

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe www.trolleyemotion.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.

- Meldung Nr.1000

[J. Lehmann](#) - 31.05.10

Heute können wir ein besonderes Ereignis in eigener Sache vermelden:

Dies ist die Meldung Nr. 1000 auf TrolleyMotion!

Ausserdem sind fast genau fünf Jahren seit dem Einstellen der ersten Meldung auf dieser Homepage vergangen. Deswegen hier ein kurzer Rückblick und Ausblick: Nach den Verkehrsgesprächen "Pro Trolleybus" im Mai 2004 fand am 4. und 5.11.2004 eine Strategietagung der Hersteller- und Zulieferfirmen statt, bei der man sich grundsätzlich auf ein Programm einigte. Der Zusammenschluß von Herstellerfirmen wie Hess, Neoplan, Solaris, Vossloh-Kiepe, Kummner+Matter unter Federführung von Stadtbus Salzburg und der Zeitschrift "Regionalen Schienen" erhielt die Bezeichnung "Internationale Trolleybus-Zusammenarbeit Salzburg". Die Leitung übernahm Stadtbus-Direktor Gunter Mackinger, die Internationale Koordination Dipl.-Ing. Horst Schaffer und die Geschäftsstelle war bei der Redaktion der "Regionalen Schienen" Mag. Peter Haibach ansiedelt. Ihren etwas sperrigen Namen änderte die Organisation Anfang 2005 im Zuge der Umwandlung in einen Verein nach österreichischem Recht in "TrolleyMotion".

Was sollte erreicht werden?

Als erste Ziele wurden u. a. vereinbart:

- Teilnahme an Sitzungen und Tagungen im Bereich Nahverkehr
- Unterstützung von Diskussionen zur Erhaltung des Trolleybussystems in Innsbruck und Linz sowie Basel und Schaffhausen
- Liste aller Trolleybusbetriebe und eine öffentlich zugängliche Informationsplattform über das Thema Trolleybus.

Foto:

Meldung Nr.3 berichtete vom Obus-Zuwachs in Salzburg, seinerzeit ging der aus Mürztal übernommene Trolleybus 25 als Salzburg 220 in Betrieb, die Meldung erschien damals ohne Foto, eine Aufnahme dieses Gelenkobusses - derzeit der letzte westeuropäische Trolleybus mit Schaffnersitz - wird nun nachgereicht: (Aufnahme: J. Lehmann, Juni 2009)



Der Internet-Auftritt zur Aufnahme der genannten Informationen ging Mitte 2005 „ans Netz“, und ein erster Schwerpunkt der Tätigkeiten war die Erstellung der Liste der damals existierenden rund 350 Betriebe, verbunden mit der Eingabe von Kenndaten aller Betriebe. Das geschah bis Mitte 2006, für den deutschsprachigen Raum sind die Betriebe sogar erweitert beschrieben.

Seit 2006 sind die aktuellen Meldungen über die einzelnen Betriebe mit den Kerndaten verknüpft und dort unter "Aktuelle Situation" jederzeit übersichtlich abrufbar. Aber derzeit ist noch nicht über alle Betriebe berichtet worden, dieses Ziel steuern wir für Ende 2010 an.

Schon seit 2006 ist eine Informationsschrift zum Thema Trolleybus auf dieser Seite abrufbar, bis heute in elf Sprachen unter "Downloads" abrufbar. Neben der Präsentation auf zahlreichen Tagungen begann 2007 die Organisation einer ersten eigenen TrolleyMotion-Konferenz unter dem Motto „Neue Horizonte im Stadtverkehr“ - sie fand am 18./19.11.2008 in Zürich statt.

Neben der Fortschreibung der Homepage wird TrolleyMotion auch dieses Jahr wieder eine Konferenz zum Thema "Neue Horizonte im Stadtverkehr - Innovative E-Busse für attraktive Städte" organisieren. Sie wird am 30.11. und 01.12.2010 in Luzern stattfinden.

Eberswalde [DE] - Positive ADAC Bewertung!

[D. Budach](#) - 24.05.10

Positive Rückmeldung an die Barnimer Busgesellschaft:

Die Obuslinie 861 schnitt im bundesweiten Test von Linien mit Schülerbeförderung mit der besten Bewertung ab! Der deutsche Automobilclub ADAC hatte stichprobenartig 36 Linien ausgewählt und dabei zum Teil gravierende Service- und Sicherheitsmängel feststellen müssen. Nicht so in Eberswalde, das Testurteil fiel eindeutig "gut" aus. Insbesondere die Fahrer der Obuslinie erhielten eine mit Abstand gegenüber den anderen getesteten Linien bessere Bewertung.

Aktuell laufen die Vorbereitungen für den Tag der offenen Tür auf dem Betriebshof Nordend am 21.08.2010 - aus Anlass des 70jährigen Obusjubiläums. Die Feierlichkeiten stehen im Zeichen des Abschieds der MAN/Gräf&Stift-Gelenkbusse, obwohl deren Ablösung sich noch bis 2012 hinziehen wird.

Die ersten der neuen Solaris Trollino 18 wird im betriebsbereiten Zustand erst zum eigentlichen Jubiläumstag am 3.11.2010 vorgestellt, derzeit erfolgt die Produktion des wagenbaulichen Teils bei der Firma Solaris.

- Testfahrten abgeschlossen und ausgewertet

[J. Lehmann](#) - 01.03.10

Die mit einem Salzburger Solaris/Cegelec bis 27.1.10 durchgeführten Testfahrten wurden abgeschlossen, eine Auswertung der Kundenumfragen veröffentlichte die BBG in ihrer Kundenzeitschrift "Unterwegs" Ende Februar 2010 (siehe Link "Mehr Informationen"). Bei dem rund 2.800 km, die der Vorführwagen in Eberswalde absolvierte, konnten die Fahrgäste sich in einer Meinungsumfrage ihre Kritiken, Hinweise und Verbesserungsvorschläge äußern. Die Anzahl der Sitze sowie die Breite und Tiefe der Sitze bemängelten viele, hier soll nun ein anderes Sitzmodell Abhilfe schaffen, bei der Anzahl der Sitzgelegenheiten stellte die BBG dar, daß gegenüber den bisherigen Obusse einschließlich der Klappsitze nur ein Sitz weniger angeboten wird. Ein weitere Beanstandung erbrachten die akkustische Signale beim Türenschießen, hier bat nun die BBG den Hersteller, einen angenehmeren Ton zu wählen, die Lautstärke kann - so ergab ein Ortstermin mit dem örtlichen Behindertenverbandes- nicht reduziert werden. Schließlich wurden die Empfindlichkeit der Tasten moniert, diese reagieren im künftigen Obus nur nach einsekündigen Tastendruck. Des Weiteren standen auch die Lautstärke der Antriebseinheit sowie der Lüftung zur Debatte.

Die ersten neuen Gelenkbusse sollen zum 70-jährigen Jubiläum im November geliefert und vielleicht schon eingesetzt werden - die weiteren folgen 2011 (6) und 2012 (3). Die BBG feiert jedoch den runden Geburtstag des Obusbetriebs bereits am 21. August 2010, hier soll die gegenwärtige Generation feierlich verabschiedet werden.

Solingen [DE] - Drehscheibe wieder in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 12.04.10

Nach einem halben Jahr Pause wurde am 11.4.2010 die Drehscheibe in Burg wieder genutzt. Es begann an diesem Sonntag die Fahrsaison des Obus-Museums Solingen e.V. und der 50-jährige Obus 59 verkehrte erstmals in diesem Jahr als "Rittertour" im Rahmen des Bergischen Rings. Die Fahrten werden jeden zweiten Sonntag in den Monaten April bis Oktober zwischen Burg-Drehscheibe und Vohwinkel-Schwebebahn im Zwei-Stunden-Takt angeboten, der Fahrplan ist im nachfolgenden Link "Mehr Information" abrufbar.

Aufgrund von Tiefbauarbeiten konnte am 7. und 8. April 2010 die Kieler Straße am Hauptbahnhof in Richtung Berliner Brücke nicht befahren werden. Die Obusse der Linie 681 als auch die Autobuslinien der Linien 691 und 694 in Richtung Aufderhöhe wurden über die Wilhelmstraße und Südstraße umgeleitet. Auf den Obuslinien 681/682 kamen überwiegend Dieselbusse zum Einsatz, auf einigen Kursen auch HESS-Gelenkbusse, die automatisch die Stangen für die Umleitung abziehen konnten, jedoch mußte der Fahrer sie mangels Trichter manuell anlegen.

Bereits im März 2010 wurden die Haltestellenzuordnungen am Hbf. geändert: Während die Obuslinien 681 und 682 unverändert blieben, tauschten die Buslinie 691 nach Aufderhöhe - Höhscheid und zur St.-Lukas-Klinik die Plätze. Damit wurde erreicht, daß die beiden Buslinien nach Aufderhöhe am gleichen Bussteig (1b und 1c) abfahren.

Bei den lang währenden winterlichen Verhältnissen kamen die Vorteile der zweiachsig angetriebenen Gelenkbusse voll zur Geltung. Sie bedienten häufig, insbesondere an Wochenenden, die Linien 681/2 komplett,

während auf den übrigen Linien Solodieselbusse verkehrten und auf die einachsigen angetriebenen Gelenkbusse gänzlich verzichtet wurde.

Am 05.01.2010 brach im Diesel-Gelenkbus hinter dem Fahrerplatz Feuer aus und der knapp 12 Jahre alte Bus, der auf der Friedrich-Ebert-Straße in Wald auf der Linie 692 in Richtung Haan unterwegs war, brannte vollständig aus. Dem besonnenen Fahrer war es zu verdanken, daß die Fahrgäste mit Ruhe zuvor den Bus verließen und die Feuerwehr schnell herbeigerufen wurde. Einen fassungsgleichen Ersatz für den Gelenkwagen wird in diesem Jahr nicht beschafft, es bleibt bei der Ausschreibung von zehn Niederflur-Dieseln in 12 m Länge. Diese veröffentlichte die Stadtwerke Solingen GmbH am 8.2.2010 unter 2010/S 29-041819 "Transportmittel und Erzeugnisse für Verkehrszwecke" im Amtsblatt der Europäischen Union. Der Schlußtermin für die Anforderung von oder Einsicht in Unterlagen war der 18.3.2010, die Angebote werden bis zum 26.4.2010 erwartet. Die zehn Neufahrzeuge sind als Ersatz der Mercedes-Benz O405N-Dieseln Nr. 511-513 (Bj. 1993) und 521-526 (Bj. 1994) angedacht.

Trier [DE] - Seilbahn oder Hybrid-/Trolleybus?

[J. Lehmann](#) - 08.03.10

Trier besaß bis 1970 einen Obusbetrieb, der ab 1940 die Straßenbahn ablöste. Nun steht die elektrische Traktion wieder in der Diskussion. Es soll eine Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof zur Universität auf dem Petrisberg verbessert werden. Derzeit verkehrt die Buslinie 3 vom Bahnhof über das Avelertal bis hierhin, der Bus braucht für die derzeit 4,0 km Fahrtweg 11 Minuten. Dabei wird ein Höhenunterschied von 110 m überwunden. Der Wissenschaftspark sowie die zahlreichen Wohnsiedlungen auf dem Petrisberg werden jedoch nur mit Umsteigen erreicht. Rund 15.000 Menschen wohnen hier, weitere 15.000 besuchen die Universität Trier.

Eine direkte Anbindung des Wissenschaftsparks und schnellere Anbindung der Universität kann durch eine direkte Auffahrt erreicht werden, die damit den Höhenunterschied in 1,6 km mit einer Steigung von bis zu 13 % bewältigt oder eine Seilbahnanlage.

Seit den 70er Jahren wird die optimale Lösung für die direkte Anbindung gesucht. Basierend auf einer Machbarkeitsstudie 1998 stellte ein Gutachten 2003 den Spurbus wie in Nancy als optimalste Lösung dar. Da dieses System nicht mehr angeboten wird, wurde ein weiteres Gutachten bei der DB International GmbH von der Stadtwerke Trier in Auftrag gegeben, welches im April 2009 veröffentlicht wurde (siehe Link "Mehr Information"). Schwerpunkt der Untersuchungen sind die Entwicklungen der verschiedenen Bussysteme und kam zur Empfehlung, dass ein bewährtes System wie das Hybrid-/ Trolleybussystem den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen hat. Die derzeitigen Speichersysteme sind für die Bewältigung der steigungsreichen Auffahrt noch nicht ausreichend, Supercaps können zu wenig Energie speichern, Batterien sind im Speichervorgang und bei der Abgabe der Energie zu schwerfällig. Die Erstellung einer Oberleitung zwischen Porta Nigra und Belvedere bzw. Tarforst, Karl-Carstens-Straße würde Zusatzkosten in Höhe von knapp 3 Mill. Euro ausmachen, aber den Vorteil eines erprobten und bewährten Systems darstellen. Vorteil des Systems wäre auch der mögliche Einsatz von 24 m langen Doppelgelenkwagen. Der höchste Aufwand der 70-80 Mill. Euro fällt für den Neubau der Trasse sowie für die Überführung des Gleisareals am Bahnhof an, die aber ohnehin für den Allgemeinverkehr in der Diskussion ist.

Die Ratsmitglieder liebäugeln daher mit der Variante "Seilbahn", die auch im Gutachten der DB International GmbH auch untersucht wurde. Der Eingriff in die Natur ist geringer, aber diese Variante bringen Umsteigezwänge mit sich.

Da die Seilbahn nicht positiv genug im Gutachten betrachtet wurde, beschloss der Stadtrat in der Sitzung am 28.01.2010 die Seilbahnvariante vertiefend zu untersuchen und die Fördermöglichkeiten aller Systeme auszuloten. Es besteht der Grundsatzbeschluss des Stadtrats, bis Ende 2011 die Art des Verkehrsmittels festzulegen. Für das neue Gutachten stellte der Stadtrat 50.000 Euro bereit.

Aber gemäß den jüngsten Aussagen der Baudezernentin Simone Kaes-Torchiani ist die Erstellung eines Gutachtens in diesem Kostenrahmen in Frage gestellt (siehe Artikel im Trierer Volksfreund vom 3.3.2010: <http://www.volksfreund.de/2375153>), somit sind erhebliche Verzögerungen bei der Suche nach einer Lösung zu erwarten.

Sicher schneller war der Entschluss und die Realisierung der Straßenbahn vor 125 Jahren, dieses Jubiläum wird am 29.05.2010 mit einem Tag der offenen Tür im Verkehrsbetrieb gefeiert.

Arnhem [NL] - Neue Linie nach Schuytgraaf nun im Bau

[J. Lehmann](#) - 22.03.10

Nach Umstellung der Linie 3 auf Gelenkwagen erfolgte zum Fahrplanwechsel am 13.12.09 auch in den Hauptverkehrszeiten eine Anpassung der Taktzeiten. Sie fährt nun wie die Linie 1 gänztägig im 15-Minuten-Takt und wird nun aufgrund Fahrzeitverlängerung nach Velp um 2 Minuten von 7 statt bisher 6 Kursen bedient. Die beiden übrigen Linien blieben unverändert, die Linie 5 weist einen 6 bzw. 7½-Minuten-Takt auf, die Linie 7 gänztägig einen 10-Minuten-Takt. Aufgrund knapper Wendezeiten durch Fahrzeitverlängerungen kommt ein 6. Kurs nachmittags auf der Linie 1 zum Einsatz. Somit benötigt man in der Hauptverkehrszeit nachmittags 38

Kurse auf den vier Trolleybuslinien. Obwohl 40 Gelenktrolleybusse zur Verfügung stehen, kommen weiterhin Dieselbusse zum Einsatz. Vorübergehend besteht der Wagenpark aus 42 Trolleybussen, da noch zwei Solowagen für Linie 2 in Betrieb blieben. Diese wird voraussichtlich nach den Sommerferien wieder elektrisch befahren. Wie gemeldet war sie nach fast 12-jähriger Pause für zwei Tage zum 60-jährigen Jubiläum des Trolleybusbetriebs am 5. und 6.09.2009 in Betrieb.

Die Fahrleitungsarbeiten im Neubaugebiet Schuytgraaf sind nun wieder aufgenommen worden, nachdem die Straßenführung festgelegt wurde und der Ausbau der Kreisverkehre erfolgt. Anfang März war die Fahrleitung im nördlichen Teil der Schleife fertiggestellt, im südlichen Teil standen Masten mit Auslegern bzw. Querdrähte. Die Trolleybuslinie wird als große Ringlinie durch das Neubaugebiet nach Abzweig von der Linie 5 in Elderveld wird nach rund 400 m die neu eingerichtete Haltepunkt Anheim Zuid der Bahnlinie nach Nimwegen erreicht, rund 100 m dahinter kann am Kreisverkehr links oder rechts abgebogen werden. Die Trolleybusse der Linie 5 fahren dann wechselweise nach De Laar West bzw. Schuytgraaf, hier wird dann wechselweise in beiden Richtungen gefahren. Derzeit wurde als Provisorium eine Buslinie 10 eingerichtet, die Umstellung auf Trolleybus wird im Herbst erwartet. Der Baustand vom 5.3.2010 ist dem Link "Mehr Informationen" Weitere Planung sehen eine Anbindung der Gemeinde Huissen vor, hierhin soll die Linie 1, die derzeit in der Siedlung Het Duifje endet, verkehren. Die Busbahnen sollen bis September fertiggestellt werden, im Zuge dieser Bauarbeiten werden bereits erste Masten aufgestellt. Ferner ist die Umstellung der Linie 4 nach Vredenburg, ehemals ein Abschnitt der 1987 eröffneten Linie 5 beabsichtigt.

Neue Trolleybusse können erst nach Verhandlungen mit der Stadt, der derzeitige Vertrag zur Bedienung der Arnheimer Linien läuft 3 Jahre (Dezember 2009 bis Dezember 2012), es soll nun eine Verlängerung für Investitionen oder eine Regelung wie bei den 2009 beschafften Neufahrzeugen mit einer verbindliche Kaufoption für den neuen Betreiber angestrebt werden. Eine Option bei der Firma Hess könnte eingelöst werden. Auf der Linie 3 werden die Hess Swisstrolleys oder VanHool- Gelenkbusse eingesetzt. Die zwei Volvo-Obusse (5177 und 5180) kommen auf der Linie 1, gelegentlich aber auch auf der Linie 3 zum Einsatz. Von den zuletzt fünf Wagen blieben Nr. 5178 (er wird noch regelmäßig als Fahrschulwagen genutzt) und 5182 in Arnhem, Obus 5173 ging kurz nach Außerdienststellung am 13. Dezember wie die übrigen sechs Volvo-Obusse nach Spijkenisse. Sie sind noch nicht verkauft, aber es sind Interessenten vorhanden

Mit den im September/Oktober gelieferten Hess Swisstrolleys ist man sehr zufrieden, leider waren durch Auffahrunfälle zwei Wagen einige Zeit ausgefallen. Nach Reparatur sind SwissTrolley 5239 seit Mitte Dezember und 5237 seit Anfang Februar wieder im Einsatz.

Salzburg [AT] - Netzausbau bringt Flexibilität

[J. Lehmann](#) - 19.04.10

Durch den enormen Netzausbau in den letzten Jahren kann auf Sperrungen besser reagiert werden und weiter elektrisch und somit umweltfreundlich gefahren werden. So muss an drei Sonntagen im April das Neutor für jeglichen Verkehr komplett gesperrt werden, um die erforderlichen Sanierungsarbeiten durchzuführen. Daher verkehrten die Linien 1 und 4 in beiden Richtungen zwischen Maxglan und der Innenstadt über Mülln und die Linie auch in Richtung Innenstadt wie in der Gegenrichtung über Mülln.

Zur alljährlichen Reinigung der Flughafenunterführung verkehrten ab Dienstag, 30.3.2010 auf den Linien 2 und 8 ausschließlich Obusse mit Hilfsantrieb, von denen nun 16 vorhanden sind. Jeweils eine Tunnelröhre war gesperrt, der Verkehr nutzte dann die zweispurige Fahrbahn der anderen Röhre in beiden Richtungen. Die Obusse fuhren auf den fahrleitunglosen Stück mit Hilfsantrieb. Die Fahrer mussten an dem Haltestellen vor und nach der Unterführung die Stangen ab- und anlegen, Stromabnehmerstangen wurden an den Haltestellen deponiert.

Seit Dienstag, 6.4.2010 ist für rund sechs Monate die Fanny von Lehnert-Straße wegen umfangreicher Kanal- und Fernwärmebauarbeiten gesperrt. Die Obusse können daher die Wendeschleife hinter dem Bahnhof nicht nutzen und ein Wenden muss wieder am engen Busbahnhof vor dem Bahnhofsgebäude erfolgen. Auch das Abstellen von Obussen außerhalb der Spitzenzeiten ist nicht möglich, die Wagen müssen nun tagsüber zum Betriebshof zurückfahren.

Bern [CH] - Wieder drei Trolleybuslinien

[J. Lehmann](#) - 03.05.10

Seit dem 2.11.2009 ist die Neubrückstraße auf dem Abschnitt der Linie 11 nach Neufeld wieder in beiden Richtungen befahrbar. Umfangreiche Straßenbauarbeiten zogen eine 1,2 km längere Umleitung nach sich und eine Demontage der Fahrleitung. Diese wurde im Oktober wieder komplett neu montiert und ab dem 2.11.2009 verkehren wieder Trolleybusse auf der Linie 11.

Die ganztägigen Grundkurse der drei Trolleybuslinien werden in der Regel mit Trolleybussen besetzt. Zwischen 8 und 15 Uhr wird die Linie 11 alle 7½ Minuten mit 5 Kursen, die Linie 12 im 6-Minuten-Takt mit 8 Kursen und die Linie 20 im 5-Minuten-Takt mit 5, ab 12 Uhr mit 6 Kursen, ab 16 Uhr kommen acht Kurse bei einem 4-Minuten-Takt zum Einsatz, ebenfalls werden für den 6-Minuten-Verkehr der Linie 11 zwei zusätzliche Kurse benötigt. Diese Kurse sowie der für die Fahrplanstabilität auf der Linie 12 ab 16 Uhr eingesetzte 9. Kurs sind ind

er Regel Autobusse, ebenfalls die drei Verstärkungskurse der Linie 12 für einen 3-Minuten-Takt zur Längsgasse und die vier Verstärkungskurse der Linie 20 zum Wyleregg (bis hierhin dann 2-Minuten-Verkehr!). Mangels fehlender Oberleitung bei Wyleregg zum Wenden können ohnehin auf diesen Kursen keine Trolleybusse eingesetzt werden.

Ab Dezember 2010 erfolgt die Einführung Stadtbahnlinie nach Bümpliz, die von 1975 bis 2006 von Trolleybussen bedient wurde (Linie 13/14). Dann wird ein zusätzlicher Straßenbahnverkehr durch die Markt- und Spitalgasse erwartet. Daher gibt es Planungen, die Trolleybuslinie 12 hier herauszunehmen und über Bundesplatz zum Bahnhof zu führen. So könnte eine Verknüpfung mit anderen Buslinien erfolgen. Laut einem Zeitungsbericht (siehe Link "Mehr Information") sollen diesbezüglich noch DUO-Busse getestet werden. Die geplanten Änderungen der Linie 11 (siehe Meldung vom 08.06.09) wurden vom Stadt- und Gemeinderat zurückgewiesen. Der Kanton Bern als Besteller der Nahverkehrsleistungen beschloß, das Spitalareal im Stadtteil Insel besser zu erschließen und hierhin die Trolleybuslinie 11 zu verlegen. Dieses sollte bereits im Dezember 2010 durchgeführt werden, nun hat der Gemeinderat von Bern am 8.4.2010 den Kredit von 1,5 Mio. Franken mit 34 zu 32 Stimmen bei drei Enthaltungen nicht genehmigt, obwohl das Inselelspital seinen Kostenanteil von 5,2 Mio. Franken für die Erschließung bereits genehmigt hat und auch Bernmobil ihren Anteil von rund 3 Millionen übernehmen wird. Die Mehrheit des Gemeinderats wünscht einen Rundkurs, der durch das Krankenhaus-Areal führt und dann über die bisherige Endhaltestelle Güterbahnhof zurückführt, um eine Benachteiligung der geplanten Neubebauung und der künftigen Studierenden im Von Roll-Areal zu vermeiden. Die vorgesehene Führung der Linie 11 durch das "Insel"-Areal bringt zwei neue Haltestellen für die Trolleybuslinie, dafür würden die bestehenden Haltestellen der Linie 11, Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof, nur noch durch die Postautolinie 101 im 10-Minuten-Takt bedient, in Spitzenzeiten jedoch häufiger. Ab 19.04.2010 verkehren abends im Spätdienst ab etwa 19 Uhr wegen einer Baustelle in der Murtenstrasse keine Trolleybusse über eine längere Zeit, da der Strom ausgeschaltet werden muss. Die Autobusse sind bereits ab Betriebsbeginn auf den entsprechenden Kursen eingeteilt, im besten Fall sind somit noch maximal drei Trolleybusse auf der Linie 11 im Einsatz.

Wegen der Sanierung des Hotel Schweizerhof am Bahnhof wurde die vor dem Hotelgebäude vorhandene Wendemöglichkeit seit dem 12.10.2009 außer Betrieb genommen und die Doppelkreuzungsweiche sowie einige Meter Oberleitung entfernt. Ein Wenden und Einsetzen der Trolleybusse vom Depot aus in Richtung Längsgasse und Güterbahnhof ist daher nur noch um die alte Hauptpost am Bollwerk möglich.

Montreux-Vevey [CH] - Erweiterung an der Schweizer Riviera geplant

[J. Lehmann](#) - 05.04.10

Seit 1958 verkehrten die Trolleybusse am Nordufer des Genfer Sees (Schweizer Riviera genannt) zwischen Vevey, Montreux und Villeneuve. 18 Gelenktrolleybusse der Firmen VanHool/Vossloh-Kiepe ersetzen 1994-1996 die 18 Solotrolleybusse (und 6 Anhänger) des Eröffnungsjahres.

Zur Zeit wird ein ganztägiger 10-Minuten-Verkehr geboten, neun Trolleybusse kommen in der Regel zum Einsatz. Lediglich zu besonderen Veranstaltungen, so zum Beispiel das berühmte Jazz-Festival in Montreux (dieses Jahr vom 02-17. Juli 2010) sind mehr Wagen im Einsatz, dann verkehren auf der Linie bis zu 12 Kurse. Zusätzlich werden im Spitzenverkehr zwischen Vevey und Montreux Direktkurse alle 20 Minuten angeboten, diese werden jedoch von Soloautobussen befahren, da eine Überholung der Planwagen erfolgt.

Es stehen 16 Trolleybusse (1, 3-14, 16-18) zur Verfügung, nachdem 2008 zwei Wagen (2, 15) nach Salzburg weiterverkauft wurden. Die hohe Reserve will man beibehalten, einerseits wegen der erwarteten höheren Reparaturanfälligkeit der Wagen, da sie sich nun in der zweiten Hälfte ihres Lebens befinden (Ein Ersatz wird bis 2020 geplant) sowie wegen der geplanten Verlängerung der Trolleybuslinie um 2,5 km über Villeneuve hinaus nach Rennaz zum dortigen geplanten Riviera-Chablais Hospital. Der Beschluß zum Bau dieses Regionalspitals mit 300 Betten, in denen rund 1.000 Mitarbeiter beschäftigt sein werden, ist getroffen. Für 2010 ist der Architektenwettbewerb geplant, von 2013 bis 2015 erfolgt der Bau der Anlage auf einem Grundstück in der Nähe der Ortschaft Rennaz. Eine Studie hat belegt, daß die Verlängerung der Trolleybuslinie die optimalste Lösung zur Anbindung des Regionalspitals darstellt.

Neben der einen Trolleybuslinie werden zahlreiche Anschlußlinien in den einzelnen Ortschaften (siehe Netzplan im Link "Mehr Information") bedient, hierfür stehen rund 30 Autobusse und zwei Kleinbusse zur Verfügung. Der Wagenpark der Autobusse, überwiegend vom Fabrikat VanHool wurde Anfang 2010 durch acht neue Erdgas-Busse erneuert, weitere Erdgasbusse sollen in den kommenden Jahren beschafft werden.

Lausanne [CH] - Swisstrolley Nr. 30 geliefert

[J. Lehmann](#) - 17.05.10

Die Auslieferung der 35 HESS Swisstrolleys schreitet voran. Am 11.05.2010 lieferte die Firma Carrosserie HESS den 30. Wagen aus. Die Auslieferung des letzten Fahrzeugs wird Ende Mai 2010 erwartet.

Da die neuen Trolleybusse Komponenten des Betriebsleitsystems SAEIV aus älteren Trolleybussen erhalten, befinden sich aufgrund des Ausbaus nur noch wenige Zweiachstrolleybusse aus der ersten Serie 721 - 740 (FBW/Hess/SAAS, Bj. 1982/83) im Einsatz. So standen Ende März nur noch fünf im Linieneinsatz, und zwar

721, 732, 733, 739 und 740, zudem war der zweite Fahrschulwagen 722 noch betriebsbereit im Depot Perrelet, wo sich auch noch 736 und 737 sowie der als Ersatzteilspender dienende Wagen 727 und 735, der als Übungsfahrzeug für die Bereitschaftspolizei dienen soll.

Am 23.04.2010 wurden acht der ausgemusterten Wagen am Güterbahnhof Sébeillon (723, 724, 728, 729, 730, 734, 736 und 738) verladen und zur weiteren Verwendung in Osteuropa abtransportiert.

Letztendlich sollen 18 der 30 Solotrolleybusse ausgemustert werden, die komplette Serie 741-750 von 1984 und die beiden Fahrschulwagen 721 und 722 verbleiben in Betrieb.

Deren Ersatz ist noch nicht vorgesehen, eine Bestellung von weiteren Trolleybussen ist noch offen. Vom 15. bis 25.02.2010 wurden erneut Testfahrten mit einem Doppelgelenktrolleybus aus Zürich (LighTram 72) durchgeführt, auch ein 20m- Dieselbus kam im April 2010 zum Einsatz. Weiterhin ist aber auch die Umstellung der Linie 7 nach Renens auf Stadtbahnbetrieb in der Diskussion.

Gegenüber den Anhängerzügen der Linien 7 und 9 bieten die Doppelgelenkwagen den Vorteil des Zweiachsanantriebs. So mußten bei den widrigen Straßenverhältnissen im Winter häufig die Anhänger abgekuppelt werden, so daß Kapazitätsengpässe herrschten. Gegenüber der Stadtbahn hat der Doppelgelenkwagen den Vorteil, daß die Infrastruktur komplett vorhanden ist, wünschenswert wäre jedoch analog zu den Straßenbahnantriebswagen ein innovatives Design der langen Pneu-Züge.

Schaffhausen [CH] - Sieben neue HESS-SwissTrolleys sind bestellt!

[D. Stejskal](#) - 26.04.10

Ab dem Sommer 2011 sollen die Trolleybusse auf der Linie 1 durch sieben neue Gelenktrolleybusse ersetzt werden. Der Schaffhauser Stadtrat hat am Dienstag, 20.4.2010 dem Vertrag für die Anschaffung der Trolleybusse zugestimmt.

Den Zuschlag für die Lieferung erhielt die Schweizer Firma Hess. Damit werden in Schaffhausen dieselben Busse wie in Zürich oder Winterthur (hier jedoch einachsig angetrieben) verkehren. Die neuen Trolleybusse verfügen über einen Niederflureinstieg, vier zusätzliche Plätze und eine Klimaanlage. Stadtrat Peter Käppler zeigte sich gegenüber Radio Munot erfreut über die Neuanschaffung.

Ein überparteiliches Komitee hatte im letzten Jahr eine Initiative „Gegen teure Trolleybusse“ angekündigt. Die Initiative wurde bis jetzt aber nicht eingereicht. Der Beschluss des Stadtrat ist rechtsgültig. Er stützt sich auf den Beschluss des Grossen Stadtrates, der im letzten August 10,5 Millionen Franken für die neuen Trolleybusse genehmigt hatte.

Die Gegnerschaft hat mittels der Lancierung einer Volksinitiative versucht, den Gang der Dinge aufzuhalten. Der rechtmässig gefällte Beschluss des Stadtparlaments lässt sich durch eine Initiative aber nicht aushebeln - und schon gar nicht durch deren blosser Ankündigung!

Quelle: ProTrolleybus Basel/Schaffhausen (www.protrolleybus.ch)

Winterthur [CH] - Erster einachsig angetriebener Swisstrolley vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 29.03.10

Der erste SwissTrolley der Firma Hess für Stadtbus Winterthur wurde am 22.03.2010 ausgeliefert. Am Dienstag, 23.03.2010 stellte Stadtbus den Wagen der Presse vor.

Das 18,7 m lange Fahrzeug weist 43 Sitzplätze auf, die einen grauen Bezug erhielten. Zudem sind rund 17 m² Stehfläche vorhanden, bei einem Ansatz von 6 Personen pro m² können somit 154 Personen befördert werden. Der Elektromotor befindet sich im Nachläufer, er wirkt direkt auf die dritte Achse, im Heck ist zusätzlich ein 120 kW starker Generator eingebaut. Als Vordertür kam eine einflügelige Innenschwenktüre, die übrigen Türen sind Schwenkschiebetüren, sämtlich elektrisch angetrieben.

Der Wagen erhielt die Nummer 101, die gesamte Serie wird die Nummern 101-121 erhalten. Aus Versehen trug das Fahrzeug bei der Anlieferung die Nr. 150, welche jedoch im vorhandenen Wagenpark von einem Mercedes-Benz O405GTZ-Trolleybus belegt ist.

Diese 1988-92 gelieferte Serie (141-161) wird nach und nach bei Erhalt der Swisstrolleys ausgemustert.

Nach Abschluß der Auslieferung der kompletten Serie im Frühjahr 2011 wird dann der Trolleybuspark komplett niederflurig sein, neben den 21 Neufahrzeugen stehen dann 10 Gelenktrolleybusse des Fabrikats Solaris/Cegelec von 2004-05 zur Verfügung.

Der Trolleybus ist momentan nur fallweise zu Schulungszwecken im Netz unterwegs, für Anpassungen geht der Wagen nochmals zurück ins Werk. Ein Einsatz im Linienverkehr wird frühestens in drei Monaten erwartet.

Bari [IT] - Betriebsaufnahme in Sicht

[D. Budach](#) - 22.03.10

Der Wiederaufbau der Fahrleitungsanlage schreitet voran. Die Abnahme und Übergabe der Unterstation und damit der kompletten Fahrleitung an den Betreiber ist für April 2010 geplant. Den Bau der Anlage führte die Firma Sirti durch, als Nachunternehmer der Firma Vossloh-Kiepe, die als Generalunternehmer den Auftrag zum Wiederaufbau des Systems erhielt.

Auf der Strecke vom Stadtzentrum nach Carbonara (derzeitige Linie 4, verkehrt im 15-Minuten-Takt) wird

voraussichtlich ab diesem Zeitpunkt der Probebetrieb aufgenommen und voraussichtlich im Frühsommer der Fahrgastbetrieb eröffnet werden. Bis zu 7 Wagen werden im Tagesverkehr zum Einsatz kommen.

Bereits im Sommer 2009 wurde bereits der erste der drei neuen VanHool/Vossloh-Kiepe Zweiachser nach Bari ausgeliefert. Ein weiteres Fahrzeug befindet sich in Mailand (nach einer Hausmesse bei einem Unternehmen abgestellt), das dritte Fahrzeug beim Hersteller VanHool in Belgien.

Von den fünf in 1998 gelieferten Ansaldo Breda-Obussen sind vier ebenfalls in Aufarbeitung. Sie sind zwar noch nie benutzt worden, die lange Standzeit macht jedoch etliche Arbeiten nötig. Der erste wurde Anfang des Jahres zur Aufarbeitung abtransportiert.

Bologna [IT] - Elf neue Trolleybusse ab Herbst 2010

[J. Lehmann](#) - 03.05.10

Die Anfang 2009 veröffentlichte Ausschreibung über elf neue Trolleybusse wurde letztendlich vergeben. Der Auftrag ging an die Firma Solaris, die Fahrzeuge werden gemeinsam mit der Firma Cegelec hergestellt. Die elf Solaris Trollino 18 befinden sich bereits in der Fertigung, die ersten sind wagenbaulich weitgehend fertiggestellt und werden in Kürze zur Komplettierung zur Firma Cegelec überführt. Die Auslieferung an ATC Bologna ist für den Spätsommer vorgesehen.

Die Wagen erhalten sechspolige Fahrmotoren der Firma Skoda mit einer Leistung von 250 kW, die im hinteren Wagenteil montiert sind und auf die dritte Achse wirken. Der Hilfsgenerator stammt von der Firma Kirsch und leistet 175 kW. Es erfüllt die Euro-5-Norm und ist in einem Motorturm im Fahrzeugheck untergebracht. Die Stromabnehmer liefert Lekov.

Die Trolleybusse werden vier Doppeltüren erhalten und eine Platzkapazität von 35 festen Sitzen und fünf Klappsitzen aufweisen.

Mit den Neufahrzeugen wird dann die bereits fahrleitungsmäßig fertiggestellte Linie 14 elektrisch befahren. Sie beinhaltet Teile der ehemaligen Trolleybuslinie 42 zum Piazza Giovanni XXIII, die bis zur vorübergehenden Einstellung des Betriebs in 1982 von Trolleybussen bedient wurde und deren Fahrleitung nicht abgebaut wurde. Die Bauarbeiten für die Civis-Linien sind weiter im Gange. Derzeit muß der Individualverkehr sowie die Buslinien eine erhebliche Umleitung fahren, da einige Straßenzüge komplett gesperrt sind. Auch die Auslieferung der CIVIS-Gelenkwagen schreitet voran. Bis Ende Januar waren 26 der 49 Einheiten nach Bologna geliefert.

Neben dem bestehenden Trolleybusbetrieb und dem im nächsten Jahr zu eröffnenden, spurgeführten System wurde inzwischen in der Stadt der Aufbau eines konventionellen Strassenbahnsystems beschlossen und dafür auch bereits Mittel aus Rom bewilligt. Der weitere Ausbau des Spurbus-Systems wird nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Strecken zunächst einmal zurückgestellt.

Modena [IT] - Verlängerung Linie 6

[J. Lehmann](#) - 15.03.10

Zum Fahrplanwechsel am 7.9.2009 erfuhr das Busnetz zahlreiche Erweiterungen. Die drei Trolleybuslinien wurden dabei aufgewertet. So fährt die Linie 6 nun ganztägig im 10-Minuten-Takt nach Santi, bislang endete jeder zweite Kurs am Busbahnhof. Die Endhaltestelle der Linie 7 wurde zum Umsteigeknoten ausgebaut, zwei Buslinien (Linie 2 und 9) fahren diese Haltestelle nun ebenfalls an. Die Haltestellenbereich der Linie 7 wurde baulich angepaßt, jedoch war keine Änderung der Fahrleitung erforderlich.

Den 5 Neufahrzeugen stehen nur drei Ausmusterungen (11, 14, 15) gegenüber. Von den ursprünglich 14, in den 90er Jahren aufwändig restaurierten Fiat 2470.12/ Socimi/Albiero vom Baujahr 1986-87 sind noch elf Wagen in Betrieb, davon erhielten 10 die neue Lackierung in gelb mit blauem Dach, lediglich Wagen 16 behielt sein altes Farbleid. Neben den 5 Neoplan (01-05) stehen noch 10 Gelenkwagen (Nr.25-34) zur Verfügung, diese kommen in der Regel auf der Linie 7 zum Einsatz, die Solowagen sind auf den Linien 6 und 11 zu finden.

Weiterhin wird die Altstadt am Wochenende umfahren, so daß die Linien 7A und 11A mit geänderter Linienführung fahren. Montags bis Samstag wird auf den drei Trolleybuslinien ein 10 Minuten-Takt geboten, in der Ferienzeit ausgedünnt auf 15 (Linie 7) bzw. 20 Min-Verkehr. An Sonntagen besteht ein 20- bzw. 30-Minuten-Verkehr.

Lecce [IT] - Kommt nun endlich die Eröffnung?

[J. Lehmann](#) - 05.04.10

Weiterhin besteht die Absicht, in diesem Jahr den Trolleybusbetrieb einzuführen. Anfang des Jahres schloß die Kommune nun einen Vertrag mit dem Betreiber SGM über die Bedienung der drei geplanten Trolleybuslinien. Die SGM, die auch den derzeitigen Busverkehr bedient, will nun das erforderliche Fachpersonal ausschreiben und einstellen. Sobald dieser Schritt vollzogen ist, kann weitere Mittel von der Zentralregierung in Rom abgerufen werden. Dann können auch die Fahrzeuge gezahlt werden, derzeit stehen immer noch drei Wagen bei der Firma VanHool in Belgien.

Aufgrund der fortwährenden Verzögerung der Inbetriebnahme ist die Diskussion über den Trolleybus weiter angeheizt. Es wurden bereits Äußerungen von Ratsmitgliedern laut, die Fahrleitung zu demontieren und

einschließlich der Fahrzeuge zu verkaufen. Die Trolleybusgegner wähen sich in der Mehrheit und forderten eine Volksabstimmung gegen den Trolleybus. Im Februar und März waren diesbezüglich zahlreiche Artikel in der Lokalpresse (siehe Link "Mehr Informationen")

- Pescara: Offizieller Baubeginn

[J. Lehmann](#) - 29.03.10

Obwohl der Stadtrat nach den Lokalwahlen im Frühjahr 2009 wurde das Projekt im Herbst 2009 vorangetrieben kleinere Bauarbeiten haben an der geplanten Strecke begonnen und eine Pressekonferenz am 30.10.09 bei der die GTM (Gestione Trasporti Metropolitan SpA - <http://www.gtm.pe.it/>) das Projekt "Filo" präsentierte. Es besteht die Absicht, die Bauarbeiten zügig fortzusetzen und im November 2011 den ersten Teilabschnitt fertigzustellen, und zwar die Verbindung zwischen Pescara und Montesilvano als erste Etappe des Regionalplans für Mobilität und Verkehr. Die nächsten Schritte des Regional Plan beinhaltet die Verlängerung der Bahn bis Silvi Marina, Francavilla, Chieti und zum Flughafen Pescara. Als Generalunternehmer erhielt den Gesamtauftrag in Höhe von 25 Millionen Euro die Firma Balfour Beatty Rail SpA, die ihrerseits innovative Fahrzeuge bei APTS (VDL Gruppe) mit der bewährten Elektroausrüstung der Firma Vossloh-Kiepe bestellt hat. Das Vorläuferfahrzeug steht bereits als Rohbau bei APTS, die elektrische Montage hat begonnen, genießt aber nicht die allerhöchste Priorität, da der Wagen ja erst 2011 fertig werden muß.

Rimini [IT] - Warten auf die Sommersaison

[J. Lehmann](#) - 10.05.10

Noch ist es relativ kalt und regnerisch an der Adria, daher läßt der Sommerfahrplan noch auf sich warten. Erst mit dem neuen, bis September gültigen Fahrplan, der voraussichtlich ab Ende Mai 2010 eingeführt wird, verkehrt die Linie 11 an der Adriaküste von Rimini nach Riccione wieder häufiger (statt wie bisher alle 15 Minuten) und die neuen VanHool-Gelenktrolleybusse werden zum Einsatz kommen.

Die Voraussetzungen für den Einsatz stehen kurz vor dem Abschluß. Alle fünf bis Ende 2009 gelieferten Neufahrzeuge sind abgenommen und stehen für den ersten Einsatz bereit. Sie erhielten die Kennzeichen RN-501 bis 505 und die Betriebsnummern 6501-05. Aber sie befinden sich noch nicht im Eigentum von TRAM Rimini, weil die Lieferantenrechnungen nicht akzeptiert werden. Hier gibt es noch kleinere Meinungsverschiedenheiten zwischen Technik und Verwaltung.

Eine weitere Voraussetzung ist jedoch geschaffen. Die Oberleitung unter der Bahnbrücke wurde im April 2010 erneuert und die USTIF hat den neuen Fahrleitungsabschnitt freigegeben, Testfahrten ergaben, daß das System Fahrzeug - Linie nun perfekt zusammen paßt.

Eine Änderung erfuhr die Trolleybuslinie 11 bereits ab dem 15. September 2009, die Endstation der Linie in Rimini befindet sich nun an der Piazzale Gramsci, die 300 m von der bisherigen Endhaltestelle werden künftig von den Trolleybussen im Dieselantrieb befahren.

Für ein neues spurgeführtes System, welches auf einer stillgelegten Eisenbahnstrecke errichtet werden soll, läuft die Voranfrage. Zur Zeit werden die Hersteller genau geprüft, ob sie solvent genug sind, um ein solches System zu verantworten. Ein Ergebnis wird frühestens in der zweiten Jahreshälfte erwartet.

Limoges [FR] - Verkauf nach Rumänien

[J. Lehmann](#) - 17.05.10

Die Anfang des Jahres nach Inbetriebnahme neuer Cristalis abgestellten Trolleybusse 422, 425 und 426 (Renault ER100, Bj.1987/89) wurden Mitte April 2010 auf LKW-Tieflader verladen und nach Rumänien abtransportiert.

Dort stehen die drei Wagen nun beim Omnibuscenter in Sibiu zum Verkauf, gemeinsam mit anderen Trolleybussen, die aus der Schweiz erwartet werden.

Lyon [FR] - Neue Endhaltestelle Part Dieu im Bau

[J. Lehmann](#) - 10.05.10

Am Montag, 19.04.2010 begannen die Bauarbeiten für den neue Endhaltestelle der Linie C1 am Bahnhof Part Dieu. Die bisherige Führung der Linie wurde bislang stark durch parkende und haltende Autos behindert, nun wird die Haltestelle östlich des Bahnhofs an der Straßenbahnendhaltestelle der Linie T3 angelegt. Zukünftig wird auch die Linie C2 hier enden und dann startet in Spitzenzeiten alle 3½ Minuten ein Trolleybus von hier.

Die Linie C1 wird im Spätsommer 2010 verlängert über die Rhone bis zur Endstation der Metrolinie C, die Eröffnung der Linie C2 wird für Frühjahr 2011 erwartet.

Für die verlängerte Linie C1 werden im Juli 2010 elf neue Cristalis geliefert, die in der Ausführung und Technik den bisherigen 69 ETB12 und 44 ETB18 entsprechen.

Die in der Ausbauplanung des Nahverkehrs bis 2020 vorgesehenen Trolleybuslinien C4, C5 und C6 wurden noch nicht konkretisiert. Vorerst veröffentlichte die SYSTRAL Pläne für eine Expressbuslinie LEOL mit eigenen Fahrspuren nach Craponne.

Die Linie C4 soll auch ab Gare Part Dieu starten und wie die heutige Buslinie 36 durch den Tunnel unter dem

Stadtteil Croix Roisse zur Metro-Station Valmy führen und dann den Rest der derzeit eingestellten Trolleybuslinie 44 übernehmen. Die Linie C5 ist eine Wiedereinführung der ersten Trolleybuslinie (30), die von 1935 bis zum 18.04.1965 eine Direktverbindung nach Francheville bot.

- Lorient - Planungen für ein neues System

[D. Budach](#) - 01.03.10

Wie schon kurz angekündigt, ist im französischen Lorient die Elektrifizierung von zunächst einer der drei neuen BRT Linien, die der Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen hatte, bis 2012 beabsichtigt. Unter dem Namen "Triskell" ging bislang eine 4,6 km langes Streckenstück mit 2,4 km auf eigenen Fahrspuren und zusätzlich mit Vorrangschaltung an Kreuzungen beschleunigt, am 3.9.2007 in Betrieb. Hier werden bis zu 7 Stadtverkehrslinien gebündelt. Allerdings wurde im Rahmen dieses vorherigen Projekts die Streckenführung der 3 Hauptlinien des künftigen BRT-Systems nicht geändert.

Beim aktuellen Projekt handelt es sich um die 11 km lange Linie 2 des Systems, die als Trolleybus mit hohem Anteil reservierter Fahrspuren realisiert werden soll. Die aktuelle Linienführung der Linie 2: Kerulvé - Gare Maritime. Die Linie wird gegenwärtig von Solowagen befahren.

Der Gemeinderat beschloß am 22.12.2008 Studien für die zweite Phase einzuleiten und mittlerweile sind aus Paris Fördermittel in Höhe von 35 Mio. EUR bewilligt. Um diese Fördermittel zu sichern, muss der offizielle Baubeginn noch in 2010 stattfinden. Für die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge ist eine optische Spurführung als Option vorgesehen.

- Valenciennes: Projekt gestoppt

[D. Budach](#) - 12.04.10

Das BRT-Obus-Projekt im französischen Valenciennes (siehe unsere Meldungen vom 8.3.2010 und 26.10.2009), für das bereits eine Finanzierungszusage von der Zentralregierung vorlag und das kurzfristig in Angriff genommen werden sollte, wird nicht umgesetzt. Stattdessen entsteht auf annähernd gleicher Strecke eine zweite Straßenbahnlinie.

Hintergrund der Entscheidung für das Schienensystem ist ein erneuter Kostenvergleich, der allerdings nunmehr eine weitgehend einspurige Strassenbahnstrecke vorsieht. Die Kosten liegen zwar immer noch deutlich über der Anlage eines Trolleybussystems, doch will man dies in Kauf nehmen, um kein weiteres neues System vor Ort zu installieren und angabegemäss um Synergien bei Fahrzeugbeschaffung und -unterhaltung mit der in Betrieb befindlichen ersten Tramlinie zu nutzen.

- Zweifel an der Umsetzung

[D. Budach](#) - 08.03.10

Obwohl aus Paris bereits EUR 58 Mio. an Zuschüssen zugesagt worden waren und das Projekt sich als deutlich günstiger als eine alternative Schienenstrecke erweist, kamen jüngst Zweifel an der Realisierung der geplanten spurgeführten Obusanlage im französischen Valenciennes auf.

Der Leiter des Verkehrsbetriebs Siturv favorisiert trotz dieser recht klaren Sachlage inzwischen den Bau einer weiteren Strassenbahnstrecke, während sich die Bürgermeister entlang der geplanten Überlandverbindung sich überwiegend pro Obus aussprachen. Das erneute Aufflammen der Diskussion über die Auswahl des richtigen Verkehrsträger überrascht schon, wurde doch während vieler Monate vorher eben dieses Thema unter allen Beteiligten ausführlich diskutiert.

Eine definitive Entscheidung ist kurzfristig zu erwarten, da ja bereits diverse Vorbereitungen für den "Valway" als Spur-Obus getroffen worden sind und auch die entsprechenden Ausschreibungen vorbereitet werden.

- Spanien, Elda-Petrer: Projektfortschritt

[D. Budach](#) - 29.03.10

Das Projekt einer Spur-Obusverbindung zwischen den Städten Elda, Petrer und Monóvar im Großraum Alicante - nach dem Vorbild der Anlage in Castellón de la Plana - geht in die nächste Phase. (siehe unsere Meldung vom 19.05.2009) Im Februar wurden die Ergebnisse der abschließenden Projektstudie präsentiert, die als erste Phase der Anlage die 4 km Strecke vom Einkaufszentrum "Bassa el Moro" in Petrer bis zur Avenida de Monóvar in Elda definiert hat. In Elda besteht Übergang zur Eisenbahnlinie nach Alicante. Ähnlich dem Projekt in Castellón gehört der Bau einer neuen Brücke von 260 Meter Länge zum Ausbauplan in Elda, hier über den Río Vinalopó. Eine 6 km lange Verlängerung bis nach Monóvar ist der nächsten Ausbaustufe vorbehalten. Mit dem Projekt ist gleichzeitig eine völlige Umgestaltung der zentralen Bereiche der beiden Gemeinden, mit Anlage von Fussgängerzonen und Fahrradwegen, stattfinden.

Im Laufe des Sommers soll das Projekt den nötigen Genehmigungsprozess innerhalb der Verwaltung durchlaufen und Phase 1 vor Jahresende ausgeschrieben werden. EUR 35 Mio. sind für das Projekt vorgesehen, die ganz überwiegend von der Regionalregierung der Generalitat Valenciana kommen sollen. Allerdings ist gerade die Region Valencia besonders von Zahlungsproblemen betroffen. Der Projektfortschritt hängt also nicht

unwesentlich von der Lösung der offenen Finanzfragen. Bei anderen ÖPNV-Projekten im Land half in der 2jüngeren Vergangenheit auch immer wieder die Zentralregierung in Madrid aus, indem sie Mittel aus dem Infrastrukturprogramm zur Konjunkturförderung zur Verfügung stellte.

- Leeds: Finanzierungszusage vom Ministerium

[D. Budach](#) - 29.03.10

Das Projekt zur Neuanlage eines Trolleybussystems weitgehend auf Eigentrasse hat einen weiteren Meilenstein genommen: Das Department for Transport (DfT) / Verkehrsministerium hat das eingereichte Projekt zum Bau einer weitgehend eigentrasseierten Trolleybusanlage in der Stadt Leeds genehmigt. Die Genehmigung beinhaltet eine Finanzierungszusage über £235 Mio. der insgesamt £254 Mio. Projektkosten. Die verbleibenden £19 Mio. steuern Stadtverwaltung und die Verkehrsbehörde "Metro" der Region West Yorkshire bei.

Die Genehmigung des DfT betrifft die Nordroute nach Holt Park und die Südroute via Clarence Dock und Hunslet zur neuen P&R Station Stourton. Die Umsetzung des City Loops und der östlichen Linie zum St James's Hospital wurden vorerst zurückgestellt, bis von anderer Seite fehlende zusätzliche Finanzmittel in Höhe von rund £15 Mio. zur Verfügung gestellt werden können.

Die nunmehr erteilte, sehr weitgehende Finanzzusage eröffnet alle Möglichkeiten zur konkreten Umsetzung des Gesamtprojekts. Für das kommende Frühjahr sind öffentliche Anhörungen vorgesehen. Falls sich keine grundlegende Einwände von politischer Seite oder von Seiten der betroffenen Bevölkerung ergeben sollten, könnte zur Jahreswende 2013/14 mit den Bauarbeiten begonnen werden und 2016 die ersten Trolleybusse fahren.

[Landskrona \[SE\]](#) - Erneute Verdichtung auf der einzigen Trolleybuslinie

[J. Lehmann](#) - 01.03.10

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 wird in Spitzenzeiten eine erneute Verringerung der Taktfrequenzen angeboten, nun verkehrt der Trolleybus auf der 3 km langen Linie von 6:00 bis 9:00 Uhr und 15:00 bis 17:00 Uhr im 6-Minuten-Takt! Der zu den restlichen Tageszeiten sowie Samstags und Sonntags angebotenen fünf Fahrten pro Stunde bleiben unverändert.

Für den Einsatz in der Hauptverkehrszeit sind nun vier Wagen erforderlich. Einen Diesibus (Nobina 4931) mit der Reklameaufschrift "hier kommt ein grüner Trolleybus" dient als vierter Wagen. Ein vierter Trolleybus ist nun seit einigen Wochen formell bestellt, und zwar wie die bisherigen drei Trolleybusse bei Solaris, die Firma Skoda liefert die elektrische Ausrüstung zu. Im Gegensatz zu den ersten drei Wagen erhält der vierte einen Diesel-Hilfsantrieb. Eine Auslieferung ist für September 2010 geplant.

Es besteht die Hoffnung, daß zum gleichen Zeitpunkt auch der Stockholmer Museumsobus voll fahrfähig und TÜV-genehmigt ist, so daß er in Landskrona gemeinsam mit dem neuen Obus eine elektrische Abnahme erlangt. Ab dem 1. Dezember wechselte Schwedens größtes Busunternehmen Swebus den Namen und heißt nun Nobina Sweden AB. Die neue Bezeichnung wurde unmittelbar an allen 2.100 Bussen in ganz Schweden angebracht, auch die drei Trolleybusse erhielten den neuen Namen des Betreibers. Die Betriebsnummern 6991-93 blieben jedoch bestehen. Die Obusse blieben jedoch im Besitz des Aufgabenträger Skånetrafiken (und nicht mehr im Besitz der Stadt Landskrona), die auch Eigentümer der regionalen S-Züge (Pågatågen) sind.

Am 21.11.2009 wurde der neue Fährhafen eröffnet. Nun besteht an der südlichen Endhaltestelle der Trolleybuslinie ein direkter Anschluß an die Fähre zur Insel Ven.

[Lublin \[PL\]](#) - Neuer MAZ-Trolleybus in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 26.04.10

Nach Komplettierung der Arbeiten und Austausch der Antriebsachse (siehe Meldung vom 04.01.10) ist der MAZ 203T, der die Betriebsnummer 3840 erhalten hat, schließlich fahrbereit und absolvierte nach einer Präsentation beim Rathaus am Freitag, 23.04.2010 um 9.00 Uhr den ersten Linieneinsatz.

[Jihlava \[CZ\]](#) - Fünf weitere Neue

[J. Lehmann](#) - 08.03.10

Ab dem 12.2.2010 begann die Auslieferung fünf weiterer Zweiachstrolleybusse Solaris/Skoda 26Tr, die mit der Auslieferung von Wagen 80 am 23.2.2010 abschloß. Die 12m-Trolleybusse erhielten in Anschluß an die letztjährige Lieferung die Nummern 76 - 80 und gelangten ab dem 28.2.2010 in den Liniendienst.

Nr. - VIN Solaris - VIN Škoda Electric

76 - SUU2411609B007977 - TM98TAJ6V9ASE3506

77 - SUU2411609B007978 - TM98TAJ6V9ASE3507

78 - SUU2411609B007979 - TM98TAJ6V9ASE3508

79 - SUU2411609B007980 - TM98TAJ6V9ASE3509

80 - SUU2411609B007981 - TM98TAJ6V9ASE3510

Bereits im Januar 2010 schied der Skoda 14Tr Nr. 46 des Baujahres 1997 aus dem Wagenpark aus. Ihn erwarb die Firma Zliner aus Zlin gemeinsam mit dem bereits 2009 ausgemusterten Skoda 14Tr Nr. 44 (Bj.1996). Auch der Skoda 14 Tr Nr. 47 (Bj. 1997) ging zur Firma Zliner nach dessen Ausmusterung im Februar 2010. Im März erlitt der Skoda 21 Tr Nr.51 (Bj. 2000) einen größeren Schaden an der Bremsanlage, so daß er auch ausgemustert wurde. Die Ausmusterung der relativ jungen Trolleybusse erspart deren fällige Grundüberholung.

Zwei weitere Trolleybusse sollen in den nächsten Wochen ausgemustert werden, gegenwärtig stehen noch sechs Skoda 14 Tr in Betrieb, der Rest des Trolleybusparks ist nun nun niederflurig mit 9 Skoda 21 Tr, 6 Skoda 24 Tr und 13 Skoda 26 Tr. Die letzte Lieferung von zehn weiteren Skoda 26 Tr wird 2011 erwartet und damit ist der gesamte Wagenpark niederflurig.

Ostrava [CZ] - Neue Trolleybusse geliefert

[J. Lehmann](#) - 26.04.10

Nach Fertigstellung des Prototyp des Gelenkwagens in der Karosserie der Firma Solaris und der elektrischen Ausrüstung entsprechend der Ausführung der Skoda 25 Tr ohne APU wurde im Laufe des Dezembers 2009 erfolgten die Typenprüfungen im Januar 2010 in Pilsen und Anfang Februar lieferte die Firma Skoda den Wagen nach Ostrava aus, wo die Probefahrten mit Fahrgästen anliefen. Der Obus absolvierte die ersten 7.500 km problemlos, so daß im März 2010 die Firma Skoda die Typengenehmigung für den Solaris/ŠKODA 27 Tr vom Verkehrsamt in Prag erhielten. Seit April 2010 läuft der Gelenktrolleybus in Ostrava in einem Standardbetrieb mit Fahrgästen.

Gleichzeitig startete die Auslieferung von neuen Skoda 26 Tr, Anfang April standen die ersten beiden 12m-Wagen im Einsatz, sie erhielten im Anschluß an die bisher gelieferten Solaris Trollino 12 AC mit Cegelec-Ausrüstung die Betriebsnummern 3715 und 3716, insgesamt sind drei Wagen bestellt, die wie der Skoda 27Tr ohne Hilfsantrieb mit manuell bedienbaren Stromabnehmern geliefert werden.

Teplice [CZ] - Ausschreibung veröffentlicht

[J. Lehmann](#) - 15.03.10

Am 16.2.2010 veröffentlichte die Stadt Teplice die Ausschreibung zur Lieferung von zwei 12-Meter- und zwei 15-Meter-Niederflur-Trolleybussen im zweiten Halbjahr 2010. Angebote werden bis 28.04.2010 erwartet.

Die im November letzten Jahres gelieferten Trolleybusse Solaris/Skoda wurden am 30.11.2009 um 13.00 Uhr im Depot in Anwesenheit von Vertretern der Stadt, Veolia Transport und Skoda Electric feierlich übergeben. Der Bürgermeister Jaroslav Kubera taufte den Dreiaxser 214 symbolisch.

Die Lieferung umfaßt vier 12m-Wagen des Typs Solaris Skoda 26 Tr, die im Anschluß an die bisherigen Trolleybusse die Nummern 172 - 175 erhielten und einen dreiachsigen 15m-Wagen Skoda 28 Tr mit der Nr. 214. Die Neufahrzeuge gingen bis zum 1.1.2010 in Dienst. Zum gleichen Zeitpunkt wurden die Skoda 14Tr Nr. 135, 137, 141, 143 und 144 (Bj. 1986,1989 und 1991) ausgemustert und im März 2010 verschrottet.

Ab April 2010 wird durch Bauarbeiten an der Wasserversorgung und Bau eines neuen Kreisverkehrs im Stadtteil Retenice die Linie 4 mit Dieselnissen bedient, in den Sommermonaten ab Juli können auch auf den Linien 2, 5, 7 und 12 keine Trolleybusse eingesetzt werden. Das Ende der Bauarbeiten wird für Oktober/November 2010 erwartet.

Daher wird dieses Jahr die historische Linie 11 auf einem geänderten Linienweg verkehren, und zwar Nová Ves - Třešňovka - Alejní - Benešovo náměstí - Trnovany, Policie ČR - Anger - Trnovany, Somet - Šanov II - Panorama. Der erste Einsatztag ist nicht wie ursprünglich geplant der 29/30.Mai 2010, sondern das Wochenende danach am 5./6. Juni 2010. Zum Einsatz kommt - Verfügbarkeit vorausgesetzt - Trolleybus Nr. 105, ein Skoda 9 Tr 28HT vom Bj. 1980.

Usti nad Labem [CZ] - Anbindung des Bahnhofs an das Trolleybusnetz

[J. Lehmann](#) - 19.04.10

Die am 09.12.2007 eingeführte Linie 60, die bislang im 7½/10-Minuten-Takt verkehrte, wird seit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2009 tagsüber wie die übrigen Linien im 15/20-Minuten-Takt bedient. Durch Überlappung anderer Linien entsteht auf den einzelnen Linienabschnitten jedoch ein 7½/10-Minuten-Takt.

Dieses Prinzip ist nun auch bei der Linie 60 nach Střekov eingeführt, die Linie 62 vom Einkaufszentrum Globus wurde ebenfalls hierhin durchgezogen, so dass hier der bisherige Takt beibehalten ist. Der nördliche Ast blieb jedoch ohne Verstärkungslinien, aber nur ein kurzer Abschnitt wird hier alleine bedient.

Da die Linie 62 erst ab 9:00 Uhr einsetzt, blieb morgens der 7½-Minuten-Takt der Linie 60 auf der gesamten Strecke.

Gleichzeitig erhielten die Linien 60 und 62 in Richtung Střekov eine neue Streckenführung über die U Nádraží am Bahnhof vorbei, in der Gegenrichtung verkehren beide Linien wie bisher durch die Innenstadt.

Nach mehreren Monaten kehrte nun Trolleybus 544 (Baujahr 1992) zurück aus Szeged, er erhielt dort eine Grundüberholung und Modernisierung. Bislang entschied man sich für eine Überholung älterer Fahrzeuge zur Modernisierung des Wagenparks, von den 66 Trolleybusse sind bislang nur 14 in den letzten zehn Jahren neu

beschafft. Für die Vorbereitung einer Neubeschaffung verweilt derzeit der 15m-Trolleybus Solaris/Skoda 28Tr aus Pardubice (Nr.404) in Usti, bis Freitag wird er auf den Linien 54, 60 und 51 eingesetzt.

Bratislava [SK] - Neue Trolleybusstrecke bis 2011

[D. Budach](#) - 26.04.10

Am 25.03.2010 beschloß der Stadtrat eine Erweiterung des Trolleybusnetzes. Die Autobuslinie 41, die vom Bahnhof mit der Obuslinien 206, 209 und 212 gemeinsam die Straße Pražská hinauffährt und dann in die Straße Hroboňova links abbiegt und bis zur Endhaltestelle der Trolleybuslinie 203 Búdková fährt, soll damit elektrifiziert werden. Sie verkehrt derzeit alle 20/40 Minuten. Auch der nördliche Teil der Linie 84, die alle 8/15 Minuten verkehrt wird durch die neue Trolleybuslinie ersetzt. Die Gesamtkosten des Projekts betragen 2,7 Mill. Euro, davon werden 85% aus dem EU-Fond und 10% aus dem Staatshaushalt bezahlt, nur 5% muß die Kommune tragen. Die Länge der geplanten Linie beträgt 4.15 km, 98 neues Masten, davon 75 gemeinsam mit der Straßenbeleuchtung müssen aufgestellt werden. Eine Ausschreibung der Fahrleitungsmontage ist für September 2010 geplant, nach einer Bauzeit von März bis August soll der Betrieb im September 2011 aufgenommen werden.

Neben den beiden neu übernommenen Skoda 15Tr Nr. 6639 und 6640 wurden auch zwei Skoda 14Tr bei der Firma ZLINER generalüberholt. Es handelt sich um die 1996 bzw 1997 beschafften Škoda 14 Tr 6261 und 6267, die mit Bauteilen der in Jilhava ausgemusterten Škoda 14 Tr 44 und 46 in Zlin neu aufgebaut wurden. Auch die beiden Solowagen erhielten eine komplett rote Lackierung, die den bisherigen rot-weißen Outfit ablöst. Neben den Gelenktrolleybussen und einem Skoda 21Tr stehen noch 77 Škoda 14 Tr der Baujahre 1984-1991 in Dienst, davon wurden 14 Wagen in den letzten sechs Jahren generalüberholt, erkennbar an den Matrix-Zielanzeigen analog der Škoda 14 TrM.

Banska Bystrica [SK] - Erneuerung des Wagenparks?

[J. Lehmann](#) - 12.04.10

Mit Ankauf der beweglichen und unbewegliches Infrastruktur und Immobilien durch den städtischen Betrieb Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a.s. (DPMBB) ist der Fortbestand des Trolleybusbetriebs weiter gesichert. bei der Wiederaufnahme des Betriebs am 10.11.2007 schloß man mit dem Besitzer der Anlage, der SAD Banská Bystrica, SpA einen Pachtvertrag, der jährliche Miete von umgerechnet 830.000 Euro ausmachte. Nach Kündigung des Pachtvertrags und Verhandlungen über den Erwerb im November 2009 unterzeichneten beide Verkehrsunternehmen den Kaufvertrag am 1.2.2010, der Kaufpreis beträgt rund 2 Millionen Euro. Es handelt sich um den Betriebshof einschließlich Werkstatt und Bürogebäude sowie um die 25 Trolleybusse und Dienstwagen sowie das gesamte Fahrleitungsnetz.

Eine der ersten Schritte nach Abschluß des Kaufvertrags war die Beantragung einer Finanzhilfe im Rahmen eines Umweltschutzprogramms zur Erneuerung des Wagenparks. Eine Vorankündigung im Amtsblatt der Europäischen Union erschien am 10.3.2010, der Beginn des Vergabeverfahrens zur Lieferung von 19 Trolleybussen wurde für den 6.5.2010 angekündigt.

Im Vorfeld dieser Ausschreibung testete die DPMBB ab Montag, 29.3.2010 für vier Tage den Niederflur-Trolleybus SOR 12 TNB City mit Cegelec-Elektroausrüstung, der 2009 komplettiert wurde (siehe Meldung Ostrava vom 15.02.2010).

Debrecen [HU] - Optimierung der Reserven

[J. Lehmann](#) - 03.05.10

Ersatzlos wurden die ZIU 682 Nr. 305, 324 und 331, die seit April 1985 bzw. Juni 1987 in betreib standen, am 31.12.2009 an die Firma Inter Trakcion Electric Kft (GmbH) gemeinsam mit den Straßenbahnwagen 483 und 488 verkauft.

In Betrieb verliehen nur die ZIU 682 Nr. 328 und 323, die in 2007 und 2008 eine aufwändige Rekonstruktion erhielten und in diesem Zuge mit der weiß-blaue Grundlackierung wie der übrige Wagenpark versehen wurden. Mit der Rekonstruktion des Wagens 327 wurde im letzten Herbst begonnen, er wurde zerlegt, aus finanziellen Gründen mußten jedoch die Arbeiten eingestellt werden. Ferner ist noch Wagen 301 in Ursprungslackierung vorhanden, er soll museal erhalten bleiben.

Für die beiden Trolleybuslinien 2 und 3 sowie 3E stehen nun 27 Trolleybusse zur Verfügung, bis zu 20 kommen in Spitzenzeiten zum Einsatz. Auf der Linie 3E, die Montags bis Freitags alle 30 Minuten Verkehrt, kommen drei der 16 Solaris 12T mit Hilfsmotor zum Einsatz. Die beiden übrigen Trolleybuslinien verkehren in den Hauptverkehrszeiten von 7:00 bis 8:00 und von 13:00 bis 17:00 Uhr im 6-10 Minuten-Takt.

Szeged [HU] - Neue Ausschreibung für 10 Gelenktrolleybusse veröffentlicht

[J. Lehmann](#) - 08.03.10

Am 30.01.2010 veröffentlichte die Gemeinde Szeged eine Ausschreibung über 10 Gelenktrolleybusse, bis zum 22.3.2010 werden Angebote erwartet.

Die Wiederinbetriebnahme der Linie 8 wird sich etwas verzögern, der Grund liegt im Auffinden von unterirdischen Leitungen und dem Vorziehen von einem Teil der Strassenrekonstruktion. Derzeit ist vorgesehen, nach Beendigung dieser Arbeiten voraussichtlich im Mai oder Juni 2010 den elektrischen Betrieb wieder aufzunehmen. Die Masten stehen fast komplett, der Leitungsbau ist etwa zu 40 % fertiggestellt. Auch einige Masten für die Linie 10 stehen bereits, hier wird eine Eröffnung im kommenden Jahr 2011 erwartet. Während für die neue Linie 10 die Neufahrzeuge beschafft werden, erfolgt die Grundüberholung älterer Obusse und einiger neuer Umbauten aus Dieselbussen für die Linie 8. So werden die Skoda 15 Tr Nr. T-600, T-602 und T-605 und der Skoda 14 Tr Nr. T-706 wieder einsatzfähig gemacht und der ARC-Gelenkwagen und ein Mercedes Citaro mit der künftigen Nr. T-865 sind vor der Fertigstellung. Im Laufe des Jahres werden weitere 15Tr erneuert und die aus Pilzen übernommenen Autobusse Skoda 21Ab zu Trolleybussen umgebaut. Derzeit sind an Skoda 21 Tr die Wagen T-800, T-802, T-803 und T-810 in Betrieb, der T-801 weilt derzeit bei einer Firma in Budapest zur Rekonstruktion. In eigener Werkstatt wurde bis Januar ein Skoda 15Tr aus Usti nad Labem rekonstruiert für einen weiteren Einsatz in der Tschechien. Während der Winter in Szeged keine Probleme bereitete, führte die Rekonstruktion der Straßenbahnlinie 1 zu Problemen, da sich die Arbeiten verzögerten und sich in die Wintermonate zogen.

Beograd [CS] - Auftrag erteilt: Belkommunmash liefert 83 Trolleybusse

[D. Budach](#) - 24.05.10

Die im Herbst letzten Jahres gestartete Ausschreibung über 83 Trolleybusse (siehe Meldung vom 09.11.09) wurde nun abgeschlossen und der Auftrag zur Lieferung von 83 Trolleybussen an Belkommunmash erteilt. Die weißrussische Firma liefert Solowagen ihres Niederflurmodells AKSM 321, der ursprünglich angedachte teilweise Kauf von Gelenkwagen findet nicht statt.

Die Wagen sind mit Thyristor-Steuerung ausgerüstet, die elektrische Ausrüstung wird zum größeren Teil auf dem Dach montiert. Drei Außenschwingtüren werden eingebaut, außerdem statisch ausfahrbare Rampen für barrierefreien Zugang an nicht höhengleichen Haltestellen. Belkommunmash konnte sich in Preis und Ausstattung gegenüber Konkurrenzangeboten aus China und der Ukraine (Fa. LAZ) durchsetzen.

Die ersten Wagen, lackiert in orange-blau, sollen noch vor dem Sommer nach Belgrad ausgeliefert werden, der letzte wird bis Ende 2011 erwartet. 10 Trolleybusse gleicher Bauart hatte Belkommunmash bereits 2005 nach Serbien geliefert.

Athen [GR] - Sparzwänge führen zu Beeinträchtigungen

[D. Budach](#) - 22.03.10

Die dramatische Finanzsituation Griechenlands zwingt die Regierung zu drastischen Einsparungen bei nahezu allen öffentlichen Ausgaben und Investitionsvorhaben.

Daraus ergeben sich auch Konsequenzen für das in öffentlicher Hand befindliche Unternehmen ILPAP als Betreiber des großen Obusnetzes der Hauptstadt Athen und der Nachbarstadt Piräus. Unmittelbar spürbar für die Fahrgäste waren die Konsequenzen des Generalstreiks aus Protest gegen die von der Regierung angekündigten Sparmaßnahmen am 11./12.3.2010, der von der großen Mehrheit der knapp 1600 Bediensteten der ILPAP befolgt wurde und zur vollständigen Einstellung des Obusverkehrs wie auch allen anderen ÖPNV führte. Eine ähnliche Maßnahme hatte Teile des Betriebs auch schon am 24.2. zum Erliegen gebracht.

Eher mittelfristig sichtbar werden die Auswirkungen der Situation, die sich auf die Ausbaupläne beziehen. So werden alle öffentlichen Infrastrukturprojekte gegenwärtig auf den Prüfstand gestellt, einschließlich der geplanten Verlängerungen bestehender Linien und der Umstellung weiterer Autobuslinien auf elektrischen Betrieb.

Nicht von den Sparmaßnahmen betroffen ist lediglich der Abschluss der Bauarbeiten am neuen Depot in Royf/Rouf. Diese neue Anlage ist für 140 Obusse ausgelegt, als Werkstatt und Abstellanlage unter besonders umweltfreundlichen Gesichtspunkten, so wird eine 20 kW Photovoltaik-Anlage installiert. Die Zustimmung zum Bau wurde bereits im Dezember 2005 getroffen, nach Vorbereitung und Ausschreibung in 2006/7 startete der Bau 2008.

Das alte Depot Attica wird ebenfalls modernisiert und Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz vor Ort umgesetzt, die die Investitionskosten zum Teil amortisieren werden.

ILPAP wird damit drei größere Depotalagen (Rouf, Attica, N. Filadelfia) und einen kleineren Abstellplatz in Piräus unterhalten. Das bisher in der Nähe des neuen Depots gelegene alte Depot Aghia Triada wird aufgegeben und archäologischen Zwecken zugeführt.

Ploiesti [RO] - Ehemalige Lausanner geliefert

[J. Lehmann](#) - 31.05.10

Wie am 30.11.2009 berichtet, schrieb die RATP die Beschaffung von 24 Niederflur-Gelenktrolleybussen aus, bei der die Möglichkeit bestand, gebrauchte Fahrzeuge anzubieten. Diese Ausschreibung konnte die Firma MHS Truck & Bus SRL., Bukarest, MAN-Nutzfahrzeuge-Generalimporteur für Rumänien, für sich entscheiden und

die angebotenen Neoplan-Gelenktrolleybusse, die 2005 in Lausanne nach technischen Problemen ausgesondert wurden, für rund 150.000 Euro pro Stück weiter verkaufen.

Die ersten vier Wagen wurden Anfang April geliefert, bis Mitte Mai waren zehn Fahrzeuge in Ploiești. Zu diesem Zeitpunkt erschienen in der Tagespresse Artikel über die Vergangenheit der Wagen, so über den Brand von zwei Wagen seinerzeit in Lausanne. Ferner berichtete die Presse, daß sie in Budapest (Ungarn) für dortige Straßenverhältnisse ungeeignet wären und man wies auf den Testeinsatz in Ploesti im Dezember 2008 hin, bei dem ein Wagen durch einen Computer-Systemausfall nur bedingt einsatzfähig war.

Somit verzögert sich die Inbetriebnahme der Wagen, von offizieller Seite wird dies mit den ausgiebigen Schulung aufgrund der komplizierten Technik für das Personal begründet, diese hat der Lieferant MHS durchzuführen, da es zum Auftragsumfang gehört.

Die neuen Fahrzeuge sollen die letzten ROCAR-Zweiachser und die aus St. Etienne übernommenen Berliet-Zweiachser (Bj.1979, Nr. 5206-5210, ehemals 402, 414, 416, 417 und 422), von den fünf Fahrzeugen sind jedoch nur noch zwei betriebsbereit, mit den Ersatzteilen der übrigen drei.

Außerdem stehen die Neufahrzeuge für eine Netzerweiterung zur Verfügung, mit EU-Mitteln ist neben der Sanierung der Straßenbahnlinie 102 auch die Einrichtung einer weiteren Trolleybuslinie geplant. Vorgesehen ist die Umstellung der derzeitigen Linie 30 Bloc Republicii - Hipodrom, die zwischen der Innenstadt und Gara Sud gemeinsam mit den Trolleybuslinien 201 und 202 verläuft und zeitweise einen 5-Minuten-Betrieb ausweist.

Timisoara [RO] - Ausbaupläne

[J. Lehmann](#) - 24.05.10

Die Stadtgemeinde im Westen Rumänien, rund 80 km von Ungarn entfernt, will mit einer Erweiterung des Trolleybusnetzes eine Anbindung der umliegenden Gemeinden erreichen. So soll die Trolleybuslinie 11 um 3,9 km in die westlich gelegene Gemeinde Ghiroda verlängert werden und die Linie 14 um 3,6 km in die nördlich des Stadtgebiets angrenzende Gemeinde Dumbrăvița.

Eine Machbarkeitsstudie wird im August 2010 erstellt, die erforderliche Ausschreibung ist ab Oktober 2010 geplant, eine Realisierung soll im August 2011 erfolgen.

Die von der Gemeinde bereitgestellten Mitteln sollen nur für die Fahrleitung und sonstige Infrastruktur wie Unterwerke gelten, die erforderliche Bereitstellung des Wagenparks soll durch den Betreiber RATT (Regia Autonoma de Transport Timisoara) erfolgen. Derzeit kommen auf den sieben Trolleybuslinien (11, 14-19) fahrplanmäßig 38 der 50 Trolleybusse des Typs Škoda 24Tr Irisbus, die 2008 beschafft wurden. Eine Option des Liefervertrags, die die Lieferung von acht weiteren Trolleybussen im Dezember 2009 bis Januar 2010 vorsah, wurde von Seiten des Betreibers RATT kurzfristig zurückgezogen.

Sofia [BG] - Erste neue Trolleybusse vor der Auslieferung

[D. Budach](#) - 19.04.10

Die ersten der 30 bestellten ŠKODA ELECTRIC/SOLARIS 26Tr für die Verkehrsbetriebe in Sofia werden im Škoda-Werk Plzen komplettiert und kommen im Laufe des Sommers zur Auslieferung. Die gesamte Abwicklung des Auftrags wird bis zum Frühjahr 2011 erfolgen.

Die Wagen verfügen über ein Diesel-Hilfsaggregat, halbautomatische Stromabnehmer und einer Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum.

Sie ersetzen in der bulgarischen Hauptstadt einige der über 20 Jahre alten Ikarus-Gelenktrolleybusse, von denen bis 1993 über 150 Einheiten in Betrieb genommen wurden. Die vor einigen Jahren gestartete Aufarbeitung der Wagen, teilweise mit modernisierter Front geriet in Stocken, da ein Gerichtsverfahren nach Unregelmäßigkeiten bei der Vergabe läuft. 30 Wagen sollten überarbeitet werden, es blieb somit bislang bei den rund zehn umgebauten Gelenkwagen.

Alushta [UA] - Längste Trolleybuslinie in Gefahr?

[J. Lehmann](#) - 17.05.10

Neben dem berühmten Überlandbetrieb mit der über 86 km langen Linie von Jalta über Alushta nach Simferopol besitzen diese drei Städte einige Linien, die ebenfalls von "Krymskyj trolejbus" bedient werden. Der Betrieb auf der Überlandlinie hat sich in den letzten zehn Jahren drastisch minimiert, in den Sommermonaten besteht nun nur noch ein 15-Minuten-Takt, in früheren Zeiten wurde noch alle 2 Minuten gefahren. Dementsprechend sank die Zahl der beförderten Personen von rund 183.200 Fahrgästen in 1998 auf 66.900 in 2008. Minibusse stellen die größte Konkurrenz dar, sie bewältigen die Strecke heute schneller als die Trolleybusse. Als die Trolleybuslinie vor über 50 Jahren eingerichtet wurde (Linie 51 von Simferopol bis Alushta ab dem 6.11.1959 und Linie 52 ab Juli 1961 bis Jalta über die gesamte Strecke), bewältigte sie noch doppelt so schnell die Strecke über den 752 m hohen Anharskyj-Pass wie die seinerzeit eingesetzten Autobusse. Die Gesamtstrecke wird in 2:40 Std. befahren, dabei kostet der Fahrpreis umgerechnet nur rund 1 Euro. Bis zum 01.08.2009 galt eine Pflicht zur Reservierung der Sitzplätze vorab, die Fahrscheine mußten in Vorverkaufsbüros am Busbahnhof der drei Städte gekauft werden. Dieses übernehmen seitdem die Fahrer, eine erste Sparmaßnahme zur Rettung des Betriebs.

Zum Einsatz kommen auf der Überlandlinie ausschließlich Skoda Obusse, und zwar vom Typ 9 Tr (Bj. 1968-1982) und vom Typ 14 Tr (Bj. 1985-1992). Die nach 1995 beschafften Neufahrzeuge, zumeist in der Ukraine produziert, hatten Schwierigkeiten auf der bis zu 9%-Steigung der Linie und kommen daher nur auf den städtischen Linien zum Einsatz.

So bedient der 2007 beschaffte Trolleybus 8200 des Typs Kyiv-12.04 neben einigen Skoda 9 Tr und 14 Tr den Betrieb auf einer der zwei Linien im Stadtgebiet von Alushta. Zum Winterfahrplan 2009 wurde die Frequenz gestreckt, die Linie 2 verkehrt nun alle 36 min. zwischen 06.15 und 20.35 mit zwei Pausen für den Fahrer.

[Simferopol \[UA\]](#) - Stadtnetz inmitten der Halbinsel Krim

[J. Lehmann](#) - 31.05.10

Ab dem 7.10.1959 ersetzte der Trolleybus die Straßenbahn in der Hauptstadt der heute autonomen Republik Krim, mitten in der Halbinsel Krim gelegen, Endstation der Bahnlinie aus dem Inland der Ukraine.

Das Stadtnetz, ebenfalls von der Gesellschaft Krymskyj trolejbus betrieben, umfasst heute neun Linien (1, 1a, 2/9, 3, 5/7, 6, 8, 10 und 13a). Letztere Linie verkehrt nur stündlich in den Morgen- und Mittagsstunden. Zuletzt entstanden aus den Linien 2 und 9 sowie 5 und 7 Durchmesserlinien. Die Linie 2/9 führt nun vom Flughafen bis nach Marino, wohin sie rund 5 km gemeinsam mit den Überlandlinien 51/52 (nach Alushta und Jalta am Schwarzen Meer) verkehrt. Gemeinsam mit den Überlandlinien fährt auch die Linie 1, und zwar rund 20 km bis zur Ortschaft Perevalnoye. Zusätzlich zur Linie 1 wurde eine Linie 1A eingeführt, die einen alternativen Startpunkt in der Innenstadt besitzt. In der hauptverkehrszeit werden einige Kurse mit Schaffner bedient. Im Gegensatz zum Überlandbetrieb kann die Stadt den Einsatz von neuen Niederflurtrolleybussen verzeichnen, im Jahr 2008 gingen fünf AKSM-321 in Dienst, sie werden vom Depot 2 auf allen Linien der Stadt eingesetzt. Sie erhielten eine weiße Grundlackierung mit grünen Flächen abgesetzt.

Ein Jahr zuvor verstärkten drei Gelenkwagen aus der Ukraine vom Typ Kiev 12.03 den Gelenkwagenpark, der aus weiteren Gelenktrolleybussen vom Typ Skoda 15 Tr (Bj.1990), ZIU 6205 (Bj.94) und YMZ T1 (Bj.95) besteht, die ebenfalls ausschließlich im Stadtnetz eingesetzt werden. Insgesamt sind rund 140 Trolleybusse der knapp 300 Trolleybusse der Gesellschaft Krymskyj trolejbus in der Hauptstadt beheimatet, davon sind über die Hälfte vom Typ Skoda 9 Tr und über 40 vom Typ Skoda 14 Tr. Die in Simferopol beheimateten Trolleybusse tragen als erste Ziffer eine 1, 2, 3 oder 4.

Vom 19.06.2009 bis 11.07.2009 kam auch ein 11m-Trolleybus vom Typ Bogdan-T601.11 mit der Nr. 210 auf dem Stadtnetz zum Einsatz.

- Riad/Saudi-Arabien: Schlüsselfertiges neues Trolleybussystem bis 2012

[D. Budach](#) - 22.03.10

Im saudi-arabischen Riad entsteht ein Trolleybusnetz!

WISEON Bus GmbH wird gemeinsam mit dem spanischen Partner Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, S.A. (SICE), der zum größten spanischen Baukonzern ACS ein 12 km langes Netz auf dem Gelände der King Saud bin Abdulaziz University for Health Sciences errichten. Das System wird unter dem Namen WISEON Rapid Transit System (RTS) vermarktet. Auf dem insgesamt rund 5 qkm großen Campus der Universität mit Klinikbereich, verschiedenen wissenschaftlichen Instituten und Wohnbereich stellt das neue, eigentrassierte und an Kreuzungen bevorrechtigte System ein zukunftsweisendes, umweltfreundliches Verkehrssystem dar, das kostenlos benutzt werden kann.

SICE installiert die Infrastruktur bestehend aus neu zu errichtender Eigentrasse, Haltestellen, Fahrleitung und Verkehrssystemsteuerung. WISEON liefert zwölf Trolley-Gelenkbusse. In Nachfolge des Auftrags aus dem venezolanischen Barquisimeto schlossen sich WISEON und SICE damit erneut zu einem Konsortium zusammen. Bei der Vergabe des neuen Verkehrssystems für die King Saud University konnte sich WISEON mit seinen Trolleybussen im an moderne Niederflur-Strassenbahnen angelehnten Design gegen ein schienengeführtes Transportkonzept durchsetzen.

Die für Riad bestimmten Fahrzeuge wurden aus dem bisher schon von WISEON gefertigten Niederflur-Oberleitungsgelenkbus NEOPLAN Trolley entwickelt. Die Busse sind rund 19,50 Meter lang und haben eine Kapazität von je 120 Personen. Die neu und futuristisch anmutende Aussengestaltung unterstreicht optisch den zukunftsweisenden Charakter des äußerst lärmarmen und lokal emissionsfreien Trolleybus-Systems. Da in Riad häufig Umgebungstemperaturen von mehr als 50 Grad Celsius herrschen, wird WISEON alle Fahrzeuge mit besonders leistungsstarken, in das elektrische Antriebskonzept integrierten Klimaanlage ausstatten sowie mit isolierenden Doppelglasscheiben und mit Luftschleiern an den Türen. Rund 13 Mio. EUR kosten die WISEON Trolleybusse, die bis Ende 2011 geliefert werden sollen. Sie können als Beispiel für die Innovationskraft des Verkehrsmittels Trolleybus gerade im aktuellen Marktumfeld angesehen werden.

[Beresniki \[RU\]](#) - Starke Konkurrenz durch Marshrutkas

[J. Lehmann](#) - 01.03.10

In der erste 1932 gegründeten Stadt, rund 1250 km nordöstlich von Moskau und knapp 280 km nördlich von Perm gelegen, verkehrte im März 1961 der erste Trolleybus. Das Netz wuchs auf 18 Linien an, darunter eine

über 10 km lange Überlandlinie, die 1969 eröffnet wurde, aber schon 1985 wieder abgebaut wurde. Nun verblieben 11 Linien, darunter zwei Ringlinien, die von 26 bzw. 24 betriebsfähigen Trolleybussen befahren werden. Obwohl 12 neue Trolleybusse in 2005 beschafft wurden (10 VZTM-5284 Nr.147-156 und zwei ZIU 682G-016.02 Nr.157,158) steht der privatisierte Obusbetrieb vor dem Bankrott. Die Konkurrenz von Privatunternehmern ist hoch, diese bieten den gleichen Fahrpreis von 10 Rubel für die Fahrt im Minibus bzw. Taxibus (Marshrutkas). Weiter klagen die Fahrer über mangelndes Einkommen, viele sind zum Trolleybusbetrieb in das 300 km entfernte Jekaterinburg gewechselt, wo geregelte Arbeitszeit und Arbeitslohn geboten wurde. Die verbliebenen Fahrer erhalten ein geringes Grundeinkommen und werden am Gewinn des Unternehmens beteiligt, ein hoher Fahrscheinverkauf gewährleistet erst ein angemessenes Einkommen. Hindernis ist aber die mangelhafte Unterhaltung der Wagen, so können Fahrer oft mangels betriebsfähigen Trolleybus ihren Dienst nicht verrichten. Zu den 26 verbliebenen Obussen zählen neben den 12 jüngeren Fahrzeugen, den BTZ-5276-01 Nr. 140, 141 sowie den BTZ-5276-04 Nr. 142-145 einige ZIU 682 unter anderem Nr. 90 von 1989 und Nr. 122 von 1993. In Anbetracht der starken Konkurrenz der Minibusse droht dem privaten Trolleybusbetrieb die Einstellung, es bleibt zu hoffen, daß sich die Gemeinde für den Beibehalt des umweltfreundlichen Verkehrs einsetzt.

[Chita/Tschita \[RU\]](#) - **Farbenfrohe Werbeträger**

[J. Lehmann](#) - 12.04.10

In der rund 900 km östlich von Irkutsk, ebenfalls an der Transsibirischen Eisenbahn angebundnen Stadt in Südosibirien verkehrt seit 1970 der Trolleybus. Bereits bis 1975 wuchs das Netz auf drei Linien an, 1989 kam die letzte Erweiterung der Fahrleitung hinzu, als die Linie 6 zwischen Bahnhof und dem Depot im Norden der Stadt eine direkte Verbindung erhielt. Die Trolleybuslinien verkehren im dichten Grundtakt von bis zu 3 Minuten und konnte sich daher gegenüber der Konkurrenz von privaten Minibussen behaupten. Für die fünf Linien stehen 94 Trolleybusse zur Verfügung (April 2009), davon stehen bis zu 70 Wagen täglich im Einsatz. Die letzten Beschaffungen erfolgten 2005/6, als wieder ZIU-682G (Nr.253-57) beschafft wurden. Im November 2003 verjüngten zehn VMZ-5298 den Wagenpark, der bis dahin ausschließlich aus ZIU 682 bestand. Der recht betagte Wagenpark macht einen gepflegten Eindruck, die Trolleybusse werden nach etwa 10 Jahren Dauereinsatz grundüberholt.

Sieben weitere neue Trolleybusse sollen in Kürze beschafft werden und auch eine Vergrößerung des Netzes von heute 38 km auf 55 km ist geplant. Nach dem Neubau einer Brücke über den Chita-Fluß sollen südliche und westliche Wohngebiete erschlossen werden, eine Beauftragung zum Bau der Fahrleitung wird bis 2011 erwartet. Außerdem sind einige Verlängerungen bestehender Trolleybuslinien geplant.

[Irkutsk \[RU\]](#) - **Letzte Gelenkwagen ersetzt**

[J. Lehmann](#) - 15.03.10

In der knapp 5200 Eisenbahnkilometer (der Transsibirischen Eisenbahn) östlich von Moskau entfernten und rund 70 km vom südwestlichen Ende des Baikalsees gelegenen Stadt besteht neben einem Straßenbahnnetz (seit 1947) auch ein Trolleybusnetz. Dieses im November 1970 eröffnete Netz umfaßt zur Zeit aus 10 Linien, einschließlich zwei Verstärkungslinien (7k und 10k). Etwa 80 Trolleybussen stehen für die Bedienung zur Verfügung, nachdem in den letzten Jahren starke Investitionen im Nahverkehr erfolgten: 2008 beschaffte die Stadt neben fünf Straßenbahntriebwagen 29 Trolleybusse (278-306) vom Typ VMZ-5298 von der Firma Trans-Alfa in Vologda. Sechs Wagen dieses Typs wurden bereits 2003 geliefert (Nr. 261, 265-269).

Ab Dezember 2009 folgten nun neun LiAZ 52803, die ersten wurden in der Presse (siehe Link "Mehr Information") am 16.12.2009 vorgestellt, die Inbetriebnahme erfolgte ab Ende Januar 2010. Es handelt sich um niederflurige Trolleybusse, die auf einen Wagenkasten der Dieselbusversion basieren.

Die Neufahrzeuge ersetzen die letzten Gelenkwagen vom Typ ZIU 683 bzw. ZIU 6205, von denen bis 1995 25 Exemplare in Dienst gingen (Nr. 215, 216, 223-227, 230-241, 243, 246-250). Aber die Neufahrzeuge dienen auch zur Aufstockung des Wagenparks, es wurde nicht die gleiche Anzahl älterer Fahrzeuge ausgemustert. So stieg die Stärke des Trolleybusparks von 64 (Okt.2008) auf rund 80 an. Hierfür mußte auch Fahrer gesucht werden, vorerst behalf man sich mit Studenten, die nun einige der älteren ZIU 682 steuern.

Die für 2008 geplante neue Verbindung des Trolleybusnetzes über die neue Brücke über den Fluß Angara wird sich verzögern, nun wird 2012 als Fertigstellungstermin genannt.

[Kowrow \[RU\]](#) - **Modellreicher Wagenpark**

[J. Lehmann](#) - 08.03.10

In der Stadt am Fluß Kljasma, rund 250 km östlich von Moskau und knapp 70 km östlich der Gebietshauptstadt Wladimir besteht seit 1975 ein Trolleybusbetrieb. Das Netz wuchs bis 1983 auf sechs Linien (1-6) an. Die Linien 2 und 4 fahren im dichten Takt von 3-4 Minuten, die Linie 6 alle 8-11 min. und die Linie 3 alle 11-17 min. Unregelmäßig verkehren die übrigen beiden Linien 1 und 5.

Der Wagenpark besteht aus rund 60 Trolleybussen, es überwiegt der bewährte Typ ZIU-682, aber seit 2003 wurden Trolleybusse verschiedenster Bauart beschafft, und zwar ein TrolZa 5264 "Stolitsa" (Nr. 42), ein TrolZa

5275 (Nr.11), acht VZTM 5284 (Nr. 46, 47, 54, 55, 61, 67, 69, 70), ein BTZ 5276 (nr.12) und ein LiAZ 5280 (Nr.51). Jüngster Neuzugang ist ein Niederflurtrolleybus aus Weißrußland vom futuristischen Typ 420, es handelt sich um den Wagen mit der Seriennr. 2, er gelangte 2009 zum Wagenpark.

Sankt Peterburg [RU] - Umfangreiche Lieferungen

[J. Lehmann](#) - 22.03.10

In Oktober 1936 verkehrte in der nördlichen Hauptstadt Rußlands erstmals der Trolleybus, es war nach Moskau und Rostow die dritte Stadt in Rußland, die dieses System zur Ergänzung des Straßenbahnnetzes einführte. Im Jahre 1956 bestanden bereits 14 Trolleybus-Linien und bis 1989 wuchs die Zahl der Trolleybuslinien auf die maximale Anzahl von 50 Linien, die Anzahl der Wagen betrug zu diesem Zeitpunkt 1400 Einheiten!

Nun besteht das Netz aus 43 Linien und die Zahl der Trolleybusse reduzierte sich auf die Hälfte des damaligen Höchststandes. Gemäß Beschluß der Stadtregierung vom 13.12.2007 beabsichtigt man im Zeitraum 2008-2012 eine Netzerweiterung und die Beschaffung von 340 Neufahrzeugen. Die Geschwindigkeit der Trolleybusse soll um 30% steigen und mit den zuverlässigeren Neufahrzeugen soll damit eine Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge auf 600 Einheiten erfolgen.

Zur Erfüllung dieses Beschlusses lieferte die weißrussische Firma Belkommunmash 75 Niederflerobusse des Typs BMK 321, ein Großteil der Komponenten wurden jedoch in St. Petersburg hergestellt. Das Vorläuferfahrzeug gelangte im Oktober 2007 nach St. Petersburg, die übrigen 74 Fahrzeuge gingen 2008 in Dienst, sie wurden dem Depot 2 (2400-32), dem Depot 3 (3401-3441) und dem Depot 4 (4201) zugeordnet. Ab September 2008 folgten dann 49 Niederflurtrolleybusse des Typs VMZ 5298 "Avangard" der Firma Trans-Alfa aus Vologda. Die bis Oktober 2009 ausgelieferten Trolleybusse kamen in alle Depots, und zwar vier zum Depot 1 (1817-1820, 15 ins Depot 2 (2317-29, 2335-36), 21 ins Depot 3 (3313-33), zwei ins Depot 4 (4206-07), zwei ins Depot 5 (5338-39) und fünf ins Depot 6 (6822-26).

Tambow [RU] - Neuanfang

[J. Lehmann](#) - 17.05.10

In der Stadt war die Privatisierung des Betriebs (siehe Meldung vom 07.12.2009) nicht erfolgreich. Die Stadt übernahm die alten Trolleybusse und gründete das städtische Unternehmen "TambowGorTrans". 14 neue Trolleybusse gingen von Dezember 2009 bis zu April 2010 in Dienst, es handelt sich um Niederflurfahrzeuge der Firma Trans-Alpha vom Typ 5298.01 "Avantgard". Sie erhielten die Nummern 1015-1028, die zum teil von den Neufahrzeugen der Vorgängergesellschaft belegt waren.

Es stehen nun 60 Trolleybusse zur Verfügung, die auf den mittlerweile wieder 14 Trolleybuslinien zum Einsatz kommen, Es ist beabsichtigt, 20 weitere Neufahrzeuge Marke Trolza zu erwerben.

Tyumen [RU] - Linie 7 fährt auch nicht mehr

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Der Betrieb wurde letztendlich am 5.10.2009 eingestellt, die Linie 7 wurde als letzte noch mit Trolleybussen befahren (siehe Meldung vom 16.03.2009), aber eine Ankündigung zur Einstellung gab es bereits im August 2009 (siehe Link "Mehr Information").

Auch der junge Betrieb in Syzran (siehe Meldung vom 18.01.2010, da war der Betreiber beretis eingestellt, als offizielles Datum wurde nun der 1.11.2009 genannt) wurde nun eingestellt, damit sank die Zahl der Betriebe in Rußland erneut nach Einstellung der Betriebe in Arkhangelsk (siehe Meldung vom 19.01.09) und Schachty (19.11.2007).

Velikiv Novgorod [RU] - Bald 15-jähriges Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 29.03.10

Erst seit 1995 verkehrt in der etwa 180 km südöstlich von St. Petersburg gelegenen Großstadt der Trolleybus, obwohl die 859 gegründete Stadt zu den ältesten Ansiedlungen Russlands zählt. Bis 1999 hatte der Name der Stadt das „Weliki“ (= Groß) nur als inoffiziellen Beinamen, sie hieß offiziell Nowgorod. Da jedoch die Stadt Gorki wieder den Namen Nischni Nowgorod erhielt, heißt sie nun aufgrund ständigen Verwechslungen offiziell „Weliki Nowgorod“.

Die erste Linie (1) begann beim Depot im Norden der Stadt und endete in einer Wohnsiedlung im Südwesten. Der Bahnhof wurde erst 1998 angebunden, als die Linie 2 und 3 von hier bis zur jeweiligen Endhaltestelle der Linie 1 verkehrte. Im Mai 2002 folgte ein neuer Abzweig in westliche Stadtteile, die Linie 4 fährt vom Depot, die Linie 5 vom Bahnhof hierhin.

Auf den fünf Linien kommen bis zu 33 Trolleybusse zum Einsatz, 40 Wagen stehen zur Verfügung. Die in 1995 beschafften ZIU wurden inzwischen sämtlich in Ivanovo modernisiert, 1998 lieferte Skoda zehn Skoda 14Tr (Nr. 15-24), 16 weitere ZIU aus Ivanovo folgten bis 2005.

Vidnoye [RU] - Trolleybusnetz mit Anschluß nach Moskau

[J. Lehmann](#) - 05.04.10

Die Stadt Vidnoje (engl. Transliteration: Vidnoe), nahe der südöstlichen Grenze der Stadt Moskau gelegen, eröffnete am 9.9.2000 die erste Trolleybuslinie. Diese diente zur Anbindung der Innenstadt mit den zahlreichen Wohnsiedlungen an den Haltepunkt Rastorguevo der Eisenbahn von Kursk nach Moskau. Die erste Linie (1) machte eine Rundfahrt gegen den Uhrzeigersinn durch die Stadt, die zweite, 2002 eröffnete Linie (2) fuhr direkt zum Ende der Sowjetischen Straße als hier eine zweite Fahrleitungsspur verlegt wurde. Die Linien 3 und 4 kamen am 10.9.2005, als die Anbindung des Gaswerks östlich der Stadt eröffnet wurde.

Gemäß Aushängen an den Haltestellen verkehrt die Linie 1 in Spitzenzeiten (7-9 Uhr, 16-19 Uhr) im 6-Minuten-Takt, die Linien 4 in diesen Zeiten im 12-Minuten-Takt, die Linien 14 ganztägig alle 14 Minuten, die Linie 3 ganztägig alle 16 Minuten.

Neun ZIU 682 standen im Eröffnungsjahr zur Verfügung, bis 2003 stieg die Zahl auf 14, 2005 und 2007 kamen insgesamt 5 Wagen hinzu. In 2008 kamen dann erstmals keine ZIU 682, sondern zwei Trolleybusse des Typs VMZ-5298 (Nr. 20 und 21) von der Firma Trans-Alfa in Vologda.

Gori [GE] - Kaum noch Hoffnung nach erneuter Einstellung

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Ende März 2010 wurde der Trolleybusbetrieb in Gori erneut eingestellt, so soll nun das Depotgelände verkauft sein. In Anbetracht vorheriger Investitionen besteht zwar die Hoffnung zur Wiederaufnahme des Betriebs, aber Erfahrungen in Georgien zeigen, daß keine realistische Perspektiv mehr besteht.

Im Dezember wurden 5- 6 Trolleybusse im täglichen Einsatz bis 16 Uhr beobachtet, die Arbeiten Wiederaufbau der Oberleitung auf der erneuerten Brücke über die Eisenbahn starteten im Januar und der Betrieb der Linie 2 zum Bahnhof konnte wieder aufgenommen werden.

Damit ist der letzte Betrieb bis auf dem im russischen Teil Georgiens gelegenen Stadt Suchumi eingestellt.

In Kutaisi verkehrten im Sommer keine Trolleybusse auf der Linie 6 und 7, aber sie sollten ab Schulbeginn wieder auf der Linie 7 verkehren. Im Dezember 2009 war jedoch die Fahrleitung auf der Linie 7 ebenfalls demontiert und somit das Ende des 1949 eröffneten Betriebs besiegelt.

In Rustavi konnten noch Trolleybusse auf der Linie 5 beobachtet werden, aber der Betrieb endete im September 2009.

In Zugdidi verkehrte der letzte Obus im Juni oder Juli 2009, im Dezember war bereits sämtliche Oberleitung demontiert. Zwei Trolleybusse konnten noch als Gartenhäuser beobachtet werden, der restliche Wagenpark war bereits verschrottet.

Urgentsch [UZ] - Investitionen angekündigt

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Per Dekret vom 26.10.2009 hat die Regierung von Usbekistan beschlossen, daß der Betrieb im Süden des Landes als einziger verbleibt und die neun Trolleybusse durch Neufahrzeuge ersetzt werden.

In der Hauptstadt Tashkent setzt man hingegen auf die Straßenbahn, so daß am 16.11.2009 die Linien 17, 18 und 25, und am 1.4.2010 die Linie 11 eingestellt wurden und ab diesem Zeitpunkt nur noch eine Linie (6, 14,6 km) verblieb.

Die übrigen Betriebe, die teilweise wegen Strommangel ohnehin zu vor eingestellt waren, mußten den Betrieb offiziell am 1.1.2010 schließen, Minibusse übernahmen ab dem 4.1.2010 den Verkehr. Somit verblieben von den einst zehn Betrieben in Usbekistan bis Ende 2009 nur noch vier, und derzeit noch zwei Betriebe, nachdem zum Jahresbeginn Namagan und Dzhizakh (engl. Jizzax) eingestellt wurden. Ein Besucher fand in letztgenannter Stadt im Dezember 2009 noch fünf Trolleybusse im Einsatz, während unsicher ist, ob der Betrieb in Namagan nach August 2008 nochmals aufgenommen wurde, eine Einstellung erfolgte seinerzeit, da die Stromrechnungen nicht bezahlt werden konnten.

Der Betrieb in Bucharra ist bereits seit 2005 aus gleichen Gründe eingestellt, dieses fand nun Berücksichtigung in der Statistik auf dieser Seite, weitere Einstellungen werden in den nachfolgenden Meldungen beschrieben.

Qostanay/Kustanai [KZ] - Betrieb wurde trotz mehrfacher Ankündigung nicht wieder aufgenommen

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Neben der Einstellung des Trolleybusbetriebs in der Hauptstadt Astana am 30.9.2008 muß auch der Betrieb in auch in dieser Stadt im Norden von Kasachstan am Tobol-Fluß verzeichnet werden.

Der Trolleybus-Betrieb wurde am 28. Dezember 1989 eröffnet, die letzten Trolleybuseinsätze konnten 2005 beobachtet werden. Danach wurde immer die Hoffnugn ausgesprochen, daß eine Wiedereröffnung ansteht. Aber nur noch 1-2 Fahrzeuge waren zuletzt betriebsbereit und im Jahr 2004 kamen nur noch morgens Trolleybusse zum Einsatz.

Es gab insgesamt vier Strecken: 1. KSK - Busbahnhof, 2. KSK - Bahnhof, 3. Bahnhof - Busbahnhof, 4. KSK - Karbysheva. Die Oberleitung aller vier Linien sind noch nahezu komplett vorhanden. Im Depot sind noch 12

Trolleybusse, 7 Fahrzeuge im offenen Gelände Depot (07, 11, 12, 13, 14, 15, 25) + fünf in den ehemaligen Werkstätten.

Kathmandu [NP] - Letztendlich eingestellt

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Letztendlich ist der Betrieb eingestellt, nach einer offiziellen Mitteilung im November 2009 erfolgte dies endgültig. Der letzte Trolleybus verkehrte bereits im November 2008, ein Besucher im Mai 2009 fand bereits größtenteils keine Oberleitung mehr vor, lediglich ein kurzer Bereich zwischen Tripureswar bis östlich des Depots war noch mit Fahrleitung versehen.

Dalian [CN] - Einzige Linie mit dichtem Verkehr

[J. Lehmann](#) - 03.05.10

Die rund 400 km östlich von Peking gelegene Hafenstadt besitzt seit 1960 als Ergänzung eines einst elf Linien umfassenden Straßenbahnnetzes (derzeit zwei Linien mit modernen Niederflurstraßenbahnen) einen Trolleybusbetrieb mit zwei Linien. Nachdem im Dezember 1998 die Linie 102 eingestellt wurde, verblieb nur noch die Linie 101, die die Stadt in Ost-West-Richtung durchquert und bei der Straßenbahnlinie 201 endet. Rund 60 Trolleybusse stehen für die Linien zur Verfügung, die von 4 bis 23 Uhr im dichten Takt bedient wird. Zuletzt erhielt der Wagenpark eine Verjüngung durch 20 Gelenkwagen des Modells CJWG150 aus der Hangzhou Changjiang Busfabrik. Auch Solowagen vom Typ WGD61U und DD6121HS5 kommen zum Einsatz.

Guangzhou [CN] - Netzzumfang in den letzten 12 Jahren verdoppelt!

[J. Lehmann](#) - 26.04.10

In der 3 Mill.-Einwohner-Stadt im Süden der Volksrepublik China, rund 120 km nordwestlich von Hongkong gelegen, besteht seit knapp 60 Jahren ein Trolleybusbetrieb. Bis 1998 bestanden sieben Linien, die von 116 Trolleybussen bedient werden. In den letzten 12 Jahren verdoppelte sich die Anzahl der Linien, am 23.01.2003 wurde das Netz um drei neue Linien (112-114) ergänzt und 50 Trolleybusse neu in Dienst gestellt. Damit stieg die Anzahl der Trolleybusse auf über 300 Einheiten, die auf den 14 Linien (101-114) verkehren.

Wie in anderen chinesischen Betrieben verkehren die Trolleybusse auf einigen fahrleitunglosen Abschnitten mit Batterie-Hilfsantrieb, so die zuletzt eröffnete Verlängerung der Linie 113 zu einem neuen Busbahnhof an der Tang-an-Straße.

Diese Nachricht wurde aus dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Ergänzend sind Informationen von der Webseite <http://pic.52bus.com/trolleybus> (Courtesy Zachary Jiang) entnommen. Das Trolleybus Magazine erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus.

Harbin [CN] - Betriebseinstellung nach knapp 50 Jahren

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Von dem einst 70 km langen Netz mit bis zu 12 Linien und über 300 Trolleybussen blieb Ende 2006 nur noch die Linie 117. Bereits 2001 wurde angekündigt, die Trolleybusse nicht mehr zu ersetzen und durch Autobusse zu ersetzen. Bereits 2002 wurde der Trolleybusverkehr im Zentrum eingestellt, nun ist auch die letzte Linie und somit der gesamte Betrieb nach knapp 50 Jahren Betriebszeit am 26.6.2008 eingestellt worden.

Neben dem o.g. Betrieb sind in 2009 die Betriebe in Xi'an und Zhengzhou (siehe Meldungen vom 2.2.09 und 30.11.2009) eingestellt, deren Einstellung soll aber wegen U-Bahn-Bau vorübergehend sein.

Handan (Hebei Province) [CN] - Kleiner Betrieb mit rund 1km Linienlänge

[J. Lehmann](#) - 31.05.10

Die Mine, vermutlich eine Eisenerz-Mine, in der Nähe von Fengfeng, etwa 40 km südwestlich von Handan in der Hebei Provinz knapp 500 km südwestlich von Peking gelegen, besitzt eine kurze Trolleybuslinie, die das Wohngebiet mit dem Mineneingang verbindet.

Für die nur etwa 1 km lange Linie wird nur ein Trolleybus vorgehalten. Es handelt sich um einen 2003 gebauten Prototyp, aus der Produktion Version Jixi in Heilongjiang Typ BJD-542. Trotz des geringen Alters ist das Fahrzeug in einem schlechten Zustand und bei Ausfall müssen die Arbeiter entweder zu Fuß gehen oder auf kostenpflichtige Buslinien ausweichen.

Jinan [CN] - Langsame Modernisierung

[D. Budach](#) - 24.05.10

Zu den kleineren, aber bis jetzt beständigen Trolleybusbetrieben des Landes zählt derjenige in der rund 500 km südlich von Peking gelegenen Provinzstadt. Vier Linien (101-104) werden bedient, zum Einsatz kommen ausschließlich Zweiachser-Trolleybusse. Der Wagenpark wird in kleineren Serien schrittweise modernisiert. Das Depot befindet sich am Endpunkt der Linie 102.

[Nanchang \[CN\]](#) - Eingestellt trotz relativ jungen Fahrzeugpark

[J. Lehmann](#) - 30.04.10

Die zentral in der Volksrepublik China gelegene Hauptstadt der Provinz Jiangxi mit 1,9 Millionen Einwohnern im Stadtgebiet besaß von Mitte 1971 bis zum 20.06.2009 einen Trolleybusbetrieb mit zwei Linien. beide Linien wiesen einen intensiven Verkehr auf. Noch 2004 kamen Neufahrzeuge hinzu, einige mit Klimaanlage, die mit Aufpreis genutzt werden konnten, aber bereits am 11.11.2006 kam das Ende der Trolleybuslinie 1 und der letzte Betriebstag auf der Linie 2 war der 20.06.2009.

[Shanghai \[CN\]](#) - Unter Druck

[D. Budach](#) - 12.04.10

Die Zukunft des Trolleybusbetriebs in Shanghai bleibt weiter in der Diskussion. Nach der Ausmusterung aller Wagen ohne Klimaanlage sind die verbleibenden 200 Trolleybusse weiterhin im Mischbetrieb mit Diesel- und Batteriebusen auf zwölf Linien im Einsatz, doch ist die Umstellung der Linien 13 und 20 beabsichtigt. Die Stadtverwaltung wünscht das Entfernen der Fahrdrähte auf einigen markanten Straßenzügen, so in der Nanjing Road, auf mittlere Sicht sollen die Trolleybusse ganz aus der Stadt verschwinden. Um öffentliche Diskussionen im Zuge der bevorstehenden Eröffnung der EXPO zu vermeiden, revidierte man die schon getroffene Entscheidung zur Einstellung der Linie 13 und setzt zumindest während der Hauptverkehrszeiten weiterhin einzelne Obusse auf der Linie ein, in großen Abständen im Mischbetrieb mit zahlreichen Autobussen, die unter gleicher Nummer eine etwas veränderte Strecke befahren.

[Taiwan Xi'shan \(Shanxi Province\) \[CN\]](#) - Nur zu Schichtzeiten

[J. Lehmann](#) - 10.05.10

Das Kohlebergwerk „Shanxi Xishan Kohle und Elektrizität Co.“ in der Provinz Shanxi, etwa 12 km vom Stadtzentrum der Provinzhauptstadt Taiyuan, rund 400 km südwestliche von Peking entfernt, betreibt zwei Trolleybuslinien, um ihre Mitarbeiter von den umliegenden Wohnsiedlungen zur Arbeitsstätte zu bringen. Vier Zweiachser und 14 Gelenkwagen besitzt der Betrieb für die zwei nicht verbundenen Linien, der größte Teil wurde gebraucht aus Peking übernommen, einige Wagen sind jedoch nicht mehr betriebsfähig. Bis zu vier Wagen kommen zum Einsatz, jedoch hauptsächlich nur zu Schichtwechselzeiten.

[Xingtai \(Hebei Province\) \[CN\]](#) - Kurze Linie nur für Werksverkehr

[J. Lehmann](#) - 19.04.10

Neben den Netzen der großen Städte in China gibt es einige kleinere Betriebe, zumeist nur mit einer Linie, die als Zubringer für Kohleminen (o.a.) dienen. zumeist ist deren Erstellungszeitpunkt unbekannt und die Betriebe nutzen gebrauchte Trolleybusse der größeren Betriebe.

So verkehren in Xingtai in der Hebei-Provinz, rund 400 km südwestlich von Peking gelegen, auf einer rund 2 km langen Linie zwischen dem Eingang der Kohlemine bis zu den Siedlung der Mitarbeiter gebrauchte Trolleybusse, vermutlich aus Peking vom Typ Sk 562 - Gelenkwagen und ein Solowagen, er dem Typ BJD WG110 ähnlich ist. Fünf Wagen besitzt der Betrieb, aber im April 2009 war jedoch nur einer betriebsbereit und im Einsatz.

Diese Nachricht wurde aus dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Ergänzend sind Informationen von der Webseite <http://pic.52bus.com> entnommen. Das Trolleybus Magazine erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus.

[Dayton \[US\]](#) - Nun in Grün

[J. Lehmann](#) - 24.05.10

Am 24.08.2009 wurde feierlich der neue Busbahnhof "Wright Stop Plaza" eröffnet und am 01.09.2009 in Betrieb genommen. Von den ab Mai 2009 wegen dem Umbau der Fahrleitung in der Hauptstraße (Main Street) mit Dieselbusse betriebenen Trolleybuslinien verkehrten die Linien 3 und 4 nach der Eröffnung wieder elektrisch, am 1.12.2009 kamen auch auf der Linie 8 wieder Trolleybusse zum Einsatz. Mit dem Fahrplanwechsel am 10.1.2010 mußte die Trolleybuslinie 4 wieder von Dieselbussen ersetzt werden, während die Linie 3 auf den östlichen Abschnitt verkürzt wurde. Die westliche Endhaltestelle der Linie 3 "Townview" bzw. "Miller" übernahm nun die Linie 4, die von der Innenstadt nun über die bisherige Endhaltestelle Delphos zur Endschleife an der Miller Road und dann wieder zurück zur Endhaltestelle Westown Hub fährt. Die Fahrgäste können nun alternativ auf direkten Weg von der Innenstadt mit Umsteigen am Westown Hub mit der Linie 1 und der Linie 4 fahren. Der etwa 1,3 km lange fehlende Fahrleitungsabschnitt in der Hoover Avenue wird nun ergänzt, ein elektrischer Betrieb auf der Linie 4 wird im Laufe des Jahres wieder erwartet. Auch auf der Linie 7 sollen bis August die Trolleybusse wieder zurückkehren.

Dann werden wieder drei Trolleybuslinien ganztägig bedient, jedoch mit einem unregelmäßigen Takt von 23 bis 35 Minuten (Linie 8), 24 bis 37 Minuten (Linie 4) und 10 bis 25 Minuten (Linie 7). Die übrigen vier Trolleybuslinien (1, 2, 3 und 5) werden lediglich von einzelnen Kursen bedient. Auf der Linie 3 und 5 werden je

drei Fahrten werktäglich angeboten, auf der Linie 1 und 2 kommen die Trolleybusse nur als Verstärkungswagen zum Einsatz, da die entsprechenden Dieselbuslinien verlängert wurden und die Fahrleitung nicht ergänzt wurde. Da derzeit nur wenige Trolleybusse benötigt werden, sind einige der 54 Trolleybusse außerhalb des Depots abgestellt (im September 2009: Nr. 9801, 9818-20, 9834, 9836 und 9848), außerdem ist ein weiterer (9854) nach einem heftigen Unfall außer Betrieb.

Aber die restlichen Trolleybusse werden nun generalüberholt: Als erster erhielt Skoda-Trolleybus 9802 eine neue Lackierung wie die zuletzt gelieferten Dieselbusse in grün mit einem Band in blau/limone und eine Matrix-Anzeige, als weiterer kam im April 2010 Wagen 9845 erneuert zurück in den Liniendienst.

Seattle [US] - Netzerweiterungen zur Anbindung an Light Rail-Stationen

[J. Lehmann](#) - 31.05.10

Am 19.09.2009 gingen Verlängerungen im Süden des Netzes in Betrieb. Die Trolleybuslinien 14 und 36 erhielten Anbindungen an die Stationen der "Central Link Light Rail", die am 18.07.2009 zwischen Westlake in der Innenstadt (Downtown) und Tukwila, ab 19.12.2009 bis zum SeaTac/Airport eröffnet wurde.

Die Trolleybuslinie 14 erhielt kurz vor der Endstation einen rund 400 m langen Abzweig durch die McCellan St. zum gleichzeitig neu eröffneten "Mt. Baker Transit Center". In diesem Zuge wurde auch eine kurze Betriebsstrecke zur benachbarten Rainier St. (Linie 7) angelegt, die nun für Depoteinfahrten genutzt wird.

Die Trolleybuslinie 36 erhielt von der bisherigen Endhaltestelle Jefferson Park eine Verlängerung von rund 3 km zur Light Rail-Station Othello. Alle Fahrten der Linie 36 werden nun hierhin geführt, die bisher mangels Fahrleitung von Dieselbussen befahrenen Kurse tagsüber und in den Abendstunden nach Rainier Beach werden nun von einer anderen Dieselbuslinie übernommen.

Derzeit werden somit alle 14 Trolleybuslinien elektrisch bedient, acht Linien werden zeitweise zu Durchmesserlinien verknüpft, so die Linien 1 und 36, 10 und 12, 2 und 13 und 43 und 44.

Trotz dieser Verlängerungen wird eine Diskussion über den Fortbestand des Trolleybusbetriebs geführt. Ein Audit im vergangenen Jahr rechnete mögliche Einsparungen in Höhe von 8 Million Dollar vor, wenn anstelle einer neuen Trolleybusgeneration Dieselbusse beschafft werden. Da der derzeitige Wagenpark ausschließlich hochflurig ist und die zuletzt 2002-2003 beschafften Gilling-Trolleybusse eine elektrische Ausrüstung vorhandener Fahrzeuge erhielten, wird eine Neubeschaffung für 2014 angestrebt. Auch die Gelenkwagen, nun 20 Jahre alt, stehen dann zur Erneuerung an, von einst 236 DUO-Bussen wurden 59 für einige Einsatzjahre im Trolleybusbetrieb überholt.

Aber trotz des Sparzwangs ist man bewusst, dass der Trolleybus in Hinblick auf Klimawandel und der Treibhausgas-Ziele die zuverlässigste Technologie im Nahverkehr ist.

Leider muss auf den 14 Trolleybuslinien an Wochenenden häufig Dieselbusersatz wegen Baustellen erfolgen. Diese wird auf der Homepage der King County Metro Transit unter "Trolley Motorization" angekündigt. Zudem steht auch bald eine längere Einstellung einer Trolleybuslinie an, die Linie 70 wird ab August 2010 für drei Jahre wegen Straßenbauarbeiten auf der Mercer Street von Dieselbussen bedient.

Guadalajara [MX] - Einschränkungen im Betriebsablauf

[D. Budach](#) - 01.03.10

Die seit längeren wegen Bauarbeiten ausser Betrieb genommene Obuslinie 200 wurde durch eine verlängerte Dieselbuslinie ersetzt, eine Wiederinbetriebnahme als Obuslinie erscheint mittelfristig wenig wahrscheinlich, auch wenn im vergangenen Jahr ein großes Modernisierungsprogramm angekündigt wurde (siehe Meldung vom 04.05.09). Die Modernisierung der Wagen geht aufgrund fehlender Finanzmittel nur sehr langsam voran, aber die überwiegende Zahl der Trolleybusse erhielten bereits die neue blau-weiße Lackierung. Sie kommen Montags bis Freitags auf den beiden verblieben Obuslinien 400 und 500 zum Einsatz neben einigen Dieselbusse, da der Einsatzbestand der über 25 Jahre alten Flotte deutlich eingeschränkt ist.

Wie gemeldet ist die Linie 600 entlang der Calzada Independencia durch ein Bus Rapid Transit System mit dem Namen "Macrobus" ersetzt worden, die Fahrleitung wurde hier demontiert, jedoch blieben die Masten bislang stehen.

Aufgrund des Finanzmangels mag es umso überraschender erscheinen, dass der Bau einer dritten Stadtbahnlinie in Guadalajara angekündigt wurde. Der Finanzbedarf für dieses Projekt liegt um ein vielfaches über den Aufwendungen für eine Modernisierung und Ausweitung des Trolleybusbetriebs, selbst wenn die neue Schienenverbindung nicht mehr dem kreuzungsfreien Ausbaustandard der vorherigen Anlagen folgen sollte.

Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Liniennetzänderungen

[D. Budach](#) - 17.05.10

Baumaßnahmen im Zuge der neuen Metrolinie 12 brachten in den letzten Monaten mehrere Einschränkungen am Trolleybusnetz mit sich. So wurden per 10.01.2010 die Linie K auf den Abschnitt UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO - CIUDAD UNIVERSITARIA verkürzt und die Linie T ganz eingestellt. Beide Maßnahmen sollen vorübergehender Natur sein. Schon seit 10.07.2009 sind die Linie D: Eje 7 - 7 A Sur und seit 16.08.2009 die Linie E: Eje 8 Sur aus den gleichen Gründen außer Betrieb. Dagegen fahren

ersatzweise seit 27.07.2009 die Linien I: El Rosario – Chapultepec und Q: Eje 5 Oriente (abweichend zu früheren Meldungen).
Gegenwärtig stehen damit 9 Linien mit einer Linienlänge von 213 km in Betrieb, sie werden in der Regel im 5-Minuten-Takt bedient:

A: CORREDOR CERO EMISIONES EJE CENTRAL
CP: CIRCUITO POLITÉCNICO
G: METRO BOULEVARD PUERTO AÉREO - METRO EL ROSARIO
I: METRO EL ROSARIO - METRO CHAPULTEPEC
K: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO - CIUDAD UNIVERSITARIA
LL: SAN FELIPE DE JESÚS - METRO HIDALGO.
M: INFONAVIT IZTACALCO - METRO VILLA DE CORTÉS.
Q: EJE 5 ORIENTE
S: EJE 2 - 2 A SUR

Die Modernisierung der neuesten Baureihen 9700 und 9800 geht weiter und hat inzwischen 140 Wagen erfaßt. Sie kommen vorwiegend auf der neuen Vorranglinie A zum Einsatz. Der aktuelle Einsatzbestand beträgt nach offiziellen Angaben 252 Obusse. Die letzten fünf Flyer-Obusse ex Edmonton, Baujahr 1975, die nachträglich einen Rollstuhlflift erhielten, wurden inzwischen offiziell aus dem Betriebsdienst genommen.

[Mendoza \[AR\]](#) - Das Ende der ex-Solinger steht bevor!

[D. Budach](#) - 15.03.10

Der Einsatzbestand an ex-Solinger Dreiachsern der Typen TS 2 und TS 3 ist inzwischen auf 11 Stück geschrumpft. Die Indienststellung der aus Vancouver gekauften Flyer-Obusse geht laufend weiter, und schon für März 2010 hat die Betreibergesellschaft die Abstellung der letzten deutschen Obusse angekündigt.

Unter den schon abgestellten Wagen findet sich auch Obus 37 (ehemals Solingen 34, Baujahr 1972), der in Sonderlackierung eine Zeit lang bis Anfang 2009 als Rundfahrtwagen für Touristen eingesetzt worden war und deswegen auch eine veränderte Inneneinrichtung erhalten hatte.

- Das Ende der ehemaligen Solinger Dreiachser

[D. Budach](#) - 10.05.10

Am 1. Mai 2010 kam letztmals ein Dreiachser der Bauart Krupp/Ludewig in Mendoza zum Einsatz. 78 dieser Wagen waren 1988 aus Solingen übernommen worden, 57 davon kamen nach und nach in den Liniendienst, diverse davon nach mehr als 10jähriger Abstellzeit in Argentinien.
Letzter Linienwagen am 1.5.2010 war Obus 62 ex Solingen 30, Baujahr 1971. Zahlreiche Wagen sind noch in mehr oder weniger betriebsbereitem Zustand in Mendoza abgestellt. Noch immer laufen Bemühungen zur Rückholung mindestens eines Wagens nach Deutschland.
Der Einsatzbestand der aus Vancouver übernommenen Flyer-Obusse, deren erste vor genau einem Jahr in Betrieb genommen worden waren, hat sich inzwischen auf über 50 Einheiten erhöht.

[Sao Paulo \(SPT\) \[BR\]](#) - Weiterer Trolleybus Prototyp ausgeliefert

[D. Budach](#) - 05.04.10

Nachdem bereits zwei verschiedene Testwagen für neue Niederflur-Trolleybusse an das Konsortium "Consórcio 4Leste" (Betreiber des städtischen Netzes) ausgeliefert worden waren - von Mercedes-Benz/CAIO und Busscar/WEG - und auch eine erste Serie von 10 Busscar/WEG-Obussen inzwischen in Betrieb ist, kam im Februar 2010 ein weiterer Prototyp zum städtischen Betrieb in Sao Paulo. Ibrava/Tutto/WEG/Iluminatti lieferte einen zweiachsigen, rund 13m langen Wagen, der vorerst noch ohne Nummer im Liniennetz getestet wird. Die angekündigte Auslieferung weiterer Busscar/WEG-Wagen ist ungewiss aufgrund der Insolvenz des Herstellers Busscar.

SP Trans als Infrastrukturbetreiber des städtischen Netzes hat sich jüngst noch einmal zum Beibehalt und zum Ausbau des Obusnetzes bekannt, dabei jedoch auf auf fehlenden Rückhalt von politischer Seite hingewiesen.

[Sao Paulo \(EMTU\) \[BR\]](#) - Trolleybusse vom Stadtbetrieb übernommen

[D. Budach](#) - 19.04.10

Der ursprünglich beim Stadtnetz der SP Trans eingesetzte Prototyp des Mercedes-Benz/CAIO/Eletra O500U Millennium II, der zuletzt im Testbetrieb mit Fahrgästen unter der Nummer 4 1900 beim Konsortium 4Leste (Himalaia) lief, wurde inzwischen an den Betreiber des Vorortnetzes der EMTU, Metra, verkauft und dort unter der Nr. 7401 eingereiht. Ein gleichartiger Wagen wurde neu an Metra geliefert und trägt dort die Nr. 7400. Über eine Serienbeschaffung dieser Wagen wurde bislang nicht entschieden.

Ausbau und Elektrifizierung des sogenannten "Corredor" auf dem Abschnitt Piraporinha - Diadema – Jabaquara wurden ausgeschrieben, die Aufträge jedoch bislang nicht vergeben.

Ebenfalls vom Betreiber des Stadtnetzes wurde vor einiger Zeit deren Obus 7213 übernommen, ein 28 Jahre alter Scania/Marcopolo/Tectronic, vor über zehn Jahren aus dem Liniendienst ausgeschieden. Er wird er in historischer Lackierung (wenngleich mit Metra Eigentumsmerkmalen statt CMTC wie im früheren Zustand) als restaurierter "Oldtimer" für Sonderfahrten eingesetzt. Zum 60-jährigen Jubiläum im vergangenen Jahr war der Wagen schon einmal präsentiert worden.

Bereits vor drei Jahren wurden 24 der 1996/97 mit neuem Aufbau versehene

Tutti/Scania/Marcopolo/Powertronics-Zweiachser von Himalaia/SP Trans übernommen und unter den Nr. 7069-7092 eingereiht.

Valparaiso [CL] - Glück im Unglück: Trolleybusse fahren auch nach dem Erdbeben weiter!

[D. Budach](#) - 05.04.10

Das verheerende Erdbeben in Chile hat auch in der Stadt Valparaiso erhebliche Schäden herbeigeführt. Wie durch ein Wunder wurde der Trolleybusbetrieb mit seinem einmalig zusammengewürfelten Fuhrpark (siehe Meldung vom 04.01.10) nur wenig beeinträchtigt: Die Oberleitung trug nur geringe Schäden davon, kein Schaden entstand am Depot und auch nicht bei den über Nacht auf der Straße abgestellten Obussen an der Endstelle Av. Argentina. Deutlich beschädigt wurde dagegen das Verwaltungsgebäude des Betriebs. Am Montag 1.3.2010 unternahm man zunächst eine Testfahrt mit dem Zweiachser 203 (ex Schaffhausen), die ohne allzu große Störungen verlief, um im Laufe des Tages den Betrieb eingeschränkt mit nur 12 Wagen und reduzierter Fahrgeschwindigkeit wieder aufzunehmen. Zwei Tage später lief der Linienverkehr wieder in vollem Umfang mit 19 eingesetzten Wagen.

Cegelec a.s. - Testwagen in Ostrava

[J. Lehmann](#) - 10.05.10

Die Probefahrten mit Solaris/Cegelec für Bologna sind bereits angelaufen. Wie berichtet, bestellten die ATC (Trasporti Pubblici Bologna) elf Gelenktrolleybusse, die bis 2011 geliefert werden. Die Wagenkästen der Firma Solaris werden in Ostrava komplettiert.

Für den osteuropäischen Markt wurden zwei Prototypen der Firma SOR, und zwar einen 12m-Niederflur- und einen 18 m- Gelenkwagen ausgerüstet. Sie erhielten beide eine TV Europulse Traktionsausrüstung von Cegelec und stehen nun mit den Betriebsnummern 9997 und 9998 für Testzwecke und Probetrieb zur Verfügung. So unternahm der Solowagen in der letzten März-Woche bereits Vorführfahrten in Banska Bystrica im Zuge der dortigen Ausschreibung für Neufahrzeuge.

Der 100% niederflurige Trolleybus SOR TNB 12 basiert auf den Autobus SOR 12 NBG. Statt einem Dieselmotor erhielt er einen Elektromotor PRAGOIMEX 175 kW Leistung und die elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec. Die Länge des viertürigen Wagens beträgt 12,18 m und bietet 26 Sitz- und 76 Stehplätze. Die Länge des fünftürigen Gelenkwagens SOR TNB 18 beträgt 18,75 m und bis zu 161 Passagiere finden hier Platz.

Fotos:
Prototyp des
Gelenkwagen der Firma
SOR am 18.3.2010 bei
der Ausfahrt des Depots
Důl P. Bezruč.
Aufnahme: Vojtěch
Cekota

