

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

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

Baden-Baden [DE] - Jubiläumsfeier 100 Jahre Stadtverkehr

D. Budach - 12.07.10

Die Stadtwerke Baden-Baden feiern am kommenden Samstag (17.07.2010) das 100-jährige Jubiläum ihrer Verkehrsbetriebe. 1910 war die elektrische Straßenbahn eröffnet worden, die zwischen 1949 und 1951 durch den Obus abgelöst wurde. Seit 1971 fahren nur noch Dieselbusse in der Kurstadt, doch ein Obus ist auch heute, 29 Jahre später noch erhalten - und dies sogar betriebsbereit. Wagen 224 (ein ÜHIII der Waggonfabrik Uerdingen auf Achsen der Firma Henschel vom Baujahr 1954) ging nach der Stilllegung nach England und gehört heute einem englischen Sammler.

Zum Jubiläum kommt der Obus erneut nach Baden-Baden zurück und macht mit einem Batteriegenerator-Anhänger Pendelfahrten am 17.07.2010 zwischen dem Depot Lichtental und der früheren Endstelle Oberbeuren. Auch ein ehemaliger Straßenbahnwagen wird ausgestellt werden.

Foto:

Am 17.07.2010 verkehrte der ehemalige Baden-Badener Obus 224 auf einer 1,7 km langen Strecke vom Depot Lichtental bis zur Endschleife Oberbeuren in Baden-Baden, die 15 Fahrten wurden gut genutzt von den zahlreichen Besuchern der Veranstaltung. Der 1956 in Dienst gestellte Wagen wurde im September nach Salzburg transportiert und verkehrte hier erstmals seit fast 40 Jahren unter Fahrdracht.

Aufnahme: J. Lehmann



Eberswalde [DE] - Zwischenabnahme bei Solaris

J. Lehmann - 02.08.10

Ende Juli erfolgte die Endabnahme für den wagenbaulichen Teil in den Werkhallen der Firma Solaris in Bolechowo. Kurz darauf wurden die Fahrzeuge nach Ostrava überführt, wo sie die elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec erhalten. In Eberswalde werden die fertigen Gelenktrolleybusse im Oktober erwartet, anlässlich des 70-jährigen Jubiläums des Obusbetriebs werden die drei Fahrzeuge am 6.11.2010 feierlich und offiziell begrüßt.

Ebenfalls zum Anlass des Jubiläums findet am 21.8.2010 ein "Tag der offenen Tür" statt, der im Zeichen der Verabschiedung der derzeitigen MAN-Flotte steht. Aktionen am Marktplatz in der Innenstadt und im Betriebshof sind geplant. Vor hier aus starten die Sonderfahrten, mit historischen Obussen, organisiert vom DVN. Neben den eigenen vier einsatzfähigen historischen Obussen ist ein Gast aus der Tschechei geladen, und zwar ein Skoda 8Tr, vom gleichen Typ standen auch in Eberswalde von 1958 bis 1984 mehrere Obusse im Einsatz.

Der Testwagen (Gräf&Stift-Gelenkibus 029) mit Energiespeicher anstelle einem Hilfsantrieb steht nun kurz vor der Fertigstellung, erste Probefahrten auf dem Betriebshof erfolgen im Juni 2010. Die bei dem Projekt federführende Firma RWS Railway Service GmbH aus Neuenhagen lieferte und baute Mitte Mai einen Kombispeicher ein, der aus einer Lithium-Keramik-Batterie und UltraCaps, die eine höhere spezifische Leistungsdichte besitzen, besteht.

- Abschied frühzeitig gefeiert

J. Lehmann - 23.08.10

Der diesjährige "Tag der offenen Tür", der bei der BBG jährlich wechselweise in den Betriebshöfen Eberswalde, Bernau und Freienwalde stattfindet, stand am Samstag, 21.08.2010 unter dem Motto des 70-jährigen Jubiläums des Obusbetriebs und der symbolischen Verabschiedung der derzeitigen Obusflotte. Deren Ersatz ist durch die ab Herbst beginnende Auslieferung der Solaris-Gelenkwagen bis Anfang 2012 vorgesehen. Es fanden Veranstaltungen auf dem Markt und im Betriebshof Nordend statt.

Nach einem Auftaktprogramm ab 10 Uhr startete um 11:30 Uhr auf dem Marktplatz der offizieller Teil mit den Begrüßungsreden des Bürgermeisters Friedhelm Boginski, des stellvertretenden Landrats Carsten Bockhardt und des Geschäftsführers der Barnimer Busgesellschaft Frank Wruck. Dabei erfolgte die Bekanntgabe des Maskottchennamens ("Strippi" entsprechend der häufigsten Nennungen) und Auslosung des Gewinners der Jahreskarte für den Stadtverkehr.

Vier der MAN-Gelenkbusse wurden auf dem Marktplatz ausgestellt unter verschiedenen Themenkreisen: Obus 034 war mit Hemden zur Aktion "Der O-Bus zieht an" und es erfolgen im Inneren Filmvorführungen mit freundlicher Unterstützung der Sehquenz e.V., Gelenkbus 038 zeigte außen eine Fotoausstellung und im Innenraum fanden Vorlesungen mit freundlicher Unterstützung der Barnim-Uckermark-Stiftung statt. Gelenkbus 011 konnte zur Verabschiedung mit einer Grußbotschaft versehen werden und der Gelenkbus 029 wurde mit dem neuen Energiespeicher von den Mitarbeitern der Firma RWS vorgestellt.

Nach rund vierjähriger Entwicklungs- und Bauzeit (siehe Meldungen vom 26.09.2006 und 01.05.2007) konnten im Juni 2010 die ersten Probefahrten auf dem Betriebshof und im Netz in Eberswalde durchgeführt werden. Der Wagen erhielt anstelle des Hilfsmotors hinter dem Gelenk im Nachläufer einen Speicher, bestehend aus 13 Stück Supercaps der Firma Maxwell und 12 Stück Batterietröge mit je 10 Stück Lithium-Keramik-Einzelbatterien die aus deutscher Produktion stammen. Die Steuerung ist in einem Schaltschrank über den Batterien hinter dem Gelenk untergebracht, die Entwicklung der Steuerung erfolgte mit dem Projektpartner Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) Dresden sowie unter Zuarbeitung in Bezug auf die vorhandene Elektroausrüstung des Wagens in Kooperation mit der Firma Vossloh-Kiepe GmbH. Ziel der Maßnahme ist der Ersatz des Hilfsmotors und Senkung der Spitzenwerte des Stromverbrauchs des Gesamtnetzes. So konnte bei Testfahrten im unbelasteten Zustand auf dem Betriebshof eine Reichweite von ca. 4 km erreicht werden.

Zurzeit werden die Voraussetzungen für die Betriebserlaubnis des Gelenkwagens geprüft. Die Technik, insbesondere der Schaltschrank nimmt durch den nachträglichen Einbau geringen Platz (1 Sitzplatz) im Fahrgastraum ein und die Montage ist noch sehr auf einen Testbetrieb ausgelegt. Wenn das System unproblematisch läuft, werden einige Wochen Testfahrten ohne Fahrgäste erfolgen, bevor ein Testbetrieb mit Fahrgästen erfolgt. Ein Zeitraster hierfür ist jedoch noch offen. Bei der Abfahrt vom Marktplatz um 16:00 Uhr konnte der Gelenkbus mit eigener Kraft unter die Fahrleitung fahren und dabei den lautlosen Hilfsantrieb demonstrieren.

Auf dem Betriebshof wurden Werkstattführungen, Fahrten mit Fahrschulbus der BVG/BBG, Fundsachenversteigerung neben der musikalische Unterhaltung, Hüpfburg für Kinder und einer Ausstellung der (Diesel-)Fahrzeugflotte geboten. Außerdem bot der DVN Arbeitsgruppe Obus Zubringerfahrten nach festgelegten Fahrplan (30-Minuten-Verkehr mit zusätzlichen Fahrten nach Ostend über Boldtstraße) unter Einsatz der vier eigenen historischen Obusse und eines Gast-Obus vom Typ Skoda 8Tr aus Ostrava (CZ) an zudem gab es einen Einsatz von drei historischen Diesel-Omnibusse aus verschiedenen Städten zwischen Betriebshof und Zoo.

Insbesondere die Fahrten mit den historischen Obussen waren außerordentlich gut besucht.

Am Wochenende nach dem eigentlichen Jubiläumstag (3.11.1940, Eröffnung des Betriebs) findet die Inbetriebnahme der Solaris-Neufahrzeuge statt. Diese werden derzeit in Ostrava elektrisch ausgerüstet. Bis Oktober soll eine Auslieferung nach Eberswalde erfolgen, damit die Zulassungsprozedur bis zum Jubiläumstag abgeschlossen werden kann und mindestens ein Wagen in den Linienverkehr zu diesem Zeitpunkt gehen kann. Die Wagen, für die die Betriebsnummern ab 051 vorgesehen sind, erhalten ein Notfahr aggregat in einer Stärke von 100 kW, sowie Supercaps zur Reduzierung des Spitzenverbrauchs. Sofern eine Serienreife für einen Hilfsantrieb per Energiespeicher bis zur Auslieferung des letzten Fahrzeugs erreicht werden kann, sollen dann die thermischen Hilfsantriebe ersetzt werden, so die Vereinbarung in einem separaten Vertrag mit den Herstellerfirmen.

Solingen [DE] - Historisches und Bewährtes

J. Lehmann - 09.08.10

Seit dem 30.06.2010 ist die Endhaltestelle Vohwinkel-Schwebbahn der Obuslinie 683 in eine Ausstiegs- und eine Einstiegshaltestelle aufgeteilt. Die aktuelle Haltestelle vor dem Gebäude Rubensstraße 11, etwa 100 m südlich von der bis November 2009 genutzten Endhaltestelle gegenüber dem Schwebbahnbahnhof bleibt unverändert, dient jedoch ausschließlich als Ausstiegshaltestelle und Abstellplatz während der zumeist 3 Minuten langen Pausenzeit. Die frühere Endhaltestelle vor dem Haus Rubensstraße 1 gilt nun wieder als Einstiegshaltestelle der Linie 683 in Fahrtrichtung Solingen. Aufgrund der Feuerwehrausfahrt ist eine längere Standzeit an der unteren Haltestelle für die 18 m langen Gelenkwagen nicht genehmigt worden.

Mit dem Fahrplanwechsel am 13.06.2010 pausieren die Fahrer zeitweise auf der Linie 683 mit Blockpausen, sie werden nun öfters abgelöst und bleiben nicht die ganzen, etwa acht Dienststunden auf dem gleichen Wagen. Daher konnte die Wendezeit in Burg reduziert werden und morgens und mittags sind wieder wie vor November 2009 nur

zehn Kurse im Einsatz. Aufgrund der längeren Fahrzeit nach Unterburg ab November 2009 musste morgens ein zusätzlicher Kurs eingeführt werden, so dass elf Kurse für die Linie 683 erforderlich waren um dort eine ausreichende Pause für die Fahrer zu ermöglichen.

Nach knapp 10 Jahren Einsatzzeit erhielt der Berkhof-Gelenkbus 176 eine Erneuerung der Heizungsanlage zur Optimierung der Energiekosten. Hierzu wurde ein längerer Werkstattaufenthalt dieses Wagens genutzt, aufgrund Vibrationsbrüchen der Dachcontainer und der sich daraus resultierenden Undichtigkeiten und Ausfall der elektrischen Bauteile konnte er seit Ende Dezember nicht eingesetzt werden. Im Innenraum wurden vier Untersitzheizungen, und zwar an der Fensterseite unter den Sitzen zwischen erster und zweiter Tür und vor der dritten Tür, an der Türseite erste Sitzreihe hinter der zweiten und dritten Tür angebracht. Die Untersitzheizungen sind aus restlichen Reservebeständen der MAN-Fahrzeuge entnommen, auch bei übrigen Bauteilen handelt es sich um bewährte Bautechnik der Firma Dreiha in Bremen (früher Hornkohl + Wolf GmbH), die schon in verschiedene Varianten bei den Vorgängergenerationen (ÜHIII, TS und MAN) verwandt wurden. In der Bugklappe erfolgt die Ansaugung der Luft, mit einem Filter geschützt, um Schmutz vom Eindringen in das System abzubringen. Durch einem Strömungssensor überwacht, durchdringt die angesaugte Luft eine zweistufige Heizungspatrone in 3 kW Stärke (2x1.500W). Die erwärmte Luft wird dann in den Fahrerbereich geführt, dort sind nun drei Auslässe angeordnet. Statt der bisherigen drei Lüfterstufen gibt es nur noch zwei.

Die Steuerung der Heizanlage erfolgt über zwei einfache Raumthermostate: 10° C für die nächtliche Freiabstellung und 18° tagsüber für den Fahrgastbetrieb. Gleichartig erfolgte die Steuerung der MAN Solo- und Gelenkwagen seit einer Umbauaktion nach 1986 zur Energieeinsparung. Für die Messung der Innentemperatur befinden sich Fühler im Fahrzeug gegenüber der zweiten Tür. Die aufwändige SPS-Steuerung, die bislang die Heizungsregelung vornahm, entfiel dadurch. Die Dachkanäle über den Fensteranlagen, die bislang die Heizluft in den Fahrgastraum verteilte, wird nun zum Absaugen der Luft genutzt. Dieses erwirkt eine Zwangslüftung und so kann im Winter die feuchte Luft aus dem Wageninneren gesaugt werden. Die neuen Heizungen haben je eine Leistung von 3 kW statt vorher 8 kW der damaligen Heizung, somit reduziert sich der Anschlusswert von 32 kW auf 12 kW. Es wird bei einem Umbau von weiteren Fahrzeugen eine Ersparnis des Verbrauchs des 600V- Netzes der Oberleitung gerechnet. Die Ausschreibung für neue Dieselsebusse wurde nun entschieden: Evobus wird die 10 Wagen liefern. Es handelt sich um 12 m-lange Wagen entsprechend bisheriger Lieferungen, aber mit drei Türen. Eine Auslieferung wird Ende das Jahres erwartet, die Inbetriebnahme ist für Anfang 2011 geplant. Somit sind die Nummern 111-120 vorgesehen, dabei steht die erste Ziffer für das Jahr der Inbetriebnahme.

Trotz zahlreicher Baustellen und Asphaltarbeiten ist derzeit kein Ersatzverkehr in den gegenwärtigen Sommerschulferien (bis 27.08.2010) geplant. Aufgrund der Schulferien kommen morgens keine Doppelwagen im Einsatz und somit kann man die beiden MAN-Obusse des Obus-Museum Solingen derzeit nicht im Linienverkehr beobachten. Der Dreiachs-Obus 42 war bereits vor den Ferien außer Dienst zwecks Erneuerung der Lackierung, er erhielt nun eine neue Lackierung in den historischen Farben beige mit grünen Streifen. In diesem Zuge erfolgten einige Sanierungsarbeiten, unter anderem Neubeschichtung der Haltesstangen. Die Arbeiten wurden Ende Juli 2010 abgeschlossen und am 31.07.2010 fand eine Fahrt des Obus-Museum Solingen mit dem neu lackierten Wagen statt. Im August soll er dann Werbung erhalten, und zwar für einen neuen Sponsor, der auch die Lackierung bezahlt.

Salzburg [AT] - Bald ein weiterer historischer Gast

J. Lehmann - 19.07.10

In den Sommerschulferien, die vom 10. Juli bis 11. September 2010 andauern, verkehren keine Verstärkungswagen auf den Obuslinien und die Verlängerungen der Linien 5 und 10 in den Hauptverkehrszeiten entfallen. Die Linie 8 verkehrt jedoch auch in den Sommerschulferien ganztägig im Gegensatz zu den vergangenen Jahren bedingt durch die Verlängerung im letzten Jahr zum Einkaufszentrum Himmelreich, lediglich die fünf Fahrten zwischen 7 und 8 Uhr zur Schule Walserfeld entfallen. Somit wird zum Flughafen und zur Alpensiedlung auch in Ferienzeiten ein 5-Minuten-Takt geboten.

Seit Anfang Juli bis Mitte September verkehrt die Linie 1 ganztägig bis zum Parkplatz Messezentrum (Salzburgarena). Es wird ein kombinierter Park- und Fahrschein für 12 Euro ausgegeben, welcher die Nutzung des gesamten Stadtnetzes (Kernzone) in uneingeschränkter Fahrtenanzahl für bis zu fünf Personen ermöglicht.

Die Sommerschulferien werden auch für zahlreiche Baustellen genutzt, so ist seit dem 30.06.2010 bis voraussichtlich Ende Juli 2010 die Willibald Hauthaler Straße zwischen Aighofstraße und Zillnerstraße gesperrt, die Linie 10 wird daher umgeleitet. Das erste Ferienwochenende 11./12. Juli 2010 wurde genutzt, die Gaisbergstraße nach Abschluß der Kanalbauarbeiten zu asphaltieren. Die Linien 6 und 10 befuhren mit Hilfsmotor eine Umleitung. Der Wagenpark erfährt in 2010 keine Änderung, er besteht wie Ende 2009 aus 82 Obussen und 2 historischen Fahrzeugen, die als Einsatzwagen in den Morgenstunden zum Einsatz kommen. Wegen geringer Reserve nach den 2009 durchgeführten Linienverlängerungen werden für den Schülerverkehr Dieselsebusse der Albus geliehen. Dieses ändert sich erst im Laufe des Jahres 2011, wenn die Auslieferung der 20 bestellten Solaris/Cegelec-Trolleybusse startet (Restlieferung der 20 Ende 2008 bestellten Einheiten und drei Wagen aus einer Option von fünf Einheiten). In den Sommermonaten bietet der Verein "Pro Obus Salzburg" jeden Freitag ab dem kommenden 23.07.2010 Fahrten mit dem ÜHIII Nr. 123 an. Dieser Wagen verkehrte von 1957 bis 1973 als Solingen Nr.40 und ging danach in Privatbesitz englischer Sammler. Er wurde ab Sommer 2007 für drei Jahre (nun verlängert bis 2012) an Stadtbus Salzburg ausgeliehen. Die Fahrten führen dieses Jahr entlang der historischen Linien A, F, M und A/D nach

Lieferung, in die Birkensiedlung, über den alten Ring und nach Obergnigl, Fahrplan und Fahrtage siehe Link "mehr Information".

Obus 123 wird dann auch wieder zum Jubiläum "70 Jahre Obus" zum Einsatz kommen, dieses wird am Samstag, den 02.10.2010 gefeiert, tagsüber wird er mit seinem Schwesterfahrzeug, dem ehemaligen Baden-Badener Obus 224 als Zubringer zum Betriebshoffest dienen und abends bei der "Langen Nacht der Museen" werden beide Wagen ab 18 Uhr bis Mitternacht im 30min-Takt auf einem Rundkurs ab Hanuschplatz/Schiffsanlegestelle über Aighof, Maxglan, Justizgebäude zum Hanuschplatz zum Einsatz kommen.

Neuchatel [CH] - Weitere SwissTrolleys in neuer Lackierung wegen anstehender Fusion

J. Lehmann - 30.08.10

Am 09.08.2010 lieferte die Firma Carrosserie Hess den ersten Serienwagen für die Public Transport Littoral Neuchâtel (TN) aus, ein weiterer folgte wenige Tage später. Im Gegensatz zum 2009 gelieferten Prototyp erhalten die Serienfahrzeuge eine neue Lackierung in weiß mit einem hellgrün abgesetzten unteren Bereich. Die Änderung der Lackierung erfolgt im Vorfeld der zum 1.1.2012 geplanten Fusion mit der Transports régionaux neuchâtelois (TRN), die 1999 aus drei Unternehmen mit Aktienanteilen des Kantons entstanden. Es handelte sich um die Bahnunternehmen "Compagnie des Chemins de fer des Montagnes Neuchâtelaises" (CMN) und "Compagnie du Chemin de fer Régional du Val-de-Travers" (RVT) sowie das Busunternehmen "Compagnie des Transports du Val-de-Ruz" (VR), welches bis 1984 aus seiner Hauptlinie Trolleybusse einsetzte. In 2005 folgte noch der Stadtbusbetrieb von La Chaux-de-Fonds, der "Compagnie des Transports en commun, La Chaux-de-Fonds" (TC). Somit wird das neue Unternehmen in zwei Städten den Verkehr mit Trolleybussen bedienen.

Am Donnerstag, 12 August 2010 stellten die beiden Unternehmen TN und TRN die neue gemeinsame Lackierung Ihrer Fahrzeuge vor (siehe Pressemitteilung im Link "Mehr Information". Die jeweiligen betriebe werden jedoch weiterhin durch ihre Logos identifiziert.

Während die TRN bis Dezember 23 Dieselbusse von Mercedes/Evobus in der neuen Lackierung erhält, startet die Auslieferung der 2008 bestellten Trolleybusse für die TN, bis Ende August wurden fünf Einheiten ausgeliefert, bis zum Frühjahr 2011 folgen noch vierzehn weitere. Die ersten zwei Serienfahrzeuge erhielten am 16.08.2010 die Zulassung des Bundesamts für Verkehr und absolvierten wenige Tage später ihren ersten Linieneinsatz und übernahmen von den Dieselmotorkbussen den Einsatz auf den im Fahrplan für die Linien 1 und 7 angegebenen Niederflurkursen.

Avellino [IT] - Erste Trolleybusse sind fertig

J. Lehmann - 02.08.10

Zur ursprünglich geplanten Eröffnung in der rund 50 km östlich von Neapel gelegenen rund 57.000 Einwohner-Stadt sind nun die ersten der elf bestellten Trolleybusse des Typs VanHool A 300 T im Werk fertiggestellt. Auch die elektrische Ausrüstung wurden durch Vossloh-Kiepe bereits eingebaut.

Aber durch Änderungen der Planungen der geplanten Trolleybuslinie verzögert sich die Fertigstellung des Netzes. Die Firma Sirti hat Anfang des Jahres zwar mit dem Aufstellen der Masten und den Arbeiten an der erforderlichen Stromversorgung begonnen, aber eine Änderung des ursprünglichen Linienvlaufes befindet sich in der Genehmigungsphase und der Verdacht auf historische Bodenfunde brachte zusätzlich eine Verzögerung. Eine Eröffnung wird nun in der ersten Jahreshälfte 2011 erwartet.

Neben dem elektrischen Betrieb ist auch ein Informationssystem für die Fahrgäste und ein Überwachungssystem für die Haltestellen geplant, um Vandalismus zu vermeiden.

Foto:

Auf dem Werksgelände der Firma VanHool in Liers/Belgien warten die bereits fertigen Zweiachser auf Ihren Abtransport nach Italien.
Aufnahme: Thomas Dorow, 23.06.2010



Ancona [IT] - Endlich neue Trolleybusse?

J. Lehmann - 26.07.10

Anfang Juli kündigte die Stadt Ancona an, öffentliche Mittel zur Finanzierung von Investitionen des Trolleybusbetriebs zu beantragen. Es soll eine signifikante Verbesserung für den Auftritt des öffentlichen Verkehrs und eine Verbesserung der Luftqualität erreicht werden. Teilweise sind die Arbeiten bereits durchgeführt, wie die Ergänzung der Fahrleitung am Piazza Ugo Bassi, aber ein Großteil der Summe soll in weiteren neuen Projekten investiert werden, so ist die Erneuerung und Ergänzung von Unterwerken in Tavernelle, Oslavia und Jesi vorgesehen entlang der rund 7 km langen Linie 1/4 von Piazzale IV Novembre bis Tavernelle sowie eine Ampelvorrangschaltung vorgesehen. Des Weiteren soll der derzeit neun Trolleybusse umfassende Wagenpark um vier Neufahrzeuge ergänzt werden.

Rimini [IT] - Höchstleistung zu Ferragosto

J. Lehmann - 16.08.10

In den Sommermonaten wird die Trolleybuslinie von Rimini nach Riccone besonders beansprucht. Während in den Wintermonaten ein 15-Minuten-Takt ausreicht, wird derzeit ein 10-Minuten-Takt angeboten. Die über 13 km lange Linie erfordert dann 10 Kurse. Bislang stehen nur fünf Gelenktrolleybusse der Firma VanHool/Vossloh-Kiepe zur Verfügung, die seit Juni 2010 im Einsatz stehen. In den beiden Wochen um den italienischen Feiertag Ferragosto (Mariä Himmelfahrt), die als Haupturlaubszeit genutzt werden, wird zusätzlich in den Abendstunden ein dichter Verkehr angeboten, von 20:00 bis 2:00 in der Nacht verkehrt die Trolleybuslinie im 7-Minuten-Takt! Mit Umstellung auf den Sommerfahrplan wendet die Linie nicht mehr an der Via Dante Alighieri, sondern fährt weiter über die Via Aponia zum Busbahnhof am Pz. le Gramsci. Die Trolleybusse nutzen für diese rund 500 m ihren Dieselantrieb, das Ab- und Andrahten erfolgt automatisch.

Castellón [ES] - In kleinen Schritten

D. Budach - 12.07.10

Der Ausbau des neuen Trolleybussystems in Castellón de la Plana geht weiterhin nur sehr schleppend voran. Begonnen haben die Bauarbeiten mittlerweile auf dem 300 Meter langen Abschnitt, der den Parque Ribalta quert, begleitet immer wieder von politisch motivierten Protesten einiger Umweltschutzaktivisten, obwohl der Park selbst aus ökologischer Sicht grundsätzlich keinerlei Besonderheiten aufweist. Auch auf der Strecke zum Hafengebiet Grau, die Abschnitte in Tieflage zur Unterfahrung von Strassenkreuzungen aufweist, haben die Arbeiten an mehreren Stellen begonnen, doch die Querung der Altstadt u.a. in der Calle Zaragoza ist weiterhin noch nicht im Bau.

Eine Ausschreibung zur Beschaffung zusätzlicher Trolleybusse für die künftig verlängerte Linie 1 steht weiterhin aus.

Die Fahrgastzahlen liegen aktuell bei werktäglich 2.800 Personen auf dem 2 km langen, ersten Abschnitt zur Universität Jaume I. Gefahren wird tagsüber im 8-Minuten-Takt, zu Beginn und Ende der Hauptvorlesungen verdichtet auf 5-Minuten-Abstand. Insgesamt wird von einer deutlichen Steigerung der Passagierzahlen ausgegangen, sobald die Linie verlängert wird und zumindest die zentrale Innenstadt erreicht.

Bergen [NO] - Weiterhin DUO-Busse im Betrieb

J. Lehmann - 19.07.10

Auch die beiden DUO-Busse vom Typ Mercedes-Benz/AEG O405GTD mit den Nummern 6702 und 6703 stehen entgegen der Meldung vom 21.09.2009 noch im täglichen Einsatz und sollen nach unbestätigten Meldungen auch nicht so bald verkauft werden. Einer der beiden Gelenkwagen (Nr. 6702) ist mit einer Fahrdranteisungsvorrichtung ausgestattet.

Umfangreiche Bauarbeiten im Stadtzentrum, auch im Zusammenhang der am 22. Juni 2010 eröffneten 9,8 km langen Stadtbahnlinie 1 Byparken - Sletten bedingten auch eine Verkürzung der Trolleybuslinie 2. Der Bereich Strandkaaien mit der Endhaltestelle am Hafen kann derzeit nicht angefahren werden und die Linie 2 wendet vor der kreuzenden Stadtbahn um einen Häuserblock durch die Olav Kyrres Gate und Rådhusgaten nahe der Polizeistation. Obwohl diese Wendeschleife elektrifiziert ist, konnten bei einem mehrtägigen Besuch im Juni 2010 lediglich überwiegend Dieselbusse und die beiden Duo-Busse im Einsatz beobachtet werden.

In den Sommerschulferien vom 26.06. bis 15.08.2010 verkehrt zudem die Trolleybuslinie 2 nur im 15-Minuten-Takt und fahrplanmäßig werden nur vier Kurse benötigt. Ansonsten wird auf der Trolleybuslinie 2 ein 10-12 Minuten-Takt mit 5-6 Kursen geboten.

Gdynia [PL] - Solaris liefert 25 neue Trolleybusse

J. Lehmann - 02.08.10

Am 10. Juni 2010 erfolgte feierlich die Vertragsunterzeichnung zwischen der Przewodnicząca Komunikacji Trolejbusowej (PKT) und der Firma Firma Solaris Bus & Coach SA über die Lieferung von 25 Niederflur-Trolleybussen im Rahmen des Projekts Projekt "Entwicklung des ökologischen öffentlichen Verkehrs "Entwicklung umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel" welches eine Kofinanzierung in den Jahren 2007-2013 ermöglicht. Vertraglich wurde folgende Lieferfristen vereinbart: 15 Trolleybusse werden in diesem Jahr (davon fünf bis zum 20.

Oktober 2010) sowie zehn Fahrzeuge in 2011, davon sind die letzten bis Ende September 2011 auszuliefern. Die elektrische Ausrüstung wird Medcom im Solaris-Werk Bolechowo montiert. Anfang Juli 2010 ging der letzte der fünf bestellten Umbauten von Dieselnissen in Dienst. im Gegensatz zu den 23 bisherigen Umbauten erhalten sie eine neue Elektroausrüstung der Firma Enika aus Lodz mit einem Batterie-Notfahrregler. Die umgebauten dreitürigen Dieselnisse stammen aus Mannheim (MVG 127 und 136 nun Trolleybusse 3058 und 3020), der Firma Busreisen Buresch in Frechen (BM-EB 905, nun Trolleybus 3017), der Firma Reisebüro Steinbrück GmbH in Gotha (GTH-OH 101, nun Trolleybus 3018) und aus Helsinki von der Firma Tammelundin Liikenne Oy (MGZ-815, nun Trolleybus 3060).

Marianske Lazne [CZ] - Ein Škoda 7Tr aus dem Eröffnungsjahr für's Museum

D. Budach - 19.07.10

Im Mai 2010 wurde ein Škoda 7Tr, Baujahr 1952 nach mehreren Jahren Abstellzeit in der Stadt Plzeň nach Strašice zum Museumsstandort des ŠKODA - BUS Club überführt, wo er zunächst unter Dach abgestellt wird und im Laufe der nächsten Jahre Schritt für Schritt restauriert werden soll. Der Obus gehörte zur Erstausrüstung des kleinen Betriebs in Marienbad/Mariánské Lázně und war dort bis 1975 unter der Nummer 3 im Einsatz. 1962 war er einer gründlichen Revision unterzogen und technisch dem neueren Typ 8Tr12 angepasst worden. Seit 1975 diente der Obus auf einem Bauernhof als Bienenhaus! Der Aufenthalt im Freien hat ihm naturgemäß nicht allzu gut getan. In Strašice sind diverse weitere Omnibusse und Obusse abgestellt vorhanden, die zum Teil auf die Restaurierung warten. Die Anlage einschließlich Abstellhalle befindet sich auf einem ehemaligen Militärgelände rund 30km von Plzeň entfernt. Unter den Fahrzeugen befinden sich Obusse der Typen 9Tr, 14Tr und 15Tr aus Plzeň und einer der drei gebauten 17Tr aus Ostrava.

Plzen [CZ] - Seit Donnerstag unter Strom

J. Lehmann - 26.07.10

Die Fahrleitung der Erweiterung des Trolleybusnetzes vom Abzweig der Linie 16 am Bahnhof Plzeň, Jižní předměstí über die Straßen Borská und Folmavská zum Kreisverkehr (3,7 km Länge) und der 900 m lange Abzweig über die Straße U Nové Hospody zur Endhaltestelle Borská pole, Teslova wurden am 22.07.2010 offiziell unter Strom gestellt, so eine Ankündigung auf der Homepage der PMDP.

Somit können die Schulungsfahrten im Vorfeld der Eröffnung starten, die feierliche Eröffnung ist für den 28.08.2010 zum Ende der Sommerschulferien (01.07.2010 bis 27.08.2010) geplant. Der dann gültige Fahrplan sieht die Einführung von drei neuen Linien vor:

Eine Linie 10 wird wieder angeboten, sie verkehrt nun als Verstärkungslinie zur Linie 13 und fährt nach Skvrňany, Škoda VII.b. wie bislang die Linie 15, die nun von Lobzy, Pod vrchem nach Borská pole, Teslova bzw. zum Nové hospody verkehrt.

Die neue Linie 17 beginnt bei der Endhaltestelle der Linie 16 Doubravka, Zábělská und führt zum Nové hospody über die Straße Borská, eine Linie 18 fährt von Borska Pol, Teslova nur bis zur Innenstadt.

- Netzerweiterung um 4,5 km feierlich eröffnet!

J. Lehmann - 30.08.10

Mit einem Pressetermin am Freitag 27.8.2010 um 10 Uhr erfolgte an der Haltestelle Borská pole, Teslova die feierliche Eröffnung der neuen Trolleybuslinie 15. Der Bürgermeister Pavel Rödl, zahlreiche Politiker aus dem Stadtrat und Vertreter der PMDP sowie der Lieferfirmen (z.B. Elektrolina a.s. für die Erstellung der Fahrleitung) nahmen an der Eröffnungsfeier teil. Als Eröffnungswagen stand der erste Škoda 27 Tr bereit, der in Kürze seine Zulassung für den Linienverkehr in Pilsen erhält. Nach der Eröffnungsfeier konnten die geladenen Gäste eine Probefahrt mit dem Neufahrzeug durchführen.

Sechs dieser Gelenkwagen werden noch bis Ende des Jahres erwartet, in den Folgejahren können gemäß Rahmenverträgen mit der Firma Škoda bis 45 Einheiten abgerufen werden.

Die neue 4,5 km lange Neubaustrecke wurde am Samstag (28.08.2010) mit Einführung des neuen Fahrplan von der Linie 15 befahren. Werktags bieten die neuen Trolleybuslinien 17 und 18 zu Hauptverkehrszeiten zusätzliche Fahrten in das Industriegebiet, welches von der Neubaustrecke erschlossen wird.

Die Neubaustrecke, die nach fast einjähriger Bauzeit am 22.07.2010 offiziell unter Strom gestellt wurde, kostete 133 Mill. Kronen (umgerechnet rund 5 Mill Euro) und wurde mit Mitteln der EU gefördert.

Mit dem neuen Fahrplan wurde die zweite Stufe der Optimierung des Nahverkehrsangebots eingeführt. Die im Herbst 2009 eingeführte erste Stufe sah eine Anpassung der Taktzeiten auf allen Linien vor, nun erfolgte eine Erweiterung des Trolleybusnetzes und damit eine Straffung des Dieselnissenetz gestrafft, so dass insgesamt die Abstimmung und Verbesserung des Verkehrsangebots in der ganzen Stadt nach detaillierten Untersuchungen erfolgte. Dabei wurden die Parallelverkehre von Trolleybus- und Autobuslinien minimiert, somit sollte eine Erhöhung der Verkehrsleistung (gesamte jährliche Wagenkilometer) aufgrund der Sparpolitik des Stadtrats vermieden werden. Der Fahrplan erhielt einige Tage Vorlauf zur Eingewöhnung, bevor am 31.08.2010 die Sommerschulferien enden und der Schülerverkehr ab dem 1.9.2010 wieder startet.

Während die Linien 11, 12, 13 und 16 unverändert blieben, nutzt nun die Linie 14 die Betriebsstrecke über die Straße Sirková ab Anglické nábřeží, um am Bahnhof auf der Straße Americká zu starten. Die Linie 10 ist nun eine

ganztägige Verstärkungslinie der Linie 13, die Linie 15 verkehrt nun statt zum Zentralbusbahnhof (CAN) über die Neubaustrecke in das Industriegebiet Borská pole und weiter abwechselnd zur dortigen Wendeschleife Teslova oder über den Kreisverkehr Folmavská zum Nová Hospoda. Dieses bisherige Endziel der Linie 12 wird entsprechend weniger von der Linie 12 angefahren, hier endet außerhalb der Verkehrsspitzen jeder zweiter Kurs in der Wendeschleife Zátíší. Die Linien 17 und 18 werden nur bis zu 7-8 mal werktäglich befahren, zumeist für den Schichtverkehr frühmorgens. So verkehren die Gelenkwagen der Linie 16 zuerst als Linie 17 in die Industriezone Borská pole. Die Linie 16 soll ab Ende 2010 spätestens komplett im 5- bzw. 7,5-Minuten mit Gelenkwagen bedient werden.

Opava [CZ] - Neue Trolleybusse in Dienst

J. Lehmann - 23.08.10

Am 25. Juni 2010 lieferte Skoda Electric vier Trolleybusse Škoda 26 Tr mit dem wagenbaulichen Teil der Firma Solaris aus. Diese gehören zu einer Bestellung von sechs Neufahrzeugen, die im Rahmen des Projekts "Modernisierung des Trolleybus-Wagenparks" am 2. März 2010 nach einer Ausschreibung bei der Firma Skoda bestellt wurden. Der Kaufpreis beträgt 61.130.000,- CZK (umgerechnet etwa 2,5 Mio. Euro), die Europäische Union leistet eine Kofinanzierung von 24 Mio. CZK im Rahmen des regionalen Programms für Mähren-Schlesien. Die Neufahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 301-304. Die Fortsetzung der bisherigen zweistelligen Nummer musste nach dem im Dezember 2007 beschafften Solaris Trollino 12T Nr.99 unterbrochen werden, da die Nummernfolge ab 100 für Diesel- und die Nummernfolge ab 201 für Kleinbusse belegt sind. Die zwei Skoda 26Tr mit Hilfsaggregat (Nr.305-306) werden im Herbst erwartet. Neben dem Skoda 14Tr Nr.50 (Bj. 1983, modernisiert 2000/01), der nach einem Brand am 9.3.2010 einen Totalschaden erlitt und verschrottet wurde, wurden nun die Skoda 14Tr der Baujahre 1987/89 (Nr. 60, 61, 63) ausgemustert. Sie sollen im August in die Ukraine exportiert werden.

Szeged [HU] - Feierlich eröffnet: Rund 3,3 km mehr Fahrleitung als erste Investitionsstufe

J. Lehmann - 17.08.10

Am Samstag, 14.08.2010 um 17 Uhr erfolgte die feierliche Eröffnung der Linie 8. Die 2001 zur Erschließung eines Einkaufszentrum um rund 1 km bis zum neuen Depot verlängerte Linie 8 verkehrt aufgrund einer Verlängerung in die Innenstadt seit 2007 mit Dieselnbussen, die Linie befuh nun gemeinsam mit den Straßenbahnlinien 3 und 4 von der bisherigen Endhaltestelle Kálvin tér bis zum 700 m entfernten Dugonics tér. Nicht nur dieser Abschnitt wurde nun elektrifiziert, sondern von hier auch rund 800 m weiter zur Klinikák, um das dortige Klinik- und Universitätsgelände besser zu erschließen, welches bislang nur von der Straßenbahnlinie 1 tangiert wurde. Die verlängerte Trolleybuslinie 8 verkehrt nun vormittags im 7½-Minuten-Takt. Die Linie 8 verkehrt vorerst bis zur Endhaltestelle „Makkosház“ wie die Linie 9. Dafür bedient die Linie 5 das Einkaufszentrum auf der Rókusi körút und endet am Depot, da bis mindestens Ende September hier Straßenbauarbeiten eine Einstellung des Trolleybusverkehrs nach sich ziehen. Teilweise müssen die Trolleybusse an den Endhaltestellen abgestellt werden, da das Depot elektrisch nicht erreichbar ist.

Im Rahmen der Eröffnungsfeier, die um 15:30 Uhr am Szent István térre startete, kündigte der Bürgermeister an, dass dieses ein erster Schritt des finanziell seitens der EU geförderten Ausbau- und Sanierungsprogramms des elektrischen Netzes bedeutet. Insgesamt sollen bis 2011 fast 30 Milliarden Forint investiert werden. Die Arbeiten zur Elektrifizierung der geplanten Trolleybuslinie 10 sind bereits im Gang, die große Kreuzung Csongrádi sugárút/Brüsszeli körút ist bereits umgebaut und hat einen zusätzlichen Abzweig in östliche Richtung. Damit soll die am dichtesten befahrene Dieselnbuslinie auch auf elektrischen Betrieb umgestellt werden, und somit der Anteil des elektrischen Verkehrs durch dann sechs Trolleybuslinien neben den drei Straßenbahnlinien stark erhöht wird. Der Ausbau des Netzes wird nach einer Ausschreibung durch ein Konsortium der Firma Siemens und VIV Ltd Szeged durchgeführt, insgesamt entfällt auf diesen Auftrag ein Anteil von 3 Milliarden Forint. Neben der Verlängerung der Linie 8 und der neuen Trolleybuslinie 10 erfolgt eine Modernisierung der acht Unterstationen und des Kabelnetzes. Gleichzeitig wurde der neue ARC-Gelenktrolleybus vorgestellt und in Betrieb genommen, er diente neben dem MB Citaro-Umbau-Trolleybus T-864 als Eröffnungswagen. Der 18,75 m lange Niederflurgelenkwagen wurde in eigener Werkstatt elektrisch ausgerüstet, die Karosserie wurde bereits Anfang 2009 von der Firma ARC (siehe Meldung vom 09.03.2009) geliefert. Die Kosten für den neuen Wagen betragen rund 170 Mio HUF (rund 600.000 Euro). Für die neuen Linien ist eine Beschaffung von weiteren Gelenktrolleybussen vorgesehen. Die im Frühjahr veröffentlichte Ausschreibung wurde jedoch wieder zurückgezogen und nun wird im Herbst eine neue Ausschreibung erwartet.

In der Werkstatt wartet noch der sechste Trolleybus, umgebaut aus einem MB-Citaro-Dieselnbus (T-865) auf die endgültige Fertigstellung. Ebenfalls sind die Aufarbeitungen des Skoda 15 Tr Nr. T-600, des Skoda 14 Tr Nr. 704 und der Skoda 21 Tr T-801 und T-811 im Gange.

Ploiești [RO] - Niederflur-Gelenktrolleybusse im Einsatz

J. Lehmann - 16.08.10

Nach Klagen der Fahrgäste in der Tagespresse (siehe Link "Mehr Information") über stark erhitzte Wagen in der anhaltenden Hitze kündigte der Direktor der Verkehrsbetriebe "Regieie Autonome de Transport Public" (RATP) den

Einsatz der klimatisierten Neoplan-Gelenktrolleybussen, die früher in Lausanne verkehrten, an. Sie wurden ab April 2010 nach Ploiești transportiert und erhielten nun eine Zulassung (Kennzeichen PH 906 – 923 in der Reihenfolge 803, 805, 815, 816, 817, 819, 820, 823, 826, 807, 827, 808, 809, 811, 813, 806, 824, 822) unter Beibehalt ihrer ehemaligen Betriebsnummer aus Lausanne.

Am 12.08.2010 kamen sie erste Mal auf der Linie 202 zum Einsatz. Auch auf der Trolleybuslinie 44 ist ein Einsatz geplant, jedoch verkehren hier aufgrund einer Baustelle derzeit Dieselbusse.

Mit der Inbetriebnahme der neu beschafften Trolleybusse wurden die ROCAR-Zweiachser 5201-05 und die aus St. Etienne übernommenen Berliet 5206-10 abgestellt, während die ehemaligen Genfer Trolleybusse 5211-52 noch in Dienst bleiben.

Sofia [BG] - Zehn Skoda 26Tr bereits ausgeliefert

J. Lehmann - 09.08.10

Die ersten fünf Wagen der 30 bestellten Solaris/Skoda 26 Tr erreichten Sofia per Bahn am 5.7.2010. Weitere fünf Wagen starteten, ebenfalls per Bahn in Pilsen am 15.07.2010. Zuvor werden alle Fahrzeuge in Pilsen getestet, die ersten Testfahrten erfolgten bereits im April 2010. Trotzdem befinden sich die nunmehr zehn Wagen noch nicht im Linieneinsatz, da die Zulassung für Bulgarien und die erforderliche Fahrerschulung noch aussteht. Ein Linieneinsatz wird für November erwartet. Die 10 Wagen erhalten die Betriebsnummern 1603-1612. Da in Bulgarien keine gesonderten polizeilichen Kennzeichen für Trolleybusse ausgegeben werden, mussten die Nummern 1601 und 1602 aufgrund früherer Belegungen freigelassen werden.

Die Wagen besitzen einen Diesellaggregat und eine Klimaanlage. Alle 30 Wagen sollen bis Januar 2011 ausgeliefert sein.

Tallinn [EE] - Letzte Charge des Lieferauftrags in Abwicklung

J. Lehmann - 05.07.10

Sieben Solaris Trollino 12 AC aus dem Rahmenvertrag mit den Firmen Solaris/Cegelec über insgesamt 28 Trolleybussen (je 14 12m-Solo- und 18m Gelenkwagen) befinden sich in Auslieferung. Sie erhalten die Betriebsnummern 340-346 in Anschluß an die 2007 erfolgte Lieferung von sieben Zweiachsern.

Der derzeit 117 Einheiten umfassende Wagenpark ist nun fast zur Hälfte niederflurig, 51 Trolleybusse der Firma Solaris und fünf Ikarus 412.81T sind in den letzten 12 Jahren beschafft worden. Ständig reduziert sich damit der Anteil der 1986 bis 1990 beschafften Skoda 14 Tr und 15 Tr, von den Solowagen stehen derzeit noch 45 Einheiten von einst 99, von den Gelenkwagen 16 von einst 25 im Dienst. laufend werden jedoch noch Altfahrzeuge ausgemustert, so in 2010 die Solowagen 261, 267, 272 und 286 und die Gelenkwagen 402, 409 und 424.

Brest [BY] - Kontinuierliche Wagenparkerneuerung

D. Budach - 30.08.10

Der Trolleybusbetrieb im weißrussischen Brest erneuert laufend jährlich durch die Beschaffung von fünf bis zehn Wagen seinen Fuhrpark. So wurden in 2008 zehn, in 2009 sechs und in 2010 bis jetzt vier Neuwagen in Dienst gestellt. Seit Dezember 2007 wurden die äußerlich baugleichen Typen MAZ/Eton T103 und Belkommunmash 221 (nach Neoplan N4014 Vorbild in Lizenz gebaut) beschafft, in Niederflurbauart zuvor auch solche des Typs BKM 32102. Aktuell umfasst die Flotte rund 100 einsatzfähige Wagen und einige Ersatzteilspender. Alle Wagen sind zweiachsig.

Zum Streckennetz gehören acht Linien, von denen die Tangentiallinie 6 erst am 28.7.2008 eröffnet worden war (siehe Meldung vom 25.08.08). Die seinerzeit angekündigte Fortsetzung der Netzerweiterung ist jedoch bislang nicht realisiert worden.

Chisinau [MD] - 90 neue Trolleybusse ausgeschrieben

J. Lehmann - 16.08.10

Nach einer Vorankündigung am 12.05.2010 veröffentlichte das Unternehmen für elektrischen Verkehr in Chisinau eine Ausschreibung über 90 Trolleybusse. Die Linferung der Niederflur-Trolleybusse, die von der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung finanziert werden, hat innerhalb von 33 Wochen nach Auftragserteilung zu beginnen.

Weiterhin besteht der Wagenpark aus über 300 Trolleybussen, über die Hälfte des Wagenparks sind ZIU 682, Baujahre 1984-95, ein ZIU 682 (Nr.1201) wurde jedoch 2007 neu beschafft, ebenfalls zwei VMZ 5298 (Nr. 3730 und 3741) aus russischer Produktion. Im Jahr zuvor kamen ein Niederflurwagen AKSM-321 und zwei Gelenkwagen AKSM-213 aus Weißrußland. Mit 13 Gelenkwagen (v.g. zwei, sieben ZIU 683 und vier YUMZ-T1) spielen Gelenkwagen nur eine unwesentliche Rolle, sie kommen vom Depot 1 auf Linie 22 und vom Depot 2 auf den Linien 1, 8 und 18 zum Einsatz.

Dobropillva [UA] - Nur noch ein Trolleybus

J. Lehmann - 05.07.10

Die Stadt in der Oblast Donetsk, knapp 100 km nordwestlich der Provinzhauptstadt Donetsk mitten im größten Kohlenrevier Europas gelegen, besitzt seit dem 23. August 1968 einen Trolleybusbetrieb, der durch die benachbarte

Kohlelinie eingerichtet wurde. 2001 wurden noch zwei Linien befahren, von den sieben Trolleybussen kamen vier zum Einsatz täglich. Der Wagenpark bestand aus sechs ZIU-682 (u.a. 594, 599, 633, 668 und 705) und einem 1997 neu in Dienst gestellten Trolleybus aus heimischer Produktion vom Typ YuMZ-T2 699.

Nun ist vom diesem Wagenpark lediglich ein Trolleybus (Nr. 705, Baujahr 1989) betriebsbereit, dieser pendelt von 5:43 bis 20:15 Uhr auf der Linie 1 im 43-50 Minuten Takt. In der Wagenhalle ist noch der zuletzt beschaffte YuMZ-T2 Nr. 699, jedoch im nicht betriebsbereiten Zustand zu finden. Die Linie 2 (siehe Plan im Link "Mehr Informationen") wird seit einigen Jahren nicht mehr bedient.

Lugansk [UA] - Netzerweiterung um 2 km in Bau

J. Lehmann - 12.07.10

Nach einem Baustopp der 2008 begonnenen Arbeiten, bedingt durch fehlende Finanzmittel wird nun weiter am Ausbau des Trolleybusnetzes gearbeitet. Um rund 2 km soll das Netz wachsen. Das erforderliche 19. Unterwerk ist bereits betriebsfähig und die Masten und teilweise auch die Querdrähte sind bereits montiert.

Derzeit werden fünf Trolleybuslinien (51-54, 57) neben einem Straßennetz mit elf Linien (aber nur knapp 40 Triebwagen) in der rund 30 km zur russischen Grenze gelegenen Stadt im Osten der Ukraine angeboten.

Der Trolleybus wurde am 25. Januar 1962 in Ergänzung des bereits seit 1934 bestehenden Straßennetzes eröffnet. Bis 1976 konnten Škoda 9Tr, von 1983 bis 1990 fast 50 Škoda 14Tr neu beschafft werden. Rund zehn Škoda 14Tr stehen noch im Einsatz, daneben fünf YMZ T1-Zweiachstrolleybusse, die aus 1993 beschafften Gelenkwagen aus ukrainischer Produktion umgebaut wurden sowie sechs ZIU 682, von denen drei in der Ukraine unter dem Typ Dnipro E187 komplettiert wurden. 2009 gingen sechs neue Niederflurtrolleybusse des Typs Bogdan T601.11 in Dienst, weitere Neufahrzeuge sollen nun zur geplanten Netzerweiterung folgen, ein Zeitungsartikel berichtete sogar von 50 neuen Wagen, derzeit besteht der Wagenpark nur aus knapp 30 Trolleybussen.

Stakhanov [UA] - Wieder in Betrieb!

J. Lehmann - 02.08.10

Nach knapp zwei Jahren nahmen Trolleybusse in der rund 90.000 Einwohner-Stadt im Osten der Ukraine in der Oblast Luhansk wieder den Verkehr auf der Linie 3 auf. Die Stadt, bis 1978 Kadjiwka (Кадіївка) genannt, und nach dem Bergarbeiter Alexej Grigorjewitsch Stachanow umbenannt, entstand aus einer Ansammlung von Dörfern und erhielt 1937 ein Straßennetz von drei Linien. Ab 1.3.1970 ergänzte der Trolleybus zunächst mit einer Linie das Netz. Der Niedergang des elektrischen Netzes begann 1991, als im März die Straßennetzbahnlinie 3 und im Juli die Linie 2 wegen des schlechten Zustandes einer Eisenbahnbrücke eingestellt wurden. Es blieb nur noch eine 18,3 km lange Linie, die zuletzt von nur zwei Triebwagen bedient und am 11.11.2007 eingestellt wurde.

Auch der Trolleybusbetrieb wurde aufgrund chronischen Mangel an rollendem Material und Abnahme des Verkehrsaufkommens reduziert, am 25.02.2004 galt die 1992 anstelle der Straßennetzbahnlinie 2 eingerichtete Trolleybuslinie 4 zur Carbon Fabrik (Zavod Techvuhleciu) offiziell als eingestellt.

Die Anzahl der Trolleybusse erreichte den Höchststand 1992 mit 42 Einheiten des Typs ZIU 682, sank aber seitdem stetig. Die letzten Neubeschaffungen waren drei 1997 erbaute Trolleybusse vom Typ LAZ-52522 (Nr.077-79).

Zuletzt waren nur vier Trolleybusse täglich im Einsatz, und zwar auf der 20,2 km langen Linie 3 mit einer Umlaufzeit von 80 Minuten und auf der 25 km langen Linie 4, die aber nur bei gutem Wetter bedient wurde, bei Regenwetter war die Straße unpassierbar. Der Betrieb wurde schließlich am 11.09.2008 eingestellt.

Aber die Bevölkerung kämpfte für den Obus, der zu günstigen Tarifen beförderte und nach mehreren Monaten Sanierung von zwei der jüngsten Trolleybusse (077 und 078) nahm der Verkehrsbetrieb den Betrieb am 15.07.2010 wieder auf. Der dritte LAZ-Trolleybus befindet sich zurzeit in Aufarbeitung.

Vinnitsya/Winniza [UA] - Großes Trolleybus- und Straßennetz

J. Lehmann - 26.07.10

Die im westlichen Teil des Landes, etwa 260 km südwestlich der Hauptstadt Kiew gelegene Stadt setzt voll auf elektrischen Verkehr mit Straßenbahnen und Trolleybussen. Seit Oktober 1913 verkehrt die Straßenbahn, derzeit auf fünf Linien. Der Wagenpark wurde in 2007/8 und zuletzt im Frühjahr 2010 durch Altwagen der 60er Jahre aus Zürich verstärkt, über 100 Triebwagen der rund 180 Einheiten stammen nun aus der Schweiz.

Im Dezember 1963 ergänzte der Trolleybus das Straßennetz, von 4,9 km stieg die Netzlänge bis November 1978 auf 48,1 km. Nach Eröffnung einer weiteren Linie im November 1990 erreichte der Wagenpark mit 182 Einheiten einen Höchststand. Zu diesem Zeitpunkt bestand der Wagenpark ausschließlich aus ZIU 682, die letzten Neufahrzeuge dieses Typs kamen 1993 zum Wagenpark zeitgleich mit drei Gelenkwagen des Typs JuMS-T1 aus der Rüstungsfirma „Jushmasch“ in Dnipropetrowsk, die seit 1992 Trolleybusse produziert. Obwohl es am 22.8.1997 (Linie 11) und im April (Linie 12) Erweiterungen des Liniennetzes gab, kamen erst 2007 wieder neue Trolleybusse, und zwar fünf Niederflurtrolleybusse (Nr. 356-360) des Typs LAZ E183 von der 1945 gegründeten Busfabrik in Lwow/Lviv. Im gleichen Jahr gingen die Trolleybuslinien 14-17 in Betrieb, die vom städtischen Markt zu verschiedenen Endhaltestellen verkehren. Von diesen Linien weist jedoch nur die Linie 15 mit einem 22-Minuten-Takt eine dichtere Frequenz auf, die übrigen drei neuen Linien fahren nur alle 45 bzw. 70 Minuten. Die Linie 5 weist mit einem 4-Minuten-Takt die höchste Frequenz auf.

Im Oktober 2009 wurde auch ein Trolleybus der Firma Bogdan, die seit 1999 Kleinbusse in Cherkassy produziert

und seit 2008 in Lutsk auch Trolleybusse in Niederflurbauweise herstellt. Es handelt sich um einen knapp 11 m langen Zweiachser des Typs Bogdan T601.11, der auch in zahlreichen anderen Städten in der Ukraine zu Gast war.

Izhevsk [RU] - Konstante Erneuerung

J. Lehmann - 12.07.10

In der Hauptstadt der Teilrepublik Udmurtien, rund 900 km östlich von Moskau im Ural-Gebiet gelegen, besteht seit 1968 neben dem seit 1935 bestehenden Straßenbahnnetz (mit über 200 Wagen) ein mittlerweile umfangreiches Trolleybusnetz.

Elf Linien werden angeboten, auf denen über 200 Trolleybussen zum Einsatz kommen. Bis 1996 bestand der Wagenpark ausschließlich aus Trolleybussen des Typs ZIU, auch 15 Gelenkwagen wurden 1994 beschafft. Derzeit sind jedoch nur noch vier davon in Betrieb, weitere sind abgestellt. Alle Gelenkwagen wurden im November 2009 im Depot 2 konzentriert, damit erhielten die Wagen 1321-1324 die Nummern 2174-77. Im Gegenzug erhielt das Depot 1 vier im Jahre 2005 beschaffte VMZ 5298 (Nr. 2156-59, nun 1358-61).

Die bisher einzigen Niederflurtrolleybusse wurden 2005 beschafft, zwei Wagen des Typs VMZ-5298 der Firma Trans-Alfa aus Vologda gingen unter den Nr. 2154 und 2155 in Betrieb, sie waren für die Linie 14 vorgesehen, kommen aber auch auf der Linie 10 zum Einsatz.

In den letzten zwei Jahren wurde wieder der bewährte Trolleybus-Typ ZIU 682 beschafft, und zwar 2009 sechs (1355-57 und 2170-72) und im April 2010 zwei Einheiten (2178-79)

1996 erhielt der Betrieb zwei Jelcz-Trolleybusse (Nr. 2201-2202), die bei der Firma Nordtroll komplettiert wurden. nach Beschaffung eines Wagens des gleichen Typs aus Kirov (knapp 200 km entfernt) wurde Trolleybus 2201 ausgemustert und der Wagen aus Kirov (dort Nr. 575) ging mit der Nr. 2203 auf den Linien 6 und 14 in Betrieb. Eine am 1.4.2006 eingeführte Linie 15 wurde bereits Ende April 2008 wieder eingestellt, Ende 2007 wurde dagegen die Linie 10 unter bestehender Oberleitung verlängert.

Kazan [RU] - Prototyp im Einsatz, Ausschreibung erwartet

D. Budach - 05.07.10

Zur Flottenerneuerung wird die Ausschreibung von rund 30 neuen Trolleybussen in Kürze erwartet. Schon seit Oktober 2009 läuft ein Belkommunmash 42003A Niederflur-Trolleybus mit IGBT-Steuerungstechnik im Probetrieb in der Stadt, er wurde inzwischen in den Bestand übernommen. Eine hochrangige weißrussische Delegation besuchte die Stadt im Mai 2010 und stellte dabei offiziell auch die Produktpalette des Herstellers Belkommunmash Vertretern der Stadtverwaltung vor.

In Kazan werden aktuell 14 Trolleybuslinien betrieben. Auch andere Hersteller werden ihre Modelle vorstellen, so wird ein AKSM 420 kurzfristig erwartet. Letzte grössere Neubestellungen umfassten 30 Typs Trolza 5275.05 Optima, die 2007 in Dienst gestellt worden waren, sowie in 2008/9 eine Serie von 25 VMZ-5298.01-50 "Avangard".

Kurgan [RU] - Nun wieder unter städtischer Regie

J. Lehmann - 16.08.10

Seit dem 24. November 1965 besitzt die Stadt im Südwesten Sibiriens, etwa 1700 km östlich von Moskau, rund 100 km von der Grenze zu Kasachstan entfernt, ein Trolleybusnetz. Bis 2006 verkehrten neun Linien, davon drei als Verstärkungslinien zu Spitzenzeiten. In den letzten Jahren sind die Linien zusammengelegt worden, so ging die Linie 2 in die Linie 3 und 6 auf, die Linie 5 entfiel, da sie lediglich die Linien 1 und 3 verstärkte. Somit verblieben aktuell vier Linien (1, 3, 4 und 6).

Der Wagenpark besteht überwiegend aus ZIU 682, die letzten wurden 2001 beschafft. Ein Jahr beschaffte der Betrieb auch zwei Gelenkwagen des Typs ZIU 6205, die überwiegend auf der Linie 6 eingesetzt werden. Ein Wagen des Typs BTZ 626 kam 2003 neu hinzu, mit der Privatisierung unter dem Namen JSC "RegionAvtoTrans - Kurgan" wurden 20 LIAZ-5280 (VZTM) beschafft, die nun nach Nizhny Novgorod und Kamensk-Ural verkauft wurden. Seit dem 1.7.2010 ist der Betrieb wieder in städtischer Hand und nun konnten die ersten Neubeschaffungen in Dienst gestellt werden. Es handelt sich um fünf Trolleybusse des Typs VMZ-5298 (Nr. 600, 611, 615, 624, 625), die am 19. Januar 2010 den Liniendienst aufnahmen.

Maikop [RU] - Nach fünf Jahren wieder neue Trolleybusse

J. Lehmann - 23.08.10

Erst seit November 1974 verkehren in der Hauptstadt der Teilrepublik Adygeja im Kaukasusvorland knapp 1700 km südlich von Moskau gelegen Trolleybusse auf zuerst zwei Linien. Schnell wuchs das Netz und als am 23.09.2000 eine Netzverlängerung um 1,5 km und die Einführung der neuen Linien 10 und 11 erfolgte, konnte man stolze 86% vorweisen, die der Trolleybus als Anteil der in der Stadt beförderten Personen aufwies.

Abgesehen von vier VZTM 5284, die 2003/04 geliefert wurden, besteht der Wagenpark nur aus ZIU 682. Auch drei 2009 neu beschaffte Einheiten (Nr.122-124) gehören zum Wagenpark, der derzeit aus knapp 50 Einheiten besteht. Die ältesten ZIU stammen vom Baujahr 1983, aber eine regelmäßige komplette Komplettüberholung hält den Wagenpark jung.

Nalchik/Naltschik [RU] - Nach 5 Jahren wieder neue Trolleybusse

J. Lehmann - 26.07.10

Seit dem 22.11.1980 verkehren in der Hauptstadt der russischen Teilrepublik Kabardino-Balkarien im Nordkaukasus, rund 1.300 km südlich von Moskau gelegen, Trolleybusse auf einem Netz von bis zu vier Linien. Im August 2000 wurde eine Linie 5, am 31.12.2000 eine Linie 6 eröffnet. Eine siebte Linie war seit Mai 2002 in Bau, sie sollte insgesamt 26,7 km lang sein und in die Nachbarstadt Nartkala führen. Aber die 2004 eröffnete Linie 7 endete vorerst in der Schleife der Siedlung Adijuh und war damit rund 12 km lang. 2007 wurden die Linien 5 und 6 aufgrund der Konkurrenz privater Busunternehmer eingestellt, auch die Linie 7 verkehrt nicht mehr. Es verbleiben die Linien 1, 2 und 4 (die Linie 3 verband die Endhaltestellen der Linien 1/4 und 2 und wird daher nicht mehr regelmäßig bedient). Aufgrund eines Streiks des Privatunternehmers wurde im August 2009 die Linie 6 vorübergehend für mehrere Tage mit Trolleybussen bedient. Die Anzahl der Trolleybusse sank von 65 im Jahr 2004 auf nun 45 Einheiten, im täglichen Einsatz werden bis zu 24 Wagen benötigt.

Mit einem Zuschuß aus dem Bundeshaushalt konnten 2009 neben 50 Bussen, 110 PKWs und 55 Kommunalfahrzeugen auch fünf Trolleybusse beschafft werden. Die Busfabrik LiAZ lieferte fünf Trolleybusse ihres Typs 5280, die mit den Betriebsnummern 115-119. In den Jahren zuvor, zuletzt 2004, wurden fast ausschließlich ZIU 682 beschafft, lediglich 2002 ging ein Trolleybus des Typs VZTM 5284 (Nr. 107) in Dienst.

Nizhni Novgirod [RU] - Neue und überarbeitete Trolleybusse

J. Lehmann - 02.08.10

In der rund 400 km westlich von Moskau an der Einmündung der Oka in die Wolga gelegenen fünftgrößten Stadt Rußlands verkehren seit 1947 Trolleybusse. Das Netz wurde neben dem Straßenbahnnetz kontinuierlich ausgebaut und umfaßt nun 22 Linien. Zuletzt wurde in 2003 die Linie 25 eröffnet, und am 3.1.2007 erhielt die Linie 20 einen neuen und die Linie 6 einen geänderten Linienweg.

Der Wagenpark besteht aus rund 220 Trolleybussen. Die ersten Niederflurtrolleybusse gingen Anfang 2010 in Betrieb, und zwar zwei Einheiten des Typs BKM 321 aus Weissrußland und einen vom Typ Megapolis 5265 der Firma Trolza. Zuvor stellte im Dezember die Firma Trolza vorab einen baugleichen Wagen zwecks einer Präsentation am 05.12.2009 zur Verfügung, dieser Wagen ging dann nach Engels (dort Wg. 3182). Im vergangenen Jahr lieferte die Firma Trans-Alfa aus Vologda 15 Trolleybusse des Typs VMZ-5298, von denen zehn dem Depot 1 (1901-10) und fünf dem Depot 3 (3901-05) zugeteilt wurden. Eine große Lieferung von 40 ZIU 682 erhielt der Betrieb in 2006, sie gelangten unter der Nr. 1657-1696 in Depot 1. Im gleichen Jahr gingen auch zehn LIAZ-5280 in Betrieb, 12 baugleiche folgten nochmals 2009. Es handelt sich um Trolleybusse, die bis zur Einstellung des dortigen Betriebs in Archangelsk liefen und dann für ein Jahr von April 2008 bis April 2009 in Petrosawodsk dienten. Zusätzlich zu den Neubeschaffungen werden weiterhin alte ZIU 682 aufgearbeitet, nachdem die Firma Trolza keine Wagenkästen mehr lieferte, nutzte man einige Zeit BTZ 5276-Wagenkästen und bezieht nun aus Iwonovo überarbeitete ZIU 682, in 2010 gingen bislang Nr. 2611 und 2613 in Dienst.

Novokuybyshevsk [RU] - Vier neue Trolleybusse aus Baschkirien

J. Lehmann - 19.07.10

Zehn Jahre lang baute man in der relativ jungen Stadt, 20 km südwestlich von Samara gelegen, an der Errichtung eines Trolleybusbetriebs, ehe am 04.01.1986 die erste Linie in Betrieb ging. Bis 1989 wurden acht Linien, wobei alle am Ende der Wohnsiedlung 72-й квартал beginnen und mit unterschiedlichen Führungen durch die Innenstadt ihren Endpunkt erreichen, die Linien 1/2 und 3/4 in den Fabriken im Südwesten und die Linie 7/8 im Norden. Die Linien 5/6 befahren nur den Ring durch die Innenstadt.

Die Stadt wird geprägt durch zahlreiche Ölraffinerie und Betriebe der Petrochemie und so ergänzte man für die Verringerung der Luftverschmutzung, die nach Untersuchungen rund 20% von Fahrzeugen verursacht wurden, das Trolleybusnetz und eine Strecken die durch eine im Nordosten gelegene Wohnsiedlung führt. Diese wurde am 03.06.2001 vorerst in einer Richtung eröffnet, die Ergänzung um die Gegenrichtung war geplant.

Gleich 11 neue Linien wurden eingerichtet, drei aber kurze Zeit später wieder aufgehoben. Derzeit bestehen somit 16 Linien auf dem 43 km langen Netz, wobei ein Großteil der Linien nur in der Hauptverkehrszeit mit wenigen Fahrten verkehren, so die Linien 3/4 nur 5x täglich, die Linien 7/8 4x täglich, die Linien 11/12 4x, die Linien 13/14 2x und die Linien 15/16 4x täglich.

Für das Liniennetz stehen rund 50 Trolleybusse zur Verfügung. Die Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682 dominieren, ab 1994 erfolgte eine stetige Sanierung der Wagen mittels neuen Wagenkästen. Aber es stehen nun auch Trolleybusse aus anderer Fabrike in Dienst, so ging 2003 ein VZTM 5284 aus Wolgograd mit Nr. 001 in Betrieb und 2006/7 folgen 10 BTZ 5276 1R aus Ufa. Ende 2009 lieferte die Baschkirische Trolleybus-Fabrik vier Trolleybusse des Nachfolgetyps BTZ 5276 4R aus. Sämtliche Neufahrzeuge erhielten frei werdende Nummern ausgemusterter Trolleybusse. so dass nur Nummern zwischen 001 und 063 belegt sind.

Novorossiysk [RU] - Privatisierung gescheitert

J. Lehmann - 30.08.10

In der russischen Hafenstadt am Schwarzen Meer an den westlichen Ausläufern des Kaukasusgebirges besteht seit dem 1.4.1969 ein Trolleybusbetrieb. Das Netz wuchs bis 1998 auf 16 Linien, als der Betrieb "Novorosgortrans" ab dem 1.8.2006 unter Beteiligung der LLC "Russischer Personenverkehr" (Moskau) privatisiert wurde, gab es noch 14 Linien. Einige Linien verkehren nur in der Hauptverkehrszeit, die Anzahl dieser Linien wurde im Juli 2009, Ende 2009 und Anfang 2010 auf drei reduziert, so dass noch 11 Linien befahren werden. Die Linien 1, 12 und 14 werden am häufigsten bedient, ein 6-12 Minuten-Verkehr wird hier geboten. Bis zu 68 Trolleybusse werden in Spitzenzeiten eingesetzt, bedingt durch die Neubeschaffung von 19 Trolleybussen des Typs ZIU 682 standen 97 Trolleybusse zur Verfügung.

Aufgrund der Konkurrenz zu den zahlreichen Minibussen war eine Erhöhung der Fahrpreise auf das erforderliche Maß nicht möglich und so folgte im Juni 2010 die Insolvenz des Privatunternehmens. Die 2006 beschafften 16 LiAZ-5280 und 4 MTrZ-5279 gerieten in die Konkursmasse und mussten Anfang Juni außer Betrieb gehen, sie stehen mit zehn Dieselbussen zur Zeit in einem Nachbardorf und warten auf ihr weiteres Schicksal.

Auf Druck der Bevölkerung betreibt die Stadt weiter den Trolleybusbetrieb mit den verbliebenen 70 Trolleybussen unter Reduzierung des Fahrplans.

Sterlitamak [RU] - Zweimal fünf Neue für 24 Linien

J. Lehmann - 09.08.10

In der zweitgrößten Stadt der autonomen Republik Baschkortostan (nach der Hauptstadt Ufa), im östlichen Teil des europäischen Russland an den westlichen Ausläufern des Südrals, etwa 130 km südlich von Ufa und rund 1100 km westlich von Moskau gelegen, besteht seit 1961 ein Trolleybusbetrieb, der kontinuierlich ausgebaut wurde und nun insgesamt 24 Linien umfasst. 13 Linien davon sind Hauptlinien, der Rest Verstärkungslinien oder Linien mit leicht geändertem Verlauf, die nur vereinzelt oder an Wochenenden bedient werden. Rund 130 Trolleybusse werden täglich benötigt, es steht ein Wagenpark von knapp 200 Trolleybussen zur Verfügung.

Zehn Trolleybusse des Typs BTZ-52764R gingen 2010 neu in Betrieb, je zur Hälfte im Depot 1 (Nr. 1321, 1323, 1325, 1327 und 1329) und im Depot 2 (Nr. 2324, 2326, 2328, 2330 und 2332). Auch in den Vorjahren erfolgte die Beschaffung von jeweils bis zu elf Trolleybussen aus der in Ufa beheimateten "Baschkirischen Trolleybus-Fabrik". Damit besteht der Wagenpark nun fast zur Hälfte aus BTZ-Trolleybusse, die ersten wurden 2000 beschafft, damals noch ein Nachbau der bewährten ZIU 682 (als Typ BTZ-52011). Ebenfalls in diesen Jahren wurden die letzten Gelenktrolleybusse beschafft, Trolza lieferte 2002 die letzten beiden vom Typ Trolza-6205.02, insgesamt waren 22 Gelenkwagen seit 1993 beschafft wurden. Nur noch wenige stehen davon im Liniendienst, einige wurden aufwändig durch die Firma BTZ in den Jahren 2004-2006 umgebaut worden.

Regelmäßig werden auch ältere ZIU 682-Trolleybusse in eigener Werkstatt umgebaut. Die Wagen erhalten einen neuen Fußboden, neue Fahrgastsitze, einen neuen Fahrersitz und eine verbesserte Heizung. Anfang 2009 waren die Wagen № 1138 und 1133 aus dem Depot 1 sowie № 2143 und 2059 aus dem Depot 2 fertig gestellt.

Yerevan/Jerewan (Eriwan) [AM] - Erneut neue Trolleybusse

J. Lehmann - 05.07.10

Die von der GAZ-Gruppe (Gorkovsky Avtomobilny Zavod) gelieferten Neufahrzeuge des Typs VZTM-5280 aus dem Werk der Likinskij Avtobusnyj Zavod in Likino (siehe Meldung vom 25.11.2008) gingen bis Anfang 2009 in Betrieb, sie erhielten die Wagennummern 019-036 in Anschluß an die im Jahr zuvor gelieferte Serie von 18 Trolleybussen.

Teilweise tragen Skoda 14 Tr die gleiche Nummer wie die Neufahrzeuge, jedoch nur mit zwei Ziffern ohne die "0" vorab. Rund 50 Skoda 14 Tr von einst über 100 Fahrzeugen stehen noch im Einsatz.

Neben den in der letzten Meldung genannten sechs Berliet ER 100 ehemals Lyon stehen noch die Trolleybusse 55, 57, 58 und 60 im Einsatz, wovon Nr. 57 ehemals Lyon 2619 und 60 ehemals Lyon 2626 ist.

Toshkent [UZ] - Nur noch Straßenbahnen fahren elektrisch in der Hauptstadt

J. Lehmann - 01.08.10

Wie bereits berichtet (siehe Meldung Urgentsch vom 30.04.2010) hat die die Regierung von Usbekistan beschlossen, bis auf Urgentsch alle Trolleybusbetriebe des Landes einzustellen. So ereilte auch dem einst großen Netz der Hauptstadt das Schicksal der Schließung. Nach Eröffnung der Linie 28 Anfang 1998 wies das Netz im April 1998 eine Länge von 325 km Fahrleitung auf und die Linien 1-28 wurden bedient. Eine weitere Linie war in Bau. 1999 sollten 35 km Fahrleitung hinzukommen. Die Pläne wurden jedoch nicht realisiert.

Bis Ende 1998 lieferte Skoda des Typs 14Tr, der Wagenpark bestand aus 171 ZIU 682, 20 Gelenkwagen ZIU 683 und 135 Skoda 14 Tr, die in drei Depots untergebracht waren. Anfang 2002 wurden dann noch weitere 100 Skoda 14Tr geliefert. Aber schon einige Jahre später folgten die ersten Schließungen, so am 1.8.2005 die Linien 3, 7, 13 und 25 und in 2006 verkehrten noch 127 Trolleybusse auf zehn Linien. Zuletzt bedienten die letzten Skoda 14 Tr die letzte 14,6 km lange Linie 6, und zwar bis zum 30.4.2010, um 20:30 Uhr rückte der letzte Trolleybus ein.

Duschanbe [TJ] - Fördermittel zum Ausbau der Infrastruktur

D. Budach - 30.08.10

Das Obusnetz in der Hauptstadt der Republik Tadschikistans in Zentralasien erhält staatliche Fördermittel in Höhe von rund EUR 7,5 Mio. zum Ausbau der ortsfesten Anlagen. Damit sollen 30 km Fahrleitungsnetz und drei Unterwerke erneuert werden.

Die Zukunft des Betriebs, der vor wenigen Jahren schon einmal in Frage stand, wird damit weiter gesichert. Längerfristig sind weitere Netzausbauten und die Beschaffung von zusätzlichen Neubaufahrzeugen geplanten künftig nur noch in Niederflurbauart.

Dabei wurde der Wagenpark in den letzten sechs Jahre vollständig ausgetauscht und damit hat die Stadt somit den jüngsten Wagenpark der ehemaligen UdSSR. Nachdem die letzten ZIU 682 bis 1993 beschafft wurden, versuchte man Mitte der 90er Jahre den Wagenpark mit aus Dieselmotoren des Typs Ikarus 280 und 260 umgebauten Trolleybussen zu erneuern, dieses war jedoch wenig erfolgreich und nur nach kurzer Betriebszeit wieder ausgemustert wurden. Erste Neufahrzeuge kamen dann im März 2001, und zwar vier Trolleybusse des Typs 5264-011 "Capital" der Firma Trolza. Wie berichtet, erhielt die Firma Trolza 2005 den Auftrag für 100 Trolleybusse, bis 2006 ersetzen die neuen ZIU 682G-016 (012) die letzten Altfahrzeuge.

In 2008 folgte nochmals eine Ausschreibung über 60 Trolleybusse, sie wurden von der Firma Trolza bis April 2009 geliefert.

Somit besteht der Wagenpark aus insgesamt 184 Trolleybusse, davon werden jedoch nur die Hälfte für den Einsatz auf den derzeit elf Linien benötigt. Rund 70 der Trolleybusse, so auch die vier neun Jahre alten Trolleybusse, sind daher dauerhaft abgestellt.

Der am 1.5.1955 eröffnete Betrieb besaß bis zu 14 Linien, die Linien 6 und 7 wurden wegen Demontage der Fahrleitung in der Innenstadt eingestellt. Die Linie 4 von Flughafen sowie die Linie 1 weisen jedoch nur einen dichten Betrieb mit je rund 30 Trolleybussen auf, die übrigen Linien verkehren in einem weniger dichten Takt. Zu den elf Linien zählen auch die Linien 8 und 14, hier gibt es jedoch unterschiedliche Angaben, ob sie in Betrieb sind.

Qaraghandy [KZ] - Wieder eine Stadt ohne elektrischen Verkehr

J. Lehmann - 01.08.10

Zum 20.4.2010 kündigte das Ministerium für Wohnungsbau und kommunale Dienstleistungen, Personenverkehr und Autobahnen von Karaganda einseitig den Vertrag mit dem Trolleybus-Unternehmen LLP, nachdem die Bedienungsquote der letzten Linie auf unter 20% sank. Eine seitens des Unternehmens mehrfach beantragte Fahrpreiserhöhung von 20 Tenge (umgerechnet 10 ct.) wurde von den Behörden nicht gestattet. Pläne zum Ausbau des Netzes wurden nicht unterstützt, es erfolgte lediglich eine Teil-Erneuerung des Wagenparks, in den Jahren 2002-2006 kamen elf Neufahrzeuge hinzu. Durch den Mangel an finanzieller Unterstützung geriet das Unternehmen in Zahlungsschwierigkeiten, konnte die Stromrechnungen nicht regelmäßig bzw. überhaupt nicht mehr bezahlen und daraus resultierte die unregelmäßige Verkehrsbedienung bzw. die Einstellung des Betriebs.

130 Mitarbeiter werden somit arbeitslos und vom Wagenpark von zuletzt 27 Einheiten, die auf den letzten beiden Linien 2 und 7 verkehrten, konnten die elf jüngsten Fahrzeuge nach Aktobe verkauft werden. Der Betrieb bestand in den 70er Jahren aus sieben Linien von 1993 bis 1997 wurden noch fünf Linien bedient, neben der Straßenbahn, die in 1997 nach 47 Betriebsjahren eingestellt wurde.

Der Wagenpark wurde von bewährten russischen Trolleybus ZIU 682 dominiert, der seit 1973 beschafft wurde. Die Erstausrüstung des 1967 eröffneten Betriebs bildeten 50 ZIU 5. Die letzten ZIU 682 wurden 1991 beschafft, nach 11 Jahren Pause gab es dann Neufahrzeuge des Typs BTZ 5276, bis 2006 elf Einheiten.

Ulan Bator (Ulaanbaatar) [MN] - Machbarkeitsstudie zur Verwendung von Fördermitteln

D. Budach - 23.08.10

Die European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) beauftragt eine Machbarkeitsstudie (Feasibility Study) zur Verwendung eines subventionierten Kredits in Höhe von EUR 10 Mio. für den Ausbau des Trolleybusbetriebs in der mongolischen Hauptstadt. Eine zweite Kredittranche soll weitere EUR 12 Mio. umfassen. Die städtische Verkehrsgesellschaft "Tsahilgaan teever kompani" soll in die Lage versetzt werden, das Obusnetz als ökologisch sinnvolle Alternative zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt zeitnah umfassend auszubauen. In einer ersten Phase sollen Teile der Fahrleitung, drei Unterwerke, das Depotgelände und 22 Wagen der bestehenden Flotte erneuert werden. Der EBRD Kreditrahmen dafür beträgt EUR 10 Mio., während die Stadt selbst ebenfalls zusätzliche Mittel aufbringen wird.

Die zweite Phase, die derzeit in Planung ist, betrifft den Aufbau von 12,6 km neuer separierter Obusfahrspuren nach BRT-Standard. Die Beschaffung weiterer neuer Obusse und die Modernisierung der Anlagen und des Abfertigungssystems (electronic ticketing) ist ebenfalls vorgesehen. Hierfür sollen weiteren EUR 12 Mio. der EBRD zusammen mit noch zu bewilligenden Mittel der Asian Development Bank (ADB) verwendet werden.

Die Machbarkeitsstudie dieses Projekts soll im Zeitraum August bis Dezember 2010 ausgearbeitet werden, um in 2011 mit der Umsetzung beginnen zu können.

Die Erneuerung des Fahrzeugpark geht unterdessen schrittweise auf "Low-cost Basis" voran: In den vergangenen Jahren waren unter anderem Zugänge durch verschiedene südkoreanische Buskarosserien, die in eigener Werkstatt mit elektrischen Ausrüstungen versehen wurden, zu verzeichnen. Seit einigen Monaten kommen außerdem acht

Shengyang-Zweiachser zum Einsatz, die einer Serie von 18 Wagen entstammen, die Shengyang 2000 für das argentinische Córdoba baute. Dorthin wurden aber nur 10 Wagen ausgeliefert, die anderen verblieben jahrelang ohne Nutzung auf dem Gelände des chinesischen Herstellers, der sie nun günstig in die Mongolei verkaufte. Ein Großteil der Flotte besteht jedoch aus russischen Trolleybussen (rund 30 ZIU 682 und einige TrolZa 5264). Vor einigen Jahren kam aus der Trolleybusfabrik in Moskau ein MTRZ-6223 (Nr.003) als Prototyp hinzu, aber eine vermutlich geplante Serienlieferung blieb aus.

Die Trolleybusse tragen eine 4 als erste Ziffer der Wagennummer, die die Zugehörigkeit zur städtischen Trolleybus-Verkehrsgesellschaft markieren.

Luoyang [CN] - Neue Trolleybusse ausgeschrieben

J. Lehmann - 19.07.10

Die rund 800 km südwestlich von Peking gelegene Stadt, dessen Verwaltungsgebiet eine Fläche von rund 15.500 km² ausmacht und in der Ende 2003 etwa 6,39 Millionen Einwohner lebten, eröffnete mit einer Feier am 28.09.1984 die erste 9,2 km lange Trolleybuslinie. Das Netz wuchs bis zum 04.10.1993 auf drei Linien (101-103), die Anzahl der Fahrzeuge von 40 auf 87. Gelenkwagen chinesischer Standardbauart prägten das Bild der ersten Fahrzeuggeneration, sie wurden von 1997 bis 2006 durch Zweiachser des Typs SK5105GP und SWB-5105GP-3 aus der früheren Shanghai Bus Fabrik (später Volvo-Sunwin).

Im Jahre 2008 wurden Pläne veröffentlicht, mit einer Investition von 50 Millionen Yuan drei weitere Trolleybuslinien mit rund 6,5 km neuer Fahrleitung einzurichten, die größtenteils das bisherige Netz mitnutzen. Dazu war der Kauf von 40 neuen Trolleybussen vorgesehen.

Mitte 2010 erfolgte nun eine Ausschreibung von 15 neuen Trolleybussen, die gemeinsam mit Autobussen in verschiedenen Längen erfolgte. Es bleibt zu hoffen, dass die Pläne zum Ausbau und Erneuerung des Wagenparks erfüllt werden können.

Qingdao [CN] - Dauerhaftes Überleben?

D. Budach - 12.07.10

Im Oktober 1960 rollte in der Hafenstadt in der Provinz Shandong rund 600 km südlich von Peking und rund 500 km nördlich von Shanghai gelegen, der erste Trolleybus auf einem 2,27 km langen Abschnitt der Linie 2. Bis 1981 wuchs das Netz auf drei Linien. Die Linien 2 und 5 haben ihren Startpunkt am Bahnhof (Linie 2 rund 1 km westlich), die Linie 30 startet in der Nähe vom Depot in der Innenstadt und führt wie die Linie 5 in den Norden des Stadtgebiets. Das Netz mißt rund 23 km.

Die bis Ende der 90er Jahre dominierenden Gelenktrolleybusse wurden bis 2003 durch rund 150 Zweiachser ersetzt, von denen einige in 2008 modernisiert wurden.

Anfang Juli 2010 geriet der Betrieb in die Kritik, nachdem ein defekter Trolleybus eine Kreuzung blockierte und es für rund 20 Trolleybusse kein Weiterkommen gab (siehe Link "Mehr Information"). Dadurch wurden Stimmen laut, auch in Qingdao den Trolleybus aufgrund der "visuellen Umweltverschmutzung" aufzugeben. Aber die Betriebsleitung steht weiterhin hinter dem Trolleybus, die Betriebskosten sind aufgrund der geringen Wartungskosten der Elektrofahrzeuge wesentlich günstiger.

Xin'mi (Henan Province) [CN] - Zwei Kilometer einspurige Strecke

J. Lehmann - 09.08.10

Zur Anbindung ihrer Wohnsiedlung an das Fabrikgelände der Kohlenmine Chaohua in der Nähe von Xinmi, rund 700 km südlich von Peking gelegen, wird eine Trolleybuslinie angeboten, die rund 2 km lang ist. Die Fahrzeit beträgt rund 5 Minuten pro Richtung. Die Strecke ist einspurig mit Wendeschleifen und Einlaufweichen an den Endhaltstellen. In der Regel kommt ein Zweiachs-Trolleybus des Typs Wuhan Yangtze D68U mit Klimaanlage zum Einsatz. Zwei ältere Wagen des Typs SK 561G stehen als Reservewagen zur Verfügung.

Es wird nach einem festen Fahrplan gefahren, der in der Regel einen 20-Minuten-Takt vorsieht, aber im Vormittagsbereich (9:30-11:30 Uhr) und mittags (12:00-13:10 Uhr) eine bis zu zweistündige Betriebspause beinhaltet.

Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Weiterer Ausbau der Trolleybus-Eigentrasse

D. Budach - 09.08.10

Die Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi), die Behörde für Stadtentwicklung, hat im Juni 2010 den Ausbau des sogenannten "Corredor Cero Emisiones" ("Null Emissions Korridor") und die Erweiterung um zwei neue Streckenabschnitte angekündigt. Schon im Laufe der nächsten Monate sollen die Abschnitte Central Camionera del Norte (aktuell Endstelle des ersten Corredor) - Tenayuca und die Verbindung von der Metrostation Chapultepec nach UPICCSA entlang der sogenannten Eje 2-A Sur verwirklicht werden.

Eine Eröffnung wurde nun gemäß der jüngstem Pressemitteilung für September (siehe Link "Mehr Information") angekündigt, gleichzeitig beabsichtigt man, weitere Linien auf dieses erfolgreiche Modell umzustellen.

Die Runderneuerung der Trolleybusflotte der Serien 9700 und 9800 ist hierfür fortgesetzt worden, letztendlich sollen alle Wagen renoviert und im neuen, grünen Lack wieder zum Einsatz kommen. Bislang sind 140 der 200 jüngsten Trolleybusse der Baujahre 1997-99 modernisiert worden.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - Der elektrische Ausbau geht voran!

D. Budach - 23.08.10

Die Verlängerung des Leitungsnetzes des Vorortbetriebs der EMTU im Südosten Sao Paulos ist im Bau, nachdem ein Teil der neuen, reservierten Fahrspuren bereits vorab in Betrieb genommen wurde (siehe Meldung vom 28.6.2010) und bislang ausschließlich von Dieselbussen bedient wird. Elektrifiziert wird der Abschnitt Piraporinha - Diadema - Jabaquara. Aktuell reicht der Fahrleitungsbau schon fast bis nach Jabaquara. Die Fahrleitung wird zum Teil an bestehenden Lampen- und Strommasten aufgehängt.

Über die Beschaffung weiterer neuer Obusse wurde bislang nicht entschieden. Das Fahrleitungsnetz wird von der in öffentlicher Hand befindlichen EMTU gebaut und unterhalten, der Fahrbetrieb besorgt die Gesellschaft Metra im Rahmen einer Konzession. Neben 80 Obussen betreibt Metra auch eine sehr große Dieselbusflotte.

Rosario [AR] - Ein Fiat wird restauriert

D. Budach - 05.07.10

Ein Trolleybus aus der Anfangszeit des Betriebs in Rosario wird restauriert. Es handelt sich um den FIAT/Alfa-Romeo/C.G.E. Wagen 39, Baujahr 1961 aus einer Serie von 40 Obussen, die lange Zeit das Straßenbild der Stadt mit prägten. Er war bis 1984 unter wechselnden Eigentümern in Rosario im Einsatz, überwiegend auf den Linien H, K und M, zuletzt auf der noch heute betriebenen Linie K. Die Vereinigung Asociación Rosarina Amigos del Riel (A.R.A.R.) übernahm den Wagen mit dem Ziel der Restaurierung, mussten ihn jedoch über Jahre an verschiedenen Stellen ausgelagert abstellen. Er befindet sich nun im Depot des heutigen Obusbetriebs, wo der aktuelle Betreiber Sociedad del Estado Municipal para el Transporte Urbano de Rosario (S.E.M.T.U.R.) die Aufarbeitung leiten wird. Die Initiative ging von der Provinzverwaltung aus, anlässlich des 50-jährigen Jubiläums im vergangenen Jahr. Die uruguayische Vereinigung Asociación Montevideana de Estudios del Transporte (A.M. de T.), die ebenfalls die Aufarbeitung eines Fiat-Oldtimers aus Montevideo in Angriff genommen hat, unterstützt die Bemühungen in Rosario auf technischer Seite.

Ein weiterer Wagen dieser ersten Serie dient als Ersatzteilspeicher und befindet sich aktuell ebenfalls im Depot der SEMTUR.

REISEBERICHT: Kurzbesuch in der Schweiz und Baden-Baden am 16./17.07.2010

Am 17.07.2010 fand ein Tag der offenen Tür in Baden-Baden statt. Eigentlich kein Anziehungspunkt, da der Obusbetrieb dort schon lange stillgelegt ist. Aber wie schon 2003 arrangierte die BBL (Baden-Baden-Linie) so heißt der Betriebszweig der Stadtwerke Baden-Baden heute, den Besuch des ÜHIII 224 aus England, der 1971 nach der Einstellung erhalten wurde. Der Wagen pendelte mit einem Generatorwagen, der ebenfalls aus Baden-Baden stammte, von 13:00 Uhr bis 17:30 Uhr etwa 15 mal zwischen dem Depot und der heutigen Endhaltestelle der Linie 201 in Oberbeuren (die alte Wendeschleife der Obuslinie lag jedoch in der Straße Am Sauerbosch, etwa 1 km vom Depot entfernt). Der Besuch des historischen Obus wurde von der Sparkasse Baden-Baden gefördert, Aufkleber an den Seitenscheiben und Plakate im Innenraum wiesen darauf hin. Im Depot war neben den Dieselbussen der BBL und einem Citaro GL "CapaCity" auch eine ehemalige Baden-Badener Straßenbahn aus Ulm ausgestellt. Die Geschichte der Baden-Badener Verkehrsbetriebe wurde in einem Vortrag und in einer großen Fotoausstellung dargelegt. Auch eine Obus-Modellanlage wurde von den Modulbaufreunden Ladenburg vorgeführt.

Da Baden-Baden nur 1½ Zugstunden von der Schweiz entfernt liegt, bot sich ein Kurzbesuch dort an, Hauptziel war Winterthur, dort wurden die ersten vier von 21 SwissTrolleys geliefert. Als Besonderheit weisen die Wagen einen Einachsanantrieb auf, der auf den drei relativ flachen Linien genügt. Der Grund liegt vermutlich in der Gewichtseinsparung, aber nach den Angaben auf der Homepage der Stadtbuss Winterthur beträgt das Leergewicht 18 760 kg, den gleichen Wert wie in Solingen. Der neue SwissTrolley bietet 44 Sitz- und 113 Stehplätze bei einer Länge von 18,6 m, einer Breite von 2,55 m und einer Höhe von 3,44 m.



Als Hilfsantrieb ist nicht wie bei den bisher gelieferten SwissTrolleys ein Kirsch-Aggregat, sondern ein APU der Firma ESW mit einem Steyr 6 Zylinder- -Dieselmotor mit 135 kW (3200-ccm). Alle vier Trolleybusse waren im Einsatz: Wagen 101, 103 (löste gegen 13 Uhr den Dieselbus 325 ab) und 104 auf der Linie 3 und 102 auf der Linie 2.

Erstmals seit bisherigen Besuchen (seit 1985) wurden alle Kurse (zu mindestens tagsüber) von Trolleybussen bedient. Sehr angenehm bei den heißen Sommerwetter war die Klimaanlage, die aber auch die Solaris-Trolleybusse besitzen, die Mercedes-Benz O 405 GTZ besitzen nur eine Klimaanlage für den Fahrerplatz, laut älteren Fotos seit der Serie von 1990 bereits eingebaut.

Bei meinem Besuch konnte ich auch eine Ausgabe der „Stadtbus Aktuell“ ergattern, hier wurde auf das Stadtbusfest am 19. Juni 2010 unter dem Motto „60 Jahre Trolleybus“ hingewiesen. Dabei war nicht das Jubiläum des Betriebs gemeint, der ja Ende des Jahres 72 Jahre besteht, sondern der Altersunterschied des ältesten und jüngsten Trolleybus, es wurden ausgestellt: Saurer/BBC Nr. 25 von 1948, Saurer/BBC Nr. 50 von 1960 und der im März gelieferte SwissTrolley Nr. 101.

Um 14:36 Uhr ging es mit dem ICN nach St. Gallen. Hier verkehrte bei meinem letzten Besuch erst ein Doppelgelenkwagen, nun besteht der Wagenpark dort seit Ende 2009 komplett aus neuen Hess Swisstrolleys. Diese besitzen nicht wie in Winterthur und Zürich eine einflügelige Tür vor der Vorderachse, sondern eine doppelflügelige Tür. Eine Ausnahme bildet der Umbau-Doppelgelenkwagen 155, der ebenfalls im Einsatz stand. Da in St. Gallen seit dem 05. Juli 2010 (bis 06. August 2010) Sommerschulferien sind, wird nach dem Samstags-Fahrplan gefahren. Dieser sieht auf den Linien $\frac{1}{4}$ tagsüber auch einen 6-Min-Verkehr vor, der aber später anfängt und früher zu Ende ist. Die Linie 3 wird im 10 Minuten statt $7\frac{1}{2}$ Minuten-Takt bedient und benötigt dadurch einen Kurs weniger.

Der Einsatz:

1: 173, 188, 189, 185, 194, 190, 174, 155, 172, 186, 193, 178, 171

3: 182, 175, 180 5: 183, 184, 177, 179

Auf dem Rückweg von St. Gallen gab es nochmals einen 60-minütigen Aufenthalt in Winterthur. Hier waren noch keine Sommerferien, daher verkehrten die Trolleybuslinien in der Hauptverkehrszeit im 6-Minuten-Takt (tagsüber: $7\frac{1}{2}$ Minuten) auf Linien 1 und 2 und auf der Linie 3 im $7\frac{1}{2}$ Minuten-Takt (tagsüber: 10 Minuten). Je drei Kurse kamen zusätzlich auf dem Linien zum Einsatz. Damit waren auch alle Solaris im Einsatz, aber auch zwei Dieselbusse. Die übliche Größe des Wagenparks beträgt 31 Einheiten, da den vier Neufahrzeugen bislang nur zwei Ausmusterungen (150, 157) gegenüberstehen, sind es zurzeit 33 Einheiten. In der Hauptverkehrszeit werden für die drei Linien 30 Kurse benötigt, so dass wohl der Einsatz von Dieselgelenkwagen häufig vorkommt.

Der Einsatz:

1: 172, 171, 146, 154, 179, 155, 151 // 145, 173, 175

2: 152, 160, 156, 159, 178, 176, 102, 180 // 141, 174, 324

3: 104, 103, 101, 177, 144, 142 // 148, 161, 334

Während die beiden SwissTrolleys nur 2062 km (104) und 933 km (103) aufwiesen, konnte beim 148 ein Kilometerstand von 1.226.823 km abgelesen werden, der Solaris Trollino erbrachte in seinen knapp fünf Betriebsjahren 292.827 km.

Um 19:00 Uhr ging es weiter nach Zürich, da dort ein Hotelzimmer (Hotel Olympia nahe Albisriederplatz) günstiger buchbar war. Auf der Linie 31, die südlich den Bahnhof passiert, konnten auch normale SwissTrolley-Gelenkwagen angetroffen werden. Zum Hotel ging es mit der 31 zum Hardplatz. Ab der Haltestelle Güterbahnhof zog der Trolleybus seine Stangen ein und fuhr mit Hilfsantrieb weiter. Grund waren Bauarbeiten an der Haltestelle Hardplatz unterhalb der Brücke, der einen neuen Belag erhielt. Die Arbeiten begannen am 12.7.2010 und sollen bis zum 27.7.10 andauern. Durch einen Servicemitarbeiter erfolgt die Eindrahtung an der Haltestelle Herdernstrasse. Auch auf der Hardbrücke führen Sanierungsarbeiten zu Behinderungen. Die Trolleybusse müssen auf ihre eigene Spur verzichten und es sind nur zwei Spuren befahrbar. Die Fahrleitung wurde entsprechend umgangen. Bis auf die Linie 31 dominieren auf den Trolleybuslinien die Mercedes-Benz O 405 GTZ, von denen noch 43 in Dienst sind. Ein Großteil erhielt die Matrix-Anzeige der in den letzten Jahren ausgemusterten O 405 N-Dieselbusse, nur die ersten 12 Gelenkwagen (101-112) behielten ihre alten Zielfilmanzeigen (schwarze Schrift auf weißem Grund). Ein Ersatz soll erst Ende 2012 erfolgen, in diesem Zuge soll die Linie 32 komplett auf Doppelgelenkwagen umgestellt werden. Hier war auch am Samstag ein LighTram anzutreffen. Wagen 102, einer der 16 Jahre alten Mercedes-Benz O 405 GTZ absolvierte eine Laufleistung von 1.063.143 km, während der Doppelgelenkwagen 74, seit genau zwei Jahren im Einsatz, eine Laufleistung von 137.643 km erreichte. Am Samstag morgen um 10:03 Uhr startete der ICE pünktlich in Richtung Baden-Baden, die 23 Stunden Schweiz-Aufenthalt gingen wieder viel zu schnell vorbei!