

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe 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] - Dahingleiten im neuen Obus

J. Lehmann - 02.02.09

Die neuen Swiss-Trolleys brachten die Solinger Fahrer schon ins Schwärmen: " Ein Obus, wie er sein soll: Kraftvoll und leise". Dieses konnten auch einige Pressemitarbeiter der örtlichen Tagespresse (siehe [Anlage 1](#)), der Fachpresse sowie TrolleyMotion selbst am Freitag (30.01.09) erleben.

Die beiden Anfang Dezember 2008 gelieferten Trolleybussen erhielten am 26.01.2009 die Freigabe für den Linienverkehr, nachdem alle Genehmigungen in Papierform vorlagen. Da jedoch bislang nur rund 20 der 300 Fahrer geschult sind, kamen die Wagen am Dienstag (952) und Mittwoch (951) lediglich als Verstärkerfahrt Aufderhöhe-Krahenhöhe zum Einsatz. Im Laufe des Tages erfolgten dann die Fortsetzung der Schulungsfahrten, die mit der Werkseinweisung der Herstellerfirmen für das Schulungs- und Werkstattpersonal am 16.01.2009 begannen. Am 02.02.2009 starten nun nach Plan die Einweisung der übrigen Fahrer. Nach 14 Tagen erhofft man, daß einer der beiden Neufahrzeuge ganztägig im Linienverkehr eingesetzt werden kann. Auch Fahrer der VSG (Verkehrs-Service GmbH) werden zeitgleich geschult. Sie bedienen seit Einführung des neuen Dienstplan am 19.01.2009 komplett die Obuslinien 684-686. Das Unternehmen VSG gehört durch Übernahme der Firma Elba anteilmäßig der Stadtwerke Solingen. Ziel ist die Neueinstellung von Fahrern über diese Gesellschaft zu einem günstigeren Tarif.

Weitere Erfahrungen im harten Betrieb auf den Hauptlinien 681/682 sind angestrebt, um eventuelle Änderungswünsche, die sich im Einsatz ergeben, bei den Serienfahrzeugen zu berücksichtigen. Einige wenige Wünsche sind bereits geäußert, so werden Wartungsklappen mit größerer Öffnungsweite eingerichtet und ein überflüssiger Haltetaster wird entfallen.

Zur geplanten Auslieferung der Serienfahrzeuge ab dem 06.04.2009 sollen dann alle Fahrer geschult sein, Im Gegensatz zu den beiden ersten Fahrzeugen (siehe Meldung vom 8.12.2008) erfolgt bei den übrigen Wagen die TÜV-Abnahme in Solingen, jeweils vier Wagen werden vorgeführt. Die letzten SwissTrolleys werden Solingen im Juni 2009 erreichen. Ein Einsatz auf der Linie 683 wird jedoch erst nach Fertigstellung des Wendeplatzes in Burg am ehemaligen Kleinbahnhof möglich sein. Bislang sind die Bauarbeiten noch nicht aufgenommen, als Umstellungstermin und damit Auflassung der Obusdrehzscheibe in Burg wird derzeit das Ende der Sommerschulferien (15.08.2009) ins Auge gefaßt.

Foto:
Die
Schulungsfahrten
(beschildert:
Lehrwagen)
schließen nach einer
Einweisung im
Betriebshof mit
einer Fahrt im Netz
ab, hier ist Wagen
951 am 28.01.2009
auf dem Weg
Richtung
Hasselstraße
festgehalten.
Aufnahme: Jürgen
Lehmann



Salzburg [AT] - Erneut Netzerweiterungen

[J. Lehmann](#) - 19.01.09

Die neue Obuslinie 10 wird zum kleinen Fahrplanwechsel am 14.06.2009 eröffnet werden, die feierliche Eröffnung ist für Freitag, den 12.06.2009 geplant. Bereits zuvor wird eine Verlängerung der Linien 3 und 5 in Itzling ohne Fahrplanänderung erfolgen. Die erforderlichen Straßenbaumaßnahmen und der Bau der Mastfundamente für den rund 500 m langen Abschnitt sind bereits fertig gestellt. Die für die Obuslinie 10 erforderliche Wagenparkerweiterung erfolgt durch die Inbetriebnahme der aus Montreux übernommenen Gelenkbusse, deren Anpassung an Salzburger Verhältnisse zur Zeit erfolgt (siehe Meldung vom 07.12.2008).

Für die Neuanlieferung der 20 Solaris-Gelenktrolleybusse erfolgt am 03.02.2009 die Vertragsunterzeichnung in Posen. Nach ausgiebigen Testfahrten mit dem Winterthurer Obus 173 (siehe Meldung vom 07.12.2008) konnten die gewünschten Parameter festgelegt werden. Der erste neue Obus ist im September 2009 zu liefern und wird anlässlich der Verkehrstage bzw. "100 Jahre elektrische ÖPNV in Salzburg" präsentiert, die beiden weiteren Fahrzeuge sollen unmittelbar folgen. Die restlichen 17 Obusse sollen 2011 komplett ausgeliefert werden. Die vereinbarte Option von fünf weiteren Gelenkbusen konnte noch nicht gezogen werden, sie hängt von der Entscheidung ab, ob eine Verlängerung der Linie 8 zum neuen Outletcenter am Airport und der Linie 2 nach Wals realisiert werden können.

Biel/Bienne [CH] - Abtransport der drei restlichen Volvo-Gelenkbusse

[J. Lehmann](#) - 15.12.08

Am Montag, den 10.11.2008 wurden auch die letzten drei Volvo/Ramseier&Jenzer - Gelenktrolleybusse verladen. Auch Ersatzteile wie Achsen, Reifen, Sitzpolster gingen mit auf die Reise. Auch diese drei erst knapp 20-jährigen Gelenkbusse (Erstzulassung: 1.4.1989) gingen nach Brasov in Rumänien, wo sie eine Woche später eintrafen und im Dezember bereits unter den gleichen Betriebsnummern im Liniendienst stehen.

Die Wagen wurden nun entbehrlich, als die ersten drei von insgesamt acht neuen Dieselbusse in Betrieb gingen. Für die maximal 16 Kurse in der Nachmittagspitze auf den beiden Obuslinien reichen die 20 nun vorhandenen Trolleybusse aus, ansonsten kommen Dieselbusse zum Einsatz.

Fribourg [CH] - Neue Bimodes

[J. Lehmann](#) - 01.12.08

Mittels direkter Vergabe zugunsten der Firmen HESS und Vossloh-Kiepe analog der Vb Luzern wurde nun die Erneuerung der 1987/89 erbauten Duo-Busse 501 - 512 angegangen. Die Verhandlungen sind jedoch noch im Gange, so daß noch keine Vertragsunterzeichnung und genauere Angaben zu den Fahrzeugen und zum Liefertermin veröffentlicht wurden. Zwölf Fahrzeuge sollen geliefert werden, die weitestgehend baugleich zu den 2004 gelieferten DUO-Bussen bzw. auch Bimodes genannt, sind.

Die Planung der Verlängerung der Fahrleitungen der Linie 3 zwischen Chassotte zur seit 2006 neu eingeführten Endhaltestelle Mont-Carmel gehen in eine weitere Phase: Derzeit laufen Sondierungsarbeiten, um die Maststandorte festlegen zu können. Der genaue Zeitpunkt der effektiven Errichtung der Anlage ist derzeit aber weiterhin offen, es wird ein Eröffnungstermin in 2009 erhofft.

In der Innenstadt von Freiburg ist die Fahrleitung weiterhin unterbrochen: Der Fortschritt der Bauarbeiten am neuen Konzerthaus, welche nach der Fertigstellung des Multiplexkinos und der Ladenpassage angefangen worden sind, haben die Errichtung selbst einer provisorischen Anlage nicht erlaubt. Dies soll nun bis Mai 2009 erfolgen, so daß dann nach fast fünf Jahren die Innenstadt wieder elektrisch passiert werden kann.

Im Herbst 2008 ist zudem mit dem Bau der seit rund 40 Jahren vorgesehenen neuen Brücke über den Saanegraben, die Poya-Brücke, angefangen worden. Die daraus folgenden Strassenbauarbeiten behindern nun den elektrischen Betrieb auf der Linie 2 zwischen den Haltestellen Stadtberg und St-Barthélémy. Bis Frühling 2009 muss dort jeweils in einer Richtung (derzeit Richtung Schönberg) im Dieselbetrieb gefahren werden.

Lausanne [CH] - Réseau 08 eingeführt

[J. Lehmann](#) - 26.01.09

Nach Inbetriebnahme der Metro M2 ging am 14.12.2008 nun das neue Liniennetz in Betrieb. Wie bereits berichtet, ersetzt die M2 die Obuslinie 5 und einen Teil der Obuslinie 6. Obwohl anstelle der Linie 5 eine neue Linie 25 eröffnet wurde, reduziert sich die Anzahl der Linien, da die bisherigen Linien 6, 4 und 15 zu den neuen Linien 4 und 6 verknüpft wurden, Soloobusse bedienen diese beiden Linien sowie die neue Linie 25, so daß sich deren Einsatz verdoppelt hat. Auf den übrigen sechs Linien verkehren Anhängerzüge und Gelenktrolleybusse sowie zahlreiche Autobusse. Zwar werden durch Verringerung der Taktzeiten, insbesondere auf den Linien 2 und 3 nun gesamt 80 Kurse statt bislang etwa 90 auf den Trolleybuslinien benötigt, aber auch diese können nicht alle elektrisch bedient werden, denn es stehen lediglich 82 Obusse zur Verfügung.

Bereits vor Einführung des neuen Netzes verabschiedete der Verwaltungsrat der TL im Juli eine Fortschreibung des Liniennetzes unter dem Namen Réseau 14. Der Plan sieht die Verlängerung der Trolleybuslinien 8 und 25 vor sowie die Umstellung der Linie 21, die derzeit bereits überwiegend unter bestehender Fahrleitung verkehrt. Die Erweiterungen sind bereits für Dezember 2009 und 2011 geplant.

Im Plan angedacht ist außerdem eine Umstellung einiger Streckenabschnitte der stark frequentierten Obuslinien 7

und 9 auf Straßenbahnbetrieb. Hier wäre jedoch die Erweiterung als LighTram mit Doppelgelenktrolleybussen auf eigenen Fahrspuren sicher sinnvoller!

[St. Gallen \[CH\]](#) - Neun SwissTrolley in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 05.01.09

Mit der Abnahme des neunten Wagens durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) am 23.12.2008 sind wie geplant in 2008 die ersten neun SwissTrolley der Firmen Hess/Vossloh-Kiepe (No. 171-179) in Betrieb genommen worden. Wie berichtet erhielten die ersten Wagen die erforderliche Abnahme am 28.10.2008, der Einsatz im Linienverkehr begann am 19.11.2008 nach der Vorstellung des Wagens im Rahmen einer Pressekonferenz und der erfolgreich abgeschlossenen Fahrer- Instruktionen. Sie ersetzen die Saurer/Hess-Gelenktrolleybusse der Serie 101-111 vom Baujahr 1984/85, von denen die Wagen 101 und 109 bereits ab 2001/02 als Ersatzteilspender dienten und 2007 verschrottet wurden. Die neun übrigen wurden nach Plovdiv in Bulgarien verkauft. Die ersten vier (Nr. 102, 103, 106 und 107) wurden am 17.12.08 verladen und per Bahn abtransportiert.

Ab Januar bis März 2009 folgen weitere acht Neufahrzeuge, dann erfolgt auch Abstellung von Gelenkobussen der Serie 151-168 (Bj.1991). Die gesamte Serie von 17 Gelenkwagen wird bis Ende 2009 nach Inbetriebnahme der sieben bestellten Doppelgelenkwagen entbehrlich, ein Verkauf wird derzeit verhandelt.

[Winterthur \[CH\]](#) - Und der Gewinner ist....

[J. Lehmann](#) - 23.02.09

Gemäß der heutigen Pressemitteilung der Stadtbus Winterthur erhält die Firma Carrosserie Hess den Auftrag zur Lieferung der 21 Gelenktrolleybusse. Eine Mittelfreigabe in Höhe von 26 Mio SFR (17,2 Mio. Euro) erfolgte nun vom Stadtrat, es handelt sich um einen Kredit für zweckgebundene Ausgaben.

Nach Durchführung der Ausschreibung (siehe Meldung vom 01.09.2008) erfolgte Ende 2008 eine Auswertung der Angebote. Vier Angebote lagen vor, jeder der Hersteller präsentierte sein Produkt. Nach der Ausstellung während der TrolleyMotion-Tagung in Zürich weilte der Neoplan-Gelenkobus (Seriennr. 69 für Barquisimeto) Mitte November für Probefahrten in Winterthur und Anfang Dezember absolvierte der Züricher Obus 151 (SwissTrolley der Firma Hess) in Winterthur Testfahrten. Zur Besichtigung des Produkts der Firma VanHool war eine Delegation aus Winterthur Ende November in Solingen. Der vierte Anbieter Solaris konnte ja bereits Obusse nach Winterthur liefern, sie sind ja bereits seit einigen Jahren in Dienst.

Zur Entscheidung für die Firma Hess hätte die gute Geräuschkämmung im Fahrgastraum, der geringere Energiebedarf und die höhere Fahrzeugkapazität geführt. Außerdem sah man die Nähe des Herstellerwerks in Bezug auf die Ersatzteillieferung und eventueller Garantie- und spätere Instandhaltungsarbeiten als vorteilhaft an. Der erste Swiss-Trolley soll bereits im Spätsommer 2009 nach Winterthur geliefert werden, die übrigen 20 Wagen folgen dann in drei Serien bis zum Frühjahr 2011.

Aus Platzmangel konnte die große Sammlung von historischen Obussen bei der Stadtbus Winterthur nicht mehr erhalten werden. Bereits 2008 verließ der Berna/Hess Nr. 118 (Bj.1966) das Depot Grüzefeld, Ende November wurde nun auch der Saurer/FHS/Strömberg-Gelenktrolleybus Nr. 131 von einer kleinen Gruppe von Privatpersonen übernommen und vom Depotgelände geschleppt.

Im Keller des Depots sind unter anderem noch die Saurer-Soloobusse Nr.50 (Bj.1960), 22 und 25 (Bj.1948) abgestellt, die jeweils zuletzt als Enteisierungswagen dienten, sowie einige Autobusse sowie der aus einem Haubenbus von 1938 umgebaute Oberleitungsturmwagen.

[Zürich \[CH\]](#) - LighTram auch auf Linie 32

[J. Lehmann](#) - 16.02.09

Seit einigen Wochen verkehren bis zu drei Doppelgelenk-Trolleybusse auch auf der Linie 32. Diese ist zusammen mit der Linie 46 die einzige Buslinie, die zu Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt verkehrt. Für die in den nächsten drei Jahren anstehende Ersatzbeschaffung der 43 O405 GTZ II Trolleybusse (101-143, Bj.1994) wird auch eine Beschaffung von Doppelgelenktrolleybussen vorgesehen, um die Linie 32 wie die Linie 31 komplett mit diesen grossen, zuverlässigen und komfortablen Fahrzeugen zu bestücken. Von den Fahrgästen wird die Grosszügigkeit, der niederflurige Einstieg und die Laufruhe der Fahrzeuge geschätzt.

Wie berichtet, wurden einzelne Wagen der ersten Serie von DB O405 Trolleybussen (No.1-36) bis zum Jahresende noch im Linienverkehr eingesetzt, obwohl mit der Auslieferung des letzten Neufahrzeugs im Juli 2008 die Umstellung abgeschlossen war. Grund war die Aufarbeitung der zweiten Serie 101-143, die nun mit dem Austausch der Rollbänder gegen Matrixanzeigen in allen Zielanzeigern abgeschlossen wird.

Die letzten beiden Gelenktrolleybusse der ersten Serie waren Wagen 25 und Wagen 19, die Ende November bzw. im Dezember 2008 aus den Liniendienst ausschieden. Aus der Serie verbleiben noch die Wagen 32 und 33, die als Fahrschulwagen 4129 und 4128 in Dienst stehen.

[Bologna \[IT\]](#) - Stadtbahn auf Rädern

Dirk Budach - 12.01.09

Neben dem bestehenden traditionellen Obusnetz im italienischen Bologna entsteht im Osten und Südosten der Stadt gegenwärtig ein weiteres System in Form von mehreren Obuslinien mit einem größeren Anteil abgetrennter

Eigenstrassen und optischer Spurführung von Siemens. Insgesamt 18,9 km Strecke umfasst dieses Netz, das von den folgenden vier Linien befahren werden soll:

- Via Riva di Reno – San Lazzaro di Savena, Via Pertini (derzeit östlicher Teil der Linie 19)
- Stazione Centrale - San Lazzaro di Savena, Via Caselle (derzeit östlicher Teil der Linie 19C, seit 9.1.09 bis zum neu errichteten Haltepunkt San Lazzaro di Savena der Bahnlinie von Rimini)
- Stazione Centrale - Piazzale Atleti Azzurri d'Italia (derzeit östlicher Teil der Linie 27A)
- Stazione Centrale - via Genova (derzeit östlicher Teil der Linie 27B)

Die Streckenführung der vier Linien überschneidet sich zu größeren Teilen auf dem Weg über die Via Mazzini und Via Emilia vom Stadtzentrum aus, erst in den Außenbezirken Bolognas verzweigen sich die einzelnen Abschnitte zu ihren unterschiedlichen Endstellen.

Die Bauarbeiten begannen im September 2007, der Abschluss ist für die zweite Hälfte 2010 vorgesehen. Teilstücke könnten allerdings auch schon früher in Betrieb gehen. So wurde zu Testzwecken im Dezember die Fahrleitung von den Endhaltestellen Statione San Lazzaro di Savena und der anderen Enhaltestelle in San Lazzaro di Savena über die Via Caselle, Via Emilia und Via Kennedy in einer Länge von rund 3 km und unter Strom gesetzt.

49 Gelenkwagen vom Typ CIVIS liefert Irisbus bis 2011 aus, davon werden voraussichtlich 42 für den laufenden Betrieb gebraucht. Es handelt sich dabei um die 18,43 m lange Variante mit mittigem Fahrerplatz in einer separaten Fahrerkabine. Die Wagen werden im Irisbus/Heuliez-Werk im französischen Rorthais gebaut und dort auch auf einer werkseigenen Teststrecke vor Auslieferung umfangreichen Tests unterzogen. Zusätzliche Einstellungsfahrten werden auf einem bereits fertiggestellten Streckenstück im Stadtteil San Lazzaro di Savena vor Ort vorgenommen. Im Juni und Juli 2008 wurden die ersten beiden Wagen ausgeliefert. Aktuell sind ausserdem weitere 17 Wagen werksseitig fertiggestellt und warten auf die Abnahme und Auslieferung, die im Frühjahr 2009 mit monatlich drei Wagen weitergehen soll.

Cremona [IT] - Ernst der Lage nicht erkannt

[J. Lehmann](#) - 12.01.09

Auf Anfrage eines Politikers der Grünen-Fraktion beschäftigte sich der Stadtrat von Cremona in der Sitzung vom 10.11.2008 mit der Frage der Wiedereinführung des Trolleybusses

Es war geplant, den Obus auf einem Abschnitt des ursprünglich aus 2 Linien bestehenden Netzes zwischen Krankenhaus und dem Bahnhof wieder einzuführen, Die zwei jüngsten Trolleybusse von 1999 (28 und 29) sollten hier zum Einsatz kommen. An eine Wiedereinführung des Trolleybusses auf den beiden Hauptlinien 1 und 2 sollte nur im Falle eines kritischen Ausmaßes der Energieversorgung und dem Ausmaß der Umweltverschmutzung erfolgen. Aus diesem Grunde wurde die Fahrleitung nicht abgebaut, als der Betrieb im Juni 2002 eingestellt wurde. Investitionen werden nun lediglich in der Einrichtung einer Methantankstelle unternommen, sozusagen als Alibi-Funktion, um eine alternative Energietraktion zu nutzen.

In 2010 wird die Verkehrsbedienung neu ausgeschrieben, Im Zuge der letzten Ausschreibung vor 10 Jahren, bei der die KM als Betreiber gewählt wurde, erfolgte die vorläufige Einstellung des Betriebs.

Genova [IT] - Netzausbau vorerst abgeschlossen

[J. Lehmann](#) - 01.12.08

Nach der Inbetriebnahme der Linie 20 im Mai des Jahres (siehe Meldung vom 05.05.2008) und damit die Eröffnung der Verlängerung der bestehenden Obuslinie zum Piazza V.Veneto nach Sampierdarena, fand der Ausbau des Netzes wiederum vorerst einen Abschluß.

Die projektierte 10,5 km Linie nach Valbisagno in nördliche Richtung wird mangels Finanzierungsmöglichkeit vorerst nicht realisiert. Weitere Investitionen im Nahverkehr fließen in den Neubau einer Metro.

Der vor 70 Jahren am 21. April 1938 eröffnete Betrieb kann auf eine wechselhafte Geschichte zurückblicken. Bis 1953 wuchs das Netz auf über 48 km, es kamen 121 Trolleybusse zum Einsatz, so verdrängte der Obus auf den engen Gassen der Altstadt die Straßenbahn, aber bereits bis zum 11.Juni 1973 verschwand der Obus wieder hier. Lediglich auf der Ost-West - Achse kehrte der Obus einige Jahrzehnte später wieder. Neue Obusse bedienten fortan die am 26.06.1997 wiedereröffnete Linie 30. Nun konnte rechtzeitig zum 70-jährigen Jubiläum nach mehrjähriger Planungs- und Bauzeit die gegenüber der bisherigen Linie 30 verlängerte Linie 20 eröffnet werden.

Lecce [IT] - Verzögerung

[J. Lehmann](#) - 12.01.09

Die geplante Eröffnung des Betriebs in 2008 konnte nicht realisiert werden. Die Oberleitung der Ringlinie ist immer noch nicht vollständig. Ein Entwurf für die kombinierten Oberleitungs- und Beleuchtungsmasten wurde im Frühjahr 2008 von Gemeinderat verabschiedet, jedoch ließ die Ausführung auf sich warten. Nun wurde endlich nach über einjähriger Pause die Montage der Oberleitung wieder aufgenommen und nach Fertigstellung und anschließender Durchführung der Schulungsfahrten wird nun für 2009 die Eröffnung des Betriebs erwartet.

Zu den sechs im April vorhandenen Trolleybussen sind noch zwei im Sommer 2008 ausgeliefert worden, vier weitere stehen noch fertiggestellt beim Hersteller VanHool in Belgien.

[Modena \[IT\]](#) - Neoplan-Obusse im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 01.12.08

Nach der langwierigen Zulassungsprozedur, erhielten die drei Anfang 2008 ausgelieferten Wagen im September 2008 die endgültige Zulassung. Insbesondere durch das neuartige Aggregat als Hilfsantrieb, welches von der Firma ESW (siehe [Anlage 2](#)) entwickelt und vertrieben wird mit einem 120kW Dieselmotor mit dazugehörigem Abgassystem von der Firma Steyr Motors, verzögerte die endgültige Zulassung. Es handelt sich um eine europaweite Zulassung, welches ebenfalls einige Zeit kostete.

Die neuen Trolleybusse erhielten die Betriebsnummern 01-03 statt wie zuerst geplant in Anschluß an die 1999 gelieferten Gelenktrolleybusse die Nr. 35-37.

Am Montag, 24. November gelangte nun der erste Neuwagen in Dienst, und zwar Obus 01 auf der Linie 11. Auch Obus 03 wurde in der vergangenen Woche im Einsatz gesichtet.

Die zehn Gelenktrolleybusse erhalten eine neue Lackierung entsprechend der Neufahrzeuge. Im April 2008 erhielt Wagen 32 als erstes das neue Farbleid in gelb und blau, weitere folgten im Laufe des Jahres.

[Napoli \[IT\]](#) - Historischer Obus im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 08.12.08

Vom 16.10. bis 18.10.2008 hielt die MobilityTech ihr 3. Internationales Forum in Neapel ab. Die Themen waren in allen Bereichen des Nahverkehrs angesiedelt, in einigen Vorträgen zum elektrischen Verkehr wurde auch auf den Trolleybus eingegangen. Neben Vorträgen standen auch einige Außentermine im Programm, bei denen der historische Obus 8021 (Bj.1961) als Zubringer diente. Ansonsten kam Trolleybus 8021 dieses Jahr zum den "Ökologischen Sonntagen" am 18.06.2008 und 08.06.2008 kostenlos auf den Linien 201/202 zum Einsatz, auf weitere Einsätze wurde verzichtet, da die Gruppe jeden Sonntag an der Restaurierung des Straßenbahnwagens 1029 arbeitet, der im März 2009 fertiggestellt werden soll.

Der Alfa-Romeo/Aerfer-Zweiachser gehörte zu einer Serie von 84 Trolleybussen (8301-06, 8001-8078), die bis 1999 durch die neuen AnsaldoBreda- Trolleybusse abgelöst wurden. Von den neuen zweiachsigen Trolleybussen beschaffte die AMN 87 Einheiten, die bis 2004 in Betrieb gingen. Sie stehen im Einsatz auf fünf Linien (201, 202, 254, 255, 256). Da diese nur alle 12-15 Minuten verkehren, werden rund 30-40 Trolleybusse für den täglichen Einsatz benötigt.

Weitere Trolleybuslinien sollen umgestellt werden, zum Beispiel Linie C47, deren Verlauf noch teilweise von alter Fahrleitung der ehemaligen Obuslinie 247 überspannt wird. Auch die Linien R4 und R5 sollen elektrifiziert werden. Die derzeit am dichtesten befahrene Buslinie R2, die im 7-Minuten-Takt mit Gelenkwagen verkehrt, wird jedoch durch eine Metrolinie ersetzt, die seit einigen Jahren im Bau ist.

[Limoges \[FR\]](#) - Neue Cristalis Ende 2009 erwartet

[J. Lehmann](#) - 09.02.09

Die Ausschreibung für die Lieferung von sechs Trolleybussen (siehe Meldung vom 03.03.08) wurde Ende 2008 entschieden, es ging nur ein Angebot der Firma Irisbus ein. Die sechs Cristalis-Solotrolleybusse werden Ende 2009 geliefert. Die weiteren Optionen sind noch nicht eingelöst.

Die sechs Neufahrzeuge ersetzen die rund 20-jährigen Trolleybusse des Typs Renault ER 100, von denen noch 19 Trolleybusse in Betrieb sind (No. 422 - 440). Die vier ältesten (422-425) des Baujahrs 1987 werden durch die Neufahrzeuge ersetzt, zwei weitere werden den übrigen als Ersatzteilsponder dienen.

Ab dem 02.02.2009 wurde die Linie 5 um etwa 200 m über die Haltestelle Plaicance hinaus nach Les Courrières verlängert. Dieser halbstündlich bediente Abschnitt (jeder dritte Kurs) wird mit Hilfsdiesel befahren.

[Lyon \[FR\]](#) - Testphase mit optischer Spurführung

Dirk Budach - 26.01.09

Das System optischer Spurführung von Siemens ist gegenwärtig beim neuen Trolleybusssystem in Castellón/Spanien und bei einigen weiteren BRT Systemen weltweit in Gebrauch. Frankreichs größter Obusbetrieb in Lyon wird das System nun ebenfalls testen: Auf der in 2006/07 eröffneten und künftig zu verlängernden Linie C1, die einen größeren Anteil reservierter Fahrspuren aufweist, sind zunächst drei Haltestellen mit Markierungen zur spurgeführten Anfahrt ausgerüstet worden und die Halteplätze entsprechend angepasst worden (Einstiegshöhe 21 cm, maximale Spaltbreite 5 cm). Für die sechsmonatige Testphase wurden zwei der Gelenk-Obusse der Reihe 2900 mit Kamera und automatischer Steuerung ausgerüstet. Die Verkehrsbetriebe Lyon werden nach Ablauf der Testphase über die weitergehende Einführung des Spurführungssystems auf ihren Linien entscheiden.

[St. Etienne \[FR\]](#) - Neue Linie geplant

[J. Lehmann](#) - 23.02.09

Die Zeitschrift TRANSPORT PUBLIC (siehe Link) kündigte in ihrer Februar-Ausgabe eine Ausschreibung für eine hochwertiges Trolleybus-Linie (BHNS, Bus à Haut Niveau de Service) in St. Etienne an. Für die 12 km lange Linie sollen einschließlich Fahrzeugen 40,7 Mio. EUR aufgewendet werden. Es handelt sich dabei um den Linienweg der heutigen Linie 9 vom Bahnhof Châteaureux in den nördlichen Stadtteil Montreynaud und wie die Linie 6 in die südlichen Stadtteile um La Métare. Somit wird die Linie parallel zur Straßenbahnlinie 4 verkehren und am Bahnhof

Châteaureux eine Umsteigemöglichkeit in die 2006 eröffnete Straßenbahnlinie 5 bieten.

Die Buslinie 9 verkehrt heute im 15-Minuten-Takt, aber es wird durch Neubaugebiete und durch ein städtisches Projekt eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen bis 2012 ein höherer Bedarf erwartet. Insgesamt rechnet man mit 23 000 Fahrgäste pro Tag auf der neuen Linie, deren Inbetriebnahme für 2013 geplant ist.

Derzeit wird lediglich die Linie 3 mit Trolleybussen bedient, neben den 2003 beschafften Cristalis-Solowagen kommen noch einige Renault-Solobusse des Baujahrs 1981 zum Einsatz, die vor rund zehn Jahren modernisiert wurden. Von den 13 vorhandenen Alt-Wagen sind noch fünf verfügbar (Nr. 430, 433, 436, 438, 446). Sie sollen bis Ende 2009 ausgemustert werden.

Castellón [ES] - Neue Hindernisse beim Ausbau

Dirk Budach - 01.12.08

Vier Monate nach der offiziellen Eröffnung der ersten, 2 km langen Teilstrecke des neuen spurgeführten Trolleybussystems in Castellón begannen die Vorarbeiten zur Weiterführung der Strecke von der derzeitigen Endstation Parque Ribalta aus in Richtung Innenstadt. Auch wenn der Streit um die beabsichtigte Querung des Parkgeländes auf 400m sich inzwischen beruhigt hat, doch steht nun ein anderer Aspekt zur Diskussion: Von verschiedenen politischen Gruppen wurde vorgebracht, dass die drei CIVIS nicht mit Batterieantrieb für Fahrten abseits der Fahrleitung ausgerüstet sind, sondern mit Dieselmotor. Da dies den öffentlichen Erklärungen von der Verwendung eines „ökologischen, batterie-elektrischen“ Zusatzantriebs auf der nicht zu elektrifizierenden Altstadtstrecke entspricht, sahen sich politische Vertreter der Regions zur Rechtsfertigung ihrer Bestellung von Wagen mit Diesel-Zusatzmotor veranlasst: Diese Fahrzeuge kämen ohnehin auch künftig nur auf dem bisherigen Streckenstück zum Einsatz, eine Verwendung der 3 CIVIS auf den übrigen Abschnitten sei nicht vorgesehen. Vielmehr würden weitere neue Fahrzeuge mit der Option Batterie-/Oberleitungsbetrieb ausgestattet. Ob es in der Praxis tatsächlich zu einer solchen Beschränkung kommen wird, bleibt abzuwarten. Bislang wurden noch keine weiteren Fahrzeuge mit den neuen Spezifikationen ausgeschrieben. Die Inbetriebnahme der Verlängerung durch das Parkgelände war bis Anfang 2009 vorgesehen, anschließend bis zum Jahresende die Strecke durch die Innenstadt und bis 2010 der Weiterbau bis zum Hafen Grao. Dieser soll auch ein tiefergelegtes Streckenstück zur Unterfahrung einer belebten Kreuzung einschliesslich einer Haltestelle umfassen. Für den Bau der Verlängerung durch die Innenstadt einschließlich der Infrastruktur läuft zur Zeit eine Ausschreibung.

Zaragoza [ES] - Trolleybusse im Museum erhalten

Dirk Budach - 26.01.09

Der Trolleybusbetrieb in der spanischen Großstadt Zaragoza, der aus drei Linien bestand, endete am 3. Oktober 1975, doch 34 Jahre später existieren noch immer vier der eingesetzten Wagen an verschiedenen Orten und in unterschiedlichem Erhaltungszustand.

Bei allen Wagen handelt es sich um um dreiachsige Doppeldecker (BUT 9641T/Metrovick/Metropolitan Camell), die 1962 nach Einstellung des Londoner Obusbetriebs in einer Anzahl von 125 Wagen nach Spanien verkauft worden waren. 12 von ihnen gingen in Zaragoza in Betrieb (nr. 51-56, 71-76). Die heute noch vorhandenen Wagen sind die Nr. 72, 73, 74 und 75 (ex London Transport 1836-1839). Zweifellos am besten erhalten ist Wagen 73, der seit einigen Jahren im baskischen Eisenbahnmuseum in Azpeitia ausgestellt ist. Hier besteht auch eine kurze Strassenbahnstrecke, und die Anlage einer Trolleybusoberleitung ist eine der Optionen für die Zukunft. Der Wagen Wagen 73 ist in den Farben der Verkehrsbetriebe San Sebastián (im Baskenland) lackiert, dort fuhren ebenfalls 25 ex-Londoner bis 1974.

Wagen 72 wird durch einen Privatmann in Ejea de los Caballeros erhalten, er ist unter Dach abgestellt, seine längerfristige Wiederaufarbeitung ist vorgesehen. Wagen 75 wird im Autobusbetriebshof der Verkehrsbetriebe Zaragoza TUZSA (Transportes Urbanos de Zaragoza, S.A.) ausgestellt.

Wagen 74 steht seit Jahren auf einem Freigelände entlang der Nationalstrasse NII Zaragoza-Barcelona, gegenwärtig laufen jedoch Bemühungen um seine Rettung.

- Trolleybus in Alicante (Spanien)?

Dirk Budach - 08.12.08

In der am Mittelmeer gelegenen Großstadt Alicante (320.000 Einwohner) wird seit mehreren Jahren Schritt für Schritt ein meterspuriges Stadtbahnnetz aufgebaut, welches zum Teil Strecken einer früheren Kleinbahnstrecke nutzt. Im Stadtgebiet steht die zum Teil unterirdische, gänzlich neue Linie 2 nach Sant Vicent del Raspeig vor der Fertigstellung.

Der Bau weiterer neuer Linien war geplant, doch haben die hohen Kosten des Baus von Schienenstrecken aktuell zu neuen Überlegungen geführt: Inspiriert vom neuen System im knapp 200 km nördlich gelegenen Castellón, ebenfalls der Region Valencia gelegen, plant die Regionalverwaltung nunmehr den Bau einer rund 10 km langen, spurgeführten Obusstrecke vom Stadtzentrum Alicante über Santa Faz, San Juan nach Muchamiel (Mutxamel in valenzianischer Sprache). Die Linie soll auf vollständig eigener Trasse führen, mit Priorität an Signalanlagen gegenüber dem übrigen Straßenverkehr. Eine optische Spurführung wie in Castellón sieht die Planung vor, es sollen jedoch Gelenktrolleybusse zum Einsatz kommen. Eine Entscheidung auf politischer Ebene sollte in der ersten Hälfte 2009 fallen.

In südlicher Richtung, vorbei am internationalen Flughafen nach Elche und auch nach Torreveija, bestehen ebenfalls Pläne zum Bau eines solchen spurgeführten Obussystems. Hierbei würde es sich um echte Überlandlinien handeln, so beträgt die Distanz nach Torreveija mehr als 60 km !

Einen Trolleybusbetrieb hat es in Alicante zuvor nicht gegeben, lediglich eine meterspurige Strassenbahn, die 1969 ihre letzte Linie einstellte. Muchamiel wurde bis in die sechziger Jahre schon von dieser alten Strassenbahn bedient.

[Coimbra \[PT\]](#) - Ausschreibung für einen Trolleybus

Dirk Budach - 15.12.08

Der einzige portugiesische Obusbetrieb in der Universitätsstadt Coimbra unternimmt einen neuen Versuch zur Erneuerung seines Wagenparks, der gegenwärtig aus 17 einsatzfähigen Caetano/EFACEC/Kiepe-Trolleybussen der Baujahre 1983-87 besteht. Zwei der Wagen stammen aus Porto, darunter ein Gelenkwagen, ansonsten handelt es sich um Zweiachser. Weitere fünf Zweiachser gleicher Bauart wurden in den vergangenen Jahren ausgemustert (siehe Meldung vom 12.12.2006) und dienen zum Teil noch als Ersatzteilspender.

Manuel de Oliveira, Verwaltungsdirektor der Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC), kündigte die bevorstehende Ausschreibung für zunächst einen Neuwagen zur Lieferung noch in 2009 an. Das veranschlagte Budget ist allerdings auf etwa EUR 480.000 limitiert. Außerdem laufen derzeit Bemühungen, um für die anschliessend geplanten Lieferung von jährlich zwei Neuwagen zum schrittweisen Ersatz der gesamten Flotte öffentliche Fördermittel in Anspruch nehmen zu können.

[Chomutov \[CZ\]](#) - Trolleybuslinien wieder auf normalen Wegen

[J. Lehmann](#) - 08.12.08

In dem Zeitraum ab dem 15.03.2008 und Anfang Dezember fand wegen Bauarbeiten eine Umleitung von Obuslinien statt. Eine Brücke über die Stadtautobahn wurde erneuert, so daß die Trolleybuslinien 22, 31, 33 und 35 nicht auf direktem Weg über die Stadtautobahn vom Wohngebiet Březenecká zum Busbahnhof Chomutov (aut. nádr.) fahren konnten. Vier der sechs Trolleybuslinien mußten über die Straße Čelakovského einen Umweg fahren, deren Fahrzeit verlängerte sich entsprechend.

Ab dem 04.12.2008 wird wieder ursprüngliche Linienführung bedient.

Die 2006 neubeschafften Solaris/Cegelec-12m-Niederflurtrolleybusse werden vorzugsweise auf den im Fahrplan festgelegten Kursen der Linie 33 eingesetzt. Diese Linie weist als einzige einen regelmäßigen 20-Minuten-Takt auf. Die übrigen Linien verkehren in unregelmäßigen Abständen von 40 bis 60 min. Da alle Linien zwischen Jirkov und Chomutov verkehren, bildet sich hier ein dichter Takt.

Von den zur Eröffnung des Betriebs 1994 beschafften 25 Gelenkwagen (Skoda 15Tr) sind etwa fünf Wagen abgestellt. Ein Wagen (Nr.022) wurde 2008 als Ersatzteilspender nach Zilina abgegeben.

[Jihlava \[CZ\]](#) - Ausschreibung entschieden

[J. Lehmann](#) - 26.01.09

Skoda und Solaris heissen die Gewinner einer Ausschreibung über 23 Zweiachs-Trolleybusse in Niederflurbauart zur Auslieferung von 2009 bis 2011 an die Verkehrsbetriebe im tschechischen Jihlava. Die Wagen werden als Typ 26Tr von Skoda elektrisch ausgerüstet, die Karosserie der 12-Meter-Wagen liefert der polnische Hersteller Solaris. Die ersten acht Wagen sollen noch in diesem Jahr ausgeliefert werden, der Rest bis 2011. Jihlava wird damit über eine vollständige Niederflurflotte verfügen, die anderen eingesetzten Typen sind Skoda 21Tr und Skoda 24Tr. Gleichzeitig wird die Infrastruktur des System umfassend angepasst, um den ÖPNV insgesamt attraktiver zu machen: Die Haltestellen sollen der Einstiegshöhe der NF-Wagen angepasst werden und an zahlreichen Kreuzungen sind Ampelvorrangschaltungen vorgesehen. Hierfür wurden EU-Fördermittel beantragt, bislang allerdings noch nicht genehmigt.

[Pardubice \[CZ\]](#) - Vier neue "lange Dackel" von Skoda

[J. Lehmann](#) - 15.12.08

Heute wurden die Skoda 28Tr feierlich der Bevölkerung vorgestellt. Die vier Wagen wurden auf der Třídě Míru aufgestellt, um 10:30 Uhr taufte Bürgermeister Jaroslav Deml im Beisein von Vertretern der Firma Škoda aus Plzen, des Verkehrsbetriebs und der Stadt Pardubice die Wagen auf Namen, die zuvor in einem Wettbewerb ermittelt wurden.

Bei den vier neuen Trolleybussen handelt sich um 15-Meter lange Trolleybusse mit Solaris-Karosserie (auch hier fehlt die grüne Dackel-Silhouette nicht!) und einer (baugleich zu den in den Skoda 25 Tr verwendeten)

Elektroausrüstung der Firma Skoda. Diese ist in einem Dachcontainer untergebracht.

Nachdem wie berichtet Obus 400 am 20.10.2008 ausgeliefert wurde und Probefahrten absolvierte (siehe Meldung vom 03.11.08) erfolgte nach zwei Tagen Schulungsfahrten am Samstag 25.10.08 der erste Linieneinsatz. Vier Fahrer absolvierten die Schulungsfahrten, diese dürfen nun ihre Kollegen mit dem Fahrzeug vertraut machen. Seit Mittwoch 29.10.08 absolvieren auch die übrigen Fahrer etwa drei Stunden lange Schulungsfahrten im Linienbetrieb. Da der Skoda 28 Tr ein neuer Typ ist, musste der Wagen Nr. 400 ein Testbetrieb absolvieren, und zwar 9.000 km im Regelbetrieb mit Fahrgästen während 60 Tage ohne Unterbrechung und ohne Pannen. Dabei fuhr er mindestens 150 km pro Tag. Der Obus hat diesen Betrieb problemlos absolviert.

Somit konnten zwischen 3. und 5.12.2008 die restlichen Wagen 401, 403 und 402 (in dieser Reihenfolge, je ein Wagen pro Tag) ausgeliefert werden, kurze Zeit später wurden sie für den Betrieb ausgerüstet und kommen nun ebenfalls auf den Obuslinien zum Einsatz.

Im Jahr 2009 werden vier weitere Skoda 28 Tr erwartet, es besteht die Absicht, den Rahmenvertrag zu nutzen und weitere Lieferungen von insgesamt 12 Fahrzeuge in den folgenden Jahren zu ordern. Im Jahr 2009 werden aber auch sieben neue Erdgasbusse (die ganze Lieferung besteht aus 20 Fahrzeugen) in Betrieb genommen, dabei wird auch die neue Erdgastankstelle im Betriebshof gebaut.

Bis Ende des Jahres sollen für die vier Neufahrzeuge Skoda 14Tr ausscheiden, hier sind die Wagen 305, 351, 356 und 357 vorgesehen, aber auch Wagen 362 und 306 sind zur Zeit abgestellt.

[J. Lehmann](#) - 19.01.09

Wie berichtet, fand am 15. Dezember 2008 eine feierliche Übergabe der 15 Meter langen, dreiachsigen Skoda-Obusse vom Typ 28Tr an die städtischen Verkehrsbetriebe in Pardubice statt.

Alle vier neuen Obusse konnten mitten auf der Straße Trida Miru im Stadtzentrum bestaunt werden. Als Besonderheit bekamen die Wagen Pferdenamen, da Pardubice für den Pferdesport berühmt ist. So heißt Obus 400 „Fantome“ (der Sieger des Großen Pardubitzer Steeplechase 1874), 401 „Brigand“ (der Sieger 1875, 1877, 1878), 402 „Rudi“ (Sieger 1879) und 403 „Good Morning“ (Sieger 1880).

Vor Weihnachten wurden die Obusse 305, 351, 356 und 357 abgestellt, die baugleichen Obusse des Baujahrs 1992/93 Nr. 306 und 362 bleiben vorerst in Betrieb.

Außer neun bei den Verkehrsbetrieben Plzen modernisierten Obussen (340-343, 345-349) sind nun die ältesten Skoda 14Tr- Obusse vom Baujahr 1995. Mit insgesamt 25 Niederflurbussen besitzt fast die Hälfte des Wagenparks einen stufenlosen Zugang.

Pilzen [CZ] - Künftiges Schmuckstück

Dirk Budach - 02.02.09

Das neueröffnete Technikmuseum Techmania in Pilsen residiert in einem von der ŠKODA HOLDING a. s. zur Verfügung gestellten Gebäude. Künftig wird zu den Ausstellungsstücken auch ein historischer Trolleybus gehören: Es handelt sich dabei um den ehemaligen Pilsener Dreiachs-Obus Nr. 119 vom Typ 3Tr3, gebaut 1947 von Skoda und danach 23 Jahre in Diensten der städtischen Verkehrsbetriebe. Er überlebte als Gartenschuppen, wurde aber schon vor mehreren Jahren von Skoda-Mitarbeitern geborgen und unter Dach abgestellt. Inzwischen konnte die finanziellen Mittel aufgebracht werden, um den Obus zu restaurieren und ab 2010 im Techmania auszustellen. Der Wagenkasten wird dabei weitgehend neu aufgebaut, während die elektrische Ausrüstung vollständig fehlt. Ihr Ersatz ist eine Option für die weitere Zukunft.

Der Wagen gehört zur dritten Serie von 24 Wagen des Typs 3Tr, die 1947/48 an die Pilsener Strassenbahn geliefert worden war. Alle wurden bis 1970 ausgemustert und durch Skoda 9Tr ersetzt. Der einzige andere überlebende Skoda 3Tr entstammt der ersten Serie aus 1941 und gehört dem Technischen Museum in Brno. Er ist fahrfähig.

Teplice [CZ] - Fünf Trolleybusse geliefert

[J. Lehmann](#) - 15.12.08

Die drei Soloobusse Irisbus/Skoda 24Tr wurden am 12.12.2008 per LKW-Tieflader ausgeliefert. Sie erhalten die Betriebsnummern 169, 170 und 171. Am heutigen Montag wurden die beiden Gelenkwagen erwartet, die die Nummern 212 und 213 erhalten. Dies sind die ersten Niederflurgelenkbusse, während bereits vier Soloobusse in niederfluriger Ausführung in den letzten beiden Jahren geliefert wurden.

Es folgt in Teplice die Anpassung der Wagen, ehe sie den Linienverkehr aufnehmen. Dieses wird sich voraussichtlich bis Anfang Januar 2009 hinziehen.

Nach Inbetriebnahme der neuen Trolleybusse werden sie die Gelenkbusse Skoda 15Tr, Nr. 204 und 208 sowie die teilweise über 20-jährigen Skoda 14Tr 132, 134, 136 und 142 ersetzen, die voraussichtlich als Ersatzteilständer für die übrigen rund 27 Solo- und 9 Gelenkwagen dieses Typs dienen.

Nach Fertigstellung des neuen Kreisverkehrs in Trnovanech verkehrten ab dem 14.12.2008 die Obuslinien wieder nach dem ursprünglichen Fahrplan, auch die Linie 12 verkehrt nun wieder und die Linie 2 erhielt wieder den üblichen 24-Minuten-Takt.

[J. Lehmann](#) - 16.02.09

Anfang Februar standen die im Dezember 2008 gelieferten Skoda/Irisbus 24Tr mit den Nr. 169-171 und die Gelenktrolleybusse 25Tr mit den Nr. 212 und 213 bei der Veolia Transport Teplice (bis 2008: Dopravní podnik Teplice) planmäßig in Betrieb.

Alle fünf Fahrzeuge wurden am 12.01.2009 in der Wendeschleife Anger aufgestellt und der Presse vorgeführt. Nach einer Ansprache des Bürgermeisters Jaroslav Kubera erfolgte eine kurze Fahrt mit dem Gelenkbus 212. In seiner Ansprache betonte er, daß die Fahrzeuge von Stadt gekauft sind und an den Betreiber vermietet werden. Weitere fünf Fahrzeuge seien für 2009 geplant, um eine Verjüngung des Wagenparks zu erreichen und den Niederfluranteil weiter zu erhöhen. Anschließend nahmen alle Neufahrzeuge den Liniendienst auf den Linien 5 und 7 auf.

Zeitgleich schieden die gleiche Anzahl von Trolleybussen (Gelenkbusse Skoda 15Tr, Nr. 204 und 208 sowie die teilweise über 20-jährigen Skoda 14Tr 132, 134, 136) aus Betrieb, so daß weiterhin 46 Trolleybusse zur Verfügung stehen. Sie kommen auf den neun Linien zum Einsatz.

Unter dem Liniensignet 11 wird auch eine historische Obuslinie angeboten. Hier gelangt Obus 105, ein Skoda 9 Tr 28HT aus dem Jahr 1980 zum Einsatz. Die Linie verkehrt von PANORAMA bis NOVÁ VES alle zwei Stunden von 10:01 bis 16:01 an folgenden Tagen: Samstag, 2.5., Samstag 30.5., Sonntag 31.5. sowie an den Samstagen 20.6., 4.7., 25.7., 29.8. und 26.9.2009

Gdynia [PL] - Zwei Ausschreibungen veröffentlicht

[J. Lehmann](#) - 29.12.08

Am 27.12.2008 wurden Ausschreibungen für die elektrische Ausrüstung von sechs Wagenkästen MB405N und die Lieferung von zwei neuen Trolleybussen veröffentlicht. Im Gegensatz zu den bisherigen, mittlerweile 22 Trolleybussen sollen die künftigen Trolleybusse auf Basis gebrauchter Dieselsebusse des Typs MBO405N keine alte Elektroausrüstung ausgemusteter Trolleybusse erhalten, sondern eine neue Ausrüstung mit einem Drehstrom-Asynchronmotor. Eventuell erhalten diese sechs Wagen wie die zwei Neufahrzeuge auch einen Hilfsantrieb. Dieser ist nach einer heftigen Diskussion nicht als Dieselmotor vorgesehen, sondern Batterien sollen die Fahrt ohne Oberleitung gewährleisten. Ein Argument hierfür ist die Förderung der EU, die ein 100% umweltfreundliches Fahrzeug vorsieht.

Im Dezember wurde der 22. MBO405N-Trolleybus fertiggestellt und in Betrieb genommen, er erhielt die Nr.3016 und die Elektroausrüstung des kürzlich ausgemusterten Wagens 3316. Ein weiterer Wagen ist im Bau, er wird vermutlich die Nr. 3019 erhalten, die Ausrüstung spendet Obus 3319. Dieser Wagen ist der letzte Umbau mit gebrauchter Elektrik.

Zum 1.1.2009 gibt es nur geringfügige Änderungen im Fahrplan der 12 Obuslinien (20-31). Lediglich die Fahrzeiten der Linie 28 werden ab 21 Uhr wenige Minuten verschoben.

Riga [LV] - 64 Skoda 24Tr in 2008 geliefert

[J. Lehmann](#) - 05.01.09

Nach Auslieferung von 10 Skoda 24 Tr - Trolleybussen ohne Hilfsaggregat (No. 850-859, jeweils mit vorangestellter Depotnummer und einer fünften abschließenden Kontrollziffer) im November 2008 folgen im Dezember 2008 noch acht der 20 bestellten Trolleybusse der vierten Lieferung. Die restliche Lieferung der Wagen 928 - 939 steht noch für Januar 2009 an. Alle Neufahrzeuge wurden dem Depot 2 zugeordnet, so daß die Betriebsnummer mit 2 beginnt. Im November wurden 8 Skoda 14 Tr (Nr.1002, 1055, 1058, 1062-1065,1070) und im Dezember 2008 vier (1051, 1060, 1078, 1093) ausgemustert, so daß nun noch 140 Skoda 14 Tr der Baujahre 1983-1991 in Betrieb sind.

Debrecen [HU] - Investitionen

[J. Lehmann](#) - 02.02.09

Von den einst 37 ZIU-Trolleybussen blieben sechs Stück im Bestand (Nr. 305, 323, 324, 327, 328, 331). Außerdem ist der Museumswagen 301 vorhanden. Die Obusse 328 und 323 wurden generalüberholt und erhielten eine Lackierung wie die Neufahrzeuge in weißer Grundfarbe, unten und oben blau abgesetzt. Weitere Umlackierungen ist nicht jedoch geplant.

Die ZIU wurden 2005 und 2007 durch 22 Solaris/Ganz bzw. Skoda-Ganz und einem MAZ-Vorführgewagen mit Skoda-Ganz - Ausrüstung ersetzt. Von den fünf Wagen ohne Hilfsmotor (No.341-346) ist Wagen 341 seit Sommer 2008 defekt abgestellt und dient vorübergehend als Ersatzteilspender, während Wagen 343, der zuvor lange abgestellt war, wieder fahrfähig ist. Die Wagen mit Hilfsmotor (Nr.371-386) sind komplett im Einsatz. Ansonsten besteht der Wagenpark aus vier Ikarus/Ganz-Gelenktrolleybussen 401-404, die bis auf Wagen 404 alle Neulack in Stadtfarben erhielten. Dieser ist seit Herbst 2008 wegen Getriebeschaden ausser Betrieb.

Seit dem 1. Januar 2009 fährt die Linie 2 über die gleiche Streckenführung wie die Linie 3A und umfährt die Linie 2 die staugeplagte "Rakovszky utca" zwischen Faraktár utca und Ótemető utca.

Die übrigen zur Verschrottung abgestellten ZIU-Trolleybusse, die 2006 durch Neufahrzeuge ersetzt wurden, sind bis auf zwei Ausnahmen aus dem Betriebshof abtransportiert wurden. Lediglich die Wagen 313 und 317 sind von Privat übernommen worden.

Das EU-Projekt für die 2. Straßenbahnlinie ist durch, die Ausschreibung für die Straßenbahnhersteller läuft, Submission ist am 5. März 2009.

- Craiova setzt auf den Obus

[J. Lehmann](#) - 09.02.09

Finanzmittel aus einem Programm der EU zur Förderung von städtischen Wachstumsmetropolen werden genutzt, um den Trolleybus auf der stark frequentierten Buslinie 1 in Craiova, einer 300.000 Einwohner-Stadt im Süden von Rumänien, einzuführen. Diese Buslinie verbindet den nördlich der Stadt gelegenen Bahnhof mit der Messe romanesti im Süden der Stadt. Im Bereich der Universität wird die 1987 eröffnete 18 km lange Straßenbahn gekreuzt, die die Stadt in Ost-West Richtung durchquert. Aus dem gleichen Programm werden hier dringend erforderliche Erneuerungsmaßnahmen finanziert.

Für die neue 11 km lange zukünftige Trolleybuslinie wurde bereits 2007 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, sie sprach sich für die Einführung des elektrischen Betriebs aus. 10 Trolleybusse sollen für die Linie

beschafft werden, sie werden zu Spitzenzeiten im 4-Minuten-Takt fahren, ansonsten wird ein 7-8 Minuten-Takt geboten. Da die Vorplanungen für das 7,55 Millionen Euro-Projekt bereits abgeschlossen sind, werden nun die Ausschreibungen für den Bau und der Lieferung der 10 Trolleybusse erstellt, eine Veröffentlichung wird im Frühjahr 2009 erwartet.

[Cluj-Napoca/Klausenburg \[RO\]](#) - Investitionen beabsichtigt

[J. Lehmann](#) - 05.01.09

Mitte 2008 kündigte die Stadt an, 6 Mio € für die Neubeschaffung von Fahrzeugen bereitzustellen. Die Verkehrsbetriebe RATUC beabsichtigt mit dem Betrag die Beschaffung von 35 Diesel- und 50 Trolleybussen. Bereits vor einigen Jahren erfolgte eine erste Erneuerung mit insgesamt 27 Niederflur-Trolleybusse von Irisbus/Astra Bus, von denen 2004 fünfzehn und 2005 zehn in Betrieb gingen. 2006 folgten nochmals zwei Wagen, so daß 27 der 109 Trolleybusse (Quelle: Jahresbericht 2004-2008 der Stadt vom Mai 2008, siehe Link) in den vier Jahren beschafft wurden. Der restliche Wagenpark stammt aus Gelenkwagen und Solowagen aus einheimischer Produktion, sie wurden bei DAC bzw. ROCAR zwischen 1986-1999 erbaut. Es werden sechs Trolleybuslinien bedient, die einen dichten Takt ausweisen. In der HVZ morgens fahren vier Linien im 4-Minuten-Takt.

Neben dem Trolleybus wird auch ein Busnetz mit rund 30 Linien und 245 Fahrzeugen sowie drei Straßenbahnlinien mit 40 Garnituren betrieben. Die Straßenbahn sind alle gebraucht aus Berlin und Magdeburg übernommen. Zwar sind hier keine Neubeschaffungen vorgesehen, aber es wird laufend in der Erneuerung des Gleisnetzes investiert.

[Galati \[RO\]](#) - Neue Trolleybusse in Dienst

[J. Lehmann](#) - 12.01.09

Die im Frühjahr 2008 bei der Firma MAZ in Weißrußland bestellten Trolleybusse (siehe Meldung vom 28.07.2008) wurden bis Ende 2008 ausgeliefert. Ab dem 03.01.2008 nahmen sie den Linienverkehr auf den beiden Trolleybuslinien 102 und 104 auf.

Vor knapp 20 Jahren am 23.08.1989 startete der elektrische Betrieb auf der Linie 101, ein Teil der heutigen Linie 102. Der Wagenpark bestand aus 22 bis 1992 gelieferten Gelenkwagen aus rumänischer Produktion. Im Jahre 2000 kamen drei IKARUS/GANZ IK415.83 Hochflur-Soloobusse hinzu, jedoch bis Ende 2003 wurde der restliche Obuspark ersatzlos abgestellt und diese drei Obusse bedienten bis zu drei der 15 Kurse der Linie 102. Mit den zehn neuen Trolleybussen können nun die vier Kurse der Linie 104 mit Trolleybussen befahren werden, auf der Linie 102 werden nun bis zu 9 Kurse elektrisch bedient, auf den übrigen Kursen müssen weiterhin Dieselbusse aushelfen. Eine Verlängerung der Trolleybuslinie 102 vom "Parc CFR" zur Straße "str. Prundului" und "bul. George Cosbuc" ist beabsichtigt.

Neben den beiden Trolleybuslinien werden noch zehn Straßenbahnlinien mit 68 Wagen und ein ausgedehntes Busnetz mit 119 eigenen Fahrzeugen betrieben.

[Medias \[RO\]](#) - Erweiterungen im Bau

[J. Lehmann](#) - 02.02.09

Drei Trolleybuslinien verkehren in der rund 50.000 Einwohner-Stadt, die etwa 40 km nordöstlich von Sibiu liegt. Während zwei Trolleybuslinien (T1, T3) nur mit einem Kurs befahren werden, besteht auf der Linie T2 ein relativ dichtes Angebot. Vier Trolleybusse und sechs Dieselbusse kommen hier zur Zeit zum Einsatz. Die für einen kompletten Trolleybusbetrieb erforderlichen Verlängerung der Linie ist sein einigen Jahren in Bau. Jahreszeitbedingt ruhen zur Zeit die Arbeiten, eine Wiederaufnahme wird im März erwartet.

Zehn Trolleybusse sind in Betrieb, darunter drei Soloobusse aus Salzburg und sechs aus Lyon. Die noch im Betriebshof abgestellten ROCAR-Trolleybusse sowie einer der ehemaligen Trolleybusse aus Lyon (Nr.657) sind zur Verschrottung bestimmt.

[Sibiu \[RO\]](#) - Erneut Einstellung angekündigt

[J. Lehmann](#) - 26.01.09

Erneut strebt der Direktor des örtlichen Verkehrsbetriebs eine Einstellung des Obusbetriebs an. Er kündigte an, ab dem 01.02.2009 den Trolleybusbetrieb weiter zu reduzieren. Der vor etwa 25 Jahren im August 1983 eröffnete Betrieb besaß einst 10 Linien und einen Wagenpark von 85 Trolleybussen aus einheimischer Produktion. Derzeit verblieben noch drei Linien, nachdem ab dem 15.09.2008 die Buslinie 51 die Trolleybuslinie T3 ersetzte. Auf der Linie T1 kommen maximal vier (zeitweise 15-Minuten-Verkehr), auf der Linie T2 (ganztägig 15 Minuten-Verkehr) ebenfalls vier und auf der Linie T5 zwei Trolleybusse zum Einsatz.

Bereits mit dem Fahrplanwechsel am 17.09.2007 erfolgte eine Reduzierung, seitdem verkehrten nur noch vier Linien auf den einst ausgedehnten Netz. Die Linie T4 ist zugunsten einer Buslinie 9 eingestellt, die Dieselbuslinie macht nun eine Schleifenfahrt durch das Wohnviertel Valea Aurie. Die ehemalige Linie T8 zum Flughafen ist bereits länger eingestellt, ebenfalls wird der Bahnhof von den Obuslinien nicht mehr angefahren, die Obusse der Linien T1 und T3 wenden in einem Kreisverkehr im Zuge der Straße Nicolae Teclu etwa 500 m vom Bahnhof entfernt. Die Fahrleitung der eingestellten Linien ist jedoch größtenteils noch vorhanden.

Der Wagenpark besteht nun ausschließlich aus 17 ehemaligen Schweizer Soloobussen, und zwar aus den 2003/04

übernommenen Obussen aus Lausanne (704, 705, 708, 710, 712-718 = 236-246, Zuordnung unbekannt, Wagen 239 mittlerweile außer Betrieb) und einige der 1997/98 aus Biel übernommenen Obusse. Die Lausanner Obussen wurden mit Anhängern übernommen, deren Einsatz nur kurzzeitig erfolgte.

[J. Lehmann](#) - 02.02.09

Trotz aller Proteste stellte der Betrieb Anfang Februar eine weitere Trolleybuslinie ein. Anstelle der Linie T5 bedient ab dem 02.02.09 eine Dieselbuslinie 92 die Haltestellen dieser Linie. Als Grund gab der Direktor der Tursib SA an, daß diese Trolleybusstrecke nicht mehr rentabel ist. Statt alle 30/40-Minuten verkehrt die Linie 93 mit einem Wagen im 60 Minuten-Takt. Bereits kurz nach der Einstellung des elektrischen Betriebs auf der Linie T5 wurden Fahrleitungskreuzungen ausgebaut.

[Târgu Jiu \[RO\]](#) - Erneuerung geplant

[J. Lehmann](#) - 23.02.09

Der Trolleybusbetrieb in der im Vorland der Südkarpaten gelegenen 100.000-Einwohner-Hauptstadt des Kreises Gorj am Fluss Jiu wurde 1995 mit einer Linie vom Stadtzentrum nach Aertego eröffnet. Eine Linie nach Biresti folgte 1999. Sie verkehrt etwa alle 30 bis 60 Minuten, während die Linie nach Aertego einem dichteren Takt ausweist. Die Linien besitzen keine Nummern, die Ziele werden durch Steckschilder in der Windschutzscheibe angegeben. Der Wagenpark des Verkehrsbetreibers Transloc aus den Eröffnungsjahr umfaßt 17 Fahrzeuge, 12 Gelenk- und 5 Zweiachs-Trolleybusse.

Im März 2008 kündigte die Transloc den Kauf von 10 Trolleybussen und 3 Autobussen an, man erwartete Einsparungen bei den Energie- und Betriebskosten in Höhe von 30-40 % durch den Einsatz der Neufahrzeuge. Im November 2008 wurde dann angekündigt, daß fünf neue Trolleybusse geleast werden sollen. Es bleibt zu hoffen, daß die Bestrebungen Erfolg haben und der Fortbestand des Betriebs gesichert ist

[Plovdiv \[BG\]](#) - Investitiert

[J. Lehmann](#) - 02.02.09

Nachdem einige Zeit lang nur noch die Linie 3 elektrisch verkehrte (siehe Meldung vom 24.04.2008) setzte man Ende letzten Jahres die Fahrleitung der Linie 19 wieder instand und seitdem verkehren auch hier wieder Trolleybusse. Mit der Beschaffung von Gelenktrolleybussen aus der Schweiz (St. Gallen, siehe Meldung vom 05.01.09) erfährt der Wagenpark eine Erneuerung. Mit den neun Wagen (bislang sind vier eingetroffen) sollen weitere Trolleybuslinien wiedereröffnet werden. So verkehren zur Zeit die Trolleybuslinien 5 und 25 mit Dieselbussen. Derzeit sind 9 Skoda 14 Tr (264, 267-269, 273, 275, 288-290) und 3 ZIU (321, 343, 345) betriebsbereit. Außerdem dient noch ein Skoda 9 Tr (No.5027) als Fahrschulwagen.

[Lviv \[UA\]](#) - Neuer 11 m-Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 19.01.09

Mit der Auslieferung von zwei BOGDAN/CEGELEC- Trolleybussen des Typs T601.11 (Nr.111-112) konnte der Niederfluranteil des Trolleybusparks erhöht werden. Die Wagen weisen das für Obusse ungewöhnliche Maß von 11 m auf. Die Elektrik entspricht den elf ElectroLAZ 12 (bislang LAZ E183 bezeichnet), von denen 2006 sieben und 2007 vier Einheiten geliefert wurden (No.100-110).

Der Wagenpark besteht ansonsten aus 33 (21 betriebsfähige) LAZ 52522 (erbaut 1994-97) und 53 (46) Skoda 14Tr der Baujahre 1984-1990, darunter sechs 1998/99 aus der Tschechei gebraucht übernommene Wagen.

Die ab 1993 gebauten Trolleybusse wurden in der örtlichen Busfabrik erbaut, Basis war der Stadtbuss LAZ-52521. Die 99 Trolleybusse bedienen 11 Linien, wegen Bauarbeiten einer neuen Straßenbahnlinie ist die Linie 1 zur Zeit jedoch eingestellt. Sie wird erst nach Fertigstellung der Straßenbahnlinie auf der Stusa Straße wieder elektrisch verkehren.

[Minsk \[BY\]](#) - 208 neue Trolleybusse in 2008

[J. Lehmann](#) - 09.02.09

Eine Erneuerung des Wagenparks im großen Stil erfolgte in den letzten drei Jahren. Dabei wurde seit 2006 über die Hälfte des Wagenparks durch Neufahrzeuge ersetzt, allein ein Fünftel davon im vergangenen Jahr. Bei den 208 im Laufe des Jahres 2008 gelieferten Trolleybussen handelt es sich ausschließlich um Niederflurobuse in 12 Meter Länge vom Typ 321 der Firma Belkommunmash.

Von den 1022 Trolleybussen, die offiziell am 01.01.2009 zum Wagenpark gehörten, ist der größte Teil von diesem Typ (403 Einheiten), mit dem ebenfalls 12 Meter langen Niederflurtrolleybus vom Modell 221 (191 Einheiten), welches gemeinsam mit der Firma MAZ entwickelt wurde, ist über die Hälfte des Wagenparks niederflurig. Auch die Gelenkwagen vom Modell 213 (146 Einheiten) und 333 (ein Niederflurwagen) wurden in den letzten Jahren neu beschafft.

Von den ZIU 682, die bis 1993 nahezu ausschließlich beschafft wurden, sind nur noch 78 Einheiten vorhanden, von den ZIU-Nachbauten vom Modell 101 und dem Modell 201, der ersten Eigenkonstruktion der Firma Belkommunmash, sind noch etwa 170 Einheiten vorhanden

Die 78 ZIU-Trolleybusse werden 2009 ersetzt, es ist die Beschaffung von 110 Trolleybussen des Modells 321 und 30 Gelenkwagen des Modells 333 geplant. Dieses Modell wurde bislang aus Kostengründen nicht beschafft, jedoch

der günstigere Hochflur-Gelenkwagen vom Typ 213 wurde nicht mehr produziert.

Die Ausgemusterten ZIU werden an andere Betriebe abgegeben. Im Frühjahr 2008 wurden 30 ZIU-682 an Grodno abgegeben, gegenwärtig werden die notwendigen Dokumente erstellt, um 30 Wagen nach Bendery und Tiraspol in Moldavien bzw. Transnistria abzugeben.

Im Oktober 2008 wurde mit der Betriebsnummer 2500 der Trolleybus des Modells 420, ein Solowagen mit einem Design angelehnt an den Cristalis-Obussen, auf der Linie 3 getestet. Er erweist sich jedoch für den Stadtverkehr in Minsk nicht geeignet, zumal er nur zwei Türen aufweist.

Weiterhin besteht das 480,7 km lange Netz aus 64 Linien, die letzten Erweiterungen erfolgten 2007. Die rund 1,5 km in 2008 verlegten Fahrleitungen konnten noch nicht in Betrieb genommen werden, da die erforderliche Stromversorgung durch ein Unterwerk fehlt. In den kommenden Jahren sind zwei Verlängerungen geplant, eine in Wohngebieten im westlichen Teil von Minsk soll im Laufe des Jahres 2010 eröffnet werden, ein andere in südliche Wohngebiete vermutlich erst 2012.

Arkhangelsk [RU] - Wieder eingestellt

[J. Lehmann](#) - 19.01.09

Nach Wiedereröffnung des Betriebs am 1.12.2007 (siehe Meldung vom 03.12.07) erfolgte am 11.04.2008 wieder die Einstellung des Betriebs aufgrund mangelnder Unterstützung der Stadt.

Zudem wurde durch Tiefbauarbeiten die Zuleitung des Unterwerks beschädigt und somit die Stromversorgung unterbrochen. Außerdem begannen im Juli 2008 der Abriß des Trolleybusdepots und die Wagen mußten außerhalb der Stadt abgestellt werden.

Zuvor erfolgte eine Erneuerung des Wagenparks mit Trolleybussen des Typs VZTM-5280 aus Petrozavodsk (dort Nr.350-359), die knapp zwei Jahre alten Fahrzeuge wurden dort abgegeben, da ihre Türenanordnung nicht befriedigte

Kaluga [RU] - Neue Linie über die Oka

[J. Lehmann](#) - 08.12.08

In der rund 190 km südwestlich von Moskau gelegenen Stadt wurde am 22.11.2008 eine neue Trolleybuslinie zur Erschließung von Siedlungen im südlichen Stadtgebiet eröffnet. Die Linie 18 nutzt eine neu errichtete mehrspurige Brücke über den Fluß Oka.

Sieben Trolleybusse (Nr. 123-129) gingen neu in Dienst, gleichzeitig wurden auch 14 Fahrer neu eingestellt. Die Linie verkehrt im 10-15 Minuten Takt. Um die Investitionen abzudecken, wurde für den 01.12.2008 eine Fahrpreiserhöhung auf 8 Rubel angekündigt.

Die neuen Trolleybusse stammen vom Werk TROLZA, sie entsprechen dem bewährten Typ ZIU 682, jedoch mit moderner Front. Vom gleichen Typ (ZIU682G-016.02) wurden bereits im November 2007 zwei (121-122), in 2006 neun Wagen (112-120) und 2005 acht Wagen (104-111) neu beschafft.

Insgesamt besteht der Wagenpark aus rund 130 Trolleybussen, die einschließlich der neuen nun 16 Linien bedienen. Bis auf fünf Trolleybusse (4 VZTM-5284 Nr.90, 91, 98, 99 und 1 BTZ 5276-04 Nr.100) entsprechen alle Obusse der Bauart ZIU 682.

Kirow [RU] - Einheitlicher Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 15.12.08

Der Betrieb in der etwa 950 km nordöstlich von Moskau entfernten Stadt, der im November 65 Jahre besteht, umfaßt rund 170 Trolleybusse, die auf acht Linien zum Einsatz kommen. Linienenerweiterungen zwar geplant, wegen fehlender Infrastruktur und Finanzierung jedoch zurückgestellt.

Der Trolleybuspark besteht ausschließlich aus ZIU 682, nachdem Ende 2007 die zwei Nordtroll-Solowagen nach Ischewsk abgegeben wurden.

Zuletzt gingen Neuaufbauten aus Ivanzek in Dienst, in 2007 Nr.602-606, in den Jahren zuvor je 5 und 6 Wagen. Auch gebrauchte ZIU 682 aus Europa verstärkten den Wagenpark. In 2004 wurden aus Szeged vier Obusse übernommen, sie erhielten die Betriebsnummern 588-591 und waren vormals Nr. 9-157, 9-139, 9-135 und 9-155 in Szeged.

Die Trolleybusse der Firma Nordtroll basieren auf den polnischen Obus Jelcz 120MTr. Der Wagenkasten wurde von Jelcz in Polen erworben und in der Nähe von Archangelsk komplettiert. 23 Trolleybusse, davon einer ganz aus polnischer Produktion, gingen von 1994 bis 1997 in sieben Städten in Betrieb. Kirow besaß zwei Wagen, (Nr.575, 576), die 1995 und 1996 in Dienst gingen

Kostroma [RU] - Langsame Erneuerung

[J. Lehmann](#) - 22.12.08

In der rund 370 Kilometer nordöstlich von Moskau gelegenden Stadt besteht seit knapp 35 Jahren ein Obusbetrieb.

Mit 16 im September 1973 gelieferten ZIU 682-Obussen startete der Betrieb auf zwei Linien. Schnell wuchs das Netz auf derzeit 7 Linien an und bis 1991 wurden stetig neue Trolleybusse bis Nr.199 beschafft, ehe man 1992 bei neuen Trolleybussen wieder mit Nr.1-12 begann. Danach folgten einige Jahre ohne Beschaffungen. Erst 2003 erwarb man zwei Neufahrzeuge, es gelangte mit dem Typ VMZ 5298 aus dem Mechanischen Werk Vologda (VMZ)

erstmalig ein anderes Fabrikat zum Wagenpark, der bis dahin ausschließlich aus ZIU 682 bestand. In den Jahren 2007 und 2008 folgten nun je ein TROLZA ZIU 682G-016.02 mit modernisierter Front. Rund 60 Trolleybusse umfaßt der Wagenpark.

[Murmansk \[RU\]](#) - Auch in der nördlichsten Großstadt Niederflurobusse

[J. Lehmann](#) - 05.01.09

In der nördlich des Polarkreises gelegene Hafenstadt auf der russischen Halbinsel Kola nahe der Grenze zu Norwegen (Kirkenes) ging 2006 der erste Niederflurobus in Betrieb. Er wurde mit vier normalen Trolleybussen von der Firma VMZ geliefert. Zeitgleich wurde die Trolleybuslinie 2 wiedereröffnet, die auf dem langgestreckten Netz aus vier Linien (3, 4, 6 und 10) den Verkehr zu Spitzenzeiten verstärkt.

In 2007 folgten neben einigen ZIU 682 weitere fünf Niederflurobusse des Typs Megapolis der Firma Trolza (No. 126-127, 271-273).

Der Betreiber MPF «Elektrotransport» setzt diese Niederflurobusse auf allen vier Hauptlinien ein, so daß der Zugang von Fahrgästen im Rollstuhl möglich ist. Die Wagen sind hierfür mit Rampen an der Mitteltür ausgestattet. Telefonisch kann der Einsatz der Fahrzeuge erfragt werden, so ein Hinweis auf der Webseite des Verkehrsunternehmens (siehe weiterführender Link)

Die MPF «Elektrotransport» setzt auf den fünf Linien in Spitzenzeiten bis zu 80 Wagen ein. Es stehen 128 Trolleybusse in zwei Depots zur Verfügung, über 1200 Mitarbeiter beschäftigt das Unternehmen.

Die Stärke des Wagenparks konnte in den letzten Jahren erhöht werden, so daß auch die Linien wieder dichter verkehren. So wurde angekündigt, daß ab dem 02.12.08 auf der Verstärkungslinie 3T ein Trolleybus mehr zum Einsatz kommt, so daß die Taktzeiten in Spitzenzeiten auf 8-9 Minuten verringert werden konnten.

Im Frühjahr 2008 konnte zudem ein Prototyp der Firma VZTM, gebaut in Zusammenarbeit mit der Firma MARZ aus Michurinsk mit der Betriebsnummer 276 als Probewagen in Betrieb genommen werden..

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

[J. Lehmann](#) - 09.02.09

Die rund 400 km nordöstlich von Sankt Petersburg am Onegasee gelegene Hauptstadt der Republik Karelien erhielt Anfang 2009 drei ZIU-682G-016.02, die die Wagennummern 358, 360, 361 erhalten werden. 10 Mio. Rubel stellte die Stadt für den Kauf zur Verfügung.

Mit der Wahl des Fabrikats ZIU 682 der Firma Trolza wurde nach 13 Jahren wieder dieser bewährte Typ bestellt. In den Jahren 2003 und 2005 gelangten zehn bzw. zwölf Wagen der Volgograder Transport- und Maschinenfabrik (VZTM, siehe Link) zum Wagenpark (2003: VZTM-5284 No. 324, 326-333,335 und 2005: VZTM-5280 No.336-347) Von der jüngeren Serie brannte Wagen 336 im Jahr 2008 aus.

Die 2006 in Dienst gestellten Wagen 346, 348-357,359 vom Typ PT-5280.02 bzw. VZTM-5280.02 waren nur geleast, eine Rückgabe erfolgte 2008, einige Wagen gingen nach Archangelsk

Ansonsten dominieren die ZIU 682, 1986 bis 1996 beschafft und in den letzten Jahren größtenteils generalüberholt, den Wagenpark, der insgesamt aus rund 115 Trolleybussen besteht, die 7 Trolleybuslinien bedienen.

[Penza \[RU\]](#) - Trolleybusse dominieren

[J. Lehmann](#) - 29.12.08

Die 710 km südöstlich von Moskau am Fluss Sura gelegene Stadt investierte in den letzten Jahren kräftig in ihren Trolleybusbetrieb. So lieferte die Firma Trolza 50 ZIU-682G-016.02 (klassischer ZIU mit modernisierter Front).

Zudem ging ein Niederflurobus des Typs BTZ-5276-04 in Dienst. In den Jahren zuvor gingen 5 Trolza 5264-01 "Stolitsa", 10 VZTM-5284, 6 VZTM-5284-02 in Betrieb. Somit kehrte man nun zur bewährten Technik zurück, denn der Wagenpark besteht hauptsächlich aus ZIU 682, auch in der Ausführung als Gelenkwagen.

Derzeit werden acht Linien (1,2,4-9) mit rund 160 Trolleybussen bedient. Die Linie 9 wurde im Dezember 2007 um rund 4 km in nordöstliche Stadtgebiete verlängert.

[Orenburg \[RU\]](#) - Starke Investitionen

[J. Lehmann](#) - 19.01.09

Nach einigen Jahren der Vernachlässigung des Betriebs in den 90er Jahren und Einstellung zahlreicher Linien (siehe auch Meldung vom 22.01.07) investiert die knapp 1.500 km südöstlich von Moskau, unweit der Grenze zu Kasachstan gelegene Stadt wieder im elektrischen Verkehr.

24 neue Trolleybusse wurden bis Anfang 2008 geliefert, 14 Trolleybusse der Firma BTZ, zehn der Firma Trolza. Die Firma Bashkir Trolleybus Factory (BTZ) lieferte bereits 2004 zehn neue Trolleybusse des Typs BTZ 5276-04 aus, die nun gelieferten Wagen tragen die Typenbezeichnung BTZ 52761R. Auf den zehn Trolleybusse des Typs ZIU-682G-016.02 folgten im Juni und Juli 2008 nochmals 20 baugleiche Trolleybusse.

Damit konnte ab dem dem 19.06.2008 die Linie 6 wiedereröffnet werden, die größtenteils der früheren Linie 14 entspricht, deren Einstellung aufgrund Wagenwangel 2005 erfolgte. Es ist geplant, alle 11 Linien, die in den letzten Jahren eingestellt wurden, nun wieder zu eröffnen. Eine Investitionssumme von 500 Mio Rubel wurde für die nächsten Jahre für den elektrischen Betrieb bereitgestellt. Neben der neu eröffneten Obuslinie 6 verkehren noch die

Linien 2, 4, 7 und 12 elektrisch.

Orenburg befindet sich südwestlich der Südausläufer des Uralgebirges. Die Stadt liegt auf etwa 150 Metern über dem Meeresspiegel an der Einmündung der Sakmara in den Ural, der Orenburg durchfließt und einen Teil der Grenze zwischen Europa und Asien bildet. Wie berichtet (siehe Meldung vom 22.01.07), überquerte eine Trolleybuslinie den Fluß und verband damit Europa mit Asien.

Saransk [RU] - Stetige Erneuerung

[J. Lehmann](#) - 05.01.09

Der Betrieb in der rund 642 km südöstlich von Moskau im europäischen Teil Russlands gelegenen Stadt erhielt 2006 zehn und in 2007 zwanzig neue Trolleybusse.

Während die 2006 gelieferten Wagen vom Typ ZIU 682 eine elektrische Ausrüstung von ausgemusterten Fahrzeugen erhielten, wurden für 2007 baugleiche Wagen, jedoch auch mit neuen Elektroausrüstungen beschafft. Bereits in den Vorjahren gelangten neue Trolleybusse, und zwar aus dem Wolgograder Werk für Verkehrsmaschinen vom Typ VZTM-5280 und 2005 vom Typ VZTM 5290 (No.1001) zum Wagenpark. Ansonsten besteht der Wagenpark aus ZIU 682 und einigen Gelenkwagen vom Typ ZIU 683. Insgesamt besteht der Wagenpark aus rund 140 Trolleybussen, von denen etwa 80 für den Betrieb der 12 Linien (1, 2, 5 - 8, 10 - 13, 15 und 16) und zwei Verstärkungslinien benötigt werden.

In den letzten Jahren erfolgte eine Straffung des Netzes. Einige Linien, die parallel zu andren fuhren wurden eingestellt. Die Gemeinde erwägt jedoch, die Linien 3 und 4 wieder einzuführen.

Uljanowsk [RU] - Erste Neufahrzeuge nach 17 Jahren

[J. Lehmann](#) - 09.02.09

In der knapp 900 Kilometer östlich von Moskau gelegenden Stadt, die an beiden Seiten des Kuibyschewer Stausees der Wolga liegt, besteht im Stadtteil am rechten Ufer seit 1954 ein Straßenbahnbetrieb, am linken Ufer seit 1974 ein Trolleybusbetrieb.

Beide Stadtteile sind durch eine alte Brücke verbunden, auf der gesamte Individualverkehr und Minibusse fahren.

Eine neue Brücke ist seit 20 Jahren in Bau, mit ihr soll eine Straßenbahnverbindung zwischen den beiden Stadtteilen eingerichtet werden.

Das Trolleybusnetz von sieben Linien wird von rund 50 Trolleybussen bedient. Bislang bestand der Wagenpark ausschließlich aus ZIU 682, 1986-1991 erbaut, die ab 2003 in eigener Werkstatt grundüberholt wurden.

Im Mai 2008 wurde nach 17 Jahren das erste Neufahrzeug geliefert, ein zweiter Wagen folgte im August 2008. Es handelt sich um Wagen des Typs BTZ-52761 der Bashkir Trolleybus Factory (BTZ), die unter der Bezeichnung Trobus auftritt

Vladimir [RU] - ZIU 682 Nr.9000

[J. Lehmann](#) - 26.01.09

In der etwa 170 km nordöstlich von Moskau gelegen Stadt konnte nun der 9000. Trolleybus auf Basis des ZIU 682 ausgeliefert werden. 18 Trolleybusse des Typs ZIU-682G-016.02 wurden im April/Mai 2008 in Betrieb gesetzt. Die Herstellerfirma Trolza lieferte bereits 2007 zehn Trolleybusse, hier jedoch vom Typ Optima (5275.05). Eine Besonderheit im rund 120 Einheiten umfassenden Trolleybuspark stellen die 1997 gelieferten Trolleybusse vom Typ Nordtroll NTR-120MT dar: Sie entsprechen den polnischen Trolleybus-Typ Jelcz 120MT, dessen Design den in den 80er Jahren gebauten französischen Renault/Berliet-Trolleybussen entsprechen.

Das Trolleybusnetz ist in den letzten 10 Jahren nahezu unverändert geblieben, die Anzahl der Linien sind jedoch von 14 auf acht Linien reduziert worden.

Vladivostok [RU] - Trolleybusbetrieb gestrafft

[J. Lehmann](#) - 23.02.09

In 2006 erhielt die Großstadt und wichtigste Hafenstadt am Japanischen Meer 15 neue Trolleybusse von Trolza (No.241-255). Zusammen mit rund 15 ZIU aus 1987-1999 werden vier Linien bedient. Daneben besteht noch ein Straßenbahnnetz mit drei Linien.

Seit 1999 wurde der Trolleybusbetrieb eingeschränkt. Von einst 12 Linien sind die 2, 2K, 3, 4A, 8, 9, 10 und 12 eingestellt, es verbleiben auf jedoch nahezu unveränderten Netzzumfang noch die Linien 4, 5, 6 und 11, auf denen 22 Trolleybusse zum Einsatz kommen.

Der Einzelgänger im Wagenpark vom Typ AKSM-101 No.235 wurde nach einem Brand 2008 ausgemustert, auch die sieben vorhandenen Gelenkwagen (No.229, 231-234, 240, Bj.1993 und 210 Bj.1999) wurden ebenfalls bis 2008 ausgemustert.

Weitere 10 neue Trolleybusse sollten 2008 beschafft werden. Nach einer Diskussion mit der Firma TROLZA wurde festgehalten, daß herkömmliche Wagen (Modell ZIU 682) 4 Mio. Rubel, moderne Wagen hingegen 10 Mio. Rubel kosten. Der Bürgermeister hat sich nun ausgesprochen, Dieselsebusse zu beschaffen. Die bereits begonnenen Bauarbeiten für eine Verlängerung der Linien 5 und 11 wurden daher eingestellt.

[Vologda \[RU\]](#) - Trans-Alfa-Niederflur

[J. Lehmann](#) - 12.01.09

Die in der rund 450 km nordöstlich von Moskau gelegenen Stadt beheimatete Trolleybusfabrik Trans-Alfa (siehe [Link](#)) lieferte im Mai 2007 einen zweiten Prototyp "Trans-Alfa-529801.50 an die JSC Vologdaelektrotrans aus. Er erhielt die Wagen-Nr.139, nachdem ein aus Moskau übernommener Svarz-Ikarua - Gelenkbus mit gleicher Nummer in 2005 ausgemustert wurde. Rund zehn weitere Niederflurobusse trafen aus gleichem Werk in den letzten drei Jahren ein.

Die 1994 gegründete Trans-Alfa zeichnete sich auch für die Lieferung von 30 Skoda 14 TRM (No.151-180) in Zusammenarbeit mit der Tschechischen Firma Skoda wurden 1996 Wagenkästen geliefert, die in Vologda komplettiert wurden. Hierzu gab es ein Darlehen der Internationalen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung. Ab 1997 startete dann die Serienproduktion eines eigenen Modells, und zwar vom Typ VMZ-170, und ab 2000 des Modells VMZ-375, welches später unter der Nummer 5298 zertifiziert wurde. Eine Niederflerausführung erhielt ab 2003 eine Zertifizierung unter der Nummer 5298-01.

Auch für den Import von gebrauchten Trolleybussen aus Westeuropa zeichnete sich die Firma Tans-Alfa verantwortlich. So gelangten neben Gelenkbusen aus Linz auch die ehemaligen Innsbrucker Obusse hierhin (siehe Meldung vom 02.03.08), von den ehemaligen Innsbruckern sind inzwischen vier Wagen in Betrieb, und zwar Nr. 221-224 (ehemals Innsbruck 818, 820-822).

Ein Großteil der Fahrleitung wurde mit leichten Bauteilen umgebaut, hergestellt von der Electroline in der Tschechischen Republik, erstmals verwendet in Russland. Während die Kosten mehr als doppelt so hoch wie vergleichbares russisches Material ist, konnte eine Erhöhung der operativen Geschwindigkeiten von bis zu 30% festgestellt werden.

[Volgograd \[RU\]](#) - Drei in eins

[J. Lehmann](#) - 02.02.09

Das Trolleybusnetz in der 1.075 km südöstlich von Moskau am rechten Ufer der Wolga gelegenen Stadt besteht aus drei Teilnetzen:

Das hauptsächliche Netz liegt im Norden der Stadt, 11 Trolleybuslinien und eine Verstärkungslinie verkehren hier. Die Trolleybusse werden in zwei Depots beherbergt. Im Süden der Stadt gab es zwei Linien (5,6), die vom Depot 3 bedient wurden. Die Linie 5 ist eingestellt, so daß die rund 30 Trolleybusse nur auf der Linie 6 eingesetzt werden. 1999 entstand zwischen den beiden Netzen eine weitere unabhängige Trolleybuslinie (18), für die das Depot 6 eingerichtet wurde. 26 Trolleybusse sind hier beheimatet.

Die Verbindung der drei Netze erfolgt ausschließlich durch die Straßenbahn, auch hier erfolgen kräftige Investitionen in deren großem Netz. So sind Straßenbahnzüge aus russisch-tschechischer Produktion bestellt. Ausschließlich im Hauptnetz verkehren die seit einigen Jahren beschafften Niederflurobusse, und zwar 17 VMZ-5298.01 (2006 und 2007) und 5 Trolza 5275.05 "Optima". Anlaßlich deren Vorstellung wurde hervorgehoben, daß sie nicht nur zugangsfreundlich sind, sondern auch im Betrieb bis zu 30% Energie sparen. Ende 2008 tauchte im Depot ein dreiaxsiges 15 m langes Fahrzeug auf, für den noch auf eine Zulassung gewartet wird.

Über 300 Trolleybusse umfaßt der Wagenpark aller drei Depots, eine stetige Erneuerung des Wagenparks erfolgt auch durch eine Grunderneuerung der Wagenkästen. Es dominieren die ZIU in herkömmlicher Bauweise, 1994 und 2003/05 gingen auch insgesamt 18 Trolza-Gelenktrolleybusse in Dienst.

[Yoshkar-Ola/Joschkar-Ola \[RU\]](#) - Regelmäßige Generalüberholungen

[J. Lehmann](#) - 01.12.08

Der 1970 eröffnete Betrieb in der 600 km östlich von Moskau gelegen Stadt wurde bis 1992 auf 11 Linien erweitert. Im Jahre 1994 ging die letzte große Neubeschaffung an ZIU 682 in Dienst, damit wuchs der Bestand auf über 150 Trolleybusse. Neue Wagen kamen dann erst 2003 und 2006 hinzu, und zwar je zwei BTZ 5276-04 (No.282-285). Ansonsten werden die über 15 Jahre alten Trolleybusse (der älteste ist vom Baujahr 1979!) laufend generalüberholt, und gingen teilweise mit neuen Betriebsnummern wie neu in Dienst. Der Wagenpark befindet sich damit in einem sehr guten äußerlichen Zustand. So wurden 2007 22 Trolleybusse erneuert, in diesem Jahr wird die Anzahl gesteigert, denn 22 Wagen sind bereits fertig. Neben eigenen Fahrzeugen wurden auch einige aus Moskau übernommene gebrauchte Trolleybusse überarbeitet und in Dienst gestellt.

Nun sind weitere Investitionen am Fahrzeugpark und die Überholung der Fahrleitungsanlage einschließlich der Unterwerke vorgesehen. Ein entsprechendes Programm für die Jahre 2009-2013 zur Vorlage bei der Stadtverwaltung wurde angekündigt.

Von den über 150 Trolleybussen stehen 135 täglich im Einsatz. Der Betrieb ist sehr stolz auf die für Rußland sehr hohe Verfügbarkeit, die mit 93-95% angegeben wird.

[Namangan \[UZ\]](#) - Offene Rechnungen

[J. Lehmann](#) - 29.12.08

Der Betrieb auf der rund 15 km langen Überlandlinie nach Turakurgan (siehe Meldung vom 25.08.08) mußte Mitte August 2008 eingestellt werden, nachdem die Stromrechnungen nicht mehr bezahlt werden konnten.

Im September warteten die Obusse im Depot auf einen hoffentlich baldigen Wiedereinsatz, so auch Obus 123, der gemäß Aufschrift unter dem Fenster der Fahrerkabine bei der Firma Trolza-Aviaz, eine 1996 gegründete Gemeinschaftsfirma von Trolza und der örtlichen Reparaturwerkstatt in Toshkent generalüberholt wurde.

Duschanbe [TJ] - Sechs Linien wiedereröffnet

[J. Lehmann](#) - 29.12.08

Die 100 in 2006 gelieferten Neufahrzeuge vom Typ ZIU-682G-016 erhielten die Nummern 000-099 mit einer ersten Ziffer 1 oder 2, die das Depot bezeichnet. So erhielt der erste Wagen die Nr.2000. Jedes Depot beherbergt fünfzig Obusse. Alle Obusse erhielten die Farbgebung weiß und grün, allerdings gibt es mindestens drei verschiedene Schattierungen des Grüns.

Die Lieferung der neuen Obusse brachte die Wiedereröffnung von einigen Linien, und im September 2008 bedienten Obusse die Linien 1, 9 und 11, vom Depot 1 gestellt und die Linien 4, 5 und 12 vom Depot 2. Die Obuslinien 1 und 4 werden ganztägig im 5-10 Minuten-Takt befahren, die übrigen Obuslinien verkehren weniger häufig. Der Obus mit der höchsten Nummer in Dienst war 1053, was darauf hindeutet, dass rund 45 weitere Obusse noch nicht in Betrieb sind, möglicherweise bis zur Wiedereröffnung von weiteren Strecken. In Wintermonaten ist der Betrieb häufig wegen Stromausfälle gestört.

Osh [KG] - Verkürzte Linie 1

[J. Lehmann](#) - 22.12.08

Im September 2008 war nur Linie 1 (Manas-Ata - Studentter) in einer Länge von 8 km in Betrieb, etwa zehn Trolleybusse kamen zum Einsatz. Die städtische Strecke von Studentter nach Avtovokzal über den Fluß Ak-Bura und der Lenin-Straße, die Hauptstraße der Stadt, ist zwar mit Fahrleitung versehen, jedoch verkehrt die Linie 2 seit September 2007 nicht.

Zum Einsatz kommen ausschließlich Obusse des Typs ZIU-682, die zwischen 1995 und 2001 geliefert wurden

Pyongyang [CG] - Trolleybusse aus vier Jahrzehnten

[J. Lehmann](#) - 16.02.09

Es ist nicht einfach, Informationen über den ÖPNV in Nordkorea zu erhalten. Ein Besucher des Landes wird in Reisegruppen oder als Einzelreisender stets von einem geschulten Bewacher (Reiseguide) begleitet, der während des gesamten Aufenthalts zur Seite steht. Dabei ist die Nutzung des ÖPNV für Ausländer tabu. Der Verkehr in dieser 3 Mio-Metropole wird von Straßenbahnen, Trolleybussen und Bussen geprägt, ein Individualverkehr ist kaum anzutreffen.

Laut Beobachtungen umfaßt der am 30.04.1962 eröffnete Obusbetrieb drei städtische Linien:

- Pjöngjang West-Pjöngjang Station
- Hwanggumbol-Arch of Triumph
- Munsu-Pjöngjang Department Store No. 2

Außerdem wird eine Überlandlinie ins 32 km nordöstlich von Pjöngjang gelegene Pyongsong befahren.

Der Wagenpark besteht aus Fahrzeugen aller Altersklassen. Einige dürften noch aus der Anfangszeit des Obusbetriebs stammen, wie die runden Bauformen errahnen lassen. Gerade die ältesten Obusse erscheinen bestens gepflegt und haben offenbar eine Art Museumsstatus inne. In den fast 50 Betriebsjahren des Obus wurden scheinbar regelmäßig neue Fahrzeuge produziert, mehrheitlich in den lokalen Chollima-Werken und alle paar Jahre äußerlich verändert.

Es werden sowohl zweiachsige Standardbusse wie auch dreiachsige Gelenkfahrzeuge eingesetzt. Meist setzt sich ihre Lackierung aus weißen und farbigen Flächen zusammen, wobei ein farbenfrohes Gesamtbild entsteht. Unklar ist, ob die Farben eine Bedeutung haben, z.B. bezüglich der Depotzuordnung des Wagens.

Die beiden Längsseiten der Trolleybusse sind mit langen Sternreihen versehen, wobei jeder rote Stern für eine Fahrleistung von 50.000 km steht. So sind bei den offensichtlich ältesten Gelenkwagen (Nr.901 und 903) 51 Sterne zu zählen, somit kann man auf eine Gesamtleistung jenseits von 2,5 Mio km schließen!

Weitere historische Fahrzeuge sind unter anderem die Zweiachstrolleybusse mit den Betriebsnummern 118, 164 und 801, ebenfalls auffallend durch die Kennzeichnung mit langen Sternreihen.

Teilweise parallel zu den Obuslinien verlaufen die drei Straßenbahnlinien der Stadt, die ein Gesamtnetz von 53 km ausmachen. Die Straßenbahn sind überwiegend aus der Tschechei geliefert, auch einige Gebrauchtfahrzeuge aus Ostdeutschland sind anzutreffen.

Eine Besonderheit ist die 3,5 km lange Straßenbahnlinie zum Kim-II-Sung Mausoleum, sie wird mit 1995 aus Zürich übernommenen Trieb- und Beiwagen bedient.

Diese Nachricht wurde einem Artikel der Zeitschrift "stadtverkehr" (Ausgabe 12/08) entnommen, mit freundlicher Genehmigung des Herausgebers

Hangzhou [CN] - Bürgermeister fördert Umweltverschmutzung

[J. Lehmann](#) - 26.01.09

Bis 2005 bestand das Trolleybusnetz in dieser etwa 190 km südwestlich von Shanghai gelegen Stadt aus einem Netz von sieben Trolleybuslinien. Der 1961 eingeführte Betrieb umfaßte bis 1999 fünf Linien (151-155), 1999 gingen die Linien 153 und 154 in die Linie 152 auf, eine neue Linie 156 wurde auf dem bestehenden Netz eingeführt und die Linie 155 wurde um 1 km verlängert. Kurze Zeit später wurden neue Linien 157 (6.11.2000) und 159 (2001) eingeführt, ab 2001 gab es zudem eine Linie K555. Diese besaß den gleichen Endpunkt wie die Linie 155, jedoch kamen klimatisierte Trolleybusse zum Einsatz. Die letzte Verlängerung erhielt die Linie 151, und zwar um etwa 1 km in nördliche Richtung, ab dem 01.10.2000 in Betrieb.

Schließlich verkehrte ab dem 24.02.2003 eine neue Linie 290, die nur in der HVZ fährt, unter bestehender Oberleitung der übrigen Linien.

In 2004 war die Errichtung einer neuen Obuslinie 168 geplant, die ein neues Wohnbaugebiet "Gouzhuang Estate" anbinden sollte. Die Finanzierung war gesichert, die Kosten wollten der Trolleybusbetrieb und die Entwickler des Neubaugebiets übernehmen, diese sahen in der Anbindung eine Attraktivierung zum Verkauf der Wohnungen.

Mit der Einstellung der Linie 152 am 07.07.2005 begann die Reduzierung des Trolleybusbetriebs. Nach und nach wurden die Obuslinien 152, 155, 156, 159 und 290 Opfer von schlecht koordinierten Straßenbauarbeiten, als ob der gegen den Trolleybus eingestellte Bürgermeister den elektrischen Betrieb sabotiert will. Die Fahrleitung der Linien 156 und K555 in der Innenstadt wurden nach Umbaumaßnahmen einiger Straßenzüge wegen visueller Verschmutzung abgebaut, beide Linien verkehrten ab 18.05.2006 mit Dieselnissen. Es folgte die Linie 155, die Trolleybusse verschwanden hier trotz Protesten ab dem 07.08.2006.

Von den verbliebenen Linien 151, 159 und 290 wurde 2007 wegen Straßenbauarbeiten Linie 159 eingestellt. Die Fahrleitung war bereits nach Ende der Baumaßnahme in Bau, jedoch verfügte der trolleybusfeindlich eingestellte Bürgermeister eine komplette Demontage der Obusoberleitung in diesem Bereich. Auch die Einstellung der Linie 290 folgte wegen geringfügiger Baumaßnahmen am 22.09.2008.

Somit bleibt derzeit nur die Linie 151 als Durchmesserlinie, die bislang am Bahnhof endende Linie übernahm nun südlich den Streckenabschnitt der stillgelegten 152 und 290.

Kurz vorher erhielten drei Trolleybusse 5501, 5519 und 5520 Batterien für den fahrleitungslosen Betrieb und bedienen ab dem 08.08.2008 eine Verstärkungslinie der Buslinie 188. Dabei nutzen sie die Batterie, um durch die Einkaufsstraße der Stadt zu fahren.

Besonderheit des Betriebs ist die Beschaffung von Trolleybussen mit Aussehen des amerikanischen Bustyps "Fixible": Ende der 90er Jahre wurden 45 Wagen beschafft, 20 davon erhielten nach Umbau mit Klimaanlage die Nr. 5501-20, 2001 folgten nochmals 32 Trolleybusse vom Typ CJWG 110K (mit Klimaanlage, No.5701-32).

Im Jahre 2001 gingen als letzte Neubeschaffung 42 Gelenktrolleybusse vom Typ CJWG 150 (No.9301-42) in Dienst, obwohl sie für den Einsatz auf der Linie 151 gedacht waren, sind die meisten nach Einstellung der Linie 290 abgestellt worden.

Bis 2006 wurden bereits ausgemustert: Zweiachstrolleybusse vom Typ HZWGHO (Nr. 5001-33), etwa 33 Gelenkbusse vom Typ HZWG- D70C (Nr. 9101..33) und vom Typ SK562GP (Bj. 1996, Nr. 9201-34).

Xi'an [CN] - U-Bahn-Bau verdrängt Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 02.02.09

Wegen dem Bau einer U-Bahn durch die Innenstadt verkehrten die beiden Trolleybuslinien 102 und 103 am 11. und 14. Januar 2009 letztmalig. Deren Einstellung soll bis 2012 andauern, bis dahin sind die Rohbauarbeiten der U-Bahn fertiggestellt. Die Eröffnung der 25 km langen U-Bahn mit 19 Stationen soll im September 2013 erfolgen.

Einst verkehrten fünf Trolleybuslinien, die Stadt auf zwei Straßenzügen durchquerten. Die Trolleybuslinie 1 ging am 1.10.1959 in Betrieb, die Linie 2 folgte am 01.07.1961. Mit der Linie 5, die vom Bahnhof in östliche Stadtteile verkehrt, ohne die Innenstadt zu bedienen, endete 1973 der Ausbau. Als Mitte der 90er Jahre der elektrische Betrieb auf dem südlichen Straßenzug durch die Innenstadt eingestellt wurde, blieben noch drei Linien. Am 31.07.2007 verkehrte auf der Linie 105 letztmalig ein Trolleybus, nachdem schon zuvor die Obusse mittels Batterieantrieb Abschnitte ohne Oberleitung passieren mußten.

Die über 1000 km südwestlich von Peking gelegene Stadt wird noch von einer vollständig erhaltenen, rund 12 m hohen Stadtmauer in einer Gesamtlänge von insgesamt 13,6 km umschlossen, die großen Stadttore werden vom gesamten Verkehr passiert

Wellington [NZ] - Auch an Wochenenden wieder Obusse?

[J. Lehmann](#) - 22.12.08

Bislang sind 32 neue dreiachsige Trolleybusse der Firma Designline (331 - 362) in Betrieb, fünf weitere werden diese Woche noch erwartet. Nachdem bis September 17 Wagen (siehe Meldung vom 15.09.08)

ausgeliefert wurden, folgten im November sechs und im Dezember bislang neun Wagen. Mit den drei zweiachsigen Prototypen (Nr. 301-303) besteht nun über die Hälfte des Wagenparks aus niederflurigen Neufahrzeugen.

Nachdem der elektrische Betrieb sich seit rund acht Jahren nur auf Montag bis Freitag beschränkt, ist ab Mitte Februar 2009 wieder der Einsatz an Wochenenden und nachts geplant. Insbesondere an Samstagen wird ebenfalls

ein dichter Takt auf den Hauptlinien 1, 2, 37 und 11 geboten.

Neben dem Wagenpark wird auch in der Fahrleitung investiert. Komplette neue Fahrleitung wurde in den letzten Monaten auf der Riddiford Street im Zuge der Linien 1, 10+11 und im Hataitai Tunnel im Zuge der Linien 2+5 verlegt. Zudem wurden einige Masten ausgetauscht, es werden Masten aus Stahl aufgestellt, die alte Holzmasten ersetzen.

Von den ursprünglich 68 Volvo-Obussen der Baujahre 1980-86 gehören nun noch 23 zum Wagenpark (siehe Zahlen & Fakten). In 2008 wurden 20 Obusse (209, 210, 212, 216, 219, 221, 225, 226, 232, 236, 237, 241, 242, 243, 246, 249, 254, 256, 259, und 266) ausgeschlachtet und deren elektrischen Bauteile für die neuen Obusse genutzt.

Quito [EC] - Süd-Verlängerung in Betrieb

Dirk Budach - 16.02.09

Am 19.12.2008 wurde die südliche Verlängerung der Trolleybus-Strecke von Morán Valverde um 2,5 km bis zum neuen Terminal Terrestre Quitumbe eröffnet. Hier besteht Anschluss an diverse Überlandbuslinien, die aus dem Stadtzentrum verbannt wurden. Die Baukosten werden mit knapp 3 Mio. USD angegeben. Es handelt sich um die erste Verlängerung der Trolleybusstrecke seit 2000. Eine weitere Ausdehnung der Strecke in südöstlicher Richtung ist geplant, ebenso vom anderen Streckenendpunkt aus in Richtung Norden.

Zum neuen Endpunkt wurde die Linie C4 verlängert und eine Linie CQ-R eingerichtet, beide verkehren im 10 Minuten-Takt. Während die Linie C4 bis zur Innenstadt fährt, endet die Linie CQ-R am Terminal Sur El Recreo. Hier besteht Anschluß an die Linie C1, die von hier im 1-1,5 Minuten Takt (!) bis zum nörlichen Endterminal Norte La Y verkehrt. Die Linien C2, C3 und C5 sind Verstärkungslinien, die nur zu den Spitzenzeiten morgens und nachmittags fahren. In Spitzenzeiten sind gemäß Angaben auf der Homepage der COMPAÑÍA TROLEBÚS QUITO S.A. 103 Trolleybusse eingesetzt, alleine auf der Linie C1 sind es ganztägig 46 Trolleybusse.

Zum Einsatz kommen weiterhin die 113 Gelenktrolleybusse vom Typ Daimler-Benz/Kiepe O 405 GT/HCE mit Hochflureinstieg ausschliesslich an Haltestellen mit Hochbahnsteig und Plattformzugangssperren. Sie sind inzwischen zwischen 9 und 13 Jahren im Einsatz. Beabsichtigt ist die Beschaffung von 10 Doppelgelenktrolleybussen, doch ist dafür die Finanzierung noch zu klären.

Bogota [CO] - Vergessener Fuhrpark

Dirk Budach - 19.01.09

Mehr als 17 Jahre nach Stilllegung des umfangreichen Obusbetriebs in der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá (im August 1991) finden sich noch immer grössere Bestände des zuletzt eingesetzten Fahrzeugparks an zwei verschiedenen Stellen abgestellt. Es handelt sich dabei um Wagen aller zuletzt eingesetzten Typen, dem russischen Modell ZIU 9, von dem 1974-77 über 200 Wagen beschafft worden waren, und den rumänischen Typen DAC 112 E und DAC 117 E (48 bzw. 8 Stück beschafft in 1982 und 1985). Insgesamt etwa 70 Wagen sind hinterstellt im früheren Depot an der Avenida Chile und auf einem Feld nahe des Parque Jaime Duque in Briceño, 40 km Nördlich der Hauptstadt gelegen. Nach Stilllegung war eine Weiterverwendung eines Teils der Wagen in Valparaíso/Chile im Gespräch, kam jedoch ebensowenig zustande wie Überlegungen zu einem weiteren Einsatz in Quito. Der völlig heruntergekommene Zustand der Fahrzeuge lässt heute wohl nur noch eine Verschrottung zu.

In Bogotá existiert ein BRT System, Doppelgelenkbusse fahren auf separaten Fahrspuren. Die Elektrifizierung des Systems wurde untersucht, wird jedoch gegenwärtig nicht weiterverfolgt.

Sao Paulo [BR] - São Paulo bereitet sich auf das Jubiläum vor

Dirk Budach - 23.02.09

Südamerikas größter Trolleybusbetrieb im brasilianischen São Paulo feiert am 22. April 2009 sein 60jähriges Jubiläum. Die Enthusiastengruppe „Movimento Respira São Paulo“ (etwa = ‚Bewegung für reinere Luft São Paulo‘) bereitet aus diesem Anlaß eine ganze Reihe von Veranstaltungen vor, unter Beteiligung der beiden Infrastrukturgesellschaften SP und EMTU. So ist am 25. April 2009 der Betrieb einer historischen Sonderlinie vorgesehen, auf der der 1948 gebaute ACF-Brill Wagen 3093 zusammen mit Wagen aus der aktuellen Flotte und den neuesten Niederflurtypen zum Einsatz kommen soll. Der „Oldtimer“ befindet sich allerdings aktuell noch nicht in vollständig betriebsbereitem Zustand, Motor und Elektrik müssen einer einfachen Revision unterzogen werden. Die moderneren Wagen sollen dabei von den aktuell bei der SP eingesetzten Typen Marcopolo/Scania/Powertronics, Marcopolo/Volvo/Gevisa oder einer der beiden Gelenkwagen Marcopolo/Volvo/Powertronics sein. Die neueste Niederflurmodelle sind Busscar/WEG und CAIO/Mercedes Benz/ELETRA.

Die EMTU, die das kleinere der beiden Netze unterhält, hat an älteren Wagen einen Marcopolo/Scania/Powertronics aus 1982 (ex SP) und den letzten der 46 Cobrasma/Powertronics, die zur Eröffnung dieses Teilsystems 1986-1988 beschafft wurden, im Bestand.

Desweiteren ist beabsichtigt, Wagen 6001 als einen von sechs noch erhaltenen Wagen, die vom früheren Betreiber CMTC in den sechziger Jahren unter Verwendung von Gebrauchtteilen selbst gebaut wurden, sowie Wagen 6008, einen Grassi/Villares aus 1961 auszustellen – beide allerdings nicht fahrfähig.

Zum vorgesehenen Programm gehört außerdem der Linieneinsatz von Wagen 3093 auf Linie 408-A am 18.4.2009,

mehrere Veröffentlichungen sowie ein Workshop zur Historie und zu aktuellen Fragestellungen und Erweiterungsplänen des in den letzten Jahren deutlich geschrumpften Netzes, einschließlich der geplanten Beschaffung von 140 Niederflerobussen.

Mendoza [AR] - Neue gebrauchte Trolleybusse aus Kanada

Dirk Budach - 22.12.08

Gegenwärtig werden die fünf Linien von einigen russischen ZIU-Obussen und zum größten Teil von Krupp/Ludewig/Kiepe Dreiachsern der Baujahre 1968-1974 bedient (siehe Meldung vom 03.11.08). 78 von diesen 12 m langen Fahrzeugen kamen 1988 aus Solingen nach Argentinien, allerdings wurde nur ein Teil auch tatsächlich nach und nach wieder in Betrieb genommen. Dabei blieben manche Wagen sogar mehr als 10 Jahre abgestellt, bis sie aufgearbeitet werden konnten. Mendoza hat mit diesen Wagen sehr positive Erfahrungen gemacht. Nun wird der Wagenpark durch den Kauf von über 80 ausgemusterten Flyer-Obussen der Verkehrsbetriebe Vancouver, Typ E 901 und E 902, Baujahr 1983/84 erneuert. Die Verladung der Wagen in Kanada begann am 31.10.2008, und die Obusse erreichten per Schiff den chilenischen Hafen San Antonio am 28.11.2008. Per Tieflader auf Landweg kam am 5.12.2008 der erste Obus 2919 in Mendoza an. Der Kaufpreis für alle zusammen einschließlich einer Überholung in Vancouver beträgt 8,5 Mio. Arg. Peso (=1,8 Mio. EUR). Der Kauf wird überwiegend durch die Provinzregierung finanziert. Auch wenn ab März die Obusse aus Kanada nach und nach in Betrieb gehen, sollen nicht alle alten Wagen sofort abgelöst werden.

Zuletzt gingen Obusse des Typs TS1 in Betrieb, mindestens fünf Trolleybusse (Nr. 79-83) dieser 1968/69 erbauten Serie von ursprünglich 14 (12 davon gingen nach Argentinien) wurden für den Betrieb wieder aufgearbeitet. Sie besitzen einen stufenlosen Einstieg der Mitteltüre, hier wurde Obus 80 Anfang März 2008 festgehalten. Aufnahme: David Pearson



Kirsch GmbH - Dank Fa. Kirsch auch ohne Strom unterwegs

J. Lehmann - 22.12.08

Der Gedanke, Trolleybusse auch ohne Fahrleitung fahren zu lassen, wurde in der Trolleybus-Geschichte mehrfach aufgegriffen. 1952 stattete man die Obusse für den Betrieb in Rheydt mit einem 24PS-VW-Motor aus, der durch einen Generator Strom produzierte, damit der Obus sich ohne Fahrleitung zumindestens mit einer Geschwindigkeit von 20-25 km/h weit fortbewegen konnte. Diese Art von Hilfsantrieb wurde 20 Jahre lang in vielen Obussen deutscher Betriebe eingebaut.

Erst ab 1973 gab es eine Weiterentwicklung, als die Firma Kirsch aus Trier - ein 1945 gegründetes Unternehmen, welches tragbare Stromerzeuger entwickelte und fertigte - ein Aggregat auf Basis eines kondensatorerregten Asynchrongenerator mit einem 25 kW starten VW-Industriemotor für Schweizer Gelenktrolleybusse lieferte. Über 200 Aggregate dieses Typs wurden bis 1991 geliefert. Im Zeitraum 1994 bis 2004 wurden mit Motoren der Firma DEUTZ in einer Nennleistung von 40 kW, 45 kW und 60 kW rund 100 Aggregate verwendet.

Seit 2002 kommen ausschließlich eigenentwickelte permanentmagneterregte Generatoren (PME) zum Einsatz. Diese haben den Vorteil eines drehzahlvariablen Betriebes verbunden mit einer kürzeren, leichteren und wassergekühlten Bauweise. Das wiederum macht es möglich, leistungsstärkere APU auf kleinerem Bauraum (z.B. Quereinbau im Heck) unterzubringen. So werden heute APU mit elektrischen Leistungen zwischen 50 und 100 kW gebaut. Geprüft und einbaufertig auf Grundrahmen montiert, werden sie angetrieben von Dieselmotoren der Fabrikate Deutz oder Iveco. Die Aggregate mit IVECO-Motoren werden einschließlich eines Abgasnachbehandlungssystems geliefert und entsprechen zur Zeit der gültigen EURO V Vorschrift.

Die Entwicklung eines drehzahlvariablen Antriebsystems war die Basis zum Einstieg in die leistungsstärkeren dieselektrischen Hauptantriebe (PU) für Duo- und Hybridbusse, so erhielt der 2007 erbaute Hybrid-Doppelgelenkwagen einen KIRSCH PME- Generator PME315/200/180 mit einer Nennleistung von 200 kW, das Aggregat dient zur Ladung des Batteriesatzes und Direktversorgung der Fahrmotoren. In Genua wurden 2007/2008 die gelieferten Gelenktrolleybusse mit einem Aggregat PU 175 DIPME mit 175 kW ausgerüstet.

Bombardier - Elektrische Ausrüstung von Bombardier

[J. Lehmann](#) - 16.02.09

Die bis Ende 2008 nach Barquisimeto ausgelieferten NEOPLAN- Gelenkbusse erhielten erstmals eine elektrische Ausrüstung der Firma Bombardier. Der Einbau der Traktionsanlage (Mitrac 500) erfolgte im NEOPLAN-Produktionsstandort im niederbayerischen Pilsting.

Es kam die in Straßenbahnwagen schon seit Jahren bewährte Technik "Mitrac 500" zum Einbau, bestehend aus Traktionsstromrichter und Stromrichtermodule. Sie eignet sich aufgrund ihrer kompakten Konstruktion für die minimalsten Platzverhältnisse. Sie überzeugen mit einer hohen Leistungsdichte und sind führend, wenn es um optimierte Life-Cycle-Kosten und höchste Betriebssicherheit geht. Das System ist voll simuliert und werkgeprüft, was die Inbetriebnahme verkürzt und die Zuverlässigkeit erhöht. Die modulare Mitrac Systemarchitektur basiert auf bewährten Standardprodukten. Die Wartungskosten - zum Beispiel für die Ersatzteilverwaltung - sind dank dem hohen Standardisierungsgrad der Module sehr niedrig.

So ist eine Ergänzung durch Speichermedien möglich, aber auch eine Stromübertragung durch das neu entwickelte BOMBARDIER PRIMOVE System könnte zur Anwendung kommen. Dieses erlaubt den fahrdrahtlosen Betrieb auch von Trolleybussen, aber auch reinen Elektrobussen. Einzigartig ist die kontaktfreie Übertragung der Energie durch Komponenten, die unauffällig unter dem Fahrzeug montiert und im Boden unter der Oberfläche verborgen sind. Diese Technologie ist selbst bei Schnee und Eis zuverlässig.

Das PRIMOVE System ist verbunden mit dem BOMBARDIER MITRAC Energy Saver, der auf leistungsstarken Doppelschichtkondensatoren beruht. Der MITRAC Energy Saver speichert elektrische Energie während des Betriebs sowie die beim Bremsen freiwerdende Energie auf dem Fahrzeug. Somit wird die Energieversorgung optimiert und Energie eingespart.

- Trolleybusse von Fa. SOR- Zwei Prototypen

[J. Lehmann](#) - 29.12.08

Mit dem Bau von zwei Prototypen von einer Trolleybusausführung des städtischen Niederflur-Bus SOR BN 12 versucht das Unternehmen SOR aus Libchavy, rund 50 km östlich von Pardubice gelegen, auch in den Trolleybus-Markt einzusteigen. Der erste Prototyp wurde auf der Ausstellung AUTOTEC am 04.- 08.06.2008 auf dem Brünner Messegelände vorgestellt. Mittlerweile wurde ein zweiter Prototyp produziert. Beide 12m-Trolleybusse mit der Typenbeszeichnung SOR TN 12 wurden bei der DP Ostrava elektrisch ausgerüstet. Beide Trolleybusse sind mit einer hintere Antriebsachse des Typs DANA G 150 i=6,50 ausgestattet. Die Wagen bieten 27 Sitz- und bis zu 75 Stehplätze. Eine Ausstattungsvariante mit 30 Sitzplätzen ist möglich.

Beim ersten Wagen gelangte der Traktionssteller PINTR EP und der Drehstrommotor SKD Trade ATM 120 WO1 mit der Nennstärke von 120 kW zum Einbau, die Stromabnehmer lieferte die Firma ESKO zu.

Der zweite Trolleybus ist mit einem Traktionssteller der Firma Cegelec CAN 250 und einem 6-poligen Drehstrommotor Pragoimex TAM 1050 sowie einem statischem Umformer der Baureihe SMTK 7,0V ausgestattet. Die Stromabnehmer stammen von der Firma LEKOV.

Obwohl dieser Wagen in den Farben der DP Ostrava lackiert ist und eine Betriebsnummer (3911) erhalten hat, ist er als Vorführwagen für den Export nach Ost-Europa bestimmt.

- Aus der deutschen Obusgeschichte

[J. Lehmann](#) - 12.01.09

Normalerweise wird an dieser Stelle nur Aktuelles berichtet, leider bleibt deswegen wenig Zeit, in die Vergangenheit zurückzuschauen.

Sicherlich sind die Entwicklungen im Obuswesen in vergangenen Jahrzehnten auch interessant. Viel hat sich gerade in den ersten sechs Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts in Deutschland getan, zumal es ja hier über

60 Betriebe Mitte der 50er Jahre gab. Viele Erfindungen wurden ja bereits damals entwickelt und neu eingeführt, wie der Hilfsantrieb mittels VW-Motor (erstmalig in Rheydt 1952 eingebaut) und die erste automatische Stangen-Anlege- und Abzugsvorrichtung (1965).

Diese Geschichte wird nun ausgiebig in einem voluminösen, übersichtlichen und reich illustrierten Standardwerk von zahlreichen Autoren um Mattis Schindler und Ludger Kenning beschrieben. Da der Umfang für ein Buch zu umfangreich ist, erscheint es in zwei Teilen, der erste Teil, der den Obus in Nord-, Mittel- und dem früheren Ostdeutschland einschließlich der ersten Versuche als Gleislose Bahn beschreibt, erscheint am morgigen Dienstag (13.01.2009) im Verlag Kenning., Foto: Ein typisch deutscher Obus: Hildesheim 19, Aufnahme: Thomas Johansson

