

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

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

### [Esslingen \[DE\]](#) - Ausbaupläne

[J. Lehmann](#) - 22.06.09

Im Rahmen der Tagung "Der Elektrobus - umweltgerechtes und energieeffizientes Verkehrssystem für die Stadt der Zukunft" am 18.06.2009 trug der Werkleiter des städtischen Verkehrsbetriebs Mickael Pandion die Ausbaupläne des derzeit zwei Linien umfassenden Obusbetriebs in der etwa 90.000 Einwohner umfassenden Stadt südlich von Stuttgart vor. Mit der Verlängerung der Linie 118, die derzeit mit einer großen Schleife in dem rund 5.000 Einwohner-Ortsteil Zollberg endet, soll nun auch der Ortsteil Berkheim mit 7.700 Einwohner erschlossen werden. Dabei erhält die Linie in Zollberg eine vereinfachte Führung, eine Schule für Behinderte könnten hierdurch eine Anbindung an das Busnetz erhalten, sowie mit der Querung ihres Firmengeländes ebenfalls die rund 2500 Mitarbeiter der Firma Festo. Noch zu klären ist der Endpunkt in Berkheim. Während die gerade Linienführung mit einer kleinen Wendeschleife baulich vorzuziehen ist, könnte mit einer Schleifenfahrt der gesamte Stadtteil besser erschlossen werden. Durch die Verlängerung der Obuslinie 118 könnte ein Bus gespart werden, zudem auf der Linie 118 ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Weitere Ausbau-Absichten betreffen die Linien 119 und 120, bis vor einigen Jahren als DUO-Buslinien befahren. Nach einer Verknüpfung mit Abschnitten der Linien 110 und 105 zur Durchmesserlinien wäre eine Teilumstellung auf Trolleybusbetrieb möglich, dieses erfordert jedoch Verhandlungen mit der Gemeinde Ostfildern, da ein Großteil der Linien auf deren Gebiet verkehren und hier eine nicht realisierbare Stadtbahnlösung favorisiert wird. Erst nach Realisierung dieser weiteren Ausbaugesandken könnten neue Obusse beschafft werden und die für den gegenwärtigen Wagenpark fehlenden elektrischen Reservefahrzeuge zur Verfügung stehen.

Foto:  
Gegenwärtig verkehren nachmittags sieben Kurse auf der Linie 101 und zwei Kurse auf der Linie 118, damit kommt - sofern verfügbar - der gesamte Obuspark zum Einsatz, hier Gelenkbus 213 vor dem Bahnhofsgebäude, im Hintergrund befindet sich die Baustelle für die umfangreichen Bauarbeiten zur Verlegung der Straßenführung und Einrichtung eines leistungsfähigen Umsteigeknoten.  
Aufnahme:  
J. Lehmann 18.06.2009



### [Eberswalde \[DE\]](#) - 12 neue Gelenktrolleybusse dürfen kommen!

[J. Lehmann](#) - 06.07.09

Eine Vorlage zur Beschaffung von 12 Niederflur-Gelenktrolleybussen nahm der Aufsichtsrat der Barnimer Busgesellschaft (BBG) am 30.06.2009 einstimmig an. Bereits am 15.06.2009 sprach sich Landrat Bodo Ihrke im Beisein von Frank Wruck, Geschäftsführer der BBG, im Rahmen einer Pressekonferenz für eine Neubeschaffung von zwölf Fahrzeugen aus, um den derzeitigen Fahrzeugpark abzulösen. Die BBG rechnet pro Fahrzeug mit Kosten von rund 600 000 Euro für die Grundausstattung, der Endpreis erhöht sich je nach gewähltem Sekundärtrieb. Dieser soll umweltfreundlich ermöglichen, bis zu fünf Kilometer lange Strecken ohne Strom aus der Oberleitung

zurückzulegen. So sind Lithium-Ionen-Batterien oder ein mobiler Energiespeicher mit Doppelschicht-Kondensator (DSK) und einer leistungsstarken Nickel-Metallhydrid-Batterie im Gespräch. Diese Elemente sind jedoch teilweise noch in der technischen Entwicklung.

Für die Mehrkosten, die aufgrund innovativer Technik in diesem Bereich entstehen wurde nun ein Förderantrag beim Bundesumweltministerium gestellt, bei Ablehnung wäre der Kreis bereit, die Mittel selbst beizusteuern. Da das Lastenheft schon vorsorglich seit längeren in Bearbeitung ist, konnte die BBG am 01.07.2009 die entsprechende Ausschreibung veröffentlichen (siehe Link "mehr Information"). Die Submission soll Ende August 2009 stattfinden und der Zuschlag möglichst im September, spätestens bis Ende Oktober 2009 erfolgen. Als Zielstellung bleibt weiterhin die Indienstellung der ersten Fahrzeuge zum 03.11.2010, dem 70. Jahrestag der Eröffnung des Obusbetriebes in Eberswalde.

Die Lieferung der 12 Fahrzeuge ist auf die Jahre 2010 bis 2012 aufgeteilt, drei Einheiten sollen im Jahre 2010, sechs im Jahre 2011 und drei im Jahre 2012 geliefert werden. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Ausschreibung ist die Änderung der Aufteilung auf je sechs Trolleybusse im Jahre 2010 und sechs im Jahre 2011 möglich.

### **Alle 15 Hess in Solingen**

[J. Lehmann](#) - 20.07.09

Nachdem seit Anfang Juni 2009 die ersten acht SwissTrolley im Einsatz stehen, kamen bis Anfang Juli 2009 auch die restlichen sieben nach Solingen. Jeweils nach der Abnahme der Fahrzeuge durch die SWS im Werk der Firma Hess am 13./14.06.09 (959-961) und am 22. bis 24.06.2009 (962-965) wurden sie per Tieflader im Zeitraum 15.06 bis 06.07.2009 nach Solingen ausgeliefert. Der letzte Wagen erreichte am Montag, 06.07.09 abends um 21 Uhr den Solinger Betriebshof.

Die elektrische Abnahme wurde anderntags aufgenommen und am 14.07.09 mit den Wagen 964 und 965 abgeschlossen. Zeitgleich erfolgte die TÜV-Abnahme, die Zulassung der sieben Wagen wird nach Erhalt der Zollformalitäten erfolgen, eine Freigabe für den Linienverkehr wird Ende Juli 2009 erwartet.

Bis dahin erfolgt aber noch kein Einsatz auf der Linie 683, für die die Wagen hauptsächlich bestimmt sind. Die Bauarbeiten am zukünftigen Wendeplatz in Unterburg an der Eschbachstraße wurden Anfang Juli 2009 noch nicht aufgenommen. Ein Baubeginn kündigte das Planungsamt Solingen nun für die zweite Juli-Hälfte an, nachdem die Zuschußbewilligung des Landes über 300.000 Euro vorliegt. Eine Fertigstellung wird bis Ende September erwartet, als Umstellungstermin werden nun die Herbstschulferien im Oktober angepeilt, hierfür wird nur eine geringe Fahrplananpassung auf der Linie 683 erfolgen. In der Sitzung der Bezirksvertretung Burg/Höhscheid am 18.06.2009 wurde als Namen der neuen Endhaltestelle aufgrund des historischen Bezugs "Burger Bahnhof" gewählt. Die Buslinien aus Wermelskirchen und Remscheid werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember ebenfalls die neue Wendeschleife anfahren.

Zeitgleich mit der Umstellung der Linie 683 auf die neuen Gelenkwagen wird am Graf-Wilhelm-Platz in Richtung Burg der linke Bussteig angefahren, an dem bislang nur die Linien nach Höhscheid (682) und Aufderhöhe (685) abfahren. Da im morgentlichen 10/15-Minuten Verkehr die Linien 681, 683 und 684 halbstündlich eine gemeinsame Abfahrtszeit haben und drei Gelenkwagen am äußerden Bussteig nicht genug Platz finden, wurde diese Änderung geplant und die Fahrleitung wird entsprechend angepaßt.

Seit dem 05.08.09 (zwei Kurse) bzw. 08.06.09 (alle vier Kurse) erfolgt ein Einsatz der neuen Hess-Trolleybusse auf den Linien 685/686 nach Aufderhöhe, sie fahren von der Haltestelle Steinendorf bis Aufderhöhe im Dieselantrieb, die Abdrahtung nehmen die Fahrer nun hierbei automatisch vor.

Seit den 06.07.2009 erfolgt auch Rückfahrt bis zur Haltestelle im Dieselantrieb, da nun der südliche Teil des Kreisverkehrs in Bau ist und die Fahrleitung noch nicht angepaßt ist. Das Eindrahten erfolgt automatisch, in der Fahrleitung wurde ein Trichter montiert.

An Wochenenden verkehren auf den Linien 684-686, die dann im Verbund gefahren werden, ausschließlich Dieselbusse, die Hess-Obusse kommen dann in der Regel auf den Linien 681/2 zum Einsatz.

### **Solingen [DE] - Vorbereitungen zum Generationswechsel**

[J. Lehmann](#) - 31.08.09

Die restlichen sieben SwissTrolleys der Firmen Hess und Vossloh Kiepe sind am 29.07.2009 für den Liniendienst freigegeben. Damit stehen nun alle 15 Neufahrzeuge in Betrieb, während die abzulösenden Alt-Obusse weiterhin noch auf der Linie 683 im Einsatz stehen und der Wagenpark somit vorübergehend über 60 Obusse umfaßt.

Die Bauarbeiten des für die Umstellung erforderlichen Wendeplatzes in Unterburg, etwa einem Kilometer von der berühmten Drehscheibe an der Wupper entfernt, haben am 27.07.2009 begonnen. Die Verlegung der Randsteine waren abgeschlossen, als am 27.08.2009 der Asphaltbelag verlegt wurde. Eine Fertigstellung ist im September zu erwarten. Nach Abnahme des Platzes wird dann im Oktober, im Zeitraum der Herbstschulferien eine Umstellung auf Gelenkwagen erfolgen. Aufgrund der verlängerten Fahrzeit muss hierfür eine Anpassung des Dienstplans der Fahrer erfolgen. Derzeit sind noch 12 MAN-Solowagen in Betrieb, nachdem neben Obus 35 Ende April nun Obus 50 Ende Juli wegen Mängel abgestellt werden mußte. Die Altwagen wurden bereits an einem Zwischenhändler verkauft, Ausnahme ist Wagen 42, welcher sich im Besitz des Obus-Museum Solingen befindet.

Die erste Änderung bezüglich des zukünftigen Gelenkwagen-Einsatzes auf der Linie 683 war der Bussteigtausch am Graf-Wilhelm-Platz ab dem 14.08.2009. Die Fahrten in südliche Richtung mit den Obuslinien 681 sowie 683 und



684 starten ab sofort am Bussteig 5 vor dem SWS-Pavillon. Dieser Bussteig bietet mehr Platz für die Aufstellung von drei Gelenkwagen. Die beiden anderen Obuslinien 682 und 685 fahren nun ab der Mittelinsel (Bussteig 4, siehe Link "mehr Information"). Der hierfür erforderliche Fahrleitungsumbau erfolgte am 13.08.2009 in den Abendstunden. Es befindet sich nun eine Kreuzung hinter den Bussteigen am Kreisverkehr, die Weiche vor den Bussteigen bleibt unverändert. Nicht nur die Fahrgäste müssen sich nun umgewöhnen, sondern auch die Fahrer.

Der Einsatz der Hess-Gelenkwagen erfolgt zur Zeit auf 4-5 Kursen der Linien 681/2. Weitere verkehren morgens als Einsatzwagen im Schülerverkehr. Außerdem werden die vier Kurse der Linien 685/6 mit den neuen Wagen bestückt, hier wird der Hybridantrieb genutzt, da die Baustelle für einen Kreisverkehr in Siebels kurz vor Aufderhöhe noch nicht fertig ist. Die Fahrleitung wurde jedoch inzwischen dem Kreisverkehr angepaßt.

Fotos:  
oben: An der Haltestelle Steinendorf drahtet der Hess-Obus 959 automatisch an.  
Aufnahme: J. Lehmann  
unten: Der letzte SwissTrolley wurde am 06.07.2009 angeliefert und fährt demonstrativ zwischen den 14 übrigen Wagen, die eigens hierfür entsprechend aufgestellt wurden. Aufnahme: Marcus Fey



### [Arnhem \[NL\]](#) - Einladung zum 60-jährigen Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 03.08.09

Vor knapp 60 Jahren, am 05.09.1949 verkehrten Trolleybusse erstmals feierlich auf der Linie 1 nach Velp. Einer der ersten Wagen kann noch heute als Museumswagen erlebt werden. Im Vorfeld des Jubiläums wird der Wagen am Sonntag, 2. August, 16. August und 30. August zum Sonderpreis von 5 Euro Fahrten unternehmen. Start der Fahrt ist am Bahnhof, von hier wird die Jubiläumsstrecke nach Velp gefahren, und Endpunkt der Fahrt ist das Depot. Hier kann der vom ehemaligen Fahrer Benny Aalbers erstellte Museumsraum besichtigt werden um so die 60-jährige Geschichte des Betriebs nachzuerleben.

Am Jubiläumswochenende wird am 06.09.2009 ein "Tag der offenen Tür" im Depot stattfinden. Den Zubringer zum Depot wird neben dem "Geburtstagskind" Obus 101 auch ein Gastrolleybus durchführen. Für das Wochenende wird aus Solingen der MAN-Soloobus 64, bekannt durch seine Wilkinson-Reklame, nach Arnhem kommen. Der Wagen wird in der Woche zuvor nach Arnhem geschleppt und - technische Verfügbarkeit vorausgesetzt- bereits am Samstag, 05.09.2009 eine vom der NTV (Niederländischer Trolleybus Verein) organisierte Exkursion auf dem Arnhemer Obusnetz unternehmen. Abfahrt ist um 11:00 Uhr ab Arnhem Hauptbahnhof, eine Anmeldung ist über den Link "mehr Informationen" möglich.

Zum "Tag der offenen Tür" wird auch der erste der neun bestellten SwissTrolleys der Firma Carrosserie Hess zu besichtigen sein. Er wird nach den gegenwärtigen Planungen bis zum 04.09.2009 nach Arnhem geschleppt. Das Fahrzeug wird baugleich zu den Solinger SwissTrolleys sein, aber wie alle Arnheimer Trolleybusse in blau lackiert sein. Er erhält bereits den Schriftzug des neuen Betreibers "BRENG". Dieser Name steht für das Bus-Unternehmen, welches in der Region Arnhem-Nimwegen ab Dezember 2009 alle Linien befährt und die bisherigen Unternehmen Novio (Nimwegen), Hermes und Connexxion zusammenführt. Während die Arnheimer Trolleybusse weiterhin ihre blaue Grundfarbe behalten, wird für die Dieselsebusse noch ein einheitliches Farbleid festgelegt. Wie bereits gemeldet, erhielten die Betreiber Novio und Connexxion die neue Konzession für die Stadtregion Arnhem - Nimwegen für die kommenden drei Jahre.

Obwohl per Stadtratsbeschluß von Ende 2008 die Elektrifizierung der Linie 10 zum Neubaugebiet Schuytgraaf beschlossen wurde und die Fahrleitungsbauarbeiten Anfang des Jahres aufgenommen wurden, kann eine Eröffnung zeitgleich mit dem Jubiläum nicht erfolgen. Der Bau der Strassen im Neubaugebiet Schuytgraaf hat sich verzögert und daher mußten die Fahrleitungsbauarbeiten unterbrochen werden. Zumindestens für das Jubiläumswochenende wird aber die reaktivierte Linie 2 nach Hoogkamp befahren werden können. Diese Linie wurde 1997 eingestellt. Nach einer Fahrt im Zuge des Festes "60 Jahre Obus" werden aufgrund Straßenbauarbeiten wieder Dieselsebusse hier verkehren, ehe im kommenden Jahr eine endgültige Wiederaufnahme des Obusbetriebs auf der Linie 2 erfolgt.

### **Erster SwissTrolley in Holland**

[J. Lehmann](#) - 31.08.09

Anfang August unternahm der fertige SwissTrolley für Arnhem im Werk der Firma Carrosserie Hess die ersten Testfahrten. Der dreitürige 18 Meter lange Wagen, baugleich zu den Solinger Wagen, jedoch mit einem Hilfsmotor von 50 kW wird in dieser Woche ausgeliefert und zum "Tag der offenen Tür" am kommenden Sonntag (06.09.2009) der Bevölkerung vorgestellt.

Noch in diesem Jahr ist die Auslieferung der restlichen acht Trolleybusse geplant. Sie erhalten die Betriebsnummern 5234-5242, da die im Anschluß an die übrigen Gelenktrolleybusse (5201-5231) Betriebsnummern 5232 und 5233 für zwei gemietete Dieselsebusse genutzt wurden.

Das Depot der CONNEXXION an der Straße Westervoortsedijk (von der Haltestelle Airborneplein der Linie 1 oder Rietgrachtstraat der Linie 5 erreichbar) ist von 12:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet. Neben dem neuen SwissTrolley werden Dienstfahrzeuge und historische Busse gezeigt, die Besichtigung des Trolleybusmuseums und der Kauf eines neuen Buches über den öffentlichen Nahverkehrs in Arnhem wird ermöglicht. Zeitgleich finden Sonderfahrten mit dem Museumswagen 101 und dem Gastobus aus Solingen, der MAN-Dreiachser Nr. 64. Er wird am 2.9.2009 von einem Transportunternehmen in Solingen abgeholt und für das Arnheimer Streckennetz angepaßt.

Die Obuslinie 2 nach Hoogkamp wird anläßlich des Jubiläums erstmals seit 12 Jahren wieder elektrisch befahren. Der wegen damaliger Straßenbauarbeiten entfernte Anschluß an des Netz wurde nun wieder ergänzt. Die erste Probefahrt fand mit dem Soloobus 5181 am 28.08.2009 statt. Die Linie 2 wird am Samstag mittag vom Stadtrat Cees Jansen offiziell eröffnet. Zusätzlich zum Dieselsebus verkehrt am Samstag ab 12:55 Uhr halbstündlich und am Sonntag stündlich der Obus, die Fahrten sind kostenlos. Ab Montag, 07.09.2009 muß die Linie 2 wegen Kanalbauarbeiten eine große Umleitungsstrecke befahren, so das diese beiden Tage vorerst die einzigen der neuen Obuslinie 2 bleiben.

Mit der Eröffnung einer neuen Obuslinie knüpft man an eine Tradition in Arnhem. Bereits zum 35-jährigen (1984: Linie 9) und 50-jährigen Jubiläum (1999: Linie 7) wurden neue Obuslinien eröffnet.

### [Gent \[BE\]](#) - Besuch aus dem Museum

[J. Lehmann](#) - 22.06.09

Aus dem Transportmuseum der Stadt Brüssel kam Obus 6023 nach Gent, es handelt sich um einen 10 Meter langen Trolleybus, der von 1956 bis zur Einstellung der einzigen Obuslinie 54 im Februar 1964 in Brüssel verkehrte.

Gemeinsam mit den Obussen 7411 und 7408 beging er am Sonntag, 14.06.2009 die letzten Fahrten des Betriebs. Für diesen Tag erhielt Gelenkobus 7408 die ursprüngliche Lackierung der MIVG wie bei der Auslieferung der Wagen vor rund 20 Jahren zurück.

Nach einer Ausstellung der drei Obusse im Depot der De Lijn ab 10:30 Uhr begingen sie die offizielle letzten Fahrt zur St. Michiels Brücke und zurück. Anschließend wurde der Trolleybus 7408 dem META Verkehrsmuseum übergeben, ehe um 13:45 die letzte Fahrt der drei Obusse entlang der ganzen Linie mit zahlreichen Fotohalten erfolgte, dabei mußte an zwei Stellen der Hilfsmotor genutzt werden.

Das Schicksal der insgesamt 18 Trolleybusse ist noch ungewiss. Bislang sind die die Trolleybusse 7408, 7410 und 7411 für den musealen Erhalt verschiedener Vereine und Privatpersonen vorgesehen.

### Salzburg [AT] - Neue Linie 10 feierlich eröffnet

[J. Lehmann](#) - 15.06.09

Am 14.06.2009 war der erste Betriebstag der neuen Obuslinie 10. Dieses wurde mit einer Feier in der Endschleife im Stadtteil Sam gewürdigt. Nach einer Messe um 10:00 Uhr in der Kirche St. Severin unweit der Endschleife fand nach Festansprachen die Segnung der neuen Linie und Taufe vom Obus 285 auf den Namen Sam St. Severin statt. Im Wesentlichen kann die neue Linie in den letzten Jahren errichtete Betriebsstrecken nutzen. Lediglich der rund 800 m lange Abzweig von der Linie 4 in Gnigl in der Bachstraße und die Wendeschleife in der Samstraße wurden neu errichtet, außerdem mußte von Mülln in die Lindhofstraße eine Verbindung hergestellt werden. Damit stieg die Anzahl der Weichen im Salzburger Netz auf 98. (siehe Netzplan im Link "Mehr Informationen")

Die Linie wird im 20-Minuten-Takt befahren, dabei wird die Schleife am Landeskrankenhaus und durch Riedenburg ohne Pausenzeiten durchgefahren. Drei Kurse sind bei einer Fahrzeit von 56 Minuten im 20-Minuten-Verkehr erforderlich, an Wochenenden reicht 48 Minuten Fahrzeit aus, Sonntags wird ein 60-Minuten-Takt geboten.

Nach Fertigstellung der Fahrleitung fand am 09.06.2009 ein Pressetermin mit einer ersten Probefahrt statt. Zum Einsatz kam einer der aus Montreux übernommenen Trolleybusse (259). Der andere diente als erster Kurswagen am Eröffnungstag, wobei während der Feier mit Hilfsmotor gewendet werden mußte.

Zeitgleich bestand vom 11. (Feiertag) bis 14.06.09 wegen Asphaltarbeiten eine Umleitungsverkehr, da der Museumsplatz, Verbindung zwischen dem Franz Josef Kai und der Gstättengasse einen neuen Straßenbelag erhielt. Die Linien 7 und 1 befuhren eine großräumige Umleitungsstrecke, die Linie 4 ebenfalls unter Verwendung des Hilfsmotors. Die Arbeiten konnten bei gutem Wetter zügig durchgeführt werden, so daß bereits am Sonntag um 12 Uhr der Umleitungsverkehr aufgehoben wurde.

In den nächsten Wochen Arbeiten für die Verlängerung der Linien 3 und 5 in Itzling (Pflanzmann). Bislang Mastfundamente ausgehoben, die aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse umfangreicher dimensioniert sind.

Die Inbetriebnahme ist zeitgleich mit der Eröffnung der Discounter-Filiale am 09.07.2009 vorgesehen.

Ebenfalls sind die Bauarbeiten für die neue Wendeschleife vor dem neu errichteten Airport-Center im Gange.

Hierhin wird ab September 2009 die Linie 8 verlängert.

Während die drei Kurse der Linie 10 durch die zwei Gebrauchtkäufe aus Montreux und der Betriebsreserve abgedeckt sind, wird für die neue Linie ab September ein vorübergehender Engpaß auftreten. Daher ist geplant, vier der sechs Einsatzwagen in der Führungsspitze vorübergehend von Dieselnissen zu bedienen, bis die bestellten Neufahrzeuge von Solaris/Cegelec den Wagenpark verstärken.

### **Obuslinie 3 um 300 m verlängert**

[J. Lehmann](#) - 13.07.09

Am Donnerstag, 09.07.2009, fand die feierliche Eröffnung der Verlängerung der Linien 3 und 5 zur neuen Endhaltestelle Itzling-Pflanzmann statt. Es handelt sich um die erste privat finanzierte Obusverlängerung in Salzburg. Erst tags zuvor wurden die letzten Arbeiten vor der Inbetriebnahme fertiggestellt. Die Mastfundamente wurden erst Mitte Juni 2009 erstellt und innerhalb drei Wochen die gesamte Infrastruktur fertiggestellt. Die Strecke führt nun rund 300 m weiter von der bisherigen Endstelle vorbei an einem neuen Wohnpark zu einem Einkaufszentrum. Die neue Endhaltestelle erhielt wie die zuletzt eröffnete Linie 10 in Sam ebenfalls eine Mittelmastkonstruktion, um die hohen Fundamentkosten zu reduzieren, da der Baugrund sehr geringe Tragfähigkeit aufweist. Im Vergleich zu der Wendeschleife in Sam ist der Durchmesser größer und es konnten Kurvenschienen verwendet werden.

In der Nacht zum 09.07.2009 wurde die Fahrleitung an der bisherigen Endhaltestelle an die neue Fahrleitung angebunden und ab Betriebsbeginn am 09.07.2009 fahren die Linie 3 - in der HVZ auch die Linie 5 - zur neuen Endstelle "Itzling-Pflanzmann", in Höhe der bisherigen Endhaltestelle wurde eine Haltestelle "Zweigstraße" eingerichtet.

Am 09.07.2009 fand die Eröffnungsfeier der Linienverlängerung statt. Traditionell startete der historische Obus ÜHIII 123 und der VanHool 283 mit Werbung für die verlängerte Linie 3 und für den Sponsor, der Supermarktkette Lidl Austria um 9:00 Uhr am Schloß Mirabell. Zeitgleich eröffnete die Lidl-Filiale auf der Bahnhofstraße 41 unweit der neuen Endhaltestelle.

Bei den Festansprachen wurde auf die Bedeutung der privatfinanzierten Verlängerung für Fahrgäste und den Sponsoren Lidl Austria und Kainz Immobilien hingewiesen.

Nach den Festansprachen waren die Kunden des Einkaufszentrums eingeladen, kostenlos die Obusse nach



Pflanzmann zu nutzen.

Die Linienverlängerung zieht keine Änderungen im Fahr- und Dienstplan nach sich, die Wendezeit an der neuen Endhaltestelle ist lediglich kürzer als an der bisherigen.

### Neue Solaris-Gelenkbusse werden zur Jubiläumsfeier vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 17.08.09

Anfang August begannen die Testfahrten mit dem ersten neuen Solaris/Cegelec-Trolleybus in Ostrava. Hier werden bereits die beiden anderen Vorläuferfahrzeuge komplettiert. Eine Auslieferung nach Salzburg ist für Anfang September 2009 geplant.

Sie sollen zur Festwoche anlässlich "100 Jahre elektrischer Stadtverkehr" in Salzburg vorgestellt werden. Das Programm der Festwochen, die am 30.09.2009 mit einem Mobilitätstag für Senior/innen in der Obusgarage der Salzburg AG beginnen und mit täglichen Publikumsfahrten der Stadtbahn "Gelbe Elektrische" auf Schienen vor dem Schloss Mirabell und einer Ausstellung im Haus der Stadtgeschichte, Glockengasse 8, die bereits zur „Langen Nacht der Museen“ am 3. Oktober eröffnet ist und mit einem historischen Obus als Zubringer erreicht werden kann, fortgesetzt wird, endet mit einem "Tag der offenen Tür" in der Obusgarage Alpenstraße, zu dem auch historische Obusse als Zubringer verkehren, ist im Link "mehr Informationen" abrufbar.

Die drei Vorläuferfahrzeuge (301-303) werden in Salzburg ausgiebig getestet, ehe die Auslieferung der Serienfahrzeuge (Betriebsnummer ab 304) im Jahre 2011 beginnt. Inzwischen ist ein Teil der fünf Fahrzeuge umfassenden Option eingelöst, so daß 2011/12 20 Gelenktrolleybusse (304-323) folgen werden.

Foto:  
Testfahrten am  
27.07.2009 in  
Trolleybusnetz von  
Ostrava  
Aufnahme: Aleš  
Stejskalstehen.



### [Bern \[CH\]](#) - Nur noch Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 08.06.09

Am 24.03.09 wurden die Volvo-Trolleybusse 62-66 (Baujahr 1985) in Biel-Mett verladen und am 25.3.09 abtransportiert. Vier der fünf Wagen waren schon seit Mitte 2007 in Biel eingelagert, auch der letzte Wagen 63, der aufgrund seines Fahrgastzählsystems noch im Einsatz war, wurde mit nach Baia Mare in Rumänien (siehe Meldung vom 27.04.09) verkauft.

Die werterhaltende Revision, die seit Anfang 2007 bei den 20 verbliebenen Niederflurtrolleybussen "SwissTrolley2" Nr. 1-20 durchgeführt wurde, fand im Oktober 2008 ihren Abschluß. Sie kommen derzeit ausschließlich auf den Linien 12 und 20 zum Einsatz.

Es verkehren auf der Linie 12 tagsüber acht Trolleybusse, ab 16 Uhr kommt zur Erhaltung der Fahrplanstabilität ein neunter Kurs hinzu. Zusätzlich verkehren drei Zusatzkurse während den Verkehrsspitzen am Mittag und Abend zwischen Bahnhof und Länggasse um den Takt auf diesem Abschnitt auf drei Minuten zu reduzieren. Während der gut 90 minütigen Morgenspitze kommt es je nach Verfügbarkeit vor, dass auch bis zu 11 der 16 Kurse mit Trolleybussen zwischen Länggasse und Schosshalde gefahren werden.

Auf der Linie 20 sind während den Verkehrsspitzen am Morgen und Abend acht Trolleybusse geplant, vier

Dieselbusse bedienen morgens und abends die Zusatzkurse Bahnhof – Wyleregg, die Linie 20 wird dann auf einen 2-Minuten-Takt verdichtet. Mangels fehlender Oberleitung bei Wyleregg zum Wenden können auf diesen Kursen keine Trolleybusse eingesetzt werden. Am Vormittag sind 5 Trolleybusse bei einem 6-Minuten-Takt im Einsatz, ab Mittag sechs für ein 5-Minuten Intervall.

Die Trolleybuslinie 11 wird seit 28.07.08 wegen Bauarbeiten in der Neubrückstrasse zwischen Henkerbrünnli und Neufeld von Autobussen befahren. Die Fahrleitung Richtung Neufeld wurde im Zuge der Bauarbeiten demontiert. Es ist jedoch geplant, etwa ab November 2009 die Linie 11 wieder mit Trolleybussen zu bedienen. Langfristig ist geplant, den Ast nach Güterbahnhof ab Inselehospital nur noch während den Verkehrsspitzen zu bedienen. Ab Inselehospital soll diese Linie dann durch das Spitalareal verkehren und am Kreisverkehr bei der Freiburgstrasse enden. Die Bedienung der entfallenden Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof der Linie 11 erfolgt durch die PostAuto-Linien 100 und 101.

Für die drei Trolleybuslinien werden ab Ende des Jahres ausserhalb der Verkehrsspitzen 18 Fahrzeuge benötigt, zuzüglich zwei für die Fahrplanstabilität auf der Linie 12 und 20 ab 16 Uhr bzw. 12 Uhr. Aufgrund fehlender Reservefahrzeuge ist somit mit dem Einsatz von Diesel- oder Gasbusse auch ausserhalb des Spitzenverkehrs zu rechnen.

Bis 2020, so ein Beschluß der Bernmobil, soll der Trolleybusbetrieb in dieser Form beibehalten werden. Aber die regionale Verkehrskonferenz prüft derzeit andere Linienverknüpfungen. Zum Beispiel soll der östliche Ast der Linie 12 zum Zentrum Paul Klee mit dem westlichen Ast der Linie 19 nach Blinzern verknüpft werden. Es bleibt zu hoffen, daß diese Linie elektrifiziert wird, denn auf der ersten Berner Trolleybuslinie (Ostast der Linie 12) hat der Trolleybus aufgrund der starken Steigung seine Existenzberechtigung.

### **Biel/Bienne [CH] - Wird die Regiotram den Obus teilweise ersetzen?**

[D. Budach](#) - 29.06.09

In der schweizerischen Mittelstadt Biel ersetzte der Obus in den vierziger Jahren das veraltete Strassenbahnnetz, die letzte Tram fuhr am 8.12.1948. Zwanzig moderne Gelenkbusse bedienen noch heute die beiden wichtigen innerstädtischen Linie 1 und 4.

Die meterspurige Überlandbahn Biel-Täuffelen-Ins endet bisher am Bieler Hauptbahnhof, seit 1975 in einer unterirdischen Endstelle. Von hier aus soll die Bahn nun durch die Innenstadt zum Zentralplatz und von dort aus weiter über das Stadion bis in den Stadtteil Bötzingenfeld verlängert werden, an der neuen Endstelle mit Anbindung an eine neu zu bauende SBB-Station. Auf diesem Abschnitt soll die Bahn innerstädtische Verkehrsaufgaben wahrnehmen, mit kurzen Haltestellenabständen und geplanten Fahrintervallen von 7,5 bis 10 Minuten. Auch wenn die genaue Innenstadtführung noch nicht definiert ist und das Projekt noch einige Hürden zu nehmen, sind Auswirkungen auf das Obusnetz und insbesondere auf die heutige Obusverbindung nach Bötzingen zu erwarten. Hier fährt aktuell die Linie 1 (zur Eissporthalle). Die Projektplanung der Regiotram ist inzwischen in ein konkreteres Stadium eingetreten, eine Teillinbetriebnahme wird bereits für 2013/2014 in Aussicht gestellt. Der Grosse Rat des Kantons Bern bewilligte am 1.4.2009 bereits Mittel für das Tramprojekt, das insgesamt auf 125 Mio. CHF veranschlagt wird. Die Obusflotte in Biel wurde erst im vorigen Jahr durch die Beschaffung von 10 Swisstrolley 3 von Hess modernisiert und vollständig auf Niederflurwagen umgestellt. (Nr. 81-90 Baujahr 1997, Nr. 51-60 Baujahr 2008)

### **La-Chaux-de-Fonds [CH] - Verkleinerung des Fuhrparks**

[D. Budach](#) - 20.07.09

Der Wagenpark des kleinen Betriebs in La Chaux-de-Fonds soll um die drei ältesten Wagen, die Zweiachser Nr. 111-113 gebaut von NAW/Hess-R&J/Siemens 1990, verkleinert werden. Nachdem Wagen 113 schon seit Ende 2007 ausrangiert ist, sollten Ende 2008 auch die beiden anderen Wagen ausser Dienst gestellt werden. Dies wurde bislang allerdings noch nicht umgesetzt. Der Wagenpark bestünde danach nur noch 12 Niederflurwagen für die 12 Kurse auf den im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt befahrenen drei Obuslinie 1, 2 und 4, darunter drei Solo- und vier Gelenkwagen von Solaris sowie fünf Gelenkwagen von Hess (Swisstrolley 2).

Diese Swiss-Trolleys (121-125), mittlerweile auch schon 13 Jahre alt, erhielten Ende 2008 eine neue Rollstuhlrampe und wurden während des Aufenthalts bei der Firma Hess überholt, im September 2008 verweilte Wagen 121 dort.

### **Lausanne [CH] - Erster SwissTrolley eingetroffen**

[J. Lehmann](#) - 01.06.09

Das Vorläuferfahrzeug der 35 bestellten "Swisstrolley 3" der Firmen Carrosserie Hess/Vosslöh-Kiepe wurde am 18.05.2009 nach Lausanne geliefert.

Er erhielt die Betriebsnummer 831, die Serie wird die Nummern 831-865 erhalten. Zehn weitere Swiss-Trolley sollen noch 2009 geliefert werden und die 2006 aus Genf übernommenen Saurer-Gelenkwagen (881-890) des Baujahres 1982 ersetzen. Die übrigen Wagen werden einen größten Teil der Solo-Trolleybusse 721-750 (Bj.1982/84) ersetzen, die bislang eine Laufleistung zwischen 1.129.000 und 1.234.000 km erbracht haben. Nach Abnahme des neuen Fahrzeugs durch das BAV erfolgte die Vorstellung am 28.05.2009 mit der im weiterführenden Link "mehr Information" abrufbaren Presseerklärung.

Wie die letzten Swiss-Trolley-Lieferungen nach St. Gallen und Luzern sind die Fahrzeuge 18,7 m lang und viertürig,

jedoch besitzt der Wagen für die steigungsreichen Verhältnisse in Lausanne einen stärkeren Hilfsmotor Die Leistung des Dieselmotors beträgt 110 kW, die Generatorleistung ist auf 100 kW beschränkt.

Die Linie 21, aufgrund fehlender Fahrleitung zwischen dem Abzweig der Linie 2 und der Endhaltestelle der Linie 1 (Blecherette) noch mit Autobussen befahren, wird noch in diesem Jahr auf Trolleybusbetrieb umgestellt. Als Umstellungstermin ist der 24.08.2009 geplant.

### **Einschränkungen des Anhänger-Betriebs**

[D. Budach](#) - 13.07.09

Die Verkehrsbetriebe Lausanne galten über Jahrzehnte als Verfechter des ausgedehnten Einsatzes von Personenanhängern hinter Obussen.

Die Auslieferung von 35 neuen Gelenktrolleybussen Ende 2009/Anfang 2010 von der Firma Carrosserie Hess, von denen das am 18.05.2009 ausgelieferte Vorläuferfahrzeug ab 06.07.2009 erstmals auf Linie 6 zum Einsatz kam, läutet nun einen schrittweisen Rückzug des Gespann-Einsatzes zugunsten von Gelenkwagen ein. Die neuen Wagen ersetzen neben zehn älteren, aus Genf gebraucht übernommenen Gelenkwagen von Saurer voraussichtlich auch die 23 hochflurigen von insgesamt 54 Beiwagen in Lausanne. Diese 23 Wagen aus den siebziger Jahren sind aktuell noch einsatzbereit, sie wurden erst in den letzten Jahren von drei auf zwei Türen umgebaut. Die 31 NF-Anhänger sollen dagegen noch einige Zeit hinter den verbleibenden Hochflur-Solo-Obussen eingesetzt werden, um so auf den meisten Kursen einen zumindest teilweise barrierefreien Zugang gewährleisten zu können.

Im Zeitraum 04.bis 12.06.2009 war der Doppelgelenktrolleybus 781 zu Testzwecken in Lausanne, es sollen Erfahrungen gesammelt werden, ob die 24,7 m langen Fahrzeuge eine Lösung für den Ersatz der Anhängerzüge sein könnten.

Aktuell sieht der Anhänger-Bestand in Lausanne wie folgt aus:

951-970 Rochat/Lauber 1975-77

971-973 Rochat/Lauber 1979

981 Lanz-Marti/Hess 1987 NF

901-920 Hess 1990 NF

921-930 Hess 2006 NF

Weltweit kommen Anhänger hinter Obussen nur in einer weiteren Stadt planmässig zum Einsatz - im schweizerischen Luzern, wo 11 Niederflurwagen ebenfalls hinter älteren Zweiachser-Obussen eingesetzt werden. Allerdings erfreut sich der Anhängereinsatz generell in wieder grösserer Beliebtheit, in Deutschland und Österreich sind in den letzten Jahren diverse neue Einheiten von verschiedenen Verkehrsunternehmen in Betrieb genommen worden – bislang allerdings alle zum Einsatz hinter Autobussen.

Eine Erweiterung des gewärtig neun Linien umfassenden Netzes ist derzeit in Bau. Die Linie 21, die vom Linienweg der Linie 2 abzweigt und zur Endstation Blecherette der Linie 1 führt, wird voraussichtlich ab 24.August von Trolleybussen bedient werden.

Bis zu diesem Zeitpunkt bedingt die Sperrung der Rue Mauborget zwischen den Haltestellen Bel Air und Rue Neuve. Während die Linien 2 und 8 von Dieselmotoren mit einer Umleitung gefahren werden, wird die Linie 1 unterbrochen, der südliche Abschnitt von Maladière wendet in der Wendeschleife Montbenon, der nördliche Teil von Blécherette verkehrt bis Tunnel.

### **Luzern [CH] - Vielfältiger Wagenpark**

[J. Lehmann](#) - 24.08.09

Von den 16 bestellten Gelenktrolleybusse der Firmen Hess/Vossloh-Kiepe sind zehn Wagen ausgeliefert und stehen im Dienst.

Wie berichtet erster Wagen im Linienverkehr ab dem 20.04.2009 nach der zuvor erfolgte Pressevorstellung (siehe Meldung vom 20.04.2009). Seine BAV-Abnahme erhielt er am 06.04.09, zwei weitere (212, 213) am 17.04.2009. Die Wagen 214 und 215 folgten im Mai, 216 bis 220 im Juli 2009. Die letzten sechs SwissTrolley werden bis Oktober 2009 erwartet.

Sie ersetzen die Serie der 1988/89 beschafften FBW/Hess/Siemens (Nr.181-200), von denen bereits die Trolleybusse 181 am 08.01.09, 182 am 17.06.09, 186 am 08.04.09, 187 am 13.05.09, 192 am 02.06.09, 193 am 07.07.09 und 194 am 14.07.09 zur Verschrottung überführt wurde. Wagen 196 ist ebenfalls stillgelegt und wird demnächst ausgemustert. Vor der Verschrottung wurden allen Wagen die wesentlichen Bauteile entnommen, so spenden die Altwagen unter anderem den Fahrmotor für die Solowagen der Anhängerzüge, die bislang schwächer motorisiert waren. Nur etwa fünf Gelenkwagen bleiben fahrfähig und sollen verkauft werden.

Einige der ebenfalls rund 20-jährigen Solotrolleybusse wurden ab Januar 2008 überarbeitet. Nach außen ist dies durch neue Lackierung entsprechend der Neufahrzeuge sichtbar. Dieses Facelifting erhielten bislang die Zweiachser 260-267 und 270. Wagen 268 kam im Juni 2009, 270 kommt ab Ende August dazu.

### **St. Gallen [CH] - Kilometermillionäre stehen weiterhin zum Verkauf**

[J. Lehmann](#) - 10.08.09

Nach Auslieferung der 17 SwissTrolleys bis März 2009 besteht nun der Wagenpark des Trolleybusbetriebs vorübergehend aus 29 Einheiten. Neben den 9 Saurer/Hess-Gelenktrolleybussen von 1984, die im Dezember



ausgemustert und verkauft wurden, wurden bis März von der jüngeren Serie 151-168 (NAW/Hess, Bj.1991) sechs Wagen abgestellt (siehe Meldung vom 23.03.09). Deren Verkauf nach Sarajewo war bereits vertraglich abgeschlossen, jedoch konnten die Zahlungen aufgrund der Wirtschaftskrise nicht geleistet werden, siehe Artikel des St. Galler Tagblatt im Link "mehr Informationen".

Somit stehen die sechs Wagen und ab Ende des Jahres auch die 11 übrigen Gelenktrolleybusse des Baujahrs 1991 weiterhin zum Verkauf. Diese 11 Wagen werden ab Herbst 2009 durch die sieben bestellten Doppelgelenktrolleybusse (188-194) ersetzt.

### **Bologna [IT] - Langsamer Fortschritt beim CIVIS-Projekt / Neuausschreibung von Gelenkobussen**

[D. Budach](#) - 10.08.09

Seit Herbst letzten Jahres erfolgt die Auslieferung der Serienfahrzeuge der 49 bestellten CIVIS-Gelenkwagen für das neue Netz mit optischer Spurführung. Acht Einheiten sind bereits ausgeliefert.

Die Bauarbeiten an der Infrastruktur ziehen sich dagegen in die Länge, dazu kommen Diskussionen auf politischer Ebene über Kosten und Ausbautempo. Ein konkreter Eröffnungstermin kann noch nicht genannt werden.

Für den Teil der fertiggestellten Strecke erfolgten Anfang August Abnahmefahrten, Videoaufnahmen dieser Fahrt sind im Beitrag von Roberto Amori vom 07.08.09 im Link "Mehr Informationen" abrufbar.

Da die Civis-Trolleybusse eine Fahrdrachtspannung von 750 V erfordern, wird die gegenwärtige Spannung des Trolleybusnetzes von 600 V erhöht. Entsprechende Anpassungsarbeiten der Stromversorgung bedingten in den Sommermonaten die Einstellung des Betriebs. Die MAN/Bussotto-Gelenkwagen der Baujahre 1997-2000 können für die höhere Spannung adaptiert werden, das Schicksal der 14 Zweiachser vom Baujahr 1990 (ursprünglich 20 Einheiten, 10 Menarini und 10 Breda) ist dagegen unklar. Ein Verkauf nach Ancona ist im Gespräch.

Für eine Inbetriebnahme der Obuslinie 14, deren Fahrleitung vor einigen Jahren wieder fertiggestellt wurde (siehe Meldung vom 27.09.07), sollen elf 18m-Gelenkwagen beschafft werden. Zu Vorführzwecken waren deshalb drei Fahrzeuge in Bologna: ein Solaris Trollino 18 aus Winterthur (Nr. 177), ein Skoda 25Tr aus Zlin/CZ (Nr. 408) und ein Mailänder Van Hool/Vosslor Kiepe (Wagen 709). Eine Vergabeentscheidung ist noch nicht gefallen.

Ein Ersatz für die Solowagen soll in zwei Jahren folgen, es sollen wieder 12m-Obusse werden, die dann die Ringlinien 32 und 33 elektrisch bedienen sollen.

### **Modena [IT] - Zwei neue Electroliner in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 17.08.09

Am 10.08.2009 gingen zwei weitere 12m-Trolleybusse des Typs Electroliner von NEOPLAN/Vosslor Kiepe mit den Betriebsnummern 04 und 05 in Betrieb. Sie wurden bereits am 20.01.09 nach Modena ausgeliefert, wie bei den ersten drei Einheiten zog sich die Zulassung über mehrere Monate hin.

Von den Iveco/Socimi von 1986 (Nr.11-24) sind die Wagen 11 und 15 bereits 2007 bzw. Anfang 2009 außer Dienst gestellt. Bis auf Obus 16 haben alle Wagen dieser Serie wie die zehn MAN/Bussotto eine neue Lackierung in gelb mit blauem Dach erhalten. Die Umlackierung hat Anfang 2008 mit den Gelenkwagen begonnen und im April 2009 erhielt Obus 12 als letzter das gelbe Farbleid entsprechend der Neufahrzeuge.

Der historische Obus 33, ein Fiat 2411F von 1959 wurde in eigener Werkstatt wieder hergerichtet, jedoch leider nicht fahrfähig. Er steht mit einer zeitgenössischen Lackierung auf dem Depotgelände als Monument.

In den Sommermonaten bis Anfang September verkehren alle drei Trolleybuslinien im reduzierten Takt, aber es kommen überwiegend Trolleybusse zum Einsatz, was in den letzten Jahren leider öfters nicht so praktiziert wurde. Eine Verlängerung der Linie 6 in ein Neubaugebiet ist im Gespräch.

### **Milano [IT] - Auslieferung im Gange**

[J. Lehmann](#) - 06.07.09

Nach Vorstellung des ersten VanHool/Vosslor-Kiepe-Gelenktrolleybus in einem Pressetermin (siehe Meldung vom 27.04.09) konnte auch ein breites Publikum im Rahmen eines "Tag der offenen Tür" den neuen Gelenkwagen begutachten. Im Rahmen einer großen Ausstellung von Trolleybussen war der VanHool Nr.703 neben anderen aktuellen und historischen Trolleybussen im Depot Via Molise anlässlich des 75-jährigen Jubiläums des Trolleybusbetriebs ausgestellt.

Die Auslieferung der 30 Gelenktrolleybusse vom Werk der Firma VanHool wurde indessen fortgesetzt. Bis Anfang Juli stehen sieben Wagen für Liniendienst zur Verfügung, aber sie werden auch für Schulungsfahren und Einstellungsfahren genutzt.

12 Fahrzeuge sind bislang ausgeliefert, es ist geplant, wöchentlich 1-2 Fahrzeuge per Tieflader nach Mailand zu liefern. Alle 30 Fahrzeuge sind elektrotechnisch fertig, kleinere Restmontagen der Inneneinrichtung und die elektrische Endabnahme stehen noch aus. Der Prototyp, der ebenfalls bei VanHool in Belgien steht, muß jedoch noch an die Serie angepaßt werden.

### **Lecce [IT] - Eröffnung im Herbst 2009 erwartet**

[J. Lehmann](#) - 27.07.09

Der Bau der Fahrleitung wurde im Juni 2009 fertiggestellt, die Montagefirma beantragte nun die endgültige Abnahme der Fahrleitung. Wie berichtet, gab es Verzögerungen durch die Lieferung von speziellen Masten für die

Ausleger und die Beleuchtung, die im Mittelstreifen der teilweise vierspurigen Ringstraße angeordnet sind, sowie wegen dem politischen Wechsel in der Lokalpolitik.

Im August werden zwei Mitarbeiter der Herstellerfirma Vossloh Kiepe (VKI) vor Ort die gelieferten Fahrzeuge einer Wartung unterziehen und dabei die Elektrotechnik im Rahmen der Produktpflege auf den jüngsten Stand bringen. Die drei Wagen, die noch bei VanHool in Belgien verblieben, wurden bereits entsprechend aufgearbeitet. Eine Eröffnung des Betriebs wird nach Durchführung der Schulungen noch in diesem Jahr erwartet.

### **Rimini [IT] - Testfahrt in Belgien**

[J. Lehmann](#) - 01.06.09

Der erste VanHool-Gelenkwagen vom Typ AG 330T für Rimini wurde auf dem Trolleybusnetz in Gent/Belgien am 20.05.2009 getestet und eine Vorabnahme mit dem Verkehrsbetrieb durchgeführt. Der Wagen gelangte morgens vom Werk der Firma VanHool nach Gent in eigener Kraft, abends ging er wieder zurück ins Werk. Die Auslieferung nach Rimini erfolgt im Juni 2009.

Die vier weiteren Wagen folgen in den nächsten Wochen. Vor Ort muß noch die Durchfahrt des niedrigen Bahnviadukts erprobt und optimiert werden.

### **Generationswechsel angekündigt**

[D. Budach](#) - 24.08.09

Die restlichen, inzwischen über 30-jährigen Zweiachser Trolleybusse der Verkehrsbetriebe werden voraussichtlich am 12. September 2009 letztmals im Liniendienst fahren. Fünf der ursprünglich 17 Wagen umfassenden Serie 1001-1017, gebaut von Volvo/Mauri/Ansaldo zwischen 1975 und 1977, wurden in den vergangenen Jahren bereits verschrottet (1001, 1002, 1007, 1010 u.a.), weitere vier stehen auf dem Betriebshof als Ersatzteilspender (1003, 1006, 1008, 1013 u.a.).

In den Sommermonaten wird auf der Obuslinie 11 Rimini-Riccioni, die an der Küste entlang führt und damit die beliebten Strände erschließt, teilweise ein 7-8 Minuten-Takt geboten. 10 Kurse kommen dann auf der Trolleybuslinie zum Einsatz und neben Dieselbusse sind dann auch Trolleybusse zu finden, so am 07.08.2009 die Obusse 1012, 1014, 1015 und 1017.

Fünf NF-Gelenkbusse von Van Vool/Vossloh vom Typ AG 330 T ersetzen die älteren Wagen. Am 10.07.2009 wurde der erste Gelenkwagen der Presse vorgeführt, siehe Link "mehr Information". Die übrigen vier Wagen werden nach den Betriebsferien der Firma VanHool dort komplettiert und nach Italien transportiert. Ein Ersteinsatz ist für den 14.09.2009 geplant. Auch wenn im Winterhalbjahr die Linie 11 nur im 15-Minuten-Takt bedient wird, erfolgt weiterhin ein Mischverkehr mit Autobussen. Es bleibt zu hoffen, daß weiteren Neufahrzeuge bestellt werden, ansonsten werden auch in den kommenden Jahren im Tagesverkehr im Sommer nur fünf Trolleybusse gemeinsam mit fünf Diesel-Gelenkbusen auf der Obuslinie zum Einsatz kommen.

### **Frankreich: ÖPNV-Subventionen ermöglichen diverse neue Obusprojekte!**

[J. Lehmann](#) - 08.06.09

Die französische Zentralregierung hat zur Förderung der ÖPNV-Nutzung im Land, aber gleichzeitig auch als Konjunkturrhilfe zur Abmilderung der gegenwärtigen Wirtschaftskrise, ein groß angelegtes Ausbauprogramm beschlossen. Im „Plan de relance“ sind Subventionen vorgesehen für Projekte in den Bereichen Metro, Straßenbahn, Trolleybus und hochwertige Omnibussysteme, alle mit Fertigstellungsdatum spätestens in 2015.

Für Obusanlagen werden Zuschüsse in Höhe von EUR 2 Mio./km gezahlt. Folgende Trolleybusprojekte sind im dem Plan enthalten:

Stadt : Vorhaben, Länge, Eröffnung, Kosten (EUR)

Lyon: Ausbau Linien C1/C2, 20,5 km, 2010+2011, 54,0 Mio.€

Lorient: neue Linie 2, 11,5 km, 2012, 35,0 Mio.€

Nancy: neue Linie 2, 11,9 km, 2012, 140,0 Mio.€

St.Etienne: System „BESTe“, 11,4 km, 2013, 40,7 Mio.€

Valenciennes: neue Linie 2 /1.Abschnitt, 16,0 km, 2011, 78,0 Mio.€

Valenciennes: neue Linie 2 /2.Abschnitt, 13,0 km, 2012, 73,0 Mio.€

Bei Lorient und Valenciennes handelt es sich um die Neueinführung des Systems Obus. Bei allen Anlagen ist die zumindest teil-/streckenweise Anwendung von Spurführungstechnik in die Überlegungen mit einbezogen worden. Bevorzugte Variante ist hier die optische Spurführungstechnik nach dem System Siemens nach Vorbild des Betriebs in Castellón/Spanien.

Die einzelnen Projekte werden entsprechend Projektfortschritt und vorliegenden Unterlagen noch im Detail vorgestellt.

Text : Dirk Budach, nach Informationen von Stefan von Mach

### **Limoges [FR] - Verlängerung Linie 4**

[J. Lehmann](#) - 27.07.09

Nach einer Eröffnungsfeier am 03.07.2009 ging am Montag, den 06.07.2009 die Verlängerung der Linie 4 um drei Haltestellen zur Klinik Saint Lazare in Betrieb. Rund 2,3 Mill. Euro wurden für die Anbindung der Klinik an das

Trolleybusnetz investiert. Größtenteils erhielt die Linie 4 auf dem 1,5 km langen Neubauabschnitt eigene Fahrspuren, so wird ein neu errichteter Kreisverkehr auf geradem Weg passiert. An der Wendeschleife wurde ein P+R-Parkplatz erstellt, ebenfalls wurde ein kleiner Busbahnhof angelegt, von dem Dieselbusse ins Umland starten. Zum Einsatz auf der Linie 4 kommen ausschließlich die neuen Cristalis-Trolleybusse, von denen 2006/07 15 Wagen geliefert wurden und Ende 2009 weitere sechs 12m-Wagen erwartet werden.

Sie ersetzen dann weitere der teilweise über 20-jährigen Trolleybusse

Renault ER100 (Nr.422-440 (422-425 von 1987, 426-440 von 1989)). Die zwei im letzten Jahr ausgemusterten Wagen 420 und 421 wurden vom Verein TBFP (Trolleys et Bus France Provence) übernommen und Anfang Juli zu deren Museumareal in Fuveau, rund 35 km nordöstlich von Marseille, abtransportiert.

#### **Amadora/Portugal: Konkretisierung der Pläne**

[D. Budach](#) - 03.08.09

Die Pläne zum Bau einer spurgeführten, elektrischen Buslinie im Norden der portugiesischen Hauptstadt Lissabon nehmen konkretere Formen an. In der industriell geprägten Vorstadt Amadora ist eine Ringstrecke beabsichtigt, die den Bahnhof der S-Bahn nach Sintra mit der Endstelle der Metro aus Lissabon in Amadora Este verbindet und Ausgangspunkt einer längeren Strecke in Richtung Nordosten ist, die sich in zwei Abschnitte nach Reboleira sowie zum Einkaufspark Dolce Vita Tejo westlich von Odivelas verzweigt. Interessanterweise ist vorgesehen, dass sich die Betreiber des Einkaufszentrums Dolce Vita mit einem Betrag von bis zu EUR 4,4 Mio. an den Konstruktionskosten beteiligen, weiter 0,9 Mio. will der nationale Stromnetzbetreiber Redes Energéticas Nacionais (REN) beisteuern. Desweiteren ist zur Finanzierung der Investitionen die Ansprache von Mitteln des EU-Regionalfonds vorgesehen.

Nicht geklärt ist die Systemfrage, aktuell wird eine Anlage mit mechanischer Spurführung nach dem System Translohr oder andere diskutiert, optisch Spurführung wie im spanischen Castellón ist ebenfalls eine Variante. Allerdings sollte hierzu recht bald eine Entscheidung getroffen werden, denn der Baubeginn ist noch vor Jahresende 2009 vorgesehen – eine sicherlich optimistische Annahme.

#### **Coimbra [PT] - Gelenkwagen kehrt nach Porto zurück**

[D. Budach](#) - 06.07.09

Nach Stilllegung des Obusbetriebs in Porto im Dezember 1997 wurden insgesamt sechs Wagen zur musealen Erhaltung hinterstellt, im Einzelnen:

1 BUT/Leyland 1959 zweitürig

23 BUT/Leyland 1963 dreitürig

49 Lancia /Dalfa/GE 1967

74 EFACEC/Kiepe 1984

102 Lancia/Dalfa/GE 1966 Doppeldecker

167 EFACEC/Kiepe 1984 Gelenkwagen

Von diesen Wagen wurden die beiden jüngsten (Nr. 74 und 167) 2001 nach Coimbra abgegeben. Der mit den dortigen Wagen baugleiche Zweiachser kommt seither unter der Nummer 71 zum Einsatz, während der Gelenkwagen zwar als Nr. 70 in Park der SMTUC eingereiht wurde, aber nur gelegentlich im Linieneinsatz zu finden war. Er wurde nun im Februar 2009 wieder nach Porto zurückgegeben. Gegenwärtig ist er zusammen mit den Wagen 1, 49 und 102 im ehemaligen Obusdepot Areosa hinterstellt. Wagen 23 ist dagegen seit mehreren Jahren im sehenswerten Strassenbahnmuseum im Depot der historischen Tram in Massarelos in restauriertem Zustand ausgestellt. Die Präsentation auch der anderen hinterstellten Wagen ist längerfristig vorgesehen, im Depot Massarelos fehlt allerdings dafür der Platz.

Massarelos liegt an den historischen Straßenbahnlinien 1 und 18, das Museum ist in der Regel täglich außer montags geöffnet.

#### **Stockholm [SE] - Ausfahrten ohne Oberleitung und ohne Hilfsantrieb**

[J. Lehmann](#) - 08.06.09

Wie berichtet wird bei der Stockholmer Museumsstraßenbahn der frühere Obus 4038 wieder fahrfähig hergerichtet, um auf einer geplanten künftigen Museumslinie fahren zu können.

Um ihn schon jetzt unter der Straßenbahnoberleitung, die für Pantographenbetrieb ausgerüstet ist, einsetzen zu können, baute man nach historischen Vorbildern einen kleinen Anhänger, ähnlich einem Turmwagen, der auf dem Dach einen herkömmlichen Scherenbügel erhielt. Damit wird der Strom aus der Fahrleitung entnommen, die Erdung erfolgt durch eine Schleifkontaktkonstruktion auf die beiden Achsen. Das Gefährt wird vom Obus gezogen, der seinen Strom über eine Kabelsteckverbindungen erhält. Er muss damit recht genau der Spur der Gleise folgen. Am 31.5.2009 wurde das Gespann am "Tag der Strassenbahn" bei Djurgårdslinjen vorgeführt, allerdings ohne Fahrgäste. Zuvor hatte auch die Elektrik der Obus' überholt werden müssen, Leitungen und Isolation wurden ausführlich getestet. Am Abend des 30. Mai startete die erste Ausfahrt, der Obus war das erste Mal seit August 1964 mit 700V Betriebsspannung unter Fahrleitung im Einsatz. Die geplanten Ausfahrten am nächsten Tag konnten ohne Probleme stattfinden.

Bei den Probefahrten zeigte sich, dass der Obus leise, rasch und rückfrei beschleunigt, ganz so wie früher. Besonders



erfreulich ist die Tatsache, dass die elektrische Widerstandsbremse auch weich und bequem arbeitet. Man kann fast bis Stillstand mit der E-Bremse verzögern – besonders wichtig, weil die Druckluftbremse aktuell noch nicht in Funktion ist. Die mechanische Feststellbremse ist allerdings sehr leistungsfähig, und wurde bei Batteriefahrten ja auch schon verwendet.

Nun herrscht Sommerpause bis Ende August, wenn die Aufarbeitung der Druckluftanlage und der 24 V-Anlage im Angriff genommen werden.

### **Helsinki [FI] - Trolleybusse ab 2014?**

[J. Lehmann](#) - 08.06.09

Die Hauptstadt von Finnland zeigt Interesse, auf dicht befahrenen Dieselbuslinien den Trolleybus einzuführen. Dieser soll in Ergänzung zum Straßenbahnbetrieb, dessen Ausbau weiter gefördert wird, für einen umweltfreundlichen Nahverkehr in Stadtgebiet sorgen. Nach einer Vorstudie wurde nun eine Vorhabenstudie in Auftrag gegeben, die bis Ende 2010 vorliegen soll.

Als Ausgangspunkt soll eine Flotte von 60 bis 100 Gelenk- bzw. Doppelgelenk-Obusse beschafft werden und dementsprechend sind geeignete Dieselbuslinien umzustellen. Dabei wurden z.B. die Linien 18 und 65 ins Auge gefaßt.

Bereits von Februar 1949 bis zum 14.06.1974 bestand ein Trolleybusbetrieb in Helsinki, auf einem Teil der heutigen Linie 14 verkehrten 26 Trolleybusse. Es folgte 1979 bis 1985 noch ein Probebetrieb mit einem Obus aus einheimischer Produktion.

Im Gegensatz zum damaligen Betrieb stellt nun der vorgeschlagene Trolleybus einen menschen- und umweltfreundlichen modernen Stadtverkehr dar. Es besteht die Hoffnung, daß dieses ab 2014 erlebt werden kann!

### **Tallinn [EE] - Sieben weitere Solaris-Gelenkwagen**

[J. Lehmann](#) - 13.07.09

Aus dem Rahmenvertrag mit Solaris/Cegelec über insgesamt 28 Trolleybussen (je 14 12m-Solo- und 18m Gelenkwagen) wurden für 2009 sieben Solaris Trollino 18 abgerufen. Sie wurden im II.Quartal 2009 geliefert. Die ersten fünf sind mit Betriebsnummern 444-448 im Einsatz, Wagen 449 und 450 sind ebenfalls ausgeliefert und werden derzeit komplettiert.

Offiziell gibt es noch keine Ausmusterungen, einige Skoda 14Tr und 15 Tr wurden abgestellt. Während der Ikarus-Prototyp Nr.309 verschrottet wurde, stehen die fünf Serienfahrzeuge Ikarus 412T wieder vollständig im Einsatz, auch der seit einem Jahr abgestellte Wagen 311 wurde wieder in Betrieb genommen.

### **Jihlava [CZ] - Erster Solaris/Skoda 26Tr eingetroffen**

[J. Lehmann](#) - 10.08.09

Anfang Juni wurde der erste Skoda 26Tr - ein 12m-Wagen der Firma Solaris mit elektrischer Ausrüstung der Firma Skoda - fertiggestellt und im Trolleybusnetz in Pilsen getestet. Er nahm am 27.06.2009 an der Ausstellung anläßlich des Jubiläums "110 Jahre Stadtverkehr in Pilsen" teil, gemeinsam mit dem 150. Skoda 24Tr für Riga wurde er in der Innenstadt ausgestellt.

Nach ausgiebigen Testfahrten brachte ein LKW-Tiefloader den Wagen am 16.07.2009 nach Jihlava. Er erhielt die Betriebsnummer 68 und kam eine Woche später am 23.07.2009 erstmals in den Liniendienst auf der Trolleybuslinie B. Für eine endgültige Zulassung muß er fehlerfrei 6.000 km im Fahrgastbetrieb absolvieren.

Ab September werden weitere sieben Skoda 26Tr ausgeliefert. Sie gehören zu einem Rahmenvertrag über 23 Einheiten, die bis 2011 abgerufen werden können (siehe Meldung vom 26.01.09).

### **Pilsen [CZ] - Baubeginn für die erste neue Linie seit 20 Jahren**

[J. Lehmann](#) - 03.08.09

Der Bau der Obusstrecke nach Borska pole wird nun in diesem Jahr gestartet und eine Eröffnung wird im Mai 2010 erhofft. Der Abzweig am Bahnhof Jižní předměstí wurde bereits Anfang 2007 errichtet. Damit gibt es nach über 20 Jahren wieder eine neue Obuslinie in Pilsen, nachdem die letzte neue Obuslinie (No.16) im Jahre 1988 eröffnet wurde. Die letzten Erweiterung des Netzes erfolgten in Dieselbetrieb: Von der 13 km langen Linie 12 werden 3,2 km nach Letkov fünf mal täglich und von der 12,4 km langen Linie 13 werden in Černice 1,8 km zu einem Einkaufszentrum im dortigen Industriegebiet im 20-Minuten-Verkehr mit Dieselaggregat bedient. Dabei ersetzte die verlängerte Linie 12 eine Autobuslinie und der relativ dichte Takt der Linie 13 wird vom Einkaufszentrum "Olympia", in dem auch die Supermarktkette Hypernova eine Filiale betreibt, finanziert. Von den sechs Trolleybuslinien verkehrt die Linie 14 derzeit wegen Straßenbauarbeiten mit Dieselbussen.

Weitere Pläne, zum Beispiel eine Obusstrecke zur Nordvorstadt werden zur Zeit nicht weiterverfolgt. Neben dem Bau einer bedeutenden Strassenbahnstrecke werden die Finanzmittel aus dem EU-Regionalstrukturfonds für den Bau von Landstrassen verwendet.

Auch die Finanzierung zum Bau eines neuen Depots (siehe Meldung vom 30.03.2009) ist noch offen. Hier ist auch das Problem der Standortbestimmung des Depots nicht endgültig geklärt. Der optimalste Platz bei der neuen Strecke in Borská pole auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne Zátíší wurde wieder in Frage gestellt und immer wieder

schlagen Politiker neue Varianten vor, am häufigsten werden Flächen ehemaliger Betriebsanlagen der Firma Skoda ins Gespräch gebracht.

Eine weitere Verjüngung des 91 Einheiten umfassenden Wagenparks (siehe "Zahlen & Fakten") ist Ende des Jahres geplant: Drei Škoda 24Tr werden ab Ende August erwartet und im November werden die ersten fünf Gelenktrolleybusse Škoda 25 Tr vom 2008 abgeschlossenen Rahmenvertrag über 20 Einheiten (siehe Meldung vom 03.11.08) eintreffen. Im Jahre 2010 ist der Kauf von sechs Gelenkbusen 25 Tr und einem Škoda 24 Tr geplant.

### **Ostrava [CZ] - Historische und neue Typen**

[J. Lehmann](#) - 29.06.09

Seit Ende 2008 steht der zweite Prototyp der Firma SOR (siehe Meldung vom 29.12.2008) mit der Betriebsnummer 3711 im Linieneinsatz. Er erhielt eine elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec, baugleich zu dem zuletzt gelieferten Solaris-Trolleybussen. Eine Gelenkversion sowie ein komplett niederfluriger Zweichachswagen auf Basis der SOR-Dieselbusse sollen nun folgen.

Zum Jubiläum 60 Jahre nach der Gründung des Verkehrsbetriebs Dopravní podnik Ostrava a.s. fand am 23. und 24.05.2009 ein „Tag der offenen Tür“ im Depot statt. In dessen Zuge wurde auch der fertiggestellte historische Obus 26, ein TATRA T400 vom Baujahr 1954 vorgestellt, der 30 Jahre als Gartenlaube überlebt hat und nun beim Verkehrsbetrieb aufwändig restauriert wurde.

### **Bucuresti [RO] - 150 Niederflerbusse ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 17.08.09

Am 03.08.2009 veröffentlichte die Regia Autonoma de Transport Bucuresti (Ratb) eine Ausschreibung über die Beschaffung von 150 neuen Solo-Trolleybussen in 12 m Länge mit vollständiger Niederflrigkeit.

Die Wagen sollen eine Klimaanlage des gesamten Fahrgastraums erhalten.

Angebote werden bis zum 27.10.2009 erwartet, nach Auftragsvergabe ist der Auftrag innerhalb 12 Monaten abzuwickeln.

Die neuen Wagen werden für die Verlängerung der Linie 76 zum Piata Romana benötigt, außerdem sollen die ersten 100 Trolleybusse des Typs Astra Ikarus 415T der Baujahre 1997/98 ersetzt werden.

### **Craiova (Rumänien): Fördermittel für den Bau erteilt**

[J. Lehmann](#) - 24.08.09

Wie bereits berichtet (siehe Meldung vom 09.02.2009) plant die rumänische Stadt die Umstellung der Autobuslinie 1 auf Trolleybusbetrieb. Nachdem mit Gutachten die Förderfähigkeit nachgewiesen wurde, erteilte die EU Zuschüsse für den Bau der Linie in Höhe von 7,5 Mill. Euro.

Die Betriebskosten und Instandhaltung der Fahrzeuge ist laut dem Gutachten 16% geringer als bei Dieselbussen, und trotz zusätzlicher Ausgaben für die Instandhaltung der Fahrleitung bleibt der Trolleybus wirtschaftlicher.

Es wird seitens der Behörden noch entschieden, ob neue Fahrzeuge für rund 300.000 Euro oder gebrauchte Gelenkwagen für 20-50.000 Euro für die neue Trolleybuslinie beschafft werden.

Eine Fertigstellung und Eröffnung der Trolleybuslinie ist für 2010 vorgesehen.

### **Constanta [RO] - Schlag gegen die Umwelt**

[J. Lehmann](#) - 29.06.09

Nachdem 2002 bereits über 100 neue Dieselbusse MAZ 103 nicht nur den Buspark erneuerten, sondern auch bis auf zwei Linien alle Trolleybuslinien ersetzten, kam Ende 2008 das Ende des erst 25-jährigen Straßennetzes.

Etliche 15m-Dieselbusse des Fabrikats MAZ ersetzten am 18.10.2008 die Straßennetze 102 und am 15.11.2008 die Linie 101.

Nun wird noch die Linie 48 und deren Verstärkungslinie 48B elektrisch bedient, hier kommen 15 Trolleybusse des Typs ROCAR 412E vom Baujahr 2001/02 sowie fünf ROCAR 212 E von 1998/99 zum Einsatz.

### **Piatra-Neamt [RO] - Franzosen bedienen die längste Trolleybuslinie Rumäniens**

[J. Lehmann](#) - 03.08.09

Zur Anbindung des in der Nachbargemeinde Săvinești gelegenen Industriegebiets ging am 22.12.1995 eine Trolleybuslinie vom Bahnhof Piatra-Neamt hierhin (Linie 1) in Betrieb. Eine Linie 2 bediente die halbe Strecke bis zur Wendeschleife an der Stadtgrenze in der Nähe des Depots. Ein Jahr später am 21.12.1996 wurde ein Abzweig durch das Stadtgebiet in die nördliche Siedlung Darmanesti eröffnet. Die Linie 3 führte vom Bahnhof zu diesem neuen Endpunkt, die Linie 4 von der Nachbargemeinde Săvinești hierhin. Heute stellt diese Linie 4 mit rund 18 km die längste Trolleybuslinie in Rumänien dar, sie wird im 10-15 Minuten-Takt befahren.

Das Liniennetz erhielt am 21.12.1997 noch eine Verbindung in den westlichen gelegenen Vorort Sarata am Bahnhof vorbei, hier enden die Linien 8 und 9.

Acht Linien verkehrten auf dem Netz mit einer Streckenlänge von 21 km, derzeit werden nur die Linien 4, 8, 9 und 10 bedient, während die Linie 3 Gara - Darmanesti vorübergehend eingestellt wurde.

Weiterhin gibt es Planungen, das Trolleybusnetz nach Roznov, rund 5 km westlich von Săvinești gelegen und nach Gărcina, eine nordwestlich gelegene Nachbargemeinde zu erweitern.

37 Trolleybusse aus einheimischer Produktion wurden zwischen 1995 und 1998 beschafft. Die Bedienung der Trolleybuslinien erfolgt zuverlässiger nach dem Ankauf von 20 Trolleybussen des Fabrikats Renault-Berliet aus Lyon. Neben den 2005-07 in Dienst gestellten Trolleybussen (Nr.138-157) sind zwar noch rund 20 ROCAR-Trolleybusse vorhanden, jedoch derzeit nur zwei (121, 134) betriebsbereit.

#### [Vaslui \[RO\]](#) - Betrieb im Juli 2009 eingestellt

[J. Lehmann](#) - 10.08.09

Trotz der Planung mit EU-Mitteln eine weitere Trolleybuslinie aufzunehmen (siehe Meldung vom 09.03.09), erfolgte nach einem Beschluß des Bürgermeisters vom 07.07.2009 die Einstellung des Betriebs. Als Grund werden die hohen Kosten für die Instandhaltung des elektrischen Netzes sowie der hohe Energieverbrauch der drei verbliebenen Gelenktrolleybusse genannt.

#### [Ruse \[BG\]](#) - Erneuerung durch Gebrauchtkäufe

[J. Lehmann](#) - 22.06.09

Neben den sieben Neoplan aus Basel (siehe Meldung vom 17.11.08), die die Nr. 5463-69 mit einer nachstehenden Kontrollziffer erhielten, gelangten 2008 noch zwei Skoda 14 Tr aus Pilzen (Nr. 5461 und 5462, in Pilzen bis Dez.2008 Nr. 425 und 426, Bj.1989, 2002 generalüberholt) und zwei Daimler-Benz O405GTD aus Esslingen (Nr. 5440 und 5445, in Esslingen bis Juni 2007 Nr.324 und 326) zum Wagenpark.

Knapp 40 der einst 56 ZIU 682-Trolleybusse sind noch im Einsatz, auch die gebraucht aus der Schweiz übernommenen Gelenkwagen (ehemals Basel (Bj.68), Winterthur (Bj.66) und Bern (Bj.61)) stehen bis auf wenige Ausnahmen in Dienst. Von den vier 1995 aus Basel übernommenen Soloobussen des Baujahrs 1956 sind noch zwei im Einsatz.

Gegenwärtig werden die zehn Linien 2 , 9 , 13 , 20 , 21 , 24 , 25 , 26 , 27 und 29 mit Trolleybussen befahren, davon verkehren drei nur in Spitzenzeiten (9, 20 und 26). Auf den übrigen Linien wird ein annähernder 20-Minuten-Takt geboten

#### [Artvemoysk/Artemiysk \[UA\]](#) - Erste Neue nach 10 Jahren

[J. Lehmann](#) - 22.06.09

Nach fast 10 Jahren erhielt der Verkehrsbetrieb in der rund 90 km nördlich von Donetsk im Zentrum des Kohlreviers Donbass gelegenen Stadt wieder neue Trolleybusse. In 2007 wurde ein ZIU 682 mit modernisierter Front neu beschafft, in 2008 folgte ein baulich gleiches Fahrzeug, jedoch aus einheimischer Produktion. Der mit der Typenbezeichnung "Dnipro-E187" genannte Trolleybus stammt von der Elektro-Reparatur-Werkstatt in Dniepropetrovsk und nutzt Bauteile der Firma TrolZa.

Zwischen 1993 und 1998 wurden 11 YMZ T1 (Gelenkwagen) und T2 (Solowagen) beschafft. Drei der Gelenkwagen (200, 201, 205) sind inzwischen zu Solowagen umgebaut, die drei übrigen Gelenkwagen (202-204) sind im Depot abgestellt. Der Großteil des Wagenparks besteht aus ZIU 682, der älteste (143) ist 1982, der jüngste (166) 1993 beschafft worden.

25 Trolleybusse werden für die sechs Linien (2-7) benötigt, die letzte wurde im Juli 2001 eröffnet. Die Linie 4 nach Traca ist fast eine Überlandlinie, obwohl der Endpunkt noch auf Stadtgebiet liegt. Auf dem ersten Abschnitt dieser Linie verkehrt auch die Linie 3, sie endet bei einer berühmten Fabrik, die champagnerähnlichen Wein herstellt.

#### [Rivne/Rowno \[UA\]](#) - Erster Niederflurobus neben bis zu 35-jährigen Trolleybussen

[J. Lehmann](#) - 17.08.09

Am 27.12.1974 ging in der rund 150 km von der polnischen Grenze im Nordwesten der Ukraine gelegenen Stadt die erste rund 13 km lange Trolleybuslinie in Betrieb, nachdem am 24.12.1974 die feierliche Eröffnung abgehalten wurde. Es folgten jeweils zum Ende der folgenden drei Jahre die Eröffnung der Trolleybuslinien 2, 3 und 4. Bis 1982 wuchs der Wagenpark auf 100 Skoda 9 Tr (Nr.1-100). 1989 wurde die Linie 5 eröffnet, hierfür gingen 15 Skoda 14 Tr neu in Betrieb. Auch für die 1992 eröffnete Linie 6 gingen neue Trolleybusse in Betrieb, es handelte sich um 5 Gelenkwagen (116-120) aus einheimischer Produktion vom Typ YuMS-T1. Ein Solowagen (Typ YuMS T2) folgte 1995.

18 Skoda 9 Tr der Baujahre 1976-1982 (Nr.122-139) wurden 1996/7 aus Ostrava, Brno und Opava übernommen, 1997/98 und 2003 folgten 8 Skoda 14 Tr aus Brno und Hradec Kralove.

Am 20.05.2005 konnte die Neubaustrecke in das nördliche Distrikt eröffnet werden, Drei Linien (7,8,9), jeweils mit verschiedenen Endpunkten in der Stadt wurden neu eingeführt.

Neufahrzeuge gab es jedoch erst wieder 2007. Von den ursprünglich geplanten Beschaffung von fünf YuMS-T2 wurden jedoch nur 2 Stück geliefert, sie erhielten die Wagennummern 148 und 149. Der erste Niederflurobus wurde Ende 2008 geliefert, die Lemberger Automobilfabrik (LAZ) lieferte den Wagenkasten der eine chinesische IGBT-Steuerung erhielt.

#### [Abakan \[RU\]](#) - Starke Konkurrenz

[J. Lehmann](#) - 06.07.09



In der über 4.000 km östlich von Moskau gelegenen Stadt gingen am 29.12.2005 nach Erweiterung des Netzes um eine rund 2 km lange Strecke nach Polyarnaya die Linien 7 und 8 in Betrieb. Ab dem 08.01.2006 erhielt die Linie 1 eine neue Endschleife, die auch von Linie 7 angefahren wird.

Damit besteht das Netz aus acht Linien zuzüglich einiger Verstärkungslinien. Da die Linien maximal alle 20 Minuten befahren werden, kommen nur bis zu 20 Trolleybusse zum Einsatz. Die Betriebszeit ist auf 6:00 bis 19:00 Uhr beschränkt, ansonsten übernehmen Minibusse und private Dieselfusse den Verkehr, sie machen auch im Tagesverkehr dem Trolleybusbetrieb starke Konkurrenz.

Mit der Erneuerung des Wagenparks in 2004 erhoffte man einen zuverlässigen Einsatz und einen Zuwachs an Fahrgästen. In diesem Jahr gingen die Trolleybusse 31, 08, 47 neu in Betrieb, in 2005 folgten 04, 14, 50. Mit Nr. 43 und 45, in 2002 geliefert, stammen alle diese Neufahrzeuge von der Firma VZTM (Typ 5284). In November 2005 gelangte nach einer Ausschreibung noch ein Solowagen der Firma BTZ (Nr.15, BTZ 5276).

Es bestand die Hoffnung, den Wagenpark von 24 auf 35 bis 40 Fahrzeuge anzureichern, aber bislang gelangte nur ein ZIU 682 mit moderner Front (Nr.19) in 2008 neu zum Wagenpark.

### [Almetjevsk \[RU\]](#) - Ausbau auf fünf Linien

[J. Lehmann](#) - 01.06.09

Der Ausbau des 1976 eröffneten Trolleybusnetzes von drei Linien mit etwa 43 km Netzlänge erfolgte in 2002. Am 31.10.2002 wurde die Linie 5 eröffnet, die 2 km in westlicher Richtung vom Kreisverkehr Bol. Nichniy Gorodok verkehrt, sowie kurz zuvor die Verlängerung der Linien 3A und 4 um 1,5 km in nördliche Richtung von diesem Kreisverkehr in der Innenstadt.

Der Fahrzeugpark von rund 48 Trolleybussen wuchs nun auf über 50 Einheiten. Neun BTZ 5276-04 (Nr. 16, 19, 50-56) gingen 2003/04 in Dienst, 2006 folgten nochmals zwei Wagen 22 und 23, die zwei der vier AKSM 101 (20-23) mit gleicher Nummer ersetzten. Im letzten Jahr gingen zwei weitere (57, 58) in Dienst, drei weitere sind bestellt (59-61).

In 2000/2002 lieferte die Firma BTZ sieben Wagen des Typs BTZ 5276-01 (12, 42-46, 49), die wie die AKSM 101 baugleich zu den ZIU 682 sind, die den Rest des Wagenparks ausmachen.

### [Cheboksary/Tscheboksary \[RU\]](#) - Dichtes Netz

[J. Lehmann](#) - 08.06.09

In der Hauptstadt der russischen Föderationsrepublik Tschuwaschien im Osten der Russischen Ebene, 668 km von Moskau entfernt am rechten Wolgaufer gelegen, besteht seit November 1964 ein Trolleybusbetrieb. Bereits in den ersten Jahren folgte ein zügiger Ausbau und heute besteht das Netz aus 19 Linien, für die rund 270 Trolleybusse zur Verfügung stehen. Im Spitzenverkehr kommen laut einer Aufstellung auf der Homepage des Verkehrsbetriebs (siehe "mehr Information") 223 Trolleybusse zum Einsatz. Der dichteste Verkehr besteht auf der Linie 1 mit einem 2-3 Minuten Takt in der Frühschicht. Die Kreuzung Ulitsa Gagarina und Prospekt Lenina wird in Spitzenzeiten über 400 Trolleybusse pro Stunde passiert! (zum Vergleich: Im Bereich der Staatsbrücke in Salzburg: 90 Trolleybusse pro Stunde, Innenstadt Solingen knapp 60)

Die jüngste Obuslinie (21) wurde am 20.08.2006 eröffnet, sie verbindet die Universität mit dem Kinderkrankenhaus, dabei wurden 3 km neue Fahrleitung auf der Straße Ulitsa Uritskovo verlegt. Eine Verlängerung um 1,3 km zur Rosa-Luxemburg-Straße erfuhr die Linie 18 im vergangenen Jahr.

Der Wagenpark besteht überwiegend aus ZIU 682, die ältesten im Linienbetrieb stammen von 1987 (464, 469).

Auch von anderen Herstellern wurden nach ZIU-Baumuster erstellte Trolleybusse gekauft, so 2006 zwei MTRZ-6223 (Nr.825 und 826) aus dem Moskauer Obus-Reparatur-Werk. Bis zu sechs Exemplare des Typs BTZ 5276-04 und BTZ 52761R wurden seit 2004 jährlich beschafft neben zahlreichen ZIU-682 der Firma TrolZa, teilweise mit modernisierter Front. In drei Depots sind die Trolleybusse beheimatet, es wird mit einer eingekreisten Zahl vor der Betriebsnummer gekennzeichnet und gehört nicht, wie in zahlreichen Betrieben üblich, zur Wagennummer.

### [Kemerovo \[RU\]](#) - Stetige Investitionen im Trolleybusbetrieb

[J. Lehmann](#) - 03.08.09

Die im Westen Sibiriens in Russland am Fluß Tom nordöstlich von Novosibirsk und rund 3.500 östlich von Moskau gelegene Stadt setzt die Investitionen im Trolleybusbetrieb fort:

Erneut wurden 2008 neue Trolleybusse beschafft, die Ende 2008 von der Firma BTZ (Baschkirische Trolleybus Fabrik) geliefert wurden und am 14.01.2009 feierlich geschmückt in Betrieb gingen. Es handelt sich um sieben BTZ-52761, die die Betriebsnummern 34, 39, 49, 61, 64, 69, 79 erhielten.

Bereits in den letzten Jahren kamen vom gleichen Typ neue Trolleybusse, und zwar 2002 drei (Nr. 42, 51, 73 BTZ 5276-04), 2005 zwanzig (04, 13, 15, 22, 24, 30, 35, 77, 78, 80, 82, 83, 85, 87, 89, 93, 96-99) und 2007 drei Wagen (Nr. 16, 17, 20 BTZ-52761R). Außerdem lieferte die Firma TrolZa 2006 vier Optima 5275-05 (Nr. 06-09) und 2006 zwei (02,03) und 2008 fünf (11, 26, 28, 41, 55) ZIU 682 mit moderner Front aus. Außerdem wurden ältere ZIU vor Ort generalüberholt, seit 2005 wurden auf diese Weise neun Trolleybusse verjüngt.

Somit ist über die Hälfte des knapp 90 Einheiten umfassenden Wagenparks jünger als fünf Jahre.

Zudem wird auch im Netzausbau investiert. Eine neue Trolleybuslinie 15 ging ab dem 12.06.2008 in Betrieb. Eine weitere Vergrößerung des Netzes ist durch die Verlängerung der im August 2006 neu eröffneten Linie 12 geplant.

### [Krasnojarsk \[RU\]](#) - Trolleybusse am Nordufer

[J. Lehmann](#) - 10.08.09

Die Stadt am Fluß Jenissei, drittgrößte Stadt Sibiriens etwa 4100 km östlich von Moskau gelegen, erhielt 2005 22 neue Trolleybusse des Typs ZIU 682 in herkömmlicher Bauweise. Alle Wagen wurden in unten dunkelblau und oben weißer Lackierung geliefert, inzwischen erhielten sie jedoch alle farbenfrohe Ganzreklamen. Entgegen damaliger Ankündigungen wurde jedoch in den Folgejahren die angekündigte Erneuerung des Wagenparks der mit den Neufahrzeugen aus über 130 ZIU 682 und Gelenkwagen ZIU 683 bestand, nicht fortgesetzt. lediglich ein BTZ 5276-4 (Nr. 2111) und ein TrolZa Optima (Nr.1001) stießen zum Wagenpark. Nun lieferte die Trolleybuswerkstadt Ivanovo fünf ZIU 682 aus, die die Betreibnummern 1007, 1053, 1126, 1137 und 2138 erhielten. Der letztgenannte ersetzte einen ZIU 683-Gelenkwagen mit gleicher Nummer von den 1994/95 in Betrieb genommenen 14 Einheiten (Nr. 2137- 2150), von denen nun noch acht Einheiten im Betrieb sind.

Das Stadtgebiet wird durch den Fluß Jenissei geteilt. Nördlich besteht das ausgedehnte Trolleybusnetz, am südlichen Ufer das derzeit aus 5 Linien bestehende Straßenbahnnetz. Mit den Trolleybuslinien 12 und 17 gab es eine Verbindung über die zwei Brücken zwischen den Stadtteilen, diese aber derzeit eingestellt. Zuletzt verkehrte die Linie 17 nur im 75-80 Minuten-Takt mit einem Trolleybus.

Das Netz besteht nun aus acht Linien, jedoch nur Linie 7 ist relativ hoch frequentiert, und wird in Spitzenzeiten alle 3-4 Minuten gefahren. Einen relativ dichten Takt bieten noch die Linien 5 und 8 sowie die Ringlinien 4 und 13 in den Spitzenzeiten, aber zu sonstigen Zeiten ist nur ein sporadischer Einsatz zu beobachten.

### [Leninsk-Kuznetskij \[RU\]](#) - Wagenpark verdoppelt

[J. Lehmann](#) - 29.06.09

In den letzten zehn Jahren fand eine Aufstockung des Wagenparks von 15 auf rund 37 Trolleybusse statt. Weiterhin werden drei Linien befahren, die Linien 1 und 3 verkehren mit dichter Frequenz, die Linie 2, die von den beiden anderen Linien kurz vor dem nordwestlichen Endpunkt in ein Wohngebiet abzweigt, weniger häufig. Mit der Beschaffung von 11 Trolleybussen, gebraucht aus Moskau (6) und Vologda (5) übernommen und größtenteils aufwändig restauriert, erfolgte die erste Aufstockung des Wagenparks in zwischen 1999 und 2001. Ab 2005 folgten weitere Neufahrzeuge, vier Wagen (Nr.48, 52, 71, 72) vom Typ 52761 der Firma BTZ, drei weitere in 2008 (Nr.45, 75, 76) und Ende 2007 zwei ZIU 682 mit modernisierter Front der Firma TrolZa (Nr. 73-74).

### [Makhachkala \[RU\]](#) - Gebrauchte aus Moskau

[J. Lehmann](#) - 27.07.09

Der Trolleybusbetrieb der an der Westküste des Kaspischen Meeres im Kaukasusvorland, 2166 Kilometer südöstlich von Moskau und rund 200 km nördlich der Grenze Russlands zu Aserbaidschan gelegenen Stadt besteht derzeit noch aus drei Linien. Das einst elf Linien umfassende Netz wurde bedient von rund 120 Trolleybussen. Nun verringerte sich der Wagenpark auf rund 30 Trolleybusse. Davon wurden 12 Wagen von der Firma VZTM aus Volgograd 2001 neu geliefert, zehn weitere Wagen kamen 2005 aus Moskau, es handelt sich um gebrauchte ZIU, die zuvor bei der Firma MTRZ in Moskau renoviert wurden.

Zusätzliche Einnahmen erhält der Verkehrsbetrieb aus der Werbung, so daß der Fortbestand trotz starker Konkurrenz durch private Minibusse gesichert ist. Auf den drei Linien verkehren bis zu sieben (Linie 8, Umlaufzeit: 67 min) und bis zu 10 Wagen (Linie 5 und 6, Umlauf 73 min.) Die Linien 5 und 6 verkehren von der Endhaltestelle auf der Straße Mayakovski auf einer Ringlinie durch das Stadtgebiet.

### [Novocheboksarsk \[RU\]](#) - Satellitenstadt bleibt eigenständig

[J. Lehmann](#) - 15.06.09

In der rund 30 km westlich der Stadt Tscheboksary (siehe Meldung vom 08.06.2009) gelegenen Stadt besteht seit November 1979 ein mittlerweile aus sechs Linien umfassender Trolleybusbetrieb. Aufgrund der Nähe zur Hauptstadt bemühte man sich um eine Vereinigung der beiden Städte, aber im März 2008, zeitgleich mit den

Präsidentenwahlen, fand in Tscheboksary und in Nowotscheboksarsk eine Volksabstimmung hierüber statt, welches das Vorhaben zum Scheitern brachte: Zwar stimmten 63 % der Bürger von Tscheboksary, jedoch nur 38 % der Bewohner von Nowotscheboksarsk für eine Zusammenlegung der Städte.

Bis 1995 wurden ausschließlich ZIU 682 beschafft, ab 1995/6 gelangten mit zwei Nordtroll NTR 120MT (Nr.1088, 1091) erstmals andere Fabrikate zum Wagenpark, in den folgenden Jahren neben weiteren ZIU 682 verschiedene Fabrikate wie BTZ-5276.04 (Nr.1115), V2TM-5284 (Nr.1119), VMZ-170 (Nr.1092, 1102, 1109, 1111). Viele davon entsprechend dem Baumuster ZIU 682, In den letzten drei Jahren wurden wieder insgesamt fünf ZIU 682, und zwar mit modernisierter Front, beschafft. Mit den knapp 60 Trolleybussen werden die Linien 51 bis 56 und 54k und 55k mit leicht geänderter Streckenführung bedient. Die zuletzt in 2004 eröffnete Linie 56 nutzte bestehende Fahrleitung.

### [Novosibirsk \[RU\]](#) - Betrieb behauptet sich gegenüber starker Konkurrenz

[J. Lehmann](#) - 20.07.09

Obwohl in der größten Stadt Sibiriens und der drittgrößten Stadt Russlands neben einem umfangreichen Straßenbahnnetz ein umfangreiches Netz privater Buslinien gibt, kann der Trolleybusbetrieb, zu 85% in städtischer Hand, die Hauptachsen weiterhin bedienen und 15 Linien mit teilweise dichten Takt anbieten. Auch Investitionen im Wagenpark gewährleisten eine zuverlässige Bedienung der Linien, so lieferte TrolZa Ende 2007/Anfang 2008 23 neue Trolleybusse vom Typ Optima, aufgeteilt auf die vier Depots (Nr. 1287-1292, 2301-06, 3304-08, 4100-05). Im Wagenpark, der über 300 Trolleybusse umfaßt, dominieren die Trolleybusse des Typs ZIU 682, die ältesten sind vom Baujahr 1986. Der Verkehrsbetrieb überholt sie in eigener Werkstatt, auch werden mittlerweile Neuaufbauten unter der Bezeichnung "Sibirischer Trolleybus" hergestellt. Dabei werden ZIU-Wagenkästen der Firma Trolza mit einer Elektrik der Firma Ars-Term ausgestattet, deren Elektronik sich speziell für das harte Klima eignet. 37 dieser Fahrzeuge sind zwischen 2003 (No.2209) und 2008 (No. 2271, 2279) in Dienst. Bei den Umbauten fällt Wagen 3272 besonders auf. Tiefer gezogene Fenster neben der Mitteltür tauschen einen Niederflureinstieg auf.

#### [Perm \[RU\]](#) - Ehemalige Europäer sind bereits wieder Vergangenheit

[J. Lehmann](#) - 31.08.09

Der Obusbetrieb in der knapp 1.400 km östlich von Moskau nahe dem Gebirge Ural gelegenen Stadt wurde durch den Kauf von Arnheimer und Salzburger Obussen in Europa bekannt. In 1996 gingen acht Trolleybusse aus Arnheim (056-063, ehemals Arnheim 124, 122, 130, 123, 132, 126, 133, 134 Bj. 1974/79) hierhin, 1997 folgten 15 Gelenktrolleybusse aus Salzburg (064-69, 071-079 ehemals Salzburg 140, 169, 167, 164, 138, 139, 170, 141, 143, 166, 142, 173, 171, 168, 163, Bj.1983/4). Die Arnheimer Wagen wurden bereits bis 2000 ausgemustert, zu diesem Zeitpunkt standen noch sechs ehemalige Salzburger in Betrieb (064-066, 071, 073, 076), die letzten wurden nun 2007 verschrottet. Bis auf drei noch verbliebene Gelenkwagen aus russischer Produktion (ZIU 6205) besteht der Wagenpark nun ausschließlich aus Solowagen, überwiegend dem bewährten Typ ZIU 682. Über 30 Wagen wurden seit 2001 in Ivanovo restauriert, dabei wurde die Elektrische Ausrüstung anstelle unterhalb des Bodens nun auf das Dach gesetzt. Somit kann die Ausrüstung besser vor Spritzwasser im Winter geschützt werden. 2008 kam ein TrolZa 5275-05 "Optima" sowie ein Belkommunmash 32102 aus Weißrußland neu zum Wagenpark, der aus insgesamt über 130 Trolleybussen besteht. Hiermit werden 10 Linien befahren, eine neue Trolleybuslinie 6, die am 1.4.2006 eingeführt wurde, mußte zwei Wochen später wieder eingestellt werden.

#### [Voronezh \[RU\]](#) - Stilllegung abgewendet!

[J. Lehmann](#) - 13.07.09

Nachdem der Betrieb jahrelang reduziert wurde und zuletzt von den einst 238 Trolleybussen (1988) nur noch 40 im Einsatz auf drei Linien standen, unterstützte die Stadt Mitte 2008 wieder den Ausbau des Betriebs. So wurde ab Juli 2008 ein neuer Trolleybus des Typs LiAZ-5280 mit Nr.301 getestet. Er konnte jedoch nicht überzeugen, es gab mehrere Ausfälle, so entschied man, auch den bewährten ZIU 682 der Firma TrolZa zu testen. Ein entsprechendes Neufahrzeug konnte am 03.11.2009 geliefert werden und ging unter der Betriebsnummer 300 in Dienst. Im März 2009 wurde die Beschaffung von 21 neuen Trolleybussen dieses Typs angekündigt, bis Anfang Juli 2009 standen 19 neue Fahrzeuge (Nr. 301-311, 314-317 und 319-322) in Betrieb. Auch ein Niederflerobus des Typs Megapolis der Firma TrolZa wird getestet.

Damit konnte das Liniennetz wieder erweitert werden: Nach Verlängerung der Linie 17 ab 2.10.2008 kamen ab dem 20.04.2009 die Linie 7A und ab dem 01.07.2009 die 2003 eingestellte Linie 3 hinzu, so daß nun wieder fünf Linien (2, 3, 7, 7A und 17) mit Trolleybussen befahren werden.

#### [Almaty \[KZ\]](#) - Überlebende aus Portugal

[D. Budach](#) - 31.08.09

Die Verkehrsbetriebe im kasachischen Almaty übernahmen 2000 aus Porto eine Flotte von 14 Zweiachsern und 9 Gelenkwagen, die EFACEC/Kiepe 1984/85 geliefert hatten und die seit Einstellung des Obusbetriebs in Porto am 27.12.1997 im Depot Areosa funktionslos abgestellt waren. Die STCP hatte sich vor der Abgabe nach Kasachstan vergeblich um einen Verkauf an andere europäische Betriebe bemüht, auch chinesische Interessenten waren im Gespräch. Der Verkaufspreis betrug für alle 23 noch gut erhaltenen Wagen (durchschnittliche Laufleistung < 250.000 km) zusammen weniger als 100.000 Euro.

Die Wagen wurden in Almaty umlackiert und kurzfristig alle in Betrieb genommen. Sie bewährten sich jedoch nicht sehr gut aufgrund des schlechten Straßenzustands und der damit verbundenen starken Beanspruchung, aber auch aufgrund ihrer unzureichenden Heizung im Winter. Ersatzteilprobleme taten ein übriges, sodaß alle Obusse zwischen 2001 und 2005 schon wieder ausschieden. Zuvor waren sie noch mehrfach unnummeriert worden.

Bis heute überlebten der ehemalige Gelenkwagen 1150 (ex Porto 165), in zwei Teile zerlegt als Lagerraum, und der Zweiachser 1167 (ex Porto 65) als Aufenthaltsraum an der Endstelle Margulan der Linie 2.

Je ein Solo- und ein Gelenkwagen (Nr. 74 und 167) der gleichen Bauart verblieben zunächst in Porto für das dortige Verkehrsmuseum, wurden aber vor einigen Jahren zum einzigen im Land noch bestehenden Betrieb in Coimbra verbracht. Der Gelenkwagen kehrte inzwischen nach Porto zurück als Museumswagen, der Zweiachser soll in einigen Jahren folgen.

#### [Petropavlovsk/Petropawl \[KZ\]](#) - DUO-Bus-Linie eröffnet



[J. Lehmann](#) - 15.06.09

Am 17.03.2009 wurde eine neue Linie 6t Stationen - Bishkul eröffnet. Die nicht komplett elektrifizierte Linie wird von zwei neu gelieferten DUO-Bussen des Typs JEA 800F, die in der Mongolei produziert wurden, bedient. Die 12 m- Trolleybusse des Typs "JEA800F" sind 15.787 kg schwer, haben 26 Sitzplätze und können in Spitzenzeiten 102 Fahrgäste aufnehmen und stammen aus der "Tsakilgaan teever company" auf Basis von koreanischen "HYUNDAI"-Bussen. Sie besitzen eine Batterie, die bei fahrleistungslosen Abschnitte für den nötigen Strom sorgt.

Die neue Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt, beide Neufahrzeuge werden für den Einsatz benötigt.

Bereits im Oktober 2008 kaufte die Stadt zwei neue Wagen des Typs ZIU-682GOA-016 der Firma TroZa, nachdem zehn neue Trolleybusse vom Typ BTZ-5276 zwischen 2003 bis 2007 neu beschafft in Betrieb gingen. (siehe Meldung vom 06.10.2008).

Der restliche Wagenpark besteht aus ZIU 682 vom Bj.88 (Wg. 01) bis Bj. 2001 (Wg.46). Insgesamt stehen 48 Trolleybusse zur Verfügung für die Bedienung der vier Linien 1 (2008: 10 Kurse), 2 (6), 4 (10) und 5 (11) zur Verfügung. Am 15.01.2009 wurde die Linie 3 "JEM - PZTM" wieder in Betrieb genommen, sie verkehrt mit 6 Trolleybussen im 10-Minuten-Takt.

### **Beijing [CN] - Trolleybus-Replica !**

[D. Budach](#) - 27.07.09

Die Verkehrsbetriebe im chinesischen Peking haben nach Originalplänen einen der bis in die neunziger Jahre hier und bei anderen Betrieben im Land weit verbreiteten Gelenktrolleybusse „Jing I“ neu gebaut. Der Wagen ist rund 16,5m lang hat eine vollständige Inneneinrichtung und soll angabegemäss fahrbereit sein. Auch noch verfügbare Ersatzteile und altbrauchbare Teile aus ausgemusterten Wagen wurden beim Aufbau verwendet.

Der Wagen wird allerdings nicht im Fahrbetrieb eingesetzt werden und steht auch nicht für Sonderfahrten zur Verfügung, sondern wird als Ausstellung in einem Museum dienen.

### **Shanghai [CN] - Verschiedene elektrische Betriebsformen**

[D. Budach](#) - 13.07.09

Der weltweit älteste Obusbetrieb im chinesischen Shanghai besteht im 95sten Jahr seiner Existenz aus den zwölf Linien 6, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 25 und 28. Auf Linie 11 kommen ebenfalls elektrische Busse zum Einsatz, allerdings solche mit jeweils insgesamt 18 montierten Einheiten der sogenannten „Supercabs“ zur Energiespeicherung. Die Wagen werden in der Regel an jeder zweiten Haltestelle an Ladestationen mittels installierter, kurzer doppelpoliger Fahrleitungsstücke aufgeladen, der kurze Stromabnehmer wird während des normalen Haltestellenaufenthalts angelegt. Die Obusfahrleitung hängt allerdings noch an vielen Stellen im Verlauf der Linie 11 ebenso wie der Linie 26, die gegenwärtig gerade für diese Betriebsform umgerüstet wird.

Insgesamt liegt der Einsatzbestand an Trolleybussen in Shanghai aktuell bei rund 280 Wagen. Alle sind Zweiachser, die letzten Gelenkwagen wurden schon vor Jahren ausgemustert. Neuste Wagen sind die nur etwa 10,5m langen Obusse des Fabrikats Hangzhou Xian Fei, die u.a. auf Linie 19 und 23 eingesetzt werden.

Seit 1.7.2009 bereichert als weiteres System in Shanghai eine erste, 9km lange Linie nach dem Translohr-Prinzip das Spektrum unterschiedlicher elektrischer Verkehrsmittel, 9 dreiteilige Wagen bedienen die Strecke Jinqiu Road (Metro) – Zhangjiang Industrial Park.

Text: Dirk Budach nach Informationen von Zachary Jiang

### **Wuhan [CN] - Ausbaupläne zur Reduzierung der Umweltbelastung**

[D. Budach](#) - 20.07.09

In der zentralchinesischen Industriestadt Wuhan (9 Mio. Einwohner im Großraum) fahren seit 20.09.1958 Trolleybusse, gegenwärtig 216 Wagen auf sieben Linien (Linien 1-4, 5-8).

Die starke Umweltbelastung, aber auch weiter zunehmende Verkehrsprobleme aufgrund des stark gestiegenen Individualverkehr haben bei der Provinzregierung zu Überlegungen geführt, den Trolleybusbetrieb weiter auszubauen und auch auf bisher nicht elektrisch bediente Stadtteile auszuweiten. Der Obus wird als umweltfreundlich und insbesondere energieeffizient und damit ökonomisch vorteilhaft im laufenden Betrieb angesehen.

Die vorgeschlagenen Ausbauten betreffen insbesondere neue Linien in der sogenannten Wuhan Development Zone im Wuhan Hanyang Bezirk und im East Lake Bezirk. Ausgangspunkt soll der Zentralbahnhof von Wuhan sein. Aktuell ist von der Errichtung zweier neuer Linien die Rede, ebenso wird die laufende Modernisierung und ggf. Erweiterung des Fuhrparks fortgesetzt.

### **Wellington [NZ] - Alle Neuen ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 20.07.09

Alle 57 Trolleybusse wurden bis Ende Juni 2009 von Designline ausgeliefert. Die letzten Wagen (384-387) werden noch mit Stromabnehmerstangen und Aufklebern versehen, ehe sie im Laufe des Monats zum Einsatz kommen und die letzten vier 25-jährigen Volvo-Trolleybusse ersetzen. Der einst 68 Wagen umfassende Wagenpark spendete ihre E-Ausrüstung zur Verwendung in den neuen Trolleybussen, der alte Wagenkasten wurde verschrottet. Von den vier restlichen Wagen (227, 233, 258 und 268) werden zwei Wagen betriebsfähig aufbewahrt.

Weiterhin verkehrt an Wochenenden kein Trolleybus auf den sieben Linien, als Grund werden die zusätzlichen Kosten genannt, die durch den Bereitschaftsdienst der Fahrleitungswartung durch die Firma Transfield an Wochenenden entstehen würden. Der vor kurzem abgeschlossene Vertrag sieht nur eine Tätigkeit von Montag bis Freitag vor. Es wird von 2011 als Termin für eine erneute Prüfung gesprochen. Es bleibt zu hoffen, daß die Anwohner bald auch einen Einsatz der ruhigen Trolleybusse an Wochenenden durchsetzen können. Nach Vollzug des Generationswechsels werden 60 Trolleybusse zur Verfügung stehen, neben den 57 in 2007-09 gelieferten Fahrzeugen (331-387) bleiben die Prototypen 301-303 in Betrieb.

### Vancouver [CA] - Verlängerung und neue Trolleybusse

J. Lehmann - 24.08.09

Im Zuge der Eröffnung der "Canada line" wird auch das Trolleybusnetz erweitert. Die "Canada line" ist eine U-Bahn-Linie, die das Zentrum von Vancouver mit dem Flughafen und der Nachbarstadt Richmond verbindet. Die 19 km lange Linie mit 16 Stationen wurde am 17.08.2009 eröffnet, über 3 Monate früher als zuletzt geplant (30.11.2009).

Die Anpassung des Busnetzes an die neue Metro erfolgt am 07.09.2009. Das Trolleybusnetz wird über den SW Marine Drive mit einer 1,4 km langen, neuen Verbindung von der bisherigen Endhaltestelle der Linien 10 und 17 Marpole Loop zum neuen Busbahnhof vor der U-Bahn-Station Marine Drive. Auch die Linie 3 wird von der Main St. zeitweise hierhin geführt.

Die "Canada Line" verläuft von der Innenstadt bis zur Kreuzung Cambie Street/Marine Drive unterirdisch unterhalb der Cambie Street. Die in diesem Straßenzug verkehrende Linie 15 wurde im Zuge der Bauarbeiten als Trolleybuslinie eingestellt und aufgrund der geringen Frequenzen nun weiterhin als Dieselbuslinie bedient. Dagegen wird die durch die Gravelle St. geführte Trolleybuslinie 10, die bisher in den Hauptverkehrszeiten alle 9-10 Minuten sonst alle 15 Minuten verkehrt, ab dem 07.09.2009 morgens auf einen 6-8 Minuten-Verkehr und von 12:00 bis 17:00 Uhr auf einen 6-7 Minuten-Takt verdichtet, zwischen 8:00 und 12:00 Uhr wird alle 10 Minuten gefahren. Sie ersetzt auf der Granville St. die Schnellbuslinie 98, die bislang im dichten Takt nach Richmond führte, aber auf dem letzten Abschnitt durch die neue Metro-Linie ersetzt wurde.

Nach der Auslieferung der 188 Solo- und 40 Gelenkwagen bis zum Frühjahr 2008 wurden Optionen des Vertrags gezogen (siehe Meldung vom 22.09.08). Insgesamt folgen nun 34 Gelenktrolleybusse, die sich in 11 und 23 Einheiten splitten. Die elf ersten Wagen wurden Anfang des Jahres fertiggestellt und ausgeliefert, die ersten gelangten per LKW-Tieflader am 23.01.09 (2541) und am 24.01.09 (2542) nach Vancouver. Zehn der Gelenkwagen befinden sich im Einsatz, mit dem elften Wagen wurden noch Versuche im Herstellerwerk der New Flyer Industries durchgeführt ehe er nach Vancouver geliefert wird.

Am 04.08.2009 folgten die ersten Wagen der zweiten Liefercharge mit den Trolleybussen 2552 und 2554. Die Auslieferung aller Fahrzeuge ist bis Ende September 2009 geplant, so daß der Auftrag bis Herbst 2009 abgeschlossen ist.

Da das neue Trolleybusdepot an der Marpole Loop durch die Stationierung von Dieselbussen, zum Beispiel für die Linie 98 B, die ab September eingestellt wird, bereits zu voll ist, werden die neuen Trolleybusse zum alten Trolleybusdepot in Oakbridge gebracht und erst nach Abnahme in das neue, im September 2006 bezogene Depot überführt.

### Boston [US] - Ausbau der Silverline

D. Budach - 17.08.09

Als BRT (Bus rapid transit) entstanden in den letzten Jahren die beiden getrennt voneinander betriebenen Abschnitte Dudley Square – Washington Street (Downtown) und South Station – Logan Airport / Marine Industrial Park, gemeinsam unter dem Namen „Silverline“ vermarktet. Der erste Abschnitt wird von Gelenkautobussen befahren, die anderen beiden Linien (und bis März 2009 noch einen dritte, siehe Meldung vom 25.5.09) von den Duo-Gelenkwagen Nr. 1101-1132, geliefert 2004-06 von Neoplan USA/Skoda. Die Duobussen befahren den Abschnitt South Station – Silver Line Way elektrisch, davon den Abschnitt South Station – WTC im Tunnel entlang der sogenannten „Waterfront“. Eine Verbindung und damit den durchgehenden Betrieb der beiden Strecken durch einen neuen Tunnelabschnitt von South Station durch die Innenstadt bis Washington Street war als „Silverline Phase III“ seit Jahren vorgesehen. Nachdem nunmehr bereits in der Planung deutlich höhere Kosten als vorgesehen errechnet wurden, wurden kurzfristig zugesagte Bundesfördermittel gestrichen. Um das Projekt dennoch mittelfristig umsetzen zu können, soll der fehlenden Abschnitt nunmehr weitergehend oberirdisch, aber mit einem nennenswerten Anteil an Eigentrasse realisiert werden – zu erheblich reduzierten Kosten, für die dann erneut Fördermittel erhältlich sein werden. Ein Teil des rund 2 km langen Abschnitts wird elektrifiziert werden.

### Dayton [US] - Neuer zentraler Busbahnhof

J. Lehmann - 22.06.09

Im April 2009 wurde die neu gebaute 5 th.St. Bridge dem Verkehr übergeben und die Linie 8 wird wieder von montags bis sonntags mit Trolleybusse betrieben. Im weiteren Verlauf der Linie 8 wird derzeit die Dayton View Bridge neu gebaut. Als Umleitungsstrecke wurde eine provisorische Verbindungsstrecke durch die North Robert St. zur First Street Bridge gebaut. Die First Street Bridge wurde mit einer weiteren Fahrleitung Richtung Northwest Hub

versehen und wird nun in beiden Fahrtrichtungen von der Linie 8 befahren. Mit einem 11-Minuten Takt in den Hauptverkehrszeiten ist sie die Trolleybuslinie mit der höchsten Frequenz, es kommen bis zu 11 Kurse zum Einsatz. Die sechs bzw. acht Kurse der Linie 7 (maximal 15 Min.-Verkehr) werden derzeit wegen umfangreicher Brückenbauarbeiten im Bereich North Main Street / Interstate 75 mit Dieselbusse bedient. Die Bauarbeiten sollen im Sommer 2010 abgeschlossen sein.

Somit werden nur die Linien 3, 4 und 8 sowie die Einschubfahrten jeweils mit einem Wagen morgens auf der Linien 1, 2 und 5 von Obussen bedient. Da auf den Linien 3 und 4 nur ein ungewöhnlicher 33- bzw. 35-Minuten-Takt geboten wird, kommen hier nur 2 (HVZ:3) und 3 (HVZ:4) Kurse zum Einsatz.

Im Rahmen des Masterplanes „Greater Downtown Dayton“ wird bis Ende 2010 die Main Street zwischen 1th.St. und 5th.St. neu gestaltet. Dazu gehört auch ein neuer zentraler Busbahnhof in der Market Street. Der Busbahnhof soll voraussichtlich im Herbst 2009 in Betrieb gehen.

### San Francisco [US] - Neue Lackierung

[J. Lehmann](#) - 29.06.09

Seit Anfang 2008 erhalten die Trolleybusse eine neue silberfarbige Lackierung. Bislang erhielten je einige Wagen aller Trolleybustypen diese neue Lackierung: Bei den 240 12m-Trolleybussen ETI/Skoda 14TrSF wurden die Wgen 5622, 5594, 5609 gesichtet, bei den 33 Gelenkwagen ETI/Skoda 15Tr SF die Wagen 7103, 7113, 7121, 7122, 7127, 7130. Auch die 1992-94 beschafften Flyer-Gelenkwagen erhielten die neue Lackierung, damit sind sie in vier Lackierungsvarianten unterwegs, und zwar einige in der orangen Ursprungslackierung, einige in weiß mit mittigen breiten orangen Streifen, einige in weiß mit dünnem orangen Zierstreifen oberhalb der Dachkante und in der neuen silber/roten Lackierung wurden bislang die Wagen 7010, 7011, 7041, 7053 und 7054 verzeichnet.

Die Linien 7, 14 und 49 werden mit Gelenkwagen betrieben. Zur Hauptverkehrszeit kommen auch auf der Linie 30 Gelenkwagen zum Einsatz. Es liegen Planungen vor, das Liniennetz umzugestalten, dies würde auch die 17 Trolleybuslinien betreffen. Zum 01.07.2009 wurde jedoch nur eine kräftige Fahrpreiserhöhung angekündigt: Der Preis einer Einzelfahrt wird von \$1,50 auf \$2,00 steigen!

### Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Netzreduzierung auf 10 Linien

[D. Budach](#) - 27.07.09

Das Modernisierungsprogramm der 200 Wagen der jüngsten Serien 9700 und 9800, die 1997/98 beschafft wurden, wird fortgesetzt, die Modernisierung von weiteren 40 Wagen wurde nunmehr zur Fremdvergabe öffentlich ausgeschrieben. Sie sollen damit für weitere 10 Einsatzjahre gerüstet sein. 120 Wagen sind bereits entsprechend überarbeitet.

Da der übrige Wagenpark sich aus diversen älteren Wagen aus den achtziger Jahren zusammensetzt, die eine hohe Ausfallrate aufweisen, und gleichzeitig das Geld für Neubeschaffungen fehlt, wurden die bereits seit einiger Zeit angekündigten Massnahmen zur Straffung des Netzes zwischen April und Juni 2009 weitgehend umgesetzt. Eingestellt wurde der Obusverkehr auf den Linien F, I, O, Q und R1/R2., die Linie DM3 (Verstärker zur Linie K) wurde bereits vorher aufgegeben. Die ebenfalls zur Umstellung vorgesehene Linie M wird dagegen vorerst weiter betrieben.

Aktuell betreibt der Verkehrsbetrieb STE Servicio de Transporte Eléctrico de México D.F. damit folgende 10 Linien:

A: EJE CENTRAL

CP: CIRCUITO POLITÉCNICO

D: EJE 7 - 7 A SUR

E: EJE 8 SUR

G: METRO BOULEVARD PUERTO AÉREO - METRO EL ROSARIO

K: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO - CIUDAD UNIVERSITARIA

LL: SAN FELIPE DE JESÚS - METRO HIDALGO

M: INFONAVIT IZTACALCO - METRO VILLA DE CORTÉS

S: EJE 2 - 2 A SUR

T: METRO CONSTITUCIÓN DE 1917 - UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Die Wagenfolge auf den meisten Linien wurde im Zuge der genannten Massnahmen verkürzt. Sofern der Einsatzbestand es zulässt, ist ein Wagenauslauf von maximal 300 Wagen vorgesehen. Auf der Linie CP kommen weiterhin in der Regel vier Flyer-Obusse vom Baujahr 1975 ex Edmonton zum Einsatz, sie wurden mit einer Rampe für Rollstuhlfahrer ausgerüstet (siehe Meldung vom 21.07.08)

### **Eröffnung des „Corredor Cero Emisiones“**

[D. Budach](#) - 31.08.09

Im Zuge der jüngsten Umstrukturierungen des Trolleybusnetzes in Mexico Stadt wurden wie berichtet (Meldung vom 27.7.2009) zwar mehrere Linien eingestellt, gleichzeitig aber auch der Verkehr auf einigen der verbliebenen Strecken intensiviert.

Nachdem die Verhandlungen mit den Betreibern der bisherigen Minibuslinie 1 in letzter Minute zum Abschluss gebracht worden waren, ging am 1. August der sogenannte „Corredor Cero Emisiones“ (Korridor 0 Emissionen) in Betrieb. Bereits am Donnerstag, 30.07.2009 verkehrten die Trolleybusse auf der zentralen Nord-Süd-Achse „Eje



Central“ auf abmarkierter Eigentrasse. Bis Sonntag 02.08.2009 konnten die Trolleybusse kostenlos genutzt werden, seitdem wird ein erhöhter Fahrpreis von 4 Pesos erhoben, das doppelte zum normalen Fahrpreis der übrigen Trolleybuslinien. 120 Obusse ersetzen die hier bisher parallel zur bestehenden Obuslinie A verkehrenden 60 Autobusse und mehr als 300 Minibusse.

Die Obuslinie A wird dabei auf dem nördlichen Abschnitt Salto del Agua – Terminal Norte, der etwa die Hälfte der Gesamtstrecke ausmacht, durch Zusatzfahrten verstärkt, die Frequenz im Tagesverkehr beträgt 2 Minuten (statt bisher 4 Minuten). Da die Nutzung der Eigentrasse jetzt in starkem Maße auch von der Polizei überwacht wird, um die bislang weit verbreitete Mitbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmer zu verhindern, geht man von einer deutlich gesteigerten Reisegeschwindigkeit von 20 km/h aus.

Künftig sollen ausschließlich die modernisierten Wagen der Reihen 9700 und 9800 hier eingesetzt werden.

### **Montevideo [UY] - Letzter Trolleybus wird wiederbelebt!**

[D. Budach](#) - 24.08.09

Einer der letzten Überlebenden des früheren Trolleybusbetriebs in der uruguayischen Hauptstadt Montevideo wird tatkräftig restauriert, um künftig zu verschiedenen Anlässen öffentlich präsentiert zu werden.

Es handelt sich um den Alfa Romeo/Ansaldo Obus Nr. 29, Baujahr 1962. 50 Solowagen und 40 Gelenkwagen kamen 1962/63 aus Italien nach Montevideo, doch Probleme mit den Zollbehörden verhinderten die Inbetriebnahme bis 1967. Von 1951 bis 1975 betrieb die Administración Municipal de Transportes Colectivos de Montevideo den Obus, in diesem Zeitraum wurden 18 BUT aus England und 340 Alfa Romeo/Fiat beschafft. 1975 ging der Trolleybusbetrieb in die Hände der privaten Kooperative COOPTROL über.

Noch 1991 fuhr Obus Nr. 29 einige Zeit auf Linie 62 mit einer Ausstellung zum 40-jährigen Obus-Jubiläum am Río de la Plata, konnte die Einstellung der letzten vier Linien im folgenden Jahr nicht aufhalten. Am letzten Tag, dem 26.01.1992, befuhr Wagen 29 im Rahmen einer Sonderfahrt noch alle verbliebenen Streckenabschnitte. Der Wagen überlebte an verschiedenen Stellen bis heute und befindet sich seit 2003 in Händen der „Asociación Montevideana de Entusiastas del Transporte“ (A.M.D.E.T.). Dank der finanziellen Unterstützung verschiedener Sponsoren konnte die umfangreiche Aufarbeitung in Angriff genommen werden, sodass der Obus bald als Schmuckstück an den früheren umweltfreundlichen, elektrischen Betrieb in der Stadt erinnern kann.

### **Mendoza [AR] - Neue Alte in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 15.06.09

Unter Anwesenheit des Provinzgouverneurs wurden am 30.04.2009 die ersten 13 Flyer-Obusse im argentinischen Mendoza in Betrieb genommen. Mehrere der Wagen befuhren anschließend einen programmierten Rundkurs durch die Stadt. Die insgesamt 80 Wagen aus dem kanadischen Vancouver sollen nach und nach die bislang überwiegend eingesetzten ehemaligen Solinger Dreiachser ablösen.

Die neuen Flyer sind in unterschiedlichen Farben lackiert, die bisher einheitliche blaue Lackierung wird damit nicht fortgesetzt. Unter dem Link "mehr Informationen" ist eine Liste der ersten 30 in Betrieb genommenen Flyer-Trolleybusse mit deren ehemaligen Nummer in Vancouver abrufbar.

Für die Flyer werden laufend die ehemaligen Solinger Dreiachser (Typ TS) ausser Betrieb genommen, derzeit sind etwa 30 TS abgestellt worden, so daß etwa 25 dieser nunmehr 35- bis 40-jährigen Trolleybusse noch in Dienst stehen.

### **Fortschreitender Generationswechsel**

[D. Budach](#) - 06.07.09

Wie beschrieben (siehe Meldung vom 15.06.09) ersetzen aus dem kanadischen Vancouver übernommene Flyer-Trolleybusse die bisherige Flotte des Obusbetriebs im argentinischen Mendoza.

Bereits im Januar 2009 wurden die fünf russischen ZIU –Obusse ausgemustert, die zuletzt unter den Nr. 15, 17, 18, 23 und 25 im Einsatz waren. Von den bekannten Krupp/Ludewig-Dreiachsern, die 1988 in einer Anzahl von 78 Stück aus Solingen übernommen und mehrheitlich nach und nach wieder in Betrieb genommen waren, waren Anfang Juli 2009 noch 18 Stück im Einsatz, sämtlich vom Typ TS 2 und TS 3. Es handelt sich um die Wagen mit den Nummern:

39, 40, 44, 49, 51, 53, 54, 55, 58, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 72, 75, 76 (die ehemalige Solinger Nummer ist der Liste im Link "Mehr Informationen" zu finden)

29 ehemalige Solinger Wagen sind seit Mai 2009 außer Dienst, darunter auch die wenigen, erst vor einigen Jahren wieder aufgearbeiteten Wagen vom Typ TS 1. Die entsprechenden Wagennummern und die ehemalige Solinger Nummer sind der Liste im Link "Mehr Informationen" zu entnehmen.

Derweil laufen im Hintergrund Bemühungen, wenigstens einen der für Solingen einst so typischen Wagen in seine alte Heimat zurückzuholen. Die Fahrzeuge haben sich in Mendoza ausgezeichnet bewährt, ein größerer Teil auch der jetzt abgestellten Flotte ist noch in fahrbereitem Zustand.

### **Rosario [AR] - Jubiläum und Perspektiven**

Dirk Budach - 15.06.09

Der Trolleybusbetrieb im argentinischen Rosario feierte mit einer Festveranstaltung am 28. Mai 2009 sein fünfzigjähriges Jubiläum. In den sechziger Jahren bestanden zeitweise sechs Linien, doch nach ersten Stilllegungen und der Privatisierung des Betriebs im Juni 1976 verblieb seit 1984 nur noch eine einzige Linie übrig, die Linie „K“. Nachdem es Anfang der neunziger Jahre sehr schlecht um die Zukunft des Betriebs stand, erfolgte schließlich eine größere Investition in die bestehende Linie, verbunden u.a mit kleineren Streckenverlängerungen und insbesondere der Beschaffung von 20 neuen, brasilianischen Trolleybussen. Sie wurden 1994 gebraucht aus Belo Horizonte gekauft, wo sie jedoch sechs Jahre ohne Einsatz verbracht hatten, da das geplante neue System nie vollendet wurde. 2004 ging der Betrieb Rosario wieder in städtische Hände über und wird noch heute nahezu unverändert betrieben. Pläne zur Wiederinbetriebnahme zumindest der zuletzt 1984 befahrenen Linie M konnten nicht umgesetzt werden. Anlässlich des Jubiläums hat der Obus nun auch von offizieller politischer Seite Bekundungen zur seiner Unterstützung erfahren. Die gegenwärtige Regionalregierung stuft ihn als „ökologisch besonders wertvoll“ ein, Pläne zum Netzausbau sollen erarbeitet werden, so die Absichtserklärungen. Im vergangenen Jahr war bereits der Ankauf von Gebrauchtwagen aus Vancouver im Gespräch, umgesetzt wurde dieses Projekt jedoch wie berichtet nur in Mendoza.

In seiner aktuellen Form ist der Obus Rosario ohne größere Investitionen sicherlich noch einige Jahre einsatzfähig, das langfristige Überleben könnte jedoch zweifellos eine verstärkte Nutzung der Vorteile des Systems in einem ausgedehnteren System sichern.

### Santos [BR] - Zusammenspiel von Obus und Tram

Dirk Budach - 01.06.09

In der brasilianischen Hafenstadt Santos bestand noch Anfang der neunziger Jahre ein Netz aus sechs Linien, doch wurden vier davon 1993 und eine weitere 1996 auf Dieselbusbetrieb umgestellt. Gleichzeitig wurden auch alle älteren Obusse (Fiat 1962/63) ausgemustert. Als der Betreiber Viação Piracicabana 1998 den Betrieb übernahm, gehörten dazu sechs Mafersa/Villares und ein Marcopolo-Wagen.

Die Mafersa-Wagen 5301-06 stehen noch heute auf der einzigen Linie 20 im Einsatz, vier werden für den täglichen Wagenauslauf benötigt. Wagen 5306 wurden Ende 2008 äußerlich modernisiert, mit neuer Elektronik versehen und als spezieller Rundfahrt-Service für Touristen lackiert. Diese Rundfahrten werden auf der ganzen Strecke der bestehenden Linie 20 durchgeführt. Die Trolleybuslinie war in 2008 und Anfang 2009 während verschiedener Zeiträume immer wieder außer Betrieb, um Bauarbeiten an der neuen Verlängerungsstrecke der Museumsstraßenbahn in Santos zu ermöglichen. Die neue Tramstrecke wurde nun pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum am 28.4.2009 in Betrieb genommen, zum Einsatz kommen Wagen, die aus Santos und Porto übernommen wurden.

Die Obusse fahren jetzt zum Teil parallel zur Tramstrecke, auch die Stromversorgung wird gemeinsam genutzt. An der Praça Mauá besteht direkte Umsteigemöglichkeit. Ausbaupläne für den Obus gibt es aktuell nicht, auch wenn Masten und zum Teil die Fahrleitung noch auf den diversen vor Jahren stillgelegten Strecken vorhanden sind. Da die Linie 20 jedoch mehrere touristisch interessante Punkte der Stadt verbindet, soll ihr durch die Rundfahrten neue Bedeutung zukommen. Netzausbauten und Fahrzeugneubeschaffungen sind aktuell nicht vorgesehen. Neben den beiden Betrieben in São Paulo ist die Anlage in Santos der einzig verbliebene Obusbetrieb im Land.

### Sao Paulo (SPT) [BR] - Auf und Ab

D. Budach - 10.08.09

Obwohl in der brasilianischen Metropole São Paulo Pläne zur Erneuerung und zum Wiederausbau des städtischen Obusbetriebs der SP Trans publiziert wurden und auch eine erste Serie neuer Niederflurwagen (Wagen 1500 und 1764-1773, Busscar/WEG) inzwischen komplett ausgeliefert ist, bleibt die aktuelle Entwicklung widersprüchlich. Um überall zumindest teilweise Niederflurwagen einzusetzen, soll auf verschiedenen Linien ein Mischbetrieb mit Dieselbussen eingeführt werden. Erste Linie ist die 2290.

Es bleibt die Hoffnung, dass dies wie angekündigt nur eine vorübergehende Maßnahme ist, denn der Abschluss einer weiteren Bestellung von 10 Busscar/WEG-Obussen wird kurzfristig erwartet, und SP Trans hat offiziell erklärt, bis zum Jahresende 2009 zusätzlich weitere 19 Wagen in Dienst zu stellen. Die Beschaffung von weiteren 100 Neubauwagen bis 2010 ist außerdem weiterhin beabsichtigt. Neben den Niederflurwagen von Busscar/WEG fährt seit mehreren Monaten auch ein solcher von CAIO/Mercedes-Benz/Eletra in den Farben der SP Trans auf dem Netz, bislang ohne Nummer.

Das städtische Netz der São Paulo Transporte S.A. – SPTTrans wird durch ein privates Konsortium unter Führung der Firma Himalaia betrieben und umfasst aktuell die Linien 2002, 2100, 2101-10, 2101-41, 2290, 2291, 3139/31, 3160, 342M, 408A, 4112 und 4113. Drei weitere Linien sind weitgehend noch elektrisch befahrbar, doch kommen gegenwärtig nur Dieselbusse zum Einsatz, wie auch auf diversen weiteren Linien, die seit 2002 stillgelegt und zum größeren Teil abgebaut wurden.