

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

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

Solingen [DE] - Letzte Woche der MAN-Dreiachser

J. Lehmann - 09.11.09

Als Termin zur Umstellung der Linie 683 auf die neuen Hess-Gelenkwagen wurde nun der 16.11.2009 festgelegt, am Sonntag zuvor verkehren letztmalig die MAN-Dreiachser. Feierlichkeiten zum letzten Betriebstag der 12m-Wagen, die 23 Jahre typisch für den Solinger Obusbetrieb waren sowie zur Verlängerung der Obuslinie 683 sind nicht geplant.

Fotos:

oben: Ansprachen anlässlich der Eröffnung des „Bürger Bahnhofs“ vor dem pausierenden Linienwagen: von rechts nach links: Bernd Krebs, Conrad Troullier und Paul Westeppe.

unten: Obus 36, einer der sieben Kurswagen am letzten Betriebstag der Solowagen am Sonntag, 15.11.09, wurde als letzter einrückender Wagen eigens geschmückt. Aufnahmen: J. Lehmann



Der Grund für die fortwährende Verschiebung des Umstellungstermin ist die verzögerte Fertigstellung des Buswendeplatzes an der Eschbachstraße/Burgtalstraße in Unterburg, der Platz war Ende Oktober zwar belagsmäßig und beleuchtungsmäßig fertig, jedoch fehlen immer noch Haltestellenschilder, Fahrbahnmarkierung und die Personal-WC-Anlage (Betonfertigteilaufbau), hierfür sind bislang lediglich die Wasser- und Abwasseranschlüsse in einem Schacht angelegt.

Der zuerst für Mitte August 2009 und dann für Ende der Herbstferien vorgesehene Umstellungstermin wurde nun mit Ausgabe von neuen Dienstplänen an das Fahrpersonal festgelegt. Die Änderung der Dienstpläne ist erforderlich, da zur Beibehaltung der Pausenzeiten in Burg in der morgentlichen Frühspitze (weiterhin 10-Minuten-Verkehr) elf statt bisher zehn Kurse eingesetzt werden. Unter der Fahrplanauskunft des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (sowie auf der Homepage der SWS) sind die neuen Fahrpläne nun mit einer Gültigkeit ab dem 13.12.2009 abrufbar. Dabei erhält die bisherige Haltestelle "Burgtalstraße" gemäß Beschluß der Bezirksvertretung vom Juni 2009 die Bezeichnung "Burger Bahnhof". Diese Bezeichnung wurde gewählt, da hier die 1890 eröffnete, 11,2 km lange Kleinbahn Burg - Wermelskirchen durch das Eschbachtal mit einem Lokomotiv- und Wagenschuppen ihren Endpunkt hatte. Die Bahn wurde 1897 elektrifiziert, erhielt 1900 einen Anschluß nach Remscheid, und wurde 1908 verlängert nach Solingen (Krahenhöhe). Remscheid übernahm die Bahn in 1922, der Abschnitt Burg - Krahenhöhe ging an Solingen (diese Straßenbahnlinie wurde 1959 auf Obus umgestellt). Die Linie nach Wermelskirchen wurde 1930 eingestellt, da sie kaum genutzt wurde. In den 40 Jahren bestand überwiegend Ausflugsverkehr, die Bahn brachte jedoch dem Eschbachtal keine zusätzlichen Ansiedlungen, so daß heute hier noch nicht mal eine Buslinie verkehrt.

Für die zehn Kurse der Linie 683 stehen derzeit nur noch 10 MAN-Soloobusse einschließlich Wagen 42, der bereits dem Obus-Museum Solingen gehört, zur Verfügung. Ende April wurde bereits Wagen 35, Ende Juli Wagen 50 und Ende September Wagen 40 abgestellt und Mitte Oktober bereits abgemeldet. Zudem ist Wagen 51 nach einem Auffahrunfall am 05.09.09 mit leichten Karoserieschäden am Heck außer Betrieb. Alle 13 Solowagen sind wie zuletzt berichtet an einen Zwischenhändler verkauft worden, dieser soll die Wagen nach Bulgarien weiterverkauft haben.

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 gibt es Fahrzeitverschiebungen im Abendverkehr. Durch Auflösung der S7 und Ersatz durch die Verlängerung der Linie S1 verschieben sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Solinger Hauptbahnhof in Ohligs um 10 Minuten. Im Tagesverkehr ist im 10 Minuten-Verkehr keine Änderungen nötig. In den Abendstunden starten die Fahrten der Obuslinien 681/2 jedoch ab Solingen 10 Minuten früher Richtung Ohligs. In den Herbstferien ab dem 12.10.2009 erfolgte die Sanierung der Buswendeschleife Höhscheid-Brockenberg, die Baumaßnahme wurde bereits am 20.10.2009 abgeschlossen. Die Obuslinie 682 endete während der Bauzeit an der Haltestelle Höhscheid und die Fahrgäste mußten in Taxen bis nach Brockenberg umsteigen.

Eine Verzögerung der Bauzeiten gab es hingegen am Kreisverkehr Siebels. Für die Dauer der Herbstferien war die Löhdorfer Straße im Bereich des Kreisverkehr Siebels gesperrt. Da die Obuslinien 685 und 686 aufwändige Umleitungen befuhren, kamen ausschließlich Dieselbusse zum Einsatz. Sie fuhren auf dem Weg nach Aufderhöhe ab der Haltestelle Jammertal etwa 500 Meter gerade aus auf der Löhdorfer Straße, dann rechts in die Höhscheider Straße, links in die Friedenstraße, rechts in die Wiefeldicker Straße, links in die Uhlandstraße bis zum Minikreislauf Auenberg und dann links in die Baustraße durch das sich noch in der Erschließung befindliche Neubaugebiet Siebels, rechts in die Löhdorfer Straße. Auf dem Rückweg nach Solingen geht es von der Löhdorfer Straße rechts in die Steinendorfer Straße um nach etwa 500 m wieder die Löhdorfer Straße zu erreichen.

Die Bauarbeiten verzögerten sich witterungsbedingt bis zum Montag, den 02.11.2009. Mangels ausreichender Anzahl an Dieselbussen kamen auch Obusse zum Einsatz, die Fahrer mußten die Stangen selbst an- und ablegen und befuhren die Umleitungsstrecken mit Hilfsmotor.

Am letzten Oktoberwochenende, anlässlich des Müngstener Brückenfestes, fuhr der ÜHIII 59 letztmalig in dieser Saison. Bedingt durch den Ausfall des Gelenkwagens 5 ging die Tour an beiden Tagen vom Busbahnhof Hauptbahnhof im Stadtteil Solingen-Ohligs über Merscheid und die Innenstadt nach Höhscheid. Die Rückfahrt von dort zum Hauptbahnhof erfolgte über den Graf-Wilhelm-Platz und den Stadtteil Wald. Im kommenden Jahr wird die Rittertour (Vohwinkel - Burg) ab April wieder jeden zweiten Sonntag im Monat bedient, zur Optimierung der Anschlüsse wird dann ein 2-Std.-Takt statt des bisherigen 105-Minuten-Taktes angeboten.

- 'Glück Auf' für die Verlängerung der 683

[J. Lehmann](#) - 19.11.09

Mit Betriebsbeginn am Montag, 16.11.2009 nahmen die neuen HESS- SwissTrolleys den Linienverkehr auf der Linie 683 auf. Da die neuen Wagen die berühmte Drehscheibe nicht mehr nutzen können erhielt die Linie 683 eine Verlängerung um rund 1 km bis zu einem neu errichteten Buswendeplatz in Unterburg. Hier entsteht zum Fahrplanwechsel im Dezember ein Umsteigepunkt mit den Linien nach Remscheid und aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis (Wermelskirchen).

Die feierliche Eröffnung der Verlängerung und des Busbahnhofs erfolgte um 12:00 Uhr mit Ansprachen von Geschäftsführer der SWS Conrad Troullier, Aufsichtsratsvorsitzender Bernd Krebs und Bezirksvorsteher Paul Westeppe. Conrad Troullier wies darauf hin, daß nun die drittstärkste Linie des Solinger Netzes nun auch mit

Gelenkwagen bedient wird, die Kapazität der eingesetzten Wagen hat sich damit von 105 auf 135 erhöht. Es hat sich gezeigt, daß die bisherigen Wagen in der Woche im Bereich zwischen Krahenhöhe und Vohwinkel und aufgrund des Ausflugsverkehr auch an Wochenenden nach Burg häufig zu wenig Platz boten. Bernd Krebs dankte der Stadt für die Realisierung des Busbahnhofs, die noch fehlende Unsterstellmöglichkeiten und die WC-Anlage werden noch in Kürze errichtet. Der Bezirksvorsteher Paul Westeppe wies auf die tourististische Bedeutung der Linienverlängerung, dankte der SWS für die zügige Realisierung und wünschte abschließend ein "Glück auf" für die Linienverlängerung. Um den aufgrund der schwierigen Geländelage aufwändigen Fahrleitungsbau zu ersparen, nutzt der neue Gelenktrolleybus seinen Hilfsmotor. An der Haltestelle Burg, Seilbahn wird automatisch ab- und angedrahtet, die 1,1 km Strecke wird dann ohne Oberleitung zügig überbrückt. Dieses ist beispielhaft für kurze Verlängerung von Obuslinien aber auch die Möglichkeit einer optimalen, innovativen Lösung bei Nutzung von Hybridbussen. So können Fahrleitungen abschnittsweise bei dichten Frequenzen oder in Stadtzentren errichtet werden, die eine geräusch- und emissionsfreie Bedienung ermöglichen. Auf den ausserörtlichen und weniger frequentierten Abschnitten kann dann mit Hybridantrieb (Stromerzeugung durch Dieselmotor, eventuell unter Nutzung von Stromspeichern) gefahren werden.

Die geplante Verlängerung in Vohwinkel kann in absehbarer Zeit nicht realisiert werden. Der Ausbau des Vorplatzes, welcher noch in Besitz der DB AG ist, soll einen für die schweren Gelenkwagen geeigneten neuen Belag erhalten, aber die Stadt Wuppertal kann aufgrund der schwierigen Haushaltslage in den kommenden fünf Jahren kein Geld für den Kauf oder den Ausbau des Platzes aufwenden.

Aufgrund der Nähe der derzeitigen Endhaltestelle auf der Rubensstraße zur Feuerwehr wurde diese um rund 70 Meter vorverlegt, bis zur endgültigen Festlegung des Standorts der Haltestelle müssen die Fahrgäste rund 100 m Fußweg von der Endhaltestelle der Schwebebahn bewältigen.

Am Sonntag zuvor fand der letzte Einsatz der dreiachsigen Solowagen statt. Damit geht fast 24-jährige Aera zuende, die mit der Auslieferung des ersten MAN-Dreiachsers für Solingen am 23.11.1985 begann. Der erste Wagen (22) wurde mit der elektrischen Ausrüstung von Firma Kiepe in Solingen komplettiert, sein erster Linieneinsatz erfolgte am 07.04.1986. Insgesamt folgten bis Ende 1987 45 weitere Dreiachser, von denen bis zuletzt 10 in Betrieb standen.

Eberswalde [DE] - Entscheidung getroffen: Solaris liefert 12 neue Obusse

[J. Lehmann](#) - 16.11.09

Die am 01.07.2009 veröffentlichte Ausschreibung von 12 Gelenkbusse (siehe Meldung vom 06.07.09) wurde nun entschieden: Nach langer Diskussion und Auswertung der fünf eingegangenen Angebote erhielt der polnische Omnibushersteller SOLARIS Bus & Coach den Zuschlag, die neue Trolleybusflotte, bestehend aus 12 Gelenkwagen in 18 Meter Länge vom Typ „Trollino 18“ zu liefern. Der Aufsichtsrat der Barnimer Busgesellschaft bestätigte die Entscheidung am vergangenen Mittwoch (11.11.2009). Die ersten Neufahrzeuge sollen zum 70-jährigen Jubiläum des Obusbetriebs am 06. November 2010 in den Linieneinsatz kommen.

Zuvor steht die derzeitige Generation noch im Mittelpunkt: Zum Betriebshoffest am 21. August 2010 soll die derzeitige Fahrzeugflotte in einem feierlichen Rahmen verabschiedet werden.

Arnhem [NL] - Starkes Interesse am neuen Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 07.09.09

Beim "Tag der Offenen Tür" im Depot Westervoortsedijk des gegenwärtigen Betreibers CONNEXXION am gestrigen Sonntag zeigten zahlreiche Besucher starkes Interesse an den neuen SwissTrolley der Firma Hess, der am Freitag abend nach Arnhem ausgeliefert wurde. Außerdem wurden die zahlreichen historischen Obusse und Busse vor den Hallen sowie die Dauerausstellung über die Geschichte des Betriebs gut besucht. Insbesondere bildeten sich lange Wartezeiten für Fahrten mit dem historischen, nun ebenso 60 Jahre alten Obus 101 und dem über 20 Jahre alten Gast-Trolleybus aus Solingen, die auf einer verkürzten Route fahren mußten, um möglichst viele Gäste aufnehmen zu können.

Mit dem neuen Hess-Gelenkwagen werden bereits in dieser Woche die ersten Probefahrten durchgeführt, es besteht die Absicht, den Wagen bereits diesen Monat im Linienerverkehr einzusetzen. Weitere Wagen werden ebenfalls noch diesen Monat geliefert, bis Mitte Dezember zum Fahrplan- und Betreiberwechsel werden sie die Volvo-Trolleybusse des Baujahrs 1990 ablösen.

Bereits am Samstag konnte die Linie 2 wiedereröffnet werden. Nach der Einstellung des elektrischen Verkehrs auf dieser Linie am 27.11.1997 fuhr nun Wethouder (Stadtrat) Cees Jansen das Eröffnungsfahrzeug Trolleybus 179, der anschließend nach einem Sonderfahrplan am Samstag und Sonntag auf der Linie 2 zwischen Station und Hoogkamp pendelte. Der elektrische Verkehr wird erst im ersten Halbjahr 2010 aufgenommen, nachdem Straßen- und Kanalbauarbeiten im Verlauf der Van Lawick van Pabststraat abgeschlossen sind.

- Einweisungsfahrten auf der Linie 3

[J. Lehmann](#) - 28.09.09

Seit dem 17.09.2009 wurden die Schulungsfahrten mit den neuen Hess-Gelenktrolleybussen aufgenommen. 257 Fahrer sind mit dem neuen Wagen vertraut zu machen. Dabei wird in der Regel die Linie 3 nach Alteveer befahren, um ebenfalls das Begegnen von Bussen auf der engen Jacob Cremer- und Paul Krugerstraat zu üben. Die Haltestellen sind in diesem Bereich bereits für die Gelenkwagen verlängert worden. Es besteht die Absicht, die

ersten Wagen Mitte Oktober im Liniendienst einzusetzen.

Die Zulassung des ersten Wagens erfolgte vorerst mit einem befristeten Kennzeichen, die endgültige und unbefristete Zulassung wird bei der Abnahme der weiteren Wagen erwartet. Der zweite Wagen wurde am Freitag, 25.09.2009 geliefert, der dritte Wagen wird in der Nacht vom heutigen Montag zu Dienstag erwartet. Die Auslieferung des vierten Wagens bei der Firma Hess erfolgt am Donnerstag, 01.10.09.

Am kommenden Mittwoch werden dann drei weitere Wagen bei der Firma Hess abgenommen. Bis Ende Oktober wird die Auslieferung der 9 Wagen abgeschlossen sein.

Von den 11 Solowagen werden sieben noch im Oktober abgestellt, sie sind an einen Zwischenhändler verkauft worden. Vier Solowagen verbleiben vorerst noch in Dienst.

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 wird die neue Gesellschaft "Brenng", ein Zusammenschluß von Conexxion und Hermes die Verkehrsbedienung übernehmen. Die neuen Obusse erhalten bereits die Aufkleber des neuen Betreibers, auf den 31 Gelenkbusse werden nach und nach die Connexxion-Aufkleber entfernt und sie fahren vorerst ganz in blau.

Foto:

Foto:

Oben: An der Haltestelle Mariendaal zwischen Arnheim und der Nachbargemeinde Oosterbeek präsentiert sich der neue SwissTrolley 5234 von der Türseite.



Unten: Begegnung zwischen Alt und neu. SwissTrolley 5234 läßt den knapp 20 Jahre älteren Volvo-Soloobus 5175 an der Haltestelle Graaf Lodewijkstraat passieren, die Haltestellen auf diesen Streckenabschnitt der Linie 3 wurden erneuert und baulich so geändert, daß eine Begegnung von Gelenkwagen ermöglicht wird. Aufnahmen: J. Lehmann, 28.09.09



- Alle Hess-Gelenkwagen in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 16.11.09

Am 22.10.2009 wurde der letzte der neun SwissTrolleys der Firma Hess ausgeliefert. Bereits eine Woche zuvor am 16.10.2009 erfolgte der erste Einsatz des ersten Wagens im Linienverkehr, nachdem die Fahrerschulung ausreichend fortgeschritten war. Acht der neuen SwissTrolleys befinden sich nun im Einsatz auf allen Obuslinien, auch auf der Linie 3 verkehren nun Gelenkwagen, und zwar nicht nur die neuen Wagen, sondern auch die anderen Gelenkwagentypen. Die Haltestellen im Zuge der Paul Krugerstraaat und der Graaf Lodewijkstraaat in Abschnitt nach Alteveer/Burger's Zoo wurden nun ausgebaut, so daß eine Begegnung von zwei Gelenkwagen auf den durch parkende Autos beengten Straßen möglich ist.

In den Herbstschulferien schieden die ersten der elf Volvo-Zweiachser (Bj.1990) aus dem Linienverkehr, am 27.10.2009 beginnend mit Wagen 5172 und 5179. Sieben Alt-Wagen sind an einen Zwischenhändler verkauft, derzeit werden sechs in der Connexion- Garage in Spijkenisse zwischengelagert. In Betrieb blieben die Wagen 5177, 5178, 5180, 5182 und 5173. Letztgenannter soll bis Ablauf des Werbevertrags und als siebter Wagen den anderen verkauften folgen.

Zum Fahrplanwechsel, wenn Stadtverkehr wie unter neuen Betreiber (Breg, siehe Meldung vom 28.09.09) 40 Gelenk- und 4 Zweiachsbusse. Für den neuen Betreiber laufen Vorbereitungen: Bis auf einzelne Trolleybusse (z.B. Wagen 5230) sind alle Aufkleber des bisherigen Betreibers Connexion, insbesondere die großen roten XX auf der Seitenfront, entfernt worden. Der Großteil der Trolleybusse sind derzeit ganz in blau, die Grundlackierung bleibt in diesem für die Arnheimer Trolleybusse traditionellen Farbton. Einige Wagen wurden bereits mit Breg-Aufkleber versehen. Die Dieselbusse werden zur Zeit komplett umlackiert, für den Bereich Arnheim weiß mit blauem Dach für den Bereich Nijmegen mit rotem Dach, wobei derzeit einige dieser Wagen auch in Arnheim fahren.

Seit dem 19.10.2009 wird wegen Straßenbauarbeiten am Utrechtseweg nahe der Haltestelle KEMA die Linie 1 mit Dieselbussen befahren, in diesem Bereich wurde aus Sicherheitsgründen die Oberleitung abgeschaltet. Der Abschluß der Arbeiten wird Ende November erwartet.

[Gent \[BE\]](#) - Ausverkauf der Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 12.10.09

Der offiziell am 14.06.2009 eingestellte Betrieb konnte nun den gesamten Wagenpark veräußern. Von den 1988 produzierten 20 Gelenkwagen vom Typ VanHool/ACEC wurden bereits zwei (Nr. 4 und 18) nach Unfällen in 2001 und im Dezember 2003 verschrottet. Trolleybus 08 erhielt für die Abschiedsfahrt eine neue Lackierung, die derjenigen zur Eröffnung des Betriebes vor 20 Jahren entspricht und wurde dem META Verkehrsmuseum übergeben. Trolleybus 10 wurde an die "Association Trolleybus & Bus de France Provence" verkauft. Er sollte nach das "Musee de la Barque" in die Nähe von Marseille gehen (<http://cppva.free.fr>). Trolleybus 11 ging in Privatbesitz über und wurde am 26.08.09 nach Lüttich geschleppt.

Die restlichen 15 Wagen wurden am 25.09.09 in Gent auf Bahntieflader geladen und gingen mit dem Zug über Rotterdam durch Deutschland und Ungarn nach Bulgarien. Ziel ist Plovdiv, die sich damit weitere gebrauchte Trolleybusse zulegen.

Die Fahrleitung ist noch zu 95 % vorhanden. lediglich die Bereiche an Koornmarkt und Brabantdam wurden wegen Bauarbeiten demontiert.

[Salzburg \[AT\]](#) - Mit dem Obus ins Himmelreich

[J. Lehmann](#) - 14.09.09

Seit dem 7. September 2009 wurde die Obus-Linie 8 um 5,7 km bis Wals, Himmelreich verlängert. Dort eröffnete drei Tage später am 10.09.2009 ein Designer Outlet Center in unmittelbarer Nähe zum Salzburger Flughafen. Um ohne Umsteigen von der Stadt zum Flughafen bzw. zum Designer Outlet Salzburg und zurück zu gelangen konnte mit finanzieller Unterstützung von der Stadt Salzburg, von Land Salzburg, der Gemeinde Wals, des Designer Outlets Salzburg und des Salzburg Airport konnte die Verlängerung der Linie 8 verwirklicht werden und bietet somit mit den Linien 2, 1 und 3 einen 5-Minuten-Takt auf dem gesamten Linieverlauf. Die Linie 8 startet wie bisher in Salzburg-Süd und fährt über die Alpenstraße, Hanuschplatz, Maxglan und der Innsbrucker Bundesstraße zum Salzburg Airport bis zur Endstation "Himmelreich/Outletcenter". Sie verkehrt Montag bis Samstag von 6.00 bis 20.30 Uhr

Nach dem bereits dritten Ausbau des Streckennetzes dieses Jahres beträgt es 180,3 km und wird von 83 Obussen auf 9 Linien befahren. In der Presseerklärung zur Eröffnung erklärt Direktor Gunter Mackinger: "Angetrieben von Strom aus sauberer Salzburger Wasserkraft verursachen die Obusse keine Treibhausgase, keinen Feinstaub und keinen Lärm. Außerdem erzeugen sie ein Viertel der benötigten Energie selbst - beim Bremsen wird der Motor zum Generator. Jeder Fahrgast, der mit dem StadtBus fährt, kann so einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten." Im Zeitraum 7:00 bis 7:45 Uhr verkehrt die Linie 8 bis Walserfeld. Damit wird der Einsatzwagen erübrigt, der bislang zur Verstärkung der Linie 2 verkehrte. Mit dem Schulanfang am 14.07.2009 verkehren wieder Einsatzwagen, deren Anzahl von sechs auf vier gekürzt wurde. Neben dem E-Wagen nach Walserfeld wurden auch

die beiden Kurse der Linie X4 eingestellt und durch einen Einsatzwagen von Lieferung in die innenstadt ersetzt. Die Überholung ann der Christian-Doppler-Klinik, die ohnehin in letzter Zeit nicht mehr praktiziert wurde, ist damit Vergangenheit.

Bis zur Inbetriebnahme neue Trolleybusse muß nun mit geringer Reserve ausgekommen werden, die neuen Obuslinien erfordern 75 Trolleybuskurse zuzüglich zwei Verstärkerkurse morgens (einer mittega), die von den historischen Trolleybussen bedient werden. Weitere vier Verstärkerkurse auf den Obuslinien werden durch Autobusse der Firma Albus im Auftrag der Stadtbus gefahren.

Am 11.07.2009 trafen die ersten drei neuen Salzburger Obusse ein. Nach der Entladung fuhren die Wagen mittels Hilfsantrieb in die Werkstätten, um für den Betrieb vorbereitet zu werden. Es wird erwartet, daß sie bereits in dieser Woche in Betrieb gehen. Am heutigen Montag fand eine Pressevorstellung statt, am kommenden Samstag wird ein Wagen am Platzl in der Innenstadt erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Eine offizielle Übergabe erfolgt am 02.10.2009 am Mirabellplatz neben der "Gelben Elektrischen", die für wenige Tage nach Salzburg anlässlich des Jubiläums kommt (siehe Meldung vom 17.08.09).

Für mehr Flexibilität sorgen neue Abzweige im Netz, so die Verbindung von der Willibald Hauthaler Straße in die Aighhofstraße, die im August 2009 fertiggestellt wurde. Diese wird nun von der Linie 4 genutzt, da ab dem 14.09.2009 die Reicherhaller Straße für etwa drei Wochen gesperrt werden mußte. Somit wird die Linie 4 Richtung Forellenwegsiedlung ganztags über die Müllner Hauptstraße und Lindhofstraße geführt. Zusätzliche Behinderungen gibt es durch Bauarbeiten am Neutor, wodurch dieses für den kompletten Verkehr jeden Abend ab 20:30 Uhr bis voraussichtlich Dezember 2009 gesperrt ist.

- Neue Gelenkbusse zum Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 12.10.09

Die am 11.09.09 gelieferten Gelenkbusse der Firmen Solaris/Cegelec erhielten am 30.09.2009 die Zulassung mit den Kennzeichen S-725 NG, S-726 NG und S-727 NG. Es handelt sich um 18 m lange Wagen mit Hilfsantrieb, eine Beschreibung ist dem Typenblatt unter "[Anlage 1](#)" zu entnehmen. werden.

Foto:

oben: Der neue Gelenkobus 303 wartet neben dem historischen Steyr-Obus 109 auf dessen Abfahrt, damit er in den Betriebshof einbiegen kann.

Aufnahme: Jürgen Lehmann, 10.10.2009



Die neuen Gelenkbusse wurden in mehreren Veranstaltungen der Bevölkerung vorgestellt. Eine erste Vorstellung erfolgte im Rahmen des Linzergassenfest am 19.09.2009, Wagen 301 wurde auf dem Platzl gegenüber der Staatsbrücke aufgestellt. Zum Beginn der Festwoche anlässlich des 100-jährigem elektrischen Nahverkehr am 2.10.2009 erfolgte die offizielle Vorstellung und Übergabe an die Bevölkerung. Diese Pressekonferenz stellte den Auftakt zur Festwoche "100 Jahre elektrischer Stadtverkehr" vor dem Schloss Mirabell, wo auch die zweite Attraktion der Festwoche vorgestellt wurde: Ein Triebwagen der früheren städtischen Straßenbahn, "Gelbe Elektrische" oder "Rasende Eierspeis" genannt, konnte eine Woche auf einer eigens hierfür erstellten 200 m langem Gleis pendeln. Außerdem präsentiert das Haus der Stadtgeschichte die Sonderausstellung "100 Jahre elektrischer Stadtverkehr" noch bis zum 13. November 2009.

In der Festwoche waren die 7. Verkehrstage Salzburg eingebettet. Sie begannen am Mittwoch, 07.10.2009. Höhepunkt war die Verleihung des Großen Verdienstzeichens des Landes Salzburg an StadtBus Direktor Gunter Mackinger. Am Freitag bot das Programm der Verkehrstage eine Probefahrt für die zahlreichen Verkehrsexperten mit den neuen Trolleybusse an.

Die Festwoche endete mit einem "Tag der offenen Tür" im Obusbetriebshof konnten die rund 10.000 Besucher die neuen Gelenkwagen ausgiebig unter die Lupe nehmen und Probefahrten genießen. Die Wagen 301 und 302 waren ausgestellt, Wagen 303 führte neben dem ÜHIII's kurze Fahrten nach Alpensiedlung Süd durch. Die historischen Obusse 109 und 178 boten vom Hauptbahnhof und der Innenstadt einen Zubringerverkehr im 30-Minuten-Takt an. Seit Anfang Oktober werden mit allen drei neuen Obussen Schulungsfahrten für der 280 Fahrer durchgeführt, die in der Regel vom Betriebshof zur Alpensiedlung Süd führen. Zuvor kommen sie morgens auf Einsatzkursen oder fallweise im Linienverkehr zum Einsatz. Ein ganztägiger vollständiger Linieneinsatz wird ab Montag 24.09.2009 erwartet.

Gegenwärtig besteht der Wagenpark aus 86 Obussen, davon sind 68 Wagen Niederflerbusse und 28 hochflurig, darunter die beiden historischen Wagen. 75 Kurse und sechs Einsatzkurse sind zu besetzen. Aufgrund des geringen Reservebestands wurden Dieselbusse von Albus geliehen, die von Stadtbus-Personal gefahren werden. In der Regel dienen sie als vier der sechs Einsatzwagen, die bei den übrigen werden von den historischen Obussen (178 und 109) bedient. Die Leigabe der Dieselbusse wird für die kommenden zwei Jahre erforderlich sein, denn weitere Lieferungen sind erst 2011 vorgesehen, 20 Wagen werden ab 2011 bis 2012 geliefert, eine Option von zwei weiteren Wagen kann ebenfalls noch gezogen werden. Um einen Ersatz der gesamten hochflurigen Wagen zu erreichen, ist eine Ausschreibung weiterer Gelenkbusse für 2011 geplant.

Lausanne [CH] - Netzerweiterungen in Planung

[J. Lehmann](#) - 12.10.09

Die Fahrleitung der neuen Linie 21 wurde im Sommer komplett fertig gestellt. Sie fährt wie die Trolleybuslinie 3 vom Bahnhof (Gare) bis zur Haltestelle Jomini und folgt dann etwa 1 km dem Linienweg der Trolleybuslinie 2. Während diese dann links in die Chemin de Pierrefleur einbiegt, fährt die 21 rund 1,3 km weiter über die Avenue du Grey zum Endpunkt der Linie 1 Blecherette. Neben dem Neubau der Fahrleitung auf diesem Abschnitt erhielt die Endhaltestelle in Blecherette eine aufwändige Wendeschleife mit Überholungsmöglichkeiten beider Linien, damit beide Linien mit unterschiedlicher Pausenzeit abfahren können. Die Linie 21 wird jedoch weiterhin wegen einer Baustelle von Dieselbussen befahren, eine elektrischer Betrieb mit Trolleybussen wird im Oktober 2009 erwartet. Da derzeit ein Trolleybusmangel besteht, wird die Umstellung nicht forciert. Gegenwärtig erfordern die acht Linien in den Spitzenzeiten 78 Kurse, für die Linie 21 kommen fünf bzw. sechs Kurse hinzu. Der Trolleybuspark besteht aus 82 Einheiten.

Die Auslieferung neuer Trolleybusse erfolgt ab Ende November 2009, jedoch sollen die 34 Wagen erst die komplett hochflurigen Einheiten ersetzen (10 Gelenkwagen ehemals Genf und 25 Anhängerzüge). Der Trolleybus 884 (ehemals Genf) ist bereits seit Sommer 2009 abgestellt.

- Neue Obuslinie 21

[J. Lehmann](#) - 19.11.09

Am Sonntag, 01.11.2009 verkehrten erstmals Trolleybusse auf der im Sommer fertiggestellten Linie 21 (siehe Meldung vom 12.10.09). Die Straßenbauarbeiten im Zuge der Avenue du Grey zum Endpunkt der Linie 1 Blecherette waren soweit fortgeschritten, daß ein elektrischer Betrieb nun ermöglicht werden konnte. Zum Einsatz kommen Anhängerzüge und fallsweise auch der Hess-SwissTrolley 831. Nach Auslieferung der weiteren Fahrzeuge, die ab Ende des Jahres erwartet werden, werden diese voraussichtlich auch hier zum Einsatz kommen.

Luzern [CH] - Fahrzeugbeschaffung 2009 abgeschlossen

[J. Lehmann](#) - 05.10.09

Im August und September 2009 trafen auch die restlichen sechs Gelenktrolleybusse (221 - 226) in Luzern ein und kamen bis Ende September bereits zum Einsatz. Davon dient Trolleybus 223 als Werbeträger für das Emmen Center und das Trolleybus 224 als Werbeträger für die Luzerner Zeitung, die beiden Ganzreklamen wurden von den bisherigen Gelenkbusen 195 und 197 übernommen.

Damit ist die Fahrzeugbeschaffung der 16 Gelenktrolleybusse abgeschlossen. Sie lösen zwanzig über 20 Jahre alte Gelenkwagen (NAW/Hess Nr.181-200) ab, Anfang September standen noch acht Einheiten hiervon im Liniendienst. Die Fahrzeuge 183, 184, 185, 188 und 189 werden bis Ende Oktober im Sekundärmarkt verkauft. Das Fahrzeug 190 erhält der Trolleybusverein Retro Bus (). Die Fahrzeuge 191 und 200 werden wie die bisher ausgemusterten Fahrzeuge als Ersatzteilspender für die Solowagen dienen und in den nächsten Monaten verschrottet.

Die Revision der Solowagen wird fortgesetzt, Anfang September befand sich Trolleybus 272 und der Anhänger 312 in Revision.

Nach Abschluß des Generationswechsels stehen 26 Niederflur-Gelenkwagen und 16 Anhängerzüge für den Einsatz auf Linien 1, 2, 6, 7 und 8 (39 Kurse in der HVZ) zur Verfügung, die restlichen 12 Solowagen verbleiben für die vier Kurse der Linie 4. Die Linien 1 und 6/8 werden in den Spitzenzeiten morgens, mittags und abends im 5-Minuten-

Takt bedient. Auf der Linie 1 kommen ausschließlich Anhängerzüge und die drei Doppelgelenkwagen, auf den Linien 6/8 Gelenkwagen und einige Anhängerzüge zum Einsatz.

Neuchatel [CH] - Erster Niederflur-Trolleybus vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 14.09.09

Ende August lieferte die Firmen Carrosserie Hess und Vossloh-Kiepe den ersten SwissTrolley an Neuchatel aus. nach Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 07.09.2009 wurde er am Dienstag, 08.09.2009 der Lokalpresse vorgestellt. Probefahrten zur Einstellung der Elektrik und Anpassung an das Netz sowie Schulungsfahrten für das Fahrpersonal stehen in den folgenden Wochen auf dem Programm. Der 18,65 m lange Wagen kann 130 Personen befördern, 44 Sitzplätze bietet er. Der Fahrgastraum ist mit Klimaanlage und Videoüberwachung ausgestattet. Wie die bisherigen Trolleybusse von Neuchatel sind auch die Neufahrzeuge zweimotorig angetrieben, eine Notfahraggregat mit 50 kW sorgt bei fehlender Oberleitung für Strom. Die 1,2 Mill. CHF (rund 780.000 Euro) teuren Fahrzeuge wurden gemeinsam mit Lausanne eingekauft, nach Auslieferung der Serienwagen für Lausanne bis Mitte 2010 erhält Neuchatel die übrigen Serienwagen, das letzte Fahrzeug wird im Frühjahr 2011 erwartet. Die 20 Neufahrzeuge erhalten die Betriebsnummern 131-150.

Damit kann dann das Niederflurangebot auf den Trolleybuslinien erhöht werden. Derzeit verkehrt auf den Linien 1 und 7 je ein Niederflurfahrzeug, die Fahrten sind im Fahrplan vermerkt. Es wird je Linie ein Dieselmotorwagen eingesetzt. Die 33 hochflurigen Trolleybusse kommen auf den übrigen 22 Kursen der vier Linien zum Einsatz. Es ist angedacht, die 1991 beschaffte Serie von 21 Wagen zu ersetzen, da die sieben Jahre älteren Serie von Bj.1983/84 in 2005 überholt wurden (siehe Meldung vom 14.07.2007) werden.

Foto:
Tür- und Frontansicht
des neuen SwissTrolleys
für Neuchatel bei ersten
Testfahrten Ende August.
Aufnahme: TN



Schaffhausen [CH] - Neue Trolleybusse vom Stadtparlament genehmigt

[J. Lehmann](#) - 07.09.09

Der Schaffhauser Grosse Stadtrat verfolgt im Einklang mit Neuhausen den eingeschlagenen Weg zur Erhaltung des Trolleybusbetriebs weiter. Mit 19 zu 12 Stimmen gegen rechtsbürgerliche Einwände hat er klar einem Kredit von 10,5 Millionen Franken zugestimmt, mit dem er sieben neue Gelenk-Trolleybusse, ein Turmwagen für den Fahrleitungsunterhalt und eine neue Gleichrichterstation in Neuhausen finanzieren will. Ausschlag geben klar die ökologischen Argumente, die den Mehrpreis rechtfertigen. Stadtrat Peter Käppler brachte es auf den Punkt: «Der Trolleybus ist seinen Preis wert.».

Der Stadtrat wird in der Volksabstimmung eine Vorlage präsentieren, die nicht nur diese Investitionen, sondern ein Gesamtkonzept zum Erhalt und Ausbau des Trolleybus-Netzes enthält. Damit soll vorgespurt und das Volk werden, dass beim nächsten Ersatz der (Diesel-) Busse auch die Linie 3 elektrifiziert werden kann. Genau mit dieser Stossrichtung können sich gewisse Kreise nicht zurechtfinden und werden die Abstimmungs-Rhetorik wohl daran ausrichten. Auch die Schaffhauser Nachrichten stimmen ein in das Wehklagen über die hohen Kosten des umweltfreundlichen Betriebs und stellen fest, mit dem Entscheid sein ein Präjudiz geschaffen

St. Gallen [CH] - Neue Maßstäbe im Stadtverkehr

J. Lehmann - 06.11.09

Am 26.11.2007, einen Tag nach der Freigabe eines Kredits in Höhe von 35,4 Mio. CHF durch eine Volksabstimmung, bestellte die VBSG 17 Gelenk- und 7 Doppelgelenkwagen bei der Firma Carrosserie Hess AG. Die 17 Gelenkwagen (Nr. 171-187) wurden bereits von November 2008 bis Februar 2009 ausgeliefert, nun folgte der erste der sieben Doppelgelenktrolleybusse "LighTram".

Am 5.11.2009 fand eine Vorstellung des Wagens im Rahmen einer Medienkonferenz statt, in der der Stadtrat Fredy Brunner (Direktion Technische Betriebe) und Ralf Eigenmann (Unternehmensleitung der VBSG) ebenfalls über Änderungen zum Fahrplanwechsel informierte. Nach Begrüßung der Medienvertreter durch Fredy Brunner trug Ralf Eigenmann die Änderungen zum Fahrplanwechsel vor: neben Änderungen auf Autobuslinien werden die Trolleybuslinien 1 und 4 ab Dezember am an Samstagen in 12-Minuten-Verkehr bedient, auf dem gemeinsamen Abschnitt besteht dann wie in der Woche ein 6-Minuten-Verkehr (bisher 15/7½ Min.). Der Samstag-Fahrplan wird künftig mit geringfügigen Anpassungen auch Ferienfahrplan sein.

Mit der beginnenden Auslieferung der Doppelgelenkwagen wurde die gesamte Fahrzeugflotte der VBSG seit Ende 2006 komplett ausgetauscht und zudem die Kapazitäten der Fahrzeuge erhöht. Von 27 Gelenktrolleybussen bleibt lediglich der 2005 zum Doppelgelenkwagen umgebaute NAW/Hess Nr.155. Die übrigen Gelenktrolleybusse sind bzw. werden durch 24 Neufahrzeuge ausgetauscht, davon erfolgt nun in der letzten Etappe bis Ende Dezember die Auslieferung von sieben Doppelgelenkwagen.

Foto:
Die neuen Maßstäbe des Stadtverkehrs: Der LighTram 188 auf einer Probefahrt in der Nähe der Endhaltestelle Stephanshorn



Der erste der 24,66 m langen LighTram, die viertürig und mit 58(+1) Sitz- und 134 Stehplätzen ausgestattet sind, mit der Betriebsnummer 188 wurde am 3.11.09 ausgeliefert, der zweite Wagen geht am 8.11.2009 nach Bern, wo auf der Suisstraffic (11.-14.11.2009) ausgestellt wird. Der letzte der sieben Lightram wird am 16.12.2009 erwartet.

Eine Abnahme des ersten Wagen ist am 11.11.2009 durch das BAV geplant, voraussichtlich kann dann ab dem 12.11.2009 der Linieneinsatz aufgenommen werden. Eine Schulung der Mitarbeiter ist nicht erforderlich, da der Fahrerplatz vollkommen mit den Gelenkwagen identisch sind, und die Fahreigenschaften der Wagen den Gelenkwagen ähnelt. Erfahrungen mit Doppelgelenkwagen haben alle Fahrer bereits durch Wagen 155. Um die Fahrer auf das Bewußtsein des längeren Fahrzeugs hinzuweisen, erhalten sie einen Aufkleber auf dem Armaturenbrett.

Elektrisch sind die Wagen ebenfalls identisch: Auch die Doppelgelenkwagen besitzen zwei nominell 160 kW starke Motoren, die die zweite und dritte Achse antreiben. Der erforderliche höhere Kraftübertragung und der höhere Strombedarf wird durch eine andere Einstellung der Software erreicht. Für die verstärkte Stromaufnahme ist die Einrichtung eines zusätzlichen Unterwerks erforderlich. Es wurde in der Nähe der Haltestelle Schlössli auf dem Linienabschnitt der Linie 4 nach Wolfganghof provisorisch in Container untergebracht.

Stadtrat Fredy Brunner wies auf die enorme Leistung, insbesondere der VBSG Mitarbeiter hin, die gesamte Fahrzeugflotte innerhalb von 2,5 Jahren komplett zu erneuern. Damit stieg auch das Ansehen der VBSG in der Bevölkerung, der Fahrgast hat nun einen komplett niederflurigen Wagenpark zur Verfügung, der an Kapazität tramähnlich ausgebaut wurde. Weitere Investitionen werden folgen: Einerseits wird derzeit im Depot die Waschstraße erneuert und 2010 eine neue Tankanlage errichtet. Andererseits werden gemeinsam mit Post und den Verkehrsverbund an Haltestellen dynamische Kundeninformationen eingerichtet.

Von den NAW/Hess/ABB des Baujahrs 1991 sind derzeit noch 11 Wagen in Betrieb (151, 152, 154, 157, 160, 162-164, 166-168) gemeinsam mit den sechs bereits abgestellten Wagen (zwei bei einem Transportunternehmen, vier auf

einem Platz der Straßenverkehrskontrolle, nachdem sie im September aufgrund der Messe Olma aus der dortigen Tiefgarage weichen mußten) ist ein Verkauf aller 17 Fahrzeuge vorgesehen. Die Ausschreibung eines osteuropäischen Trolleybusbetriebs für 17 gebrauchte Fahrzeuge hat die VBSG nun gewonnen. Derzeit laufen die entsprechenden Vertragsverhandlungen. Wie berichtet, erhielten die Wagen noch vor kurzem eine Überholung des Fahrwerks und der Achsen.

Chieti [IT] - Endlich fahren wieder Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 28.09.09

Nach 17 Jahren Pause fand am Samstag, 26.9.2009 die feierliche Wiedereröffnung des Trolleybusbetriebs statt. Der Beschluß zur Wiederaufnahme liegt nun 10 Jahre zurück, in dieser Zeit wurde der größte Teil der 10 Trolleybusse, die 1985 neu beschafft wurden, wieder aufgearbeitet. Während diese im Depot auf ihren Einsatz warten mußten begann vor einigen Jahren letztendlich der Wiederaufbau der Fahrleitung, die gegenüber der ursprünglichen Trolleybuslinie auch einen neuen Streckenabschnitt zur Universität beinhaltete.

Der Linieneinsatz der Trolleybusse startete am Montag, 28.09.2009. Bei einem ganztägigen 15-Minuten-Verkehr und 28 Minuten Fahrzeit je Richtung sind fahrplanmäßig fünf Kurse nötig. Da zur Zeit nur 8 Fahrer eine Schulung erhalten haben, ist weiterhin mit dem Einsatz von Dieselnissen zu rechnen, drei Trolleybusse sollen täglich eingesetzt werden.

Weitere Fahrer sollen geschult werden bis im Frühjahr 2010 die drei bei VanHool und Vossloh-Kiepe bestellten Solotrolleybusse eintreffen, deren Bestellung sich jedoch durch Einsprüche verzögerte.

Milano [IT] - Die neuen Grünen kommen

[J. Lehmann](#) - 21.09.09

Die seit 2005 beschafften neuen Trolleybusse der Stadt Mailand erhalten eine grüne Grundlackierung. Bei den über 150 Trolleybusse der 1983-1998 beschafften Serie überwog die orange Grundfarbe. Derzeit werden die bei VanHool bestellten Gelenkwagen ausgeliefert und kommen nach und nach in den Liniendienst. Bis Mitte September wurden die Wagen 701-716 und 719 geliefert, davon stehen 14 Wagen im Liniendienst, bislang werden vor Ort noch die Wagen 713, 715 und 719 für den Einsatz vorbereitet.

Der in Solingen erprobte Vorläufer in silberner Lackierung, der voraussichtlich die Nr. 700 erhält, ist im Werk der Firma VanHool in Belgien und hat bereit die grüne Lackierung der Serienfahrzeuge erhalten. Seine elektrische Anpassung wird in Kürze durchgeführt.

Die in Italien übliche langsame Zulassungsprozedur verzögert die Auslieferung. Des weiteren waren noch Probleme mit dem übermäßigen Reifenverschleiß zu klären. Die Super-Single-Reifen erleiden bei der zügigen Mailänder Fahrweise einen hohen Abrieb. Im stillgelegten Betrieb in Gent wurden mit einem Wagen mit reduzierten Drehmoment Probefahrten durchgeführt, die eine Verbesserung der Situation versprachen. Dieser Wagen befindet sich nun im Linieneinsatz in Mailand, um die Verbesserung nachzuweisen.

Da die Linie 93 seit Mitte Juli 2009 wegen einer Baustelle im Bereich des Bahnhofs Lambrate FS mit Dieselnissen befahren wird, sind Solowagen (901-970) überzählig, die erste Serie (901-920) wurde bereits abgestellt und einige sind nach Ruse abgegeben worden.

Die übrigen Solowagen verkehren auf der Linie 92, die in Hauptverkehrszeiten teilweise im 2-Minuten-Takt verkehrt. Immer häufiger kommen hier auch Gelenkwagen der Serie 100-132 zum Einsatz. Bislang sind nur wenige Gelenkwagen ausgemustert, bislang befinden sich die Wagen 105 und 106 sowie die Wagen 217, 225, 227, 228 nicht mehr im Dienst, sie dienen den übrigen Wagen als Ersatzteilspeicher.

Über 60 Gelenkwagen kommen in Spitzenzeiten auf den beiden großen Ringlinien (90 und 91) zum Einsatz. Ein Umlauf dauert über zwei Stunden und in Spitzenzeiten wird teilweise ein 3-Minuten-Verkehr angeboten.

Modena [IT] - Firma Viseon liefert weitere Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 06.11.09

Die ATCM S.p.A, Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità, Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs in der norditalienischen Stadt bestellte bei der Firma VISEON Bus GmbH zwei weitere Trolleybusse und löste damit eine Anschlußoption des 2008 geschlossenen Liefervertrags mit der Firma MAN Nutzfahrzeuge AG ein.

Es handelt sich um dreitürige Solotrolleybusse des Typs Neoplan Electroliner N6216 mit 12,0 Meter Länge. Die elektrische Ausrüstung liefert wie schon bei den in 2008/09 gelieferten Neoplan-Fahrzeugen die Firma Vossloh Kiepe GmbH in Düsseldorf zu. Das Notfahrregulat besteht wieder aus der Generatorgruppe der Firma ESW mit einem leichten 2,4 Liter großem Euro-5-Motor.

Die Auslieferung der hochwertigen Fahrzeuge mit Qualität "Made in Germany" ist für Juli 2010 vorgesehen.

Napoli [IT] - Zaghafte Netzerweiterung

[J. Lehmann](#) - 19.10.09

Am 01.09.2009 wurde eine sechste Trolleybuslinie eingeführt, die Linie 203 verbindet den Busbahnhof Via Brin mit der via Broggia in der Nähe des nationalen Museums (Museo Nazionale)

Die Linie 255 wurde verkürzt, der Abschnitt bis zum Pz. Carlo III von Linie 203 übernommen. Die Linie 255 endet nun auf der V. Volta in Höhe des Parkhauses via Brin und fährt über die Via P. della Maddalena Richtung Portici.

Beide Linien verkehren im 13 Min-Takt. Außerdem ist die Linie 255 verkürzt bis Portici Pz. San Ciro, die restlichen rund 4 km bis Torre del Greco werden derzeit von einer Autobuslinie 655 befahren. Grund sind Straßenbauarbeiten im Zuge der Corso Resina

Die Linie 203 verkehrt nur auf dem Hinweg über Pz. Carlo III, der Rückweg erfolgt über die Via Domenico Cirillo / Via Carbonara zum Bahnhofsvorplatz Piazza Giuseppe Garibaldi. Wegen dortiger Bauarbeiten für die Verlängerung der Metrolinie endet die Linie 201 bereits am Pz. Carlo III, sie verkehrt nun im 11-Min-Takt endet am , nicht wie bislang am .

Während die Linie 254, die vom Piazza Poli in Portici bis zur Via Nicolini im 20 Minuten Takt fährt, unverändert blieb erhielt die dritte extraurbane Linie 256 eine neue Streckenführung durch die Innenstadt. Sie fährt am Hafen entlang über die V. Marina zum Pz. Municipio Napoli, und über den Rückweg über den Corso Umberto zum Bahnhofsvorplatz Pz. Garibaldi, von hier nimmt sie den bisherigen Linienweg nach S. Giorgio a Cremano alle 23 Minuten.

Den dichtesten Takt bietet die Linie 202: Sie verkehrt zwischen dem Piazza G. B. Vico und der Via Medina alle 8 Minuten.

Wegen Umleitungsverkehr und der zahlreichen Baustellen wird auf allen Trolleybuslinien häufig das Dieselaggregat genutzt.

Geplant ist die Umstellung der Autobuslinien R4 und R5, die derzeit im 9-bzw. 16-Minuten-Takt verkehren, auf Trolleybusbetrieb, entsprechende Fördermittel sind bewilligt.

Rimini [IT] - Winterfahrplan wieder ohne Obusse

[J. Lehmann](#) - 12.10.09

Am Dienstag, 15.09.09 wurde der Winterfahrplan auf der Trolleybuslinie 11 aufgenommen. Bis April verkehrt die Linie 11 nur alle 15 Minuten, fünf Kurse sind zu besetzen. Zudem erhielt die Linie 11 eine neue Endstation in Rimini auf dem Piazzale Gramsci (Seitenstraße Aponia).

In den Sommerzeiten kommen 11 Kurse im 8-9 Minuten-Verkehr zum Einsatz, in den letzten Wochen dienten auf den 11 Kursen bis zu sechs der noch betriebsfähigen Trolleybusse. Am letzten Wochenende konnten jedoch nur noch die Obusse 1005, 1012, 1013 und 1015 gesichtet werden.

Zu diesem Zeitpunkt waren drei der fünf bestellten Gelenktrolleybusse von VanHool/Vossloh-Kiepe ausgeliefert. Eine Abnahme dieser Wagen (Nr. 6501-6503) fand am 22.09.09 statt. Jedoch muß noch ein Neubau der Fahrleitungsaufhängung unter der Unterführung erfolgen, da die derzeitige nicht den Sicherheitsbestimmungen entspricht. Sobald dieses erfolgt ist, erfolgt der Linieneinsatz der neuen Trolleybusse. Sie erhielten Stromabnehmerstangen OSA 501 in Standardausführung, die Steuerung ist jedoch so angepaßt, daß bei tiefer liegenden Stangen kein weiterer Einzug erfolgt.

Die zwei restlichen Gelenkwagen werden bis Oktober 2009 erwartet, in den Sommermonaten kommen dann neben 5 VanHool-Gelenkwagen weiterhin Dieselbusse zum Einsatz.

Valenciennes (Frankreich): Trolleybus auf Eigentrasse statt Straßenbahn

[D. Budach](#) - 26.10.09

Wie bereits berichtet (siehe Meldung vom 10.11.2008) hat in erster Linie aus Kostengründen die für die Verkehrsinfrastruktur zuständige Behörde der Region Valenciennes im Norden Frankreichs beschlossen, das in 2006/7 eröffnete, neue Straßenbahnnetz vorerst nicht wie geplant auszubauen, sondern stattdessen eine Trolleybuslinie auf weitgehend Eigentrasse einzuführen. Noch offen ist die Verwendung optischer Spurführung - ob und in welcher Form (Gesamtstrecke oder nur zur Haltestellenanfahrt).

Bis 2014 soll in zwei Etappen die insgesamt 29 km lange Linie von Valenciennes bis ins belgische Quiévrain realisiert werden (vierte Phase). Es handelt sich um eine Überlandlinie, die insgesamt 12 Gemeinden mit einer durchschnittlichen Bevölkerung von 8.300 Einwohnern bedienen soll. Die Eigentrasse und der recht große, mittlere Haltestellenabstand von 850 Metern soll eine attraktive Reisegeschwindigkeit sicherstellen. Valenciennes selbst hat nur rund 43.000 Einwohner, insgesamt wohnen ihm Grossraum rund 350.000 Menschen, bei einer insgesamt sehr gestreuten Siedlungsstruktur verteilt auf eine Fläche von etwa 600 km².

Die erwarteten täglichen 14.000 Fahrgäste lassen sich ohne weiteres durch eine solche „Busbahn“ bequem und zügig transportieren, bei einer erwarteten Fahrfrequenz von 10-12 Minuten zur HVZ. In diesem Anwendungsfall ist der Trolleybus eine absolut vollwertige, dabei zugleich kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zur Schienenbahn.

Das Projekt ist als besonders förderwürdig in den Ausbauplan zur Förderung des ÖPNV der Zentralregierung aufgenommen worden und kann damit mit Zuschüssen aus Paris in Höhe von rund EUR 58 Mio. rechnen, dafür muss mit dem Bau bis spätestens 2011 begonnen werden. Die Gesamtkosten des Systems werden mit rund EUR 150 Mio. veranschlagt, rund 35-40% weniger als bei der geplanten Tramlinie.

Vor der beschriebenen Linie soll eine 16,5 km lange Linie in nördliche Richtung nach Vieux Condé realisiert werden, sie bedient 7 Gemeinden mit insgesamt 23 Stationen. Der Bau der sogenannten Phase 3 soll kurzfristig beginnen. Für das Projekt Valway wurde am 14.10.2009 eine Ausschreibung zur Konzeptionierung und Lieferung von 23 Gelenkwagen veröffentlicht, die auch auf der Homepage der SITURV (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes) abrufbar ist (siehe Link "Mehr Information"). Die Anträge auf Teilnahme

werden bis zum 29.11.2009 erwartet. In der ersten Abschnitt des Auftrags wird eine Studie zum Design und der technische Definition des Fahrzeugs erwartet. Die letztendliche Lieferung hat in unterschiedlichen Tranchen erfolgen: 11 Wagen für die Phase 3 (Vieux Condé), 9 Wagen für die Phase 4, und dreimal je 1 Wagen zur Verdichtung des Verkehrs in den Folgejahren. Angaben zum System mit optischer Spurführung sind als Option mit aufzunehmen.

Limoges [FR] - Neue Cristalis ausgeliefert

J. Lehmann - 23.11.09

Die ersten der sechs bestellten Cristalis-Obusse wurden nun nach Limoges ausgeliefert. Nach Komplettierung und Abnahme gingen die ersten beiden am 16.11.2009 in Dienst. Je zwei weitere Wagen sollen am 23. und 30.11.2009 ihren Dienst aufnehmen. Damit wird der Anteil auf 21 niederflurigen Neufahrzeugen erhöht, die Anzahl der ER 100 reduziert sich entsprechend. Mit den neuen Fahrzeugen soll die Linie 2, die älteste Linie im Netz, am 14.7.1943 eröffnet. wie Linien 1 und 4 von Cristalis -Trolleybussen bedient werden Die Linien 5 und 6 werden weiterhin von den 20-jährigen ER100 befahren
Die neuen Trolleybusse 116-121 sind identisch mit den Lieferungen der letzten Jahre (101-115), sie erhielten jedoch einen stärkeren Hilfs-Dieselmotor.

Lyon [FR] - Ausbauten und neue Plänen für die C-Linien

D. Budach - 28.09.09

In Lyon wird mit Nachdruck den Ausbau des seit 2006 schrittweise in Betrieb genommenen Netzes von sogenannten „hochwertigen“ Obuslinien vorangetrieben. Diese Linien fahren zum Teil auf Eigentrasse, Priorität an Ampelanlagen vergleichbar den neuen Strassenbahnlagen wird eingerichtet. Für die Verlängerung der Linie C1 von der Cité Internationale nach Caluire et Cuire und die ganz neue Linie C2 von Gare Part Dieu nach Rillieux wurden Fördermittel vom Verkehrsministerium bewilligt, der Auftrag für den Bau der Infrastruktur (Fahrleitung, Haltestellen, Unterwerke etc.) wurde Ende 2008 an den Generalunternehmer Cari Mazza vergeben, und im Frühjahr wurde mit dem Bau begonnen. Die 4,4 km lange Verlängerung der im Oktober 2006 eröffneten Linie C1 sowie die 12,1 km lange Linie C2 (Plan siehe Link "Mehr Informationen") gehen voraussichtlich im Frühjahr 2011 in Betrieb. Für weitere Ausbauten, unter anderem zwei ganz neu zu bauenden Tangential-Halbringlinien, laufen die Planungen. Die beiden Linien erhalten am TGV-Bahnhof Part-Dieu eine neue Wendeschleife an der zukünftigen Endhaltestelle der T4, da die bisherige Wendemöglichkeit durch illegales Halten von PKWs vor dem Bahnhof immer behindert wird.

Derzeit laufen die Straßenbauarbeiten, die Straßenzüge erhalten teilweise einen neuen Belag, Haltestellen werden ausgebaut und Masten aufgestellt. Außerdem erfolgte vom 19.-22.08.2009 der Abbruch einer Fußgängerbrücke im Bereich der Haltestelle Montée des Soldats.

Insgesamt sind vier Unterwerke zu errichten, die die Linien C1 und C2 versorgen, die letztendlichen Pläne für die Bauwerke wurden veröffentlicht. Insgesamt betragen die Gesamtkosten der Einrichtung der Trolleybuslinien C1 und C2 77,9 Mio. €

Die für das neue Netz beschafften Cristalis ETB18 Gelenkwagen Nr. 2901-2917 erhielten eine abweichende Lackierung, um das System sichtbar von den bisherigen Bus- und Obuslinien abzugrenzen. Inzwischen erhielten auch alle Gelenkwagen der Serie 1901-1926 (Baujahr 2002-2004) für den Einsatz auf der Linie C3 eine entsprechende Anpassung der Lackierung

Weitere Neufahrzeuge werden in Kürze ausgeschrieben. Es werden zur Zeit alternative Antriebstechniken überprüft, da die Radnabenmotoren der Cristalis-Obusse nicht befriedigen.

Nancy [FR] - Baubeginn einer zweiten Trolleybuslinie in 2011

D. Budach - 19.10.09

In Nancy wurde in 2000 das Verkehrsmittel «Tramway sur Pneus», hier auch als TVR («Transport en Voie Réserve») bezeichnet, eingeführt. Unter Obusfahrleitung fahren dreiteilige, straßenbahnähnliche Einrichtungswagen, geführt durch eine mittlere Metall-Führungsschiene. Das System, in Nancy als Nachfolger eines Duo-Bus-Systems eingeführt, hatte mit diversen Anfangsschwierigkeiten und längeren Totalausfällen zu kämpfen, auch wenn sich die Zuverlässigkeit inzwischen um einiges verbessert hat.

Aufgrund der diversen technischen Probleme und der hohen Anlagekosten entschloss sich die Regionalbehörde, für den weiteren Ausbau des städtischen Verkehrssystems ein anderes Verkehrssystem zu wählen. Gebaut wird als Linie 2 eine 11,9 km lange, zu 60% auf Eigentrasse verlegte Obuslinie, mit der Option zur Anwendung einer optischen Spurführungstechnik. Linie 2 wird die Strecke Villers lès Nancy – Mouzimpre befahren. Auch hierbei wird die Fahrleitung ehemaliger DUO-Buslinien verwendet.

Rund 1000 P&R-Plätze sollen entlang der voraussichtlich 32 Haltestellen angeboten werden. Mit einer geschätzten Durchschnittsgeschwindigkeit 18 km/h, einer Frequenz von 5 Minuten während der Stoßzeiten (10 Minuten Off-Peak) wird eine der TVR-Linie 1 vergleichbare Leistungsfähigkeit angestrebt. Das Verkehrsaufkommen wird auf 25 000 bis 30 000 Fahrgäste pro Werktag im Jahr 2015 geschätzt, d.h. zwei Jahre nach der Inbetriebnahme. 23 Gelenkwagen in 18 Meter Länge sind für die Linie 2 vorgesehen.

Auch dieses Projekt ist in den Ausbauplan zur Förderung des ÖPNV der Zentralregierung aufgenommen worden und kann dadurch mit Zuschüssen aus Paris in Höhe von rund EUR 30 Mio. rechnen. Dafür muss mit dem Bau bis spätestens 2011 begonnen werden. Die Gesamtkosten des Systems werden mit rund EUR 168 Mio. angegeben. Die Planung sieht längerfristig außerdem die Verwirklichung einer dritten Linie mit hohem Anteil Eigentrasse im Stadtgebiet von Nancy vor, die von Vandoeuvre Nations über Villers lès Nancy, Laxou, den Bahnhof, Place des Vosges nach Tomblaine (mit Verlängerungsoption am rechten Flussufer) führen soll. Von einer Wiederinbetriebnahme des Nordastes der früheren Obuslinie 4, von der die Fahrleitung teilweise noch hängt, gegenwärtig Dieselbuslinie 121, ist dagegen vorerst nicht mehr die Rede und die sieben 2002 hierfür beschaffte neue 12m-Trolleybusse aus italienischer Produktion stehen weiterhin ungenutzt im Depot.

Castellón [ES] - Probefahrten und Streckenerweiterung

[D. Budach](#) - 26.10.09

Im April/Mai 2009 war einer der neuen CIVIS-Gelenkwagen aus der Serie für Bologna in Castellón zu Probefahrten. Dabei wurde insbesondere die Befahrbarkeit der engen Altstadt getestet und im Ergebnis positiv beurteilt. Noch in diesem Jahr ist eine Ausschreibung über 2-3 weitere Solowagen und 3-4 Gelenkwagen vorgesehen.

Begonnen haben inzwischen die Bauarbeiten für die 6 km lange Verbindung zum Hafenvorort Grao/Grau, wie schon der erste Abschnitt mit optischer Spurführung sehr weitgehend auf Eigentrasse. 38 Mio. Euro werden dafür ausgegeben, die Fertigstellung wird bis Anfang 2011 erwartet.

Für die vorgesehene zweite Linie nach Almassora, Vila-real und Burriana wurde nach langwierigen Diskussionen inzwischen die Trassenführung festgelegt. Realistisch ist hier mit einem Baubeginn aber frühestens in 2 Jahren zu rechnen.

Coimbra [PT] - Vor der Komplettierung: Der neue Solaris

[D. Budach](#) - 07.09.09

Der erste neue Trolleybus für Portugal seit mehr als zwei Jahrzehnten nähert sich Fertigstellung. Der bei Solaris in Polen hergestellte Wagenkasten vom Typ Trollino 12 befindet sich inzwischen bei Skoda in Pilsen zum Einbau und zur Komplettierung der elektrischen Ausrüstung. Der Wagen ist in den Farben gelb-weiss des Verkehrsbetriebs STMUC lackiert, die Auslieferung ist für September/Oktober vorgesehen.

Der Wagen soll die Bevölkerung in Coimbra mit dem Trolleybus in moderner Form vertraut machen und die Bestellung weiterer Fahrzeuge in naher Zukunft ermöglichen, um den 24-26 Jahren alten Fuhrpark zu ersetzen.

- Er ist da! - der neue Solaris Trollino

[D. Budach](#) - 05.10.09

Am Samstag, dem 26. September 2009, traf auf dem Betriebshof der Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC) der erste neue Trolleybus seit 24 Jahren ein. Der Solaris Trollino 12 mit E-Ausrüstung von Skoda wird in den nächsten Wochen ausgiebig getestet werden, bevor er die amtliche Zulassung der portugiesischen Behörden erhält.

Der Wagen soll ein erster Schritt zur Erneuerung der aktuellen Flotte von 16 einsatzfähigen EFACEC/Kiepe-Zweiachser der Baujahre 1983-85 sein.

Der neue Wagen erhielt die Betriebsnummer 75 (die letzte Zahl in einer Lücke der Betriebsnummern der Dieselbusse und nicht die folgende Nummer der übrigen Trolleybusse 51-71). Im Gegensatz zu den übrigen Trolleybussen erhielt er ein reguläres Kennzeichen (85-IF-86), da er mit seinem 100kW-Dieselmotor auch ohne Oberleitung eingesetzt werden kann.

- Mitfahren möglich!

[D. Budach](#) - 09.11.09

Am Dienstag, den 3.11.09, nahm der neue Solaris Trollino 12 (Skoda E-Ausrüstung), Wagen Nr. 75, den Fahrgastbetrieb auf Linie 4 auf. Der Wagen wird einem Dauertest im Planverkehr unterzogen, eine Bestellung weiterer neun Wagen wird gegenwärtig untersucht. Damit könnten alle Kurse der drei Trolleybuslinien mit niederflurigen Neufahrzeugen bedient werden.

Amadora/Portugal: Jetzt doch als Trolleybus!

[D. Budach](#) - 02.11.09

Portugal könnte nach Coimbra nun doch wieder einen zweiten Trolleybusbetrieb bekommen. Nachdem längere Zeit der Bau einer Translohr-Strecke zur Diskussion stand, hat sich die Verwaltung der im nördlichen "Speckgürtel" der Hauptstadt Lissabon gelegene Gemeinde Amadora (Concelho do Amadora) nunmehr auf die Ausschreibung einer traditionellen Obusanlage mit hohem Eigentrassenanteil geeinigt. In Falagueira und Reboleira besteht Anschluss an die Metro der Hauptstadt, die Strecke erschliesst sodann das Gebiet nördlich davon und soll bis zum neuen Einkaufspark Dolce Vita Tejo führen. Gesamtlänge 7,1 km. Auf der Strecke werden täglich im Durchschnitt 15.000-20.000 Fahrgäste künftig erwartet. Sieben bis acht 18m-Gelenkwagen sind für den Fahrbetrieb nötig, die Ausschreibung umfasst 5 + 5 Gelenkwagen (5 Wagen vorab und 5 als Option) und läuft bis zum 15.01.2010.

Mit den Bauarbeiten wurde dagegen noch an keiner Stelle begonnen, vorgesehen ist hier ein Baubeginn Anfang 2010. Für die Planung der Installation der E-Anlagen wurden die Verkehrsbetriebe Coimbra SMTUC – Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra - als Berater hinzugezogen. Die Anlage wird zum Teil privat finanziert, so beteiligt sich die Immobilienverwaltung des Einkaufszentrums daran. Aber auch EU-Mittel sollen verfügbar sein.

Leeds (GB): Das NGT Projekt gewinnt an Fahrt

[D. Budach](#) - 02.11.09

Nach mehr als 40 Jahren Abstinenz sollen im Jahre 2015 Trolleybusse auf Großbritanniens Straßen zurückkehren. Nachdem ein Stadtbahnprojekt vor vier Jahren aus Kostengründen nicht zustande kam, und dies trotz bereits erbrachter Vorleistungen von rund GBP 40 Mio., verfolgen Stadtverwaltung von Leeds und die regionale Transportbehörde Metro seit geraumer Zeit den Aufbau eines modernen, hochwertigen Trolleybussystems. Man läßt sich dabei insbesondere von den zu einem größeren Teil auf Eigentrasse geführten, neuen Obuslinien im französischen Lyon inspirieren. In Leeds ist zunächst der Aufbau eines aus drei Linien bestehenden Netzes mit 14 km Länge vorgesehen, das die neuen, großen P&R-Stationen Leeds North und Leeds South mit der Innenstadt verbinden soll und von der innerstädtischen Ringstrecke aus mit einem Abzweig zum St. James's Hospital führen soll. Auch die Universität von Leeds wird durch die vorgeschlagene Streckenführung gut erschlossen. Das Gesamtprojekt wird unter dem Namen „New Generation Transport“ (NGT) aktiv vermarktet.

Vorgesehen ist der Einsatz von Gelenktrolleybussen, mit einer erwarteten Kapazität von 160 Fahrgästen. Das Projekt genießt weitreichende Unterstützung auf kommunalpolitischer Ebene, und nach Ausarbeitung der Detailplanung wurden die Planungsunterlagen am 30.10.2009 offiziell beim Department for Transport in London zur Prüfung eingereicht. Das Ministerium prüft dabei die Möglichkeit der Bezuschussung im Rahmen des „regional funding allocation“ Programms.

Die Gesamtkosten des Projekts werden mit GBP 275 Mio. (etwa EUR 320 Mio.) angegeben und liegen damit deutlich unter denen des seinerzeit (aus Kostengründen) abgelehnten Stadtbahnprojekts. Metro und Leeds City Council können etwa 10% der Kosten selbst aufbringen.

Voraussichtlich bis zum Jahresende 2009 wird eine Antwort aus London erwartet. Sollte ein positiver Finanzierungsbescheid ergehen, kann das Projekt im nächsten Jahr öffentlich präsentiert und damit evtl. Einsprüche bis Anfang 2011 geklärt werden. Baubeginn könnte in 2013 sein mit geplanter Inbetriebnahme zwei Jahre später.

Bergen [NO] - Trolleybus-Wagenpark nun ausschließlich niederflurig

[D. Budach](#) - 21.09.09

Schon seit 1995 verkehrt in Bergen nur noch die Linie 2 als einzige Obuslinie, nachdem die Linie 5 eingestellt wurde und unter Verlängerung von Dieselbussen bedient wurde. Nach Abbau der Fahrleitung dieser Linie erhielt die Linie 2 in der Innenstadt eine vereinfachte Führung und 2003 wurden sechs neue MAN/Neoplan/Kiepe N6221 Niederflur-Gelenkwagen beschafft, die die älteren Gelenkbusse aus den Jahren 1980 (G&S/Secheron 325-327), 1982 (DB/Secheron 328-330) und 1985 (MAN-G&S/Kiepe 331-333) ablösten. Weiter im Einsatz blieben dagegen die beiden DUO-Busse Nr. 6702 und 6703 aus 1993/94 vom Typ Mercedes-Benz/AEG Typ O 405 GTD, ein dritter solcher Wagen war Jahre zuvor ausgebrannt und wurde verschrottet. Inzwischen sind jedoch auch die beiden anderen DUO-Busse ausser Betrieb genommen worden, sie wurden als Dieselbusse verkauft.

Die im Aufbau befindliche neue Niederflur-Stadtbahn in Bergen bedient eine andere Route und bringt aktuell keine Gefährdung des Obusbetriebs mit sich. Pläne zu seinem Ausbau gibt es zwar, sind jedoch gegenwärtig nicht in einem konkreteren Stadium.

Die einzige Trolleybuslinie wird im 12-Minuten-Takt von sechs Kursen bedient, in der Früh- und Abendspitze wird das Angebot kurzzeitig auf einen 10-Minuten-Takt erhöht.

Landskrona [SE] - Neuorganisation und ein vierter Obus in Sicht!

[D. Budach](#) - 19.10.09

Am 22.9.09 hat das Regionparlament in der südschwedischen Provinz Skåne (deutsch Schonen, lateinisch Scania) Skånetrafiken – die öffentliche Stelle der Provinzverwaltung, die als Besteller für Verkehrsleistungen auftritt – autorisiert, die drei Obusse von der Gemeinde Landskrona kaufen zu lassen. Dazu soll nun ein neuer, vierter Obus beschafft werden.

Dadurch entsteht kurzfristig genau dieselbe Aufgabenverteilung, wie sie schon lange beim regionalen Schienenverkehr zu finden ist. Dies sollte sich günstig auf den Obusbetrieb auswirken, denn die Stadt Landskrona hat an der Vorhaltung der Trolleybusse nur wenig Interesse gezeigt, Skånetrafiken ist dafür aber sehr interessiert und engagiert im Bereich des elektrischen ÖPNV. Die Stadt Landskrona wird weiterhin die Unterhaltung der Oberleitung und Unterwerke durchführen, hier wird die gute Arbeit der letzten Jahre fortgesetzt.

Einen vierten Obus braucht man, um die Trolleybuslinie 3 wieder komplett elektrisch zu bedienen. Kurzzeitig in der Hauptverkehrszeit kommen vier Kurse zum Einsatz. Mittlerweile ist das Fahrgastaufkommen so hoch, daß nun morgens von 7:00 bis 8:00 Uhr und nachmittags von 14:00 bis 18:00 Uhr sieben Fahrten je Stunde angeboten werden. Bei der Eröffnung in 2003 wurden maximal 3 Kurse benötigt, da in den Hauptverkehrszeiten bis zu 6x stündlich (10-Minuten-Takt) gefahren wurde. Ansonsten verkehrt die Linie 3 wie auch Samstags und Sonntags mit

fünf Fahrten pro Stunde.

Derzeit wird ein Gasbus als viertes Fahrzeug eingesetzt. Es besteht der Wunsch, in kommenden Jahr noch einen Solaris 12-m-Wagen zu beschaffen, mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Cegelec oder Skoda. Im Gegensatz zu den drei vorhandenen Wagen (mit Batterieantrieb) soll der vierte Trolleybus mit einem Dieselgenerator ausgerüstet werden.

Im Frühjahr 2009 begann der Bau eines neuen Fährhafens unmittelbar an der Endhaltestelle Skeppsbron. Hier wird nun ein besserer Anschluß an die Fähre zur etwa 5 km nordwestlich von Landskrona im Öresund gelegenen Insel Ven geboten, die neunmal täglich verkehrt. Es wird ein neuer Busbahnhof unter Beibehaltung der bisherigen Wendeschleife der Trolleybuslinie 3 errichtet. Der Trolleybus wird damit die Verbindung zwischen dem Hafen und Bahnhof darstellen.

Stockholm [SE] - Fortschrittsbericht vom Museumsprojekt

[D. Budach](#) - 06.11.09

In Stockholm ist wie beschrieben (siehe Meldung vom 08.06. und 13.04.2009) der Aufbau einer rund 2 km langen Museumsobuslinie auf der Strecke Karlaplan - Insel Djurgarden beabsichtigt. Das Projekt steht im engen Zusammenhang mit dem Umbau der seit Jahren bestehenden Museums-Strassenbahn, die in eine vollwertige, ganztags betriebene Niederflur-Strassenbahnlinie umgewandelt wird. Die Bauarbeiten für den Umbau der Tramstrecke haben soeben begonnen. Aus Basel wurde bereits umfangreiches Material zur Elektrifizierung übernommen. Das Obusprojekt wird sich verzögern, denn aktuell konzentrieren sich alle Bemühungen auf die möglichst rasche Inbetriebnahme der neuen Tram. Erst danach, ab Ende 2010, ist mit Fortschritten auch beim Obus zu rechnen.

Dagegen hat die Aufarbeitung des für den Einsatz vorgesehenen Obus' positive Fortschritte zu verzeichnen. Der Wagen wurden den technischen Überwachungsbehörden präsentiert und ist damit nach Jahrzehnten überhaupt erst einmal wieder als Straßenfahrzeug in den amtlichen Unterlagen erfasst. Gleichzeitig wurde ein Mängelbericht nach der Sichtung erstellt, der einen insgesamt sehr überschaubaren Rahmen der nötigen Arbeiten festlegte.

Riga [LV] - Neue Betriebsnummern nach Auslieferung aller Neufahrzeuge

[J. Lehmann](#) - 28.09.09

Seit dem 15.09.2009 ist auch der 150. Trolleybus Skoda 24Tr in Betrieb. Im Zeitraum von 2007 bis 2009 lieferte Skoda 60 Trolleybusse ohne und 90 Trolleybusse mit Hilfsaggregat aus, die je zur Hälfte auf die beiden Depots aufgeteilt wurden. Ab Ende August bis Mitte September erhielt der Trolleybus-Wagenpark eine neue Betriebsnummer. Dabei entfiel der Strich zwischen der ersten Ziffer, die die Depot-Nummer bezeichnet und alle Wagennummern werden durch eine Kontrollziffer am Ende ergänzt, so daß die Trolleybusse eine fünfstellige Betriebsnummer erhielten.

Der letzte 24Tr bekam schon neue Nummer 19890 ab Anfang an. Während die 150 Skoda 24Tr und die Solaris ihre dreistelligen Nummer behielten, wurden die Skoda 14Tr und 15 Tr teilweise komplett umnummeriert. So erhielten die Gelenkwagen 1-1 bis 1-18 nun die Betriebsnummern 1301-1318 mit einer Kontrollziffer. Da durch Ausmusterungen die Nummerierung der ursprünglich 271 Skoda 14 Tr der Baujahre 1983-1991 Lücken aufwiesen, erhielten die restlichen 55 größtenteils eine neue Nummer ab 1101 und 2201.

Am 01.09.09 erhielten die Obuslinien 8 und 9 eine Verlängerung über den Kai des 11. November und der Straße des 13. Januar bis zum Bahnhofs-Vorplatz. Dieser Abschnitt bleibt ohne Oberleitung, es kommen die Skoda 24Tr mit Diesel-Hilfsantrieb zum Einsatz. Die Wendeschleife am Platz der lettischen Schützen wurde demontiert, so daß die Trolleybusse ohne Hilfsantrieb die Steinbrücke nicht mehr befahren können. Da am Bahnhofs-Vorplatz auch die Autobuslinie 8 ihren Endpunkt hat, erhält die Obuslinie 8 ab dem 01.10.2009 die Liniennummer 27.

Aufgrund der Wirtschaftskrise wird weiterhin lediglich nach Sommerfahrplan gefahren. Die ursprünglich geplante Entlassung von 70 Fahrern konnte noch verhindert werden, das gesamte Fahrpersonal erhielt bei Beibehaltung der bisherigen Schichtzeiten zusätzliche Erholungstage.

Gdynia [PL] - Erster MB O405 mit neuer E-Ausrüstung

[J. Lehmann](#) - 02.11.09

Wie berichtet (siehe Meldung vom 09.03.09) erhielt die Firma Enika aus Łódź den Auftrag, fünf weitere ehemalige Dieselmotoren des Typs Mercedes-Benz O 405 N elektrisch auszurüsten. Der erste Wagen wurde im Oktober 2009 fertiggestellt, jedoch steht die Zulassung noch aus. Erste Probefahrten im Batterieantrieb wurden am 21.10.2009 durchgeführt.

Im Gegensatz zu den bisher umgebauten 23 MB O405N - Dieselmotoren erhalten die neuen Fahrzeuge eine komplett neue Elektroausrüstung. Hierbau wird auch ein Hilfsantrieb bestehend aus NiCd- Traktions Batterien (72 V / 80 Ah) eingebaut.

Der neue Wagen erhielt die Betriebsnummer 3018 und ersetzt damit den Trolleybus 3318 Jelcz 120 MTE Bj. 1994. Der Ersteinsatz im Linienverkehr wird Mitte November 2009 erwartet. Bis Ende des Jahres werden auch die beiden Solaris Trollino mit Medcom- Elektroausrüstung erwartet.

Brno [CZ] - Drei neue Skoda 25 Tr - Gelenktrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 26.10.09

Aus dem im Oktober 2006 geschlossenen Rahmenvertrag konnten 2009 drei Gelenkwagen 25Tr abgerufen werden, die am 15.-17.07.2009 ausgeliefert wurden und mit den Betriebsnummern 3615-3617 am 19.August 2009 in Betrieb gingen. Sie ersetzen die Solowagen Skoda 14 Tr 3193, 3195 und 3196 vom Baujahr 1986, die im November verschrottet werden. Von der Serie verbleiben weiterhin noch die Wagen 3194, 3197-3200, die übrigen Wagen (3201-3204 wurden bereits 2003 ausgemustert. Weiterhin besteht der größte Teil des Wagenparks aus Skoda 14Tr (80 von 146 Einheiten), sämtliche Wagen wurden zwischen bis 2005 modernisiert und mit Matrixanzeige in der Front ausgestattet. Eine erneute Modernisierung ist im Gange. Neben neun Skoda 14 Tr und zwei Skoda 15 Tr werden in diesem Jahr sieben Skoda 21Tr (Bj.98-02) erneuert.

Aufgrund aufwändiger Straßenbauarbeiten an der Kreuzung Hradecká x Královopolská verkehrt die Trolleybuslinie 30 ab dem 08.03.2009 verkürzt. Anstelle ihrer üblichen Endhaltestelle Královo Pole, nádraží wendet sie an der Endhaltestelle Vychodilova der Linie 34. Eine Autobuslinie X30 Žabovřesky, Vrázova – Královo Pole, nádraží übernimmt den Verkehr auf dem restlichen Abschnitt. Abends und an Wochenenden wird die gesamte Linie 30 von Autobussen befahren. Die Bauarbeiten sollen bis Ende 2010 andauern, eine Wiederinbetriebnahme der gesamten Linie ist für den 11.12.2010 vorgesehen.

Fotos:

oben: Hauptsächliches Einsatzgebiet der Gelenkwagen ist die Linie 26, hier der neue Wagen 3617 an der Haltestelle St. Pisárky am 26.08.2009, Aufnahme: Jan Horsky (<http://transphoto.ru>)
unten: Auf der sehenswerten Überlandlinie 31 auf dem Weg in den Nachbarort Slapanice ist Skoda 14Tr 3256 (Baujahr 1994, modernisiert 2004) am 26.08.09 unterwegs.
Aufnahme: Gunter Mackinger



Ceske Budejovice [CZ] - Weitere Skoda 25 Tr

[J. Lehmann](#) - 16.11.09

Ende Oktober wurden zwei Skoda 25Tr aus dem 2005 abgeschlossenen Rahmenvertrag ausgeliefert. Sie erhielten die Betriebsnummern 73 und 74 in Anschluß an die letzte Lieferung und nahmen am 02.11.2009 den Liniendienst auf. Zwei weitere Trolleybusse aus diesem Rahmenvertrag werden Anfang 2010 erwartet.

Im Sommer 2009 erfolgte eine Ausschreibung von 14 Gelenkwagen zur Lieferung in den Jahren 2011-2013, den Zuschlag erhielt die Firma Skoda. Diese Fahrzeuge sollten für die Umstellung der Linie 1 auf Trolleybusbetrieb sein, aber finanziellen Probleme der Stadt Budweis lassen eine Realisierung unwahrscheinlich werden.

Für die beiden neuen Gelenkwagen gingen die Skoda 15Tr Nr. 38 und 40 des Baujahrs 1991/92 außer Dienst. Die Wagen wurden Ende Oktober an die ungarische Stadt Szeged verkauft. Zum Verkauf stehen weiterhin die einzigen Niederflur-Solowagen Skoda 21Tr Nr. 46 und 47, die teilweise bereits mehrere Monate abgestellt sind.

Jihlava [CZ] - Auf dem Weg zum komplett niederflurigen Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 23.11.09

Nach der erfolgreichen Abnahme des Prototyps Solaris/Skoda 26Tr mit der Betriebsnr. 68 wurden am 10. und 14.09.2009 die ersten Serienwagen geliefert. Anläßlich der Feier "100 Jahre elektrischer Verkehr" am 20.09.2009 wurden sie den Besuchern vorgestellt. Zudem bot man mit den aus Pardubice geliehenen Skoda 9Tr Nr. 353 und 358 von 1979 und 1980 einen Sonderverkehr zum Depot, ferner waren historische Dieselsebusse und der jüngste Gasbus ausgestellt

Zwischen dem 15. und 26.10.2009 wurden fünf weitere Skoda 26Tr geliefert und gingen am 30.10.2009 in den Liniendienst. In der Woche zuvor gingen hierfür die Skoda 14Tr Nr. 41-45 der Baujahre 1991 und 1996 außer Betrieb, bereits im Frühjahr wurde Wagen 40 und im August Wagen 36 ausgemustert. Alle ausgemusterten Wagen sollen verschrottet werden.

Somit stehen noch acht Skoda 14 Tr in Betrieb, der Rest des Trolleybusparks ist nun nun niederflurig. Bereits im Frühjahr 2010 sollen fünf weitere Skoda 26 Tr geliefert werden und bis auf drei Wagen ist dann der gesamte Wagenpark niederflurig. Die ältesten Skoda 14Tr Nr. 37 und 38 sollen noch bis 2011 in Betrieb bleiben, da sie erst in 2007 aufwändig überholt wurden. Für Sommer 2011 sind dann die restlichen zehn Skoda 26Tr des 23 Wagen umfassenden Liefervertrags geplant, neben den letzten Skoda 14Tr sollen dann bereits die ersten niederflurigen Skoda 21Tr (Baujahr 1997-2002) ersetzt werden

Plzen [CZ] - Netzanpassungen und neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 19.11.09

Am 07.11.2009 wurde eine neue Trolleybuslinie 15 eingeführt. Sie verkehrt im 15- bzw. 10-Minuten-Takt während der HVZ von der bisherigen östlichen Endhaltestelle der Linie 13 Lobzy zum Busbahnhof CAN Husova. Die Linie 13 übernahm die bisherige östliche Endhaltestelle der Linie 10, die aufgelöst wurde, einschließlich der Linienführung über den Anglické nábřeží nach Doubravku. Damit wird hier eine höhere Frequenz geboten, und zwar 6/10 Minuten statt bisher 8/20 Minuten.

Acht neue Trolleybusse gingen Ende September 2009 in Betrieb. Am 13.8.2009 (517) und 27.8.2009 (518, 519) lieferte die Firma Skoda drei 12m-Wagen 24Tr Citelis und am 27.8.2009 (520), 31.8.2009 (521), 18.9.2009 (522, 523) und am 25.9.2009 (524) fünf Gelenkwagen 25Tr Citelis aus. Letztere wurden aus dem 2008 abgeschlossenen Rahmenvertrag über 20 Einheiten (siehe Meldung vom 03.11.08) abgerufen.

Bis auf zwei Skoda 14Tr 420 (Dez.2008) und 424 (Nov.2009) erfolgten noch keine Ausmusterungen, da für die 2010 geplante Eröffnung der neuen Linie über die Straße Borská der Wagenpark auf 97 Einheiten vergrößert wurde. Es ist geplant, die Linie 12 über die Straße Folmavská zur Endhaltestelle Nová Hospoda und zwei weitere Linien über Borská zur U Letiště und die Linie 15 bis zum Kreisverkehr Folmavská über die Straße Domažlická zu führen. Eine neue Linie 10 wird dann von Cechurov über die Straßen Prokopova und Americká zum Busbahnhof CAN, Husova fahren. Sie verdichtet die Linie 13 auf dem Abschnitt von Cechurov bis Americká auf einen 5- bzw. 7/8-Minuten-Takt. Als Eröffnungstermin ist derzeit der 01.07.2010 vorgesehen.

Teplice [CZ] - Neue Wagen auf Probefahrt in Plzeň

[D. Budach](#) - 09.11.09

Ende Oktober nahm der erste der von den Veolia Transport Teplice bestellten Skoda/Solaris 26 Tr (Zweischachser) und der bestellte Dreischachser Skoda/Solaris 28 Tr Probefahrten auf dem Netz in Plzeň auf. Skoda Electric und Solaris stellten die Wagen offiziell der Presse vor. Die bestellten vier 26 Tr und der 28 Tr sollen bis Ende November/Anfang Dezember nach Teplice ausgeliefert werden.

Dort erhalten die Solowagen die Betriebsnummern 172-175 in Anschluß an die bisherigen Lieferungen und der Solaris Skoda 28Tr die Nr. 214 in Anschluß an die zuletzt gelieferten Gelenkwagen. Sie sollen die Skoda 14Tr 135, 137, 141, 143 und 144 (Baujahr 1986-91) und den Gelenkwagen 210 (Baujahr 1991) ersetzen, die alle noch im Einsatz sind.

Zum Fahrplanwechsel sind kleine Änderungen an den neun Trolleybuslinien zu erwarten, jedoch wird die Anzahl der im Fahrplan festgelegten Niederflurkurse erhöht.

[Opava \[CZ\]](#) - Ausschreibung über sechs neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 30.11.09

Am 16.10.2009 veröffentlichte die städtische Verkehrsbetriebe "Městský dopravní podnik Opava, a.s." eine Ausschreibung über die Lieferung von sechs Trolleybussen, davon sollen zwei Wagen einen Hilfsdiesel erhalten. Angebote werden bis zum 22.12.2009 erwartet.

Mit den sechs Neufahrzeugen soll eine weitere Verjüngung des Wagenparks erfolgen, neben 17 Niederflurtrolleybussen besteht der Wagenpark aus 18 Skoda 14Tr, die ältesten stammen von 1983/4 (No.50 und 52), sie wurden 2000/01 aufwändig generalüberholt.

Mit den 35 Trolleybussen werden vier Linien (201, 203, 208, 221) ganztags im 20-Minuten-Verkehr und die Linien 204, 205 und 206 verdichten diese vier Linien auf einen 10 Min in den Hauptverkehrszeiten. Dazu verkehrt die Linie 210 stündlich und als Linie 202 und 207 werden nur einzelne Fahrten geboten.

[Bratislava \[SK\]](#) - Weitere Grundsaniierungen von Skoda 14Tr und 15Tr

[D. Budach](#) - 09.11.09

In der slowakischen Hauptstadt wird sind bislang erst vergleichsweise wenige Niederflerbusse im Einsatz.

Stattdessen werden seit längerem nach und nach die älteren Skoda 14 Tr und 15 Tr modernisiert. Für bis zu 56 noch nicht modernisierte Wagen ist in diesem Jahr ein Programm angelaufen, das umfangreiche Karosserieinstandsetzungen und Aufarbeitung der Elektrik vorsieht. In den Jahren 2009-2012 sollen dabei nach aktuellem Stand mindestens 32 Zweiachser und 15-24 Gelenkwagen grundsaniert werden. War ursprünglich die Fremdvergabe vorgesehen, wird der grössere Teil nunmehr in der eigenen Hauptwerkstatt durchgeführt. Lediglich einzelne Wagen sollen bei SAD Banská Bystrica aufgearbeitet werden.

Mittelfristig ist die Beschaffung weiterer Niederflurwagen vorgesehen, eine entsprechende Ausschreibung wird dafür vorbereitet werden. Der Wagenbestand beträgt aktuell rund 120 Fahrzeuge, darunter nur 7 Niederflerbusse (ein Skoda 21 Tr von 2003 und sechs Irisbus/Škoda 25 Tr von 2006). In den letzten drei Jahren wurden rund 20 Skoda 14 Tr ersatzlos ausgemustert.

[Beograd \[CS\]](#) - Beschaffung von 83 neuen Trolleybussen geplant

[D. Budach](#) - 09.11.09

Nachdem soeben der Auftrag zur Lieferung von 30 Straßenbahnen vergeben wurde, hat die Stadtverwaltung der serbischen Hauptstadt erklärt, insgesamt 83 neue Obusse im Zeitraum der nächsten 2 Jahre zu beschaffen, davon etwa die Hälfte Gelenkwagen. In den vergangenen Jahren wurden bereits 22 Niederflerbusse aus weißrussischer Produktion (zwölf Gelenk- und zehn Solowagen, 2004/2005) und aus Russland zwölf Gelenkbusse des Typs Trolza 62052 (2003) beschafft. Der größte Teil des Wagenparks besteht aus ZIU 682, die 1979 bis 2000 in Dienst gingen bzw. 2005 aus Athen übernommen wurden. Daneben stehen noch über 20-jährige Gelenkwagen aus Salzburg 2005 übernommen in Dienst

Insgesamt bedienen 133 Trolleybusse (Stand 31.12.2008) acht Linien (19, 21, 22, 22P, 28, 29, 40 und 41). Sieben der Linien beginnen dabei an einer gemeinsamen Innenstadtendstelle und führen in die südöstlichen Vororte.

[Cluj-Napoca/Klausenburg \[RO\]](#) - Neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 26.10.09

Die 2008 angekündigte Erneuerung des Wagenparks (siehe Meldung vom 05.01.2009) wurde nun mit der Ausschreibung von 20 Niederflurtrolleybussen angegangen. Die europaweite Ausschreibung eines Rahmenvertrags mit dreijähriger Laufzeit über die Lieferung von 10 Gelenk- und 10 Solotrolleybussen wurde am 21.10.2009 veröffentlicht, das Vergabeverfahren beginnt bereits am 10.11.2009.

[Ploesti \[RO\]](#) - 24 Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 30.11.09

Am 19.10.2009 wurde eine Ausschreibung über 24 Trolleybusse veröffentlicht, es werden Angebote bis 4.12.2009 erwartet. Dabei wird, so ein Artikel in der Lokalpresse (siehe Link "mehr Information"), die Beschaffung von gebrauchten Fahrzeugen möglich sein.

So fanden im Herbst letzten Jahres Testfahrten mit den 2005 in Lausanne nach technischen Problemen ausgesonderten Neoplan-Gelenkbussen statt. Sie wurden von der MHS Truck & Bus SRL., Bukarest, MAN-Nutzfahrzeuge-Generalimporteur für Rumänien angeboten.

Der Trolleybus-Wagenpark besteht derzeit aus 15 gebrauchten Gelenkwagen ehemals Genf und je fünf rumänischen und französischen Zweiaxsern (ehemals St. Etienne), die drei Linien bedienen.

[Sibiu \[RO\]](#) - Erneute Reduzierung des Betriebs

[J. Lehmann](#) - 07.09.09

Nach einer Studie und Verkehrserhebung des Dresdener Ing-Büros VCDB wird das Busnetz in Sibiu neu strukturiert. Das Gutachten wurde durch ein Twinningprojekt der EU gefördert. Es sollen drei Hauptlinien geben, die im 10-Minuten-Verkehr mit Dieselnissen verkehren.

Mit dieser Umstrukturierung werden die letzten beiden Trolleybuslinien eingestellt, die derzeit mit je vier Trolleybussen im 15- bzw. mit zwei Trolleybussen im 30-Minuten Takt bedient werden. An betriebsbereiten Wagen stehen noch 226, 227, 229, 230 (ehemals Biel) und 236, 237, 240-246 (ehemals Lausanne) zur Verfügung. Am 14.09.09 tritt für die beiden Trolleybuslinien ein neuer vorerst nur geringfügig veränderter Fahrplan in Kraft. Die Linie T1 von Dumbrava (Hilton Hotel) bis in die Nähe des Bahnhofs verkehrt nun von 5:30Uhr bis 23:30 Uhr nur noch stündlich, die Linie T2 Rahovaplatz bis Hotel Libra von 5:00 Uhr bis 7:00 Uhr alle 30 Minuten, dann von 7:10 Uhr 23:10 Uhr alle 15 Minuten.

- Protest gegen Einstellung

[J. Lehmann](#) - 06.11.09

Am 22.10.2009 stimmten die lokalen Räte den Vorlagen des Bürgermeisters Klaus Johannis zu, unter den 46 Beschlußvorlagen, die innerhalb 40 Minuten verabschiedet wurden, gehörte auch eine Zustimmung zur Beschaffung von 10 Autobussen mittels einem Darlehn der Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) in Höhe von 2 Millionen Euro. Bereits im vergangenen Jahr erhielt man 5 Millionen, um neue Dieselsebuse zu beschaffen. Mit diesen Bussen soll am 15.11.2009 der Betrieb auf den letzten beiden Trolleybuslinien eingestellt werden. Die lokalen Räte ignorierten in Ihrer Beratung die Proteste und die Petition der Vereinigung Transira. Diese hatten eine Petition eingereicht, welche den Beibehalt und Ausbau des Trolleybusnetzes als umweltfreundliches Verkehrsmittel der stark belasteten Stadt appellierte.

Eine Aufforderung, zehn neue Trolleybusse zu beschaffen, um die gebraucht aus Lausanne und Biel übernommenen Trolleybusse zu ersetzen und damit den Betrieb modern und umweltfreundlich weiter zu bedienen wurde bereits im Vorfeld vom Bürgermeister und dem Direktor der Tursib (Betreiber des städtischen Verkehrs) abgelehnt.

Im mehreren Zeitungsartikeln machte die Vereinigung Transira nun auf die zukünftigen Mißstände des nach Versprechungen des Bürgermeisters "modernen Busbetrieb" aufmerksam. Die neuen Dieselsebuse reichen bei weitem nicht aus, den Gesamtbedarf an Fahrzeugen zur Bedienung der Linien abzudecken, so daß weiterhin überalterte Autobusse im Stadtgebiet dominieren und damit für noch zusätzliche Umweltverschmutzung des ohnehin hoch belasteten Stadtgebiets sorgen.

Plovdiv [BG] - Erweiterung des Trolleybusnetzes

[J. Lehmann](#) - 30.11.09

Im Mai 2007 wurden 67% der Anteile des städtischen Nahverkehrs ("Urban Transport") an einen privaten Investor verkauft. Die restlichen 33 % blieben in städtischen Besit. Dieser hatte die Verpflichtung bis Ende 2008 65 neue Trolleybusse zu beschaffen.

Nachdem der ursprünglich aus ZIU 682, Skoda 9Tr und 14 Tr bestehende Wagenpark Ende 2008 mit neun Gelenkbusse aus St.Gallen (102-108, 110, 111) verstärkt wurde, gelangten nun 15 rund 20 Jahre alte VanHool-Gelenkwagen des ehemaligen Trolleybusbetriebs in Gent (Belgien) nach Plovdiv. Die Wagen wurden vor dem Einsatz überarbeitet und mit einer neuen Lackierung versehen, und erhielten teilweise einen roten Streifen wie die St.Gallener Fahrzeuge, aber auch Ganzreklamen. Bisher sind die Wagen 122, 123, 126, 128, 133, 134 in Betrieb gegangen.

Am 22.11.09 wurden mit einem feierlichen Akt die ersten Wagen der Öffentlichkeit vorgestellt. Neun Trolleybusse auf Platz wurden gesegnet und der Mehrheitseigentümer Angel Batakiev hielt eine Ansprache, in der er die Auslieferung weiterer Trolleybusse ankündigte. So sollen 28 Trolleybusse aus Edmonton per Schiff in Richtung Bulgarien unterwegs sein, sie werden im Hafen von Burgas entladen und von dort in das knapp 280 km entfernte Plovdiv transportiert. Den Kauf von 13 Solowagen aus Deutschland kündigte er auch an, hier handelt es sich offensichtlich um die Mitte November ausgemusterten 12m langen Dreiachser aus Solingen.

Zeitgleich wurde eine dritte Trolleybuslinie wiedereröffnet, auf den Linien 3, 19 und 134 verkehren nun Trolleybusse. Die angekündigte vierte Linie (Linie 14) konnte noch nicht in Betrieb genommen werden, da die Fahrleitung von Dieben demontiert und entwendet wurde.

Leider stehen die Trolleybusse unter Kritik der Öffentlichkeit: Da die Stromspannung im Netz noch unzureichend ist und Kreuzungen und Weichen überaltert sind, können die Trolleybusse stellenweise nur langsam fahren und behindern den stetig wachsenden individualverkehr.

Außerdem konkurriert das private Busunternehmen Hebros Bus und bietet auf einigen Linien parallel laufende Verbindungen an. Die Busgesellschaft hat neue Dieselsebuse beschafft, die mit EU-Mitteln finanziert wurden.

Ruse [BG] - Trolleybusse aus Mailand

[J. Lehmann](#) - 19.10.09

Die Erneuerung des Wagenparks durch Beschaffung von gebrauchten Trolleybussen wurde fortgesetzt. Im Juli 2009 trafen die ersten beiden Trolleybusse (903 und 951) aus Mailand ein. Bis September folgten weitere Wagen (901, 902, 904, 905, 907, 908). Sie behielten größtenteils ihre Betriebsnummer, jedoch ergänzt um die Ziffer 5 wie alle Busse in Ruse und eine Kontrollziffer am Ende. Nach Schulung des Personals unter Mitwirkung von italienischen Spezialisten sind nun die ersten sieben Wagen in Betrieb, Sechs weitere Trolleybusse waren Ende September auf dem Weg von Mailand nach Ruse, zehn weitere sollen Ende 2009 folgen.

Sie ersetzen überwiegend die gleichalten ZIU 682, während die ehemaligen Schweizer Gelenkwagen unverändert zum Einsatz kommen, so konnten am 02.10.2009 die Wagen 54830 und 54829, ehemals Bern Baujahr 1961 und 54760 und 54782 ehemals Basel vom Baujahr 1968 gesichtet werden.

[Sofia \[BG\]](#) - Umbauten mit stufenloser Heckplattform

[J. Lehmann](#) - 21.09.09

151 Trolleybusse des Typs Ikarus T280 wurden im Zeitraum von 1988 bis 1993 beschafft, die nahezu ausschließlich die neun Trolleybuslinien bedienen. Einige Wagen erhielten ab 2007 eine aufwändige Aufarbeitung, bei der auch die Frontpartie modernisiert wurde. In diesem Zuge erhielten die Wagen eine niederflurige Heckplattform und so mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine einfachere Mitfahrt zu ermöglichen. Bereits einige Jahre vorher gab es Umbauten mit abgesenkter Plattform (siehe Meldung vom 22.10.05), um deren Machbarkeit zu ermitteln.

Elf Wagen wurden bis 2009 in eigener Werkstatt umgebaut, unter anderem 2902, 2903, 2924, 2101, 2104, 2105, 2106, 2108. Der Umbau weiterer Wagen wurde nun ausgeschrieben.

Gleichzeitig erfolgte eine Ausschreibung von 30 Neufahrzeugen. Vier Unternehmen zeigten Interesse. Die Firma, die 2003 bis 2007 beschafften Prototypen gaben jedoch kein Angebot ab, letztendlich blieb als einziger Anbieter die Firma Skoda, die für umgerechnet 14,3 Mio Euro die Lieferung der 30 zweiachsigen Trolleybusse anbietet, dieses macht pro Wagen 479.000 Euro aus. Die Wagen sollen mit Klimaanlage und Hilfsantrieb ausgestattet sein, die Lieferung soll 15 Monate nach Abschluß des Vertrags vollzogen sein.

Der Gemeinderat stimmte dem Vertrag zum Kauf der 30 Wagen im Sommer zu. Voraussetzung ist jedoch die Erteilung des Darlehns der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE bzw. EBRD). Ein Teil des Kredits, dessen Abzahlung über 12 Jahre sich hinzieht, soll für die Erneuerung von Fahrleitungskreuzungen aufgewendet werden.

[Stara Zagara \[BG\]](#) - Sechs neue Niederflurtrolleybusse eingeweiht

[J. Lehmann](#) - 05.10.09

Am 2.10.2009 wurden die sechs neuen bis Anfang September ausgelieferten Trolleybusse des Typs "LAZ E-183" aus der Ukraine vorgestellt. Die Niederflurwagen wurden offiziell im Zentrum von Stara Zagora eingeweiht. Sie erhielten die Betriebsnummern 1005, 1007, 1011, 1015, 1023 und 1025, die derzeit nicht belegt waren. Der übrige Wagenpark besteht weiterhin aus acht Skoda 14Tr und 15 ZIU9.

Mit den 29 Trolleybussen werden weiterhin vier Linien befahren, ein Fahrplan ist auf der Homepage der Stadt abrufbar (<http://city.starazagora.net>).

Mit dem Beginn des neuen Schuljahres müssen nun auch Schüler und Studenten in den öffentlichen Bussen und Trolleybussen einen Fahrschein erwerben. Der Bürgermeister kündigte jedoch an, daß bei einer höheren Entschädigung aus dem Ministerium für Verkehr diese Fahrpreiserhebung wieder entfällt.

[Bendery/Tighina \[MD\]](#) - Geschenk zum Stadtjubiläum

[J. Lehmann](#) - 21.09.09

Neben der Neueröffnung einer Trolleybuslinie (siehe Meldung vom 13.04.09) schenkte sich die Stadt zum 600-jährigen Stadtjubiläum im vergangenen Jahr einen neuen Trolleybus. Es handelt sich um einen ZIU682, er ging mit der Betriebsnummer 38 in Dienst. Es ist dies die erste Neubeschaffung nach den im Eröffnungsjahr neu beschafften Wagen 1-6.

Ansonsten wurde der Wagenpark stetig mit gebrauchten ZIU aus Moskau, Sterlitamak, Tula und der Nachbarstadt Tiraspol aufgestockt.

Mittlerweile sind auch einige der zuletzt aus Minsk gebraucht übernommenen ZIU 682 in Betrieb, im Juni 2009 wurden die ersten, noch mit Sperrholz geschützten Wagen im Depot gesichtet, Anfang September konnten die ersten im Linienbetrieb beobachtet werden. Sie erhalten die Betriebsnummern 39-52 (ehemals Minsk 5041, 5067, 5075, 5084, 5090, 5102, 5120, 5128, 5135, 5138, 5146, 5169, 5171 und 5185).

[Izmir \[TR\]](#) - Alter Trolleybus kehrt zurück

[D. Budach](#) - 12.10.09

Die Verkehrsbetriebe ESHOT im türkischen Izmir haben einen schrottreifen Trolleybus des 1992 eingestellten Betriebs zurückgeholt und wollen ihn restaurieren. Der Wagen stand unter der Nummer 93 von 1984 bis 1992 in Izmir im Dienst. Zuvor fuhr er seit 1961 für die Verkehrsbetriebe IETT in Istanbul. Nach Stilllegung des dortigen Obusbetriebs gelangten 75 Alfa Romeo/Aerfer/Ansaldo-Obusse aus einer Serie von ursprünglich 100 Wagen nach Izmir zur weiteren Verwendung, 73 davon wurden unter den Nr. 64-136 wieder in Betrieb genommen. Für die Aufarbeitung des jetzt zurückgeholt Wagens Nr. 93 werden noch zahlreiche Ersatzteile benötigt.

Der Obusbetrieb in Izmir war am 16. August 1954 eröffnet worden und umfaßte zeitweise 6, sich teilweise überlagernde Linien. Zur Eröffnung standen 18 MAN/Rathgeber/SSW Obusse zur Verfügung (Nr. 1-18), 1957-59 folgten 21 Zweiachser des Typs Fiat 2411F/TIBB aus Italien (Nr. 19-38, 43) und drei Gelenkwagen Nr. 39-41 (Fiat 2405F/Viberti/TIBB).

Unter Verwendung von Dieselmotorkomponenten entstanden danach in den Jahren 1962 und 1968 auf Büssing-Fahrgestellen der Typen 6000T und U10 die Obusse 42 und 44-63.

1990 waren noch drei Ganztageslinien 2, 70 und 80 in Betrieb, dazu die HVZ-Verstärkerlinie 1. Nachdem eine durchgreifende Modernisierung von Fahrzeugen und Oberleitung unterblieben war, endete der elektrische Verkehr in Izmir als letztem türkischen Obusbetrieb im September 1992.

[Engels \[RU\]](#) - Die Heimatstadt der ZIU erhielt neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 05.10.09

Die Stadt am Ufer der Wolga, direkt gegenüber der größeren Stadt Saratow erhielt bis September 2009 zwölf neue Trolleybusse, und zwar vier TrolZa-5265 "Megapolis" (Nr.3162-65) und acht TrolZa-5275.05 "Optima" (Nr. 3166-72, 3175). Bereits 2007 wurde der Wagenpark mit vier und 2008 mit 15 neuen Trolleybussen verjüngt, sämtliche vom bewährten Typ ZIU 682. Davor erfolgte die letzte Neubeschaffung im Jahre 2003.

Rund 60 Trolleybusse gehören zum Wagenpark, mit dem vier Linien (8,9,12 und 14) bedient werden. Die Linie 9 verkehrt nur noch zwischen dem Trolleybusdepot und der Innenstadt, sie stellte bis 2004 die Verbindung über die Wolgabrücke in die Nachbarstadt Saratow her. Nach einer Sanierung der Brücke wurde die Fahrleitung nicht mehr montiert.

Der Betrieb in Engels wurde vor 45 Jahren aufgenommen, der erste Trolleybus verkehrte jedoch schon 1955 in der Stadt, als die hier beheimatete Fabrik Uritsky (Zavod imeni Uritzkogo = ZIU), 1926 benannt nach einem bolschewistischen Revolutionsführer (heute TrolZa) ihre Trolleybusse auf einer Teststrecke erprobte. Als der Betrieb ab 1966 von Saratow geführt wurde, erhielt die erste Trolleybuslinie zwischen der Innenstadt und dem ZIU-Werk die Nr. 8, die am 31.12.1972 fertiggestellte Verbindung zwischen den Städten die Nr.9, die Linie 12 kam 1970, die Linie 14 im Jahre 1973 hinzu. 1992 wurde der Betrieb wieder eigenständig, die Liniennummern sowie die Nummerierung des Wagenparks (erste Ziffer 3 für das dritte Depot von Saratow) blieb bestehen.

[Rubzovsk \[RU\]](#) - Sechs neue 'Sibirische Trolleybusse' in 2009

[J. Lehmann](#) - 23.11.09

Der 1973 eingeführte Trolleybusbetrieb der im südlichen Westsibirien, rund 280 km südwestlich von Barnaul gelegenen Stadt erfährt eine Erneuerung des Wagenparks durch neue Trolleybusse vom Typ "Sibirischer Trolleybus", die dem Verkehrsbetrieb in Novosibirsk montiert werden. Anfang des Jahres gingen die Wagen 124-126 in Betrieb, im August folgten die Wagen 67 und 77, im September Wagen 69. letztere ersetzen Wagen mit gleicher Betriebsnummer aus 1983-85.

Somit sind inzwischen neun "Sibirischer Trolleybusse" in den letzten fünf Jahren in Dienst gestellt worden. Im letzten Jahr gingen jedoch zwei Belkommunmash 201, die in Barnaul in Lizenz komplettiert werden (siehe Meldung Barnaul vom 25.05.09). Neben neun Trolleybussen der Firma VMZ von 1996-2001 und zwei der Firma BTZ sind alle restlichen Trolleybusse des Wagenparks ZIU 682, die im Zeitraum von 1984 bis 1993 neu beschafft wurden.

Knapp 50 Trolleybusse gewährleisten einen dichten Verkehr auf den zwei Trolleybuslinien die mit unterschiedlichem Streckenführung die nördlichen mit den südlichen Stadtteilen verbindet.

[Rybinsk \[RU\]](#) - Letzte Salzburger verschrottet

[J. Lehmann](#) - 14.09.09

Die rund 280 km nördlich von Moskau an der Mündung der Scheksna in die Wolga gelegene Stadt erhielt 1999 drei Graf&Stift/Kiepe-Solotrolleybusse aus Salzburg, die von 1986/87 bis Juli 1997 hier als Nr. 101-103 im Einsatz standen. Sie erhielten die Nummern 5, 27 und 41 von freien Nummern im Wagenpark, der bis dato ausschließlich aus ZIU 682 im Nummernbereich 1 bis 113 bestand.

Bis 2003 wurde Wagen 27 ausgemustert, er diente als Ersatzteilspender, eine Frontscheibe war gebrochen. Nun wurden in 2009 auch Wagen 5 und 41 verschrottet.

Nach den Gebrauchtkäufen folgen 2003/4 vier VMZ 5298 (24, 47, 48, 90) und zwei weitere (47, 48) erhielten elektrische Ausrüstung ausgemustertes ZIU-682.

Nun erhielt der Betrieb mit staatlicher Unterstützung neue Niederflerbusse vom Typ VMZ-5298 "Avangard", im Frühjahr gingen vier Wagen in Betrieb (Nr. 8, 58, 68, 78), zudem kamen drei TrolZa ZIU 682 mit moderner Front und zwei VMZ-170, die baugleich zum bewährten Typ ZIU 682 sind. Außerdem wurde die Modernisierung von ZIU 682 in den Werken Ivanovo und VZSM fortgesetzt. 2008/9 wurden 6 bzw. 8 Wagen runderneuert. Dabei wurden die wesentlichen Bauteile der Elektrik auf dem Dach montiert. Dieses bietet einen besseren Schutz vor Schmutzwasser, welches durch schlechte Straßenoberfläche verursacht wird.

Das Netz besteht aus sieben Linien (1, 3-8), in 2006 kam eine rund 3,5 km Verlängerung der Linie 3 entlang der Ulitsa Voroshilova hinzu. Der Wagenpark besteht aus knapp 70 Trolleybussen.

[Saratov \[RU\]](#) - Umfangreiche Wagenparkerneuerung

[J. Lehmann](#) - 28.09.09

Die am Beragufer der mittleren Wolga gelegene Stadt im europäischen Teil Russlands etwa 850 km südöstlich von Moskau betreibt neben einem Straßenbahnnetz ein ausgedehntes Trolleybusnetz mit 11 Linien. In den letzten zwei Jahren wurde ein beachtliches Erneuerungsprogramm gestartet. Nach mehreren Jahren ohne nennenswerte Neubeschaffungen gingen 2007 sieben und 2008 insgesamt 56 Trolleybusse neu in Dienst. Alle Wagen stammen

von der Firma TrolZa, die in der benachbarten Stadt Engels ihren Firmensitz hat. Der größte Teil (39 Wagen) sind vom Typ TrolZa-5275.05 "Optima", 20 Wagen entsprechen der bewährten Bauform ZIU 682 und fünf Wagen des modernen Typs TrolZa-5265 "Megapolis". Von diesem Typ wurde nun im September ein weiterer geliefert, 29 Neufahrzeuge sind für 2009 angekündigt.

Der Wagenpark besteht insgesamt aus knapp 200 Trolleybussen, bis auf einen 2005 beschafften VTZM -5284 ausschließlich ZIU 682, außerdem stehen noch vier Exemplare von der Gelenkwagenversion in Dienst.

Tomsk [RU] - Starke Erneuerung des Wagenparks

[J. Lehmann](#) - 02.11.09

Die im westlichen Teil Sibiriens, rund 3500 km östlich von Moskau gelegene Stadt erhielt in 2007/08 15 Trolleybusse des Typs Optima der Firma Trolza (Nr. 367-381). Diese waren zwar mit 3,3 Mio. Rubel (rund 80.000 €), rund 35% teurer als die 2006/7 gelieferten Trolleybusse des Typs LiAZ-5280 (2,4 Mio Rubel, rund 60.000 €), aber besitzen einige Vorteile: Bedingt durch die niedrige Bodenhöhe (vorderer und mittlerer Eingang eine Stufe, hinten zwei Stufen) ist der Einstieg für ältere Fahrgäste bequemer. Neu für den Betreiber ist auch eine Batterie, welche 800 m Fahren ohne Fahrleitung ermöglicht. Die ersten beiden Wagen dieses Typs gingen Ende 2007 in Betrieb, der Rest folgte Ende 2008 und wurde am 4.12.2009 auf der Lenin Allee der Bevölkerung vorgestellt. Auffällig ist die orange Grundlackierung der zuletzt gelieferten Wagen.

Mit den zehn 2007 gelieferten Trolleybussen des Typs LiAZ-5280 (Nr.357-366) ist nun etwa ein Drittel des Wagenparks jünger als zwei Jahre.

Die Neufahrzeuge ersetzen ebenfalls die zwei einzigen Gelenkwagen (ZUI 683, Baujahr 1993) sowie zahlreiche ZIU 682. Im Vorfeld weiterer Neubeschaffungen führt seit dem 3.11.2009 ein komplett niederfluriger BKSM 321 aus Minsk Probefahrten durch.

Die rund 80 Trolleybusse bedienen sieben Linien, die Streckenlänge beträgt 93,4 km. Daneben wird noch ein Straßenbahnnetz mit 5 Linien unterhalten. Während die Trolleybuslinie 3 mit 18 Wagen den höchsten Wagenauslauf besitzt, wird die Linie 7 hingegen nur an Wochenenden und Feiertagen mit zwei Kursfahrzeugen angeboten. Seit dem 12.10.2009 wird die Linie 7 aufgewertet und verkehrt über den Straßenzug Komsomolsky Prospekt unter neuer Fahrleitung täglich mit bis zu 10 Kursen.

Kathmandu [NP] - Stadtverwaltung bestätigt Einstellung

[J. Lehmann](#) - 19.11.09

Der Betrieb auf der einzigen Trolleybuslinie, die in Tripureswar südlich der Innenstadt ihren Startpunkt hatte und seit einigen Jahren an der Stadtgrenze in der Nähe des Flughafens endete wurde im November 2008 eingestellt. Im Mai 2009 war die Fahrleitung bereits auf vielen Abschnitten abgebaut. Obwohl im Oktober 2009 nur noch Fahrleitung zwischen Tripureswar und östlich des Depots hing, erfolgte erst jetzt die endgültige Entscheidung, dass der Trolleybusbetrieb eingestellt bleibt. Das ist natürlich im Hinblick auf die enorme Luftverschmutzung im Talkessel bedauerlich.

Die Stadtverwaltung (Kathmandu Metropolitan City), die die Verantwortung für die Trolleybuslinie erst einige Jahre zuvor wieder erhielten, wollte die Verluste der stark vernachlässigten Anlage nicht mehr tragen. Die 28 Angestellten des Betriebs erhielten somit die sofortige Kündigung und wurden mit drei Monatsgehältern entschädigt.

Bischkek [KG] - Weißrussische Obusse nun auch in Kirgisien

[J. Lehmann](#) - 26.10.09

Anfang Juni 2009 erhielt der Verkehrsbetrieb den ersten Trolleybus aus weißrussischer Produktion. Er erhielt die Wagen-Nummer 1601. 20 Wagen folgten bis August 2009, die letzten trafen Mitte August per Bahn ein, bis Mitte Juli waren 16 Wagen zugegen.

Es erfolgt ein Einsatz auf den Linien 4 (7 Wagen), 8 (4), 10 (3), 11 (3), 14 (3) und 17 (1).

Der restliche Wagenpark besteht aus dem bewährten Typ ZIU 682 in verschiedenen Bauformen, Baujahre 1983-2003. Insgesamt verzeichnet man 109 betriebsfähige Trolleybusse, etwa 70-75 Wagen werden täglich eingesetzt, es besteht weiterhin die Absicht den Wagenpark auf 200 bis 250 Einheiten zu erhöhen.

Die Beschaffung erfolgte mit einem Darlehn der Sparkasse Belarius. Erstmals erhält der Betrieb somit Niederflurwagen, ebenfalls neu für den Betrieb in der kirgisischen Hauptstadt ist die Klimaanlage, die im Winter als Heizung fungiert. Trotz des zusätzlichen Energieverbrauchs für diese Anlage wird insgesamt ein wesentliche geringerer Strombedarf erwartet.

Shanghai [CN] - Der älteste Obusbetrieb der Welt ist gerade 95 geworden!

[D. Budach](#) - 16.11.09

Der älteste, noch existierende Obusbetrieb der Welt findet sich in der chinesischen Millionenstadt Shanghai - und konnte am 15.11.2009 sein 95-jähriges Jubiläum feiern. TrolleyMotion gratuliert!

Am 15.11.1914 ging die erste, nur 1,1 km lange Linie Nr. 14 von Lao Zha Qiao nach Zheng Jia Mu Qiao entlang der schmalen Fujian Road in Betrieb. Hier fahren heute keine Obusse mehr, doch die aktuelle Endstelle Dong Xin Qiao der heutigen Trolleybuslinie 14 liegt in unmittelbarer Nähe zur ursprünglichen Endstation Zheng Jia Mu Qiao.

Trotz der rasanten Veränderungen in der Stadt konnte sich der Trolleybus hier bis heute behaupten, aktuell werden zwölf Linien befahren, dafür stehen gut 200 Solowagen zur Verfügung. Jüngst wurden die Flotte allerdings um gut 70 Wagen reduziert, indem alle in 2000 gebauten Obusse ohne Klimaanlage ausgemustert wurden. Sie kamen vornehmlich auf den Linien 19, 25 und 28 zum Einsatz. Auf diversen Linien gibt es seit geraumer Zeit Mischbetrieb mit Dieselnbussen. Eine Neubeschaffung von Obussen ist derzeit nicht vorgesehen. Auch die geplante Elektrifizierung einer Strecke durch den neuen Hafentunnel zum Expo-Gelände (Expo 2010) findet nicht statt. 360 Busse mit sogenannten Supercapacitors wurden beschafft, die auf der Linie 26 die Obusse ablösen sollen, wie beschrieben zuvor schon auf der Linie 11.

Ein Nachbau eines Trolleybusses aus der Anfangszeit des Shanghaier Betriebs wurde vor Jahren für ein Filmstudio angefertigt, seine weitere Verwendung soll er künftig als Ausstellungsstück finden. Er ist nicht motorisiert.

[Zhengzhou \[CN\]](#) - 'Vorübergehende' Einstellung

[D. Budach](#) - 30.11.09

In der Industriestadt Zhengzhou, rund 500 km südlich von Peking in der Provinz Henan gelegen, endete am 5.11.2009 nach 30 Jahren der Obusbetrieb, offiziell zumindest vorübergehend. Amtliche Begründung sind die umfangreichen Bauarbeiten für den Bau der ersten U-Bahnlinie, die 2012 in Betrieb gehen soll. Letzte Linie war die 104. Ob der elektrische Verkehr zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden kann, ist ungewiss. Der Betrieb war Ende der siebziger Jahre als Vorzeiganlage u.a. mit Hilfe der Großbetriebe Shanghai und Peking aufgebaut worden und wurde am 30.4.1979 eröffnet. 1995 fuhren die fünf Linien 101 - 105. Vor wenigen Jahren verschwand zuerst die Linie 105, bald gefolgt von der 103. 2008 endete der elektrische Betrieb der Linie 101 aufgrund von Bauarbeiten, am 23.9.2009 war der letzte Betriebstag der 102 und am 5.11.2009 schließlich fuhr der letzte Obus auf Linie 104.

Der Fuhrpark bestand zuletzt u.a. aus modernen Obussen der Bauart Wuhan.

[Wellington \[NZ\]](#) - Aus für die Volvo-Trolleys

[D. Budach](#) - 19.11.09

Am 16.11.2009 fuhren zum letzten Mal planmäßig die Volvo B58 Trolleybusse (Baujahr 1981-86) in Wellington. Sie kamen auf den Linien 3 und 11 in der Frühspitze zum Einsatz, als letzter Wagen rückte um 12:08 Wagen 227 ins Depot ein.

Die letzten vier Wagen 227, 233, 258 und 268 konnten aus dem Plandienst genommen werden, nachdem die Flotte von 60 "Designline"-Obussen bis Juni 2009 vollständig ausgeliefert wurde und alle inzwischen in Betrieb genommen werden konnte. Von diesen neuen Wagen sind Nr. 301-303 Zweiachser der Vorserie, die Wagen 331-387 dagegen Dreiachser.

Von diesen letzten Wagen sollen zwei als "eiserne Reserve" vorerst betriebsfähig beim Verkehrsunternehmen verbleiben, während die beiden anderen zur Erhaltung als historische Obusse in Frage kommen. In Neuseeland sind diverse Obusse der einstmalig insgesamt fünf Betriebe an verschiedenen Orten hinterstellt, etliche davon in betriebsbereitem Zustand.

[Dunedin \[NZ\]](#) - Umzug von Museumswagen

[D. Budach](#) - 14.09.09

Historisches aus Neuseeland: Dunedin / Foxton / Ferrymead Museum

Der Bestand an Museumswagen im Trolleybus Museum in Foxton wird schrittweise reduziert durch die Abgabe aller Wagen, die sich nicht direkt im Besitz des verstorbenen Gründers des Museums befinden.

Einer dieser Wagen ist Obus Nr. 1 aus Dunedin, der dem Wellington Tramway Museum gehört. Es handelt sich um einen BUT/ New Zealand Motor Bodies/Metro Vickers des Baujahres 1950. Um den Wagen nahe seiner alten Heimat zeigen zu können und ihn künftig möglicherweise auch wieder unter Fahrdraht einzusetzen, soll er zum Ferrymead Heritage Park in Christchurch auf Neuseelands Südinsel gebracht werden, sobald dort Unterstellmöglichkeiten unter Dach geschaffen sind. Hier betreibt The Tramway Historical Society, Inc. neben einer Museumsstraßenbahn auch eine Strecke mit Obusfahrleitung, die regelmäßig an bestimmten Tagen genutzt wird. Im Ferrymead Heritage Park finden sich Trolleybusse aller ehemals fünf Betriebe im Land: Auckland, Christchurch, Dunedin, New Plymouth und Wellington.

Der Obusbetrieb in der Universitätsstadt Dunedin auf der neuseeländischen Südinsel bestand vom 23.12.1950 bis 31.03.1982. Aus bis zu 18 Linien bestand das Netz bei 40 km Streckenlänge. Erste Stilllegungen gab es bereits in den sechziger Jahren, nach einer Teilprivatisierung wurden von 1979 bis 1982 noch vier Linien betrieben. Die Flotte bestand aus 79 Wagen aus einheimischer Produktion der Baujahre 1950-1959 und 1962. Zehn dieser Wagen sind noch heute an verschiedenen Stellen im Land erhalten, vier davon sogar im weitgehend fahrfähigen Zustand.

[Brisbane \[AU\]](#) - Wiederaufarbeitung möglich

[D. Budach](#) - 30.11.09

Der Obusbetrieb im australischen Brisbane existierte vom 12.8.1951 bis zum 13.3.1969. Zu seiner Glanzzeit fuhren sechs sich teilweise überlagernde Linien (8A, 8B, 8C, 23, 24, 25).

Der Fuhrpark bestand aus 30 Trolleybussen des Typs Sunbeam/C.Hope/BTH aus den Anfangsjahren, ergänzt 1960 um sechs Trolleybussen des Typs Sunbeam/Athol Hedges/BTH.

Im Brisbane Tramway Museum in Ferny Grove (siehe Link "Mehr Information") ist je ein Wagen der beiden Serien noch erhalten. Dies sind Wagen 1 aus der ersten Serie und Wagen 34 aus der letzten - jeweils der erste und letzte eingesetzte Wagen in der Stadt. Trotz ihrer Leichtmetallkarosserien bedürfen beide Wagen jedoch einer umfangreichen Restaurierung, um ihre langfristige Erhaltung sicherzustellen.

[Edmonton \[CA\]](#) - Über den Atlantik

[D. Budach](#) - 02.11.09

Einer der im Zuge der Stilllegung des Betriebs in Edmonton im Mai 2009 ausgemusterten Flyer Obusse, Wagen 189, Baujahr 1982, wurde an das Trolleybus Museum im britischen Sandtoft abgegeben und erreichte am 28.10.2009 auf dem Seeweg den Hafen von Liverpool. Der Wagen ist in gutem Zustand und soll nach einigen Anpassungen schon in Kürze auf dem Museumsgelände im Fahrbetrieb gezeigt werden.

[San Francisco \[US\]](#) - Reduzierung des Gelenkwagenbestands und Linienanpassungen

[D. Budach](#) - 21.09.09

Unter dem Namen „Transit Effectiveness Project (TEP)“ wird im kalifornischen San Francisco schrittweise ein umfangreiches Programm zur Neustrukturierung des bestehenden Oberflächenverkehrsnetzes umgesetzt. Zielsetzung ist dabei eine Anpassung an verändertes Nutzerverhalten, aber auch deutliche Einsparungen durch Linienverkürzungen auf gemeinsam befahrenen Routen und Beschleunigungsmaßnahmen auf bestimmten Abschnitten.

Beim Obusbetrieb sind diverse Änderungen zum 3.10.2009 vorgesehen. Dazu gehört die Einstellung der Linien 4, 7 und 20 sowie die Verkürzung der Linie 41. Der Abbau von Fahrleitungsabschnitten ist dadurch aber nicht ausgelöst. Im Rahmen des beschlossenen Transit Priority Network werden 3 km entlang Van Ness Street werden als BRT Route aufgewertet und damit die Fahrzeiten u.a. auf den Linien 47 und 49 deutlich verkürzt, geplant ist dies bis 2012/13. Für andere Streckenabschnitte sind ebenfalls Beschleunigungsmaßnahmen beabsichtigt.

Längerfristig ist die Elektrifizierung weiterer stark befahrener Omnibuslinien in Planung, die prekäre Finanzlage von Stadt und Bundesstaat lassen dazu jedoch aktuell keine konkreten Aussagen zu.

Von den ursprünglich 60 Gelenkwagen des Typs New Flyer E60 sind offiziell noch 58 im Bestand, etliche jedoch mit diversen Schäden seit Jahren abgestellt. Da sich die ursprünglich geplante Aufarbeitung aller 58 Wagen als zu teuer herausgestellt hat, sind jetzt nur noch 40 Wagen 7001, 7003, 7005, 7007, 7009-13, 7015, 7017-22, 7028, 7030-35, 7038, 7040, 7041, 7043-46, 7049, 7051-59 gemäß Trolleybus Magazine Nr. 287) zur weiteren Erhaltung vorgesehen. Sie werden unter Nutzung der übrigen Fahrzeuge als Ersatzteilsponder renoviert und erhalten das neue Lackierungsschema.

Weitere 33 Gelenkwagen der Firmen Skoda/ETI stehen neben 240 Solowagen der gleichen Hersteller zur Verfügung, sämtlich zwischen 1999 und 2003 beschafft.

[Seattle \[US\]](#) - Nach Netzerweiterung zweifelhafte Empfehlungen nach der Stadtbahneröffnung

[D. Budach](#) - 14.09.09

In Seattle, im US-Bundesstaat Washington, ging am 18. Juli 2009 eine erste Stadtbahnlinie in Betrieb. Sie benutzt den 1990 eröffneten und bis Anfang 2005 von DUO-Gelenkbussen befahrenen Downtown-Tunnel mit. Hier lagen von Anbeginn schon Gleise als Rillenschienen in der Fahrbahn, und auch heute fahren hier Hybridbusse parallel zur Bahn im Tunnel.

Obwohl der Stadtbahn durch künftige Ausbauten eine noch stärkere Rolle im ÖPNV des Ballungsraumes zugewiesen werden soll, war bislang dadurch der längerfristige Erhalt des Obussystems nicht in Frage gestellt. Dafür sprechen allein schon die enormen Baukosten der Stadtbahn mit zum Teil kreuzungsfreier Trassierung, die die Kosten solcher Anlagen in Europa bei weitem übersteigen. Umso mehr überrascht es jedoch, dass vor wenigen Tagen die internen Rechnungsprüfer des King County Council als Empfehlung aussprachen, zur Einsparung von vermeintlich USD 8,7 Mio. pro Jahr den Obus zugunsten von Dieselbussen einzustellen. Bei den angestellten Berechnungen wird insbesondere die Langfristigkeit der im Obusbetrieb zu tätigen Investitionen und die Langlebigkeit der Anlagen völlig außer acht gelassen, ebenso die Energieeffizienz des Systems. Der Bericht wurde der Regionalverwaltung zugeleitet, weitere Konsequenzen ergaben sich daraus vorläufig nicht. Sattessen hat eine öffentliche Diskussion über die vorgebrachten Argumente begonnen, die gerade im Hinblick auf die vergleichsweise um ein vielfaches höheren Aufwendungen für die jüngst errichtete Strassenbahnanlage im Oberflächenverkehr als auch erst recht für die neue Stadtbahn wenig überzeugen können.

Nach derzeitigen Planungen wird das Obusnetz dagegen stärker mit dem neuen Stadtbahnnetz verknüpft. Zu diesem Zweck werden bereits die bestehenden Linie 14 und 36 verlängert und an die Stadtbahn-Stationen Othello und Mt. Baker herangeführt, es handelt sich um Verlängerungen um je knapp 1 km. Die Eröffnung der Netzverlängerungen ist für den 19.09.2009 geplant. Weitere Netzanpassungen sollen folgen.

Auch ist die (Teil-)Elektrifizierung eines zukünftigen BRT-Ost-West-Korridors Settle/Redmond, der in der Langfristplanung bis 2020 vorgesehen ist, ist ebenfalls eine mögliche Option.

Das aktuelle Netz wird von 100 Gillig/GE/Alstom Trolleybussen Baujahr 2002-2003 (Nr. 4100-4199) und 59 der aus den DUO-Bussen von Breda 2004-2006 in reine Obusse umgebauten Gelenkwagen (Nr. 4200-4258) befahren.

Cordoba [AR] - ZIU aus Mendoza

[D. Budach](#) - 23.11.09

Die öffentlichen Verkehrsbetriebe TAMSE im argentinischen Córdoba haben die fünf im Januar 2009 in Mendoza ausgemusterten ZIU -Zweiachser des Baujahrs 1984 erworben. Sie sollen kurzfristig von Mendoza nach Córdoba verbracht werden, wo sie die aktuelle Flotte bestehend aus 9 Gelenk- und 24 baugleichen Solowagen vom Typ ZIU sowie 6 chinesischen Zweiachsern, ergänzen. Die Wagen waren seinerzeit durch Vermittlung auf politischer Ebene neu nach Mendoza gekommen, als Barter-Geschäft im Tausch gegen argentinischen Wein aus der Region! Sie wurden in Mendoza durch die Indienststellung der ebenso alten, aber deutlich besser erhaltenen New Flyer-Trolleybusse aus Vancouver überflüssig. Wieviele der Wagen in Córdoba tatsächlich wieder in Betrieb gehen und wieviele als Ersatzteilspender verbleiben, wurde noch nicht entschieden.

Eine Entscheidung über die jüngst berichteten Pläne zur Einstellung der drei Trolleybuslinien in Córdoba wurde aufgrund diverser politischer Widerstände vorerst von der Tagesordnung genommen.

Rosario [AR] - Anerkennung für den Obus

[D. Budach](#) - 19.10.09

Der Trolleybusbetrieb auf der seit Jahren einzig verbliebenen Linie K im argentinischen Rosario hat jüngst eine besondere Aufwertung erfahren:

Die Stadtverwaltung hat die gesamte Anlage zum "patrimonio histórico y cultural de la ciudad" erklärt, in etwa als historisch und kulturell wertvoller Besitz der Stadt. Das System steht damit unter offiziellem Schutz. Damit soll nicht nur die langfristige Erhaltung gesichert werden, sondern es erschließen sich damit künftig auch neue Möglichkeiten für finanzielle Zuwendungen und Begünstigungen. So soll kurzfristig die Anwendung eines vergünstigten Strombezugstarifs eingeleitet werden, was die Betriebskosten deutlich senken würde. Außerdem sollen Mittel zur Fahrzeugbeschaffung zur Verfügung gestellt werden. Aus Kostengründen wird dabei an gut erhaltene, jüngere Gebrauchtwagen gedacht, aber auch Neuwagen sind eine Option. Die derzeitige Flotte von 20 in Brasilien gebauten Scania/Marcopolo/Powertronics Solowagen, Baujahr 1988, 1993 ex Belo Horizonte (dort nicht in Betrieb genommen) präsentiert sich aufgrund ihrer robusten Bauart zwar noch in gutem Zustand, die Wagen haben jedoch zum Teil bereits über 1 Mio. Kilometer zurückgelegt.

Auf Linie K kommen im Tagesverkehr bis zu 18 der 20 Trolleybusse zum Einsatz, es wird in Spitzenzeiten angenähert ein 5-Minuten-Takt geboten.

Foto:
Obus 14 im Zentrum auf der Linie K, die durch parallel verlaufende Einbahnstraßen geführt wird. Aufnahme: Mariano Cesar Antenore / Carlos Alberto Fernández Priotti.



Santos [BR] - Künftig doch Museum?

[D. Budach](#) - 16.11.09

In der brasilianischen Hafenstadt Santos wurde bereits vor drei Jahren schon einmal ein Projekt präsentiert, die einzige verbliebene Obuslinie in eine Rundfahrtlinie vorwiegend für touristische Zwecke umzuwandeln, da die Strecke fast alle Sehenswürdigkeiten der Stadt gut erschließt. (siehe Meldung vom 18.8.08). Das Projekt verschwand seinerzeit in den Schubladen, gewinnt nun jedoch wieder neu an Fahrt, da absehbar ist, daß der Betrieb in seiner bisherigen Form mit den zwanzigjährigen Mafersa-Obussen kaum längerfristig aufrecht zu erhalten scheint. Aktueller Anlass war der Brand des Obus 5306 Ende Oktober 2009 auf offener Straße nach einem Motorschaden, der Einsatzbestand reduziert sich damit auf nur noch fünf Wagen, von denen vier für den Linienverkehr werktags benötigt werden.

Die Übernahme von gut erhaltenen Gebrauchtwagen aus Sao Paulo könnte eine Alternative sein. Gleichzeitig wird geprüft, neben einem bereits seit langem hinterstellten Alfa Romeo aus 1963 einen weiteren solchen Wagen, der außerhalb der Stadt auf einer Farm steht, zurückzuholen und für den Fahrbetrieb zu restaurieren.

Sao Paulo (SPT) [BR] - Prototypen und neue Wagen

[D. Budach](#) - 06.11.09

Nachdem die ersten zehn Wagen der neuen Niederflurserie von Busscar/WEG seit Juni 2009 alle im Einsatz sind (Nr. 1764-1773), sowie zuvor bereits ein Prototyp (Nr. 1500, siehe Meldung vom 10.8.09), wurden von der Option auf weitere 129 Wagen bislang nur 10 Obusse fest bestellt. Diese sollen bis zum Jahresende 2009 ausgeliefert werden.

Der Prototyp eines Niederflur-Modells von Mercedes-Benz/CAIO/Electra wurde mehrere Monate auf dem Netz der SP Trans getestet, erhielt allerdings keine Zulassung für den Fahrgastbetrieb und kam entsprechend auch nicht in den Linieneinsatz. Obwohl er in den entsprechenden Farben rot-weiß lackiert ist, wird er nicht vom Betreiberkonsortium 4. Leste des Stadtnetzes der SP Trans angekauft, sondern an den Nachbarbetrieb der EMTU (Betreiber Metra) abgegeben. Unter der Nr. 7400 fährt hier, wie berichtet (siehe Meldung vom 25.05.09) seit Mai 2009 ein nahezu baugleicher Wagen, die Beschaffung weiterer solcher Fahrzeuge ist beabsichtigt. Damit sollen die vorgesehenen Netzerweiterungen bedient werden, aber mittelfristig auch ältere Hochflurwagen (ehemals Belo Horizonte und ehemals SP Trans) abgelöst werden.

Skoda Electric - Lieferungen 2009

[J. Lehmann](#) - 05.10.09

Nach Fertigstellung und Auslieferung der 150 Trolleybusse für Riga folgt nun die Produktion der bestellten Trolleybusse für die tschechischen Betriebe: Die erste Lieferung von drei ŠKODA 25 Tr (ohne Dieselaggregat) ging nach Brünn im August 2009. Es folgten im August und September drei ŠKODA 24 Tr (ohne Dieselaggregat) und fünf Gelenktrolleybusse ŠKODA 25 Tr (mit Dieselaggregat Kirsch) an den Verkehrsbetrieb der Stadt Pilsen. Im November wird noch ein weiterer Gelenktrolleybus ŠKODA 25 Tr auf Basis des Wagenkastens der Firma Irisbus für die Stadt Chomutov produziert und ausgeliefert, er ist ebenfalls ohne Dieselaggregat und erhält manuelle Stromabnehmer.

Ab Ende September werden dann die Serienfahrzeuge des Typs ŠKODA 26 Tr an den Betrieb in Jihlava ausgeliefert. Als Grundlage dient hier die Karosserie Solaris Urbino T12, der mechanischer Teil einschließlich Pneumatik-Ausrüstung ist mit dem Obus Trollino T12 identisch. Seit Anfang dieses Jahres verlaufen Prototypprüfungen dieses neuen Obustyps. Die elektrische Ausrüstung ist mit der Ausrüstung der Obusse ŠKODA 24 Tr - Irisbus identisch, nur mit dem Unterschied, dass der Fahrmotor die Leistung 160 kW hat. Seit 23. Juli 2009 verliefen Prüfungsfahrten mit den Fahrgästen direkt in der Stadt Jihlava, bis September waren alle nötigen Prüfungen für das Bahnamt beendet und derzeit läuft die offizielle Zulassung beim Bahnamt. Zeitgleich erfolgte bei Skoda die Serienproduktion dieser Obusse, zwei Wagen wurden im September, fünf werden im Oktober dieses Jahres produziert. Vier baugleiche ŠKODA 26 Tr - Solaris erhält dann der Verkehrsbetrieb der Stadt Teplice im Oktober/November 2009, gemeinsam mit einem dreiachsigen ŠKODA 28 Tr (15 m langer Solaris-Wagenkasten). Im November/Dezember folgen dann noch zwei ŠKODA 28 Tr für den Verkehrsbetrieb der Stadt Pardubice. Der Obus vom Typ SOLARIS T12 wurde an Coimbra am 23.09.2009 ausgeliefert. Er wurde in Zusammenarbeit mit der polnischen Firma Solaris produziert. ŠKODA ELECTRIC ist nur der Lieferant der elektrischen Ausrüstung (in der Version wie für die Obusse des Typs 24 Tr). Die Montage des 100 kW Dieselaggregates Kirsch ist ähnlich wie bei dem Obus Trollino 12. In Pilsen fanden im September Typenprüfungen des Wagens unter Teilnahme der technischen Vertreter der Firma Solaris statt.

Ebenfalls werden Gelenkbusse in Zusammenarbeit mit der italienischen Firma Breda produziert. Es handelt es sich um einen 18 m Gelenkbus mit der Karosserie Bredamarinibus und einer elektrischen Ausrüstung von ŠKODA ELECTRIC. Diese Ausrüstung ist ähnlich wie die elektrische Ausrüstung der Gelenkwagen 25 Tr, zusätzlich werden Supercaps für eine bessere Dynamik des Antriebes eingebaut. Das Dieselaggregat stammt in diesem Fall von der Firma Mann. Von der Seite ŠKODA handelt es sich um die Lieferung der gesamten elektrischen Ausrüstung, der Finallieferant wird die Firma Breda sein. Die zwei ersten Wagen werden bei ŠKODA ELECTRIC in Pilsen ab November ausgerüstet, nach allen Prüfungen ist die Lieferung nach Rom im Laufe des Januars 2010 geplant. Die Lieferung von ŠKODA 24 Tr für die Stadt Sofia in Bulgarien sind noch nicht in Planung, da zur Zeit

Verhandlungen laufen, die noch keinen positiven Abschluß erbracht haben.

Die geplante Bestellung von acht weiteren Obussen des Typs ŠKODA 24 Tr/ Irisbus für Timisoara wurde nicht realisiert, die Aktion ist von der rumänischen Seite vorübergehend gestoppt worden.

HESS AG Fahrzeugbau - 50. Trolleybus in 2009

[J. Lehmann](#) - 23.11.09

Am 9.11.2009 wurde der zweite Doppelgelenkwagen für St. Gallen fertiggestellt und ausgeliefert. Es handelt sich um die 50. Auslieferung eines Trolleybusses im laufenden Jahr. Damit konnte erneut eine Steigerung der Produktion erreicht werden, die Produktionszahlen an Trolleybussen von 2005 (39 SwissTrolleys) und 2008 (33) sowie 2007 (22) wurde weit überboten.

Der Doppelgelenkwagen wurde jedoch nicht direkt nach St. Gallen geliefert, sondern wurde zuerst auf der Fachmesse Suissetraffic'09 in Bern vom 11. bis 14. November 2009 ausgestellt.

Insgesamt produzierte die Firma Hess bis Anfang November 167 Einheiten des SwissTrolley 3. Dabei beschränkte sich die Produktion nicht nur für Schweizer Trolleybusbetriebe, denn die Betreiber in Solingen in Deutschland und Arnheim in Holland erwarben auch das Schweizer Qualitätsprodukt.

Mittlerweile 32 Einheiten sind Doppelgelenkwagen, das Produkt wird "LighTram" bezeichnet. Nach einem Umbau eines SwissTrolley1 in Gent und einer langzeitlichen Erprobung ab Dezember 2003 wurde im Dezember 2005 der erste neue LighTram ausgeliefert, es folgten Bestellungen des 24,7 m langen Trolleybusses aus Luzern, Zürich und St. Gallen. Mit der Vorstellung des ersten SwissTrolley 3 für Zürich am 20. Juli 2006 erfolgte ein Facelifting der Front des SwissTrolleys. Die Serienproduktion startete 2007. Insgesamt gingen 18 Gelenkwagen und 17 Doppelgelenkwagen nach Zürich, der letzte Wagen wurde 2008 geliefert. Es folgte 2008 die Produktion für Biel, St. Gallen und die ersten zwei für Solingen. Mit dem Auftrag für den deutschen Betrieb Solingen gelangte erstmals ein SwissTrolley außerhalb der Schweiz zum Einsatz. Als zweiter Betrieb jenseits der Schweizer Grenzen bestellte Arnheim Ende 2008 Gelenkwagen.

Mit dem SwissTrolley-Prototyp 1991 begann das Zeitalter des Niederflurtrolleybusses in der Schweiz. Genf bestellte 13 Wagen, als Weiterentwicklung erhielten 1996-2000 La Chaux de Fonds, Biel und Bern den SwissTrolley2, zudem lieferte Hess 2003 nach Fribourg neun DUO-Busse. Alle diese Fahrzeuge hatten den Aufbau auf ein fremdes Fahrgestell, bis auf Fribourg (MAN-Chassis) fand das Chassis BGT-N der Firma NAW Verwendung. Ein neues Chassis war bereits in Entwicklung, als Daimler-Benz beschloß, die Firma NAW aufzugeben. Es konnte Anfang 2003 vereinbart werden, daß HESS die Weiterentwicklung und die Produktrechte übernehmen konnte. Dies war die Geburtsstunde des SwissTrolley3, von denen die ersten acht Einheiten von Luzern bestellt wurden und am 23.09.2004 das erste fertige Fahrzeug in Luzern vorgestellt werden konnte. Der besondere Unterschied zu den Vorgänger SwissTrolley1 und 2 war, daß trotz Zweimotorigkeit das Fahrzeug komplett niederflurig wurde, Auch der SwissTrolley1 hatte zwei Motoren (der Prototyp wurde später Biel 80 und Serie von 13 Tb für Genf), er war aber nur 35% niederflurig, die beiden Vordertüren waren stufenlos bei einer Einstiegshöhe von 320 mm (Tür1) und 340 mm (Tür 2) zu betreten. Die beiden hintern Türen besaßen noch eine Stufe von 250 mm, der Bodenhöhe stieg auf 570 mm an. Auch die fünf für La Chaux de Fonds waren zweimotorig und wiesen den gleichen Niederfluranteil auf. Sie entsprachen optisch den SwissTrolley2, die für Bern und Biel geliefert wurden. Diese waren nur einmotorig und boten an Tür 1, 2 und 4 einen stufenlosen Einstieg von 320 bzw. 340 mm. An Tür 3 war eine Stufe von 250 mm aufgrund des höheren Bodens im Gelenkbereich zu überwinden.

Alle SwissTrolleys sind mit Hilfsmotor ausgestattet, in der Regel produziert ein Dieselmotor von 50 kW Stärke Strom für die Fahrt ohne Oberleitung. Ausnahmen sind die Trolleybusse für Solingen und Lausanne, bei denen der Hilfsmotor 100 kW stark ist. Die Solinger und Arnheimer SwissTrolleys sind 18 m lang und dreitürig. Alle letzten Lieferungen in die Schweizer Betriebe messen 18,7 m und besitzen vier Türen.

Bislang wurden 2009 die restlichen acht Gelenkwagen für St.Gallen und Solingen sowie 16 Einheiten für Luzern und je ein Vorläuferfahrzeug für Lausanne und Neuchatel geliefert. Derzeit läuft die Fertigstellung und Auslieferung der LighTram für St. Gallen ab Dezember folgen die Serienwagen für Lausanne.

Nahezu baugleich zu den Trolleybussen werden auch Hybridbusse angeboten. Aus der Serie von Doppelgelenkwagen für Zürich entstand ein Probewagen "LighTram Hybrid", der in zahlreichen Betrieben in der Schweiz und anderen europäischen Städten zur Probe fuhr. Die Firma Voyages Emile Weber in Canach (Luxemburg) bestellte zwei Doppelgelenkwagen für den Einsatz auf der Linie von der Innenstadt Luxemburg zum Flughafen. Die Wagen wurden im Frühjahr 2009 ausgeliefert. Weitere Hybridwagen werden 2010 in einigen deutschen Städten zum Einsatz kommen. Von den 15 vom Verkehrsverbund Rhein Ruhr geförderten Hybrid-Gelenkwagen liefert die Firma Hess gemeinsam mit Vossloh Kiepe im Sommer nächsten Jahres acht Gelenkwagen, und zwar nach Düsseldorf (3), Dortmund (2), Ennepetal, Hagen und Wuppertal (je 1).

Ansonsten wird die Jahresproduktion 2010 mit noch 91 bestellten Trolleybussen erneut eine Rekordmarke erreichen, auch wenn noch einige Einheiten dieses Jahr und 2011 geliefert werden. Eine genaue Auflistung ist nachfolgend abrufbar:

Lieferungen Swiss Trolley 1991-2010								
Stadt	An-zahl		Typ	Betriebs-Nr.	Chassis	Gen.	Lieferung	Bemerkung
Prototyp	1		Gelenkwagen	Zürich 50, später Biel 80	NAW	1	1991	1996 vk. an Biel, 2008= Medias
Genève	13		Gelenkwagen	TPG 701-713	NAW	1	1992-1993	709: 2003 Umbau zum DGT 721
La Chaux-de-Fonds	5		Gelenkwagen	TRN 121-125	NAW	2	1996	
Bienne	10		Gelenkwagen	TPB 81-90	NAW	2	1997	
Berne	20		Gelenkwagen	BernMobil 1-20	NAW	2	1997-2000	
Fribourg	9		Gelenkwagen, DUO-Bus	TPF 513-521	MAN	-	2003-2004	
	58							
Luzern	8		Gelenkwagen	VBL 201-208		3	2004	
Genf	38		Gelenkwagen	TPG 731-768		3	2004-2005	
Luzern	2		Gelenkwagen	VBL 209-210		3	2005	
Genf	10		Doppelgelenkwagen	TPG 781-790		3	2005-2006	
Luzern	3		Doppelgelenkwagen	VBL 231-233		3	2006	
Zurich	18		Gelenkwagen	VBZ 144-161		3N	2006-2007	
Zurich	17		Doppelgelenkwagen	VBZ 61-77		3N	2007-2008	
Biel	10		Gelenkwagen	TPB 51-60		3N	2008	
St. Gallen	17		Gelenkwagen	VBSG 171-187		3N	2008-2009	
Solingen (D)	15		Gelenkwagen	SWS 951-965		3N	2008-2009	
Luzern	16		Gelenkwagen	VBL 211-226		3N	2009	
Arnheim (NL)	9		Gelenkwagen	Breng 5234-5242		3N	2009	
Lausanne	1	34	Gelenkwagen	TL 831-865		3N	2009-2010	
Neuchâtel	1	19	Gelenkwagen	TN 131-150		3N	2010-2011	
St. Gallen	2	5	Doppelgelenkwagen	VBSG 191-197		3N	2009	
Winterthur		21	Gelenkwagen	<i>unbekannt</i>		3N	2010-2011	
Fribourg		12	Gelenkwagen	TPF 522-533		3N	2010-2011	
	167	91						