

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

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

### [Eberswalde \[DE\]](#) - Solaris-Vorführwagen aus Salzburg zu Gast

[J. Lehmann](#) - 04.01.10

Bevor die Produktion der 12 bei der Firma Solaris bestellten Gelenkwagen (siehe Meldung vom 16.11.09) startet, traf am 30.12.2009 als Vorführwagen der Salzburger Gelenkibus 301 ein. Der Solaris Trollino 18 wurde am 28.12.2009 vormittags auf einen polnischen LKW-Tiefloader verladen, und verließ seine Heimatstadt gegen 18:00 Uhr. Die über 800 km durch Deutschland verliefen problemlos und planmäßig am frühen Morgen des 30.12.2009 traf der polnische LKW-Tiefloader einschließlich Begleitfahrzeug in Eberswalde ein. Die Entladung erfolgte am Vormittag und nach weiteren Anpassungsarbeiten und dem Jahreswechsel fand am 02.01.2010 die erste Fahrerschulung statt. Der Wagen soll vom 07.01. bis 23.01. im Testbetrieb auf beiden Obuslinien laufen. Am 29.01.2010 wird er wieder zurück in Salzburg erwartet, wo für den einmonatigen Zeitraum ein weiterer Dieselbus angeliehen wurde.

Im Vorfeld des Linieneinsatzes in Salzburg wird der Gelenkibus im Rahmen einer öffentlichen Pressekonferenz am 05.01.2010 vorgestellt. Das Salzburger Gastfahrzeug wird auf dem Marktplatz ausgestellt und technische Details über die Neufahrzeuge erläutern Landrat Bodo Ihrke und Frank Wruck, Geschäftsführer der Barnimer Busgesellschaft (BBG) dann in einer öffentlichen Pressekonferenz im Plänarsaal des Paul-Wunderlich-Hauses.

Foto:

Neu und alt in Nordend, der Vorführwagen aus Salzburg biegt in den Betriebshof ein, während MAN-Gelenkibus 031 weiter in Richtung Innenstadt und Finow fährt. Aufnahme: Gunter Mackinger, 5.1.2010



### [Salzburg \[AT\]](#) - Geringfügige Änderungen zum Fahrplanwechsel

[J. Lehmann](#) - 14.12.09

Nach drei Netzverlängerungen im Laufe des Jahres im Juni (neue Linie 10), Juli (Linie 3 verlängert) und September (Verlängerung Linie 8) gab es zum Fahrplanwechsel nur geringfügige Änderungen. Im Zuge der neu eingeführten S-Bahn-Linie nach Freilassing und Eröffnung der Haltepunkte Aighof und Mülln-Altstadt gingen die entsprechenden Umsteigehaltestellen der kreuzenden Obuslinien in Betrieb, um den Anschluß an das Obusnetz zu optimieren. Die Obuslinien 2 und 4 erhielten direkt unter der Bahnunterführung am Ab- bzw. Ausgang zum Bahnsteig in Aighof eine neue Haltestelle mit der Bezeichnung Aighof S-Bahn. Bei den Linien 7 und 10 konnte die Unterführung nicht vergrößert werden, so daß Umsteiger die benachbarte Haltestelle Strubergasse benutzen müssen, diese wurde stadtauswärts vorverlegt um den Fußweg zum Bahnsteig zu verkürzen.

Aufgrund geringeren Bedarfs verkehren Samstags die Linien 5 und 6 im 15-Minuten-Takt. Die Nachfrage ist nicht so stark wie auf den übrigen Linien, die weiterhin im 10-Minuten-Takt verkehren. Somit verstärkt auch Samstags die Linie 8 auf Teilen der Linien 3, 1 und 2 den Takt auf 5 Minuten.

Aufgrund des Mehrverkehrs auf dem Netzabschnitt zum Flughafen und Walserfeld bestand ein höherer Bedarf in der Stromversorgung. Ein fahrbares Unterwerk, welches kurz vor der Endstation in Walserfeld aufgestellt wurde, dient nun als Zwischenlösung. Die SLB mietete es bei den VB Halle/Saale und das 1971 erbaute FUV war ursprünglich bei den VB in Brandenburg auf der Strecke nach Kirchmöser im Einsatz. Für die Anforderungen auf das Salzburger Netz führte die Firma IFTEC die erforderliche Revision und Einstellung durch. Von den einst rund 70 Geräten, welche alle technischen Einrichtungen eines Unterwerks bis hin zur Fernsteuerung beinhaltet und die Anfang der 70er Jahre durch das umfangreiche Straßenbahnbeschaffungsprogramm die erforderlichen Unterwerkskapazitäten kurzfristig erbrachten, stehen nur noch wenige im Einsatz.

Es wird in Walserfeld nach Erneuerung des GUV 12 am Flughafen im kommenden Jahr wieder vom Netz genommen. Nach gegenwärtiger Planung ein weiterer Einsatz vorgesehen im Zuge der Kapazitätserweiterung des GUV 6 und der Errichtung eines komplett neues Unterwerk im Jahre 2010.

Im Kreisverkehr am Autobahnknoten Mitte wird eine Wendemöglichkeit in Richtung Stadt für die Linie 4 errichtet, damit wird die sich die Schleife an der Chr. Doppler Klinik erübrigen und abgebaut. Die Überholspur für die Linie X4 bleibt jedoch bestehen. Der Einbau einer weiteren Weiche ist für die Umfahrung Theatergasse geplant.

### **Fribourg [CH] - Bald wieder mehr elektrisch**

[J. Lehmann](#) - 11.01.10

Für die Bedienung der drei Trolleybuslinien stehen derzeit 21 DUO-Busse zur Verfügung. Für die Linie 1 wird der Dieselantrieb benötigt, da ein Großteil der Strecke ohne Fahrleitung bedient wird. Die Linien 2 und 3 können zukünftig rein elektrisch bedient werden, so daß nun als Ersatz der rund 20-jährigen DUO-Busse 501-512 zwölf neue SwissTrolleys bei der Firma Carrosserie Hess bestellt wurden, die im wesentlichen der Ausführung für Lausanne entsprechen. So erhalten die Fahrzeuge ein Diesellaggrat der Stärke von 100 kW. Eine Auslieferung des ersten Wagens ist für September/Oktobre vorgesehen, der Rest folgt im 4. Quartal 2010.

Weiterhin fehlt in der Innenstadt zwischen der Haltestelle Gare CFF und St-Pierre die Fahrleitung. Bedingt durch die Aufstellung eines Gerüsts für den Bau des neuen Gastspielhauses verzögerte sich die Fertigstellung der Mastfundamente und die Aufstellung der Masten. Es wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass der Wiederaufbau im Frühling 2010 beginnen kann.

Die DUO-Busse nutzen im September 2009 zudem ihren Dieselmotor auf der Linie 2 nach Schoenberg, da bedingt durch Bauarbeiten auf der Route de Berne nach Schoenberg die Fahrleitung nicht nutzbar war. Aufwärts werden nur rund 500 m im Dieselantrieb gefahren, in der Fahrleitung war ein Trichter kurz vor der Kreuzung mit der Route Saint- Barthelemy montiert.

Mangels einem Trichter in der Fahrleitung wird die Linie 3 von der neuen Endhaltestelle Mont-Carmel, etwa 200 m entfernt von der bisherigen Endhaltestelle Jura bis in die Innenstadt mit Dieselantrieb gefahren. Zumeist kommen reine Gelenkdieselsbusse auf der Linie 3 zum Einsatz. Für die Verlängerung der Fahrleitung erfolgt derzeit das Prüfverfahren beim Bundesamt für Verkehr, nach erfolgreichem Abschluß kann der Bau in Angriff genommen werden.

Ende Juni 2009 erhielten die Busse und Trolleybusse des städtischen Netzes farbliche Liniennummern in den Anzeigen an der Vorderseite der Fahrzeuge. Mit dieser Neuerung beabsichtigt man eine Vereinfachung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die drei Trolleybuslinien der insgesamt sieben Linien des städtischen Netzes erhielten folgende Farben:

Linie 1 Marly- Portes-de-Fribourg: Grün

Linie 2 Les Dailles- Schoenberg: Rot

Linie 3 Jura-Pérolles: Gelb

Eine farbliche Ziffer in der Matrixanzeige erhielten jedoch nur die Busse und Trolleybusse, bei welchen dies aus technischer Sicht machbar ist. Die kleinen Anzeigen der DUO-Busse des Baujahres 1989 (Nr.501-512) blieben unverändert. Sie erhielten Anfang Oktober magnetische farbliche Tafeln an der Front unterhalb der Windschutzscheibe.

### **Lausanne [CH] - Auslieferung der 35 bestellten SwissTrolleys gestartet**

[J. Lehmann](#) - 25.01.10

Noch vor Weihnachten lieferte die Firma Carrosserie Hess AG die ersten drei Serienfahrzeuge von den 35 bestellten SwissTrolleys aus. Die Trolleybusse 832, 833 und 834 gelangten am Montag, 21.12. und Dienstag, 22.12.2009 nach Lausanne, wo sie nach Testfahrten und Abnahme durch das BAV in den Liniendienst gingen.

Anfang 2010 folgten die SwissTrolleys 835 - 838, von denen die Wagen 835 und 836 bereits in Betrieb sind und 837 und 838 am heutigen 24.01.2010 vom BAV abgenommen wurden.

Sie kommen auf allen Trolleybuslinien zum Einsatz, bis auf Linie 7, die aufgrund der dichten Auslastung (in Spitzenzeiten alle 5,5 Minuten) ausschließlich von Anhängerzügen bedient wird. Leider gehört auch weiterhin der Einsatz von zahlreichen Autobussen zur Tagesordnung, da weiterhin nicht genug Trolleybusse für die zehn Trolleybuslinien zur Verfügung stehen.

Die Auslieferung der gesamten Serie wird bis voraussichtlich Juli 2010 abgeschlossen sein, somit gelangen pro Monat fünf bis sechs SwissTrolleys zur Auslieferung.

Für die neuen Gelenkbusse gingen bis Anfang Januar 2010 fünf der zehn 2004 aus Genf übernommenen Gelenktrolleybusse des Baujahrs 1982 (Nr. 881-885) außer Dienst, Wagen 884 wurde bereits im Juli 2009 ausgemustert. Nach Ausbau einiger Ersatzteile wurden sie Mitte Januar verschrottet. Inzwischen sind die übrigen fünf Alt-Trolleybusse (886 bis 890) aus dem Liniendienst genommen.

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 erhielt die Trolleybuslinie 8 eine Verlängerung nach Grand-Mont. Dieser rund 3 km lange Abschnitt ist nicht elektrifiziert und daher kommen Dieselbusse zum Einsatz. Jeder zweite Kurs fährt alle 20 Minuten bis Grand Mont, die übrigen drei Kurse können weiterhin von Trolleybussen bedient werden, sie verkehren im 10-Minuten-Verkehr bis nach Bellevaux. Eine Elektrifizierung dieser Verlängerung, die bereits bis 1998 im Zuge der 1993 eingestellten Überland-Trolleybuslinie 60 Fahrleitung besaß, ist für das Jahr 2011 geplant.

#### **- Verlängerung des Fahrleitungsnetzes ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 22.02.10

Am 19.1.2010 veröffentlichte die TL eine Ausschreibung über die Errichtung der Trolleybus-Fahrleitung für Verlängerung der Trolleybuslinie 8 bis Grand Mont. Angebote werden bis zum 2.3.2010 erwartet, als Ausführungszeitraum wurde ein Jahr, und zwar vom 1.11.2010 bis 28.10.2011 angegeben. Weiteres siehe Link "Mehr Information"

Die Auslieferung neuer Hess-Gelenkwagen schreitet voran. Bis 19.2.2010 sind elf Einheiten ausgeliefert, alle SwissTrolleys bis Nr. 941 stehen bereits im Linieneinsatz.

Alle ehemaligen Genfer Trolleybusse sind ausgemustert, die letzten beiden (Nr. 889, 890) wurden am 19.01.2010 außer Dienst gestellt. Nun folgen die ersten Solowagen (723-725, 736) des Baujahrs 1982/83 und Anhänger (956, 971) des Baujahrs 1975.

Bis Ende der Woche wird das Züricher LighTram Nr.72 im Liniennetz getestet, jedoch ohne Fahrgasteinsatz. Es soll festgestellt werden, wo Anpassungen im Straßenraum erforderlich sind. Im Rahmen der Erneuerung der Flotte bis zum Jahr 2015 ist geplant, eventuell diese 24,7 m langen Fahrzeuge als Ersatz für die Anhängerzüge zu beschaffen.

#### **[Schaffhausen \[CH\]](#) - Ausschreibung von 7 Gelenktrolleybussen veröffentlicht**

[J. Lehmann](#) - 01.02.10

Für die am 18.08.2009 vom Grossen Stadtrat freigegebenen Bestellung von von sieben Gelenktrolleybussen veröffentlichte die Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH am 08.01.2010 die entsprechende Ausschreibung im Amtsblatt für den Kanton Schaffhausen (siehe Link "Mehr Information" Seite 51). Die Trolleybusse sollen eine Länge von 18 m, optional bis 18,75 m aufweisen, eine Option auf weitere Fahrzeuge ist ebenfalls enthalten. Weitere Anforderungen sind in den Ausschreibungsunterlagen und in den detaillierten technischen Spezifikationen (Pflichtenheft) beschrieben. Die Öffnung der Angebote erfolgt nicht öffentlich am 22.02.2010.

Ehe die Vergabe erfolgt, haben die Anbieter in einer der ersten drei März-Wochen ein Referenzfahrzeug für zwei Tage zur Verfügung zu stellen.

Die für den 13.04.2010 vorgesehene Zuschlagserteilung wird am 16.04.2010 veröffentlicht. Nach Ablauf der zehntägigen Rekursfrist und weiterer Detailklärungen ist die Vertragsunterzeichnung für den 15.06.2010 geplant. Knapp ein Jahr später ist bis zum 10.06.2011 die Inbetriebnahme des ersten Trolleybusses zu erfüllen, die restlichen sechs Fahrzeuge folgen bis zum 30.06.2012.

Der ebenfalls im Beschaffungsprogramm enthaltene neue Gelenkautobus für die VBSH im Wert von 590'000 Franken (entspricht rund 400.000 Euro) hat am 28. Januar den Kursbetrieb aufgenommen. Er ersetzt einen Gelenktrolleybus, der vor eineinhalb Jahren nach einem Brand ausschied und zu einem Engpass bei den Gelenkbussen führte. Der 2009 vorläufig angemietete Gelenkbus wurde in der Zwischenzeit von SchaffhausenBus erworben und wird als Ersatzfahrzeug auf den Regionalbuslinien zum Einsatz gelangen.

#### **[St. Gallen \[CH\]](#) - Alle LighTram vor Weihnachten geliefert (Updated 31.12.09!)**

[J. Lehmann](#) - 31.12.09

Der letzte der sieben Doppelgelenktrolleybusse LighTram gelangte wie geplant am Mittwoch, 16.12.2009 per Tieflader nach St.Gallen. Es handelte sich um den Wagen 192, der nach der Werkabnahme in Bellach, kurz vor der Überführung nach St.Gallen, für Vorführfahrten auf dem Netz der Stadt Biel unterwegs war. Damit wurde bereits das zweite Fahrzeug für Vorführzwecke genutzt: Wie berichtet, war LighTram 189 im November am Stand der Firma Hess bei der Swisstraffic in Bern ausgestellt.

Somit ist die Flottenerneuerung abgeschlossen, insgesamt stehen nun 66 neue Fahrzeuge für den Linienverkehr zur Verfügung, darunter sind 24 Trolleybusse (Nr.171-194).

Die Abnahme des letzten Wagens durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) folgte kurz vor Weihnachten und somit sind auch alle Neufahrzeuge zugelassen. (Daten siehe Link "Mehr Information"). Bislang sind noch nicht alle Fahrzeuge im Einsatz, weil noch Nachbesserungen der Herstellerfirmen erforderlich sind.

Entsprechend werden auch noch bis zum Jahresende alte Trolleybusse unterwegs sein. Bis auf dem zum Doppelgelenkwagen umgebauten 155 werden alle NAW/Hess-Trolleybusse des Baujahrs 1991/2 ausgemustert. Die 17 Fahrzeuge werden fortan in Sarajevo dienen, die dortigen Verkehrsbetriebe (GRAS) konnten nun die nötigen

finanziellen Mittel bereitstellen. Entgegen dem ersten Verkaufsversuch im Sommer 2009 über einen Zwischenhändler werden die Fahrzeuge nun direkt an GRAS verkauft. Nachdem die Vertragsabwicklung bislang planmäßig erfolgte und die erste Zahlung für elf Busse einging sollten die ersten acht ausgemusterten Gelenkbusse am 12. Januar 2010 verladen werden und den Weg in Ihre neue Heimatstadt Sarajewo antreten. Der Termin kann jedoch aufgrund Schwierigkeiten mit den möglicherweise leicht überragenen Lademasse nicht eingehalten werden.

#### **- Abtransport nach Sarajewo**

[J. Lehmann](#) - 08.02.10

Die erste Tranche von acht Trolleybussen hat die Reise nach Sarajewo angetreten, die Trolleybusse wurden am 27. und 28.1. auf Bahntieflader verladen. Es handelt sich mit den Trolleybussen 151, 154, 157, 160, 162, 163, 164 und 167 um acht der zuletzt elf Wagen, die bis Ende 2009 im noch im Linienverkehr eingesetzt waren und erst zum Jahreswechsel aus dem Verkehr genommen wurden.

Bis zur Ankunft in Sarajewo sind jedoch noch einige Schwierigkeiten zu überwinden, so gibt es Schwierigkeiten mit dem Zoll in Bosnien und Herzegowina bei den Importformalitäten. Aber die mit den Transportformalitäten betraute Firma gab sich optimistisch, daß die zweite Tranche von neun Trolleybussen am kommenden Mittwoch oder Donnerstag St.Gallen verlassen wird.

Zu den nun ausgemusterten NAW/Hess-Gelenktrolleybussen, die im Nov/Dez. 1991 (151-158) und Jan-März 1992 (159-168) in Betrieb gesetzt wurden, gab die Unternehmensleitung der VBSG bekannt:

"Mit einem Platzangebot für 143 Personen (wovon 106 Stehplätze) wurden in den 19 Betriebsjahren pro Fahrzeug rund 7 Mio. Passagiere transportiert. Die Kilometerleistung aller Busse zusammen beträgt ziemlich genau 29 Mio km, das heißt die Busse sind rund 40 Mal zum Mond und zurück gefahren, oder haben insgesamt rund 725 Mal die Erde umkreist. Für diese Kilometerleistung zu erbringen, haben sie ca. 37 Mio kWh Strom verbraucht."

#### **Winterthur [CH] - Erster rotweißer SwissTrolley in Bau**

[J. Lehmann](#) - 18.01.10

Wie bereits berichtet (siehe Meldung vom 23.02.09) bestellten die Verkehrsbetriebe Winterthur 21 neue Trolleybusse bei den Firmen Hess und Vossloh-Kiepe. Die Auslieferung des ersten Fahrzeuges ist für Mai 2010 geplant, weitere Lieferungen folgen ab Juli 2009 und ziehen sich bis Mai 2011 hin. Die elektrische Ausrüstung ist im Bau und wird voraussichtlich im März in das Fahrzeug bei der Firma Hess in Bellach eingebaut.

Die Fahrzeuge entsprechen den letzten Lieferungen von SwissTrolleys in die anderen Schweizer Betriebe mit vier Türen und 18,7 m Länge. Jedoch erhalten sie im Gegensatz zu den bisher gelieferten SwissTrolley3 nur einen Fahrmotor, der die dritte Achse antreibt. Mit einem Züricher Trolleybus, bei dem eine Motoreinheit stillgesetzt wurde, führte man Mitte 2009 in Winterthur Testfahrten durch. Das Fahrverhalten mit der modifizierten Beschleunigung befriedigte die Verkehrsbetriebe, so daß nun diese Ausführungsart festgelegt wurde.

#### **La Spezia [IT] - Testfahrten mit Gelenktrolleybus aus Genua**

[J. Lehmann](#) - 22.02.10

Der VanHool-Trolleybus 2101 aus Genua wurde im September 2009 in La Spezia getestet. Er verkehrte im Elektro- und im Dieselmodus auf der ehemaligen Linie 2 nach Muggiano und weiter entsprechend der derzeitigen Linien L und S nach Lerici, die als DUO-Buslinien vorgeschlagen wurden. Die Linien L und S verkehrten gemeinsam im 15-Minuten-Takt und es besteht die Planung, die Fahrleitung der 1978 stillgelegten Trolleybuslinie nach Muggiano wieder zu aktivieren und dann im Dieselantrieb weiter bis Lerici, eine Gemeinde, die rund 10 km von La Spezia entfernt liegt, im Dieselantrieb zu fahren.

Erneut wurde eine Bekanntmachung über die Absicht der ATC zur Neubestellungen von Trolleybussen und Bussen am 19.12.2009 veröffentlicht (siehe Link "Mehr Information"), in den nächsten Jahren sollen gemäß der Lokalpresse insgesamt 122 Busse neu beschafft werden.

Derzeit wird nur die Linie 1 von Trolleybussen befahren, im 12 Minuten-Takt sind 6 Kurse erforderlich, 14 Trolleybusse des Typs BredaBus 4001.12LL/ABB (12 Meter, zweiachsig) von 1988

#### **Milano [IT] - Auslieferung VanHool kurz vor Abschluß**

[J. Lehmann](#) - 21.12.09

Die Fahrzeuglieferung soll bis Weihnachten abgeschlossen werden. Die Zulassungen der gelieferten Fahrzeuge durch USTIV in Mailand wird bis einschließlich 23.12.09 fortgesetzt und pausiert dann aufgrund der Weihnachtspause bis Anfang Januar.

Es sind die Wagen 701-726 und 728-729 geliefert. Trolleybus 727 wurde bis Mitte Dezember in Gent getestet, so wurden Radverkleidungen optimiert und andere Erprobungen an der Karroserie durchgeführt.

Im November 2009 wurde Trolleybus 726 im Solinger Netz getestet. Die Herstellerfirmen geben sich optimistisch, daß nun die Probleme mit den Super-Single-Reifen gelöst sind, die die strapaziöse Fahrweise in Mailand nicht standhielten. Einerseits wurden die Achsbelastungen optimiert, andererseits wurden Reifen beider führenden Hersteller getestet, die Messungen hatten Qualitätsunterschiede ergeben. Der Trolleybusbetrieb in Mailand erfordert die höchsten mechanischen Ansprüchen an das Fahrwerk.

Ende November (27.11.09) waren 25 Trolleybusse (701-725) ausgeliefert, nachdem im Oktober nur ein Wagen (722) und in der zweiten November-Hälfte drei Wagen (723-725) nach Mailand transportiert wurden. Davon waren Anfang Dezember 21 Einheiten abgenommen. Anfang Dezember folgten zwei weitere (728 und 729) und Mitte Dezember der in Solingen getestete Wagen 726.

Von den 25-jährigen Fiat bzw. Iveco/Socimi-Zweiachser verblieben bislang 48 Wagen (922...969) im Liniendienst. Nach Ruse wurden bislang acht Wagen transportiert (901-905, 909, 913, 920), weitere sollen in Kürze folgen.

### **Roma [IT] - Die ersten Obusse beim Einbau der E-Ausrüstung**

[D. Budach](#) - 21.12.09

Der erste der bestellten 45 Breda Menarini/Škoda -Gelenkbusse für das neue Trolleybusnetz im Süden der Stadt (siehe Meldung vom 16.03.09) befindet sich zur Komplettierung im Werk von Škoda Electric in Plzen. Die 18 m langen, viertürigen Gelenkwagen werden mit einem 175 kW starken Dieselmotortrieb ausgestattet, der Euro 5 - Standards erfüllt und somit eine Kombination zwischen Hybrid- und Trolleybus darstellt.

ŠKODA ELECTRIC bietet nicht nur den klassischen Wartungsservice, sondern während mindestens 2 Jahren beinhaltet der Servicevertrag Organisation und Durchführung von Wartung, Instandhaltung, Reinigung der Fahrzeuge und auch das tatsächliche Bereitstellen der Fahrzeuge für den täglichen Liniendienst. Dem Betreiber verbleibt damit wirtschaftlich nur das reine Beörterungsnachfragerisiko.

Die Serielieferungen wird Mitte 2010 beginnen und im ersten Quartal 2011 abgeschlossen sein.

### **Roma [IT] - Baubeginn und Projektfortschritt**

[D. Budach](#) - 15.02.10

Im Süden Roms wird wie berichtet ein gänzlich neues Obussystem aufgebaut, das nach Fertigstellung der vorgesehenen drei Bauabschnitte 38,4 km Streckenlänge umfassen wird. Diese teilen sich in drei Bauabschnitte auf:

- 1) Metro Laurentina - Tor Pagnotta: 12,7 km
- 2) EUR Citta -Tor de' Cenci: 13,0 km
- 3) Abzweig Tor Pagnotta - Trigoria: 12,7 km

Im September 2009 wurde mit den Bauarbeiten auf der Strecke Gulliani e Dallmati - Tor Pagnotta des Abschnitts 1) begonnen, der weitgehend reservierte Fahrspuren umfasst. Die Betriebsaufnahme ist zumindest auf einem Teilstück noch für 2010 vorgesehen, bis Dezember 2011 soll die gesamte Anlage fertiggestellt sein, einschliesslich des im allgemeinen Strassenverkehr verlaufenden Stücks von Gulliani e Dallmati zur Endstelle Laurentina der Metrolinie B ins Zentrum.

Für den Bauabschnitt 2) laufen gegenwärtig noch die geologische und archäologische Studien, bevor mit den Hauptarbeiten begonnen werden kann. Im September begannen allerdings auch bereits vorbereitende Arbeiten. Abschnitt 3) zweigt kurz vor der Endstelle Tor Pagnotta der ersten Linie ab und führt in die Vorstadt Trigoria. Hier ist gegenwärtig der Genehmigungsprozess bzgl. der genauen Streckenführung im Gang. Eine Fertigstellung der Gesamtanlage ist nicht vor 2012 zu erwarten.

Die Auslieferung des ersten Duo-Gelenkwagens vom Typ "Avancity S+" von Breda Menarini/Skoda Electric (siehe Meldung vom 21.12.09) wird dagegen noch im Frühjahr 2010 erwartet, um den Wagen einem umfangreichen Testprogramm zu unterziehen.

### **Verona [IT] - Finanzmittel für ein neues Obussystem**

[D. Budach](#) - 11.01.10

Die seit etwa 2 Jahren andauernden Planungen für den Aufbau eines neuen Obussystems im italienischen Verona konkretisieren sich. Geplant ist der Aufbau von zwei die Stadt durchquerenden Hauptlinien auf den Abschnitten: San Michele - Stadion

Hospital di Borgo Roma - Ca' di Cozzi

Zusätzliche Verzweigungen in den Vororten sind vorgesehen.

Man geht von einer Frequenz von 3 Minuten bei der ersten Linie und 6 Minuten bei der zweiten zur Hauptverkehrszeit aus. In der Innenstadt soll keine Fahrleitung errichtet werden, sondern die Wagen mittels Alternativantrieb (Hybrid/Diesel) fahren.

Auf den insgesamt 23 km Streckenlänge sollen 37 Wagen eingesetzt werden. Im Prinzip geht man von der Beschaffung von 18m-Gelenkwagen aus, die Stadtverwaltung hat jedoch eine Anfrage beim Transportministerium gestartet bezüglich eines möglichen Einsatzes von Doppel-Gelenkwagen.

Die geschätzten Gesamtkosten von EUR 164,5 Mio. sind von der Stadtverwaltung nicht allein zu leisten, vielmehr wurde ein Antrag auf Finanzmittel zur mehrheitlichen Bezuschussung des Projekts bei der Zentralregierung in Rom gestellt. Hier wurde das Projekt nach öffentlichen Äußerungen bislang positiv beurteilt, ein definitiver Zuwendungsbescheid ist jedoch erst in den nächsten Monaten zu erwarten. Optimistisch wird ein Baubeginn noch in 2010 genannt und eine Fertigstellung innerhalb von drei Jahren. Als Vorbild für die neue Anlage in Verona wurde verschiedentlich das neue System in Bologna genannt.

### Vicenza [IT] - Pläne für ein neues System

[D. Budach](#) - 01.02.10

Die nach dem Gesetz zur Finanzierung von Nahverkehrssystemen (Nr. 211/92) für die Periode 2008-2011 zur Verfügung stehenden Mittel haben dem Vorhaben zum Aufbau eines Obussystems in der italienischen Stadt Vicenza neuen Auftrieb gegeben. Geplant ist der Bau einer neuen Anlage mit Führung zum Teil auf reservierter Fahrbahn.

Die erste Linie umfasst den Abschnitt Ponte Alto -Stazione - Stadium - Ca'Balbi.

Erwartet werden Gesamtkosten von EUR 48 Mio. für das jetzige Projekt.

60% der Investitionsmittel sollen dabei von der Zentralregierung aus Rom kommen.

Von 1928 bis 1970 fuhren Vicenza bereits einmal Trolleybusse.

### Limoges [FR] - Neue Cristalis vorgestellt und in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 01.02.10

Die im November gelieferten Cristalis (siehe Meldung vom 23.11.2009) gingen nicht direkt in Betrieb, sondern erhielten ihre Zulassung erst im Dezember 2009. Am Montag, den 11.1.2009 absolvierten sie nach einer Pressekonferenz auf der Linie 2 ihren ersten Einsatz. Die Cristalis zum Wert von je 850.000 Euro lösten sechs Trolleybusse (Nr. 422-427) des Typs ER 100 ab, die 1987 bzw. 1989 in Betrieb gingen. Ein Verkauf der Wagen wird in Erwägung gezogen.

Die letzten 13 Wagen dieses Typs (Nr.428-440) sollen in den nächsten zwei Jahren ersetzt werden, sie werden nun nur noch auf den Linien 5 und 6 eingesetzt, nachdem die übrigen drei Linien in der Regel ausschließlich von Cristalis-Obussen bedient werden.

Bei der Vorstellung der neuen Wagen wies die Limoges Métropole auf die fortlaufende Erneuerung des gesamten Wagenparks aus rund 100 Fahrzeugen hin, so wurden 2009 je sechs Standard- und 6 Gelenkdieselbusse sowie zwei behindertenfreundliche Kleinbusse neu beschafft, wodurch das Durchschnittsalter der Flotte deutlich von 13,1 Jahre auf 8,1 Jahre verringert wurde. Für 2010 sieht schon die Beschaffung von fünf Citelis Standard-Bussen fest, und Ende 2010/Anfang 2011 sollen sechs weitere Cristalis geliefert werden, eine entsprechende Option bietet die 2008 durchgeführte Ausschreibung.

### **Amadora/Portugal: Ausschreibung verlängert!**

[D. Budach](#) - 25.01.10

Die Ausschreibung über die ersten, zunächst fünf Niederflur-Gelenkbusse des neuen Systems der Câmara Municipal da Amadora im nördlichen Speckgürtel der portugiesischen Hauptstadt Lissabon (siehe Meldung vom 2.11.2009) wurde kurzfristig um drei Monate verlängert, Abgabeschluss ist nun der 15.04.2010. Gleichzeitig wurden die Ausschreibungsbedingungen in einigen Punkten modifiziert.

Das neue System wird als "Metrobus" bezeichnet und die Fahrzeuge als "Mega Trolley Bus", obwohl es sich um 18 Meter-Wagen handeln soll. Eine Option über fünf weitere Wagen gleicher Spezifikation ist vorgesehen.

### **Portugal: Trolleybusbetrieb als Option in Vila Nova da Gaia**

[D. Budach](#) - 07.12.09

In der am südlichen Flußufer des Douro gegenüber von Porto gelegenen Großstadt Vila Nova da Gaia ist der Aufbau eines innerstädtischen Verkehrssystems auf Eigentrasse vorgesehen. Aus Kostengründen wird eine Verlängerung und Verästelung der aus Porto kommenden und in Sto. Ovídio endenden "gelben" Linie der Stadtbahn "Metro Porto" nicht in Betracht gezogen. Stattdessen ist der Bau eines Netzes elektrischer Linien auf Eigentrasse vorgesehen, bevorzugt in Form spurgeführter Trolleybusse. Die mittels einer Mittelschiene spurgeführten Bahnen auf Gummirädern vom Typ Translohr kommen als Alternative in Frage.

Das neue System soll in den regionalen Tarifverbund "Andante" (Transporte Intermodal de Porto) einbezogen werden, Metro Porto und das neue System können damit mit einem gemeinsamen Fahrschein benutzt werden.

Vorgehen sind mittelfristig mehrere Linien zur Erschließung, die erste soll in östlicher Richtung Crestuma, Lever, Sandim, Olival, Avintes, Oliveira do Douro und Vilar de Andorinho erschließen. Eine zweite Linie soll Canelas, Pedroso, Serzedo, Sermonde und Perosinho and die Metroendstelle Santo Ovídio anbinden. Eine dritte Linie soll zum Teil entlang der Avenida da República von Santo Ovídio nach Valadares führen.

Das Projekt wird in der Stadtverwaltung aktuell mit Nachdruck vorangetrieben, die Eröffnung einer ersten Teilstrecke in einem Zeitraum von nur 12 Monaten erscheint allerdings aktuell wenig realistisch.

Vila Nova da Gaia wurde bis in die neunziger Jahren von mehreren Linien des Obusbetriebs Porto angefahren. Die Linie 32 Rua Sá da Bandeira - Infante - Bifurcacao - St.Ovidio befuhr die untere Ebene der imposanten Dom Luis I. Brücke, die Linien 33 Rua Sá da Bandeira - Bifurcacao - Coimbroes und 36 Rua Sá da Bandeira - Bifurcacao - St.Ovidio dagegen die obere Ebene. Am 10. Juli 1993 (Linie 36) und am 13. August 1993 (Linien 32 und 33) endete der Obusverkehr nach Vila Nova da Gaia, die obere Ebene der doppelstöckigen Brücke zwischen beiden Städten befährt seit 2004 exklusiv die neue Stadtbahn.

### [Gdynia \[PL\]](#) - Präsentation von vier neuen Trolleybussen

[J. Lehmann](#) - 08.02.10

Am 3.2.2010 präsentierte die PKT (Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej) der Öffentlichkeit die neu beschafften Trolleybusse. Es handelt sich um zwei Solaris Trollino 12M (Nr.3010 und 3012) sowie zwei umgebaute Dieselbusse des Typs O405N (Nr. 3018 und 3020). Vom letzteren Typ sind noch drei weitere in Bau, sie werden voraussichtlich die Nummern 3017, 3058 und 3060 erhalten und somit die 1989-1994 erbauten Jelcz-Trolleybusse mit gleicher Endnummer ersetzen. Wie bereits berichtet (siehe Meldung vom 2.11.09 und 09.03.09) erhielten die umgebauten Dieselbusse im Gegensatz zu den in 2004-2008 umgebauten 23 Dieselbussen eine neue Elektroausrüstung der Firma Enika aus Lodz. Neu ist auch ein Batterie-Notfahrapparat.

Auch die Solaris Trollino unterscheiden sich von den 2001-2008 gelieferten 20 Einheiten. Mecom lieferte die Elektroausrüstung und sie erhielten ebenfalls ein Notfahrapparat und eine automatische Stangenabzugsvorrichtung. Am 26.1.2010 unterzeichneten die PKT eine Vereinbarung zur Finanzierung des Projekts "Entwicklung umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel". Die Gesamtkosten des Projekts in Höhe von 78 Mill Zloty (umgerechnet knapp 20 Mio. Euro) werden zu 75% aus EU-Mitteln gefördert. Damit wird im wesentlichen die Versorgung des Trolleybusnetzes verbessert, neben 11,5 km Fahrleitungserneuerung werden vier neue Unterwerke errichtet und die fünf bestehenden Stationen saniert. Des Weiteren gehört zum Projekt der Kauf von 25 Neufahrzeugen mit Klimaanlage und Batterienotfahreinrichtung, von denen 15 noch 2010 in Betrieb gehen sollen und der Rest 2011 folgen soll.

Aus Lublin konnte ein Skoda 9Tr übernommen werden, der in Gdingen als zweiter Museumswagen hergerichtet werden soll. Der ehemalige Skoda aus Opava (Nr 36, in Dienst hier von 1975 bis 1996) wurde im Jahre 2000 von privater Seite erworben und wartete bei den Verkehrsbetrieben in Lublin fast 10 Jahre auf seine Aufarbeitung. Nun soll dies in Gdingen passieren, hierfür werden jedoch noch Sponsoren gesucht. Auch in Gdingen gingen zwischen 1962 und 1970 zahlreiche Skoda 9Tr in Betrieb, sie wurden bis 1981 von ZIU 682-Trolleybussen aus russischer Produktion ersetzt.

### [Lublin \[PL\]](#) - Neuer Obus aus Weissrußland mit polnischer Elektroausrüstung

[J. Lehmann](#) - 04.01.10

Die Verkehrsbetriebe (MPK Lublin Sp. z o.o.) bestellten 2009 einen Niederflurtrolleybus vom Typ MAZ 203. Der Wagenkasten wurde am 10.08.2009 geliefert. Der 12 m-lange Wagen ist dreitürig und hat eine eigene Fahrerkabine. Der Wagenkasten erhielt in Lublin eine E-Ausrüstung der Firma Medcom. Es handelt sich um einen 176 kW-Motor mit Umrichter Medcom FT-170-600, auf dem Dach angeordnet.

Der fertig ausgerüstete Wagen unternahm von der UITP-Tagung Ende Oktober bereits erste Probefahrten und wurde bei der Tagung dem interessierten Publikum vorgestellt.

Die Zulassung des ersten MAZ 203T zieht sich jedoch etwas hin, da eine ungeeignete Achse eingebaut wurde. Der sechspoligen Motor erfordert keine Trolleybus- sondern eine Omnibus-Triebachse, die nun aus Minsk erwartet wird. Erst danach kann der Wagen sowohl die Homologation als auch die elektrische Zulassung erhalten. Erst nach Beendigung aller Prozeduren und Erhalten einer Zulassung geht der Wagen in den Besitz der MPK über, bislang bleibt die Firma MAZ Poland Eigentümer, die für die Abnahmen verantwortlich sind.

Es ist geplant, 15 Soloobusse in 2010 zu beschaffen, um eine Erneuerung des Wagenparks zu erreichen. Derzeit ist über die Hälfte des Wagenparks älter als 20 Jahre.

Die Realisierung der Ausbaupläne des Netzes wurden auf 2011 verschoben, da die Stadt Lublin im kommenden Jahr zu wenig Geld zur Verfügung hat.

Der Wagenpark erhielt November 2009 vierstellige Betriebsnummern, die bisherige Nummer wurde um die Ziffer "3" erweitert. Der Grund liegt im neu angebotenen Fahrschein per SMS, das System benötigt 4 Ziffern (wie bei Omnibussen) so daß bei dreistelligen Trolleybusnummern musste man selbst die Ziffer 3 vor der Wagennummer einstellen. Da jedoch nicht alle Fahrgäste diesen Hinweis beherzigten, gab es Schwierigkeiten und Beschwerden. Somit erhielten die Trolleybusse die Nummern 3748 bis 3839, bei letzterem handelt es sich um den Solaris Trollino 12M/Medcom, der am 24.12.2007 mit der Betriebsnummer 900 den Liniendienst aufnahm und nach Ankauf durch die MPK am 06.04.2009 die Nummer 839 erhielt. Der Fahrschulwagen 1223 behielt seine Betriebsnummer, er wird weiterhin auch im Liniendienst eingesetzt. Intern blieben die Betriebsnummern fünfstellig, sie werden mit 30 geführt (30748-30839). Bei der UITP-Tagung war ein weiterer Trolleybus aus Weißrußland zu Gast: Die Firma Belkommunmash präsentierte den Niederflurtrolleybus vom Typ AKSM 321 den Tagungsteilnehmern, er wurde aus dem rund 500 km entfernten Minsk transportiert.

### [Ceske Budejovice \[CZ\]](#) - Fahrplanänderungen

[J. Lehmann](#) - 25.01.10

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 fanden im Fahrplan einige Änderungen statt, die aufgrund der schlechten Finanzlage realisiert werden mußten. Die Trolleybuslinie 15, die bislang alle 40 Minuten verkehrte, wurde nun gänzlich eingestellt. Der Linienweg über den Palackého nám. übernahm nun die Linie 17. Die Trolleybuslinien 2, 3 und 9 blieben unverändert, es erfolgten nur kleinere Anpassungen im Fahrplan.

Auch die zwei Linien des Nachtverkehrs (52, 59) wurden durch eine Trolleybuslinie 50 ersetzt.

Die beiden Skoda 25Tr des 2005 abgeschlossenen Rahmenvertrag werden in den nächsten Wochen erwartet. Damit

wird die Anteil der Niederflurwagen im Fahrplan erneut steigen, derzeit sind neun Kurse (im Fahrplan 2009: sieben) als Niederflurfahrzeuge festgeschrieben.

#### **Chomutov [CZ] - Ein neuer Skoda 25Tr in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 11.01.10

Die Verkehrsbetriebe der Städte Chomutov und Jirkov (DPCHJ) veröffentlichten am 10.06.2009 eine Ausschreibung über einen Niederflur-Gelenktrolleybus, die Vergabe an die Firma Skoda erfolgte im 18.09.2009. Bereits im November führte die Firma Skoda die Montage der Elektroausrüstung durch, der ŠKODA 25 Tr basiert auf der Karosserie des Irisbus Citelis. Am Der Wagen besitzt kein Dieselaggregat und somit nur manuelle Stromabnehmer. Die Auslieferung an die DPCHJ erfolgte am 11.12.2009. Nach Zulassung und Inbetriebnahme mit der Betriebsnummer 026 kündigte die DPCHJ auf ihrer Homepage den ersten Einsatz am 6.1.2009 auf der Linie 33 an, die vier Fahrten zwischen 12:20 und 17:50 Uhr konnten kostenlos genutzt werden.

Somit gingen nach Beschaffung von fünf Solowagen Solaris/Cegelec in 2006 wieder ein Gelenkwagen in Dienst. Aus dem Eröffnungsjahren des Betriebs stammen 25 Gelenktrolleybusse des Typs Skoda 15 Tr (001-025), davon wurde Wagen 022 nach Zilina als Ersatzteilspender verkauft und Wagen 024 bereits verschrottet. Vier weitere Wagen sind zur Zeit abgestellt (015, 018, 019 und 021), davon zwei betriebsfähig. Von den 21 Skoda 15 Tr bleiben einige noch längere Zeit in Dienst und daher in Zlin eine aufwändige Aufarbeitung erhalten. Sie gehen per Bahn- oder LKW-Tiefloader in das rund 400 km entfernte Zlin um bei den dortigen Verkehrsbetrieben eine Runderneuerung zu erhalten. Bisher die Wagen 008 (ab November 2008), 011, 025, 013, und gegenwärtig 001 überholt. Acht weitere Wagen wurden 2004-06 in Most, zwei 2002/04 in eigener Werkstatt überholt.

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 neue Linie 25 von Písečná nach Železářny. Sie löst die bisherige Linie 35 ab, die von Jirkov nach Železářny verkehrte, die Fahrzeiten (16 x täglich) ab Kamenná sind identisch.

#### **Ostrava [CZ] - Weitere SOR und erster Skoda 27 Tr-Gelenkwagen**

[J. Lehmann](#) - 07.12.09

Am 20.10.2009 erteilte die Verkehrsbetriebe Ostrava (Dopravní podnik Ostrava a.s.) den Auftrag zur Lieferung von drei Solo- und einem Gelenktrolleybus an die Firma Skoda, die Bekanntgabe wurde am 12.11.2009 auf TED veröffentlicht (siehe Link "mehr Information"). Der Auftragswert beträgt 42.660.000 CZK (umgerechnet knapp 1,7 Mill. Euro) ohne Mehrwertsteuer.

Die Firma Skoda wird Wagenkästen der Firma Solaris nutzen, so daß erstmals ein Gelenkwagen des Typs Škoda 27 Tr produziert wird. Die Montage beginnt bereits Ende dieses Jahres, die Elektroausrüstung wird identisch mit dem Gelenkwagen Škoda 25 Tr sein. Die Fertigstellung und die erforderlichen Prüfungen sind bereits für das erste Quartals 2010 geplant und der Zulassungsprozess des Bahnamtes in Prag soll im Frühjahr 2010 abgeschlossen werden.

Am 16.09.2009 wurde ein Wagenkasten der Firma SOR vom Typ NB18 in Stadtausführung mit 100-prozentiger Niederflurigkeit nach Ostrava geschleppt um hier durch Einbau einer elektrischen Ausrüstung der Firma Cegelec zum Trolleybus SOR NT 18 komplettiert zu werden. Der Wagenkasten ist komplett in weißer Grundfarbe und ist mit fünf Türen ausgestattet. Zeitgleich erhält ein niederfluriger Zweiachswagen eine elektrische Ausrüstung. Die SOR-Wagen bleiben im Besitz der Herstellerfirmen, und werden auf dem Liniennetz der DPO eingesetzt.

#### **- Der allererste Skoda 27 Tr vor der Fertigstellung**

[D. Budach](#) - 28.12.09

Im Škoda-Werk Plzen wird der erste SOLARIS/ŠKODA ELECTRIC-Gelenkwagen mit der Typenbezeichnung 27 Tr komplettiert. Der Wagen stammt aus einer Serie von drei Solo- und einem Gelenkwagen für die städtische Verkehrsgesellschaft in Ostrava (Dopravní podnik Ostrava a.s., siehe Meldung vom 7.12.09). Alle vier Wagen erhalten identische E-Ausrüstung mit 240 kW Asynchron-AC-Motor und IGBT Traktionssteuerung. Probefahrten zur Erstzulassung des neuen Gelenkwagens werden im Januar 2010 erwartet, die Auslieferung ist noch im 1. Quartal 2010 geplant.

#### **- Neue Typen im Netz**

[J. Lehmann](#) - 15.02.10

Nach Testfahrten in Pilzen ist der Gelenkwagen Solaris/Skoda 27 Tr inzwischen in Ostrava eingetroffen, er erhielt die Betriebsnummer 3802 und wird in Kürze im Linieneinsatz gelangen, die 6.000 km störungsfrei verlaufen muß, um die erforderliche Typenzulassung zu erreichen.

Auch der neue 12 m-Trolleybus der Firma SOR absolvierte erste Testfahrten. Wie berichtet, wird dieser komplette Niederflur-Trolleybus Eigentum der Firmen SOR/Cegelec bleiben und für Vorführfahrten in interessierten Betrieben zur Verfügung stehen.

#### **Pardubice [CZ] - Zwei neue Rennpferde**

[J. Lehmann](#) - 21.12.09

Zwei neue lange dreiachsige Obusse Skoda 28Tr - Solaris nahm die DPMP am 9.12.2009 im Werk der Firma Skoda in Pilsen ab, sie gelangten per Tiefloader am 10.12.2009 (Wg.405) und 15.12.2009 (Wg. 404) nach Pardubice.



Wie die hier in 2008 beschafften Skoda 28Tr erhalten die 15-Meter- Trolleybusse Namen von Rennpferden, und zwar erhielt Wagen 404 den Namen "Parisis" (Sieger der Grossen Pardubitzer Steeplechase 1889) und Wagen 405 "Alphabet" (Sieger 1990 und 1992).

Auch die im Laufe des Jahres beschafften sieben Erdgasbusse vom typ Irisbus Citelis (200-206) erhielten Namen von früheren Sieger der Pferderennen "Velká Pardubická" (Pardubitzer Steeplechase).

Die beiden neuen Trolleybusse unternahmen am 18.12.2009 Testfahrten für die Abnahme, bei der die technische Sicherheit der Wagen vom Bahnamt geprüft wird. Sobald die Abnahmeprotokolle vorliegen, können die Wagen eingesetzt werden. Diese Dokumente sollen durch einen Mitarbeiter der Firma Skoda persönlich in Prag am heutigen Montag abgeholt werden, so daß ein Einsatz der Wagen noch vor Weihnachten erfolgen kann.

Die beiden Skoda 28 Tr ersetzen die Skoda 14 Tr Nr. 306 und 362 des Baujahrs 1992 und 1994. Sie stehen nun zum Verkauf

Identifikationsdaten der Neufahrzeuge:

Skoda 28Tr-Solaris, Nr. 404:

VIN COD SKODA: TM9ATAJ6V9ASE 3493

VIN COD SOLARIS: SUU3412009B007907

Pferdename: Parisis (Sieger der Grossen Pardubitzer Steeplechase 1889)

Ankunft in Pardubice: 15.12.2009

Skoda 28Tr-Solaris, Nr.405:

VIN COD SKODA: TM9ATAJ6V9ASE 3494

VIN COD SOLARIS: SUU3412009B007908

Ankunft in Pardubice: 10.12.2009

Pferdename: Alphabet (Sieger 1990 und 1992)

#### **Plzen [CZ] - Erste Probefahrt auf der neuen Obusstrecke**

[J. Lehmann](#) - 22.02.10

Am 17.2.2010 fand die erste Probefahrt auf der neuen Obusstrecke nach Borska Pole statt. Die neue Strecke zwischen dem Bahnhof Jizni Predměstí und dem Kreisverkehr Domazlicka/ Folmavska ist nun fertiggestellt. Die Straße Borska und Folmavska verlaufen rückwärtig des Geländes der Firma Skoda. Ein Abzweig von der Linie 16 auf der Straße Kopernikova wurde bereits im Zuge des Umbaus der dortigen Fahrleitung errichtet.

Es folgt noch die Abbiegung zur Teslova Strasse, die voraussichtlich im April weitergebaut wird.

Trotz der frühen Fertigstellung ist die offizielle Eröffnung für den 1. 7. 2010 geplant. Der Verlauf der neuen Obuslinien ist immer noch in der Diskussion. Jüngste Vorschläge schlagen einen Weiterbau der Fahrleitung über die Strasse U Trati bis zum Hauptbahnhof vor und von hier weiter bis zur Kreuzung Lobezska / U Prazdroje. Es wird eine zunehmende Bedeutung dieser Strecke im Zuge der künftigen Bahnhofsrekonstruktion erwartet.

Erste Planungen für die neue Strecke erfolgten bereits 1996, im Bereich Borska entstand in den letzten Jahren ein ausgedehntes Industriegebiet, von der Innenstadt fahren zwei Buslinien zur Zeit hierhin, die Linie 41 mit 2-3 Fahrten pro Stunde, in den Hauptverkehrszeiten 9-10x pro Stunde und die Linie 22, die nur in den Hauptverkehrszeiten im 20 bzw. 10-Minuten-Verkehr verkehrt.

#### **Zlin [CZ] - Neues Obusterminal feierlich in Betrieb**

[D. Budach](#) - 18.01.10

Der CD-Bahnhof in Otrokovice ist Endpunkt der Trolleybuslinien 2 und 6 und liegt etwa 10 km westlich von Zlin.

Hier halten die Fernzüge unter anderem aus Wien, Warschau und Prag. Zur Optimierung der Anbindung der Trolleybuslinien ging am 1.12.2009 feierlich der neue Busbahnhof mit neuen Abfertigungsgebäuden in Betrieb.

Neben den Trolleybuslinien wird die neue Station von mehreren innerstädtischen Buslinien angefahren. Die Fahrleitungsanlage wurde ebenfalls neu gestaltet. Der Anlage ist ein P&R Stützpunkt sowie ein Abstellplatz für pausierende Trolley- und Autobusse angegliedert.

Der Bau des neuen Busbahnhofs wurde mit Mitteln aus dem EU-Regionalfonds gefördert.

Ab dem 1.09.2009 erfuhr das Trolleybusnetz erneut eine Verlängerung. Die Nachbargemeinde Lužkovice wird nun bis zu 17 mal täglich von der Linie 11 angefahren. Dabei nutzt die Linie 11 bis Příkladky den elektrischen Antrieb unter der Oberleitung und fährt mit dem Hilfsdiesel weiter zum Industriegebiet Průmyslová zóna-točna und über die Stadtgrenze hinaus 2,7 km weiter bis Lužkovice. Bereits in den letzten Jahren erfuhr das Netz auf diese Weise Verlängerungen, die Linien 3 und 12 fahren auch Ziele mit ihrem Hilfsdiesel an und ersetzen damit teilweise Dieselbuslinien. Aufgrund des wegfallenden Parallelverkehrs von Dieselbuslinien konnte damit ein Beitrag für die Umwelt geleistet werden.

#### **Bratislava [SK] - Zwei Skoda 15 TrM**

[J. Lehmann](#) - 15.02.10

Mit der Inbetriebnahme von zwei Skoda 15 Tr wurde der Gelenktrolleybuspark verstärkt. Es handelt sich um die Skoda 15 Tr des Betriebs in Chomutov und Zlin (vermutlich Nr. 021, 018 und 344), die bei der Firma Zliner (siehe

Link "mehr Information") in Zlin aufgearbeitet wurden. Die komplett roten Trolleybusse trafen am 18.12.2009 (Wagen 6639) und 8.2.2010 (Wg.6640) ein. Ein weiterer Gelenktrolleybus aus Chomutov (Wagen 019) dient als Ersatzteilspender.

Von den nun vorhandenen 39 Gelenktrolleybussen erhielten seit 2004 15 Wagen eine Generalüberholung, sechs in eigener Werkstatt, neun den Werkstätten der BBDS in Banska Bystrica.

In 2009 erhielten zwei Wagen ein Videokamera-System zur Verbesserung der Sicherheit in den Obussen.

### **Zilina [SK] - Doppelpes Jubilaum der DPMZ**

[J. Lehmann](#) - 21.12.09

Im November 2009 gab es bei dem städtischen Betrieb DPMZ (Dopravný podnik mesta Žiliny) ein doppeltes Jubiläum zu verzeichnen. Vor 60 Jahren nahm das erste kommunale Verkehrsunternehmen in Zilina einen Busbetrieb auf, die Einführung des Trolleybusbetriebs sollte bald folgen.

Aber erst 1994 verkehrte der erste Trolleybus. Nach Baubeginn im Mai 1992 und Lieferung der ersten zehn Trolleybusse im Frühjahr 1994 (Skoda 15 Tr 201-210) und elf Skoda 14 Tr (211- 221) im Juni 1994 fand die erste Testfahrt auf dem neuen Netz am 19.09.1994 statt. Die ersten Fahrgäste beförderte Obus 213 am 17.11.1994 um 5:03 Uhr auf Linie 1.

Dieser Obus wurde daher gewählt, das Buch "Zilina - Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs" von Autor Peter Simko feierlich zu übergeben. Anschließend unternahm die Vereinigung "mhd.sk" (siehe Link "Mehr Information") eine Fahrt mit dem Skoda 14 Tr O-Bus 213, der noch seine ursprüngliche Lackierung trägt.

Nach mehreren Streckenerweiterungen bis 2004 beträgt die Länge der neuen Trolleybuslinien nun 35 km und rund 60% der gesamten Verkehrsleistung werden durch den Trolleybus erbracht. Der Wagenpark besteht nun aus 44 Trolleybusse, 13 Skoda 14Tr und 31 Gelenkwagen Skoda 15Tr. Eine Vergrößerung des Wagenparks erfolgte durch den Ankauf von drei Skoda 15 Tr aus Zlin im Juni 2007, sie gingen im Oktober 2007 (246, ehemals Zlin 338), im April 2008 (245, ehemals Zlin 337) und November 2008 (244, ehemals Zlin 342) in Dienst.

### **Szeged [HU] - Modernisierungen und Erweiterungen**

[J. Lehmann](#) - 14.12.09

Ende Oktober beschaffte die SZKT zwei Gelenktrolleybusse Skoda 15 Tr aus Budweis. Die 2000/01 modernisierten Wagen des Baujahrs 1992 dienen als Ersatzteilspender für die Wagen T-600 und T-605, die nach langer Abstellzeit wieder aufgearbeitet werden. Damit kann die Anzahl der derzeit 17 Skoda 15Tr wieder auf 19 erhöht werden (T-600-618). Der mit der Nr. T-619 vorgesehene Gelenkwagen 05 aus Budweis blieb Ersatzteilspender und ging in Szeged nie in Betrieb.

Nach Aufarbeitung und Verkauf der Skoda 14TR T-702 und T-703 (siehe Meldung vom 30.06.08) sollten 2009 die Wagen T-705 und T-708 entsprechend rekonstruiert und ebenfalls nach Bulgarien verkauft werden, ein Verkauf kam jedoch nicht zustande und beide Wagen stehen wieder in Szeged in Betrieb, Wagen T-705 fällt durch die blaue Lackierung im Dachbereich auf. Die Anzahl von Skoda 14 Tr liegt entsprechend bei 9 Einheiten (700-701, 704-709, 750).

In der neuen 2000 m<sup>2</sup> großen Werkstatthalle, die rechtzeitig zum 30-jährigen Jubiläum des Trolleybusbetriebs im April fertiggestellt wurde, entstehen derzeit weitere Umbauten aus Dieselnbussen, und zwar zwei Skoda 21 Tr aus Autobussen des VB Pilzen, einen weiteren DB Citaro sowie der Gelenkwagen ARC TR187, dessen Fertigstellung wird nun 2010 erwartet.

Insgesamt sollen 10 Gelenkwagen in den Jahren 2010-12 beschafft werden, hierfür wird in Kürze eine neue Ausschreibung erwartet. Sie sollen für die neue Trolleybuslinie 10 sein, deren Eröffnung für Juli 2010 vorgesehen ist. Bereits im März 2010 soll die Linie 8 wieder mit Trolleybussen bedient werden, die entsprechende Verlängerung der Fahrleitung zum Dugonics tér - Aradi Vértanúk tere ist im Bau.

Ferner werden historische Trolleybusse aufgearbeitet, so wurde Anfang des Jahres ein Ikarus 280 T in historischer Lackierung aufgearbeitet. Er verkehrt Sonntags als Plankurs auf der Linie 9.

Weitere Investitionen im Fahrleitungsnetz, teilweise für die neuen Linien wurden gestartet: Ein neues 1,6 MW-Unterwerk wurde auf der Rózsa utca errichtet, weitere neue Unterwerke sind auf der Szilléri sgt, Felső Tisza part und Csanádi utca geplant, die vorhandenen auf der Zrínyi utca und Csáky utca sollen danach modernisiert werden.

Im bestehenden Fahrleitungsnetz wurde eine Schnellfahrweiche am Bartók tér eingebaut sowie an der Endstelle Makkosház der Linie 9 sowie im Depot für die Linie 8 wurden dieses Jahr die Fahrleitungen und Weichen komplett erneuert. Weitere Erneuerungen von bestehender Fahrleitungen sind geplant, ebenfalls sollen Busspuren eingerichtet werden.

### **Vuglegrsk/Uglegrsk [UA] - Einziger Obus wieder in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 15.02.10

In der Stadt Wuhlehirk (russischer Name in englischer Transkription: Uglegrsk), knapp 50 km nordöstlich der Stadt Donezk gelegen, verkehrt seit dem 8.7.1982 der Trolleybus, er ersetzte eine Straßenbahnlinie, die von 1958 bis 1980 in Betrieb war. Die kleine Stadt, die rund 10.000 Einwohner zählt, lebt vom Kohlenbergbau und der Kohleverarbeitung. Derzeit wird nur die etwa 5,8 Kilometer lange Linie 2 bedient, die vom Schacht Uglegrskaja zur Gagarin-Siedlung fährt. Der Abzweig zum Bahnhof, ehemals von der Linie 1 befahren ist nicht mehr in Betrieb.

Die Linie 2 wird von einem Fahrzeug etwa im 50-Minuten-Takt bedient. Mittlerweile ist von den ursprünglich sieben Trolleybussen (001-007) aus dem Eröffnungsjahr nur noch der Fahrschulwagen U04 (ursprünglich Trolleybus 004) betriebsbereit, Wagen 003, zuletzt ebenfalls noch in Betrieb, diente ihm als Ersatzteilspender. Bis Anfang Februar 2010 mußten die Bewohner auf den Trolleybus verzichten, da der einzige Wagen eine größere Reparatur erhalten mußte.

#### **Minsk [BY] - 193 neue Trolleybusse in 2009!**

[J. Lehmann](#) - 25.01.10

In 2009 erhielt der Verkehrsbetrieb etwas weniger neue Trolleybusse wie in den Vorjahren (z.B. 2007: 230 neue Trolleybusse), aber dafür erstmals eine große Serie von Niederflurgelenkwagen. Insgesamt 51 Belkommunmash 333 gingen in Betrieb und sind in den Depots 2,3 und 5 beheimatet. Daneben gingen noch 137 Zweiachser des Typs Belkommunmash 321 und fünf optisch innovative Zweiachser des Typs Belkommunmash 420. Die Gelenkwagen ersetzen ältere Zweiachser, damit findet somit auf einigen Linien eine Kapazitätsvergrößerung statt. Bedingt durch eine größere Anzahl von Ausmusterung sank die Gesamtanzahl des Trolleybusparks auf unter 1000 Einheiten, von den 985 Trolleybussen sind jedoch nur 193 hochflurig, darunter die bis Januar 2007 beschafften Gelenkwagen des Typs Belkommunmash 213.

Im Juni 2009 wurde die letzten ZIU 682 ausgemustert, es handelte sich um Wagen des Baujahrs 1984, die jedoch in 2003/04 grundüberholt wurden. Nun sind noch einige Zweiachser des Typs 101 in Betrieb, es handelt sich um ZIU, die bis 2002 in Lizenz in Weißrußland gebaut wurden.

Im September verkehrte zudem ein MAZ 203ZT unter der Wagennummer 3585 zum Testeinsatz auf einigen Linien des Depots 3.

#### **Armavir [RU] - Planungen werden langsam realisiert**

[J. Lehmann](#) - 08.02.10

Die im Vorland des Kaukasus am linken Ufer des Flusses Kuban, rund 200 km östlich von Regionhauptstadt Krasnodar gelegene Stadt Armavir (englische Transkription: Armavir) eröffnete am 16.6.1973 die erste Trolleybuslinie. Das Netz wuchs bis 1989 auf vier Linien an.

Von den 1999 geplanten Strecken nur die Anbindungen am Bahnhof Armavir II realisiert, hierhin verkehrt die Linie 7. Ansonst blieben die Linien 1-4 in den letzten 10 Jahren unverändert. Die übrigen Streckenerweiterungen befinden sich weiterhin in Planung, eine Realisierung ist nun bis 2015 vorgesehen.

Neue Trolleybusse erhielt der nun private Betrieb "Armavirpassazhirtransa" zuletzt 2006/7 als je fünf neue ZiU-682G-016.02 (Nr.102-106) und LiAZ-5280 (VZTM, Nr.107-111) den Wagenpark verjüngten. Zuvor gelangten 2005 und 2001 drei Wagen mit Fördermitteln aus dem Bundeshaushalt aus der Trolleybusfabrik Baschkirien (BTZ-5276 Nr.98, 100 und 101) zum Wagenpark, der bis dahin komplett aus ZIU 682 bestand.

In den letzten zehn Jahren wuchs der Wagenpark von 25 auf rund 40 Einheiten an.

#### **Chelyabinsk/Tscheljabinsk [RU] - Letzte Ikarus-Gelenkwagen ausgemustert**

[J. Lehmann](#) - 14.12.09

22 Trolleybuslinien werden in der Stadt am Ural rund 210 km südlich von Jekaterinburg von einem Wagenpark aus rund 360 Obussen bedient. Eine 23. Linie kam am 23.11.2009 hinzu, als die Trolley-Buslinie 16 AMZ - JBI eröffnet wurde.

Die letzte Netzerweiterung erfolgte vor drei Jahren, als die neue Linie 26 und Verlängerung der Linie 22 am 06.09.2006 den Dienst aufnahmen. Zeitgleich mit der Eröffnung gingen erstmals nach einigen Jahren neue Trolleybusse in Betrieb. 18 Wagen des bewährten Typs ZIU 682, jedoch mit moderner Front und 46 Trolleybusse des Typs LIAZ 5280 verjüngten den Wagenpark.

Bis auf fünf Wagen (2481, 2484, 2494, 2499 und 2507 ZIU 683, Bj. 1992-93) wurden damit alle Gelenkwagen ausgemustert. neben rund 30 ZIU 683 standen auch 15 Ikarus 280T-Gelenkwagen im Einsatz, die 1996/98 aus Deutschland gebraucht übernommen wurden. So standen die Gelenkbusse 3850-53, 3855, 3856 vorher in Weimar unter den Nr. 215, 216, 211, 214, 212 und 213, die Gelenkbusse 3854, 3857-3861 in Hoyerswerda unter den Nr. 713, 711, 721, 712, 714 und 716 in Dienst. 1998 kamen noch aus Eberswalde die Wagen 023, 021 und 024 hinzu, die die Wagen-Nummern 3862-3864 erhielten.

#### **Cherkassk/Tscherkessk [RU] - Neue Trolleybusse bestellt**

[J. Lehmann](#) - 21.12.09

Im November 1988 verkehrte in der Hauptstadt der autonomen Republik Karatschai-Tscherkessien im südlichen Russland der erste Trolleybus. Bis 1996 entstanden vier Linien mit einem Netz von rund 38 km. Bis März 2003 erfolgte die Anbindung an den Hauptbahnhof (Vokzal, Linien 5 und 6) und einr Verbindung durch die Ulitsa Demidenko (Linie 7). Durch diese Neubaustrecke entstand ein Rundverkehr, der durch die Linien 8 und 8a bedient wird. Bis 1996 wurden 40 Trolleybusse des Typs ZIU 682 beschafft.

Nach Besichtigung des Werks der Firma Trolza in Engels im April 2009 im Zuge einer Vertragsunterzeichnung über die wirtschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit beider Regionen wurde die Lieferung von zehn Trolleybussen im Oktober 2009 ausgeschrieben. Die Firma Trolza erhielt den Auftrag und wird neun ZIU 682 zu einem Preis pro

Einheit von 3,2 Mill. Rubel (rund 75.000 Euro) und einen Niederflurobus des Typs Trolza 5265 "Megapolis" zum Preis von rund 6,3 Mill Rubel (rund 140.000 Euro) liefern.

### **Khimki [RU] - Dritte Trolleybuslinie eröffnet**

[J. Lehmann](#) - 01.02.10

Die Stadt Khimki (dt. wiss. Transliteration Chimki) ist eine eigenständige Stadt knapp 30 km vom Stadtzentrum Moskau entfernt an der nordwestlichen Stadtgrenze Moskaus gelegen. Hier eröffnete 1997 die "Khimkielektrotrans" die erste Trolleybuslinie vom Stadion vorbei am Bahnhof der Bahnstrecke Sankt Petersburg–Moskau zum Depot im Nordwesten der Stadt. Am 22.9.2001 kam eine Linie 2 hinzu, die in der Mitte der Linie nach Süden abzweigt und zur Endstation der Aoskauer Metro-Linie 7 führt. Um Verwechslungen auf Moskauer Gebiet zu vermeiden erhielt sie später die Liniennummer 202. Nun konnte ab dem 1.9.2009 eine dritte Linie eingeführt werden, die von der Metro-Station zum Stadion führt und keine neue Fahrleitung erforderte. Während die Linie 1 in Spitzenzeiten alle 3-6 Minuten und die Linie 202 alle 3-6 Minuten verkehrt, bietet die neue Linie bislang lediglich einen Takt von 12-20 Minuten.

11 Trolleybusse wurden bis 1998 für die erste Linie beschafft, Trolleybusse No.0012, 0014-25 kamen 2001 neu hinzu, gefolgt von 26 und 27 in 2002. Ein 27. Wagen verstärkte 2006 den Fuhrpark, er ging gemeinsam mit fünf weiteren Neufahrzeugen in Dienst, die fünf Jahre alte Trolleybusse ersetzten. Bereits ab 2003 wurde neue Trolleybusse beschafft, die jeweils Trolleybusse mit gleichen Nummern ersetzte. Auch 2007 ersetzten die vier Trolleybusse 0017, 0023, 0025 und 0026 und 2009 die Trolleybusse 0027, 0024 und 0002 die Wagen mit jeweils mit gleicher Nummer. Alle Wagen sind vom bewährten Typ ZIU 682 im herkömmlichen Design, lediglich die zuletzt beschafften 0027 und 0002 besitzen das modernere Frontdesign. Die Wagen-Nummer 0002 wurde nun bereits in drittbesezung vergeben.

### **Miass [RU] - Ein Dutzend neue Trans-Alfa - Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 28.12.09

Das Trolleybusnetz in der Großstadt rund 1700 km östlich von Moskau und knapp 100 km westlich von Tscheljabinsk an der Eisenbahnstrecke von Moskau nach Samara in Richtung Sibirien gelegen, besteht erst seit 15 Jahren. Rund 60 Trolleybusse befahren vier Linien, die bis 1987 errichtet wurden. Es handelt sich um eine Linie von rund 20 km, die vom Hauptbahnhof bis zum Vorort Mashgorodok führt. Die Gesamtstrecke wird von der Linie 3 befahren. In der Mitte dieser Linie besteht ein kurzer Abzweig in eine Wohnsiedlung, dieser wird vom Bahnhof aus von der Linie 4 befahren. Während die Linie 3 zeitweise einen 3-4 Minuten-Takt aufweist, wird auf der Linie 4 alle 6-8 Min. gefahren. Zwei weitere Linien 1 und 7 verkehren nur zu Stoßzeiten auf Teilabschnitten der Linie 3. Bis 1999 wurden ausschließlich ZIU 682 beschafft, 1992/93 auch einige Gelenkwagen ZIU 683, die noch in Spitzenzeiten zum Einsatz kommen. 2000-2005 kamen dann fünf BTZ 5201 und BTZ 5276 aus Ufa hinzu, in den letzten beiden Jahren konnte der Wagenpark mit 12 neuen Trolleybussen der Firma Trans-Alfa (Vologda) vom Typ VMZ 5298 erneuert werden (Nr. 116-127).

### **Stavropol [RU] - Neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 04.01.10

Der Trolleybusbetrieb in der Hauptstadt der autonomen Region Stavropol am Nordkaukasus im Südwesten von Russland, 100 km nördlich von Cherkessk gelegen, ging Anfang 2009 wieder in städtisches Eigentum über, nachdem eine Privatisierung nach Konkurs des Betreibers gescheitert war.

Mit einem Zuschuß der Russischen Föderation für die Anschaffung von kommunalen Fahrzeugen in Höhe von 70% konnten nun neue Fahrzeuge beschafft werden. Im September 2009 erhielten die Trolleybuswerke der baschkirischen Hauptstadt Ufa den Auftrag, acht neue Trolleybusse des Typs BTZ-52761R zu liefern. Bereits Anfang Dezember 2009 gingen die ersten acht Wagen (Nr.201-208) nach feierlicher Übergabe in Betrieb. Bereits vor dieser ersten Lieferung wurden im Oktober bereits 13 weitere Trolleybusse ausgeschrieben und an die gleiche Firma vergeben. Somit wurde die Auslieferung im Dezember fortgesetzt und bis zum 31.12.2009 gelangte Wagen 217, von LKW geschleppt, nach Stavropol.

Mit den Neufahrzeugen kann der Wagenpark wieder erhöht werden, die Wagenparkstärke sank von 136 im Jahre 1999 auf rund 90 im Jahre 2009, von den einst 12 Linien wurden die Linien 5, 10 und 12 eingestellt. Letzte Neubeschaffungen erfolgten 2006 vor der Privatisierung mit vier ZIU 682 (Nr. 91-94).

### **Syzran [RU] - Jüngster und kleinster Betrieb in Rußland**

[J. Lehmann](#) - 18.01.10

Die Stadt in der Region Samara, rund 110 Kilometer westlich von Samara gelegen, an der Mündung des Flusses Syzranki in die Wolga, eröffnete am 1.9.2002 einen Trolleybusbetrieb, der zwei Jahre später am 3.10.2004 eine Erweiterung erhielt. Die rund 6 km lange Linie 1 wird mit drei Trolleybussen im 21 -Minuten-Takt während der Spitzenzeiten, sonst mit zwei Trolleybussen im 32 Minuten-Takt bedient. Drei Trolleybusse vom Typ Trolza-5264-01 "Capital" (Nr. 001-003) gingen 2002 in Dienst, ein Trolleybus des Typs BTZ-5276-04 (Nr.004) folgte später. Nachdem Obus 001 am 20.11.2007 ausbrannte, stehen nun nur noch drei Trolleybusse zur Verfügung. Eine wünschenswerte Verlängerung der Trolleybuslinie bis zum Bahnhof unterblieb bislang und nun erläuterte der

Bürgermeister, daß der Trolleybusbetrieb mit 18 Rubel pro Fahrgast unterstützt werden muß. Dadurch ist der Fortbestand in Frage gestellt. Bereits für Oktober 2009 wurde eine Einstellung des Betriebs angekündigt, die jedoch nochmals verschoben wurde.

#### **Tambow [RU] - Private Gesellschaft scheiterte**

[J. Lehmann](#) - 07.12.09

Am 22.02.2007 nahm in der im Oka-Don-Becken am schmalen Fluss Zna, rund 480 km südöstlich von Moskau gelegenen Stadt die Gesellschaft "Tambovgorelektrotransport" den Betrieb auf der Trolleybuslinie 6 auf. Vier VMZ-5298 (Nr.1016-1019) wurden in Dienst gestellt, bis Ende 2007 und Anfang 2008 folgten noch zwei weitere (1020-21). Die vereinbarten 40 neuen Trolleybusse wurden jedoch nicht beschafft und die Gesellschaft geriet 2009 in Zahlungsschwierigkeiten. Die Trolleybusse gingen Anfang August 2009 nach Vologda und erhielten dort die Betriebsnummern 331-334, 336, 338, 340.

Der Betrieb wird nun von der überalterten Flotte von ZIU 682 bedient, der überwiegende Teil stammt aus den Jahren 1989-1993, 12 ZIU 682 kamen 1999-2001 hinzu, ebenfalls ein VMZ 5298 in 2001 und als derzeit jüngstes Fahrzeug ein BTZ 52761 vom Baujahr 2004. Der 1955 eröffnete Betrieb besaß noch 1989 zwei Depots mit 185 Trolleybussen, von denen 130-135 Trolleybusse täglich im Einsatz standen. Bedingt durch die Konkurrenz privater Autobusfirmen sank die Zahl auf 94 Trolleybusse im Jahr 2000 und nun auf rund 50 Trolleybusse, die die 13 Linien des Netzes bedienen. Die letzten der fünf 1991 beschafften Gelenkwagen ZIU 683 (Nr. 1201-1205) wurden 2009 abgestellt, so daß nun nur noch Zweiachser vorhanden sind.

#### **Ufa [RU] - Heimat der BTZ**

[J. Lehmann](#) - 11.01.10

Seit 1964 besteht in der über 1300 km östlich von Moskau und etwa 100 Kilometer westlich des Ural gelegenen Hauptstadt der Republik Baschkortostan ein Trolleybusbetrieb zur Ergänzung des Straßenbahnnetzes. 22 Linien werden von über 200 Trolleybussen befahren. In den letzten zehn Jahren ging nahezu ausschließlich BTZ von der in Ufa beheimateten "Baschkirischen Obus-Fabrik" in Dienst. Erstmals lieferte 2009 die Firma TrolZa aus Engels wieder zwei ZIU (Nr.2071 und 2090). Gleichzeitig gingen im vergangenen Jahr 20 neue Fahrzeuge von Typ BTZ 52761T in Dienst.

Insgesamt lieferte BTZ in den letzten 10 Jahren rund 150 Trolleybusse. Die Firma besteht seit 30 Jahren und führte in den ersten Jahrzehnten Reparaturen von Straßenbahnen und Obussen durch, fast ausschließlich für den Betrieb in Ufa. Im Jahr 1999, erhielt die Firma BTZ die Lizenz, eigene Wagen zu bauen und zu entwickeln. zuerst mit Bauteilen des bewährten ZIU, der Typ BTZ 52761 sah dem ZIU relativ ähnlich. Später entstanden eigene Bauformen und ein markanteres Design der Vorderfront. Betriebe in anderen Städten konnten inzwischen auch von der Firma BTZ beliefert werden.

#### **Vladikavkas (Ordshonikidse) [RU] - Neue Trolleybusse aus Weißrußland**

[J. Lehmann](#) - 15.02.10

In der Hauptstadt der Republik Nordossetien in Rußland, nahe der Grenze zu Georgien am Fluss Terek gelegen, wird von einst fünf Linien nur noch die Trolleybuslinie 2 elektrisch befahren, sechs Trolleybusse kommen zum Einsatz, überwiegend aus der Serie von 10 ZIU 682 von 2001. Diese sind gepflegt und in einem guten optischen Zustand. Hinzu kamen 2008 drei Wagen vom stillgelegten Betrieb der Stadt Schachty (132-134).

Im September 2009 kündigte der Bürgermeister Sergey Dzantiev die Einstellung des Trolleybusbetriebs an. Die Hauptlast des städtischen Nahverkehrs an wird durch den großen Straßenbahnbetrieb mit Tatra-Triebwagen aus Magdeburg, Chemnitz und Dresden bewältigt.

Nun stellte der Bürgermeister Sergey Dzantiev am 20.1.2010 zwei Niederflurobusse AKSM 321 aus Weißrußland offiziell vor, sie erhielten die Nummern 135-136. Es ist die Beschaffung von insgesamt sechs Neufahrzeugen vorgesehen. Vier AKSM 221 werden laut Lokalpresse (siehe Link "Mehr Information") noch erwartet.

#### **Wolgodonsk [RU] - Neue Trolleybusse und eine neu eröffnete Linie**

[J. Lehmann](#) - 22.02.10

In der relativ jungen Stadt (erst 1956 wurden die Stadtrechte erteilt) in der Don-Region, etwa 1000 km südlich von Moskau und knapp 200 km östlich der Gebietshauptstadt Rostow am Don am Staudamm des Zimljansker Stausees gelegen, verkehrt seit 1977 der Trolleybus. Die erste Linie startete am Depot Nr.1 und stellte die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Atomwerk "Atomash" her. Weitere Linien wurden 1980 zum Dorf Gateways (VOEZ, Linie 3) und im April 1984 zum Prospekt Mira (Linie 4)

Im Juli 1986 eröffnete die Überlandlinie zu einem im Bau befindlichen Atomreaktor rund 15 km nordöstlich von Wolgodonsk gelegen. Die Linie wurde nach dem Baustopp am Reaktor in 1993 eingestellt. Obwohl der Kernreaktor nun fertiggestellt wurde, ging die Linie bislang nicht wieder in Betrieb, aber die Oberleitung ist weiterhin vorhanden. Im November 1991 eröffnete ein zweites Depot, zu diesem Zeitpunkt war ein Höchststand an Trolleybussen mit 78 Einheiten erreicht. Bis 1999 sank die Zahl auf 40 Einheiten, eine Erneuerung des Wagenparks unterblieb, erst im Jahre 2000 gingen zehn Trolleybusse des Typs VTZM 5284 (Nr. 1, 2, 18, 19, 41, 43-48) in Betrieb, 2007 folgten zwei BTZ 5276-04 (Nr. 5 und 6) und 2008 sechs LIAZ 5280 (Nr. 9,14, 15, 17, 26 und 50). Der Rest des derzeit aus

rund 40 Einheiten bestehenden Wagenparks besteht aus ZIU 682.

Am 31.12.2008 eröffnete eine neue Linie, die das Viertel Nr.9 umfährt. Die rund 2 km lange Linie wird in einer Richtung von der Linie 4a befahren.

### [Chodshent/Chudschand \[TJ\]](#) - Trolleybusse vorübergehend in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 22.02.10

In der Tagespresse am 17.08.2009 kündigte der Direktor des Trolleybusbetrieb Pulot Jabbarov an, daß eine Linie des seit Anfang 2007 stillgelegten und im Mai 2008 offiziell als eingestellt gemeldeten Betriebs wieder mit zwei Trolleybussen befahren wird. Es würde ein regelmäßiger Betrieb von frühmorgens bis 19 Uhr geboten.

Nach Angaben des Direktors verfügt der Betrieb über 15 Trolleybusse, aber das größte Problem sei der Mangel an Ersatzteilen und Fahrer, die meisten von ihnen gingen nach Rußland um dort zu arbeiten.

### [Wuhan \[CN\]](#) - Neue Ringlinie im Bau

[D. Budach](#) - 07.12.09

Wie in anderen Meldungen zuvor erwähnt, setzt die chinesische Stadt Wuhan, im Gegensatz zu einigen anderen Orten im Land, voll auf den Ausbau des umweltfreundlichen Trolleybussystems in der von Luftverschmutzung stark geplagten Stadt. Im August 2009 wurde mit dem Bau von einer neuen Ringlinie 5 begonnen, die zum Teil auf reservierter Trasse verlaufen soll, aber auch Teile der bestehenden Linie 3 mitbenutzen wird.

Die neue Linie 5 beginnt am Zoo in Hangyang, überquert zweimal den Han River und bedient die Stadtteile Hanyang und Hankou. Die Route ist nicht identisch mit der früheren Linie 5.

#### **- Ringlinie 5 in Betrieb und neuer Wagentyp ausgeliefert**

[D. Budach](#) - 28.12.09

Am 25.12.2009 wurde die neue Trolleybus-Ringlinie 5 nach mehrmonatigen Bauarbeiten in Betrieb genommen. Sie ersetzt die bisherige Dieselbuslinie 5 auf gleicher Streckenführung, lediglich die Haltestellen für Fahrzeitausgleich und Pausen wurden verlegt. Die Streckenführung der neuen Linie ist nicht mit der früheren Trolleybuslinie 5 deckungsgleich.

Gleichzeitig ging eine Serie neuer zweiachsiger Obusse vom Hersteller Wuhan Dongfeng Yangtze Motor Corp.Ltd. in Betrieb. Die zweitürigen Trolleybusse sind 12 Meter lang und bieten Platz für 89 Fahrgäste, davon 35 sitzend. Die Wagen fahren auf der neuen Strecke, werden aber auch auf einigen der anderen Linien eingesetzt (so Linie 1).

### [Wellington \[NZ\]](#) - Der letzte Volvo fährt jetzt im Museum

[D. Budach](#) - 14.12.09

Der letzte der in den 80er Jahren beschafften Volvo-Trolleybusse für den Trolleybusbetrieb in Wellington, Wagen 268, traf am 9.12.09 im Trolleybusmuseum Foxton ein, wo er auf der eigenen Strecke wieder eingesetzt werden wird.

Der 23 Jahre alte Trolleybus Nr. 268 kam am 16.11.09 zusammen mit Wagen 227, 233 und 258 letztmals zum Einsatz. Er entstammt aus einer Serie von 68 Trolleybussen auf Volvo-Fahrgestellen mit Hawke Hunter B40D-Aufbau (Nr. 201-233, Bj. 1980-81) bzw. CWI Hunter B40D-Aufbau (Nr. 234-268, bj. 1984-86) und erhielt am 20.08.1986 als letzter Wagen die Zulassung. Alle Wagen besaßen eine elektrische Ausrüstung von BBC mit einem 175 kW-Motor, die größtenteils für die Nachfolgeneration weiterverwendet wurde.

### [Valparaiso \[CL\]](#) - Stabilisierung des Betriebsablaufs

[D. Budach](#) - 04.01.10

Nachdem in der jüngeren Vergangenheit immer wieder Einstellungsgerüchte auftauchten, stellt sich der Betriebsablauf der Obusanlage im chilenischen Valparaíso aktuell wieder etwas stabiler dar.

Der gesamte Betrieb und mit ihm ein Teil des Wagenparks wurde vor einigen Jahren vom Staat als besonders erhaltenswertes Kulturgut eingestuft und hat gerade bei der Bevölkerung der Hafenstadt eine hohe

Identifikationswirkung. Aktuell wird die 8,7 km lange, einzige Linie 802 montags bis samstags von 7.00 bis 21.30 Uhr in kurzen Intervallen befahren, in der Regel sind 19 Obusse im Einsatz.

Einsatzbereit sind 24 Wagen, darunter auch die jeweils weltweit ältesten noch erhaltenen Zweiachser und Gelenkwagen. Ältester Zweiachser im Originalzustand ist der 1947 gebaute und aus Santiago übernommene Wagen 814 (andere gleicher Serie wurden mehrfach umgebaut), ältester Gelenkwagen ist der ehemalige Züricher Obus 105 vom Baujahr 1959 (FBW/SWS/MFO)

Als Gelenkwagen kommen zum Einsatz, Stand 12/2009:

99, 612, 617 : Berna/SWS/R&J/SAAS Bj. 1965 ex Genf 607, 612, 617

102: Berna/SWS/R&J/SAAS Bj. 1966 ex Schaffhausen 102

105: FBW/SWS/MFO Bj. 1959 ex Zürich 105

503, 504 FBW/SWS/MFO Bj. 1963/64 ex Santiago ex Zürich 129, 132

An Zweiachsern sind folgende Obusse einsatzfähig:

- 116: Pullmann St./GE, Neukarosser. 1990 ex Santiago 116 ex 820 (Bj. 1948)  
203: Berna/SWS/R&J/SAAS Bj. 1966 ex Schaffhausen 203  
603, 607: Norinco/Shenfeng Bj. 1991  
ex Santiago 709, 714, 715, 721, 723 Pullmann Standard/GE Bj. 1952/3 (Originalzust.)  
801, 802, 806, 821, 832, 859, 888:  
Pullmann Standard/GE, Bj. 1947/48 ex Santiago, modifizierte Karosserie  
814: Pullmann Standard/GE, Bj. 1947/48 ex Santiago, Originalzustand

Einige weitere Wagen sind noch als Ersatzteilsponder vorhanden, so die unter Denkmalschutz stehenden Wagen 117, 118 und 850. Die übrigen 2003 als schutzwürdig eingestuften Wagen sind 709, 714, 715, 721, 723, 801, 802, 806, 814, 821, 832, 859 und 888.

Zwei weitere chinesische Norinco/Shenfeng der früheren Serie 601-608 ehemals Santiago sollen mittelfristig einsatzbereit hergerichtet werden.

Alle eingesetzten Wagen sind, anders als in früheren Jahren, einheitlich grün-weiß lackiert.

Der Betrieb gehört zwei Privatunternehmern, Pedro Massai und Pedro Heimpell. Letzterer hat 2008 auch das alte Depot zurückerworben, da dies aber keine ausreichende Kapazität für alle Wagen bietet, steht ein Teil noch immer nachts bewacht auf den Straßen Av.Argentina und C/Van Buren abgestellt. Die Gesellschaft beschäftigt 60 Personen.

### Mendoza [AR] - Änderungen im Einsatzbestand

[D. Budach](#) - 18.01.10

Nachdem in einem ersten Schritt 30 Flyer-Trolleybusse aus Vancouver in Betrieb gingen (siehe Meldung vom 15.06.2009), schritt der Umbau weiterer Fahrzeuge inzwischen voran. Der aktuelle Bestand beträgt 35 Wagen. Insgesamt ist vorgesehen, binnen Jahresfrist 60 der 80 aus Kanada übernommenen Wagen in Dienst zu stellen und damit alle alten Obusse abzulösen, aber auch den Obuseinsatz auszuweiten. Gegenwärtig sind noch immer 17 der ehemaligen Solinger Krupp/Ludewig-Dreiachser einsatzbereit, sie erfreuen sich besonderer Beliebtheit bei Fahrpersonal und Fahrgästen.

Die fünf russischen ZIU9 wurden nach ihrer Ausmusterung im Januar 2009 und der Versteigerung im September nunmehr im Dezember 2009 alle einschließlich zusätzlichen Fahrmotoren und sonstigen Ersatzteilen per Tieflader ins 700km entfernte Córdoba verbracht.

Foto:  
Die beliebten Solinger Eigenkonstruktionen sind immer noch in Betrieb, hier am 12.01.2010 Wagen 58, der von 1974 bis 1987 in Solingen die Nr. 69 trug.  
Aufnahme: Jorge L. Guevara



### Sao Paulo (SPT) [BR] - Stromausfall und neue Trolleybusse

[D. Budach](#) - 14.12.09

Der gigantische Stromausfall in Brasilien, der mehr als 40 Millionen Menschen betraf und weltweite Aufmerksamkeit erregte, hat am 10./11.11.2009 das öffentliche Leben in den Großstädten stark beeinträchtigt, auch die beiden Obusbetriebe in Sao Paulo blieben längere Zeit außer Betrieb. Zwei Unterwerke der städtischen SP Trans wurden beschädigt. Die Obusse konnten an zahlreichen Stellen des Netzes abgestellt werden, größere Beschädigungen blieben aus. Im allgemeinen Verkehrschaos vor allem während der dunklen Nachtstunden konnten sie zunächst auch nicht ins Depotgelände geschleppt werden. Für Dieselbusse gab es bei dieser Verkehrssituation, die ja auch durch den vollständigen Ausfall des elektrischen Vortbahn- und Metroverkehrs gekennzeichnet war,

ebenfalls kaum ein Fortkommen. Der Obusbetrieb wurde am nächsten Tag mit Einschränkungen wieder aufgenommen. Nach 2-3 Tagen fuhren die meisten Linien wieder, wie seit langem üblich zumeist im Mischbetrieb mit Dieselnbussen.

Die Lieferung weiterer 10 Trolleybusse von Busscar/WEG wird sich bis ins nächste Jahr verzögern. Dagegen wird in Kürze ein weiterer Prototyp erwartet, diesmal von Tutto/WEG/Ibrava, wie die bisherigen Busscar/WEG-Wagen ebenfalls in "Überlänge" von etwa 13,5 m.

### **Barquisimeto [VE] - Stillstand dank Venezuelas Finanzproblemen**

[D. Budach](#) - 11.01.10

Die aktuell schwierige Finanzsituation im Land Venezuela hat starken Einfluss auf den Fortgang zahlreicher ehemals als prioritär eingestufte Infrastrukturvorhaben. Dazu gehören auch die beiden neue Trolleybussysteme auf Eigentrasse in Mérida und Barquisimeto. Bei beiden Anlagen konnte schon seit Monaten kein nennenswerter Baufortschritt mehr verzeichnet werden. In Mérida fahren weiterhin auf einer Teilstrecke zu bestimmten Zeiten Obusse zum Nulltarif. Barquisimeto ist dagegen von einer Aufnahme des Fahrplanbetriebs auch nur auf Teilstrecken noch immer weit entfernt. Die bestellten 80 Neoplan-Viseon/Bombardier-NG-Gelenkwagen sind zum grössten Teil vor Ort ungeschützt im Freien abgestellt.

Die Finanzprobleme des Landes sind wesentlich ausgelöst durch die starke Abhängigkeit der Wirtschaft vom Erdöllexport und die Ölpreisentwicklung und haben zur drastischen Abwertung der Lokalwährung ausgelöst. Negativ beeinflusst davon bleibt die Kreditaufnahmekapazität des Landes, auch wenn aktuell Gespräche mit verschiedenen (halb-)staatlichen Finanzorganisationen anderer Länder laufen sollen.

### **Kennebunkport (US): Museumsbetrieb und Ausbaupläne**

[D. Budach](#) - 25.01.10

Das Seashore Trolley Museum in Kennebunkport im US-Bundesstaat Maine gilt als ältestes Straßenbahnmuseum der USA, gegründet schon 1939. Seit Jahrzehnten gehören zur neben der sehr großen Sammlung von Straßen- und Überlandbahnwagen auch eine ganze Reihe von historischen Obussen, die zudem auf einer kurzen Fahrleitungsstrecke zu besonderen Anlässen auch im Betrieb gezeigt werden. Der Ausbau dieser Strecke und die Anlage von Wendeschleifen ist vorgesehen, allerdings bleibt die Zahl der Aktiven selbst bei einem solch großen Museum beschränkt, und die Aufgaben zum Unterhalt der Anlagen sind vielfältig und umfangreich. Der Bau der Wendeschleifen würde den Betriebsablauf deutlich vereinfachen und regelmäßigeren Einsätze der betriebsbereiten Wagen zulassen.

Der aktuelle Wagenbestand:

Nr. 105, 106: Brill T30S, Bj. 1931/34, ex Shreveport  
Nr. 125: Flyer/BBC, Bj. 1981, ex Edmonton  
Nr. 273: Brill T44A, Bj. 1950, ex Halifax  
Nr. 336: Marmon Herrington TC-49, Bj. 1955, ex Philadelphia  
Nr. 376: Pullman Standard 45-WS, Bj. 1942, ex Dayton  
Nr. 623: Brill 40SMT, Bj. 1939, ex Wilmington  
Nr. 627: TwinCoach 40GWFT, Bj. 1940, ex Seattle  
Nr. 653: FBW/Eggl/BBC; Bj. 1963, ex Lausanne  
Nr. 654: Mack 3-CR, Bj. 1940, ex Wilmington  
Nr. 713: Brill 40SMT; Bj. 1941, ex Johnstown  
Nr. 950: FBW/Eggl, Bj. 1963, Anhänger, ex Lausanne  
Nr. 1052: St Louis Car Co Job 1745, Bj. 1947, ex Cleveland  
Nr. 4013, 4028, 4049  
Flyer E800, Bj. 1976, ex Boston  
Nr. 8361, 8490: Pullman Standard 43CX, Bj. 1948/51, ex Boston

### **San Francisco [US] - Netzreform umgesetzt**

[D. Budach](#) - 08.02.10

Die schon längere Zeit angekündigte und umfassend diskutierte Liniennetzreform mit diversen Kürzungen zur Deckung aufgelaufener Finanzierungslücken wurde per 5.12.2009 umgesetzt.

Bei den Trolleybuslinien verschwanden die Linien 4, 7 und 20 gänzlich, ohne dass es dabei allerdings zu größeren Reduzierungen am Fahrleitungsnetz kam. Es handelt sich bei den drei Linien um Verstärkungslinien, die aufgegebenen Streckenabschnitte zum größten Teil durch andere Linien mit bedient. Die Linie 20 wurde erst im Juli 2007 neu eingeführt. Damit sank die Zahl der Trolleybuslinien von 17 auf 14.



Zwei weitere Trolleybuslinien erfuhren Kürzungen: Die Linie 1 wurde um den Abschnitt südlich der Sacramento St. verkürzt, Linie 21 um den äußeren Abschnitt zwischen 6th Avenue und Stanyan St. Auf den meisten anderen Linien kam es zu Frequenzkürzungen insbesondere in den Abendstunden, einschließlich der Vorverlegung der jeweils letzten Abfahrten. Verbessert wurde dagegen die Taktfrequenz auf den Linien 5 (wegen der verkürzten Linie 21) und 6 (wegen der entfallenen Linie 7), die 6 ändert außerdem ihre Innenstadt-Endstelle von Transbay Terminal zum Ferry Plaza an der Ecke Market/Steuart St.

Die bisher auf der Linie 7 eingesetzten Gelenkwagen bedienen nun die Linie 41. Gelenkwagen kommen ansonsten ganztags auf den Linien 14 und 49 zum Einsatz sowie in Abständen auch auf den Linien 30 und 31.

Es bestehen Überlegungen die Linie 2 auf Trolleybusbetrieb umzustellen, sie verläuft wie die eingestellte Linie 4 bis Sutter, von hier fehlen nur 1,6 km Fahrleitung entlang der Clement St., der neuen Endstelle der ebenfalls verkürzten Buslinie.

### Seattle [US] - Pläne zur kurzfristigen Kosteneinsparung

[D. Budach](#) - 18.01.10

Der Betreiber King County Metro hat sich erneut zu seinen Plänen geäußert, als eine von mehreren Kosteneinsparungsmaßnahmen das Trolleybusnetz zu verkleinern. Eine an kurzfristigen Daten orientierte Studie hatte vor wenigen Monate ein vermeintliches Kosteneinsparungspotential von USD 8,7 Mio. p.a. identifiziert, falls die Trolleybusse in der Stadt Seattle abgelöst werden sollten. Daraufhin hat die Transportbehörde eine Umfrage gestartet, mit Hilfe derer alle Interessierten ihre Unterstützung oder Ablehnung des umweltfreundlichen Obussystem zum Ausdruck bringen können (siehe Link "Mehr Information").

Das mit Milliardenaufwand im Aufbau befindliche neue Straßen- und Stadtbahnssystem in Seattle, das hinsichtlich Bau- und Unterhaltskosten erheblich über dem bestehenden Trolleybussystem liegt, wurde übrigens nicht in die Einsparungsüberlegungen mit einbezogen.

### Vancouver [CA] - Alle NewFlyer ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 28.12.09

Der letzte der 34 nachbestellten Gelenkwagen vom Typ New Flyer/Vossloh-Kiepe E60LF wurde Ende 2009 geliefert (2574). Damit wuchs die Anzahl der Gelenkwagen auf 74 Einheiten und die Gesamtstärke des Trolleybusparks auf 262.

Das ist der höchste Bestand seit 1986, als die letzten Flyer E800 (Nr.2601-50) nach der Expo86 komplett ausgemustert bzw. zu Dieselbussen umgebaut wurden und nur noch die 244 Flyer E901/902 verblieben. Die maximale Stärke des Wagenparks bestand in den späten 1950er Jahren mit 351 Einheiten, mit 327 Trolleybussen vom Typ Brill/Canadian Car T44 & T48 von 1947-1954 und 24 Pullmans aus Birmingham (Alabama, Betrieb dort bis 1958 eingestellt) 1956 gebraucht übernommen. Die Anzahl sank auf 311 im Jahr 1979, hier standen einige der Brill-Trolleybusse neben den 50 Flyer E800 in Dienst.

Der Rückgang des Wagenparks erfolgte, als in den 1980er Jahren einige der wichtigsten Strecken teilweise durch Skytrain-Linien ersetzt wurden und zudem Express-Diesel-Buslinien eingeführt wurden, die im Hinblick auf eventuelle Umstellung auf Schienenverkehr eingeführt wurden.

Mit den neuen Gelenkwagen wird die Linie 8 nach Fraser seit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2009 bedient, die dort die Zweiachs-Wagen ablösen. Die Linie durch die Fraser Straße war eine der ersten Trolleybuslinien in Vancouver, eröffnet am 16. August 1948.

Im Februar 2010 wird Vancouver Gastgeber der Olympischen Winterspiele sein. Keiner der Veranstaltungsorte ist jedoch direkt mit dem Trolleybus erreichbar, nur bei einem Besuch in der Innenstadt wird man auf Trolleybusse treffen. Der hauptsächliche Veranstaltungsort liegt in der Ortschaft Whistler, rund 120 km entfernt von Vancouver. Durch die Stationierung der ersten von 20 Wasserstoff-Brennstoffzellen-Busse ergänzt man den bisherigen reinen Dieselbuspark, zudem wurden etliche neu beschaffte Niederflurbusse hierhin stationiert. Die Flottengröße in Whistler wird von 39 auf 135 Einheiten während der Spiele erhöht. Nach den Spielen wird es massive Abgänge von alten Dieselbussen geben und die Buslinien der Provinz werden dann zu 100% von Niederflurbussen bedient.

### Edmonton [CA] - Das Schicksal der verbliebenen Obusse

[D. Budach](#) - 01.02.10

Nach Einstellung des Trolleybusbetriebs im kanadischen Edmonton am 2.5.2009 verblieben einige der zuletzt eingesetzten Flyer/BBC-Obusse bei verschiedenen Museen, so unter anderem:

125 Seashore Trolley Museum, USA

181 Illinois Railway Museum, USA

199 Reynolds Alberta Museum, CAN

und

189 Sandtoft Trolleybus Museum, GB (wie am 2.11.09 berichtet)

Von den Verkehrsbetrieben selbst werden voraussichtlich zwei Wagen erhalten werden, vorgesehen sind dafür die Nr. 100 und 152.

Weitere 28 Wagen wurden zum Stückpreis von 2.000,- CAD (rund 1.300 Euro) an die bulgarische Stadt Plovdiv verkauft. Die Verschiffung erfolgte ab Ende Oktober 2009. Etwa 20 von ihnen sollen dort wieder in Betrieb genommen werden, der Rest wird als Ersatzteilspeicher dienen. Die Wagen stehen derzeit im Hafen von Burgas, es sind unter anderem die Wagen 129, 133, 145, 160, 161, 179 und 195 gesichtet worden.

Die letzten fünf der 1974/76 für Edmonton gebauten und 1987 nach Mexico Stadt verkauften Flyer E800-Obusse wurden dort jüngst ebenfalls außer Dienst gestellt.

### **Vossloh-Kiepe - Elektrobusse mit und ohne Oberleitung**

[J. Lehmann](#) - 07.12.09

Mit einem Solinger Swisstrolley (No.964) und dem Wagenkasten eines Phileas, wie er zur Kompetitierung als geplanter Brennstoffzellenbus für die RVK Köln vorgesehen ist (Wagenkasten der Firma APTS, VDL-Group Helmond, baugleich zu den derzeit in Auslieferung befindlichen 12 Einheiten für Douai/Frankreich) präsentierte sich die Firma Vossloh-Kiepe auf der #Rail'09 in Dortmund, eine Fachmesse des Schienenverkehrs (siehe Link "Mehr Information")

Ebenfalls konnte der Hybrid-Doppelgelenkwagen seine Leistungsfähigkeit bei Vorführfahrten auf dem Parkplatz unter Beweis stellen, jedoch nur die ersten zwei Tage. Anschließend ging er für Vorführfahrten nach Frankreich.

Mit den Fahrzeugen stellte Vossloh-Kiepe Trolleybusse und Variationen im Bereich Hybridbus vor. Neben dem Auftrag über vier Brennstoffzellenbusse (zwei für den Amsterdamer Verkehrsbetrieb GVB und zwei für den Regionalverkehr Köln (RVK), siehe Meldung vom 01.06.09) erhielt Vossloh-Kiepe gemeinsam mit der Firma Carrosserie Hess einen Auftrag über acht Hybrid-Gelenkwagen zur Lieferung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, und zwar nach Düsseldorf (3), Dortmund (2), Ennepetal, Hagen, Wuppertal (je 1) zur Lieferung ab Sommer nächsten Jahres

Ebenfalls mit Hybridbustechik ist Vossloh Kiepe in Israel für ein 40 km langes "Bus Rapid Transit"- System im Raum Haifa in Gespräch. Für die 20 km lange Hauptlinie, die in der Nähe eines Neubaus einer Autobahn entsteht, untersuchte ein deutsches Ingenieurbüro die Betriebsarten Stadtbahn, Straßenbahn, Trolleybus und Bus für dieses Netz. Man hat sich nun für eine Busbahn-System entschieden, jedoch ohne Trolleybusfahrleitung. Neben Dieselmotoren von 18 m Länge sollen auch Hybridbusse beschafft werden.

Die Leistungsfähigkeit der Kombination von Trolleybus und Hybridbus wird nun in Solingen unter Beweis gestellt, wobei die "Hybridvariante" in Solingen ohne Speichermedium erfolgt. Ein Dieselmotor erzeugt Strom für den Elektromotor, der Trolleybus nutzt dieses nun fahrplanmäßig auf der 1,0 km Verlängerung in Burg. Die automatische Stangenan- und ablegevorrichtung lieferte Vossloh-Kiepe mit dem Stromabnehmer-System der OSA 500- Baureihe.

Bislang wird bei den Hybridbussen die Argumentation der Umweltfreundlichkeit angepriesen, dieses jedoch allein aufgrund des geringeren Kraftstoffverbrauch, der bei Hybridbussen etwa 20% unter denen von Dieselmotoren liegen kann. Dieses wird insbesondere unter Einsatz von Speichermedien erreicht. Bei Doppelgelenkwagen fällt der Unterschied höher aus, hier kommt der Vorteil des Zweiachsanantrieb zu Gute. Der Kraftstoffverbrauch kann über 30% geringer ausfallen als bei den herkömmlich angetriebenen Dieseldoppelgelenkwagen. Eine entsprechende Studie der HVV wird erwartet.

Auch die an Luxemburg ausgelieferten Hybrid-Doppelgelenkwagen stellen sich einen direkten Vergleich mit herkömmlichen Dieselmotoren- und Doppelgelenkbussen. Der hier gemessene Durchschnittsverbrauch im Zeitraum von 01.10. bis 31.10.09 betrug 54l auf 100km.

Im Bereich der Trolleybuslieferungen mit der Firma Carrosserie Hess sind aktuell die Doppelgelenkwagen für St. Gallen und die Gelenkwagen für Lausanne derzeit in Produktion und Auslieferung. Rund 80 weitere Einheiten sind in 2010 für verschiedene Schweizer Betriebe in Auftrag.

Mit der Firma Viseon wurde vor kurzem ein Auftrag zur Lieferung von zwei Einheiten in Modena erteilt.

Gemeinsam mit der Firma VanHool werden aktuell nach Mailand Gelenkwagen ausgeliefert (Anfang Dezember wurde der 26. Wagen dorthin transportiert, davon sind 23 in Mailand abgenommen), Rimini hat fünf Wagen erhalten. Solotrolleybusse sind derzeit für Lecce und Bari fertiggestellt, in beiden Betrieben wird auf die Fertigstellung der Infrastruktur gewartet, diese ist für 2010 in Aussicht gestellt. Die Produktion der drei für den Anfang September wiedereröffneten Betrieb in Chieti bestellten Wagen läuft zu Zeit, sie soll zeitgleich mit den elf für Avellino bestellten Wagen erfolgen, deren Bau im Frühjahr 2010 beginnt. Die Fertigstellung der Infrastruktur in Avellino wird für Frühjahr 2011 erwartet.

Bedingt durch einen Machtwechsel in der Lokalpolitik ist auch das Projekt in Pescara erheblich verzögert, die Produktion der Gelenktrolleybusse mit der Firma APTS wird jedoch in Kürze fortgesetzt, der erste Wagenkasten für Pescara ist im Werk der Firma APTS und die Traktionsausrüstung hierfür ist produziert und steht für den Einbau bereit. Der Baubeginn in Pescara erfolgte im Herbst 2009

Das gleiche System bot das Firmenkonsortium Balfour Beatty Rail nun auch in Rimini an, wo eine stillgelegte Bahnstrecke als Spurbuslinie umgebaut werden soll.