

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.

### Solingen [DE] - Erster SwissTrolley eingetroffen

J. Lehmann - 08.12.08

Am Freitag, 5.12.2008 war es soweit: Der erste Swisstrolley der Firmen Hess/Vossloh-Kiepe konnte feierlich enthüllt werden. Bereits tags zuvor wurde er im Werk in Bellach verladen und erreichte Solingen per Tieflader um 4:30 Uhr am Freitag morgen. Um 11 Uhr wurde der Wagen im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellt, der in der Werkstatt abgestellte Wagen wurde feierlich enthüllt und präsentiert. Zahlreiche Interessierte nutzten den Termin, das Fahrzeug vorab zu bewundern.

Foto:

oben: Wie ein Werk von Christo: der verpackte neue Obus in der Werkstatt  
mitte: SWS-Geschäftsführer C. Troullier, SWS-Aufsichtsratsvorsitzender B. Krebs und Hess-Verkaufsleiter Th. Gagsch enthüllen (mit Hilfe von SWS-Mitarbeitern) den neuen Obus  
unten: Markante Front des neuen Wagens. Aufnahmen: Jürgen Lehmann

Wie alle bisher beschafften Solinger Obusse besitzen die neuen Wagen auch einen Hilfsmotor. War noch in den Fahrzeugen der ersten drei Generationen ein VW-Motor als Stromproduzent vorhanden, sorgt nun ein Industriemotor von 100 kW für Strom bei nicht vorhandener Oberleitung. Der Motor wird elektrisch vorgewärmt, so daß laute Kaltstarts nicht mehr auftreten. Der Motor ist schadstoffarm nach den Euro5-Vorschriften. Er dient auch dazu, die Obuslinie 683 in Burg um 1 km zu verlängern, um die bedingt durch die Länge der Fahrzeuge nicht mehr nutzbare Drehscheibe zu erübrigen. Diese Verlängerung wird voraussichtlich im Sommer in Betrieb gehen, wenn die Auslieferung der übrigen 13 Swisstrolleys ab April vollzogen ist und damit die 14 zwölf Meter langen Dreiachser ersetzt werden.



Mit der Auslieferung ist die Arbeit für die Herstellerfirmen nicht zuende, nach der Zulassungsprozedur folgt eine sechswöchige Schulung von Fahrer und Werkstattmitarbeiter. Die Mitarbeiter der Werkstatt werden von den Herstellerfirmen in einem drei- bis vierstündigen Kurs vor Ort eingewiesen. Zwei Karrosseriemitarbeiter werden

sogar bei der Firma Hess in Karrossierarbeiten für die verschraubte Aluminium-Konstruktion geschult.

Direkt am Montag (08.12.2008) wird das zweite Fahrzeug in Bellach verladen, es wird am Dienstag früh in Solingen erwartet, für diesen Tag sind auch schon die ersten Probefahrten geplant, für die an Mittwoch beginnende elektrische Abnahme nach BO Strab. Die TÜV-Abnahme erfolgte bereits im Werk der Firma Hess. Der ersten Einsatz im Linienverkehr wird noch auch sich warten lassen und frühestens im kommenden Jahr erfolgen, da auf die entsprechenden Anmeldebescheidungen durch die Bezirksregierung gewartet werden muß.

Die 15 bestellten Obusse erhalten die Betriebsnummern 951-965. Dabei steht die erste Ziffer für das Inbetriebnahmejahr 2009, als Gelenkwagen erhalten sie die Nummernfolge ab 51, wie 2002 bereits die VanHool-Gelenkbusse.

Entscheidender Vorteil gegenüber den bisher gelieferten Trolleybussen der vierten Generation nannte Raimund Düllberg, der für die Busbeschaffung zuständig ist, sind folgende drei Punkte: 1. der Zweiachsantrieb, der einen bessere Tauglichkeit bei Wintereinbrüchen und einen geringeren Achsen- und Reifenverschleiß bringt, 2. die Klimanlage für den Fahrerplatz und 3. die automatische Stangenanlage- und abzugsvorrichtung, eine Neuentwicklung der Firma Vossloh-Kiepe mit einer verbesserten Sensorik, die auch eine Analyse der Stangenentgleichung zuläßt.

[J. Lehmann](#) - 27.10.08

Die beiden ersten Hess-Gelenktrolleybusse sind im Werk der Firma Hess in Bellach wagenbaulich fertiggestellt. Es erfolgt derzeit der Einbau der elektrischen Ausrüstung durch die Firma Vossloh-Kiepe, danach die Schlußmontage. Die Auslieferung nach Solingen ist im Dezember 2008 geplant.

Am 13.10.2008 wurde Obus 36 als zweiter Wagen der dritten Obusgeneration in Solingen Kilometermillionär. Dieses hatte bislang neben einigen ÜHIII's der ersten Generation nur der MAN-Gelenkbus No. 1 geschafft, der vom 27.01.84 bis 30.04.03 in Solingen in Dienst stand. Vielleicht schaffen es noch weitere MAN-Dreiachser bis zur Ausmusterung im nächsten Jahr, die Million überschreiten, zum Beispiel fehlen den Wagen 37, 40, 48 und 50 noch rund 30.000 km hierzu.

Ein genauer Termin für die Ablösung der Soloobusse steht noch nicht fest. Voraussichtlich wird dies im Sommer 2009 mit einem Fahrplanwechsel erfolgen. Vorbereitungen für die erforderlichen Bauarbeiten der Wendeschleife in Unterburg am Nachtlokal Beverly sind im Gange. Auf eine Verlängerung zum Bahnhof Vohwinkel wird vorerst verzichtet. Einige Haltestellen wurden bereits für die längeren Fahrzeuge umgebaut.

Nur bei größeren Schäden wird vorab eine Abstellung der MAN-Soloobusse erfolgen, deren Einsatz in der Regel auf die maximal zehn Kurse der Linie 683 beschränkt ist. Derzeit befinden sich 13 Soloobusse in Betrieb (siehe [http://www.trolleyemotion.com/cities/facts.php?sy\\_ID=74](http://www.trolleyemotion.com/cities/facts.php?sy_ID=74)), nachdem Obus 42, der seit 1990 für Drehstromtechnik der Firma Kiepe als Testwagen zur Verfügung stand, Ende 2007 abgestellt wurde. Da dieser Wagen wegen seiner geringen Laufleistung in einem guten Zustand ist, wurde er dem Obus-Museum Solingen e.V. zur Verfügung gestellt, die ihn auf die ursprüngliche Technik zurückbauten und als historischen Wagen erhalten werden.

Nach einem Brand am 20.04.2008 im Bereich des Hauptmotors und der Lenkhilfspumpe ist der VanHool-Gelenkbus 254 seitdem außer Dienst. Nach einigen Wochen der Klärung der Schadensursache durch Gutachter ging er Ende Mai 2008 zur Firma VanHool nach Belgien. Seine Rückkehr nach der erforderlichen Instandsetzung wird in Kürze erwartet.

Die Umbauarbeiten am Solinger Hauptbahnhof schreiten voran. Im Juni 2008 wurde die Fahrleitung um den ehemaligen Busbahnhof zweiseitig herumgelegt. Hierfür bestand am Wochenende 21./22.06.2008 Ersatzverkehr auf den Linien 681/682. Mit Beginn der Sommerschulferien wurden dann auch die restlichen Bushaltestellen vom Busbahnhof vor dem Bahnhof oder in die Kieler Straße verlegt. Während die Linie 682 weiterhin direkt vor dem Bahnhofsgebäude abfährt, muß für den Zustieg in die Linie 681 ein Fußweg bis zur Kieler Straße in Kauf genommen werden.

Die Tiefbauarbeiten am Hbf. wurden bis Oktober 2008 soweit fertiggestellt, dass in den Herbstschulferien (29.09.-10.10.2008) die neue Asphaltdecke für den ganzen Bereich, auch für Kieler Straße, die künftig nur dem Busverkehr dient, eingebracht wurde. Zeitweise mußten die Buslinien dafür über den neu angelegten Busbahnhof geführt werden. Somit kamen in der ersten Woche der Herbstferien (vom 1.10. bis 06.10.2008) überwiegend Dieselbusse auf den Linien 681/2 zum Einsatz. Da jedoch der Bestand an Dieselbussen hier nicht ausreichte, mußten auch einige Obusse eingesetzt werden. Ab dem 17.09.2008 bis zum 06.10.08 befand sich die Haltestelle der Linie 681 auch vor dem Bahnhof, so dass für kurze Zeit die Situation wie vor 1971 bestand, als beide Abfahrtshaltestellen direkt vor dem Bahnhofsgebäude auf der Bahnstraße lagen.

Ebenfalls in den Herbstferien fanden Kanalbauarbeiten im Hästen statt. Die Obuslinie 681 endete am Bülowplatz, ein Pendelbus brachte dann die Fahrgäste nach Hästen. Ab 19:00 waren dann nur noch Solodieselbusse auf der Linie 681 eingesetzt, die dann bis Hästen durchfuhren. Sonntags verkehrte nur zwischen 13 und 19 Uhr der Pendelbus, so dass nur auf den in diesem Zeitraum eingesetzten Kurse Obusse zum Einsatz kamen. Bedingt durch einen

Wasserrohrbruch verlängerten sich die Bauarbeiten, so dass auch in der ersten Woche der Schulzeit am Bülowplatz gewendet wurde. Seit dem 21.10.2008 wird nun wieder durchgehend nach Hästen gefahren. Außerdem kamen in den Herbstferien am Mittwoch, 08.10.08 auf der Linie 683 ganztägig Dieselbusse zum Einsatz, Grund hierfür war die Neuverkabelung einer E-Weiche, für die die Oberleitung in diesem Bereich stromlos geschaltet wurde.

#### **- Umweltschutz für Leipzig**

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

Wie bereits im August in der lokalen Presse (siehe Abdruck im nachfolgenden Link) berichtet, hat die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) die Absicht bekundet, dicht befahrene Buslinien auf Obusbetrieb umzustellen. Unter dem Motto "Umweltschutz für Leipzig" soll mit Obus und Hybridbus die Abgas-, Feinstaub- und Lärmbelastung der Stadt gesenkt werden. Da Hybridbusse noch nicht die gewünschte Wirtschaftlichkeit vorweisen - sie haben zwar einen geringeren Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff um mehr als 10%, aber die Mehrkosten in der Neubeschaffung und die Betriebskosten liegen über die gesamte Nutzungszeit weitaus höher als die Kraftstoffeinsparung - wird auch über Alternativen wie dem Obus nachgedacht. Außerdem sind die Speichermedien noch nicht so weit entwickelt, dass längere Strecken in der Innenstadt ohne Dieselantrieb gefahren werden können. Der Trolleybus ermöglicht jedoch einen emissionsfreien Einsatz und erreicht einen höheren Profit für den Umweltschutz.

Das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie, die die Wirtschaftlichkeit des Projekts untersuchen soll, wird für Januar 2009 erwartet. Dabei wird auch geklärt, ob eine Förderfähigkeit des geplanten Trolleybusnetzes erwirkt werden kann und auch der Wille besteht, diese Förderung zu erteilen. Denn der Obus soll nicht zur Straßenbahn konkurrieren, sondern das Netz ergänzen.

Erstes Ziel ist die Umstellung der Linie 60 als erste Linie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012. Der lange Zeitraum reicht gerade aus, um den langfristigen Entscheidungsprozess durchzulaufen, alleine für das Planungsrecht der Fahrleitungsanlage wird mit mindestens einem Jahr gerechnet.

Um den Fahrgästen und Bürgern der Stadt Leipzig das Thema umweltfreundlicher Nahverkehr nahe zu bringen, soll am kommenden Wochenende, 20.09.2008 im Rahmen der Veranstaltungsreihe "Herbstauftakte" der LVB ein Trolleybus von Neoplan aus der Baureihe für Barquisimeto und der Hybrid-Doppelgelenkbus der Firma Hess von den Besuchern zu besichtigen sein. Die Veranstaltung läuft dieses Jahr unter dem Motto "Viva Mexico!". Sie beginnt am Samstag, 20. September 2008 um 14.00 Uhr im Bushof Lindenau

#### **[Arnhem \[NL\]](#) - Erneuerung in Arnhem**

[J. Lehmann](#) - 17.11.08

In Vorbereitung der Ausschreibung der Verkehrsleistungen in der Region Arnhem wurde die Vereinbarung mit der Stadt getroffen, daß sie kurzfristig die gesamte Oberleitungsanlage von derzeitigen Verkehrsunternehmen Connexion übernimmt. Mittel für die Instandhaltung der Fahrleitung stellt der Stadt die "Stadsregio Arnhem-Nijmegen" zur Verfügung, die dem öffentlichen Verkehr in der Region verwaltet. Diese wird im kommenden Jahr die Fahrleistung des gesamten Arnheimer Stadtnetzes neu ausschreiben. Es wird eine Ausschreibung für den Zeitraum ab 1.1.2010 bis 2013 geben und eine weitere für den Zeitraum ab 2013 für mindestens 7 Jahren, möglicherweise auch für einen längeren Zeitraum bis zu 15 Jahren.

Das neue Unternehmen, welches die Ausschreibung gewinnt (Connexion oder ein anderer Betreiber) ist verpflichtet, alle anwesenden Trolleybusse für einen vorher festgelegten Betrag zu übernehmen.

Es handelt sich um 40 Trolleybusse, einschließlich neun bei Hess/Vossloh-Kiepe bestellte Neufahrzeuge, deren Auslieferung noch für 2009 geplant ist. Genauer wird in den Gesprächen Ende November/Anfang Dezember zwischen Connexion und den beiden Lieferfirmen festgelegt. Nach der Anfang 2008 durchgeführten Anfrage gaben drei Bewerber ihr Angebot ab. Die Angebote lagen preislich eng beieinander und eine Bewertung der Angebote nach einem Punktesystem brachte die Entscheidung herbei. Ein Argument für die Wahl des Anbieters Vossloh-Kiepe war, daß mit einem anderen Hersteller im relativ kleinen Wagenpark ein dritter Lieferant der elektrischen Ausrüstung erhält.

Die bestellten Gelenktrolleybusse werden entsprechend der Lastenheft-Vorgabe dreitürig, da auch in Arnhem die Fahrgäste bei der vorderen Türe zusteigen und eine Sichtkontrolle der Fahrscheine erfolgt. Sie sind damit nahezu baugleich mit den derzeit bestellten Solinger Trolleybussen, sie erhalten jedoch nur ein Notfahrregulat mit 50 kW Stärke.

#### **[Salzburg \[AT\]](#) - Neue Obusse-neue Linien**

[J. Lehmann](#) - 29.11.08

Mit Präsentation von zwei für Salzburg neuen Obussen auf dem Mirabellplatz vor dem Rathaus am 28.11.2008 gab die Salzburg AG den weiteren Ausbau des Trolleybus-Netzes bekannt.

Bereits am 20.10.2008 beschloß der Stadtsenat, einen Zuschuß von 650.000 Euro für die Elektrifizierung des



nordöstlichen Teils der Buslinie 20 zu erteilen. Sie verkehrt ab 2009 von Sam (Lankessiedlung) über die bisherige Betriebsstrecke Eberhart-Fugger-Straße durch die Innenstadt zum Landeskrankenhaus und dort über das Neutor zurück. Neue Fahrleitung von Gnigl nach Sam und eine Fahrleitungsverbindung von der Müllner Hauptstraße zur Betriebsstrecke Lindhofstraße muß gebaut werden, ansonsten kann die vorhandene Fahrleitung genutzt werden. Die neue Linie 10 wird im 20-Minuten-Verkehr bedient.

Für den Mehrbedarf an Obussen wurde die Chance genutzt, zwei Occasionen aus Montreux zu übernehmen, die aus der Serie von 18 Gelenktrolleybussen des Typs VanHool/Kiepe stammen. Die angekauften Wagen 2 und 15 wurden am 21.11.08 in Montreux verladen und erreichten Salzburg am 24.11.2008 per LKW-Tieflader. Es werden zukünftig die Obusse 259 (ehemals 2) und 260 (ehemals 15) im Salzburger Obuspark, nach den erforderlichen Anpassungen wird der Einsatz im Linienverkehr bereits im Februar/März 2009 erwartet.

Ebenfalls 2009 werden auch die ersten Neufahrzeuge erwartet. Derzeit laufen noch die Verhandlungen mit den Firmen Solaris/Cegelec für die Lieferung der 20 ausgeschriebenen Trolleybusse (siehe Meldung vom 14.06.2008) an. Drei Vorläuferfahrzeuge sind für 2009, der Rest der Fahrzeuge folgt bis 2012. Die Firmengemeinschaft hat sich damit gegen die Mitanbieter Carrosserie Hess, VanHool und Viseon (vormals MAN/Neoplan), alle mit Vossloh-Kiepe - Ausrüstung durchgesetzt.

Die Gelenkwagen werden viertürig sein und erhalten wie in Salzburg üblich eine Heckplattform. Wie in Winterthur werden die Fahrzeuge einachsrig angetrieben. Um ein Fahrzeug im Salzburger Netz zu erproben kam am 24.11.2008 Gelenkbus 173 aus Winterthur nach Salzburg. Um den Fahrgästen Gelegenheit zu geben, den neuen Wagen zu erproben, wird er am Samstag, 29.11.2008 auf den Linien 3 und 1 nach einem festen Fahrplan eingesetzt. Die Resonanzen der Fahrgästen fließen in dem abzuschließenden Liefervertrag ein.

Die Fahrleitungssanierung nach Itzling im Zuge der Linie 3 und 5 (in HVZ) ist abgeschlossen, im Oktober 2008 folgten Erneuerungen der Fahrleitungsarbeiten in Maxglan. Dabei findet das von Innsbruck übernommene und dort zeitgleich demontierte Fahrleitungsmaterial Verwendung.

Eine vorgeschlagene Verlängerung der Linie 8 zum Airportcenter, die eine Verdichtung des Obusverkehrs zum Flughafen auf einen 5-Minuten-Takt ermöglicht, kann mangels finanzieller Möglichkeiten nicht realisiert werden. Ebenfalls wurde die Anbindung der "Neuen Mitte Lehen" - einem Einkaufszentrum und der Bibliothek Salzburgs (siehe Meldung vom 07.04.2008) nach massiven Bürgerprotesten, die um ihre Parkplätze bangten, derzeit nicht mehr weiterverfolgt.

#### **Schaffhausen [CH] - Stadtrat für Obusbetrieb**

J. Lehmann - 08.09.08

Nach Überarbeitung des 2007 vorgelegten Gutachtens durch Infas, welches auf der homepage der VBSH (siehe weiterführender Link) abrufbar ist, sprach sich der Stadtrat für den Erhalt des Trolleybusbetriebs aus. Über eine entsprechende Vorlage für das Stadtparlament wird dort in Kürze abgestimmt.

Dann ist der Weg frei für die Beschaffung von sieben neuen Gelenktrolleybussen, die die acht derzeit vorhandene Wagen von 1991 in 2-3 Jahren ablösen sollen.

Ebenfalls soll die Planung für eine zweite Obuslinie aufgenommen werden, sie soll die Dieselgelenkbusse auf der frequenzstärksten Autobuslinie 3 Sommerwies - Krummacker ersetzen.

Die zu erwartenden Investitionen und die höheren Jahreskosten für den Trolleybusbetrieb werden vom Stadtrat unter dem Aspekt der Luftreinhaltung, der langfristige Veränderungen der Energievorkommen und des Lärmschutzes als angemessen bezeichnet. Die Nachbargemeinde Neuhausen erhofft durch die Erweiterung des Betriebs eine wirtschaftlichere Betriebsführung des Trolleybuseinsatz.

#### **St. Gallen [CH] - Erster Trolleybus im Liniendienst**

J. Lehmann - 25.11.08

Nach der Auslieferung der ersten Wagen ab Mitte Oktober 2008 und Abnahme durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) wurde am 19.11.2008 der erste Hess-Trolleybus in einer Pressekonferenz vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt waren zwar vier Fahrzeuge ausgeliefert, jedoch gingen die Wagen 171 bis 173 nochmals zurück zur Firma Hess nach Bellach. Es werden kleinere Nachbesserungen durchgeführt und der Gelenk-Faltenbalg wird ausgetauscht. Die St. Galler Fahrzeuge erhalten lichtdurchlässige Faltenbälge im Gelenkbereich. Da eine Zulieferung nicht rechtzeitig erfolgte, erhielt erst der vierte Wagen das richtige Bauteil. Dieser Trolleybus Nr.174 wurde nach der Pressekonferenz im Liniendienst auf der Linie 3 eingesetzt und muß sich nun entsprechend mit Fahrgästen bewähren.

Bis Ende Januar 2009 sollen alle 17 bestellten Gelenkwagen ausgeliefert sein. Mit der Lieferung der 7

Doppelgelenkwagen Ende 2009 wird dann der komplette derzeitige Wagenpark ausgetauscht, für diese interessierten sich Vertreter der Verkehrsbetriebe der Stadt Vilnius, die bei der Pressekonferenz ebenfalls zugegen waren.

[J. Lehmann](#) - 20.10.08

In dieser Woche werden die ersten Gelenktrolleybusse in St. Gallen erwartet. Die im November 2007 nach einer Volksabstimmung bestellten 24 Trolleybusse für 35,4 Mio. SFR ersetzen den gesamten Trolleybuspark.

Bis zum Fahrplanwechsel am 14.12.2008 sollen die Gelenktrolleybusse der ältesten Serie (101-111, Bj.1984) durch die ersten neun neuen Fahrzeuge ersetzt sein, damit ein Einbau neuer Entwerter für die Einführung des Integralen Tarifverbunds OSTWIND erspart wird, der zu diesem Zeitpunkt eingeführt werden sollte. Diese ist jedoch nun auf den 1. Juni 2009 verschoben worden.

Dennoch begrüßt der Verkehrsbetrieb den frühen Auslieferungsbeginn. Als Termin für die Abnahme der ersten vier Trolleybusse durch das Bundesamt für Verkehr ist der 28.10.2008 vorgesehen. Die neuen Obusse sollen die Betriebsnummer ab Nr. 171 erhalten, somit werden die 17 Gelenktrolleybusse in 18,75 m Länge die Nummern 171-187 tragen. Die Auslieferung setzt sich bereits Anfang 2009 fort, bis Ende Januar erwartet man die Vollendung der Auslieferung aller 17 Gelenktrolleybusse.

Die Auslieferung der sieben bestellten Doppelgelenkwagen LighTram in 24,7 m Länge beginnt mit zwei Vorläuferfahrzeugen im Oktober 2009 gemäß derzeitiger Planung, alle sieben Doppelgelenkwagen sollen bis Dezember 2009 in St. Gallen in Betrieb stehen. Dieses wäre ein halbes Jahr früher als im Auftrag vereinbart. Alle Trolleybusse sind mit einem 50kW-Hilfsantrieb und einer Klimaanlage für den kompletten Fahrgastraum ausgestattet.

Die derzeitige Flotte von 27 Trolleybussen (neun vom Baujahr 1984 und 18 vom Baujahr 1991) werden wie Mitte 2008 die Dieselsebusse über einen in Rumänien ansässigen deutschen Makler verkauft. Ausgenommen ist der 2005 umgebaute Doppelgelenkbus 155, der weiterhin in Betrieb bleibt.

#### [Lausanne \[CH\]](#) - Netz-Einführung verschoben

[J. Lehmann](#) - 06.10.08

Die Eröffnung der Metro-M2 am Wochenende 19.-21.09.08 fand großen Zuspruch. Teilweise mußten die Fahrgäste lange Wartezeit in Anspruch nehmen. Die Inbetriebnahme mit allen Haltestellen ist nun für den 27.10.2008 vorgesehen. Die Bauarbeiten sind bislang noch nicht ganz beendet, einige Stationen konnten zur Eröffnung noch nicht genutzt werden.

Im Zuge der Inbetriebnahme der M2 wird die parallel laufende Obuslinie 5 eingestellt. Die Obuslinie 6 erhält einen neuen Linienweg über die Av Victor Ruffy in beiden Richtungen. Sie wird verkürzt bis Sallaz, einer Station der M2. Da dort keine Wendeschleife ist, fährt sie bis Valmont durch, und hier am früheren Endpunkt der Linie 6 wenden. Der Abschnitt bis Praz-Séchaud wird eine Autobuslinie 41 übernehmen, deren Umstellung auf Trolleybusbetrieb in den kommenden Jahren geplant ist.

Auch nach Inbetriebnahme der Linie M2 am 27.10.2008 wird das neue Busnetz Réseau 08 (siehe weiterführender Link) noch nicht eingeführt, ein neuer Umstellungstermin steht noch nicht fest.

#### [Winterthur \[CH\]](#) - Angebote für neue Gelenktrolleybusse gesucht

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

Nach der durch Gutachten untermauerten Entscheidung, den Trolleybusbetrieb beizubehalten (siehe Meldung vom 25.01.08) folgte nun die angekündigte Ausschreibung von 21 Trolleybussen. Die am 15.08.2008 veröffentlichte Beschreibung sieht eine Angebotsabgabe bis zum 10.10.2008 vor. Die viertürigen Gelenktrolleybusse sind ab Juli 2009 bis Dezember 2010 gestaffelt zu liefern. Für einen zweimonatigen Probetrieb wird ein Erstfahrzeug oder ein artgleiches Fahrzeug vorab erwartet.

#### [Bari \[IT\]](#) - Wiedereröffnung 2009

[J. Lehmann](#) - 22.09.08

Nach einer Ausschreibung Anfang des Jahres erhielten die Firma Vossloh-Kiepe mit Van Hool und SIRT I als Anbietergemeinschaft einen 2,7 Mio Euro - Auftrag zur Wiederherstellung des elektrischen Betriebs. Der Auftrag wurde im August mit der Stadt Bari unterzeichnet. Die Linie 4 nach Carbonara soll nun wieder elektrisch verkehren. Neben der Infrastruktur (Fahrleitung und Unterwerke) sind die fünf 1999 beschafften aber nie in Betrieb genommenen Trolleybusse des Typs AnsaldoBreda F15 in betriebsbereiten Zustand zu bringen. Außerdem sollen zwei Neufahrzeuge geliefert werden, die baugleich zu den zuletzt nach Lecce gelieferten Trolleybussen sind, jedoch ein Euro 5-Diesellaggregat erhalten. Als Bauzeit wird mit einem Jahr gerechnet. Für diese Maßnahme erhält Bari keine Fördermittel.

#### [Chieti \[IT\]](#) - Neue Obusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 25.11.08

Die Stadt Chieti hat drei Soloobusse ausgeschrieben, Angebote werden bis zum 05.01.2009 erwartet. Die Fahrzeuge sollen dreitürig sein und einen Hilfsantrieb besitzen.

Eine Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs steht weiterhin noch aus. In einer Pressekonferenz mit

Bürgermeister Francesco Ricci Ende April 2008 wurde eine Aufnahme des Betriebs bis zum Ende des Sommers angekündigt. Es soll die Linie 1 mit Trolleybussen im 15-Minuten-Takt bedient werden, hier verkehrte bis Dezember 1992 bereits der Trolleybus, der am 1.08.1950 zwischen dem Bahnhof und der höher gelegenen Innenstadt mit einer 8,2 km langen Linie eine im Juni 1905 eröffnete Straßenbahnlinie ersetzte. Zuerst kamen sechs 10 m lange Fiat-Obusse in Betrieb, ein weiterer kam 1955 hinzu, 1959 und 1963 verstärkten noch je zwei gebrauchte Trolleybusse den Wagenpark, ehe 1984 zehn Neufahrzeuge bei der Firma Menarini in Auftrag gegeben wurden, die ab Ende 1985 ausgeliefert wurden. In Anschluß an die Fiat-Trolleybusse erhielten sie die Nr. 12-21, später 212-221. Aufgrund des schlechten Zustands der Fahrleitung verfügte jedoch der damalige Bürgermeister trotz des jungen Wagenparks die Einstellung des Betriebs Ende 1992 und die Fahrleitung wurde größtenteils demontiert. Sechs Jahre später wurde der Beschluß revidiert und umgerechnet 2,4 Mio. Euro wurden bereit gestellt, die Fahrleitung wieder zu montieren. Die ersten Masten wurden 2001 aufgestellt und in 2003 war der erste Abschnitt vom Bahnhof nach St. Anna fertig, während zur Universität noch Straßenbauarbeiten die Montage behinderten. Zeitgleich wurden die Menarini-Trolleybusse überholt und für die 600 auf 750 Volt erhöhte Spannung angepaßt. Erste Testfahrten mit beiden ersten Wagen (212-213) fanden am 2.12.2005 nach 13 Jahren Pause statt. Zu diesem Zeitpunkt gingen weitere fünf Wagen nach Modena zur Modernisierung, die drei übrigen Wagen sollen in schlechter Verfassung sein, daß sie lediglich als Ersatzteilspender dienen. Bis August 2006 standen drei Wagen (Nr. 212, 213, 221) in neuer Lackierung im Depot, bis 2008 wurden von den sieben Trolleybussen, die aufgearbeitet werden sollen, fünf fertiggestellt.

### **Milano [IT] - Neuer Trolleybus ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 25.11.08

Am 21.11.2008 erhielt Mailand den ersten Gelenktrolleybus, der bei den Firmen VanHool und Vossloh-Kiepe bestellt wurde. Es handelt sich um den zweiten Serienwagen, der mittels Tieflader im Depot Stadio S.Siro transportiert wurde. Er wurde zuvor in Modena auf dem dortigen Betriebshof ausgiebig getestet. Der Prototyp verweilt derzeit zu weiteren Arbeiten an der Elektrik in Solingen. Er soll erst im folgenden Jahr an die Serie angepaßt werden. Weitere Fahrzeuge sind im Werk der Firma VanHool fertiggestellt, jedoch wurde mit ATM vereinbart, den ersten Wagen zwei Monate zu erproben.

Der erste nun ausgelieferte Wagen von den bislang 30 bestellten ist in dunkelgrün/silberner Lackierung gehalten. Er ist mit 32 Sitzplätzen ausgestattet, ein Platz ist für behinderte Fahrgäste eingerichtet. Für 120 weitere Fahrgäste finden stehend Platz in dem 2,55 m breiten und 17,55 m langen Fahrzeug. Ein Skoda-Motor vom Typ ML3550V mit 240 kW Nennstärke treibt die Mittelachse an. Ein Hilfsaggregat lieferte die Firma Kirsch zu, ein Motor von 100 kW Stärke produziert ersatzweise Strom, um den Wagen ohne Fahrleitung fortzubewegen. Auch Serienfahrzeuge erhalten ein UltraCap-Speicher (siehe Meldung vom 04.08.2008)

### **Rimini [IT] - Fünf neue Trolleybusse im Sommer 2009**

[J. Lehmann](#) - 13.10.08

Vor knapp 60 Jahren ging die Trolleybuslinie von Rimini nach Riccione entlang der Adria-Küste in Betrieb. Zahlreiche Hotels erhielten dadurch Anschluß an den Bahnhof und die Innenstadt. Es kommen neben Dieselbussen derzeit über 30-jährige Trolleybusse zum Einsatz. Von den ursprünglich 17 Wagen sind noch 13 vorhanden, vier Wagen sind bereits verschrottet (1001, seit 2002; 1002, seit 2006 außer Dienst; 1010 und 1007). Weitere Wagen (u.a. 1009, 1013, 1016) dienen als Ersatzteilspender. Die restlichen Wagen werden nun ersetzt: 2009 liefert VanHool/Vossloh-Kiepe fünf Gelenktrolleybusse, baugleich zu den Trolleybussen von Genua. Obwohl die Anzahl erst im August auf fünf Wagen erhöht wurde und damit eine Option eingelöst wurde, werden die Fahrzeug bereits im Sommer 2009 dem Betrieb zur Verfügung stehen.

Die rund 12 km lange Obuslinie 11 verkehrt in Winterzeiten alle 15 Minuten, 6 bzw. 7 Kurse werden benötigt. Seit diesem Jahr wird auch im Sommerhalbjahr ein 15-Minuten-Takt statt des bisherigen 10-Minuten-Takts geboten, bei Bedarf erfolgt eine Verstärkung des Angebots.

### **San Remo [IT] - Neu und Alt**

[J. Lehmann](#) - 13.10.08

Anfang Juli 2007 wurden die zwei bei den Firmen Solaris und Ganz bestellten Trolleybusse ausgeliefert. Diese hatte sich durch die Insolvenz der Firma Ganz verzögert und letztendlich lieferte Cegelec die Ausrüstung. Die Zulassung von Trolleybussen durchläuft in Italien einen langen Prozess, der zusätzlich durch das Einreichen unvollständiger Unterlagen verzögert wurde. Somit kamen die beiden Trolleybusse erst im Mai 2008 für Schulungsfahrten und im Juni 2008 erstmals im Linienverkehr zum Einsatz.

Bislang wurden sie nur auf der Linie U eingesetzt, die im Stadtbereich von San Remo die beiden Überlandlinien V nach Ventimiglia und T nach Taggia verdichtet. Letztere wird jedoch seit Jahren wegen Straßenbauarbeiten von Dieselbussen befahren, nun bedingte eine Baustelle auf der Via S. Francesco kurz vor der Endhaltestelle den Abbau der Fahrleitung. Auch auf der Linie V kommt nach der Zerstörung eines Unterwerkes in Ventimiglia infolge

Überschwemmung in der Regel nur 2-3 Trolleybusse auf den 8-9 Kursen zum Einsatz.

Im April 2008 konnte nach Aufarbeitung und Neulackierung der Museumsobus 29 (Fiat 2411, Baujahr 1958) wieder das Depot verlassen, am 26.04.2008 fuhr er nach Taggia zur Vorstellung des 2007 veröffentlichten Buches "Polvere di STEL" über die Geschichte des Obus und seinem Vorgänger, der Straßenbahn. Wegen der o.g. Baustelle mußte er das letzte Stück geschleppt werden. Eine zweite Fahrt führte eine Woche später, am 03.05.2008, bis nach Ventimiglia um in Richtung Sanremo in Ospedaletti im Rahmen eines Straßenfestes ausgestellt zu werden. Eine geplante Fahrt im Juli 2008 mit Trolleybusfreunden mußte jedoch wegen Mängeln an der Isolation des historischen Wagens abgesagt werden, nun hofft man auf eine Fahrt in 2009!

### **Lyon [FR] - Baubeginn gesichert**

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

In der Sitzung der SYSTRAL, Verkehrsbetreibers des Ballungsraums Lyon, am 30.10.2008 wurden die Haushaltsmittel für 2009 freigegeben. Neben den Bau der Straßenbahnlinie T4 ist die Verlängerung der Trolleybuslinie C1 (Cité Internationale - Caluire et Cuire) und die Neueinrichtung der Trolleybuslinie C2 (Part Dieu - Tonkin - Rillieux) vorgesehen.

Die Ausschreibung für den Bau der Fahrleitung wurden bereits im September veröffentlicht. Der Baubeginn soll 2009 erfolgen, Anfang 2011 sollen die beiden Linien eröffnet werden.

### **St. Etienne [FR] - Aktuelles**

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Weiterhin wird nur die Linie 3 elektrisch befahren. Von den 24 Trolleybussen werden 12 im Depot Copel vorgehalten, die übrigen Trolleybusse sowie einige historische Fahrzeuge stehen in der Hauptwerkstatt Depot St-Priest-en-Jarez auf überdachten Abstellplätzen

Ein Teil der Fahrleitung der Linie 10 in der Rue Georges Teissier wurde abgebaut, um den Neubau eines Parkhauses am Palais de Justice zu ermöglichen. Der nördliche Streckenabschnitt der Linie 10 zum Bahnhof Châteaucreux wurde 2005 zu Gunsten der Einrichtung einer zweiten Straßenbahnlinie hierhin eingestellt. Die Fahrleitung der übrigen Linien des einst großen Netzes wurden mittlerweile weitestgehend abgebaut.

### **- Günstigere Stadtbahnlösung für Valenciennes?**

[J. Lehmann](#) - 10.11.08

Im Juli 2006 erhielt Valenciennes, eine Stadt im Nordosten Frankreichs an der Grenze zu Belgien nach 40 Jahren wieder eine Straßenbahn. Die zweite Stufe des Vierstufenplans zur Verbesserung des Nahverkehrs in der Region wurde mit Eröffnung des Abschnitts nach Espace Villars im September 2007 realisiert.

Nun schlug der SITURV (Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes) den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden vor, die dritte und vierte Stufe mittels VALWAY, einem Trolleybusssystem mit Spurführung zu realisieren. Damit könnten rund 70 Mio € eingespart werden, außerdem gäbe es weniger technische Probleme zu lösen, zu Beispiel müßte eine Straßenbrücke nicht erneuert werden. Als Nachteil wird jedoch die größere erforderliche Breite der Fahrspuren und die geringere Kapazität angeführt.

Die Phase 3 und 4 betrifft die Linien von Valenciennes nach Vieux-Conde (nordliche Richtung) und Quivrechain (Belgien) in östlicher Richtung. Nach Zustimmung zu diesem vereinfachten Projekt könnten die Bauarbeiten im September 2009 und Juni 2010 beginnen und der Betrieb zum Schuljahresbeginn 2011 (Phase 3) und 2012 (Phase 4) aufgenommen werden.

### **Gdynia [PL] - Herzlichen Glückwunsch**

[J. Lehmann](#) - 20.10.08

Am 18.09.1943 verkehrte in Gdingen der erste Obus. Dieses wurde am 21.09.2008 mit einem Tag der offenen Tür im Depot Leszcynkach gefeiert. Der historische Obus 3300, ein Saurer 4IILM vom Baujahr 1957, bis 1992 St. Gallen 128 und bis 1999 Warschau T014, seit September 2003 in Gdingen Museumswagen übernahm den Zubringerverkehr auf einer eigens eingerichteten Linie 65.

Im Depot konnte neben den anderen Fahrzeugtypen der jüngste Umbau-Obus vom Typ MB O405N besichtigt werden. Es handelt sich um einen Dieselbus unbekannter Herkunft vom Baujahr 1997. Dieser wurde am darauffolgenden Montag wie seine Schwesterfahrzeugen in den Monaten zuvor in der Innenstadt vor dem Gemeindamt ausgestellt und anschließend erstmals eingesetzt. Es handelt sich inzwischen um den 21. Umbauobus von MB O405N-Dieseln, nachdem Wagen 3015 am 17.07.2008 als 20. Umbauobus in Dienst ging.

### **Riga [LV] - Weitere Skoda 24Tr ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 10.11.08

Im September und Oktober 2008 wurden je 10 Skoda 24 Tr ohne Hilfsmotor ausgeliefert, sie erhielten die Betriebsnummern 830-849, jeweils mit vorangestellter Depotnummer, hier Ziffer 2-, da alle Wagen im Depot 2 beheimatet sind, sowie eine fünfte abschließende Ziffer, die als Kontrollziffer gilt.



Bereits im April, Mai und Juni 2008 wurden 20 Skoda 24Tr geliefert. Diese besitzen ein Diesellaggregat als Hilfsmotor und erhielten mit den Nummern 900-919 eine neue Nummerngruppe.

Gemäß einer Presseinformation der RP SIA Rīgas satiksme vom Juni 2008 werden bis Ende 2008 80 der 150 in 2007 für die fünf Folgejahre bestellten Skoda 24 Tr ausgeliefert werden. Insgesamt standen zu diesem Zeitpunkt 318 Obusse für die 20 Obuslinien zur Verfügung, 84 davon wurden in den letzten 6 Jahren beschafft. Neben Straßenbahn und Bus befördern die Obusse rund 34% der Gesamtzahl der Fahrgäste im Stadtgebiet.

Nach weiteren Abrufen werden noch 10 Trolleybusse (850-859) ohne und 20 mit Diesellaggregat (920-939) geliefert. Eine Erhöhung des Auftrags um weitere 150 Fahrzeuge wird erwartet.

In den Sommermonaten Mai bis September wurden 25 weitere Skoda 14 Tr ausgemustert, so daß nun nur noch 152 von einst 271 (einschließlich fünf aus Teplice übernommene) Skoda 14 Tr der Baujahre 1983-1991 vorhanden sind.

#### **Babruysk/Bobruisk [BY] - Erster DUO-Bus in Weissrußland**

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

Zwei neue AKSM-32102 (Nr.131, 132 wurden 2007 geliefert, bereits 2006 gingen zwei Obusse des gleichen Typs mit den Nummern 125 und 127 in Dienst. Gleichzeitig wurden Obusse des Typs AKSM 20101 neu beschafft, in 2006 No.126 und 129, in den Jahren zuvor 119, 121-124 (2004-2005). Im November 2006 wurde der Niederflur-Gelenkwagen des Modells AKSM-33300A, der zuvor als Vorführgewagen diente, übernommen. Der Gelenkwagen mit der Betriebsnummer 128 besitzt einen Dieselmotor und kann somit auch Strecken ohne Fahrleitung bedienen. Eine Linie 4 wurde am 06.11.2006 eröffnet, die einen großen Abschnitt ohne Fahrleitung bediente. Aber schon kurze Zeit später wurde sie wieder eingestellt, da bei den sieben Fahrten täglich nur wenige Fahrgäste befördert wurden. Nun besteht das Netz weiterhin aus drei Linien, die Linien 1 und 2 durchqueren die Stadt von Nord nach Süd, über 50% der Linienlängen werden gemeinsam befahren, Die Linie 3 verbindet die nördlichen Endhaltestellen der beiden Linien.

#### **Hrodna/Grodno [BY] - Noch wenige Neiderflurobusse**

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

15 Trolleybusse des Typs AKSM-20101 (No.84-98) wurden 2007 geliefert. Bereits zuvor und auch in 2008 wurden weitere Trolleybusse dieses Typs in Dienst gestellt. An Niederflurobussen wurden bislang im Jahr 2000 nur zwei MAZ 103T (Nr.51, 52) und ein AKSM 32102 (Nr.43) beschafft. Nun folgten vier weitere AKSM 32102 in 2008, sie gingen mit den Nr. 100-103 in Betrieb. In den ersten 20 Jahren seit Eröffnung des Betriebs in 1974 wurden ausschließlich ZIU-682 beschafft, ab 1993 folgten fast ausschließlich Obusse aus landeseigener Produktion, die ab Nr.1 nummeriert wurden. Ausnahmen sind die 2006 bei TROLZA beschafften ZIU-682 mit moderner Front (No. 67,69 und 70).

Durch die Erneuerung einer Brücke über die Memel wurden die Linien 1, 7 und 9 geändert bzw. geteilt. Erst am 2006 wurde eine neue, vierte Brücke in den südöstlichen Stadtgebieten über die Memel eröffnet, diese wird von der neu eingerichteten Obuslinie Trolleybuslinie 6 befahren.

#### **Minsk [BY] - Weitere Erneuerung des Wagenparks**

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

Auch im zweitgrößten Trolleybusbetrieb der Welt sind Gelenkwagen in der Minderheit. Von den rund 1000 Trolleybussen, die auf über 60 Linien verkehren, sind 146 vom Typ 213, einem hochflurigen Gelenkwagen, der von 2002 bis 2006 beschafft wurde. Von den fünf Depots sind lediglich im Depot 4 keine Fahrzeuge beheimatet. Über die Hälfte des Wagenparks besteht aus Niederflur-Trolleybussen, die ab 2000 beschafft wurden. Rund 100 Niederflurobusse sind vom Modell 221 (sowie 43 von MAZ gelieferte baugleiche 103T) und inzwischen über 450 vom Modell 321. Davon gingen 118 in der ersten Hälfte 2008 in Dienst. Sie besitzen Raba Frontal-Achsen und einen 170 kW-Motor von Dynamo Moskau

Er wird aber auch mit Skoda-AC-Motoren und ZF-Achsen angeboten, die aber aus Kostengründen überwiegend nur bei Exporten gewählt werden. Einige Obusse sind mit einer Klimaanlage in der Fahrkabine ausgestattet.

Der Rest des Wagenparks besteht auch aus den legendären ZIU 682. Die rund 225 Einheiten sollen bis 2009 ebenfalls ersetzt werden, so daß dann alle Trolleybusse aus einheimiger Produktion sind. Dabei wurden ab 1993 Trolleybusse des Typs AKSM 101 beschafft, die den ZIU-Obussen entsprechen, aber teilweise eine modifizierte Front aufwiesen. Zwischen 1996 und 2003 wurde dann 78 Einheiten des selbst entwickelten Typs 201 beschafft.

Die Firma Belkommunmash, bei der die Trolleybusse produziert werden, feierte am 01.04.08 ihr 35-jähriges Bestehen. Zuerst war sie eine typische Reparatur-Werkstatt für ZIU-682, ehe ab 1993 eigene Modelle entwickelt wurden. Auch außerhalb Weissrußlands sind die Trolleybusse von Belkommunmash mit der Typenbezeichnung AKSM zu finden, zuletzt erhielt der Überlandbetrieb auf der Krim (Ukraine) Niederflurobusse aus Minsk. Ebenfalls werden Straßenbahnwagen hergestellt. Der 100. Straßenbahnwagen aus eigener Produktion wurde im April 2008 geliefert.



### **Brno [CZ] - Erneuerungen**

[J. Lehmann](#) - 20.10.08

Auch dieses Jahr konnten drei Gelenktrolleybusse Skoda 25Tr beschafft werden. Die vom 12-14. August 2008 angelieferten Wagen entsprechen den drei Ende 2007 in Dienst gestellten Wagen (siehe Meldung vom 18.02.2008) und erhielten die Betriebsnummern 3612, 3613 und 3614. Der erste Einsatz auf der Linie 26 erfolgte am 05.09.2008. Die Bestellung gehört zu einem im Oktober 2006 der Firma Skoda Electric nach einer EU-weiten Ausschreibung erteilten Rahmenvertrag. Die letzten Obusse nach dem Vertrag werden im Jahre 2009 geliefert. Es können mindestens 3 bis maximal 15 Wagen bestellt werden, dieses erfolgt je nach finanzieller Lage.

Eine Verjüngung des Wagenparks erfolgt zusätzlich durch Generalüberholung älterer Fahrzeuge. Dieses erfolgte bislang in diesem Jahr bei den Skoda 14Tr Nr. 3219 und 3233, so daß nun 41 Obusse (Nr. 3219 - 3228, 3230, 3233, 3234, 3237, 3240, 3243 - 3255, 3257, 3258, 3261 - 3269, 3271, 3272, 3277) der insgesamt 84 derzeit vorhandenen Skoda 14 Tr der Baujahre 1986-1995 überholt sind. Die acht Gelenkwagen Skoda 15Tr der Baujahre 1990/91 erhielten bis 2005 eine gleichartige Revision. Auch die 43 Niederflurobuse des Typs Skoda 21Tr erhalten nach und nach eine Überarbeitung, in diesem Zuge erhalten sie eine Rampe für Rollstuhlfahrer.

### **Jihlava [CZ] - 23 Trolleybusse ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Am 24.10.2008 veröffentlichte der Verkehrsbetrieb eine EU-weite Ausschreibung (siehe Link) für die Lieferung von 23 Trolleybusse im Zeitraum 2009-2011. Die ersten vier Trolleybusse sollen bis zum 31.8.2009, vier weitere bis 31.10.2009 geliefert werden. In weiteren Etappen sind die Lieferung von jeweils 5 Trolleybussen bis zum 28.02.2010, bis 31.08.2011 und bis 31.10.2011 vorgesehen.

Damit könnte der komplette Wagenpark bis 2011 aus Niederflurobussen bestehen, derzeit sind noch 15 Skoda 14Tr der Baujahre 1989-97 neben den 16 Niederflurobussen des Typs Skoda 21Tr und Skoda 24 Tr.

### **Marianske Lazne [CZ] - Kleiner Betrieb nutzt Hybridtechnik der Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

Bis 2006 wurden sieben neue Skoda 24 Tr beschafft, teilweise mit Fördermitteln der EU. Drei davon (No. 53, 55 und 56) erhielten ein Diesellager. Mit Fahrplanwechsel zum 26.2.2007 wurde eine neue Linie 7 bedient, die im Kurpark vom Goetheplatz mit Diesellager die Haltestelle Koliba mit der dortigen Talstation der Seilbahn anbindet. Am der Haltestelle City Service drahten die Obusse der Linie 7 wieder ein und fahren elektrisch bis zum Kreisverkehr vor dem Einkaufszentrum Kaufland. Hier bedienen sie mit Hilfsdiesel auf den dortigen Parkplatz die Haltestelle vor dem Eingang und fahren dann weiter bis zur Endhaltestelle Husova der Linie 5, von hier geht es dann wieder elektrisch bis zu Depot.

Die Linie 7 fährt einmal um 8 Uhr, dann ab 13 Uhr stündlich, ab 21 Uhr dann alle 30 Minuten, sie ist dann die einzige Linie, die nach 21 Uhr verkehrt.

Auch die Linie 6 nach Klimentov bedient mit Hilfsdiesel das Einkaufszentrum, die Linie 6 verkehrt nur morgens zwischen 6:00 und 8:00 Uhr sowie ab 13:00 Uhr, ansonsten übernimmt ein Kleinbus als Linie 16 die Bedienung.

### **Pardubice [CZ] - Neuer Trolleybus Skoda 28Tr**

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Nach einer im Frühjahr 2008 durchgeführten Ausschreibung von vier Trolleybussen mit einer Option auf weitere vier Wagen erhielt die Firma Skoda den Zuschlag zur Lieferung. Da die Fahrzeuge in 15 m Länge gefordert waren, wurde erstmals ein Wagenkasten der Firma Solaris elektrisch ausgerüstet, da der bisherige Partner Irisbus keinen entsprechenden Wagenkasten anbieten konnte.

Der erste dreiachsige Obus konnte nun am 20.10.2008 ausgeliefert werden, die ersten Testfahrten mit dem Wagen, der die Betriebsnummer 400 erhielt, folgten zwei Tage später.

Wie berichtet, wurden die ausgemusterten Skoda 14 Tr Nr. 314, 344 und 355 nach Vilnius verkauft, der letzt genannte verkehrt dort inzwischen mit der Betriebsnummer 2130, die übrigen befinden sich noch in der Aufarbeitung.

### **Pilzen [CZ] - Neue Gelenkbusse bestellt**

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Die Ausschreibung für 20 Gelenkwagen konnte die Firma Skoda für sich entscheiden. Die ersten Lieferungen werden Mitte 2009 erfolgen. Der Rahmenvertrag gilt bis 2016. So können die 16 Gelenkwagen der Baujahre 1991-1996 ersetzt werden, die auf der Linie 16 gemeinsam mit Niederflursoloobussen zum Einsatz kommen.

Aus dem 2004 abgeschlossen Rahmenvertrag über 28 12m-Trolleybussen erfolgte im Sommer 2008 die Auslieferung von vier Skoda 24 Tr. Sie gingen mit den Betriebsnummern 513-516 in den Liniendienst. Damit stehen nun 38 Niederflur-Obusse zur Verfügung, und zwar 18 Skoda 21 Tr, (Bj.01-04) und 20 Skoda 24 Tr (Bj.04-08). Des Weiteren gehören 39 Skoda 14 Tr zum Wagenpark, die teilweise über 20-jährigen Fahrzeuge wurden in den letzten Jahren komplett modernisiert, einige erhielten sogar Klimaanlage.

Die wegen Bauarbeiten der Straße Americké ul. seit dem 21.04.2008 erforderlichen Umleitungen und Unterbrechungen von Trolleybuslinien haben weiterhin Bestand. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis Ende Januar 2009.

### [Ostrava \[CZ\]](#) - Neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 27.10.08

Je zwei Solaris Trollino 12T gingen 2007 (Nr. 3711-3712) und 2008 (Nr. 3713-3714) in Betrieb. Sie wurden wie die bisherigen Solaris-Trolleybusse in eigener Werkstatt mit einer Ausrüstung der Firma Cegelec komplettiert. Für die Neufahrzeuge wurde 2007 der Skoda 14Tr 3234 ausgemustert, er ging als Ersatzteilsponder nach Eberswalde für den dortigen Museumswagen 3 der DVN. Die Skoda 14Tr 3235, 3237, 3241 und 3241 schieden 2008 aus dem Wagenpark aus, so daß noch 21 Skoda 14Tr der Baujahre 1986-1992 vorhanden sind. Für die neun Obuslinien und einer Nachtlinie (111) stehen 65 Trolleybusse zur Verfügung. Neben dem Trolleybusnetz existiert ein ausgedehntes Straßenbahnnetz mit 15 Linien und zwei Nachtlinien.

### [Teplice \[CZ\]](#) - Neue Skoda-Obusse in Kürze erwartet

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Drei neue Skoda 24 Tr (Nr.169-171) und zwei neue Gelenkbusse Skoda 25 Tr (No.212-213) werden Ende 2008/Anfang 2009 geliefert und verjüngen den Wagenpark weiter. Das Liniennetz bleibt jedoch unverändert, jedoch bedingt durch den Bau eines Kreisverkehrs in Trnovany im nördlichen Teil des Netzes erfolgt seit dem 11.10.2008 die Umleitung einiger Linien: Die Linien 5, 8, und 9 nutzen die Jankovcova and Heydukova-Straße zur Endhaltestelle Sanov II. Die Linie 12 ist während der Bauzeit eingestellt, hierfür wurde die Taktzeit der Linie 2 von 24 Minuten auf einen 8/16 Minuten-Takt verdichtet, so daß gemeinsam mit der Linie 10 die Masarykova trida im 8-Minuten-Takt befahren wird.

### [Zlin \[CZ\]](#) - Niederflur-Anteil erhöht

[J. Lehmann](#) - 13.10.08

Am 24. und 26.09 wurden per Tieflader zwei neue Niederflur-Gelenktrolleybusse vom Typ Skoda 25Tr geliefert. Damit erhöht sich der Bestand an Niederflurtrolleybussen auf neun Einheiten und insbesondere auf den Hauptlinien 2 und 6 vom Fernbahnhof in Otrokovice bis zur Innenstadt von Zlin können vermehrt Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. Alle Wagen sind mit einem Hilfs-Diesellaggregat ausgestattet, womit der Trolleybus Fahrten in Bereichen außerhalb des Oberleitungsnetzes oder bei Stromausfall durchführen kann. Insbesondere bei den 14 Solowagen wird dieses genutzt, hier wurden in den letzten Jahren einige Dieselbuslinien auf DUO-Bus-Betrieb umgestellt.

### [Presov \[SK\]](#) - Vier weitere neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 10.11.08

Im Oktober konnten je zwei Skoda 24 Tr-Solowagen (Nr. 711 und 712) und zwei Skoda 25 Tr-Gelenkwagen (Nr.709 und 710) geliefert werden. Damit sind 12 Neufahrzeuge aus dem bis 2010 gültigen Rahmenvertrag abgerufen worden. Sie ersetzen Skoda 14Tr des Baujahrs 1987 und 15Tr-Gelenktrolleybusse des Baujahrs 1991. Von den 22 Gelenkbusen wurde 2006 Obus 92 nach Varna (Bulgarien) verkauft und 105 ausgemustert und in 2007 verschrottet. Von den 52 Fahrzeugen, die gemäß Angaben der Homepage der DPMP (siehe Link) zum gegenwärtigen Wagenpark gehören, sind in 2007 bereits die Wagen 94, 95, 101 und die Skoda 14Tr 71, 77 und 79 abgestellt.

### [Zilina \[SK\]](#) - Kapazitätssteigerung

[J. Lehmann](#) - 10.11.08

Weiterhin besteht der Wagenpark aus 43 Trolleybussen, mit denen sechs Linien befahren werden. Eine Kapazitätssteigerung erfolgte durch die Inbetriebnahme von zwei Gelenktrolleybussen (No.245 und 246, vormals Zlin 337, 338) im Oktober 2007 und April 2008. Dafür wurden zwei Solootrolleybusse (No.212 und 225) in 2007 ausgemustert. Die übrigen Soloobusse erhalten weiterhin eine umfangreiche Revision, zuletzt kehrte Obus 214 im September 2008 neu aufgearbeitet in den Liniendienst zurück. Als weiterer Ersatzteilsponder wurde im September 2008 ein Skoda 15 Tr -Gelenkwagen aus Chomutov (dort 022, Bj.95) erworben.

### [Budapest \[HU\]](#) - 75 Jahre Obus wird gefeiert

[J. Lehmann](#) - 06.10.08

Das 75-jährige Jubiläum des Trolleybus-Betriebs wird mit einem Tag der offenen Tür am 11.10.2008 gefeiert. Zwischen 11:30-17:00 Uhr kann das Trolleybus-Depot besichtigt werden, Gäste können mit zwei historischen Obussen von Stadionok zum Depot fahren. Zum Einsatz kommt der in den letzten Jahren aufgearbeitete Trolleybus 600 vom Typ Ikarus 260T und der ZIU-5 No.573. Der 1969 erbaute Wagen ist Ausstellungsstück im Museum des städtischen Verkehrs in Szentendre. Zeitgleich wird Szeged einen Citaro-Obus nach Budapest schicken, er wird auf

der Linie 70 eingesetzt werden.

Die erste Trolleybuslinie, 2,7km lang, wurde am 16.12.1933 in Buda eröffnet, jedoch 1944 im Krieg zerstört. Der heutige Trolleybusbetrieb in Pest wurde am 21.12.1949 mit der neuen Linie 70 eröffnet.

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

Am Freitag, den 21.08.2008 nach einem ungarischen Feiertag sowie ab dem 06.09.2008 erfolgten umfangreiche Fahrplanänderungen im Budapester Netz. Der Schwerpunkt liegt in den zahlreichen Dieselbuslinien, es wurde gleichzeitig die Gelegenheit genutzt, einige Linien umzubenennen, um bisherige Doppelbelegungen zu vermeiden. Bei den Trolleybuslinien gibt es nur eine Änderung im Linienweg: Die Linie 75 wurde verlängert zur bisherigen Endhaltestelle der Linie 79, diese wurde entsprechend verkürzt. Grund ist die Ausdehnung der Taktzeiten auf der Linie 79, die anstelle bisher alle 6-7 Minuten in der HVZ und 8-9 Minuten tagsüber nun durchgehend im 10-Minuten-Takt verkehrt. Die Linie 75 behält hingegen in der HVZ ihren dichten Takt von 5-6 Minuten. Bei den übrigen Linien erfolgte eine leichte Taktdehnung, zum Beispiel fährt die Linie 73 anstelle alle 6-7 Minuten nun alle 7½ Minuten. Somit konnten einige Kurse der Obuslinien eingespart werden.

Weiterhin wird die Linie 83 wegen Bauarbeiten für die Metrolinie 4 am Kálvin tér von Dieselbussen befahren. Die von Trolleybussen bediente Verstärkungslinie 89 verkehrt nun ausschließlich in Hauptverkehrszeiten

### **Szeged [HU] - Niederflurobusse in Eigenbau**

[J. Lehmann](#) - 06.10.08

Jüngster Zugang im Wagenpark ist nach mehrmonatiger Überarbeitung der Skoda 21 Tr T-802, der von 1998 bis 2006 in Budweis unter Nr.44 verkehrte. Damit ist ein weiterer Niederflur-Obus in Betrieb, insgesamt 9: Neben 4 Skoda 21 Tr ein Volvo (Umbau aus Dieselbus, T-850) und 4 Citaros, ebenfalls Umbauten aus gebrauchten Dieselbussen (No. T-860-863, der erste ging am 18. April 2007 in Dienst) Ein fünfter Citaro ist in Bau, weitere Umbauten sind geplant, jedoch ein passender Wagen ist noch nicht beschafft.

An Gelenkwagen ist bislang nur ein Niederflurobus im Einsatz, und zwar der am 13.03.2008 in Betrieb genommen Skoda 22 Tr. Die restlichen Gelenkwagen sind vom Typ Skoda 15 Tr No.600-618. Als No. 619 sollte der 2007 beschaffte Budweis 05 umgebaut werden, jedoch ist dies bislang noch nicht begonnen, da die Überholung anderer Skoda 15Tr vorgezogen wurde, so kam Wagen T-601 nach Überholung vor kurzem wieder in Betrieb.

Die drei Ikarus-Gelenkwagen kommen kaum noch im Linienverkehr zum Einsatz, es besteht nun die Absicht, einen der Wagen (No.505) in den Originalzustand und auch mit der original roten Lackierung zu versehen.

Die Linie 8 wird derzeit mit Trolleybussen befahren, da sie entsprechend der früheren Linienführung verkürzt ist. Grund ist die Erneuerung der Straßenbahnkreuzung am Anna kút, gleichzeitig erfolgt hier der Einbau einer Fahrleitungskreuzung Obus/Straßenbahn

### **Beograd [CS] - Neufahrzeuge erwartet**

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

Die Beschaffung neuer Trolleybusse ist in Vorbereitung. Der gegenwärtige Trolleybuspark der GSP "Beograd", im Depot "Dorcol" beheimatet, besteht aus 135 Trolleybusse. Zuletzt wurden 22 Niederflurobusse aus weißrussischer Produktion 2004/2005 beschafft, 12 Gelenk- und 10 Solowagen. Zuvor kamen 2003 aus Russland 12 Gelenkbusse des Typs Trolza 62052. Der größte Teil des Wagenparks aus ZIU 682 wurde 1979 bis 2000 beschafft bzw. 2005 aus Athen übernommen.

Von den fünf aus Österreich 2002 übernommenen Gräf&Stift Trolleybussen (Nr.55, 56 ehemals Kapfenberg 15,16 und 53, 57,59 ehemals Salzburg 187, 186, 188) sind nur Wagen 53 und 59 betriebsbereit.

Mit den Trolleybussen werden acht Linien im südöstlichen Stadtgebiet bedient Ansonsten dominieren die Straßenbahnen, die auf 12 Linien mit einer durchschnittlichen Linienlänge von 10,6 km verkehren.

### **Bucuresti [RO] - Ausbau des Obusnetzes**

[J. Lehmann](#) - 27.10.08

Am 06.09.2008 wurde die Linie 76 um 4,5 km verlängert. Sie endet nun am Piata Unirii, südlich der Stadtmitte. Nur noch wenige Meter fehlen für eine Verbindung mit dem restlichen Obusnetz. Die Linien 72, 73 und 76 bildeten ein eigenes Teilnetz im Süden der Stadt. Die neue Linie 76 verkehrt alle 6 Minuten tagsüber, in Spitzenzeiten sogar alle 3 Minuten. Es stellte sich aber heraus, daß für den neuen Streckenabschnitt der Bedarf nicht so hoch ist, so daß am 01.10.2008 die Frequenz gestreckt wurde und eine Linie 77 zwischen Piata Resita und Piata Sudului eingeführt wurde, um hier den bisherigen dichten Takt weiterhin zu bieten.

Für die Beschaffung von 50 Trolleybussen ist aus finanziellen Gründen noch keine Ausschreibung veröffentlicht worden. Die Linienverlängerung konnte noch aus Reservefahrzeugen gedeckt werden.

### **Medias [RO] - Neuer Gebraucht-Kauf**

[J. Lehmann](#) - 08.09.08

Nach Ausschreibung im Frühjahr 2008 erhielt die S.C.TITAN TRADE SRL Ende Mai den Auftrag zur Lieferung eines gebrauchten Obus. Es handelt sich um den ehemaligen Bieler Trolleybus 80, der dort im Juni 2008 ausgemustert wurde. Er war der erste Niederflurobus, 1991 erbaut bei der Firma Hess unter der Bezeichnung "Swiss-

Trolley1", Er erhielt seine Erstzulassung am 1.5.91 in Zürich und verkehrte dort einige Wochen mit der Nr. 50. 1996 fand er für 12 Jahre seine Heimat in Biel, ehe er nun dort durch neue Swiss-Trolley III ersetzt wurde.

Es wird damit der Wagenpark verstärkt, der überwiegend aus Gebrauchtkäufen bestehend, und zwar drei aus Salzburg (653- 655 ehemals 105, 8706, 107) und sieben aus Lyon (656-662, ehemals 2815, 2827, 2809, 2822, 2829, 2834, 2936) übernommene Zweiachsfahrzeuge. Einige Obusse aus einheimischer Produktion (198, 199 DAC 12 m-Tb und 652 DAC-Gelenkwagen) sind ebenfalls noch vorhanden. Bis vor einigen Jahren verkehrten auch noch Graf&Stift-Gelenkbusse aus Kapfenberg,

### **Burgas [BG] - Weitere Trolleybusse aus der Schweiz**

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Die Gelenktrolleybusse, die in Luzern nach dortiger Ausmusterung Richtung Bulgarien am 3. Juni 2004 (Nr. 165, 168, 170, 174, 175, 176) und 15. Juni 2004 (Nr. 167, 169, 171, 173, 177) abtransportiert wurden, kommen nun in Burgas zum Einsatz. Sie behielten ihre Wagennummern, die lediglich mit einer 16 als Vorziffer ergänzt wurden und kommen auf der einzigen Linie T zum Einsatz, siehe auch Meldung vom 14.04.08.

### **Pleven [BG] - Reine Obusstadt angestrebt**

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Der Bürgermeister von Pleven Nayden Zelenogorski kündigte anlässlich einer Sitzung des Stadtrats an, daß man im Rahmen eines Förderprogramms der EU Mittel für die Umstellung des gesamten Nahverkehrs in Pleven auf Trolleybus beantragen will. Rund 20 Millionen Leva (etwa 10 Million Euro) sollen hierfür aufgewendet werden. Es müssen rund 20 km neue Trolleybuslinien errichtet werden, und neue Wagen beschafft werden, Derzeit beträgt die Gesamtlänge der Trolleybuslinien 75 km, es werden vier Hauptlinien (3, 5, 7, 9) im 5-10 Minuten-Takt bedient, ergänzt um vier Nebenlinien (4, 6, 8, 12), die alle 20-60 Minuten verkehren, sowie die Linien 11-15 und die Querverbindungen 57, 93, 97 die bis zu 12mal täglich befahren werden. Für die Bedienung stehen 70 ZiU-682 Trolleybusse, erbaut 1985-1988, zur Verfügung.

Die Trolleybusse werden regelmäßig generalüberholt und umgebaut. Drei Obusse besitzen nach Umbau eine Niederflurplattform, erkennbar an einem tiefer gelegtem Fenster in diesem Bereich

### **Ruse [BG] - Weitere Gelenktrolleybusse aus der Schweiz**

[J. Lehmann](#) - 17.11.08

Feierlich präsentierten am 06.11.2008 der Bürgermeister der Stadt Ruse und der Direktor der neu gegründeten Verkehrsgesellschaft Egged Rouse die ersten neuen Obusse für Ruse.

Es handelt sich um die sieben Neoplan-Gelenktrolleybusse 924, 926, 927, 929, 930, 931 und 933, die nach Einstellung des Betriebs in Basel am 07.07.2008 zum Abtransport nach Osteuropa verladen wurden und über das Omnibuscenter Sibiu an Ruse verkauft werden.

Insgesamt beabsichtigt das neue Verkehrsunternehmen, welches mit der Egged Corporation, der führende Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel in Israel und damit einer der größten öffentlichen Verkehrsunternehmen in der Welt, in 2008 gegründet wurde, mit einer Investition von 2 Mio. Euro 50 Trolleybusse gebraucht zu beschaffen. Damit soll der bisherige Wagenpark vollständig ersetzt werden, siehe die im weiterführenden Link aufgestellte Planung.

Der derzeitige Wagenpark besteht unter anderem aus den Vorgängerfahrzeugen der neu beschafften Neoplan-Obusse aus Basel sowie zahlreiche ZIU 682, von denen Ende der 80er Jahre 56 Einheiten (5401-5456, jeweils mit folgender Kontrollziffer) in Dienst gingen.

Weitere gebraucht beschaffte Trolleybusse sollen kurzfristig folgen, so konnten auch zwei DUO-Busse aus Esslingen auf Testfahrt im Obusnetz von Ruse beobachtet werden.

### **Kiew/Kviv [UA] - Wiedereinführung von Trolleybuslinien**

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Am 21.08.2007 wurde eine neue Linie 46 mit 5.4 km neuer Fahrleitung eröffnet. Sie erhielt gleichzeitig eine Verstärkungslinie auf ihrer Teilstrecke mit der Bezeichnung 46k. Damit gab es zum 1.1.08 40 Linien zuzüglich vier Verstärkungslinien. Auch in 2008 fand eine Vergrößerung des Netzes statt. Die Innenstadt erhielt wieder eine Trolleybus-Anbindung vom Bahnhof aus, sie wurde 2001 zugunsten der U-Bahn eingestellt. Dieser Schritt wurde nun rückgängig gemacht, da eine Überlastung der U-Bahn zu verzeichnen war und die PKW-Nutzung in der Innenstadt erheblich anstieg.

Die Linien werden von 614 Trolleybussen (Stand 1.1.08) bedient, sie sind in vier Depots beheimatet. In den letzten Monaten erfolgte eine erhebliche Erneuerung des Wagenparks, zuletzt wurden über 100 Einheiten des Gelenkwagen LIAZ 183 in Dienst gestellt, sie wurden auf die vier Depots verteilt, daher erhielten sie verschiedene 1000er Nummern: 1601-1613, 2602-2648, 3601-3612 und 4601-4636. Zuvor lieferte LIAZ ebenfalls Soloobusse vom Typ LIAZ 186, und zwar bislang

55 Einheiten (1901-1922, 2901-1919, 3901-3914). Hier hat das vierte Depot keine erhalten, da sie zuvor Soloobusse vom Typ VMZ E186 erhalten haben (Nr.4801-4807) und drei Dreiaxser Bogdan E231 (Nr. 4301-03), siehe



Meldung vom 07.04.2007. Im Jahr 2005 erhielt der Betrieb 59 MAZ 103T aus Weißrussland. Bis 1996 Skoda 14 Tr dominant, auch Gelenkwagen Skoda 15 Tr, von 1996-2004 aus einheimischer Produktion (YMZ T1 und T2 Gelenk- und Solowagen).

Die zuletzt beschafften LIAZ werden nun anders bezeichnet, laut homepage (siehe Link) heißt der Typ LAZ-E183 nun ElectroLAZ-12, und der Gelenkwagen statt LAZ-E301 nun ElectroLAZ-20.

#### **Lutsk [UA] - Neuer Kleinobus**

[J. Lehmann](#) - 17.11.08

Nach der Beschaffung von drei 15m-Obussen des Typs BOGDAN aus der in dem Stadt ansässigen Luzker Automobilwerk LuAZ (siehe Meldung vom 29.02.2008) folgten nun zwei Obusse des Typs BOGDAN T501.10 (Nr.206 und 207).

Bereits am 26. Mai 2008 wurde dieser neue Typ von der Firma LuAZ vorgestellt. Neben dem Trolleybus gibt es ihn als Autobus-Ausführung (A501.10). Während die Trolleybus-Ausführung zwei Doppel- und eine Einzeltüre aufweist, besitzt der Autobus vier Einzeltüren. Die Besonderheit der neuen Wagen ist die Länge von nur 10 m. Im Autobus befinden sich 20, im Trolleybus 22 Sitzplätze, insgesamt können 90 bzw. 86 Fahrgäste befördert werden. Eine Serienproduktion soll noch dieses Jahr beginnen. Die Trolleybusausführung besitzt wie die bisherigen Trolleybusse eine Cegelec-Ausrüstung, die aus der Tschechei als Bausatz geliefert wurde.

#### **Balti [MD] - Trolleybusse aus Weißrußland bestellt**

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

Drei neue Trolleybusse des Typs 20101 der Firma Belkommunmash aus Weißrußland wurden in 2006 geliefert (No. 155-157), nun sind zehn weitere bestellt. In 2007 kamen zudem drei VMZ-5298.00 (VMZ-375) mit den Nummern 158-160 in Betrieb. Ein Skoda 14 Tr (No. 154) ging 2003 in Betrieb, weitere Fahrzeuge dieses Typs konnten nicht beschafft werden.

Der Wagenpark besteht weiterhin aus rund 35 Trolleybussen, ausschließlich Solowagen, mit denen drei Linien bedient werden. Zwei Gelenkwagen des Typs ZIU 683 wurden mittlerweile zu Solowagen umgebaut.

#### **Chisinau [MD] - Konstante Erweiterung**

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Die jüngste Linie 29 zur Universitatea Agrară wurde 2003 erbaut, damit besteht das Netz aus 23 Linien. Rund 220 Trolleybusse stehen hierfür zur Verfügung, beheimatet in drei Depots. In den letzten Jahren wurden aus der Tschechei 39 Skoda 14TRM, aus der Ukraine 20 YUMZ-T2 und aus Weißrußland zwei Gelenkwagen AKSM-213 und ein Niederflurobus AKSM-321 neu beschafft.

Da im Wagenpark nur noch sieben ZIU 683 und vier YUMZ-T1 sind, stellen auch hier die Gelenkwagen eine Minderheit dar. Der größte Teil des Wagenparks besteht aus russischen ZIU 682, die teilweise durch neue Wagenkästen eine Erneuerung fanden.

#### **Bendery/Tighina [MD] - 15 Jahre Überlandlinie 19**

[J. Lehmann](#) - 22.09.08

Die Stadt Bendery (russischer Name der Stadt, von Moldawien Tighina genannt) führte mit der Einrichtung der Überlandlinie von Tirapol den Trolleybus ein. Sie wurde zuerst von Tiraspol bedient. Drei Jahre ging auch die erste städtische Linie 1 mit 8.4 km Länge am 19.06.1995 in Betrieb. Weitere Linien folgten, so die Linie 4 im Dezember 2002 und die Linie 5 ein Jahr später. Die einzigen Neufahrzeuge stammen von Juni 1995 (No.1-6). Von Nachbarbetrieb Tiraspol wurden weitere übernommen (No.11,12,15,18). Außerdem wurden aus Minsk sowie Moskau, St. Petersburg und anderen russischen Städten gebrauchte ZIU-Solowagen übernommen, so daß der Wagenpark nun aus knapp 30 Trolleybussen besteht. Zuletzt kamen aus Tula zwei Wagen (72, 145), von denen einer 2007 als Wagen 36 in Betrieb genommen wurde.

#### **Tiraspol [MD] - Geschenke aus Rußland**

[J. Lehmann](#) - 22.09.08

Die Stadt Tirapol führte 1967 den Trolleybus ein, 1988 verkehrten 76 ZIU-Obusse auf acht Linien, von denen nur die Linie 2 einen dichten Takt aufweist. Eine Überlandlinie in das rund 20 km entfernte Bendery wurde ab 1993 mit der Liniennummer 19 eingerichtet.

Beide Städte liegen im Landesteil Transnistrien östlich des Dnister, dieser Landesteil wird von Rußland als eigenständig anerkannt und unterstützt.

Rund 34 Trolleybusse mit den Betriebsnummern von 180 und 237 stehen für das Stadtnetz und der Überlandlinie zur Verfügung, es handelt sich ausnahmslos um russische ZIU-Obusse, die bis 1994 neu beschafft wurden, darunter zwei Gelenkwagen ZIU 683 (Nr. 213 und 218). 2006 gab es erste "Neubeschaffungen", und zwar drei gebrauchte ZIU-Trolleybusse aus Moskau. Zumindestens ein Fahrzeug ist mit Baujahr 1996 jünger als der übrige Wagenpark.

**Yerevan/Jerewan (Eriwan) [AM] - Weitere Erneuerung des Wagenparks beabsichtigt**

[J. Lehmann](#) - 25.11.08

Seitens der GAZ-Gruppe (Gorkovskiy Avtomobilny Zavod) wurde angekündigt, daß 18 weitere Trolleybusse für die armenische Hauptstadt bestellt sind. Es handelt sich um 17 Wagen des Typs VZTM-5280 und einen niederflurigen Wagen des Typs VZTM-52803, die im Werk der Likinskij Avtobusnyj Zavod in Likino hergestellt werden. Bereits in 2007 wurden Neufahrzeuge des Typs VZTM 5280 ausgeliefert. Sie erhielten die Nummern 001-018. Im Wagenpark dominieren jedoch noch die bis 1992 beschafften Skoda 14 Tr mit Betriebsnummern im Bereich von 01-49 und 60-82. Ebenfalls gehören zum Wagenpark, wie berichtet (siehe Meldung vom 07.07.2008) mehrere 2005 aus Lyon übernommene Renault-Solotrolleybusse. Neben den Wagen 52 (ehemals Lyon 2802), 53 (2833), 54 (2801), 56 (2628), 59 (2630) verkehrt der ehemalige Wagen 2638 mit Nr.50.

**Almaty [KZ] - Neue Obusse aus China**

[J. Lehmann](#) - 27.10.08

Der Verkehrsbetrieb war so beeindruckt von den für Olympia 2008 in Peking beschafften Trolleybussen, so daß eine Bestellung von 20 dieser Niederflurfahrzeuge ausgesprochen wurde. Es handelt sich um Niederflur-Trolleybusse, die in der Busfabrik Jinhua, Zhejiang Province hergestellt werden. Die ersten fünf trafen bereits Anfang Oktober ein Almaty ein. Die Fahrzeuge werden vom Fahrgästen aufgrund ihres Komfort gegenüber den zuletzt beschafften Trolleybussen aus einheimischer Produktion geschätzt. Die fünf Obusse (1100-1102 und 3125-3126) werden auf fünf verschiedenen Linien eingesetzt

**Aqtobe [KZ] - Erste neue Trolleybusse nach 12 Jahren**

[J. Lehmann](#) - 08.09.08

Nach 12 Jahren erhielt der Betrieb im nordwestlichen Kasachstan unweit der Grenze zu Russland erstmals wieder neue Trolleybusse. Im September 2006 kamen vier neue BTZ-5276, sie erhielten die Wagen-Nummern 74-77 im Anschluß an die letzten vorhandenen ZIU-682 (u.a. Nr. 72, 71, 69, 67, 64). Nur die Linie 1 ist noch in Betrieb, die Linien 4 und 5 wurden bereits 2000 eingestellt.

**Qaraghandy [KZ] - Fehlende Unterstützung**

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Zehn neue Trolleybusse des Typs BTZ-5276 (Nr.1-10) wurden 2001/02 geliefert, ein weiterer (Nr.11) folgte 2006. Im letzten Jahr feierte der Betrieb 40-jähriges Jubiläum. Zu diesem Zeitpunkt standen 31 Trolleybusse in Dienst, die zwei Obuslinien (2 und 7) bedienen. Vor 20 Jahren standen noch 79 Tb für 6 Linien zur Verfügung. Neben den 11 neueren Trolleybussen gehören noch ZIU 682 vom Baujahr 1990/91 mit Betriebsnummern im Bereich von 64 bis 96 zum Wagenpark. Der Trolleybusbetrieb unterliegt einem starken Wettbewerb, der aktuelle Tarif für den Transport deckt kaum die Kosten. Nach Auszahlung der Gehälter für die Fahrer bleibt für weitere Investitionen nichts übrig. Außerdem erfolgte in 2007 die Reparatur von Straßen und der Betrieb mußte mehrere Wochen eingeschränkt oder eingestellt werden, zuletzt ab dem 14.06.07 die Linie 2. Die Einnahmeverluste wurden jedoch vom den lokalen Behörden nicht erstattet.

**Petropavlovsk/Petropawl [KZ] - Gepflegter Wagenpark**

[J. Lehmann](#) - 06.10.08

Fünf Linien mit relativ dichten Takt werden in dieser Stadt im Norden von Kasachstan nahe der Grenze zu Russland von Trolleybussen befahren. Rund 37 der 48 Trolleybusse werden für die Linien 1, 2, 4 und 5 benötigt, zusätzlich gibt es noch eine Verstärkungslinie der 5. Zehn neue Trolleybusse vom Typ BTZ-5276 wurden 2003 bis 2007 neu beschafft (Nr 001-010), der Rest des Wagenparks besteht aus ZIU-682 mit Nummern zwischen 01 und 46. Diese wurden seit 2003 in eigener Werkstatt nach und nach generalüberholt, so daß der Wagenpark einen gepflegten Eindruck macht.

**Taraz (Zhambyl/Schambyl bis97) [KZ] - Fehlende Unterstützung für notwendige Neubeschaffungen**

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

Der geplante Erwerb von 6 neuen BTZ-5276 in 2007 und die Wiedereinführung der Trolleybuslinie 7 konnte nicht realisiert werden. Von ehemals acht Linien sind nur noch drei in Betrieb (Linien 8, 9, 10). Hierfür stehen 19 Trolleybusse im Nummernbereich 10 -31, Baujahre von 1988 bis 1995 zur Verfügung. Im Einzelnen sind 6 Trolleybusse im Alter von 10 bis 15 Jahren, zehn 15 bis 20 Jahre und drei über 20 Jahre alt. Sämtliche Fahrzeuge sind vom Typ ZIU-682, die letzte Lieferung neuer Fahrzeuge erfolgte im Jahr 1996, als zwei Wagen über das Unternehmen "Electromash" in Alma-Ata gekauft wurden. Von den 19 Trolleybussen kommen 14-16 Fahrzeuge auf den 3 Linien zum Einsatz. Vor 10 Jahren standen noch 68 ZIU-682 mit den Nummern von 48 bis 104 in Betrieb, vermutlich begann man mit Trolleybus No.1 bei der Eröffnung des Betriebs in 1980. Das in 1996 privatisierte, 1999 wieder 100prozentig im Staatsbesitz befindliche Unternehmen hat Probleme, den Strom zu bezahlen. So verkehrte im Januar fünf Tage kein Obus. Zuschüsse vom Eigentümer für den Betrieb erhält das Unternehmen nicht, so daß die für 2007 geplante Neubeschaffung scheiterte.

**Chodshent/Chudschand [T,J] - Keine Unterstützung**

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

Gemäß eines Artikels in der Lokalpresse vom 15.05.08 ist seitdem der Betrieb auf der einzigen Trolleybuslinie eingestellt. Die angefallene Stromrechnung kann nicht bezahlt werden und wie schon oft in den Jahren zuvor müssen daher die Trolleybusse im Depot bleiben. Ein weiterer Grund für den eingestellten Verkehr ist der Mangel an Fahrern, die im benachbarten Rußland neue Arbeit finden. Für die 14 Trolleybusse stehen nur 5 Fahrer zur Verfügung.

Im April standen die 15-20 Jahre alten Trolleybusse (Betriebsnummern im Bereich von 160 bis 179) auf der letzten Linie im Einsatz, die von einst 11 Linien übrig blieb. Dabei sollten 2001 neue Trolleybusse beschafft werden, der 1970 eröffnete Betrieb besaß einst mehr als 80 Trolleybusse.

**Ashgabat [TM] - Investitionen mit Hilfe der Weltbank**

[J. Lehmann](#) - 27.10.08

46 Skoda 14TrASY/6M (No.001-046), bis Juli 2000 mit Investitionshilfe der Weltbank neu beschafft, bedienen die Linien 1 und 8, die mit relativ dichten Taktfolgen verkehren. Die Linie 8 ist zeitgleich mit der Neubeschaffung nach einer Netzerweiterung nach Milli Muzey eingeführt wurden. Die Verlängerung in Fortsetzung der Straße Kudaibyerdeva mißt rund 2,5 km.

Die übrigen Obuslinien 2, 2A, 3, 5, 7 werden seltener befahren, oft nur in den Hauptverkehrszeiten. Hierfür stehen etwa ein Duzend älterer Trolleybusse der Typen ZIU-682, 2IU-683, YuMZ-T2, LAZ and Skoda 14Tr zur Verfügung. So sind auch drei Skoda 14Tr aus Plzen gebraucht beschafft worden, ein Wagen erhielt die Nr.097. Ein Gütertrolleybus mit der Nr. 183 dient als Service-Wagen.

**Almalyk/Omalig [UZ] - Betrieb mit fünf Trolleybussen**

[J. Lehmann](#) - 08.09.08

Nur die Linie 2 überlebte, es kommen fünf Obusse zum Einsatz, die Nummern zwischen 123 und 131 tragen, Alle anderen Linien sind eingestellt und die Fahrleitung wurde bereits größtenteils entfernt.

Diese Nachricht wurde aus dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Ergänzend sind Informationen aus dem Trolleybusny Forum (<http://forum.tr.ru>) entnommen. Das Trolleybus Magazine erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus, siehe weiterführender Link!

**Dzhizakh [UZ] - Kleiner Betrieb mit 5 Trolleybussen**

[J. Lehmann](#) - 08.09.08

Die einzige Trolleybuslinie fährt durch das ganze Stadtgebiet auf den wichtigsten Straßen. In der Woche verkehrt sie als Linie 2 zum Industriegebiet, am Wochenende als Linie 6 zum Basar. Die Linien werden jeweils von 3-4 der fünf vorhandenen Trolleybusse bedient. Einziges Neufahrzeug seit Eröffnung des Betriebs am 26.08.1997 ist der ZIU682 No.001. Die übrigen, bislang etwa sieben Fahrzeuge, wurden aus Toschkent gebraucht übernommen.

**Urgentsch [UZ] - Über 36 km Überlandlinie**

[J. Lehmann](#) - 01.09.08

Nach Kürzung der einzigen Linie 2 um etwa 2 km bis zum Kinderkrankenhaus ist die Überlandlinie nach Khiva offiziell 36,3 km lang. Die Fahrzeuge brauchen 1:20 Std. Fahrzeit, sieben Fahrzeuge sind hierfür erforderlich. Der Wagenpark besteht aus neun Trolleybussen, sämtlich Skoda 14 Tr, neu geliefert zur Eröffnung des Betriebs. Bis April 2008 wurde die Linie wieder zum Flughafen der Stadt verlängert. Eine frühere Linie 1, die vom Bahnhof nach Khiva fuhr, ist seit 2002 eingestellt.

**Bischkek [KG] - Elf Linien mit teilweise dichten Takt**

[J. Lehmann](#) - 06.10.08

Der 1951 eröffnete Trolleybus-Betrieb umfaßte 1976 ein Netz von 18 Linien, für die rund 170 Trolleybusse in zwei Depots zur Verfügung standen. In den letzten Jahren machten Minibusse starke Konkurrenz, der Trolleybusbetrieb konzentriert mit einem dichten Takt auf den Linien. Derzeit sind elf Linien (2, 4, 6-11, 13, 14, 17) in Betrieb, teilweise wird ein Takt von 4-7 Minuten (z.B. Linie 4). Auch eine Netzerweiterung konnte erreicht werden. Seit dem 31.01.2007 wurde die Linie 14 verlängert, hierfür wurden 4,2 km neue Fahrleitung verlegt.

Derzeit sind 70-80 Trolleybusse einsatzbereit, der Wagenpark besteht aus 168 Obussen (1999: 217). Der Großteil besteht aus zwischen 1984 und 1994 beschaffte ZIU-682, von denen im Zeitraum 1996-2004 134 Trolleybusse in einer Werkstatt restauriert wurden, 24 Trolleybusse vom Typ ZIU-682G wurden 2001, neun weitere 2003 neu in Dienst gestellt, Sie erhielten die Nr.501-533 mit der Depotnummer als erste Ziffer.

**Naryn [KG] - Hoffnung auf Unterstützung**

[J. Lehmann](#) - 13.10.08

Die einzige Linie führt entlang der Hauptstraße der 2.050 m ü.NN. Höhe gelegenen Stadt vom Wohngebiet im Norden der Stadt rund 6 km zum Depot, welches im Süden der Hauptstraße liegt.

Die Linie wurde im September 2006 von einem einzigen Obus im etwa stündlichen Takt bedient, es handelte sich um den aus Bishkek übernommenen ZIU-682 No. 1401. Weitere ehemalige Trolleybusse aus Bishkek (2464, 2062 und ein Wagen mit No.02) waren vorhanden, wobei die letztere als Ersatzteilspender diente. Zwei weitere ausgeschlachtete Obusse im Depot waren Nr.004 und 008, die am 30.12.1994 bei der Eröffnung des Betriebs neu beschafft wurden.

Seit Mai 2008 ist der Betrieb wegen Finanzierungsschwierigkeiten eingestellt, die Stromrechnungen konnten nicht beglichen werden. Der Betreiber hofft nun auf Unterstützung, daß jüngere Wagen beschafft werden können und ein dichter Verkehr auf der Linie genug Einnahmen zu Überleben des Betriebs einbringt.

### **Osh [KG] - Lange Linien in den Bergen**

[J. Lehmann](#) - 13.10.08

Der Betrieb in dieser Stadt im Süden von Kirgisistan am Rand des Ferghanatals wurde 1977 mit einer städtischen Linie eröffnet, 1995 wurde diese Linie am Fluß Syrdarja entlang zur Ortschaft Kara-Suu an der Grenze zu Usbekistan verlängert. Sie ist 22 km lang.

Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Überlandlinie standen 25 ZIU 682 (Nr.1-25) zur Verfügung. Weitere 15 folgten (Nr.26-40) und 2001 wurden acht ZIU 682G-018 geliefert. (Nr.41-48). Zwischenzeitlich wurde eine weitere Linie errichtet, die rund 24 km lang ist. Eine dritte Linie ist in Bau, die Eröffnung wird jedoch nicht vor 2010 erwartet.

### **Belgorod [RU] - Fahrpreis erhöht auf 7 Rubel**

[J. Lehmann](#) - 25.11.08

Der Fahrpreis für Trolleybuslinien ist zum 1.10.2008 auf 7 Rubel erhöht worden. In den benachbarten Städten Orel und Tambov läge er mit 7 bis 8 Rubel auf gleichen Niveau. Der neue Fahrpreis liegt nun knapp unter dem Fahrpreis der Taxis und Minibusse, die 8 Rubel verlangen. Dennoch erhofft man sich durch den dichten Takt der Obuslinien und dem relativ jungen Wagenpark keine Abwanderung der Fahrgäste. Von den 11 Linien verkehren die drei Hauptlinien (1, 4, 5) alle 5-10 Minuten, die Linie 1 sogar in Spitzenzeiten alle 3-5 Minuten.

Der Wagenpark erfuhr in den letzten Jahren eine stetige Erneuerung. Zuletzt gingen 2005 28 Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682 (No.390-417) neu in Betrieb, im Frühjahr 2002 kamen vom gleichen Typ 15 Neufahrzeuge (375-389) in Dienst. Insgesamt besteht der Wagenpark aus knapp 90 Trolleybussen, überwiegend Soloobusse vom Typ ZIU 682, aber auch fünf Gelenkwagen gleichen Typ (ZIU 683 bzw. 6205, Nr. 301, 313, 350, 352, 367) gehören zum Wagenpark. Eine Ausnahme im Wagenpark bildet der 1997 beschaffte Skoda 14 Tr Nr. 366.

Der Betrieb in der rund 695 Kilometer südlich von Moskau, nahe der ukrainischen Grenze gelegene Stadt wurde am 3. Dezember 1967 mit 81 ZIU-5 (Nr.1 bis 81) aufgenommen. In den Folgejahren gingen ausschließlich ZIU-9 in Dienst. Die Stadt erhielt als eine der ersten Städte in Russland, nach Moskau und Leningrad, im Oktober 1990 einen Gelenkwagen ZIU 683B Nr. 301 (Hersteller-Nr. 422), dem wie oben erwähnt vier weitere folgten.

### **Kaliningrad [RU] - Neue Linie und neue Wagen**

[J. Lehmann](#) - 06.10.08

Am 23.06.2007 wurde eine neue Trolleybus-Linie 7 eröffnet. Sie ersetzt auf der Ulitsa Gorkovo die Straßenbahnlinien 6 und 10. Derzeit werden vier Trolleybuslinien befahren, nachdem in 2008 eine Optimierung des Netzes und gänzliche Einstellung einiger Linien erfolgte.

Für die neue Linie 7 wurden nach einer Ausschreibung zehn Trolleybusse von Trolza (siehe weiterführender Link) beschafft, zuvor gingen in 2006 ein VMZ-5298-01 von der Firma "Trans-Alfa" in Vologda (Nr.152) und ein VZTM-5280 (Nr. 153), basierend auf den Dieselbus der Firma LiAZ (Likino Bus Fabrik).

Die meterspurige Straßenbahn, übrings die älteste Straßenbahn auf dem Gebiet der modernen Russland, in Betrieb seit 1895, verkehrt noch auf sechs Linien. Nachdem in den letzten Jahren eine Abschaffung der Straßenbahn beabsichtigt war, erfolgt nun ein Umdenken.

### **Kursk [RU] - Zwei Mal acht Linien**

[J. Lehmann](#) - 13.10.08

Die Stadt Kursk, liegt rund 500 km südlich von Moskau unweit der Grenze zur Ukraine, wird von Straßenbahnen und Trolleybussen erschlossen. Jeweils acht Linien werden angeboten, es stehen rund 100 Straßenbahnen und rund 70 Trolleybusse zur Verfügung. Bereits 2006 wurde die Verlängerung der Trolleybusnetzes im nordöstlichen Stadtgebiet angekündigt. Aber Straßenbauarbeiten verzögern die Fertigstellung.

Für den 1972 eröffneten Betrieb wurden bis 1999 ausschließlich ZIU-682-Trolleybusse (bis auf 25 ZIU-5 des Eröffnungsjahres) beschafft, von Nr. 1 angefangen bis Nr.222. Im Jahre 2001 wurden dann vom Mechanischen Werk Vologda (VMZ) fünf Trolleybusse des Typs 5298 (No.223-227) angekauft. Sechs weitere Neufahrzeuge folgten aus dem Transport Maschinen-Werk Wolgograd (VZTM) vom Typ 5280 auf Basis der LiAZ-Dieselbusse. Zeitgleich wurden zahlreiche ZIU generalüberholt, auch fünf Wagen im Trolleybusbetrieb Ivanovo, die mit Nr. 228-232 in Betrieb gingen.



### [Lipetsk \[RU\]](#) - Stetiger Netzausbau

[J. Lehmann](#) - 20.10.08

Ergänzend zum Straßenbahnnetz erhielt die Stadt Lipetsk, die rund 375 km südöstlich von Moskau am Woronesch, einem Nebenfluß des Don, liegt, im Februar 1972 einen Trolleybusbetrieb. Das Netz besteht heute aus neun Linien, zuletzt wurde am 16.07.2005 die Linie 8 auf dem Straßenzug Ulitsa Nedelina neu eröffnet, und ersetzte hier eine Straßenbahnlinie.

Nach offiziellen Angaben 2007 ist das Netz 107,8 km lang und wird von 92 Trolleybussen bedient. Zuletzt wurden 18 VZTM-5284 bestellt, von denen bis Februar 2005 13 mit den Nummern 124-137 in Betrieb standen. Nachdem seit 1972 rund 200 ZIU-9 beschafft wurden, gingen 1998 acht AKSM-101, ab 2001 elf VMZ-5298 und ab 2003 25 BTZ-5276 neu in Dienst. Damit ist etwa die Hälfte des Wagenparks jünger als zehn Jahre. Im September 2008 wurde der Kauf von fünf weiteren Trolleybussen angekündigt

### [Orel/Orvol \[RU\]](#) - Erweiterung des Netzes in Bau

[J. Lehmann](#) - 27.10.08

Nach mehreren Jahren ohne wesentlichen Investitionen wird nun das Obusnetz im Westen der Stadt erweitert. Von Stadion wird eine große Schleife erbaut, die nur in einer Richtung befahrbar sein wird. Der Beschluß zum Bau erfolgte bereits 2006.

Das Obusnetz besteht derzeit aus 12 Linien, seit einigen Jahren unverändert. Über 100 Trolleybusse stehen zur Verfügung, die letzten Neubeschaffungen waren sieben Gelenkwagen in 1993. Es handelt sich Gelenkwagen vom Typ ZIU 6205. Der restliche Wagenpark besteht ausschließlich aus ZIU 682-Soloobussen. Einige erhielten in den letzten Jahren eine Erneuerung durch einen neuen Wagenkasten.

Das Trolleybusnetz wurde 1968 in Ergänzung zum seit 1898 bestehenden Straßenbahnnetz in der rund 350 km südwestlich von Moskau am Fluß Oka gelegenen Stadt eingerichtet. Die Straßenbahn verkehrt auf vier Linien.

### [Ryazan \[RU\]](#) - Neue TROLZA-Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Im September 2008 wurden 10 neue Trolleybusse von Trolza ausgeliefert. Die Fahrzeuge vom Typ ZIU 682(G-016-03) mit moderner Front, wurden auf die drei Depots verteilt und erhielten entsprechende Betriebsnummern: 1089-92, 2014-16 und 3081-83.

Zuvor gingen in 2005 einzelne Trolleybusse verschiedener Hersteller in Betrieb, in 2003 wurde zuletzt eine Serie von 15 Trolleybusse des Typs VZTM-5284 (Nr.1083-87, 2106-11 und 3073-76) neu beschafft. Die letzte größere Lieferung von neuen Trolleybussen erfolgte 1991/2, als 150 ZIU 682 in Dienst gestellt wurden. Auch Gelenkwagen gehören zum Wagenpark, fünf wurden 1993 geliefert, ein Wagen 1998.

Mit den knapp 200 Trolleybussen, in drei Depots beheimat, werden 15 Linien betrieben. Außerdem existiert eine Straßenbahnlinie in dieser 230 km südöstlich von Moskau gelegenen Stadt, das Erdölverarbeitungskombinat betrieb vom 02.01.1963 bis zum 25.01.2007 diese Schnellstraßenbahn südwestlich der Stadt, ehe sie ab dem 28.01.2007 in kommunale Hand überging. Die Stadt Ryazan (zu deutsch: Rjasan) ist eine der ältesten Städte in Russland. Ihre erste Erwähnung stammt aus dem Jahre 1096.

### [Smolensk \[RU\]](#) - Planungen für neue Trolleybus-Linien

[J. Lehmann](#) - 10.11.08

Nach zehn Jahren Pause mit Neubeschaffungen gingen 2006 drei TROLZA-Soloobusse (No.035-036) in der 360 Kilometer westlich von Moskau am Dnjepr an der Grenze zu Weißrussland gelegenen Stadt in Dienst, sechs weitere folgten 2007 (No.037-042) Einige der zur Eröffnung des Betriebs in 1991 beschafften ZIU 682- Trolleybusse wurden dafür ausgemustert, so daß weiterhin rund 35 Trolleybusse für die zwei Linien zur Verfügung stehen. Planungen für eine Erweiterung des Trolleybusbetriebs sind aufgenommen, bereits im 2009 sollen weitere Trolleybuslinien eröffnet werden.

### [Tver \[RU\]](#) - Neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 10.11.08

Acht neue Trolleybusse vom Typ 5275.05 "Optima" der Firma TROLZA wurden 2007 geliefert und erhielten die Nummern 49-54, 57-60. Ein weiterer Trolleybus gleicher Bauart folgte 2008 mit der Betriebsnummer 43. Sie verjüngen den Wagenpark, der aus knapp 100 Fahrzeugen besteht. Damit werden 6 Linien befahren, eine neue Linie 5 wurde nach einem Fahrplanwechsel im Juni 2006 neu eingeführt.

Der Trolleybusbetrieb in der rund 170 km nordwestlich von Moskau gelegenen Stadt, die von 1931 bis 1990 Kalinin hieß, wurde 1967 in Ergänzung des Straßenbahn-Netzes eröffnet.

### [Yaroslavl/Jaroslavl \[RU\]](#) - Modernisierungen

[J. Lehmann](#) - 17.11.08

Der Wagenpark in dieser Stadt, die an der Mündung der Kotorosl in die Wolga im europäischen Teil Rußlands rund 280 Kilometer nordöstlich von Moskau liegt, wird durch Modernisierungen aktuell gehalten. Die letzten Neubeschaffungen liegen nun rund 7 Jahre zurück, als 30 Trolza 62052-Gelenkwagen (Nr. 4, 8, 14, 31-3, 49, 65-7,

69, 71, 72, 74, 76, 170, 174, 187-90, 197, 200, 202, 216, 217, 225-28 in 2000/01 beschafft wurden.

Die Renovierung der älteren ZIU-682 erfolgt seit 2001 in der lokalen militärischen Werkstatt "Base 81", rund 35 Wagen wurden bislang hier modernisiert. Auffällig ist die Verwendung von Fronten von MAZ-Bussen und der Umbau der Heckfront mit einer ungeteilten Verglasung. Einige Wagen erhielten auch komplett neue Wagenkästen, die baugleich zu den ZIU 682 Trolleybussen sind.

Insgesamt besteht der Wagenpark aus rund 125 Trolleybussen, mit denen acht Linien bedient werden

### Wellington [NZ] - Verzögerungen

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

In der zweiten Septemberwoche wurden drei weitere dreiaxelige SLF Designline Trolleybusse (345, 346 und 347) ausgeliefert. Jeweils drei Fahrzeuge wurden in der ersten (339, 340 und 341) und der letzten August-Woche (342-344) ausgeliefert. Nach der offiziellen Inbetriebnahme der ersten beiden Trolleybusse am 09.11.2007 kam der dritte Wagen am 11.02.2008, die nächsten beiden im März und April 2008 nach Wellington.

Die Auslieferung verläuft nicht so schnell wie ursprünglich geplant, statt ein Wagen pro Woche sind nun bislang 17 Wagen ausgeliefert.

In Betrieb stehen die Trolleybusse bis Wagen 341. Gemäß offizieller Mitteilung der Go Wellington (siehe Link) sollen aber alle 61 Fahrzeuge wie geplant bis Oktober 2009 ausgeliefert sein

### Edmonton [CA] - Jubiläum 100 Jahre Nahverkehr

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Zum Jubiläum 100 Jahre Nahverkehr in Edmonton wurden Sonderfahrten mit dem historischen Trolleybus 202 vom Typ CCF Brill T48A aus der Serie 197-202 vom Baujahr 1954 angeboten. Er befuhr einem Rundkurs Churchill Place – Stadion etwa im 40-Minuten-Takt. Der reguläre Trolleybusbetrieb ruhte auf allen anderen Linien.

Nach dem am 18.06.2008 gefällten Entschluß, den Trolleybusbetrieb einzustellen, verkehrten aufgrund der Sommerschulferien ausschließlich Dieselbusse auf den Trolleybuslinien, Erst am 28.08.2008 führten Trolleybusse erste Probefahrten durch und am Samstag, den 30.08.08 kamen Trolleybusse auf der Linie 3 und 120 zum Einsatz.

Derzeit verkehren auf den Linien 3, 120 und 135 Trolleybusse. Die Linie 5 wird im Ersatzverkehr mit Dieselbusse wegen einer Straßenbaustelle befahren, außerdem kann die Linie 7 wegen Bau der LRT Verlängerung nicht von Trolleybussen befahren werden. Die restlichen verbliebenen Fahrleitungsreste sollen hier noch diesen Herbst endgültig entfernt werden. In der Innenstadt fehlt wegen einer Baustelle auf der 102A Av. zwischen 97st und 101th St. die Fahrleitung. Der jüngste Rückbau fand auf der 119th St. zwischen 87th und 95th St. (Linie 5) statt. Einige hundert Meter Fahrleitung wurden im Rahmen einer Straßenbaustelle abgebaut. Auch hier soll im Winter ein weiterer Abbau erfolgen, so daß auch die Linie 5 ohne Trolleybus bleibt. Im Frühjahr 2009 soll der vierspurige Fahrleitungsabschnitt auf der Stony Plain Road (Linie 120) rückgebaut werden. Ob hier nur das ungenutzte Fahrleitungspaar abgebaut wird oder ein vollständiger Rückbau erfolgt steht noch nicht fest.

Der Fuhrpark besteht noch aus 29 Trolleybussen. Ausmusterungen sind vorerst nicht geplant. Bei größeren Schäden ist jedoch mit weiteren Abstellungen zu rechnen.

### Vancouver [CA] - Herzlichen Glückwunsch

[J. Lehmann](#) - 22.09.08

Vor 60 Jahren verkehrte der erste Obus in Vancouver. Diese Jubiläum wurde mit einer Trolleybus-Parade am 16.08.2008 gewürdigt. Der Umzug wurde geführt vom Trolleybus 2040, der aus der ersten Trolleybusserie stammt. Mit insgesamt 82 CFF Brill T44, 1947/48 erbaut, wurde am 16.08.1948 der Betrieb auf einer U-förmigen Linie von Fraser (heute Linie 8) und Cambie (heute Linie 15, derzeit mit Autobussen befahren) durch die Innenstadt aufgenommen. Es folgten weitere historische Obusse, einer der zuletzt ausgemusterten Flyer-Obusse und je ein Solo- und Gelenkwagen (No. 2529, siehe Foto unten), die in den letzten Jahren neu beschafft wurden.

Nach der Parade fand sich eine Fahrzeugausstellung in Vancouvers berühmtem Stanley Park statt. Vertreter der Stadt, des Verkehrsbetriebes und von Fahrgastinteressengruppen würdigten daß vor kurzem eine Option über 20 weitere Fahrzeuge eingelöst und diese Bestellung später auf insgesamt 34 Einheiten erhöht wurde, deren Produktion bereits angelaufen ist. Wie die 228 bislang gelieferten Trolleybussen werden sie bei New Flyer im kanadischen Winnipeg montiert, die Auslieferung erfolgt ab Mitte 2009 nach Vancouver.

### Philadelphia [US] - Wieder 100% Obusbetrieb

[J. Lehmann](#) - 15.09.08

Anfang September waren bis auf den letzten Serienbus und den Vorläuferfahrzeug inzwischen alle Fahrzeuge in Philadelphia. Die beiden letzten Trolleybusse werden in Kürze erwartet, es kann sich nur um wenige Wochen handeln, bis die Flotte komplett ist.

Die drei Linien werden bereits ausschließlich mit Trolleybussen befahren. Die Linie 75 (Wayne Junction Station – Arrot Terminal) wird werktags im 20 Min-Takt (HVZ alle 15 Min.) betrieben. Derzeit werden in Nicetown auf dem Weg zum bzw. von Wayne Junction Station die Courtland St. und Wingohocking St. nicht bedient. Ab Subway Station Wyoming wird mittels Hilfsantrieb in beiden Richtungen eine Umleitung über Windrim Av. befahren. Einige sehr pflichtbewusste Fahrer-(innen) legen für die Schleifenfahrt Wayne Junction Station sogar wieder die

Stromabnehmer an.

Die Linie 59 (Arrot Terminal – Bells Corner) wird werktags im 15 Min-Takt (HVZ alle 10 Min.) betrieben. Die Strecke verläuft überwiegend über die vierspurige Ausfallstrasse Castor Av. Hier können die Trolleybusse durch ihr ausgezeichnetes Anzugvermögen gut im Verkehr mitschwimmen.

Die Linie 66 ( Frankford Transportation Terminal – Morell Park / City Line) wird werktags im 7 Min-Takt bis Gregg St. und im 14 Min.-Takt bis Morell Park betrieben. In der HVZ wird der Betrieb auf 14 Abfahrten pro Stunde ab Frankford Transpotation Center verdichtet. Die Kurse nach Morell Park werden dann als Express-Kurse geführt. Die Zwischenkurse werden abwechselnd zu den Endstellen Cottman Av. bzw Gregg St. geführt. Die Expresskurse nutzen zwischen Comly St. und Cottman St. die zusätzliche Expresstrolleybusfahrleitung.

### **Barquisimeto [VE] - Testfahrten in Zürich**

[J. Lehmann](#) - 25.11.08

In der venezolanischen Stadt Barquisimeto (1,2 Mio. Einwohner) ist seit mehreren Jahren ein BRT als Trolleybus auf separaten Fahrspuren im Bau. Im Juli 2007 gab es einen vorübergehenden Baustopp nach politischen Auseinandersetzungen. Im März 2008 machte die Zentralregierung Cáracas jedoch eine USD 340 Mio. Zusage zur Komplettierung des Projekts, das aus zwei 19,1 bzw. 11,5 km Linien bestehen wird. Ein größerer Teil der bestellten 80 Neoplan/Bombardier Gelenktrolleybusse vom Typ N6321 ausgeliefert, die ersten drei Unterwerke stehen vor der Fertigstellung, und im Dezember 2008 sollen die Probefahrten aufgenommen werden. Für März/April 2009 ist die offizielle Betriebsaufnahme auf einem ersten, 8 km langen Teilstück der Linie 1 vom neuen zentralen Umsteigebahnhof der Stadt "Estación Central Simón Bolívar" bis zur Avenida Libertador/Calle 42 geplant. Das System wird unter dem Namen TRANSBARCA vermarktet.

Mehrere Trolleybusse absolvierten Anfang 2008 insgesamt 20.000 km Testfahrten auf dem Netz der Salzburger Verkehrsbetriebe. Anlässlich der TrolleyMotion-Konferenz war ein weiterer Wagen am 18./19.11.08 im Depot der Zürcher Verkehrsbetriebe ausgestellt und auch zu Probefahrten unterwegs.

### **Mendoza [AR] - Neue Trolleybusse verschifft**

[J. Lehmann](#) - 03.11.08

Nach vielen Verzögerungen gelang nun der Erwerb von 80 Flyer E901A/E902-Obusse aus Vancouver. Die Fahrzeuge konnten ab 30. Oktober 2008 auf ein Schiff verladen werden. Diese Verladung dauerte vier Tage und das Schiff "Wisdom" verläßt Vancouver am 04.11.2008.

Sie werden den gegenwärtigen Wagenpark, bestehend aus rund 40 Trolleybussen Krupp/Ludewig, 1988 aus Solingen übernommen und nach und nach in Dienst gestellt, ersetzen. Außerdem gehören noch fünf ZIU 682 zum Wagenpark.

Das Liniennetz besteht aus fünf Linien. Die Linie nach Dorrego befährt alternative Strecken im Stadtgebiet, hauptsächlich wird die Avenida Zapata gefahren, und zwar ganztägig im 8-12 Minuten-Takt. Bis 13:34 Uhr wird auch über Calle Morón alle 16 Minuten gefahren. Die übrigen Linien weisen folgende Taktzeiten auf: nach Parque: 6; nach Pellegrini: 7-9; nach Godoy Cruz - Las Heras: 5-6; nach UNCuyo: 18-20. Die Strecke nach Villa Nueva wird weiterhin vom Autobus bedient, nach nunmehr drei Jahren nach ihrer vorübergehenden Einstellung wegen Straßenbauarbeiten wurden auf den nicht von anderen Linien genutzten Abschnitten die komplette Fahrleitung entfernt.

### **Sao Paulo [BR] - Neue Niederflerbusse erwartet**

[J. Lehmann](#) - 29.09.08

Nach Jahren des Rückbaus setzt nun Sao Paulo auf den Trolleybus, um die hohe Verschmutzung der Stadt zu bekämpfen. Nachdem schon der benachbarte Betrieb EMTU Niederflerbusse in Dienst stellte, wurde nun das erste Vorläuferfahrzeug für eine Serie von 10 Trolleybussen mit der Nr. 1500 in Dienst gestellt. Die Serienfahrzeuge weisen eine Länge von 13,2 m auf, sie werden bei der Firma Busscar (<http://www.busscar.com.br>) produziert. Es wird eine Gesamtbestellung von 140 Trolleybusse erwartet, die in den kommenden Jahren den Großteil des vorhandenen Wagenparks ersetzt werden.

### **Skoda Electric - Lieferungen 2008**

[J. Lehmann](#) - 17.11.08

Im Laufe des Jahres 2008 hat die Firma SKODA ELECTRIC s.r.o. insgesamt 20 Trolleybusse für einzelne Verkehrsunternehmen in der Tschechischen Republik und der Slowakei (siehe nachfolgende Liste) hergestellt und geliefert. Die letzten Auslieferungen in 2008 erfolgen für Teplice, die Ende November 3 Gelenk- und zwei Solowagen erhalten.

Zudem lieferte Skoda Anfang 2008 50 Wagen des Typs 24 Tr aus, die mit einem Diesellagregat der Firma Kirsch und einer Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum ausgestattet sind. 20 Fahrzeugen produzierte SKODA ELECTRIC Pilsen und 30 SKODA GANZ Budapest.

Im Jahre 2008 wurde die Lieferungen des 150-Einheiten umfassenden Vertrages mit der Stadt Riga fortgesetzt, von denen ja bereits 24 Skoda 24Tr im vergangenen Jahr geliefert wurden. Zu der letztjährigen Lieferung gehörig gingen Anfang des Jahres 6 Skoda 24 Tr ohne Diesellagregat (Aktion RIGA I) nach Riga. Es folgten 20 Skoda 24 Tr mit

Dieselaggregat der Firma Kirsch (Aktion RIGA II). Ab September wurden 30 Skoda 24 Tr ohne Dieselaggregat (Aktion RIGA III) geliefert, von denen die letzten im November ausgeliefert wurden. Ende 2008 werden noch 20 Skoda 24 Tr mit Kirsch-Dieselaggregat (Aktion RIGA IV) folgen, sie befinden sich derzeit in Montage. Alle Wagen besitzen eine Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum. Nachdem nun 100 der 150 bestellten Wagen geliefert wurden, wird mit einer Anschlußbestellung von weiteren 150 Wagen gerechnet.

Während alle o.g. Wagen auf der Karrosserie Citelis 1B der Firma Irisbus basieren, wird für die Bestellung des Verkehrsunternehmens der Stadt Pardubice ein neuer Weg beschritten. Hier wurde das neue Modell SKODA 28 Tr geliefert. Es handelt sich um einen 15m langen Wagen mit einer Karosserie der polnischen Firma Solaris mit drei Achsen, davon ist die letzte Achse die Antriebsachse. Die elektrische Ausrüstung entspricht derjenigen der Gelenkwagen vom Typ 25 Tr. Derzeit sind alle Typenprüfungen durchgeführt und seit Mitte Oktober verlaufen Zuverlässigkeitsfahrten mit Fahrgästen in der Stadt Pardubice. Am Ende dieses Jahres wird die Zulassung der Bahnbehörde Prag erwartet und dann werden drei weitere Obusse dieses Typs folgen.

## Lieferübersicht von Trolleybussen ŠKODA 24Tr und 25Tr im Jahre 2008

### Trolleybusse ŠKODA 24Tr – Irisbus

Verkehrsunternehmen	Anzahl	Betriebsnummer	Ausführung	Lieferung
Riga	6	X824x-829x	MS	Jan.-März
Riga	40	X900x-939x	K + PS	Jan.-Dez. 3)
Riga	30	X830x-859x	MS	Jan.-Nov.
Timisoara	50	3001 – 3050	K + PS	Jan.-März 1)
PMDP Plzeň	4	513 – 516	MS	Juli, August
DP Prešov (Sk)	2	711 – 712	MS	September
DP Teplice	3	169 – 170	MS	November 2)

### Trolleybusse ŠKODA 25Tr – Irisbus

Verkehrsunternehmen	Anzahl	Betriebsnummer	Ausführung	Ausführung
DP České Budějovice	2	71 - 72	MS	August
DP Brno	3	3612 - 3614	MS	August
DSZO Zlín	2	408 - 409	K* + PS	September
DP Prešov (Sk)	2	709 – 710	MS	September
DP Teplice	2	213 – 215	MS	November 2)

Legende:

K Trolleybus mit dem Dieselaggregat Kirsch 100kW

PS Halbautomatischer Stromabnehmer der Firma Nekov

MS Manueller Stromabnehmer der Firma LEKOV

Bemerkungen: 1) mit Skoda Ganz, Budapest

2) derzeit in Montage

3) Nr. x920x – x939x derzeit in Montage

Alle Trolleybusse sind von der Firma KAROSA a.s. in der Ausführung CITELIS 1B geliefert, mit Elektrodachausstattung

### Eberswalde:

#### Sonderfahrt mit historischen Obussen

Die öffentliche Wiederinbetriebnahme des derzeit ältesten betriebsbereiten in Eberswalde erfolgte am 28.09.2008 im Rahmen der DVN-Themenfahrt. Dabei starteten zwei historische Doppeldecker morgens in Berlin und brachten zahlreiche Interessierte von Berlin nach Eberswalde, dort konnten sie mittels einem Korso an historischen Obussen (Berlin 1224 und 488, Skoda 14Tr No.3 und Skoda 9Tr No.19) Nachmittags fand nochmals für eine Reisegruppe aus Dresden eine weitere Fahrt statt, hier verkehrte neben Obus 1224 nur der Skoda 9Tr, hier beide an der Endhaltestelle Ostend festgehalten.

