Bahnhof durch die Innenstadt in Neubaugebiete im Westen und Süden und werden im 5-Min.-Takt, in der HVZ sogar noch öfter befahren. Einige Linien ins Industriegebiet (ObL 6, 12, 13, 15), wo die meisten Betriebe bis Mitte der 1990er-Jahre geschlossen worden sind, verkehren dagegen nur etwa von 6 bis 19 Uhr alle 40 Minuten. Der Fahrzeugpark besteht aus 71 Zweiachsern des russischen Typs SIU9 (102...199), von denen bisher drei (116, 125, 133) in eigener Werkstatt einen Niederflur-HeckEinstieg erhalten haben. Es gibt eine Standardlackierung in weiß mit mehreren blauen Streifen; etwa ein Viertel aller Fahrzeuge hat Vollwerbung. Obwohl das kleine Depot in der Nähe des Bahnhofs nur etwa 20 Wagen aufnehmen kann und die übrigen außerhalb der Betriebszeit an den Endstellen abgestellt werden, sind die Obusse durchweg gepflegt und in gutem Zustand.

Anfang 2008 erhielt Obus 138 einen neuen statischen Bordnetzrichter, der den Fahrleitungsstrom in 28V-Strom für das Bordnetz umwandelt. Im Vergleich zu dem bisherigen Bauteil, bei dem viel Energie durch Wärme verloren ging, steigert sich der Wirkungsgrad von 50% auf 95%. Ebenfalls ist das Gewicht geringer und die Versorgung mit 28V-Strom für die Beleuchtung erfolgt nun konstanter. Der Test wurde erfolgreich abgeschlossen, und es wurde beschlossen, alle 70 Trolleybusse mit statischen Wandler auszustatten. Der Umbau der Ausrüstung und die Ausstattung mit neuen Leuchten im Fahrgastraum kosten etwa 3300 Lew (rund 1150 Euro) für jeden Trolleybus.

### **Sliven [BG] - Reiner Skoda-Wagenpark**

[J. Lehmann](#) - 02.06.08

Seit der Betriebseröffnung im Jahre 1986 hat sich in dieser Stadt, in der der Obus weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel ist, am Liniennetz nichts geändert:

ObL 1 Gara - Chadshi Dimitr - Tanjo Wojwoda

ObL 3 Depot - Stefan Karadsha - Sliven-Zentr - Bratja Miladinowi - Burgasko Schose - Stefan Stamboow - Panajot

Chitow

ObL 7 Drushba - Burgasko Schose - Bratja Miladinowi - Tanjo Wojwoda

ObL 18 Depot - Zar Simeon - Iindensko Wstanie - Burgasko Schose - Stefan Stambolow - Panajot Chitow

ObL 20 Tanjo Wojwoda - Bratja Miladinowi - Burgasko Schose - Stefan Stambolow - Panajot Chitow

Die Linien 3 und 18 ins Industriegebiet werden wegen zurückgegangenen Verkehrsaufkommens nur im Stundentakt befahren, die übrigen alle 12-15 Min. In der HVZ werden die ObL 7 und 20 weiter verstärkt, so dass für die kurze ObL 1 zwischen Bhf. und Zentrum keine Fahrzeuge mehr übrig bleiben: sie wird dann mit Dieselnbussen befahren. Depot und Werkstatt machen nicht den besten Eindruck; fünf Fahrzeuge sind seit langem betriebsunfähig abgestellt und auch viele der eingesetzten Obusse wirken recht abgewirtschaftet. Insgesamt dürften noch etwa 22 betriebsfähige Trolleybusse vorhanden sein, sämtlich Zweiachser des Typs Skoda 14Tr. Die ursprünglich von 150 bis 187 nummerierten Fahrzeuge wurden inzwischen zweimal umgenummert: zunächst unter Wegfall der bereits ausgemusterten Wagen in 200-229 (höchste gesichtete Nummer), anschließend von 200...229 in 300...329, wobei nur die erste Ziffer verändert wurde. Eine offizielle Umnummerungsliste ist nicht erhältlich.

### Stara Zagara [BG] - Neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Vier neue Trolleybusse wurden europaweit ausgeschrieben. Eine Abgabe des Angebots wird bis zum 11.08.08 erwartet. Damit soll der Ersatz der rund 23 Trolleybusse, teilweise nun 20 Jahre alt, beginnen, die derzeit für die vier Linien zur Verfügung stehen

### Varna [BG] - Erneuerung des Wagenparks durch gebrauchte Skoda-Obusse

[J. Lehmann](#) - 12.05.08

Hauptverkehrsmittel der Stadt sind zahlreiche Buslinien mit unzähligen Gebrauchtfahrzeugen aus Westeuropa. Das weniger bedeutende Obusnetz besteht unverändert aus den Hauptlinien 82 (Gara - Slivniza - Jan Chunijadi - Wladislawowo) und 88 (Asparuchowo - Slivniza - 3 März - Wladislawowo) sowie der nur montags bis freitags verkehrenden Verstärkungslinie 83 (OU D. Debeljanow - Slivniza - 3 März - Wladislawowo). Alle drei Linien verkehren im 15-Min.-Takt. Die dritte Hauptlinie 86 in die großen Neubaugebiete im Osten wird seit Jahren wegen Fahrzeugmangels mit Dieselnbussen bedient. Der Fahrzeugpark besteht aus 30 Zweiachsern Typ Skoda 14Tr, drei davon gebraucht aus Hradec Kralove in Tschechien übernommen, und neun Gelenkwagen Typ Skoda 15Tr, alle gebraucht in Tschechien und der Slowakei gekauft: 503 (ex Presov 92), 504-506 (ex Ceske Budejovice 8, 10, 13), 502, 514, 525, 526, 529 (ex Usti gleiche Nummern). Der Zustand der Wagen ist recht passabel. Die ursprünglich vorhandenen DAC/Chavdar-Gelenkwagen sind hingegen bereits vor Jahren ausgemustert worden und die Meldung, dass gebrauchte Luzerner Gelenkwagen übernommen werden sollten, war offenbar falsch.

### Veliko Tornova [BG] - Gepflegte Obusse auf zwei Linien

[J. Lehmann](#) - 12.05.08

Der Kleinbetrieb besteht aus den ObL 1 (Pl. Marno Pole - Nikole Gabrovski - Gara Towarna) und 2 (Pl. Marno Pole - Bulgaria - Oborischtsche - Gara Towarna), die beide im Zentrum beginnen und durch Wohngebiete zu einigen kleinen Fabriken außerhalb der Stadt führen, wo sich auch das Depot befindet. Linie 1 befährt die direkte Strecke, Linie 2 eine große Schleife durch riesige Neubau-Wohnsiedlungen. Auf jeder der beiden Linien verkehren zwei, während der HVZ drei Kurse, was einen 30- bzw. 20-Min.-Takt ergibt. Der Fahrzeugpark besteht aus 15 SIU9 (No. 11-25) und ist in gepflegtem Zustand. Zumeist gebraucht aus Westeuropa übernommene Dieselnbuse bewältigen allerdings den weitaus größten Teil des ÖPNV.

### Vratza [BG] - Bunter Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 19.05.08

Der Obusbetrieb macht noch immer einen gepflegten und effektiven Eindruck und trägt mit mittlerweile fünf Linien die Hauptlast des ÖPNV in dieser Kleinstadt: Eingesetzt werden viele SIU9-Zweiachser (ursprünglich Nr. 101-115 vom Bj. 1990 und Nr. 120-123 vom Bj. 1985/86, ehemals Pleven) und vier Ikarus 280.92/Ganz/Ansaldo-Gelenkbusse, Nr. 116-119. In eigener Werkstatt werden die SIU9 hauptuntersucht, sie sehen teilweise wie neu aus in diversen Farbvarianten (vor allem blau, grün und rot).

### Gdynia [PL] - Niederfluranteil erhöht

[J. Lehmann](#) - 16.06.08

Der Solaris/Medcom - Testobus Nr.900 aus Lublin ist Anfang Juni für rund zwei Wochen zu Gast in Gdingen. Im Gegensatz zu den bisher gelieferten Solaris-Obussen ist der Fahrmotor hier im zentralen Bereich des Fahrzeugs angeordnet und nicht im Heck. Die elektrische Ausrüstung ist im wesentlichen auf dem Dach zu finden, so daß im Innenraum mehr Platz für die Fahrgäste geboten werden kann.

Ende April wurde der zweite Solaris/Cegelec-Obus nach einer Ausschreibung im Jahre 2007 geliefert und ging mit der Nummer 3011 in Betrieb. Wie bereits berichtet, wurde das erste Fahrzeug dieser Bestellung im Dezember geliefert.

Ebenfalls nahmen im Mai weitere Umbau-Mercedes-Benz ihren Dienst als Trolleybusse auf. Bei den Obussen 3052 und 3013 handelt es sich um MB O405 N2, die ihr Vorleben als Dieselbusse bei der Arriva in Kopenhagen und in Mannheim (RMV 137). Damit sind 19 aus Dieselbussen umgebaute Niederflurobusse in Dienst, weitere sind im Bau. Insgesamt besteht die Hälfte des Wagenparks aus Niederflurobussen, mit den 40 Obussen können sonntags alle Linien niederflurig bedient werden, dann wird im 20 Min-Takt gefahren.

#### **Tallinn [EE] - Lieferung 2008 abgeschlossen**

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Mittlerweile sind alle sieben Gelenkbusse Solaris 18T in Tallinn eingetroffen und unter den Betriebsnummern 337-443 im Einsatz. Damit ist die zweite Liefercharge der insgesamt 28 im Zeitraum von 2007 bis 2010 bestellten Busse abgeschlossen.

Bislang wurden keine weiteren älteren Busse ausgemustert. Auch die Ikarus-Niederflurobusse, die trotz ihren jungen Alters in einem schlechten Zustand sind, stehen weiterhin in Dienst.

#### **Brest [BY] - Neue Linie 6**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

Am 28. Juli 2008 wurde feierlich eine achte Trolleybuslinie eröffnet. Sie ist rund 8 km lang, über die Hälfte wurde neue Fahrleitung errichtet. Die südliche Endhaltestelle Tsvetotron wird nun auf direktem Weg mit der Endhaltestelle Kovalevo, bei denen regionalen Krankenhäuser liegen, verbunden. Bei der Eröffnungfeier wurden weitere Ausbauten für die Jahre 2009-2011 angekündigt.

Kurz vor der Eröffnung der neuen Linie 6 gingen drei neue Niederflurobusse des Typs MAZ/Eton T103 (No. 115-117) in Betrieb, sechs weitere baugleiche Trolleybusse werden noch dieses Jahr erwartet. Bereits in den letzten drei Jahren wurden 12 Niederflurobusse beschafft, hier fiel jedoch die Wahl auf den ebenfalls niederflurigen Typ AKSM 321-02. Für die acht Linien stehen insgesamt etwa 90 Trolleybusse zur Verfügung.

#### **Gomel [BY] - 45-jähriges Jubiläum**

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Zum Jubiläum im Jahre 2007 wurde im Depot ein kleines Museum eröffnet. Mittlerweile befinden sich 232 Trolleybusse im Einsatz auf 19 Linien. 2007 wurden 25 AKSM-32102 (No.700-724, jeweils mit Depot-Nr. 1 oder 2 als erste Ziffer) beschafft, vier baugleiche Fahrzeuge (1696-1699) gingen bereits im Dezember 2006 in Dienst. Insgesamt 10.6 km neue Fahrleitung wurde in den Stadtteilen Khataevicha, Mazurova, Kamenschikova und Checherskaya montiert, damit ging am 08.09.2008 die neue Buslinie 16 in Betrieb

#### **Mogilew [BY] - Beschaffung neuer Trolleybusse angekündigt**

[J. Lehmann](#) - 14.06.08

Der Direktor der Verkehrsbetriebe Nikolai Podgolin kündigte in der Lokalpresse an, daß auch 2008 neue Trolleybusse beschafft werden. Neben dem Typ "AKSM 321" der Firma Belkommunmash (Minsk), von dem bereits fünf Wagen im vergangenen Jahr in Dienst gestellt wurden, soll ein Obus der neuen Generation geliefert werden. Dieser soll erstmals einen Hilfsantrieb besitzen, mit dem eine Reichweite von 5 km ohne Fahrleitung gefahren werden kann.

Mit rund 118 Trolleybussen wird ein Netz von 10 Linien befahren,

#### **Vitebsk/Wizebsk [BY] - Nur noch AKSM-Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

Nachdem 2006 die zwei ersten Niederflurobusse des Typs AKSM-32102 beschafft wurden (No. 143-144), folgten bis Mitte 2008 zwölf weitere (No.145-156). Zusätzlich erhielten in 2006/2007 zehn ZIU-682 bei AKSM einen neuen Wagenkasten, bereits in den Jahren zuvor wurden einige ZIU modernisiert, so daß in 2008 der letzte original ZIU-682 ausgemustert wurde.

Die rund 90 Trolleybusse bedienen 7 Linien (1-6, 8), 2006/07 wurde die Linie 8 unter bestehender Fahrleitung neu eingerichtet.

#### **Brjansk [RU] - Megapolis vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 28.07.08

Ein zweiter Niederflurobus vom Typ "Megapolis" verkehrte erstmals am Donnerstag, 26. Juni 2008. Der mit Nr. 2500 bereits in St. Petersburg eingesetzte auffällige rote Obus wurde der Presse vom Chef-Ingenieur des Obusbetriebs, Juri Bryanskogo vorgestellt.

Er teilte mit, dass der "Megapolis" vom der bekannten Firma Trolza produziert wird und mehr als sechs Millionen Rubel (rund 160.000 €) kostet. Damit sind die Wagen fast doppelt so teuer wie herkömmliche Obusse. Die Finanzierung der neuen Wagen erfolgt über einen Kredit.

Die Wagen sind frei zugänglich, Fahrgäste mit Rollstühlen können mittels Rampe vom niedrigen Bürgersteig in den Wagen rollen.

Drei Fahrer erhalten eine Ausbildung für den neuen Wagen, er wird vorerst auf den Linien 6 und 10 eingesetzt.

#### [Dzershinsk \[RU\]](#) - Neue Trolleybuslinie

[J. Lehmann](#) - 30.06.08

Am 17.06.2008 wurde mit der Linie 5 eine weitere Trolleybuslinie eröffnet. Es handelt sich dabei um die ehemalige Straßenbahnlinie 3, deren Umstellung auf Trolleybus vor einem Jahr beschlossen wurde.

Die neue Linie hat eine Länge von 11,3 km und wird im 5-Minuten-Verkehr von 12 Kursen befahren. 11 neue Trolleybusse für knapp 29 Mio. Rubel (knapp 800.000 €) wurden hierfür beschafft.

Am 28.05.2008 gab der Bürgermeister in einer Sitzung den Auftrag, auch die Umstellung der Straßenbahnlinie 1 auf Obusbetrieb zu untersuchen.

Bislang bestand der Wagenpark aus rund 60 Trolleybussen des bewährten Typs ZIU682. Zuletzt gingen 2006 15 Stück (054-068) mit moderner Front in Dienst, im September 2007 folgten zehn weitere (Nr.069-077, 079). Eine Ausnahme bildet der Trolza Optima Niederflerobus (No.078), der ebenfalls 2007 neu beschafft wurde.

Das bisherige Trolleybusnetz besteht aus zwei Rundlinien (3+4) und den Linien 1 und 2, die nur stündlich bzw. in Hauptverkehrszeiten befahren werden.

#### [Ivanowo \[RU\]](#) - Erstmals wieder neue Obusse

[J. Lehmann](#) - 16.06.08

Fünf neue Obusse des Typs VZTM-5284 wurden 2008 in Dienst gestellt, dieses war nach mehreren Jahren die erste Serie von Neufahrzeugen, zuletzt wurden einige Soloobusse gebraucht übernommen, unter anderem vom 300 km entfernten Moskau. Auch die neuen Trolleybusse entsprechen der Bauform des russischen Zweiachsobus ZIU-9.

Viele der über 25-jährigen Trolleybusse wurden komplett überholt und erhielten teilweise neue Wagenkästen.

Die neuen Obusse kommen auf der Linie 1 zum Einsatz, sie verkehrt wie die anderen neun Linien wieder in einem dichteren Takt, nachdem vor rund 5 Jahren der Verkehr auf den Trolleybuslinien teilweise auf 15-20 Minuten gestreckt war. Gegen die Flut der konkurrierenden privaten Minibusse kann jedoch nur mit einem dichten Takt auf den Obuslinien entgegen gehalten werden.

Zum Wagenpark gehören auch zwei Last-Trolleys mit den Nr.005 und 006, die 2006 erbaut wurden, siehe Foto im weiterführenden Link!

#### [Krasnodar \[RU\]](#) - Neues und Bewährtes

[J. Lehmann](#) - 11.08.08

Ab dem 30.12.2007 verkehren die Linien 1 und 8 wieder über die erweiterten Straßenzüge Gogolya and Kubanskaya Naberezhnaya, während die Linien 3, 4, 21 unter neuer Fahrleitung nach Ulitsa Krugovaya verlängert wurden.

Weiterhin gibt es 17 Linien, die von über 200 Trolleybussen bedient werden. Letzes Jahr wurden erstmals drei Niederflerobusse des Fabrikats Trolza-5265 "Megapolis" (No. 153-155) beschafft. Bis Herbst wird nun ein Trolleybus des Typs Trolza "Optima" (Typ BTZ 52761R, Betriebs-Nr.156) erprobt. Hier sind die beiden vorderen Einstiege niederflurig, jedoch ist die hintere Plattform hochflurig, jedoch der Anschaffungspreis dieser Ausführung ist günstiger als die 100-prozentig niederflurigen Megapolis.

Diese Nachricht wurde aus dem Trolleybus Magazine (No. 280) übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Ergänzende Informationen stammen von der Webseite <http://trollcity.narod.ru/>. Das Trolleybus Magazine erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus, siehe weiterführender Link!

Vermutlich ist es die einzige Stadt der Welt, in der noch die seit 1966 in den östlichen Staaten verbreiteten gekuppelten Einheiten im Liniendienst zu finden sind. Fünf derartige Grossraumzüge (079 +080, 093 +094, 106 +107, 114 +115, 116 +117) befinden sich noch im Einsatz

#### [Moskwa \[RU\]](#) - Im größten Betrieb der Welt verkehren nur wenig Gelenkbusse

[J. Lehmann](#) - 21.07.08

Mit der Abstellung der letzten Gelenkbusse des Typs ZIU683 ging am 29. Februar 2008 eine Ära zuende. Es handelte sich um Gelenkbus 3613, der 1991 neu in Dienst gestellt wurde. Zeitgleich schied der letzte Ikarus 280T-Gelenkbus (No.3649, Bj.1997) aus. Von den mehr als 1.600 Trolleybussen, die in acht Depots untergebracht sind, lag im November 2007 der Anteil an Gelenkbussen nur bei 4,1%. Entgegen früherer Planungen werden die

ausgemusterten Wagen aber durch neue Gelenkbusse ersetzt. Neben einem Einzelstück des Typs MTRZ-6232 (No.3690) der im Dezember 2007 den Liniendienst aufnahm, werden Niederflurgelenkbusse des Typs TrolZa 6206, die dem Soloobus Megapolis entsprechen, sowie des Typs VMZ-62151 in Dienst gestellt. Bis April 2008 waren je rund 25 Niederflurgelenkbusse dieser Bauformen in Betrieb. Daneben gehören noch 30 Gelenkbusse des Typs TrolZa 62052 (Bj.2004/05) und 4 ZIU-6205 (Bj.1999) zum Wagenpark.

Ein Brand im Depot 6 im Februar führte zur Zerstörung von sechs Trolleybussen, einschließlich des Anfang 2007 neu gelieferten Zweiachs-Trolza- Megapolis (No. 6455) und einem Gelenkbus in gleichartiger Version (No.6619).

Neben einigen Trolleybussen aus weißrussischer Produktion die in den letzten Jahren geliefert wurden, und zwar 34 AKSM-101 und 119 AKSM-201.01, gelangten Anfang Januar 2008 zehn neue AKSM-321 zum Wagenpark. Da die Niederflurtrolleybusse zufriedenstellend arbeiteten, folgten im Juni 2008 weitere zehn Wagen.

### [Taganrog \[RU\]](#) - Junger Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 02.06.08

Nach Inbetriebnahme der neuen Trolleybusse (Nr. 92-98) in 2006/7 besteht der Wagenpark weiterhin aus rund 37 Trolleybussen. Nach der Ausmusterung von Obus 54 sind nun die ältesten ZIU 682 vom Baujahr 1994. Der Wagenpark besteht bis auf eine Ausnahme ausschließlich aus Soloobussen. Der einzige Gelenkbus (No.90) wurde 1998 beschafft.

Nachdem die Linie 3 im Oktober 2002 und die Linie 7 im August 2005 als verlängerte Linie 6 eröffnet wurde, ist nun eine erneute Netzerweiterung in Bau. Wie im nachfolgenden Foto sichtbar, besteht in der knapp 300.000-Einwohner-Stadt auch ein Straßenbahnbetrieb, der neue Obus 94 wurde am 27.01.2007 im Einsatz auf der Linie 2 festgehalten die parallel zu einer Straßenbahnlinie verkehrt.

### [Vologda \[RU\]](#) - Ehemalige Innsbrucker im Linieneinsatz

[J. Lehmann](#) - 21.07.08

Nach und nach kommen die aus Innsbruck übernommenen Niederflurgelenkbusse zum Einsatz. Die ersten beiden sind im Linienerkehr gesichtet wurden. Sie erhielten die Betriebsnummern 221 (ehemals Innsbruck 818) und 222 (ehemals Innsbruck 820) in Anschluß an die Linzer Gelenkbusse und verkehren wie diese auf der Linie 2.

### [Yerevan/Jerewan \(Eriwan\) \[AM\]](#) - Erste neue Trolleybusse nach 15 Jahren

[J. Lehmann](#) - 07.07.08

Gemäß einem Artikel der Tagespresse am 03.09.2007 (siehe weiterführender Link) erhielt der Verkehrsbetrieb 18 neue Trolleybusse des Typs "VZTM-5280" mit LiAZ-Aufbauten aus Wolgograd. Nach Angaben des Bürgermeisters der armenischen Hauptstadt erhielt man einen Zuschuß für die Neuschaffung aus dem Staatshaushalt in Höhe von 600 Mio. DRAM (entspricht etwa 1,2 Mio. Euro).

Damit wurden erstmals nach 15 Jahren neue Trolleybusse gekauft. Die neuen Soloobusse können bis zu 116 Passagiere befördern, ein Wagen erhielt einen speziellen Schiebe-Lift für Behinderte. Es ist beabsichtigt, daß jedes Jahr etwa 20 Trolleybusse importiert werden, damit soll der Wagenpark in den nächsten 3-4 Jahren auf 150 Einheiten anwachsen.

### [Astana \[KZ\]](#) - Obusse aus landeseigener Produktion

[J. Lehmann](#) - 16.06.08

Seit 10 Jahren ist Astana die Hauptstadt von Kasastan. Zu diesem Zeitpunkt bestand das damtlös 15 Jahre alte Obusnetz aus 6 Linien, die von 63 ZIU-682 - Trolleybussen (No.3 ... 68) bedient wurden. Obwohl 2004/05 24 neue Niederflurobusse des Fabrikats KAZ-398 der Firma Elektrotrans aus Almaty neu in Dienst gestellt wurden, werden derzeit laut örtlichen Netzplan nur die drei Linien 1, 3 und 4 bedient. Damit spielt das Netz in der Hauptstadt nur eine untergeordnete Rolle, es dominieren die zahlreichen Dieselbusse, größtenteils gebraucht aus europäischen Städten übernommen.

Als weiterer Obus steht ein Skoda 14Tr in Dienst, der 1996 aus Almaty geschenkt wurde. Ein Großteil der ZIU-682 stehen noch abgestellt auf dem Depotgelände.

### [Almaty \[KZ\]](#) - Konstante Erneuerung

[J. Lehmann](#) - 30.06.08

Vor zehn Jahren begann der Wagenbau in der lokalen Firma "Almatyelektrotrans-Service" mit Montagen aus Komponenten der Firma Skoda. Ebenfalls führte man Überholungen von russischen Obussen durch. Im Dezember 2000 ging der erste Obus komplett aus einheimischer Produktion in Dienst. In 2006 folgten sechs weitere, in den Folgejahren jeweils rund 20 Einheiten. 2006 gab es eine verbesserten Wagenkasten, nachdem es hier häufige Beschwerden der Fahrer über die fehlende Übersicht der Karrosserie gab. Viele von den Obussen des Typs KAZ 398 sind bereits abgestellt, so daß die zahlreichen russischen und die Skoda 14 Tr weiterhin nicht entbehrlich sind. Neben den oben genannten Neubauten sind 2000-2005 zahlreiche gebrauchte Skoda 14 Tr übernommen wurden, und

zwar aus Marienbad (2 Stk. 2001), Opava (6 Stück 2004), Ostrave (9 Stück 2002), Pardubice (13 Stück 2003), Hradec Kralove (14 Stück 2002/05), Pilsen (8 Stück 2002/05), Teplice (3 Stück 2002) und Presov (3 Stück 2002). Ebenfalls gebraucht gingen im Jahre 2000 aus Porto Gelenk- und Solowagen in Dienst, der letzte stand bis Anfang 2007 im Einsatz.

Das Netz besteht derzeit aus zehn Linien, die einen großen Teil des inneren Stadtgebiets erschließen, insbesondere die Verbindungen zu den beiden Bahnhöfen der Stadt.

#### **Toshkent [UZ] - Fünf Neufahrzeuge für Toshkent?**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

Fünf ZIU-682-G016.02 wurden von Firma TROLZA im Februar von Saratow verschifft, so ein Artikel des Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung und Handel der Region Saratow vom 20.02.2008. Diese wurden jedoch bis April 2008 nicht in Betrieb genommen. Nach Angaben eines Besuchers des Betriebs standen die fünf Wagen im April 2008 in einem Zolllager. Der Verkehrsbetrieb verweigert die Annahme und ein Verkauf in einen anderen Trolleybusbetrieb in Usbekistan ist nun im Gespräch.

Derzeit sind fünf Linien (6, 11, 17, 18 und 28) in Betrieb, auf denen rund 60 Trolleybusse eingesetzt werden, 75-80 Fahrzeuge stehen zur Verfügung, die letzten Neufahrzeuge kamen 1998, da bestand das Netz noch aus 28 Linien, die von 326 Trolleybussen bedient wurden.

In der Stadt gibt es neben drei Metro-Linien ein ausgedehntes Straßenbahnnetz, in dem investiert wird. Auch der Autobusbetrieb vermeldet stolz Neuanschaffungen, und zwar gebrauchte Daimler-Benz-Dieselmotoren aus Deutschland...

#### **Namangan [UZ] - 14 km Überland-Linie**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

Eine Linie hat bis heute überlebt, und zwar die im Mai 2000 eröffnete Überland-Linie von Namangan nach Turakurgan, betrieben von bis zu zehn ZIU-682 Trolleybussen. In der Regel sind jedoch 7 bis 8 Fahrzeuge im Einsatz, mit denen ein Takt von 15-20 Minuten geboten wird. 12 Fahrzeuge aus russischer Produktion (ZIU-682) sind vorhanden, die letzten wurden 1994 geliefert.

Weitere städtische Linien sind eingestellt, als die Firma nicht in der Lage war, die Stromrechnung zu zahlen. Die Fahrleitung der städtischen Linien wurde verkauft, mittlerweile wurde wieder Fahrleitung von der Innenstadt bis zum Bahnhof verlegt, ein elektrischer Betrieb konnte mangels Fahrzeugen noch nicht aufgenommen werden. Die Gemeinde strebt jedoch eine Wiederherstellung des gesamten städtischen Netzes an, wenn die notwendige Finanzierung gefunden werden kann. Auch die Beschaffung von Neufahrzeugen ist beabsichtigt.

#### **Duschanbe [TJ] - 100 neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

100 Trolleybusse des Typs ZIU-682G-016 wurden von der Firma TROLZA bis 2007 geliefert, zuvor gingen in 2001 bereits vier Trolza-5264-011 in Dienst. Nach offiziellen Angaben bestand der Wagenpark am 01.01.2004 aus 69 Trolleybussen, die 13 Linien bedienten. Im Herbst 1996 waren davon nur noch acht in Betrieb (Linien 1, 2, 4, 5, 8, 10, 12 und 14). Mit der Neubeschaffung erfolgte nun eine Verstärkung des Wagenparks und vermutlich auch die Wiederinbetriebnahme von Trolleybuslinien.

#### **Ulan Bator (Ulaanbaatar) [MN] - Neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 28.07.08

Nachdem der Betrieb ausschließlich aus ZIU682 bestanden hat, ging mit der Betriebsnummer 001 in 2007 ein zweiachsiger Soloobus in Dienst. Es handelt sich um den Umbau eines Hyundai AeroCity 540 Dieselmotors. Weitere Neubeschaffungen stammen jedoch wieder aus russischer Produktion und zwar wurde ein MTRZ-6223 beschafft und seit Oktober eingesetzt. Drei weitere Wagenkästen wurden zeitgleich geliefert, weitere fünf Wagen sind für 2008 bestellt. Sie erhalten eine elektrische Ausrüstung der bisherigen ZIU 682.

#### **Kathmandu [NP] - Weiterhin fährt der Obus!**

[J. Lehmann](#) - 05.05.08

Der Straßenverkehr in dieser Stadt wird von Autos, Lastkraftwagen, Fahrräder, Mopeds und vielen Fußgängern dominiert. Dazwischen zahlreiche Kleinbusse. Es ist schwer, im Stadtgewühl auf einen Obus zu treffen. Die einzige Obuslinie der über 1 Mio. Einwohner großen Metropole spielt leider nur eine Nebenrolle. Sie beginnt an einem Kreisverkehr zwischen der Tundikhel, einer großen stadtbildprägenden Grünfläche, und dem Fluß Bagmati südlich der Altstadt Kathmandus und führt in Richtung Bhaktapur, einer weiteren alten Königsstadt Nepals. Seit 2001 bzw. 2003 endet die Obuslinie jedoch an der Stadtgrenze in der Nähe des Flughafens, ohne eine Anbindung des Flughafenterminals zu bieten.

Es bleibt zu hoffen, daß die Ausbauvorschläge, wie zum Beispiel in einem 2004 vorgeschlagenen Forschungsbericht (siehe Link), doch noch realisiert werden können, um zur Verbesserung der katastrophalen Luftqualität in der Hauptstadt Nepals beitragen zu können.

### Edmonton [CA] - Entscheidung im Juni

[J. Lehmann](#) - 19.05.08

Die Entscheidung über den Fortbestand des Trolleybusbetriebs wird am 18. Juni 2008 getroffen; ein "Public Hearing" hierzu findet am 10.06.2008 statt.

Der Obusfahrpark besteht zur Zeit aus 47 Obussen von BBC/GM (Baujahr 1981-82). Etwa 19 sind in den vergangenen zwei Jahren überholt worden. Es werden drei Hauptlinien (3, 5, 7), zwei Wochentagslinien (120, 135) und eine HVZ-Linie (133) mit Obussen betrieben. Zusätzlich kommen ein paar Obusse auf der Linie Nr. 9 zwischen NAIT (Northern Alberta Institute of Technology) und der Stadtmitte zum Einsatz (ansonsten ist die Linie 9 über das Fahrleitungsnetz hinaus verlängert worden). Für ein Jahr kam Obus 2242 aus Vancouver zum Einsatz als No.6000 auf der Linie 5, gemeinsam mit sechs Hybridbussen von zwei verschiedenen Herstellern. Sofern eine Entscheidung für den Fortbestand des Betriebs getroffen wird, müßten neue Obusse angeschafft werden.

Aber man steht davor, die Fehlentscheidung zu treffen, den Obus abzuschaffen. Der neue Manager der Verkehrsbetriebe ETS ist für eine Abschaffung des Obussystems und Ersatz durch Hybridbusse, auch der Bürgermeister der Stadt Edmonton ist schon hundertprozentig davon überzeugt, dass die Obusse schon diesen Sommer verschwinden müssen.

Entsprechend sind die Gutachten - so auch von Professor Checkel der Universität Alberta - gegen den Obus ausgefallen. In seinem Gutachten hat er die Obuskosten durch eine ganz niedrige Kilometer-pro-Jahr-Zahl angehoben, so dass die Obusse unrentabel erscheinen (47 Obusse würden nach dem derzeitigen Fahrplan eigentlich rund 2,3 Millionen km pro Jahr fahren). Außerdem sind die Erneuerungskosten für die Infrastruktur auch im übertriebenen Maße angehoben worden. Leider ist auch die Lokalpresse entsprechend eingestellt, so daß der Kampf der Edmonton Trolley Coalition (siehe weiterführender Link) für den Trolleybus zwecklos erscheint.

### **Falsche Entscheidung**

[J. Lehmann](#) - 23.06.08

Am 18.10.2008 beschloß der Stadtrat in einer engen, 7 zu 6 Abstimmung den Ausstieg aus der Trolleybus-System in den Jahren 2009 und 2010. Die über 25-jährigen Trolleybusse sollen durch 47 neue Hybrid- oder Dieselbusse ersetzt werden. Entscheidend war die Stimme des Bürgermeisters, der sich bereits im Vorfeld gegen den Trolleybus aussprach und gemeinsam mit dem Manager der ETS die erforderlichen Gutachter bestellte. Diese rechneten eine Ersparnis von schätzungsweise 100 Millionen Dollar über einen Zeitraum von 18 Jahren aus. Dabei gingen sie von der derzeit geringen Jahreslaufleistung der Trolleybusse (nur 16.000 km pro Jahr) und einer gleichlangen Lebensdauer der Fahrzeuge aus, auch bei den dieselbetriebenen Fahrzeuge wurden 20 Jahre angesetzt. Umweltaspekte sowie der derzeit immens ansteigenden Kraftstoffpreise spielten bei der Entscheidungsfindung keine Rolle.

Die verbleibenden 47 Trolleybusse werden nun bis 2010 durch dieselbetriebene Fahrzeuge ersetzt. Dabei wird der Einsatz weiter eingeschränkt, schon im Vorfeld der Abstimmung war eine Woche zuvor kamen nur auf der Linie 133, die nur in der Hauptverkehrszeit bedient wird. Trolleybusse zum Einsatz. Bislang wurden in der Regel täglich etwa 32 Obusse eingesetzt, der Einsatz auf allen Obuslinien würden 38 Wagen erfordern.

Leider setzt damit Edmonton in der derzeitigen Umweltdebatte ein falsches Zeichen und begeht ein Fehler wie viele Städte zuvor, die den Schritt zur Abschaffung des Trolleybusnetzes bereits bereuen und über eine nach Abbau des Netzes teureren Wiederaufbau diskutieren, wie derzeit in Toronto der Fall, hier wurde 1993 der Fehler begangen, den Trolleybusbetrieb einzustellen.

### Dayton [US] - Herzlichen Glückwunsch

[J. Lehmann](#) - 26.05.08

Am 23.04.2008 existiert der Trolleybusbetrieb 75 Jahre. An diesem Tag fanden einige besondere Veranstaltungen zur Erinnerung an dieses beachtliche Jubiläum statt. Der Verkehrsbetrieb gab anlässlich des Jubiläums einen Kalender heraus, er kann gemäß weiterführenden Link bestellt werden.

Vom April 2008 wird für rund 18 Monate die Monument Street Bridge über den Great Miami River erneuert. Hiervon ist die Obuslinie 8 betroffen. Nachdem zuerst über die Ausweichbrücke Bauarbeiten zur Montage der Oberleitung im Gange waren, konnten diese aus statischen Gründen nicht vollendet werden. Die Linie 8 wird somit während der Sperrung mit Autobussen bedient. Damit sind die Linien 3, 4 und 7 die einzigen Obuslinien, die ganztägig mit Trolleybussen verkehren. Die Linien 1 und 2 sind in den letzten Jahren verlängert worden und werden nun nur noch von einem Obus als Verstärkungsfahrt zweimal täglich bedient. Eine Verbindung der Linien 4 und 3 nach Westown Hub ist in Bau, damit auch abends hier Trolleybusse verkehren können. Derzeit (bis vor den o.,g. Bauarbeiten) fahren nur auf den Linien 7 und 8 Trolleybusse, Tagsüber befinden sich auf den 7 Obuslinien einschließlich der Obuslinie 8 die Hälfte der 54 in 1998 beschafften ETI/Skoda- Hochflur-Trolleybusse im Einsatz.

Die drei 1996 in Dienst gestellten Prototypen wurden bereits bis 2004 ausgemustert, die aus Edmonton übernommenen Trolleybusse 109 und 110 bereits 2002.

### **Philadelphia [US] - Obusse nahmen Linienverkehr nach sechs Jahren wieder auf**

[J. Lehmann](#) - 05.05.08

Bis Mitte April waren zehn New Flyer/Vossloh-Kiepe - Obusse ausgeliefert, so daß der Linienverkehr mit Trolleybussen ab dem 14.04.2008 auf bestimmten Kursen der drei Obuslinien neben Dieselnbussen aufgenommen werden konnte.

In der vergangenen Woche waren acht Fahrzeuge im Einsatz, vier für den Fahrgastverkehr und vier für Schulungsfahrten (Fahrlehrer). Zur Zeit sind 13 Obusse in Philadelphia, so daß die Anzahl der Obusse für den Fahrgasteinsatz stetig steigen wird.

### **Trolleybusse dominieren im Norden wieder**

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Mitte Juli 2008 waren 31 Fahrzeuge nach Philadelphia ausgeliefert. Die letzten sechs und der auf Serienstand gebrachte Pilotbus werden in den nächsten Wochen folgen, so dass bis Ende August die Lieferung abgeschlossen sein sollte.

Die neuen Fahrzeuge bestimmen immer mehr das Stadtbild im Norden Philadelphias. So sind z.B. auf der Linie 66 nur noch vereinzelt Dieselnbuse unterwegs, der Großteil wird von den Trolleybussen übernommen. Insgesamt kommen in Spitzenzeiten 19 Kurse auf der Linie 66 (teilweise 3-Minuten-Verkehr zuzüglich Expressbusse), auf der Linie 75 sieben und 59 acht Kurse zu Einstz. Für die Expressbusse wird Fahrleitung vorbehalten, auf großen Teilen der Frankford Avennue sind vier Fahrleitungsspuren vorhanden!

Bedauerlicherweise findet der Trolleybus keine Erwähnung in der derzeitigen Kampagne der SEPTA: "SEPTA goes green", bei der mit Hilfe von Broschüren und Plakaten beschrieben wird, wie umweltfreundlich SEPTA ist (siehe weiterführender Link). Auf den Plakaten für die Züge wird vor allem für die Hybridbusse Werbung gemacht, bei der die Ersparnis von Kraftstoff durch Hybridbusse gegenüber den bisherigen Fahrzeugpark hervorgehoben wird und die Beschaffung von 400 Einheiten neben den vorhanden 32 bis 2011 angekündigt wird.

Vielleicht schaffen es die lokalen Umweltaktivisten hier noch ein wenig Stimmung für die Trolleybusse zu machen, denn die 23 Optionsbusse für die Linien im Süden (29 und 79) liegen immer noch auf Eis. Dabei ließ die SEPTA in einem Zeitungsartikel der Lokalpresse verlauten, daß der Betrieb mit Trolleybusse mit \$2.54 pro Meile im Vergleich zu \$2.76 für die Dieselnbuse günstiger ist,

### **Guadalajara [MX] - Erneuerung angekündigt**

[J. Lehmann](#) - 25.08.08

Die Linien 200, 400 und 500 sind in Betrieb, so Beobachtungen eines Besuchers im Oktober 2007. Gemäß homepage des Betreibers Sitecom sollen auf diesen drei Linien bis zu 54 Busse zum Einsatz kommen, bei einer Frequenz von 4 (Linie 400) bzw. 7 Minuten (Linien 200 und 500). Wegen Wagenmangel wurden auf der Linie 200, die das Zentrum nicht berührt, im Oktober 2007 nur 2-3 Trolleybusse gesichtet, die in einer Frequenz von etwa 25 Minuten verkehrten. Von den 1982-1985 beschafften 100 MASA-Trolleybussen waren bereits 1993 drei (No. 1123, 1135 und 1174) verschrottet, 2004 waren nach offiziellen Angaben 62 Wagen in Betrieb.

Gemäß einer Erklärung des Direktors von Sistecozome Ende April sind rund 25 der Flotte von 75 Trolleybusse nicht betriebsfähig. Im Mai 2008 wurde angekündigt, 25 neue Trolleybusse zu beschaffen. Im August wurden auf der wieder verfügbaren Internetseite der Sistecozome Pläne zur Verlängerung der drei Obuslinien veröffentlicht. Hier ist auch dokumentiert, daß einige der über 20-jährigen Obusse eine Generalüberholung erhielten.

Die Fahrleitung der ehemaligen Trolleybuslinie 300 ist mittlerweile größtenteils abgebaut, die erst am 08.02.95 eröffnete Trolleybuslinie 600, ist nun auch endgültig eingestellt, diese Linie wird durch eine Dieselnbuslinie ersetzt, die eigene Fahrspuren erhält.

### **Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Netzänderungen durch Bau von Metrobus-Linien**

[J. Lehmann](#) - 21.07.08

Der Einsatz von Trolleybussen auf dem Straßenzug Eje 3 Oriente wurde durch den Bau von Metrobuslinien beschränkt. Auf den mehrspurigen Straßen erhalten diese Linien einige Busspuren und Plattformen für den Einstieg in die hochflurigen Doppelgelenkdieselnbuse. Die Trolleybuslinien R1 und R2 sind daher eingeteilt, ein Teil der Strecke wurde durch Verlängerung der Linie F übernommen, deren Umstellung im Zuge der Verlängerung der Metrobuslinie 3 absehbar ist.

Bereits im vergangenen Jahr wurde die Trolleybuslinie N aus gleichem Grunde verkürzt und ab dem 08.01.2008 ganz eingestellt. Auch sie wich den Bauarbeiten für eine Metrobuslinie im Verlauf des Straßenzugs Eje 4 Sur.

### **Cordoba [AR] - Neue Trolleybusse bestellt**

[J. Lehmann](#) - 23.06.08

Der Betrieb wird im Mai 2009 20 Jahre alt. Die ersten zehn Obusse verkehrten auf der Linie B, die Linie C folgte noch im gleichen Jahr. Die beiden Linien wurden bereits mit russischer Hilfe aufgebaut. Die Fahrleitung der ersten beiden Linien errichteten russischen Fachfirmen, die Montage der Linie A folgte später mit eigenen Mitarbeitern unter russischer Leitung, ihre Eröffnung fand am 9.12.1992 statt. Bis dahin standen 30 12m-Trolleybusse und zwei Gelenkwagen in Dienst. Es folgen im Frühjahr 1991 zwei Gelenkwagen, Anfang 1992 dann weitere acht Gelenk- und noch zwei Solowagen.

Bis 1999 gab es fünf Betreiber, ehe ein örtlicher Geschäftsmann gemeinsam mit einer chinesischen Firma den Betrieb übernahm. Bedingung war die komplette Erneuerung des Wagenparks, die am 29.02.2000 mit der Anlieferung von 8 Obussen aus chinesischer Produktion begann. Im April folgen nochmals acht Wagen. Die chinesischen Obusse waren jedoch so unzuverlässig, daß von einer weiteren Lieferung abgesehen wurde. Schließlich wurde der Betrieb so vernachlässigt, daß 2004 die TAMSE (Municipal Transportation Society of Automotive State), ein städtisches Busunternehmen den Betrieb übernahm. 34 Obusse sind derzeit einsatzbereit, von den chinesischen Zweiachsobussen befinden sich nur fünf im Einsatz.

Bereits am 1.3.2007 unterzeichneten Präsident der TAMSE Walter Nostrala, und Vertreter der russischen Gesellschaft Transalfa in der Botschaft von Argentinien in Moskau die Absichtserklärung für den Erwerb neuer Trolleybusse. Der günstige Kaufpreis mit rund 150.000 US-Dollar war ausschlaggebend für den Vertrag, im Vorfeld wurden auch polnische und brasilianische Firmen angefragt, der Kaufpreis der angebotenen Trolleybusse betrug 430.000 US-Dollar bzw. 480.000 Dollar.

Nun wurde die Finanzierung der Beschaffung gesichert und gemäß dem Artikel vom 18.06.08 in der Tageszeitung La Voz (siehe weiterführender Link) die 25 Trolleybusse aus russischer Produktion bestellt. Die erste neuen Einheiten werden im ersten Quartal 2009 erwartet.

### **Rosario [AR] - Wieder städtischer Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 04.08.08

Die einzige Linie K verkehrt weiterhin zwischen der Straßenkreuzung Mendoza & Wilde im Westen der Stadt und der Kreuzung Berutti & Riobamba im Osten der Stadt. Durch die Innenstadt werden die beiden Einbahnstraßen Mendoza Av. und San Juan befahren. Die westliche Endhaltestelle wird seit Verlängerung der Linie ab 15.07.2003 angefahren. Die frühere Wendeschleife an der Straße Sánchez de Loria wurde nicht beibehalten.

Nach Rückkehr unter städtischer Leitung lautet der Name des Betreibers Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario. Die 20 Trolleybusse erhielten eine neue Lackierung in lichtgrauer Grundfarbe unten orange abgesetzt. Auch Trolleybus 05, der nach 18 Monaten Einsatz durch ein Feuer im Jahre 1995 zerstört wurde, ging am 27.06.2005 wieder in Dienst.

Zwei Alfa von 1961 mit zahlreichen Ersatzteilen befinden sich noch im Depot. Es besteht die Hoffnung, daß einer der Wagen als historischer Obus wieder betriebsfähig hergerichtet wird.

### **Santos [BR] - Historischer Trolleybusbetrieb?**

[J. Lehmann](#) - 18.08.08

Derzeit wird die im Jahr 2000 eröffnete historische Straßenbahnlinie verlängert und aufgrund der Bauarbeiten ist der Trolleybusbetrieb vorübergehend seit Ende Mai 2008 eingestellt. Eine Wiedereröffnung wurde für Ende September angekündigt.

Die historische Straßenbahn ist sehr erfolgreich und Mitglieder der städtischen Regierung schlugen vor, auch einen historischen Trolleybusbetrieb einzurichten. Restaurierungsarbeiten begannen 2005 an einem der Alfa-Romeo/Fiat - Trolleybusse von 1961/62. Die Arbeiten sind jedoch bis heute nicht fortgeschritten. Der eigentliche Betrieb der Trolleybuslinie 20, seit September 1995 die einzige Trolleybuslinie der Stadt, erfordert vier Wagen, seit 2005 stehen hierfür nur die sechs 1987/88 von Mafersa erbauten Trolleybusse, nachdem der einzige Marcopolo-Trolleybus 5301 von 1979 ausgemustert wurde.

### **Valparaiso [CL] - Wechselvolle Geschichte in den letzten zwei Jahren**

[J. Lehmann](#) - 18.08.08

Die am 06.01.2007 eingeführte Neuorganisation des Nahverkehrs nach dem sogenannten "Plan de Transporte Metropolitano de Valparaiso" (TMV) brachte dem Obusbetrieb entscheidende Vorzüge. Sämtlicher Parallelverkehr mit Bussen auf der Avenida Pedro Montt wurde eingestellt und die dort fahrenden Obuslinie verstärkt. Die Trolleybusse verkehren daher 10-15 mal pro Stunde, bis dahin waren es nur 1-2 Fahrten pro Stunde. Auf der zweiten Linie mußten der Betrieb eingeschränkt werden, da nicht genug betriebsfähige Trolleybusse verfügbar waren. Die beiden Linien erhielten erstmals seit den 70er Jahren Nummern und zwar 801 für die Strecke über die Avenida Pedro Montt und 802 für die über die Avenida Colon. Beide Linien verbinden Aduana mit Baron.

Auch die Lackierung der Fahrzeuge wurde mit dem TMV geändert, als Grundfarbe für die Trolleybusse wurde Grün festgelegt, Ganzwerbungen und andere Lackierungen waren nicht mehr zugelassen, Für die Pullman-Trolleybusse, die seit 2003 als nationale Monumente" gelten, wurde eine moderate Lackierungsvariante mit unten grün und oben

beige und silberfarbigen Dach zugelassen.

Der gesamte betriebsfähige Wagenpark, bestehend aus 24 Trolleybussen, darunter acht gebrauchten über 40-jährige Trolleybussen aus der Schweiz erhielt bis Mitte April 2007 die neue Lackierung.

Leider hielt die Regelung, daß die Avenida Pedro Montt nur von Trolleybussen befahren wird, nur drei Wochen an, dann wurde aufgrund Beschwerden der hier ansässigen Händler, die 50% Einnahmeverlust beklagten, wieder 16 Buslinien zugelassen. Dadurch fehlten dem Trolleybusbetrieb die nötigen Einnahmen um die Unkosten für die gerade durchgeführte Neulackierungen zu decken. Die Betriebsverluste stiegen und veranlaßten den Betreiber zur Ankündigung, den Trolleybusbetrieb einzustellen. Dieses führte in der Bevölkerung zu einem großen Aufschrei und es wurde befürchtet, daß die Anerkennung der Stadt als UNESCO-Kulturwelterbe nun durch Einstellung des "nationalen Monuments" Trolleybus in Gefahr ist. Ende Mai erklärte der der Präsident Chiles, daß eine Einstellung nicht erlaubt werden darf. Der Betrieb erhielt eine Finanzspritze der Regierung, die den Neubau eines Depots erlaubt und die lang geplante nordwestliche Verlängerung nach Playa Ancha ermöglicht. Um den Betrieb zu stabilisieren wurde zum 01.09.07 die Linie 801 eingestellt und der Betrieb auf die Linie 802 beschränkt.

Das bis 2006 genutzte Depot mußte wegen Grundstücksverkauf aufgegeben werden, Die Wartung der Fahrzeuge erfolgt auf der Avenida Argentina zwischen den Haltestellen ROSS and Rancagua, dort wurde in einem kleinen Hof der ehemaligen Genfer Obus 643 Ende 2006 nach 14-jähriger Dienstzeit in Argentinien als Ersatzteilspender und Abstellraum genutzt.



Der ehemalige Züricher Obus 129, 1963 erbaut, verkehrt seit 1990 in Chile, hier am 03.09.2007 auf der Ave Esmeralda festgehalten.

Der über 60 Jahre alte Pullman Standard-Obus 814 am selben Tag auf der Alm. Gomez,  
Aufnahmen: David Bowler, Slg. Gunter Mackinger



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

Die Übernahme und betriebsfähige Erhaltung eines MAN SL 172 HO konnte schon im Vorfeld der im kommenden Jahr anstehenden Ausmusterung der "MAN Soloobusse" erzielt werden. Obus 42 wurde von der 1990 eingebauten Drehstromtechnik durch einige Vereinsmitglieder wieder auf die Gleichstromtechnik umgebaut, und dient künftig als historischer Obus. Er kam nach einem Umbau als „Supercap“-Testwagen im Oktober 2007 (rechts im Einsatz auf Linie 685/6 am 16.10.2007) einige Tage in den Liniendienst, ehe er nach technischen Problemen dauerhaft abgestellt wurde. Seine technische Abnahme hat er erfolgreich bestanden, bald wird er wieder Fahrgäste befördern!

