

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.

Eberswalde [DE] - Neue Solaris Trollino in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 08.11.10

Drei Tage nach dem 70-jährigen Eröffnungstag des Obusbetriebs konnten am Samstag, 06.10.2010 die ersten beiden Solaris/Cegelec-Gelenkbusse den Linienbetrieb aufnehmen. Kurz nach 11:00 Uhr enthüllten nach einigen Ansprachen im Saal des Paul-Wunderlich-Hauses der Geschäftsführer der Barnimer Busgesellschaft Frank Wruck, der Landrat Bodo Ihrke, Bürgermeister Friedhelm Boginski und der Staatssekretär im Infrastrukturministerium des Landes Brandenburg Rainer Bretschneider den Obus 051 auf dem Marktplatz. Kurz darauf startete dieser mit den geladenen Gästen zum Wald-Solar-Heim an der Brunnenstraße in Eberswalde abseits der Obusstrecken, so dass ein großer Teil der Strecke mittels Hilfsantrieb gefahren wurde.

Im Wald-Solar-Heim lud die BBG Vertreter von Politik, Presse und der Herstellerfirmen zu einem Buffet- und Sektempfang ein. Um 13 Uhr brachte Obus 051 die Gäste wieder zurück zum Marktplatz, wo zwischenzeitlich der 052 ausgestellt wurde. Dieser ist der 100. Obus, den die Stadt Eberswalde erhalten hat.

Von der Haltestelle Marktplatz starteten die beiden Neufahrzeuge um 14:21 (Linie 862 Richtung Finow) und 14:45 (Linie 861 Richtung Nordend) zu ihrem ersten Linieneinsatz, sie lösten zwei der vier MAN-Gelenkwagen im Linieneinsatz ab. Beide Kurse standen bis Mitternacht im Einsatz.

Foto:

Drei Generationen auf einer Aufnahme:
Während die Fahrgäste vom 17-jährigen MAN-Gelenkbus 017 in den neuen Solaris-Obus 052 umstiegen, wartete im Hintergrund der Skoda 9Tr, den die DVN mit dem Skoda 14Tr anlässlich des 70-jährigen Jubiläums nach einem Sonderfahrplan einsetzen.

Aufnahme: J. Lehmann



Es war der Ersteinsatz der am 19. und 28.10.2010 gelieferten Fahrzeuge. Der dritte Obus konnte nicht rechtzeitig zum Jubiläum nach Eberswalde transportiert werden, da Einbauteile (Kompressor für die Lenkhilfe) fehlten. Er wird in der kommenden Woche erwartet. Die Gelenkbusse erhielten die Betriebsnummern 051-052 mit den Kennzeichen BAR-BG 951 und 952. Drei weitere Neufahrzeuge werden bis zum 1.4.2011 erwartet. Der Liefertermin ist vorgezogen, weil Straßenbauarbeiten auf der Poratzstraße anstehen und damit eine Straßensperrung entlang der Linie 861 zu erwarten ist. Mit dem verstärkten Hilfsantrieb der neuen Obusse kann die großräumige Umleitung besser bewältigt werden.

Eine Abstellung einiger der 17-jährigen MAN-Gelenkbusse ist geplant, jedoch dienen sie nicht als Ersatzteillieferer. Auch der am 25.11.2010 durch einen Auffahrunfall stark beschädigte Wagen 035 wird wieder hergerichtet. Die 14 Gelenkbusse sind zum Verkauf vorgesehen, entsprechende Verhandlungen sind im Gange. Auch Gelenkbus 029, der anstelle des Hilfsmotors einen kombinierten Batterie-/ Supercap-Speicher der Firma RWS Railway Service GmbH erhielt, soll verkauft werden. Es besteht die Absicht, den Wagen bis zum Ende des Jahres wieder im Linienbetrieb zu nehmen, in Kürze werden die Messungen zur EMV (Elektromagnetische Verträglichkeit) durchgeführt. Bis 2012 soll eine Serienreife der von der RWS eingebauten Anlage erreicht werden

und diese in den letzten drei Neufahrzeugen anstelle des Hilfsmotors eingebaut werden.

Die 18 m langen Solaris-Gelenkbusse bieten 41 Sitzplätze (zuzüglich Fahrersitz und drei Klappsitze) und sind für 104 Stehplätze (bei 6 Pers./m²) bei einem Leergewicht von 18.225 kg zugelassen. Von den vier von der Firma Ventura Systems aus Bolsward/NL zugelieferten Türen ist die zweite als Außenschwenschiebetüre ausgeführt, die übrigen sind Innen-Schwenktüren. Alle Einstiege sowie der Innenraum sind niederflurig mit einer leichten Anhöhung über den Achsen. Um eine angemessene Durchgangsbreite zu erreichen, wurden zu den Radkästen teilweise Ansträgungen in Kauf genommen.

Der Fahrgastraum ist ebenfalls in den Farben grün/weiß gehalten. Einige Elemente in Deckenbereich und an den Stützen wurden in Grün gehalten. Die Sitzanordnung sowie die Bauart der Sitze wurden nach dem Probereinsatz des Salzburger Obus 301 im Januar 2010 gemäß Anregungen der Fahrgäste angepasst.

Der Innenraum ist mit Klimaanlage ausgestattet, die von der Firma Konvekta zugeliefert wurde, auch hier fand sich gegenüber dem Salzburger Probefahrzeug eine optimalere Anordnung.

Die Traktionsausrüstung stammt von der Firma Cegelec, sie wurden von Mitarbeitern der DPO in Ostrava eingebaut, im dortigen Betrieb konnte das Fahrzeug die erforderlichen Test- und Einstellfahrten absolvieren.

Der Fahrmotor befindet sich auf der Fensterseite und treibt die Mittelachse an. Im Heck befindet sich ein Notfahr-Aggregat der Firma Kirsch, bestehend aus einem 118 kW starken Iveco-Dieselmotor, der über einen 100 kW-Aggregat Strom produziert. Das Fahrzeug bewies schon bei der Fahrt zur Wald-Solar-Heim im vollbesetzten Zustand eine gute Beschleunigungsfähigkeit mit diesem Dieselaggregat.

Zusätzlich wurden Supercaps mit 0,88 kWA auf dem Dach angeordnet, um den Energie-Spitzenverbrauch des Fahrzeugs zu senken. Nach Inbetriebnahme der gesamten Flotte sind hier im Rahmen des Projekts TROLLEY Anfang 2012 Untersuchungen und Messungen vorgesehen, wie hoch die Einsparmöglichkeiten sind durch diesen zusätzlichen Speicher sind. Die Stromabnehmer lieferte die Firma Lekow zu, sie sind mit Schnellabsenkung ausgestattet und können automatisch an- und ablegen, für das Anlagen ist jedoch ein Trichter erforderlich. Bis zur Montage von Trichtern in der Fahrleitung müssen sich die Fahrer mittels einer in der Heckklappe mitgeführten Teleskopstange beim Andrahten behelfen.

[Arnhem \[NL\]](#) - Linie 2 wieder elektrisch

[J. Lehmann](#) - 13.09.10

Mit einem kleinen Fahrplanwechsel am 30.08.2010 wird die am 05.09.2009 feierlich wiedereröffnete Trolleybuslinie 2 wieder von Trolleybussen bedient. Knapp ein Jahr (seit 7.9.2009) konnten wegen aufwändigen Straßenbauarbeiten nur Dieselbusse verkehren.

Zum Einsatz auf der ganztägig im 30-Minuten-Verkehr befahrenen Linie kommt einer der zwei verbliebenen Zweiachs-Trolleybusse des Baujahres 1990. Am Mittwoch und Donnerstag kam jedoch nochmals ein Dieselbus zum Einsatz, da Fahrer eingeteilt waren, die keine Zulassung für den Trolleybus besaßen. Auch am Wochenende kamen die hochflurigen Zweichachser zum Einsatz.

Die Eröffnung der Trolleybusanbindung in das Neubaugebiet Schuytgraaf wird am 12.12.2010 zum Fahrplanwechsel erfolgen. Dann verkehrt die Trolleybuslinie 5 abwechselnd nach De Laar West und Schuytgraaf jeweils im 12-Minuten- bzw. vormittags im 15-Minuten-Takt. Die derzeitige Dieselbuslinie 10 entfällt dann.

Der 1993 beschaffte DUO-Bus 5201 erhielt eine neue Innenraumausstattung einschließlich Bestuhlung und wird damit noch einige Jahre im Linienverkehr eingesetzt.

Am kommenden Samstag (18.09.2010) organisiert der Verein NTV "Nederlandse Trolleybus Vereniging" eine Fahrt mit dem Museumswagen 101 und einem Volvo-Solowagen (soweit technisch verfügbar). Sie startet um 10:30 Uhr ab dem Bahnhof (Station) und führt nach Hoogkamp und Alteveer. Nach einem Mittagessen ist eine Fahrt mit einem Volvo-Zweichachser nach Presikhaaf ab 13:30 Uhr geplant. Weitere Angaben auf der Webseite des Vereins im Link "Mehr Information"

[Salzburg \[AT\]](#) - Neue und historische Trolleybusse zum Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 20.09.10

Bei der Firma Solaris befinden sich derzeit 12 Trolleybusse des zweiten Lieferloses in Bau. Die Auslieferung ist bis Ende Januar 2011 geplant, die ersten Neufahrzeuge sollen noch Ende 2010 in Salzburg eintreffen und Anfang Januar 2011 angemeldet werden. Die Lieferung der acht restlichen der insgesamt 23 bei Solaris/Cegelec bestellten Trolleybusse ist für Anfang 2012 geplant.

Anfang September 2010 traf als erster Jubiläumsgast der ÜHIII 224, ein selbsttragender Trolleybus mit Aufbau der Waggonfabrik Uerdingen auf Achsen der Firma Henschel und einer Ausrüstung der Firma BBC. Es handelt sich um den gleichen Typ wie der seit 2007 in Salzburg unter der Nummer 123 verkehrende Museumswagen. Er stand von 1954 bis 1971 in Baden-Baden im Einsatz und befindet sich nun in englischen Privatbesitz.

Der ÜHIII 224 wird am „Tag der offenen Tür“ in der Obusgarage an der Alpenstraße zu besichtigen sein. Dieser Festtag wird anlässlich des 70-jährigen Jubiläums des Obusbetriebs abgehalten. Neben Besichtigungsmöglichkeiten der Werkstatt und der Leitstelle sowie zahlreichen Informationsständen der Verkehrsbetriebe, Lieferfirmen und Vereinen wird ein Zubringerverkehr mit historischen Trolleybussen geboten. Diese fahren nach einem regelmäßigen Fahrplan von der Garage zum Heizkraftwerk Mitte, in dem die Salzburg AG ebenfalls einen Tag der offenen Tür anbietet.

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche fand am 22.09.2010 der autofreie Tag, bei dem die Maxglaner Hauptstraße (zwischen Späthgasse und Glansteg) und die Müllner Hauptstraße (zwischen Gaswerksgasse und Klausentor) für sämtlichen Verkehr gesperrt wurde, um dort eine Straßenfast abzuhalten. Anlässlich des internationalen „Tag des Obus“ war die Stadtbus AG mit einem Infostand und einem der neuen Solaris-Gelenktrolleybusse zugegen und stellte unter anderem das im Rahmen des EU-weiten „Trolley-Projekts“ geplante Projekt vor.

Der Trolleybusverkehr wurde zwischen 7.00 und 22.00 wie folgt umgeleitet: Die Linien 1 und 8 wurden über die Reichenhaller-Straße und Aiglhof zum Hans-Schmid-Platz und zurück über Aiglhof und E.-Baumgartner-Straße, die Linie 7 Richtung Salzburg-Süd ab Landeskrankenhaus über Lindhof - W.-Hauthaler-Straße - E.-Baumgartner-Straße - Neutor zum Hanuschplatz und zurück ab Hanuschplatz über Neutor - Reichenhaller- Straße - W.-Hauthaler-Straße - Lindhofstraße zur Gaswerksgasse geführt. Die Linie 10 fuhr ab Hanuschplatz über das Neutor - Reichenhaller-Straße zur E.-Baumgartner-Straße.

- Nächster Halt: '70 Jahre Obus'

[J. Lehmann](#) - 04.10.10

So warb die Salzburg AG in den Obussen für das Jubiläum, das am vergangenen Samstag (02.10.10) mit einem Tag der offenen Tür in der Obusgarage Alpenstraße gefeiert wurde. Neben einem attraktiven Programm mit der Präsentation von zwei Gelenkobussen (279 und 303), dem Turmwagen und dem Werkstattbereich fanden Rundfahrten mit dem beiden ÜHIII (Nr. 123 ehemals Solingen 040 und der über Baden-Baden aus England angereisten Gastfahrzeug 224, siehe Berichte vom 19.07.10 und 20.09.10) statt. Den Zubringerverkehr von der Innenstadt führten die beiden historischen Obussen 109 und 178 durch, der 30-Minuten Verkehr diente auch dazu, die Gäste zum Tag der offenen Tür in das Heizkraftwerk Mitte zu bringen.

Zusätzlich wurden in der Lackierhalle Vorträge unter anderem von Johann Kogler über das Projekt "Trolley" (siehe gesonderter Bericht) und von Direktor Mackinger über die 70-jährige Geschichte des Betriebs gehalten. Der Obus verkehrte vor 70 Jahren erstmals auf einer 4,8 km langen Strecke, bis heute wuchs das Netz auf 9 Linien und 98,5 km an. Die 100 km werden durch die Netzerweiterung um zwei Linienabschnitte im kommenden Jahr überschritten, so eine offizielle Ankündigung des Bürgermeisters anlässlich des Jubiläums. Es handelt sich um eine neue Führung der Linie 8 von der Maxglaner Hauptstraße (Linie 1) durch die Rochusgasse, vorbei an der Stieglbrauerei zur Kugelhofstraße um auf die der Innsbrucker Bundesstraße auf den bisherigen Linienweg mit der Linie 2 zu stoßen. Auch die Linie 10 soll ausgebaut werden, sie soll von der Gaswerksgasse (Linie 7) über die Strubergasse zur Rudolf-Bibel- Straße fahren (Linie 2 und 4) und weiter an der vor zwei Jahren neu errichteten Bibliothek vorbei zur Siebenstätterstraße (Linie 1 und 7). Für die neuen Fahrwege werden für die Linie 8 etwa 1,9 km und für die Linie 10 etwa 1,5 km neue doppelspurige Fahrleitung errichtet. Dadurch erhöht sich die Anzahl der Weichen erneut, derzeit weist das Netz 106 elektrische und 105 mechanische Weichen (ohne Zentralgarage) auf!

Zur Streckenerweiterung erfolgt auch eine Aufstockung des Wagenparks. Wie berichtet werden dieses Jahr noch acht neue Solaris-Gelenktrolleybusse geliefert, vier folgen Anfang 2011. Zum 27.3.2010 werden die beiden angemieteten Dieseltrolleybusse zurückgegeben, der Wagenpark besteht dann aus 90 Obussen. Somit werden nur acht der 25 hochflurigen Trolleybusse werden ausgemustert. Sie werden als Ersatzteilspender für die übrigen Altwagen dienen.

Weitere Pläne sind in der Diskussion: So soll die hochfrequentierte Linie 3 mit Doppelgelenkwagen auf eigenen Busspuren verkehren. Leider konnte ein ursprünglich geplanter Probeinsatz eines Doppelgelenkwagens zum Jubiläum nicht realisiert werden. man hofft nun, dieses im Frühjahr 2011 nachholen zu können.

- Schienen für Trolleybusse?

[J. Lehmann](#) - 25.10.10

Mit einem Pressetermin am 18.10.2010 stellte Dr. Arno Gasteiger, Vorstandsdirektor der Salzburg AG und Stadtbus-Direktor Gunter Mackinger Strategien zur Beschleunigung des Obusverkehrs vor und überreichten eine Analyse der gegenwärtigen Situation dem Verkehrsamt der Stadt Salzburg. Ziel ist die politische Zustimmung zur Errichtung von Busspuren zu erreichen. Seit den 50er Jahren müssen durch stetige Zunahme des Verkehrs zusätzliche Obusse zur Einhaltung der Fahrzeiten ohne Leistungsaufwertung eingesetzt werden, damit werden 3 Mio. jährlich zur staubedingten Fahrplanstabilisierung ausgegeben.

Nach Lieferung der neuen Solaris-Gelenkobusse erhält Ende 2011 die Linie 10 einen zusätzlichen Kurs. Mit weiteren Neubeschaffungen im nächsten Jahr erhalten die Linien 2 und 4 je einen zusätzlichen Kurs.

Angesprochen wurde das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung, welches bis 2025 eine Zunahme des Verkehrs um über 30% bringen wird. Damit dieses Wachstum nicht alleine durch den umweltschädlichen Autoverkehr erfolgt, sondern durch einen attraktiven Obusverkehr aufgefangen wird, schlug die Stadtbus AG Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs vor, die nun von der städtischen Verkehrsplanung geprüft werden. Vorgeschlagen wurden unter anderem Busspuren bzw. Fahrverbot für den Autoverkehr vom Max-Ott-Platz bis zum Mirabellplatz sowie der gesamte Makartplatz und die Durchfahrt des Neutors soll nur den Obussen ermöglicht werden.

Es bleibt zu wünschen, dass viele Vorschläge realisiert werden können, um die Innenstadt Salzburgs wieder attraktiver zu machen und nicht am zunehmenden Autoverkehr zu ersticken.

Fribourg [CH] - Beginn der Auslieferung von zwölf neuen Trolleybussen

[J. Lehmann](#) - 13.09.10

Ende August lieferte die Firma Carrosserie Hess den ersten Swisstrolley nach Fribourg aus. Bis Anfang September 2010 folgten zwei weitere Trolleybusse der 12 bestellten Neufahrzeuge, die übrigen neun Swisstrolleys befinden sich in mehr oder weniger fortgeschrittenen Bauzustand in Bellach. Eine Inbetriebnahme der ersten neuen Swisstrolleys wird Ende September erwartet, sie erhalten in Anschluß an die 2004 gelieferten MAN/Hess-DUO-Busse die Nummern 522-533.

Nach Montage der Fahrleitung durch die Firma Kummler&Matter ab Juni 2010 konnten die drei Trolleybuslinien ab dem 07.07.2010 wieder elektrisch die Innenstadt passieren. Seit Juni 2001 wurde wegen Bauarbeiten für den Neubau eines Einkaufszentrums mit Tiefgarage und später dem Neubau eines Gastspielhauses rund 400 m Fahrleitung zwischen den Haltestellen St-Pierre und Bahnhof demontiert. Die DUO-Busse legen an den beiden Haltestellen die Stangen ab und mittels Trichter in der Fahrleitung an der anderen Haltestelle wieder an.

Nach Komplettierung der Fahrleitung in der Innenstadt wurde einer der Trichter an der Haltestelle St-Thérèse der Linie 3 Richtung Innenstadt zum Eindrahten aus Richtung Mont-Carmel montiert. Die Montage der rund 500 m Fahrleitung zwischen der ehemaligen Endhaltestelle Chassotte und der neuen Endhaltestelle Mont-Carmel sind nun für Herbst 2010 geplant, voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Herbst soll die Linie 3 wieder vollständig elektrisch verkehren.

Bedingt durch einen Unfall am 16.07.2010 der Nähe der Brücke Pérolles erlitt der Duo-Bus 502 einen schweren Schaden an der Front, in Anbetracht der Auslieferung der neuen Trolleybusse wird er nicht mehr hergerichtet und ist somit der erste Wagen, der außer Betrieb ging.

Der Verein Tramclub Fribourg besitzt nicht nur einen Strassenbahn-Motorwagen von 1913 und einen Dieselbus des Jahrgangs 1972, sondern auch den Saurer/Hess-Trolleybus Nr. 34, Jahrgang 1964, der erste dieser Serie (33-40), welcher in Fribourg in den Einsatz kam. Der Wagen ist fahrtüchtig, verfügt aber derzeit leider nicht über eine Zulassung für den Fahrleitungsbetrieb. Aus diesem Grund erbaute der Verein in Eigenleistung einen Generator-Anhänger, welcher mit Komponenten der Hilfsantriebe der ehemaligen Trolleybusse 41 und 42 aufgebaut wurde. Im Rahmen der Jubiläums-Feier zum 20-jährigen Bestehen des Vereins wurde dieser Trolleybus erstmals seit über 7 Jahren wieder mit eigener Kraft ins Stadtzentrum gefahren und dort ausgestellt.

- Generationswechsel gestartet

[J. Lehmann](#) - 08.11.10

Mit Inbetriebnahme der ersten 18,7 m langen zweimotorigen Swisstrolleys hat der Generationswechsel zur Ablösung der 22-jährigen DUO-Busse des Fabrikats Volvo/Hess/ABB begonnen. Die sieben bereits von 28.08.2010 bis 13.10.2010 gelieferten Swisstrolleys (Nr. 522-528) nahmen am 2.11.2010 den Liniendienst auf, nachdem Einweisungsfahrten für die Fahrer durchgeführt waren.

Die Auslieferung der restlichen fünf bestellten Swisstrolleys (Nr.529-533) ist bis Ende des Jahres vorgesehen. Sie kommen hauptsächlich auf der Linie 2 zum Einsatz, auf der acht (nachmittags neun) Kursen erforderlich sind. Hier fahren sie überwiegend elektrisch, lediglich auf dem Abzweig nach Les Biches wird noch 1-2 Mal stündlich mit Hilfsantrieb eine Schleife durch das Industriegebiet bedient. Ende das Jahres werden sie auch auf der Linie 3 zum Einsatz kommen, die bis dahin die 500 m fehlende Oberleitung nach Mont-Carmel erhält und dann vollständig elektrisch bedient werden kann. Der Beginn der Bauarbeiten ist Anfang November geplant. Derzeit drahten die DUO-Busse an der Haltestelle Jura Chassotte aus, auf dem Rückweg wird erst an der Haltestelle Ste Therese eingedrahtet, hier befindet sich seit Mitte des Jahres ein Fahrleitungstrichter.

Die Linie 1 bleibt künftig weiterhin den neun im Jahre 2004 beschafften MAN/Hess/Kiepe-DUO-Bussen vorbehalten, da sie über beide Enden hinaus im Dieselantrieb befahren wird und die neun Wagen einen MAN-Motor von 206 KW besitzen. Die neuen Swisstrolleys sind mit einem 118 kW - Dieselmotor der Firma Iveco, der nur als Notfahrtaggregat bei Umleitungen und für kurze Linienabschnitte ohne Fahrleitung dient.

Neben dem am 16.07.2010 verunfallten 502, der als Ersatzteilspender dient, sind vier der 1988 erbauten Volvo B10m/Hess/ABB in der Wagenhalle Givisiez abgestellt (Nr. 503, 505, 508, 511). Die elf verbliebenen DUO-Busse stehen zum Verkauf über die Firma Rattinbus (siehe Link "Mehr Information"), die Laufleistung beträgt rund 1,5 Mio km, davon wurden 350-380 Tkm im Dieselantrieb gefahren.

Lausanne [CH] - Aufwertung der stärksten Trolleybuslinien

[J. Lehmann](#) - 27.09.10

Am 21.9.2010 gab der Schweizer Nationalrat für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen 1,51 Milliarden Franken frei. Die Gelder sollen vor allem in die Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne-Morges fließen. Das Projekt in der Agglomeration Lausanne-Morges umfaßt die Einführung einer Straßenbahn auf der Verbindung Lausanne (Flon)-Renens (Teil der bisherigen Trolleybuslinie 7) und die Aufwertung der Trolleybuslinie 9 zu einer hochwertigen Buslinie mit eigenen Fahrspuren (bus à haut niveau

de service). Eine zweite Stufe umfasst die Verlängerung der Linie bis Bussigny, nördlich von Renens gelegen. Neben einer reservierten Busspur erhält das BHNS-System Haltestellen mit hohen Bahnsteigkanten, die den Fahrgastfluss fördern und Fahrzeugen im speziellen Design. Dieses könnten Doppelgelenktrolleybusse sein, wie sie schon in Genf, Zürich oder St. Gallen verkehren.

Anlässlich der "Woche der Mobilität" kam im Vorfeld dieses Projekts ein aus Genf geliehener Doppelgelenkwagen (Wagen 781) am Samstag, 25.9.2010 als zusätzlicher Kurs zwischen 9:30 und 16:30 zwischen St-Francois und Renens auf der Linie 7 zum Einsatz, die Mitfahrt war kostenlos.

Die Probefahrten erfolgten im Vorfeld einer Bestellung von weiteren Neufahrzeugen zum Ersatz der Anhängerzüge. Die letzten der 35 SwissTrolleys wurde Ende Mai 2010 ausgeliefert. Anfang September waren noch sechs Trolleybusse (721, 722, 732, 733, 739 und 740) der ältesten Serie 721 - 740 (FBW/Hess/SAAS, Bj. 1982/83) im Einsatz, so dass bislang nur 14 Zweiachser neben den zehn gebraucht übernommenen Genfer Gelenkwagen (881-890) ausgemustert wurden. Damit erfolgte eine Erhöhung der Anzahl von Trolleybussen auf nun 93 Einheiten und Lausanne ist somit auch bei der Anzahl der Trolleybusse wieder Spitzenreiter in der Schweiz vor Genf. Entgegen früherer Absichten wurde die Fahrleitung der Ende 2008 durch die Metrolinie M2 ersetzten Trolleybuslinien 5 und 6 im Zuge der Rue du Bugnon und Avenue de la Sallaz im Juni 2010 abgebaut.

Luzern [CH] - 'Neue Horizonte im Stadtverkehr'

[J. Lehmann](#) - 22.11.10

In der kommenden Woche findet die Tagung "Neue Horizonte im Stadtverkehr" in Luzern statt. TrolleyMotion bietet allen Interessierten ein informatives Programm rund um die Elektromobilität. „Renommierte Fachleute aus der Branche werden über die neuesten technologischen, wirtschaftlichen, ökologischen und politischen Entwicklungen auf dem Gebiet der Elektrobusse berichten und darüber diskutieren, wie sich der öffentliche Stadtverkehr in Zukunft innovativ und nachhaltig weiterentwickeln lässt“, so Daniel Steiner in der jüngsten Ausgabe des Newletters zur Tagung.

Das aktuelle Programm ist im weiterführenden Link "Mehr Information" zu finden.

Zum Abschluß der Tagung wird sich der Betrieb der vbl (Verkehrsbetriebe Luzern) mit seinem innovativen und vielfältigen Wagenpark präsentieren. So kommen auf den sechs dicht befahrenen Trolleybuslinien alle möglichen Arten von Trolleybussen zum Einsatz: Gelenkwagen in 18 oder 18,75 m Länge, 12m-Solowagen mit und ohne Anhänger sowie Doppelgelenktrolleybusse. Die 1989 beschafften Solotrolleybusse sind noch mit 28 Einheiten im Betrieb, ein Großteil wurde ab 1996 mit Niederfluranhängern versehen, sie bedienen hauptsächlich die Linie 1, die in der HVZ alle 5 Minuten verkehrt. Ebenfalls sind auf dieser Linie die drei Ende 2006 beschafften Doppelgelenktrolleybusse zu finden. Die Linie 6/8, die am Veranstaltungsort "Verkehrshaus" vorbeiführt, wird in der HVZ auch im 5-Minuten-Takt, die übrigen Linien verkehren ganztags im 7½-Minuten-Verkehr, hier kommen in der Regel die neuen SwissTrolleys zum Einsatz, von denen 2004 zehn und 2009 16 Einheiten beschafft wurden. Eine Ausnahme bildet die Linie 4, die mit Soloobussen bedient wird.

Ein Gelenkwagen (Nr.190) der 1988 beschafften Serie von 16 Einheiten steht ebenfalls noch im Einsatz, er ist als Museumswagen für Verein "Retrobuss" geplant. Die übrigen Gelenkwagen wurden nun sämtlich verschrottet, nachdem sich auch für die letzten fünf Wagen keinen Käufer gefunden hatte.

Neuchatel [CH] - Hälfte der bestellten SwissTrolley im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 15.11.10

Nachdem der SwissTrolley 131 bereits seit September 2009 erprobt wurde, begann am 9.8.2010 die Auslieferung der Serienfahrzeuge der Anfang 2008 bestellten 20 Gelenktrolleybusse der Firmen Hess/Vossloh-Kiepe. Die 9. und 10. Wagen lieferte die Firma Hess Ende Oktober aus, beide Wagen erhielten die Abnahme Anfang November und befinden sich mit den Betriebsnummern 139 und 140 in Betrieb. Damit ist die Hälfte der 20 bestellten Wagen im Einsatz. Die Auslieferung der restlichen zehn bestellten Einheiten ist bis Frühjahr 2011 geplant.

Bis auf vier Wagen (163, 165, 167 und 169) sind die ursprünglich 12 Einheiten umfassende Serie FBW/Hess des Baujahrs 1983 außer Dienst. Von den vor rund 5 Jahren noch aufwändig sanierten Wagen verließen Ende September bereits vier Fahrzeuge (161, 162, 168, 171) Neuchatel per Bahn in Richtung Osteuropa.

Winterthur [CH] - Der Generationswechsel wird fortgesetzt

[J. Lehmann](#) - 18.10.10

Nach Inbetriebnahme der SwissTrolleys 102-104 Anfang Juli findet nun morgen nach dreimonatiger Lieferpause am 19.10.2010 die Vorabnahme der Wagen 105 und 106 statt, die Prüfung des BAV (Bundesamt für Verkehr) ist für den 27. Oktober geplant. Die SwissTrolleys 107 und 108 werden voraussichtlich am 22.11.10 in Verkehr gesetzt, bis Ende des Jahres sollen elf Neufahrzeuge in Betrieb sein.

Als erster der Daimler-Benz O405GTZ/ABB ging Wagen 150 (Erstzulassung: 27.09.89) am 5.7.10 und Wagen 157 (EZ: 17.03.92) am 7.7.10 außer Betrieb. Sie wurden von Stadtbuss "ausgeschlachtet" und anschließend den Verkehrsbetrieben Zürich zur weiteren Verwendung geliefert. Die Trolleybusse 155 (21.7.10) und 143 (26.8.10) folgten kurze Zeit später, letzterer wurde komplett der VBZ als Ersatzteilsponder zur Verfügung gestellt.

Zürich [CH] - Kapazitätserhöhung ab 2012 auch auf Linie 32

[J. Lehmann](#) - 25.10.10

Bereits anlässlich eines Informationsabends in Affoltern am 10.06.2010 wurde die Umstellung der Linie 32 auf Doppelgelenktrolleybusse zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 angekündigt, um dem steigenden Verkehrsbedürfnis in diesem Stadtteil gerecht zu werden.

Die erforderlichen Doppelgelenktrolleybusse wurden nun gemeinsam mit weiteren Nomalgelenktrolleybussen ausgeschrieben. Die am 15.10.2010 veröffentlichte Ausschreibung sieht die Lieferung von 12 Doppelgelenkwagen im Zeitraum 01.06.2012-30.11.2012 vor. 21 weitere 18m-Gelenkwagen sollen dann ein Großteil der 1994 beschafften Serie von MB 0405GTZ ersetzen. Zusätzlich wird eine Option auf 10 weitere Doppelgelenk- und 40 weitere Gelenktrolleybusse sowie LCC-Kosten und den Einbau von Fahrschuleinrichtungen festgeschrieben. Voraussetzung für alle Bieter ist die Teilnahme an einem Besichtigungs- bzw. Vorführtermin am 3.11.2010. Da die Abgabefrist erst am 26.01.2011 endet, ist eine Vergabe erst im Frühjahr 2011 zu erwarten.

Durch diese Trolleybus-Beschaffung bekennt sich die Stadt Zürich zum CO2-freien Verkehrsmittel Trolleybus und somit zum umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr. Da alle Trolleybusse der VBZ mit "Naturpower" und Solarstrom des Elektrizitätswerks Zürich versorgt werden, wird ausdrücklich hingewiesen, dass der Trolleybus eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel überhaupt ist.

Eine Umwandlung der Optionen hängt davon ab, ob die gegenwärtige Planung zur Ausdehnung des Straßenbahnnetzes verwirklicht wird. Nach dieser Planung soll im Jahre 2020 die Linien 33 und 72 zwischen Albisriederplatz und Bucheggplatz/Milchbuck durch neue Straßenbahnlinien ersetzt werden. Derzeit werden für die HVZ nachmittags 73 Trolleybusse planmäßig benötigt, davon 32 auf den Linien 31 (bei einem 7½ Min.-Takt) und 32 (bei einem 6-6-7 Min.-Takt). Der Wagenpark besteht derzeit aus 76 Trolleybussen, davon 17 LightTrams.

Bari [IT] - Der lange Weg zur Wiedereröffnung

[J. Lehmann](#) - 22.11.10

Obwohl bereits Mitte des Jahres die Fertigstellung der Fahrleitung erfolgte und unter Spannung gestellt und in die Verantwortung der Stadt übergeben wurde, die diese weiter an den Betreiber übergab, ist eine Eröffnung des Betriebs noch nicht in Aussicht. Das Problem liegt in den Verfahrensweisen der unterschiedlichen Finanzierung der Streckenabschnitte. Der Abschnitt vom Piazza Umberto I in Carbonara bis zum Friedhof der Ortschaft Ceglie an der Via Umberto I (4,3 km hin- und zurück) wird durch das Umweltministerium finanziell unterstützt und hier sind bereits alle erforderlichen Prüfungen abgeschlossen. Der Abschnitt vom Bahnhof Bari (Via Giuseppe Capruzzi) bis zum Piazza Umberto I in Carbonara (10,5 km hin- und zurück) wird noch von Fördermitteln des in den 90er Jahren beabsichtigten Wiederaufbaus finanziert, außerdem gab es Schwierigkeiten bei der Erneuerung der Fahrleitung im Zuge der stark befahrenen Corso Alcide De Gasperi, so daß erst der umfangreiche Abnahmeprozess erfolgen muß. Erst nach erfolgreichem Abschluß können die Schulungs- und Probefahrten durchgeführt werden.

Die drei neuen VanHool A300T befinden sich neben den vier aufgearbeiteten 1999 neu beschafften, aber nie benutzten Trolleybussen in Bari und stehen für diese Fahrten bereit. Von den neuen VanHool wurde ein Fahrzeug zuvor in Modena getestet und die Messung für Umweltverträglichkeit (EMV) durchgeführt.

Bologna [IT] - Solaris/Cegelec-Trolleybusse in Zulassungsphase

[J. Lehmann](#) - 11.10.10

Alle elf Solaris Trollino wurden planmäßig bis zum 10. August 2010 ausgeliefert. Sie unternahmen jeweils Probefahrten in Ostrava und nun führen sie Abnahme- und Inbetriebsetzungsfahrten in Bologna durch. Sie erhielten in Anschluß an die 1996-2000 gelieferten MAN-Bassotto/Autodromo/Kiepe Gelenktrolleybusse die Betriebs-Nr. 1056-1066. Die Betriebsaufnahme ist für November geplant. Die Neufahrzeuge sind für die Umstellung der Linie 14 auf elektrischen Betrieb. Ein Teil der Linie 14 nutzt die Fahrleitung der ehemaligen Linie 43, die Anfang der 80er Jahre eingestellt wurde.

Weiterhin läßt sich die Eröffnung der Civis-Linien auf sich warten. Das im September 2007 gestartete 182 Mill.-Projekt findet nun viel Widerstand, obwohl der Bau bereits sehr weit fortgeschritten ist. Nachdem sich Anfang 2010 die Fahrer über den in der Mitte angeordneten Führerstand beklagten, bestehen nun Bedenken, dass die 18m langen Fahrzeuge mit ihrem zulässigen Gesamtgewicht von 30 t Schäden in der historischen Altstadt verursachen können. Nach den Sommerschulferien wurden die drei Trolleybuslinien wieder elektrisch bedient, auf der dicht befahrenen Linie 13 kommen die 35 Gelenktrolleybusse zum Einsatz, die 2002 wieder eröffneten Ringlinien werden von den nunmehr 20-jährigen zweiachsigen Trolleybusse des Fabrikats Menarini und Breda, von denen zehn (Nr. 002 bis 011) noch betriebsbereit sind. Bei Fahrzeugmangel kommen auch hier Gelenkwagen zum Einsatz.

Parma [IT] - Gelenkwagen werden im Rahmen des Projekts TROLLEY ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 20.09.10

Im Rahmen des Projekts TROLLEY beabsichtigt die TEP neun Gelenktrolleybusse zu beschaffen, die mit Supercaps ausgestattet werden, um den Energieverbrauch um 25% zu senken. Dabei soll die Bremsenergie gespeichert werden, um sie beim Anfahren wieder zu verwenden. Eine entsprechende Ausschreibung wird für Herbst erwartet.

Die neuen Fahrzeuge sind für den Einsatz auf der Linie 5 vorgesehen, die zur Zeit die wichtigste Linie ist.

Netzerweiterungen wurden nach Einstellung der Planungen für eine Metro angekündigt, unter anderem soll der Campus, ursprünglich Endpunkt der geplanten Nord-Süd-Metrolinie an das Trolleybusnetz angeschlossen werden. Auch Beschleunigungen durch mehr Buspuren und Ampelvorrangschaltung sind geplant.

Konkrete Angaben werden in den nächsten Wochen erwartet, wenn das neue Bus- und Trolleybusnetz, welches Ende des Jahres mit den gravierensten Umstellungen seit den 50er Jahren angekündigt wurde.

Nach den Sommerschulferien in Monaten Juli und August, in denen der Trolleybusbetrieb wie in den vergangenen Jahren komplett ruhte, kamen ab dem 6.9.2010 wieder Trolleybusse auf den Linien 3 und 5 zum Einsatz. Es kommen ausschließlich MAN/Bussotto Trolleybusse aus dem im September 2008 eröffneten neuen Depot zum Einsatz.

Die Trolleybuslinie 1 soll nach Abschluss der Straßenbauarbeiten im Bereich zwischen dem Piazza Filippo Corridoni und Piazzale Tommaso Barbieri ab Ende des Jahres wieder mit Trolleybussen bedient werden. Teilweise wurden die Straßenzüge zu Fußgängerzonen durch Verbreiterung des Bürgersteigs umgebaut.

Dann werden auch wieder die beiden älteren Trolleybusserien vom Baujahr 1986 (031-040) und vom Baujahr 1981 (021-030) wieder in Einsatz gelangen, letztere sind inzwischen die ältesten Trolleybusse im Linienverkehr in Italien.

- Testfahrten und TROLLEY-City-Industry-Summit

[J. Lehmann](#) - 15.11.10

Das erste Stadt/Industrie - Gipfeltreffen (City-Industry-Summit) des TROLLEY-Projekts fand am 21.10.2010 in Parma statt. Das Programm bot unter anderem Vorträge von Gunter Mackinger (Salzburg AG), leitender Partner des TROLLEY Projekts, Nadia Amitrano (ASSTRA), Luigi Bianco (EQC), Francesco DE Gennaro (ATM Milano), Maurizio Bottari (Vossloh Kiepe Srl.) und Andreas Radam (RWS, Neuenhagen). Alle Vorträge sind abrufbar auf der Homepage des TROLLEY-Projekts, siehe Link "Mehr Information".

Im Zuge diese Projekts erhält Parma Finanzmittel um die sieben in 2012 vorgesehenen Gelenktrolleybusse mit einem Energiespeicher auszustatten. Im Vorfeld der Vergabe wurden am 19.10.2010 der Van Hool AG 300 T Nr.707 der ATM Milano, am 26.10.2010 der Solaris Trollino 18 Nr.1056 der ATC Bologna und am 27.10.2010 der Gelenktrolleybus für Rom des Fabrikats BredaMenarini mit Skoda-Ausrüstung getestet, vorwiegend kamen sie auf der Linie 5 zum Einsatz, diese soll auf Gelenkwagen umgestellt werden, derzeit kommen acht Kurse im 10-Minuten-Takt zum Einsatz.

Die übrigen Trolleybuslinien 1, 3 und 4 werden dann den MAN-Solowagen vorbehalten sein, von denen von 14 Einheiten nur 12 in betreib sind, zwei Fahrzeuge sind nach Hochwasserschäden seit 2007 abgestellt. Ebenfalls sind derzeit die älteren Serien 031-040 (Bj.1986) und 021-030 (Bj.1981) ohne 023 und 024 (bereits Ersatzteilsponder) im alten Depot abgestellt. Somit werden die Trolleybuslinien 3 und 5 nur teilweise von Trolleybussen bedient. Auch nach Ende der Bauarbeiten ist die Fahrleitung der Linie 1, die nun seit einem Jahr von Dieseln bedient wird, nicht angepasst.

St. Etienne [FR] - Liniennetz stark geändert

[J. Lehmann](#) - 04.10.10

Mit einem Fahrplanwechsel nach den Sommerschulferien erfuhr das Nahverkehrsnetz in St. Etienne eine Umstrukturierung. Zahlreiche Buslinien wurden neu kombiniert und erhielten neue Nummern. Die Straßenbahnlinien 4 und 5 (Nord und Süd) erhielten nun das Signet T1, T2 und T3. Die beiden Trolleybuslinien 3 und 10 wurden neu verknüpft. Die Linie 3 von Terrenoire verkehrt nun nach Cottonne und übernahm die Linie 10, deren Wenden am Pl. Dorian entfällt somit. Den westlichen Linienabschnitt der Linie 3 nach Michon übernahm die Linie 7, die aufgrund der Depotzufahrt überwiegend mit Fahrleitung versehen ist.

Die neue Linie 3 wird alle 8-9 Minuten bedient, die Linie 7 alle 11-12 Minuten.

Mit den elf 2004 beschafften Cristalis-Trolleybusse kann nur die Linie 3 elektrisch verkehren. Auf den bis zu neun Kursen müssen jedoch häufig wegen deren eingeschränkter Verfügbarkeit Dieseln aushelfen.

Da im Bereich der Haltestelle "Palais de Justice" aufgrund der Baumaßnahmen für die Parkgarage stadteinwärts die Fahrleitung fehlt, verkehren die Trolleybusse hier mit Hilfsmotor. Der Einsatz der modernisierten ER 100 des Baujahrs 1981 wurde beendet, die 13 Fahrzeuge verblieben bislang abgestellt im Depot.

Castellón [ES] - Langsamer Projektfortschritt

[D. Budach](#) - 22.11.10

Das Geld fehlt: Die Region Valencia, deren drittgrößte Stadt Castellón de la Plana ist, gilt als die am meisten verschuldete Region Spaniens. Das bleibt naturgemäß nicht ohne Auswirkungen auf die diversen Infrastrukturprojekte.

Um den Ausbau des "Tram" Castellón, des spurgeführten Obus', dennoch weiterführen zu können, schlug der Conseller de Infraestructuras, Minister für Infrastruktur der Region Valencia, Mario Flores, vor, eine Finanzierungslösung mit Beteiligung der Lieferanten/Bauunternehmen zu finden, die Zahlungen verteilt auf mehrere Jahre vorsieht. Ähnliche Modelle wurden auch für andere Infrastrukturinvestitionen in der Region vorgeschlagen, um diese in der gegenwärtigen Lage überhaupt fortsetzen zu können. Im Fall Castellón betrifft diese Lösung die aktuelle Verlängerung bis zum Hafen Grao, die nach aktuellem Stand bis zur Jahreswende 2011/2012 baulich

fertiggestellt werden soll. Für die weiteren Verlängerungen der Linie 1 nach Norden und für die vorgesehene zweite Linie zur Erschließung von Vila-real, Burriana und Almassora wird eine Umsetzung im Rahmen einer sogenannten "Public-Private-Partnership" (PPP) vorgeschlagen: Baufirmen, Betreiber und öffentliche Hand gründen hierbei eine neue Unternehmung zum Zweck des Baus und Betriebs der künftigen Projekte. Die Einkünfte dieser Gesellschaft gründen sich im wesentlichen aus künftigen Fahrgeldeinnahmen und festgelegten Zahlungen der öffentlichen Hand über einen Zeitraum von 20-25 Jahren, während derer sich die Investitionen amortisieren sollen. Bei diversen Straßenbahnprojekten im Land Spanien wurden diese Modelle bereits umgesetzt.

Innerhalb des Stadtgebiets wurde außerdem die Streckenführung in Richtung Grao auf mehreren hundert Metern nochmals modifiziert. Die Verlängerung wird 3,87 km lang sein, 6 neue Haltestellen aufweisen und 40,45 Mio. EUR kosten.

Insgesamt ist die Realisierung der Spur-Obus-Anlage in Castellón also deutlich langsamer zu erwarten als ursprünglich geplant. Bei der Eröffnung der ersten (und bislang einzigen) 2 km langen Strecke im Juni 2008 war von einer Verlängerung zum Hafen bis 2009 und einer vollständigen Inbetriebnahme der Linien 1 und 2 mit mehr als 25 km Strecke bis 2012 die Rede.

- Leeds: Projekt auf dem Prüfstand

[D. Budach](#) - 13.09.10

Das schon recht weit gediehene Projekt zur Einführung eines modernen Trolleybussystems in Leeds wird durch die aktuelle, drastische Sparpolitik der neuen britischen Regierung nicht begünstigt. Von allen bereits zur weiteren Bearbeitung angenommen Nahverkehrsprojekten wurden bislang nur für die Stadtbahnprojekte in Manchester, Newcastle upon Tyne und Nottingham definitive Zusagen zum Weiterbestehen der Fördermittel gegeben. Auf dem Prüfstand stehen dagegen einige weitere Straßen-/Stadtbahnprojekte und eben auch das Trolleybusprojekt Leeds. Wenig begünstigend könnte sich dabei auswirken, dass sich der Trolleybus Leeds aktuell nur in der 1. Phase der Genehmigung zur definitiven Finanzierung befindet. Auch wenn das Department for Transport (DfT) / Verkehrsministerium das eingereichte Projekt befürwortet hat, steht eine endgültige Entscheidung über Gewährung öffentlicher Beihilfendurch die Regierung noch auf dem Prüfstand. Eine Entscheidung aus London wird im Oktober erwartet.

Landskrona [SE] - Der Vierte ist angekommen!

[J. Lehmann](#) - 20.09.10

Letzten Donnerstag (16.09.2010) traf der Anfang 2010 bestellte Solaris Trollino T12 in Landskrona ein. Wie berichtet (siehe Meldung vom 01.03.2010) mußte aufgrund steigender Fahrgastzahlen der Trolleybusbetrieb erneut verstärkt werden und in Spitzenzeiten kommen nun vier Busse zum Einsatz, bislang mußte ein Diesibus als vierter Bus aushelfen.

Die Abnahme des Wagens in Pilzen erfolgte am 06.09.2010 durch eine schwedische Delegation aus Skånetrafiken (Fahrzeugbesitzer), Nobina (Betreiber) und dem Ing.-Büro Trivector Traffic AB. Die Delegation wurde mit dem neuen Trolleybus am Bahnhof abgeholt und nach einem Mittagessen in der Pilsener Brauerei wurde der neue Wagen in einer unbenutzten Schleife komplett inspiziert. Der Wagen weist zu den bisherigen drei Trolleybussen wie gewünscht eine starke Ähnlichkeit auf.

Nach Ankunft des Wagens in Landskrona schulten Mitarbeiter der Firma Skoda am Donnerstag und Freitag die Techniker und Fahrer in Landskrona.

Leider wird sein Einsatz noch etwas auf sich warten lassen, denn ab heute (20.09.2010) ruht der Trolleybusverkehr für rund acht Wochen wegen Straßenerneuerungen zwischen Bahnhof (Stationen) und dem Krankenhaus (Lasarettet), auf ungefähr 1 km der Strecke, und somit einem Drittel von der Gesamtlänge der Obuslinie.

Gdynia [PL] - Neue Solaris öffentlich präsentiert

[J. Lehmann](#) - 01.11.10

Am Sonntag 24.10.2010 konnten die ersten zehn der 25 mit Mitteln der EU bestellten Solaris Trollino 12 von der Bevölkerung und der Presse vorgestellt werden. Die Wagen fuhren von verschiedenen Endhaltstellen im Netz in die Innenstadt und dann mit Ihrem Hilfsmotor bis zum Kosciuszkoplatz. Sie waren blau-weiß bekränzt und mit einem Werbe-Slogan: "Genießen Sie mit uns die neuen Trolleybusse!" Es bestand ein reger Andrang (siehe Link "Mehr Information").

Die 10 Trolleybusse erhielten die Nummern 3006, 3007, 3008, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3029 und 3031. Bis Ende des Jahres folgen fünf weitere Solaris mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Medcom, in 2011 folgen die restlichen zehn Neufahrzeuge.

Ausgemustert wurden bislang erst vier Jelcz-Trolleybusse, und zwar Nr. 3306, 3307, 3322, 3323. Weitere sind bereits abgestellt, voraussichtlich werden alle Altfahrzeuge mit den gleichen Endnummern der neuen Trolleybusse ausgemustert.

[Lublin \[PL\]](#) - Bestellung von 15 Trolleybussen verkündet

[J. Lehmann](#) - 06.09.10

Wie berichtet, hat der Verkehrsbetrieb (MPK Lublin) 15 neue Trolleybusse (mit einer Option auf weitere 15) ausgeschrieben. Am 11.08.2010 gab der MPK Lublin über seine Webseite (siehe Link "Mehr Information" bekannt, daß die Firma Solaris Bus & Coach als günstigster Bieter gewählt wurde. Angebote gingen von den Firmen Solaris Bus Coach & S. A. und LAZ, Kiew ein.

Die Verhandlungen zur Vertragsunterzeichnung laufen zur Zeit, die Fahrzeuge sollen in Zusammenarbeit mit der Firma Skoda hergestellt werden und je fünf Trolleybusse sollen im April, Mai und Juni 2011 geliefert werden. Eine neue Linie 162 wurde eingeführt, sie bringt an Wochenenden die Einwohner von Abramowice und Umgebung mit einer direkten Verbindung nach Majdanek und dem dortigen großen Friedhof. In der Woche reicht für diese zusätzliche Linie der Wagenpark nicht aus, so daß eine tägliche Bedienung noch auf sich warten läßt.

Jeden Sonntag im Juli und August (04.07 - 29.08.10) verkehrte eine Sonderlinie T, die mit dem historischen ZIU 682 befahren wurde. Die Linie fuhr dreimal täglich (14:00, 15:30 und 17:00 Uhr) von der Altstadt (Krakauer Tor) nach Majdanek (1. Haltestelle), zurück zu Krakauer Tor (2. Haltestelle), Chodzki (3. Haltestelle) und wieder zum Krakauer Tor (Endstelle). Die Fahrt dauerte etwa 45 Minuten und wurde von Mitgliedern der Gesellschaft für Ökologische Kommunikation Lublin begleitet, die die Sehenswürdigkeiten unterwegs den Fahrgästen erläuterten.

[Brno \[CZ\]](#) - Tag der offenen Tür im Depot Komin

[J. Lehmann](#) - 20.09.10

Anlässlich des ersten Europäischen Trolleybus Tag im Rahmen des Projekts TROLLEY (<http://www.trolley-project.eu/>) fand am Samstag, 18.09.2010 ein Tag der offenen Tür im Depot Komin statt. Dabei konnten in dem jüngsten der drei Depots die fünf gegenwärtigen Typen im Trolleybus-Parks besichtigt werden und Rundfahrten mit Trolleybussen durch das mehrgeschossige Depot sowie durch die Waschstraße durchgeführt werden. In Vorträgen wurde unter anderem das von der EU geförderte Projekt im Rahmen der Organisation TROLLEY vorgestellt: Dabei soll ein neuer Bahnhof südlich der Siedlung Stary Liskovec an das Trolleybusnetz durch Verlängerung der Linie 25 angeschlossen werden und eine vorbildliche Verknüpfung der Verkehrssysteme bieten. Die Linie 25 sowie die Linie 26, die größtenteils gemeinsam verkehren, gehören zu den dichtesten Trolleybuslinien des Netzes. Sie wird in Spitzenzeiten auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt alle 5 Minuten mit zusätzlichen Einsatzwagen bedient. Dabei reicht die Anzahl der vorhandenen Gelenkwagen nicht aus, so daß weiterhin die Absicht besteht, Gelenkwagen zu beschaffen. Aus finanziellen Gründen konnten vom im Oktober 2006 abgeschlossenen Rahmenvertrag nur neun Gelenktrolleybusse abgerufen werden. Eine neue Ausschreibung im kommenden Jahr soll ab 2012 ermöglichen, jährlich sieben Gelenkwagen zu beschaffen.

Insgesamt besteht der Wagenpark aus rund 150 Trolleybussen, von denen in Spitzenzeiten rund 120 auf den 13 Linien zum Einsatz kommen. Alle Trolleybusse besitzen keinen Hilfsantrieb, bei Baustellen erfolgt Ersatzverkehr durch Dieselbusse, so seit dem 08.03.2009 bis April 2011 auf dem Abschnitt Hradecká - Královopolská der Linie 30 wegen einer Großbaustelle. Von 5:00 bis 20:00 Uhr verkehren die Trolleybusse auf einer verkürzten Linie und eine Dieselbuslinie X30 auf den restlichen Abschnitt. Abends sowie an Samstag und Sonntagen verkehrt diese Linie auf dem gesamten Linienverlauf mit Dieselbussen. Außerdem verlaufen derzeit umfangreiche Gleisarbeiten auf den Straßenbahnlinien, so daß hierfür viele Gelenkdieselbusse vorgehalten werden müssen.

Ein weiteres, im September 2008 gestartetes Projekt soll mit Mittel der EU durch den Einbau einer neuen Heizungssteuerung in den Straßenbahnen und Trolleybussen den Stromverbrauch optimieren. Das System wurde im Winterhalbjahr 2009/2010 getestet und bis Ende 2010 sollen alle rund 450 elektrischen Fahrzeuge damit ausgerüstet werden.

[Ceske Budejovice \[CZ\]](#) - Ausbaupläne reduziert

[J. Lehmann](#) - 18.10.10

Die für 2010 vorgesehene Auslieferung von zwei Skoda 25Tr-Gelenkwagen konnte aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden. Somit fand in diesem Jahr keine Änderung im Wagenpark statt. Der letzte Solowagen Nr.47 vom Typ Skoda 21Tr wurde wieder reaktiviert und führt den Einsatz auf der Nachtlinie 50 durch, die zwischen Máj und Nám. Bratří Čapků im 40 Min. Takt von 0 bis 5 Uhr täglich verkehrt.

Aus einem neuen Rahmenvertrag mit der Firma Skoda über 14 Trolleybusse werden im kommenden Jahr 9 Neufahrzeuge erwartet, in 2012 folgen nochmals fünf. sie sind für die Umstellung der Linie 1 bestimmt, die im östlichen Teil in das Neubaugebiet Máj auf Trolleybusbetrieb umgestellt werden soll. Größtenteils fährt die Linie 1 gemeinsam mit den Linien 3 und 17 bis Máj, es muß demnach nur rund 1km Fahrleitungsschleife zur bisherigen Endhaltestelle der Linie 1 Milady Horákové verlegt werden.

[Hradec Kralove \[CZ\]](#) - Lieferung von SOR/Skoda 31 Tr-Gelenkwagen

[J. Lehmann](#) - 11.10.10

Bei der am 19.05.2010 veröffentlichten Ausschreibung war die Firma Skoda der günstigste Bieter, eine Vertragsunterzeichnung ist noch in Verhandlung. Aufgrund der Ausschreibung wird die Firma Skoda den Gelenkbus der Firma SOR mit einer elektrischen Ausrüstung versehen. Dieser erhält die Bezeichnung Skoda 31Tr. Wie berichtet werden Skoda 30Tr (Solowagen der Firma SOR) nach Banska Bystrica geliefert, die Bezeichnung Skoda

29Tr wurde nicht vergeben.

Die Produktion des Prototyps des Gelenkwagens SOR/Škoda 31 Tr wird nach den bereits aufgenommenen Vorbereitungen im November starten, die Prüfungen und die Zulassung des Wagens beim Bahnamt Prag sollten bis Ende März 2011 abgeschlossen werden, zu diesem Zeitpunkt soll die serielle Lieferungen starten. Die Anzahl der ersten Lieferung wird noch festgelegt, insgesamt umfasst der Rahmenvertrag 16 Trolleybusse ohne und zwei mit Hilfsantrieb, die bis 30.6.2013 abgerufen werden können. Mit den 18 möglichen Neufahrzeugen könnten alle vor 2000 beschafften Trolleybusse ersetzt werden und ein vollständig niederfluriger Wagenpark erzielt werden.

Plzen [CZ] - Neue Solaris/Skoda 27Tr

[J. Lehmann](#) - 08.11.10

Am 27.09.2010 ging der zweite Solaris/Skoda 27Tr mit Betriebsnummer 526 in Betrieb. Aufgrund Problemen mit der Türsteuerung folgte der erste Wagen (525), der bereits zur Eröffnung der Linie 15 präsentiert wurde, erst am 19.10.2010 in den Liniendienst. Die beiden ersten Solaris/Skoda 27Tr sind ohne Hilfsmotor. Ende Oktober wurde der dritte Wagen (zukünftige Nr.527) ausgeliefert, dieser erhielt ein Dieselaggregat mit 100kW Stärke. Drei weitere derartig ausgestattete Gelenktrolleybusse sind noch für 2010 bestellt und werden zurzeit vor Übergabe an die Verkehrsbetriebe von der Herstellerfirma Skoda getestet. Bedingt durch den Hilfsmotor weist der Wagen weniger Sitzplätze auf: Statt 49 Sitzplätzen sind nun zwei weniger vorhanden, da auf der Rückbank statt fünf wegen dem Dieselaggregat nur drei Sitze an der Heckwand angeordnet werden konnten. Die Wagen entstammen aus einem 2010 abgeschlossenen Rahmenvertrag mit der Firma Skoda (siehe Link "Mehr Information"), der die Lieferung von bis zu 45 Trolleybusse vorsieht. 25 Niederflur-Gelenkwagen und 20 niederflurige 12m-Wagen können nach dem Rahmenvertrag abgerufen werden.

Teplice [CZ] - Vier weitere neue Skoda/Solaris in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 27.09.10

Der am 16.2.2010 veröffentlichte Auftrag der Stadt Teplice zur Lieferung von vier Trolleybussen, und zwar zwei 12-Meter- und zwei 15-Meter-Niederflurwagen ging gemäß Bekanntmachung auf TED Europe an die Firma Skoda erteilt. Der entgeltliche Auftragswert beträgt 43.280.000 CZK (ohne Mehrwertsteuer), umgerechnet rund 1,7 Mio. Euro.

Die zwei Trolleybusse des Typs Skoda 26 Tr wurden bereits im August geliefert und erhielten die Betriebsnummern 176 und 177. Die beiden 15m-Dreiachser Skoda 28Tr lieferte die Firma Skoda am 17.9.2010 aus und bereits am Montag, 20.09.2010 erfolgte die Präsentation der vier neuen Trolleybusse auf dem Betriebshof der Veolia Transport sro Teplice unter Beisein von Vertretern der Stadt Teplice, der Teplice Veolia Transport Ltd der Lieferanten. Die 15 m-Wagen erhielten die Nummern 215 und 216 und werden weitere Gelenkwagen Skoda 15Tr ersetzen.

Banska Bystrica [SK] - Auftrag erteilt: 19 Škoda 30 Tr werden bis Juni 2010 erwartet!

[J. Lehmann](#) - 13.09.10

Der Auftrag für die Lieferung der 19 Trolleybusse ging an die Firma Škoda Electric, a.s., so die amtliche Mitteilung auf der Online-Version des Amtsblatt der Europäischen Union TED (Tenders Electronic Daily), siehe Link "Mehr Information"

Der Gesamtwert des Auftrags beläuft sich auf 7,98 Mill Euro ohne MwSt., somit kostet jeder Wagen 420.000 Euro. Da bei der Ausschreibung die Zuschlagskriterien neben dem günstigsten Preis zu 25% auf das Leergewicht und zu 20% auf die Anzahl der Türen lag, wird die Firma Skoda den zweiachsigen, 12 m langen, mit vier Türen ausgestatteten Wagenkasten der Firma SOR vom Typ SORCITY NB 12 elektrisch ausrüsten. Dieser neue Trolleybustyp erhält die Bezeichnung Škoda 30 Tr.

Die gesamte Auslieferung der 19 Einheiten muss bis Ende Juni 2011 einschließlich der Zulassung für die Slowakei beendet werden. Der Bau des Prototyps ist bereits im Gange und soll Ende Oktober 2010 abgeschlossen werden. Die Beschaffung der Neufahrzeuge wird durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE): Maßnahme 3.1 Schutz der Umwelt (Luft, Wasser, Boden) zur Minimierung der nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels, finanziert.

- Vor der Fertigstellung: Die ersten neuen Trolleybusse im Werk

[D. Budach](#) - 25.10.10

Der Bau des ersten der bestellten 19 neuen Trolleybusse des Typs Skoda 30 Tr auf Basis des SORCITY NB 12 der Firma SOR ist im Werk Plzen der Skoda Electric schon weit fortgeschritten, der Beginn von Testfahrten wird noch im Oktober erwartet.

Die zweiachsige Karosserie aus Ganzmetall weist als Besonderheit vier Türen auf. Zum Einbau kommt eine elektrische Standardausrüstung von Skoda.

Die gesamte Lieferung für die Stadt Banska Bystrica muss bis Ende Juni 2011 einschließlich der Zulassung für die Slowakei beendet werden. Es handelt sich um den ersten Neubauwagen in Banska Bystrica seit über 10 Jahren, nachdem das System erst vor wenigen Jahren einige Jahre einstellt war.

Presov [SK] - Ausschreibung über 20 Trolleybusse veröffentlicht

[J. Lehmann](#) - 01.11.10

Nach Beschaffung von 12 Neufahrzeugen (je 4 Trolleybusse in 2006, 2007 und 2008) aus dem bis 2010 gültigen Rahmenvertrag über insgesamt 25 Einheiten konnten aus finanziellen Gründen in 2009 und 2010 keine Neufahrzeuge abgerufen werden.

Für die Folgejahre wurde nun eine neue Ausschreibung gestartet, die die Auslieferung von fünf Niederflur-Gelenkbusen und 15 Trolleybusse in Standardlänge, die Laufzeit des Vertrags beträgt 48 Monate, Angebote werden bis zum 13.12.2010 erwartet.

Damit soll der Wagenpark weiter verjüngt werden, den 12 Neufahrzeugen stehen 33 Škoda 14 Tr und 15tr der Jahre 1987-2000 gegenüber, die aber in den letzten Jahren, vorwiegend in Zlín und in Banská Bystrica komplett überholt und modernisiert wurden, gegenwärtig befinden sich die Škoda 14 Tr Nr. 121 und 122 dort.

Beograd [CS] - 24 der 83 bestellten Trolleybusse im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 27.09.10

Die ersten 24 Trolleybusse vom Typ 321 der Firma Belkommunmash aus Weißrußland absolvierten am 24.9.2010 ihren ersten Liniendienst. Zuvor wurden sie am zentralen Endpunkt der Trolleybuslinien in der Innenstadt Studentski Trg, unter Anwesenheit des Bürgermeisters sowie Vertretern der Verkehrsbetriebe und des Verkehrsverbands der Öffentlichkeit vorgestellt (siehe Link "Mehr Information").

Die ersten der im Frühjahr 2010 bestellten Niederflur-Trolleybusse traf Ende Juli 2010 in Belgrad ein. Die Lackierung der Fahrzeuge ist im Gegensatz der bisherigen orangen Lackierung nun dunkelrot, Aufkleber ergänzten die Lackierung kurz vor der Inbetriebnahme. Ebenfalls wurde die Nummerierung des bisherigen Trolleybusparks nicht fortgesetzt (1-185), die Neufahrzeuge erhielten eine vierstellige Nummer beginnend mit 2001.

26 Sitzplätze weisen die Neufahrzeuge auf, eine Gesamtkapazität für 101

Passagiere steht zur Verfügung. Auch hier betont der Verkehrsbetrieb die Energieeinsparung der Neufahrzeuge, es wird mit rund 30% Ersparnis bei den Betriebskosten gerechnet.

Die restlichen 59 Trolleybusse - insgesamt werden 83 Einheiten bestellt - werden bis Ende November 2010 erwartet. Mit den Neufahrzeugen erfolgt eine Verjüngung des Wagenparks das Durchschnittsalter der bislang 113 Wagen betrug 14,5 Jahre, nun kann die Trolleybus-Flotte auf 130 Fahrzeuge erweitert werden und das Durchschnittsalter senkt sich auf 2,5 Jahren.

Sarajevo [BA] - Erneuerung durch 20jährige Schweizer

[J. Lehmann](#) - 18.10.10

Zur Ergänzung des Wagenparks erwarb die Verkehrsbetriebe GRAS (Javno komunalno preduzeće Gradski Saobraćaj) Anfang 2010 die 17 knapp 20 Jahre alten Trolleybusse des Fabrikats NAW/Hess/ABB aus St. Gallen, die dort im Zuge der Erneuerung des Wagenparks entbehrlich wurden. Sie kamen in zwei Transporten per Bahn nach Sarajewo, die Trolleybusse 151, 154, 157, 160, 162, 163, 164 und 167, Abtransport in der Schweiz am 27. und 28.1.10 erhielten die Nr. 4145-4152 und die zweite Lieferung (152, 153, 156, 158, 159, 161, 165, 166, 168) die Nummern 4153 bis 4161. Die neuen Wagennummern wurden nicht in der nummerischen Reihenfolge vergeben, so behielten zum Beispiel die Wagen 161, 159 und 153 ihre Nummer ergänzt um die Ziffer 4.

Die Gelenkwagen ersetzen die letzten Skoda 14Tr und die Skoda-Sanos-Gelenkwagen, die jedoch in den letzten Jahren nicht mehr zum Einsatz kamen, eine Verschrottung der Fahrzeuge war nun vorgesehen. Die beiden einzigen Niederflurwagen des Betriebs, zwei Skoda 21Tr (Nr.4301-02) sind schadhaft abgestellt, ebenfalls bereits einige der 20 MAN/G&S-Gelenktrolleybusse und der 31 dreiachsigen Solotrolleybusse, die zwischen 1997 und 2005 aus Solingen übernommen wurden.

Das Liniennetz besteht aus fünf Linien, sie werden im unregelmäßigen Takt bedient, die Linie 103 weist davon mit einem Taktfolge von 5-8 Minuten die höchste Frequenz auf, die übrigen Linien 101,102 und 107 verkehren alle 10 bis 20 Minuten. Die Linie 104, die zur Verstärkung der Linie 103 diente und von Trg Austrije bis zur Zwischenschleife Alipasivo Polje verkehrte wurde im Juni 2009 eingestellt, stattdessen verdichtet nun eine Linie 108 die westliche Endhaltestelle der Linien 103 und 107 mit der Endschleife Otoka in der Innenstadt (Startpunkt der Linien 101 und 102).

- Rumänien: Neue Betriebe?

[J. Lehmann](#) - 08.11.10

Mit Hilfe von EU-Mitteln beabsichtigt auch die rund 50.000-Einwohner-Stadt Onești, im Kreis Bacău rund 200 km nördlich von Bukarest gelegen, die Einführung eines Trolleybusbetriebs. Nach aktueller Planung sollen 6-8 Trolleybusse auf einer rund 3 km langen Linie von dem Wohngebiet Cartier 6 Martie im nördlichen Stadtgebiet zur Strada Libertatii im südlichen Stadtgebiet pendeln.

Weiterhin planen auch die Städte Oradea und Craiova (siehe Meldung vom 24.08.2009) die Einführung eines Trolleybusbetriebs durch EU-Förderung, jedoch befinden sich diese Projekte weiterhin in der Planungsphase.

Die bestehenden Trolleybusbetriebe Cluj, Ploesti und Galati erhoffen zudem mit Fördermitteln der EU den Ausbau

ihres Trolleybus- und Straßenbahnnetzes. So beabsichtigt Cluj eine Anbindung des Flughafens und der Nachbargemeinde Gheorgheni.
Hingegen machte die Stadt Sibiu die Stilllegung des Trolleybusbetriebs entgeltlich, bis Mitte 2010 waren alle Fahrleitungen in der Stadt demontiert.

Burgas [BG] - Linienverlängerung geplant

[J. Lehmann](#) - 18.10.10

Die rund 10 km lange Trolleybuslinie in den Vorort Meden Rudnik, ein ehemaliges Dorf, 1975 eingemeindet nach Burgas und seitdem um große Wohnsiedlungen erweitert, soll nun in der Innenstadt von Burgas erweitert werden. Mit einer rund 4 km langen Schleife soll der Ostteil der Stadt besser erschlossen werden, dabei soll der Trolleybus auch eine Reihe von öffentlichen Einrichtungen, Krankenhäuser und Schulen bedienen. Auf eine Ausschreibung im August 2010 gingen zwei Angebote bei fünf Bewerbungen (siehe Link "Mehr Information") ein, die Verhandlungen zur Vergabe laufen noch.

Die Trolleybuslinie "T" wird in Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt bedient, gebrauchte Gelenkwagen aus Winterthur und Luzern haben die ZIU aus dem Eröffnungsjahr 1989 ersetzt, die letzten gingen im Juni 2010 außer Dienst. Aus Winterthur gelangten in den Jahren 1999 und 2001/2 fünf Berna/BBC mit Aufbauten der Firmen SWS, SWP und R&J aus dem Baujahr 1966 nach Burgas, aus Luzern übernahm man über einen Zwischenhändler 2008 zehn Gelenktrolleybusse des Baujahrs 1975 (Nr. 165, 167-171, 173-177), die mit der Vorziffer 16 in Betrieb stehen. Trolleybus 169 musste jedoch nach einem Brand im vergangenen Jahr verschrottet werden.

Ruse [BG] - Weitere Trolleybusse aus der Schweiz

[J. Lehmann](#) - 06.09.10

Weitere gebrauchte Trolleybusse ersetzen nun nach und nach die ZIU 682, mit denen 1988 der Betrieb eröffnet wurde. Von den ursprünglich 56 Wagen standen Anfang 2010 nur noch wenige in Betrieb. Über 40 Wagen neben den vier ehemaligen Zweiachsern aus Basel und den Berna-Gelenkwagen aus Basel und Winterthur standen im Depot abgestellt. Deren Verkauf als Schrott wurde im Juli 2010 ausgeschrieben.

Der Ersatz erfolgte unter anderem durch acht Zweiachstrolleybusse aus Lausanne, die im Mai 2010 in Ruse eintrafen. Die ehemaligen Lausanner FBW-Trolleybusse 723, 724, 728, 729, 730, 734, 736 und 738 des Baujahrs 1982 gingen mit gleicher Betriebsnummer in der Lausanner weiß/blauen Lackierung mit einer vorangestellten 5 und einer fünften Kontrollziffer in Dienst und wurden gemeinsam mit einigen neubeschafften Kleinbussen Anfang Juni 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei wurde angekündigt, daß noch weitere 12 Trolleybusse aus der Schweiz folgen sollen.

Ebenfalls trafen im Frühjahr 2010 drei weitere Iveco 2470/Socimi aus Mailand ein, somit stehen bislang 23 Einheiten in Dienst, vorwiegend Trolleybusse der ersten Serie (901-920). Lediglich Wagen 901 behielt seine ursprüngliche Nummer, mit der Ziffer 5 vorab und einer Kontrollziffer als fünfte Ziffer. Die folgenden Fahrzeuge erhielten dann fortlaufende Nummern, die offenbar nicht der Mailänder Nummer entsprechen (z.B. 59031 ex ATM 907; 59076 ex ATM 904; 59121 ex ATM 946; 59143 ex ATM 959; 59187 ex ATM 916; 59209 ex ATM 911; 59210 ex ATM 917; 59232 ex ATM 915 - Quelle: Mondo Tram Forum <http://freeforumzone.leonardo.it/>)

Sofia [BG] - 25 der 30 Skoda 26Tr ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 22.11.10

Bis Anfang November wurden 25 der 30 bestellten Skoda 26Tr geliefert. jeweils fünf Wagen gingen Anfang Juli, Ende Juli, Anfang September und Mitte Oktober von Plzen per Bahn nach Sofia. Bereits im August 2010, früher als erwartet, standen die neuen Trolleybusse (Betriebsnummer ab 2603) in Linieneinsatz, und zwar auf der Linie 11, die im 10 bis 15-Minuten Takt verkehrt.

Ab Anfang November kamen sie auch auf der Linie 4 zum Einsatz, die alle 12-15 Minuten verkehrt. Beheimatet sind die neuen Trolleybusse im Depot Iskar im Südosten des Stadtgebiets unweit der Endstation der Linie 11. Ein zweites Depot befindet sich im Nordosten an der Trolleybuslinie 1.

Auf den übrigen Linien (1, 2, 5, 6, 7, 8 und 9) dominieren die Ikarus-Gelenkwagen, deren Anzahl von 147 sich bislang auf rund 125 Einheiten reduzierte. Lediglich auf der Linie 8 kommen die 2006 aus Innsbruck übernommenen Gräf&Stift-Gelenkwagen zum Einsatz.

Eine Ausschreibung über weitere Neufahrzeuge -die Rede ist von 50 Gelenktrolleybussen- wurde angekündigt, aber bislang wurde nur eine Ausschreibung über Ersatzteile für den Trolleybuspark veröffentlicht.

Chernigov/Tschernigow [UA] - Zusammenarbeit mit Weißrußland

[J. Lehmann](#) - 01.11.10

Die Firma Belkummunmash schloß am 27.10.2010 eine Absichtserklärung mit der örtlichen Firma Elaton bzw. Tschernihiw Automobil zum Vertrieb und gemeinsamer Produktion von Trolleybussen des weißrussischen Typs 321 sowie 221 und den Gelenkwagen Typ 333, sämtlich Niederflurwagen. Damit will man sich an Ausschreibungen für Neubeschaffungen in der Ukraine beteiligen. Der erste Trolleybus gelangte vorerst zu Test- und Vorführzwecken

Mitte Oktober nach

Tschernigow und wurde auf dem Krasnaja Platz am 26.10.2010 der Öffentlichkeit und der Presse vorgestellt. Die rund 120 km nördlich von Kiew und rund 60 km von der Grenze zu Weissrußland entfernt gelegene Stadt betreibt seit dem 8.4.1963 einen Trolleybusbetrieb. Derzeit werden zehn Linien angeboten, indem im Juni 2010 die Linie 11 wegen Unrentabilität eingestellt wurde. Eine Erweiterung des Trolleybusnetzes durch Verlängerung der Linien 10 und 6 zur Siedlung "Masa" ist im Bau.

Das Trolleybusnetz wird von über 100 Trolleybussen bedient. Davon ist der größte Teil ZIU 682, die von 1986 bis 1992 beschafft wurden, außerdem kamen zwischen 1993 und 2007 30 Trolleybusse des Typs YMZ T2 und T1 aus einheimischer Produktion und 2009 zwei Niederflurtrolleybusse LAZ E183.

[Donezk \[UA\]](#) - Testwagen für Neubestellung

[J. Lehmann](#) - 08.11.10

In der fünfgrößten Stadt in der Ukraine, Zentrum des Kohlereviere Donbass rund 700 km südöstlich von Kiew gelegen, besteht seit über 70 Jahren ein Trolleybus-Betrieb neben einem umfangreichen Straßennetz. Am 31.12.1939 nahmen zwei Trolleybusse den Betrieb auf einer 3,2 km langen Linie vom Bahnhof zum Stahlwerk auf. Bis 1995 wuchs das Netz auf über 20 Linien, heute werden 17 Linien und eine Verstärkungslinie angeboten. Davon wird die Linie 2 in einem dichten Takt von 1-2 Minuten befahren. Zum Einsatz kommen aber fast ausschließlich Solo-Trolleybusse, nachdem bis 2008 die letzten gekuppelten ZIU-682 getrennt bzw. ausgemustert wurden. Auch von den 1993 bis 1997 beschafften 33 Gelenkwagen des Typs YMZ T1 und 6 ZIU 683/6205 befinden sich nur noch wenige Einheiten im Einsatz. Bis 2008 wurden hochflurige Trolleybusse aus einheimischer Produktion beschafft, insgesamt gingen von 1995 bis 2008 74 Einheiten des Typs YMZ T2 in Betrieb, zuletzt gelangten in 2008 sechs Einheiten (Nr.1048-53) hinzu. Der größte Teil der knapp 250 Trolleybusse macht der Typ ZIU 682 aus, der älteste stammt vom Baujahr 1985.

Nun sucht man nach einem niederflurigen Ersatz zur Verjüngung des Wagenparks. Seit 2005 kamen immer wieder Testwagen zum Einsatz, zuerst Ende 2005 ein LIAZ E183 unter der Betriebsnummer 2040, im vergangenen Jahr wurden im Juli 2009 ein Bogdan T601.11 (10 m -Wagen, Nr.210) und ein Bogdan T801.10 (15 m Dreiachser, Nr. 311) getestet, im diesen Jahr ein Bogdan T701.15 (12m-Wagen, Nr.310) im Juli 2010 und im August ein Trolza 5265 "Megapolis", der von der Fa. YMZ komplettiert und in der Ukraine vertreiben wird.

[Simferopol \[UA\]](#) - 61 neue Trolleybusse für Stadt und Land

[J. Lehmann](#) - 15.11.10

Am 27. Oktober präsentiere Krimtrolleybus in Simferopol die drei ersten neuen Niederflur-Trolleybusse (4300-4302) des Typs "Bogdan", von denen Anfang Oktober 61 Einheiten bestellt wurden, Es handelt sich um einen 12m-Wagen des Typs Bogdan T70110 und T70115, deren Wagenkasten im Luzker Automobilwerk in der ukrainischen Stadt Luzk auf Achsen von Voith (vorne) und ZF (Antriebsachse) gefertigt wird und dort eine elektrische Ausrüstung erhält, die von der Firma Cegelec geliefert wird. Die dreitürigen Fahrzeuge sind 11,960 m lang und weisen ein Leergewicht von 11,86 to auf. Mit dem zulässigen Gesamtgewicht von 19 to sind sie für 105 Personen zugelassen, im klimatisierten Fahrgastraum werden 34 Sitzplätze (ohne Fahrersitz) angeboten.

Die Trolleybusse des Typs T70110 sind mit einem Fahrmotor ED-139AU2 (produziert bei Elektrotiazmasz, Charków) mit einer Nennstärke von 140 kW ausgestattet und erreichen damit eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Trolleybusse des Typs T70115 besitzen einen Asynchronmotor des Typs TAM 1050 C6 der Firma PRAGOIMEX a.s. und können damit eine Geschwindigkeit von 65 km/h erreichen.

Im November werden noch weitere 3 Fahrzeuge und im Dezember 25 Fahrzeuge erwartet. Bereits im Februar 2011 sollen alle 61 Fahrzeuge in Betrieb sein.

Wie berichtet befanden sich zuvor einige Testwagen im Einsatz. nach einem Bogdan T601.11 im Juni 2009 (siehe Meldung vom 31.05.10) weilte im August 2010 für Probefahrten ein Niederflur-Trolleybus des Typs 5265 "Megapolis", der auf Basis von Bauteilen der Firma Trolza zu 75% in der Ukraine bei Werk YumZ (am südlichen Stadtrand von Dnipropetrowsk gelegen) gefertigt wird.

Zudem absolvierte vom 15.06. bis 30.09.2010 ein MAZ-ETON-T203

(Nr. 211) und ein Bogdan T70115 (Nr. 311) vom 17.6. bis 26.06.2010 Testfahrten, letzterer konnte erfolgreich die Probefahrten auf der anspruchsvollen Überlandstrecke abschließen. 30 Fahrzeuge sollen nun eigens für diese Linie ausgestattet werden.

[Ternopil \[UA\]](#) - Gebrauchte Skoda 14 Tr aus Opava und Pardubice

[J. Lehmann](#) - 06.09.10

Um die rund 15 Skoda 9Tr der Baujahre 1976 bis 1982 schrittweise zu ersetzen, hat das Unternehmen nun erneut gebrauchte Trolleybusse aus der Tschechischen Republik übernommen. Mitte August 2010 trafen die vor kurzem in Opava ausgemusterten Skoda 14Tr Nr. 60 und 63, und kurz zuvor aus Pardubice die seit längerem zum Verkauf stehenden Skoda 14 Tr Nr. 306 und 361 ein. Die Wagen werden voraussichtlich die Betriebsnummern ab 147 erhalten, in Anschluß an die 2007/2008 gelieferten neuen Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E 183 (Nr. 144-146). Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt derzeit 25 Jahre, den Großteil des rund 60 Einheiten umfassenden Wagenparks machen die Skoda 14 Tr aus, die 1983 bis 1989 neu und ab 1995 aus Bruno, Plzen und Zlin gebraucht

beschafft wurden. Zwischen 1992 und 1994 kamen auch einige gelenkwagen YMZ T1 aus einheimischer Produktion neu in Betrieb, hiervon wurden einige zu Zweiachsern umgebaut. In 2007 erhielt der Betrieb die ersten Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E183, zuerst ein Wagen (Nr. 144) und in 2008 zwei weitere (Nr. 145-146).

Mogilew [BY] - Niederflurtrolleybusse in Auslieferung

[J. Lehmann](#) - 11.10.10

Mit 39 neuen Niederflurtrolleybussen, die seit April bis Ende des Jahres von der Firma Belkommunmash ausgeliefert werden, erfährt der Trolleybuspark eine starke Verjüngung. Rund 36 Einheiten der 122 Trolleybusse (Stand Ende 2009) waren älter als 15 Jahre. Dabei setzt der Verkehrsbetrieb zudem auf die energieeinsparende Technik in den Neufahrzeugen, um die steigenden Verluste durch sinkende Fahrgastzahlen, die durch Abwanderung auf den zunehmenden Individualverkehr entstehen, zu senken.

Bereits 2007 gingen fünf (Nr.040-44), 2008 sieben (Nr.045-051) und 2009 neun (Nr.052-061) gleichartige Trolleybusse des Typs BKM 321 der Firma Belkommunmash in Dienst. Somit wird Ende 2010 fast die Hälfte des gegenwärtig rund 130 Trolleybusse umfassenden Wagenparks niederflurig sein. Bis zu 102 Trolleybusse kommen in der Frühspitze auf den neun Linien zum Einsatz, die Linie 2 wird im 3-4-Minuten-Takt bedient, die Linien 3, 4 und 5 weisen noch einen Dichten takt (alle 4-7 Minuten) auf, während die Linien 1, 6 und 7 nur in der Hauptverkehrszeit im 15 bzw. 25-Minuten-Takt und die Linien 8 und 10 ganztägig nur alle 30 bzw. 24 Minuten verkehren. Die Linie 9 wurde am 1.11.2006 eingestellt, hierfür erfolgte eine Verdichtung bzw. Verlängerung der Linien 2 und 4. Eine Netzerweiterung ist für die kommenden Jahre geplant, unter anderem soll die Nachbargemeinde Buynichi mit einer 8 km langen Linie angebunden werden. Weitere 13 Mill. Rubel sind für die Modernisierung der acht bestehenden Unterwerke bereitgestellt.

Cherkassk/Tscherkessk [RU] - 16 neue Trolleybusse von TROLZA abgeliefert

[D. Budach](#) - 04.10.10

Im Beisein des Präsidenten der Teilrepublik Karatschai-Tscherkessien, Boris Ebzeev, wurden Anfang September 2010 insgesamt 16 neue TROLZA Trolleybusse vom Typ ZIU 682G-016 in Dienst gestellt. Damit wurde die im Frühjahr mit der Lieferung von 11 Wagen (Nr. 43-53) begonnene Modernisierung der Flotte konsequent fortgesetzt. Mit den Neufahrzeugen konnten die 1998 und 2002 eröffneten Trolleybuslinien wieder elektrisch bedient werden, somit besteht das Trolleybusnetz in Cherkassk wieder aus acht Linien und eine Verstärkungslinie, auf den werktags 30 Wagen eingesetzt werden. Bei der Inbetriebnahmefeier im Depot wurden auch Pläne zum weiteren Ausbau des Netzes verkündet.

Die ab Anfang Juli 2010 gelieferten Neufahrzeuge sind komplett in weiß und erhielten die Betriebsnummern 53-69.

Dsershinsk [RU] - Neuer Trolleybustyp der Firma Trolza

[D. Budach](#) - 11.10.10

Die Großstadt am Fluss Oka in der Oblast Nischni Nowgorod erhielt bis Anfang 2010 vier Wagen des Modells Trolza-5264.05 "Sloboda". Der Prototyp dieses neuen Wagentyps wurde im März 2009 anlässlich einer Konferenz der Firma Trolza in Saratov erstmals vorgestellt und soll als Produkt mit einem günstigen Anschaffungspreis die veralterten Modelle ZIU 682G-016 ersetzen. In vielen Betrieben kann aus finanziellen Gründen der Niederflurwagen der Firma Trolza 5265 "Megapolis" nicht beschafft werden. Ein baugleicher Hybridbus mit der Typbezeichnung Trolza 5250 ist ebenfalls für viele Betriebe unerschwinglich.

Rund 80 Einheiten umfasst der Trolleybuspark, die auf fünf Linien zum Einsatz kommen. Die Linie 5, die am 17.06.2008 eröffnet wurde, erhielt nun eine Ergänzung, so daß nun der "Große Ring" geschlossen ist. Es handelt sich um eine ehemalige Straßenbahnlinie, die Gesamtkosten für die Umstellung betragen etwa 17 Millionen Rubel. Das Straßenbahnnetz schrumpfte nun auf drei Linien, auf denen knapp 50 Triebwagen zum Einsatz kommen. Zwar werden weiterhin Straßenbahnwagen aufgearbeitet, aber der Bürgermeister und die Stadtverwaltung fördern weitere Ausbaupläne des Obusnetzes um die Straßenbahn zu ersetzen.

Kaliningrad [RU] - Schwierige Zukunft der elektrischen Verkehrsmittel

[D. Budach](#) - 18.10.10

Am 15.10.2010 wurde zwar feierlich der Betrieb auf einer neuen Trolleybuslinie aufgenommen, die vom Südbahnhof (Yuzhnyy vokzal) über die Brücke Leninskiy prospekt und dem Straßenzug Pobedy ploshchad und Sovetskiy prospekt nach Chkalovsky verkehrt. Acht Trolleybusse kommen an Wochentagen (sechs am Wochenende) zum Einsatz, es wird ein Takt von 10-15 Minuten geboten. Die Linie soll in den nächsten sechs Monaten zusätzlich eine Aufwertung durch neue Wartehäuschen erhalten.

Auf dem Leninskiy prospekt und dem Sovetskiy prospekt wurde damit die Straßenbahn ersetzt. Das Straßenbahnnetz schrumpfte seit 1999 von 10 Linien auf nun drei Linien. Im April 2010 wurde der Beschluss erneuert, das völlig heruntergewirtschaftete Strassenbahnnetz bis Ende 2010 ganz aufzugeben und stattdessen das Trolleybusnetz weiter auszubauen. Aber nach Protesten der Bewohner ist neuesten Äusserungen der Stadtverwaltung vom Sommer allerdings zu entnehmen, dass das Restnetz doch beibehalten und auf Sicht auch wieder ausgebaut werden soll. So fanden im September dringende Sanierungsarbeiten im Schienennetz statt.

Das Trolleybusnetz wurde durch Rückgang der Straßenbahn weiter ausgebaut, aber dennoch verkehrten im Juni 2010 nur drei Linien:

2: Avtocentre Toyota - Ul. Krasnaya (eine Kurse wurden von Dieselnbussen bedient)

6: Ul. Gaydara - A. Kosmodemyanskogo

(vor kurzem wieder eröffnet zwischen Mira Prospekt und A.Kosmodemyanskogo)

7: Avtocentre Toyota - Ul. Gaydara

Die Linie 5 von Ul. U. Gramovoy nach A.Kosmodemyanskogo wurde komplett mit Dieselnbussen bedient, da die Fahrleitung im Bereich der Ul. U. Gramovoy unvollständig ist.

Knapp 60 Trolleybusse stehen zur Verfügung, davon ist die Hälfte jünger als fünf Jahre. So wurden im letzten Jahr 18 Trolleybusse des Typs ZiU-682G-016.04 der Firma TrolZa neu beschafft, wie berichtet gingen in 2006 zehn neue Trolleybusse des Typs TrolZa-5275.05 Optima in Betrieb. Sie ersetzen ältere ZIU 682, so erwarb Mitte 2010 ein Taucherklub den ausgemusterten Wagen 095, und versenkte ihn als Übungsobjekt in einen See (siehe <http://pepsss.livejournal.com/184742.html>)

Kursk [RU] - Neue Trolleybusse aus Weißrussland für eine neue Linie

[J. Lehmann](#) - 25.10.10

Nach sechs Trolleybussen des Typs LiAZ-5280 in 2007 (siehe Meldung vom 13.10.08) erhielt der Betrieb zwischen Dezember 2009 und Juni 2010 elf Niederflur-Trolleybusse des Typs BKM 321 (Nr.007-017) aus Weißrussland. Die ersten zehn Trolleybusse nahmen am 03.02.2010 die neue Linie 9 zum Nord-West-Bezirk feierlich den Linienbetrieb auf. Gouverneur von Region Kursk Alexander Michailow und der Verwaltungsleiter der Stadt Kursk Nikolai Owtscharow übergaben die Schlüssel der neuen Trolleybusse an die zehn Fahrer. Die knapp 6 km lange zweispurige Strecke erforderte zwei neue Unterwerke mit einer Kapazität von 1.800 kW, 123 Beton- und 46 Stahlmasten wurden neu versetzt. Insgesamt werden die Baukosten auf 145 Millionen Rubel (rund 3,4 Mill Euro) geschätzt. Mit der neuen Linie, die im 8-10 Minuten-Takt befahren wird, wuchs das Trolleybus-Netz auf 90 Kilometer.

Im September 2010 folgten nochmals drei Neufahrzeuge, diesmal lieferte die Firma TrolZa drei Wagen des bewährten Typs ZIU-682G (Nr.018-020). Weitere Neufahrzeuge dieses Typs werden noch erwartet. Den Neubeschaffungen stehen nur wenige Ausmusterungen gegenüber, so dass der Wagenpark nun rund 80 Trolleybusse umfaßt, mit denen 9 Trolleybuslinien bedient werden. Neben dem Trolleybusnetz unterhält die 400.000 Einwohner-Stadt ein Straßenbahnnetz aus sechs Linien, die von über 100 Triebwagen bedient werden.

Moskwa [RU] - Development Masterplan sieht massive Ausbauten vor

[D. Budach](#) - 22.11.10

Der verabschiedete Plan zur Entwicklung der russischen Hauptstadt sieht zahlreiche Umwidmungen im urbanen Bereich und Neubauwohngebiete an der Peripherie vor und schließt weit reichende Ausbauvorhaben für den öffentlichen Personen-Nahverkehr mit ein. Darunter werden explizit Vorhaben zum Ausbau der Metro, der Straßenbahn und des Trolleybus genannt. Neben diversen neuen Streckenabschnitten ist insbesondere die Anlage von reservierten Fahrspuren und die Ausrichtung diverser Linien nach dem BRT-Konzept vorgesehen.

Die seit Jahren bestehende Vielfalt im Wagenpark setzt sich fort: Die Firma Trolza (Hersteller des legendären ZIU-Obus) ist schon lange nicht mehr alleiniger Lieferant, sondern die Firmen Transalfa (Vologda), BKM (Minsk/Weißrussland) und LIAZ (bekannt für die Fabrikation von Bussen, 90 km östlich von Moskau gelegen). Seit 2009 lieferte wieder SVARZ (Sokolnichesky Waggonbau Werk), Tochterfirma der Mosgortrans, die 1905 als Straßenbahn-Werkstatt gegründet wurde, Trolleybusse. Es handelt sich um Niederflurtrolleybusse der Firmen MAZ und Belkommunmash (BKM), die in Moskau komplettiert werden. So konnte im Rahmen einer Ausstellung Ende 2008 der erste Wagen des Typs SVARZ-6235, der auf den Trolleybus des Typs MAZ-Eton T203 basiert, vorgestellt werden. 2009 folgen weitere Wagen dieses Typs, aber auch die bereits seit 2007 beschafften BKM 321 werden seit Ende 2009 hier komplettiert und unter der Typenbezeichnung SVARZ-6235.01 in Betrieb genommen. Bislang sind über 50 Einheiten dieser beiden Niederflurtrolleybusse in Dienst gestellt worden.

Mosgortrans strebt nun den ausschließlichen Kauf von Niederflur-Bussen an. Der Anteil der Niederflur-Fahrzeuge unter den Bussen und Trolleybussen bei Mosgortrans soll nun über 30% und bis 2014 will man die gesamte Flotte der Mosgortrans niederflurig haben. Bei insgesamt rund 1.700 Trolleybussen ein ehrgeiziges Ziel.

Seit 2006 wird von der Firma Trolza ausschließlich der Typ 5265 "Megapolis" beschafft, mittlerweile stehen über 100 Einheiten in Dienst. Ein baugleicher Gelenktrolleybus mit der Typenbezeichnung 6206 wird seit 2007 mit nun über 50 Einheiten beschafft, gleichzeitig verstärken auch Niederflur-Gelenkwagen der Firmen Transalfa (Typ VMZ-62151, ebenfalls seit 2006 rund 40 Einheiten) und Belkommunmash (Typ BKM 333, in 2009/10 fünf Einheiten) den Wagenpark. Dennoch steigt der Anteil der Gelenkwagen nur geringfügig an, mit rund 120 Einheiten liegt er bei 7%. Gemäß offiziellen Zahlen wurden im vergangenen Jahr insgesamt 95 Trolleybusse neu beschafft, im laufenden Jahr sieht der Beschaffungsplan den Kauf von 68 Wagen vor.

Der übrige Wagenpark erhält eine Verjüngung mit neuen Wagenkästen der Firma Trolza in der Bauart des Typs ZIU, für bis zu 10 Jahre alten Trolleybusse verschiedener Hersteller werden seit 2005 jedes Jahr rund 30 Trolleybusse derart runderneuert.

Perm [RU] - Große Lieferung von Niederflur-Trolleybussen Trolza Megapolis

[J. Lehmann](#) - 27.09.10

Mit finanzieller Hilfe des Landes beschaffte die Stadt Perm 33 neue Niederflurtrolleybusse. Den Auftrag zur Lieferung erhielt die Firma Trolza, die den Typ 5265 Megapolis anbot.

Die ersten wurden im Februar 2010 geliefert, die letzten gelangen im Juni 2010 in Dienst, so eine Ankündigung in der Lokalpresse.

Auffällig sind die Neufahrzeuge, die die Nummern 264-296 erhielten, durch die orangefarbene Lackierung. Die 11,7 m langen Niederflurtrolleybusse weisen nur 21 Sitzplätze auf, der Wagen sind gesamt für 100 Personen zugelassen. Neben der Niederflurigkeit wird auch der niedrigere Energieverbrauch gepriesen. Der Einsatz konzentriert sich auf den Linien 1, 3 und 5, die die Hauptlinien des Netzes sind. Das Liniennetz wurde im Frühjahr 2010 gestrafft, es besteht nun anstelle der 10 Linien nur noch aus 7 Linien (1, 2, 3, 5, 10, 12, 13), die Linien 7,8 und 11 entfielen. Im Vorfeld der Neulieferung wurden 2009 die letzten Gelenkwagen ausgemustert und somit besteht der aus rund 140 Einheiten bestehende Wagenpark nur noch aus Zweiachsern.

Chodshent/Chudschand [TJ] - Nicht immer in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 04.10.10

Der vor fast 40 Jahren eröffnete Betrieb leidet öfters an den häufigen Stromausfällen. Während aus diesem Grunde im September der Betrieb wieder ruhte, konnten im Juni 2010 Trolleybusse im Einsatz beobachtet werden.

Es standen zwei bis drei Trolleybusse in Betrieb, die auf zwei Linien zum Einsatz kamen: Bahnhof (in Gafurov) nach Pakhtakor und Bahnhof zum Betriebshof. Der Bahnhof liegt ziemlich weit außerhalb, deswegen sind die Linien jeweils etwa 15 km lang, beides somit Überlandlinien. Bei einem Trolleybus pro Linie gibt es zwei bis drei Fahrten morgens und ebenso viele am Nachmittag. Obwohl in der Hauptstadt des Landes Duschanbe durch Beschaffung neuer Trolleybusse relativ junge Altfahrzeuge frei wurden, sind bislang noch keine hiervon nach Khudzhand abgegeben worden.

Guangzhou [CN] - Neuer Design-Trolleybus in Dienst

[D. Budach](#) - 11.10.10

Am 16.09.2010 wurden der Öffentlichkeit die ersten knapp 12 m langen Niederflur-Trolleybusse des Typs "Transformer 2" vorgestellt. Die insgesamt 35 Trolleybusse kommen auf den Linien 102 und 107 auf dem 14 Linien umfassenden Netz zum Einsatz. Die Fahrzeuge bieten 33 Sitzplätze und besitzen einen Batteriehilfsantrieb, mit dem 5 km fahrleitungsloser Betrieb erfolgen kann. Die Fahrer schwärmen hingegen von der guten Anfahrbeschleunigung der neuen Fahrzeuge, in 13 Sekunden erreicht man eine Geschwindigkeit von 40 km/h.

Bereits im Juli 2010 präsentierten die Verkehrsbetriebe Guangzhou mit den Herstellerfirmen R & D und Zhengzhou Yutong Bus Co. Ltd den Prototyp im einem neuen Designs, welches sich durch äußerlich sehr rundliche Formen auszeichnet.

Somit erfährt der ohnehin schon sehr abwechslungsreiche Fuhrpark des Obusbetriebs im südchinesischen Kanton (Guangzhou) weitere Zuwächse durch dieses neue Modell.

Ji xi (Heilongjiang Province) [CN] - Trolleybusse auf rund zwei km Strecke

[J. Lehmann](#) - 06.09.10

Die Kohlemine im Hengshan District der bezirksfreien Stadt Jixi im Osten der chinesischen Provinz Heilongjiang, rund 1.300 km nordöstlich von Peking gelegen, betreibt eine Trolleybuslinie, die die Arbeiter von der Miene rund 2 km in die Wohnsiedlung bringt. Während hier voll auf Elektrizität gesetzt wird, kommen im Güterverkehr noch Dampfloks zum Einsatz.

2 zweiachsige Trolleybusse des Typs BJD-542 ersetzen im Jahre 2003 die fünf Gelenkwagen des Typs Sk 562 von 1991. Von den zwei Wagen kommt in der Regel nur einer zum Einsatz. Das Personal umfaßte 2006 acht Fahrer, die auch Aufgaben der Wartungen und Reparaturen an den Fahrzeugen übernehmen müssen.

Tai'an City (Shandong Province) [CN] - Unter 2 km Trolleybuslinie

[J. Lehmann](#) - 20.09.10

Die Yangzhuang Kohlemine liegt rund 8 km nördlich von der Stadt Feicheng, die zur bezirksfreien Stadt Tai'an in der Provinz Shandong gehört, etwa 70 km südlich der Provinzhauptstadt Jinan und 400 km südlich von Peking gelegen. Zur Anbindung der Wohnsiedlung für die Arbeiter betreibt die Mine eine 1,75 km lange Trolleybus-Verbindung. Der Wagenpark besteht aus mehreren Gelenkwagen unterschiedlicher Bauart.

Wuyang Coal Mine (Shan'xi Province) [CN] - Von der Kohlemine zu mehreren Wohnsiedlungen

[J. Lehmann](#) - 27.09.10

Die Wuyang Kohlemine im Kreis Xiangyuan, der zum Verwaltungsgebiet der bezirksfreien Stadt Changzhi in der chinesischen Provinz Shanxi gehört und rund 750 km östlich von Peking liegt, betreibt eine Trolleybuslinie, die etwa 3 km lang ist und fünf Wohnbereiche erschließt. Die Linie wurde 1985 erbaut und der Wagenpark umfaßt 10 Gelenkwagen, von denen die Hälfte betriebsfähig sind, Zumeist handelt sich um Gebrauchskäufe. Die ältesten

Gelenkwagen des Typs BD562 stammen vom Baujahr 1991, die Gelenkwagen aus dem Eröffnungsjahr sind jedoch mittlerweile ausgemustert.

Cordoba [AR] - Testwagen aus Weißrußland eingetroffen

[D. Budach](#) - 13.09.10

Der angekündigte Testeinsatz eines Gelenktrolleybusses des weißrussischen Herstellers Belkommunmash vom Typ AKSM 333 begann mit einer offiziellen Vorstellung am vergangenen Dienstag (07.09.2010), nachdem dem eingetroffenen Wagen die erforderlichen behördlichen Genehmigungen erteilt worden waren. Der Gelenktrolleybus erreichte Argentinien über den Hafen Buenos Aires per Schiff am 29.07.2010.

Der Test wird sich über mehrere Monate erstrecken und soll, bei positivem Ergebnis, zu einer Bestellung von zunächst acht weiteren Wagen führen. Damit soll die Flotte, die bisher aus russischen Gelenkwagen und Zweiachsern und einigen wenigen chinesischen Zweiachsern besteht, Schritt für Schritt erneuert werden.

Zeitgleich stellte der Betreiber TAMSE den ZIU-Gelenkwagen 32 als weiteren Umbauwagen vor. Er erhielt wie der Probewagen eine rote Lackierung außen und eine neue zeitgemäße Bestuhlung innen. Die ZIU-Gelenkwagen 31, 37 und 40 sind ebenfalls schon umgebaut, gemäß Artikel in der örtlichen Presse vom November 2009 (siehe Link "Mehr Information") anlässlich der Vorstellung des ersten derart umgebauten Wagen (37) hat sich der Betreiber TAMSE verpflichtet, zehn Wagen auf diese Art zu modernisieren.

Eine Verjüngung des Wagenparks erfolgte zudem durch die Inbetriebnahme einiger aus Mendoza übernommenen Solowagen ZIU 682, zwei Wagen gingen bislang in Betrieb (Nr. 61 und 62), davon ist einer Wagen 23 aus Mendoza.

Santos [BR] - Vorläufige Stabilisierung

[D. Budach](#) - 01.11.10

Der bei einem Brand stark beschädigte Obus 5306 wurde wieder hergerichtet, damit liegt der Einsatzbestand wieder bei sechs Wagen (Nr. 5302-5307, Mafersa/Villares 1981-82). Zwei wurden davon inzwischen modernisiert. Anlässlich des 10-jährigen Jubiläums der Museumstram wurde auch über die Zukunft des Obusbetriebs erneut diskutiert, trotz zahlreicher positiver Äußerungen von Seiten der Verwaltung steht jedoch ein abschließendes Statement zur Zukunft des Betriebs weiter aus. Die einzige (Ring-) Linie 20 wird täglich von 4 Wagen befahren.

Sao Paulo (SPT) [BR] - Politischer Rückhalt

[D. Budach](#) - 15.11.10

Nach diversen kritischen Äußerungen zum Bestand und Ausbau des städtischen Obusnetzes gab es Anfang November Rückhalt vom Bürgermeister (prefeito) der Millionenstadt, Gilberto Kassab. Er verkündigte die vorgesehene Rückübertragung des Leitungsnetzes vom Stromversorger Eletropaulo auf die städtische Verkehrsbehörde SP Trans. Eletropaulo hatte das Leitungsnetz in den neunziger Jahren von der Stadt übernommen, jedoch nur wenige Investitionen getätigt. Entsprechend groß ist der Sanierungsbedarf auf diversen Abschnitten. Außerdem bekräftigte der Bürgermeister die vorgesehene Bestellung von insgesamt 140 Neuwagen. Seit 2008 waren zunächst 11 Neuwagen von Busscar/WEG Urbanuss Pluss ausgeliefert worden (Nr. 1500 und 1764-1773), gefolgt von einem inzwischen an das Nachbarunternehmen EMTU weitergereichten Testwagen vom Fabrikat Mercedes-Benz/CAIO/Elektra Typ Millenium II (Wagen Nr. 1900). Nachdem Busscar in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, kam Anfang 2010 ein Ibrava/Tutto/WEG/Iluminatti Wagen zur Auslieferung; er wurde inzwischen als Wagen 1901 eingereiht.

- Projekt Trolley: Für eine lebenswerte Zukunft

[J. Lehmann](#) - 04.10.10

Anlässlich der Jubiläumsfeier in Salzburg stellte der Projektleiter Mag. Johann Kogler das Projekt "Trolley" vor, bei dem Salzburg als Leadpartner fungiert. Weitere Partner sind Brno (CZ), Eberswalde (DE), Parma (IT), Leipzig (DE), Gdynia (PL), Szeged (HU) und die Universität von Gdansk (PL). Eine Auftaktveranstaltung fand am 1.7.2010 in Gdingen statt. Bereits in der Entwicklungsphase wurde Projekt bei der EU eingereicht und es werden 4,2 Mio. Euro für die Laufzeit des Projekts (bis Januar 2013) bereitgestellt. Diese fließen überwiegend in Untersuchungen und Forschung zum Thema Trolleybus mit folgenden Zielen:

Ziel 1: Energieverbrauch optimieren

zur Senkung des Spitzenverbrauchs, wird die Bremsenergie gespeichert, um beim Anfahren wieder zur Verfügung zu stehen. Für eine weitere Untersuchung wird Parma in der vorgesehenen Bestellung von Gelenkwagen acht SuperCaps erhalten, bislang die einzige Hardware-Bestellung der oben genannten Fördersumme. Zudem wird im Betrieb Eberswalde untersucht, ob eine Speicherung in den Unterwerken ebenfalls zur Senkung der Spitzenverbräuche führen kann.

Ziel 2: Effizienz steigern

Bei einer Neueinführung eines Trolleybussystems machen die Kosten für die Infrastruktur den größten Anteil aus.

Es soll nun untersucht werden, wie die Fahrleitungsmontage günstiger erfolgen kann. Als Beispiel dient eine geplante Netzergänzung in Salzburg, und zwar von Mayrwies über Oberesch zum Brunnenweg in der Gemeinde Hallwang, wo ein neues Industriegebiet geplant ist. Es wird begutachtet, ob diese Verlängerung so preisgünstig erfolgen kann, dass ein 20-Minuten-Takt rentabel ist. So könnte die Anzahl der Masten und Fundamente, die das teuerste am Bau der Fahrleitung sind, durch eine nachgespannte Fahrleitung verringert werden. Außerdem können mehrere kleinere Unterwerke die aufwändige unterflur verlegte Kabelzuführung im Straßenbereich einsparen.

Ziel 3: Image verbessern

Zur Verbesserung des Bewußtsein um den umweltfreundlichen Obus wird Eberswalde einen Film produzieren, und Salzburg eine gesamte Kampagne mit einem jährlichen "European Trolleybus Day", ein europäisches "Knowledge Center" und eine "Trolleybus Library" initiieren und umsetzen. Zusätzlich zur Imageverbesserung gehören Designstudien ohne Verteuerung des Wagenkastens und ein Verschanken der Oberleitung. Ein erster Schritt zur Untersuchung wurde durch das durch Auslegen von Fragebogen begangen.

HESS AG Fahrzeugbau - Elektrisch unterwegs

[J. Lehmann](#) - 01.11.10

Die erste Serie von Hybridbussen für deutsche Betriebe nun bald ausgeliefert, die erste Lieferung ging im Juli 2010 nach Düsseldorf, nachdem sie vorab in Juni in Solingen getestet und eingestellt wurden. Wie berichtet wurden acht Fahrzeuge im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zur Auslieferung in 2010 bestellt und bereits in Gelsenkirchen vorgestellt (siehe Meldung vom 06.09.10).

Nach zahlreichen Testfahrten sowie Ausbildung einiger Fahrer sind die ersten beiden Düsseldorfer Hybridbusse der Firma Hess/Vossloh-Kiepe (Nr. 8411 und 8412) bereit für den Linieneinsatz. Bevor sie auf den Linien 721 und 785 vom Betriebshof Lierenfeld aus zum Einsatz kommen, wurde sie am 28.11.2010 der Presse vorgestellt.

Der dritte Wagen (Nr. 8413) wird in Kürze bei der Firma Carrosserie Hess abgenommen und im November nach Düsseldorf kommen. Bis Dezember werden auch die beiden Gelenkwagen für Dortmund folgen, während die Hybridbusse aus deutsch-schweizer Fertigung für die Straßenbahn Hagen, der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER) und der Wuppertaler Stadtwerke (WSW mobil) bereits im Betrieb stehen.

Ebenfalls im Rahmen eines Förderprogramms erhielt Dresden einen Hess-Hybridbus. Fünf weitere sollen folgen und auch in Leipzig zum Einsatz kommen.

Im kommenden Jahr wird Dortmund noch einen dritten Hybridbus erhalten, außerdem wird ein Hybridbus für die Schweiz im 2. Quartal 2011 auf die Reise gehen und zwischen Genf bis Winterthur zum Einsatz kommen, die entsprechenden Verträge sind unterzeichnet.

Indessen geht die Serienfertigung von SwissTrolleys für die Schweiz kontinuierlich weiter. Zur Zeit folgen Lieferungen nach Winterthur (5. und 6. Wagen Anfang Oktober), Neuchatel (9. und 10. Wagen) und Fribourg (8.-10. Wagen). Knapp 230 SwissTrolleys³ sind seit 2004 geliefert, seit 1993 mit dem ersten Prototyp nun knapp 300 SwissTrolleys, siehe Liste im Link "Mehr Information". Im Jahre 2009 konnte mit 58 Auslieferungen ein neuer Höchststand erreicht werden, der in 2010 aber nochmals übertroffen wird, denn bislang sind in diesem Jahr schon 55 SwissTrolleys ausgeliefert.

Skoda Electric - Erste Testfahrten des SOR/Škoda 30Tr in Plzen

[D. Budach](#) - 15.11.10

Der erste fertiggestellte Škoda Electric 30Tr / SOR NB12 aus der Lieferung nach Banská Bystrica ist inzwischen auf dem Netz der Verkehrsbetriebe in Plzeň im Testeinsatz. Hierbei soll insbesondere die Funktion der elektrischen Ausrüstung geprüft und angepasst werden. 19 Wagen des Typs werden wie berichtet bis zum Frühsommer 2011 in die Slowakei ausgeliefert werden. Ebenfalls auf der Basis von SOR-Buskarosserien ist ein Gelenkwagen in Bau, der die Bezeichnung Škoda 31Tr erhält und für Hradec Kralove bestimmt ist.

Bis Ende des Jahres werden noch weitere Solaris/Skoda-Trolleybusse gefertigt, nach Auslieferung der sechs Skoda 25 Tr nach Plzen folgten ein Skoda 27 Tr Gelenkwagen und 3 Skoda 26 Tr -Solowagen nach Ostrava. Dorthin konnte Skoda bereits Anfang des Jahres am 30.3.2010 den ersten Wagen in der Ausführung Škoda 27 Tr, der bereits Ende 2009 gefertigt wurde, nach Freigabe durch das Prager Bahnamt verkaufen.

Ende September waren die ersten zwei Gelenktrolleybusse des Typs AVANCITY+SF Roma von Skoda komplett vorbereitet und gingen zum Werk Breda Menarinibus in Bologna zur Finalausrüstung vor der Übergabe nach Rom, wo jedoch die entsprechende Trolleybuslinie noch nicht fertiggestellt ist. Bis Ende 2010 ist noch die Fertigung von sieben weiteren Fahrzeugen geplant.

Folgende Trolleybusse konnte ŠKODA ELECTRIC im Jahre 2010 liefern:

Stadt Jihlava: 5 SKODA 26 Tr Solaris
Stadt Plzen: 2 SKODA 27 Tr Solaris
4 SKODA 27 Tr Solaris mit DG
Stadt Ostrava: 3 SKODA 26 Tr Solaris
1 SKODA 27 Tr Solaris
Stadt Opava: 4 SKODA 26 Tr Solaris
2 SKODA 26 Tr Solaris mit DG
Stadt Teplice: 2 SKODA 26 Tr Solaris

2 SKODA 28 Tr Solaris mit DG

Stadt Sofia: 30 SKODA 26 Tr Solaris mit DG,AC

Stadt Roma: 9 AVANCIT+SF mit DG,AC (von 45 Einheiten)

Bemerkung : DG Diesellagregat Kirsch; AC Klimaanlage Raume für Passagieren

Zudem erhielt die Stadt Landskrona einen Trolleybus Solaris 12T, die Firma Skoda war lediglich Lieferant der elektrischen Ausrüstung, es handelt sich um eine elektrischen Standardausrüstung 26 Tr mit Diesellagregat und einer Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum.

Ebenfalls bis Ende des Jahres soll mit dem Bau des Vorläuferfahrzeugs Solaris 12T für Lublin begonnen werden, bis Ende 2011 sollen 30 Einheiten geliefert werden.

- Hybridbusse: Elektrisch ohne Fahrleitung im Rhein-/Ruhrgebiet

[J. Lehmann](#) - 06.09.10

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr förderte die Beschaffung von Hybridbussen, 21 Einheiten in 2010 und weitere 21 in 2011. Die Ausschreibung der ersten 21 Einheiten fand 2009 statt, die Auslieferung und Inbetriebsetzung ist derzeit im Gang. Von den 21 Hybridbussen, besitzen sieben (Hersteller: Solaris und Volvo) einen parallelen Hybridantrieb, hier unterstützt ein Elektromotor lediglich den Dieselmotor und 14 einen seriellen Hybridantrieb, bei den der Antrieb des Fahrzeugs rein elektrisch erfolgt und der Dieselmotor als Generator zur Stromerzeugung arbeitet. Vorteil dieser Bauart ist die Möglichkeit abgasfrei und leise anzufahren, sofern beim vorherigen Bremsvorgang genug Energie gespeichert wurde.

Am 6.9.2010 erfolgte in Bochum bei der Bogestra eine Projektvorstellung im Betriebshof Engelsburg, welcher vor einigen Jahren neu auf einem Zechengelände entstand.

In der großen Abstellhalle der Straßenbahn wurden folgende Hybridbusse präsentiert:

Firma TRD-Reisen Nr.1505 Kz. DO-HY 41, Hersteller Firma Volvo

Hagener Straßenbahn AG Nr. 700 Kz. HA-DF 700, Hersteller Firma MAN

Hagener Straßenbahn AG Nr. 800 Kz. HA-DF 800, Hersteller Firma Hess

SW Krefeld Nr. 5627 Kz. KR-ZH 27, Hersteller: Firma Mercedes-Benz

SW Neuss Nr. 2010 Kz. NE-ZS 2010, Hersteller: Firma Solaris

Meoline Mülheim Nr. 6701 Kz. MH-VG 6701, Hersteller: Firma Mercedes-Benz

Rheinbahn Düsseldorf Nr.8411 Kz. D-HY 8411, Hersteller Firma Hess

BOGESTRA Nr. 1062, 1063 GE-BO 1062-63, Hersteller Firma Solaris

Die Eröffnungsreden begannen um 14 Uhr mit der Begrüßung durch den Vorstand der BOGESTRA Gisbert Schlotzhauer und dem Vorstand des VRR Martin Husmann. Sie wiesen darauf hin, dass der VRR mit dem verkehrsreichen Ballungsgebiet mit rund 8 Mio. Einwohner von Mönchengladbach bis Dortmund die Vorreiterrolle trägt, indem die Förderung von nunmehr 42 Hybridbussen bis 2011 durchgeführt wird, die in 15 kommunalen und einem privaten Unternehmen verkehren werden.

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Strategie Elektromobilität der Bundesregierung wies in seiner Ansprache auf die Investitionen hin, die in Hinblick auf das ehrgeizige Ziel, bis 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge in Verkehr zu nehmen, um eine nachhaltige Ressourcennutzung zu erreichen. Der VRR gehört zu den bundesweit acht Modellregionen, für die das Bundesverkehrsministerium unter dem Programm „Elektromobilität“ 115 Mio. Euro bereitstellt. Ein besonderes Augenmerk liegt in der Batterieentwicklung, die Forschung wird hier mit einem gesonderten Förderpaket unterstützt. Dr. Diana Hein vom NRW-Ministerium für Klimaschutz und Umwelt betonte, dass mit 22 Mio Euro NRW an der Spitze der Förderung liegt und dass bis 2020 von den vor genannten eine Millionen Fahrzeugen ein Viertel in NRW fahren sollen. Der Grund für die Investitionen ist die Senken von CO₂-Ausstosses und des Stickstoffaufkommens sowie der Lärminderung in den Innenstädten und Wohngebieten.

nach dem ersten Block von Ansprachen erfolgte eine Vorstellung der ausgestellten Fahrzeuge und anschließend wurde eine Probefahrt mit dem Solaris-Hybridbus der Bogestra (Nr. 1063).

Ab 15:00 Uhr fanden weitere Vorträge statt, so referierte Jan Hammer, Projektleiter ika des Institut für Kraftfahrzeuge an der RWTH Aachen über die Forschungsbegleitung beim VRR-Hybridbuseinsatz, im nachfolgenden Link eine Vortragsversion von 2009 zur weiteren Information:

www.ika.rwth-aachen.de/forschung/projekte/pdf/gb3-hybridbuseinsatz-vrr.pdf

Über den Einsatz der Hybridtechnologie in der Stadt Krefeld trug Burkhard Kuphal der SWK mobil vor. Krefeld erhält neben vier Hybridbussen auch vier Abfallsammelfahrzeuge mit Hybrid-Antrieb und zwei elektrische Service-PKW, die vorwiegend im innerstädtischen Bereich eingesetzt werden, Weitere Informationen zu diesem interessanten Projekt siehe im Link "Mehr Information".

Als dritter Vorträger referierte Jörg Filter, Projektleiter der BOGESTRA über den Einsatz und die Erfahrungen des Hybridbuseinsatzes bei der BOGESTRA, die nun vom Vorreiter zur Flottenbetreiber werden. Die BOGESTRA beschaffte bereits 1997 den ersten Hybridbus an, damals noch ohne Fördermittel, der Bus sollte sich über die Kraftstoffeinsparungen rentieren. Aber erst nach Schulungen der Fahrer konnten die angestrebten Einsparungen erreicht werden. So hält er auch bei dem nun gestarteten Projekt den Erfahrungsaustausch der einzelnen Betriebe für entscheidend.

Gegen 16.30 Uhr schloss Dr. Burkhard Rüberg, Vorstand der BOGESTRA die Veranstaltung und verabschiedete die rund 200 teilnehmenden Gäste. Es bleibt zu hoffen, dass die Erfahrungen des Projektes zu einer Serienreife dieser teilelektrischen Fahrzeuge führt.

- Felderprobung des Hybridbus Citaro G BlueTec-Hybrid

[J. Lehmann](#) - 25.10.10

Mit einem seriellen Antrieb bietet EvoBus ihren Hybridbus mit der Bezeichnung Citaro G BlueTec-Hybrid (MB O 530 GDH) an, die ein - wenn auch nur kurzzeitiges- elektrisches Fahren ermöglichen.

Neben den fünf Wagen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (siehe Meldung vom 06.09.2010) und zwei Hybrid-Busse für Hamburg nahmen die Stuttgarter Straßenbahnen AG im September 2010 drei neue Hybrid-Gelenkbusse in Betrieb, zwei weitere werden bis Jahresende folgen.

Nachfolgend ein Gastbeitrag von Ronald Kiebler über die in Stuttgart in Betrieb genommenen Hybridbusse:

Der Bus mit der Bezeichnung Citaro G BlueTec-Hybrid unterscheidet sich grundlegend von den vor über 13 Jahren in Betrieb genommenen und längst wieder verschwundenen dieselektrischen O 405 GNDE, mit denen die SSB den Versuch wagte, eine komplette Flotte für den Betrieb auf der topografisch anspruchsvollen Linie 42 zu testen.

Dem nun folgenden unbefristeten Test mit den fünf Hybridbussen ging ein kurzer Probetrieb im Dezember 2009 voraus, in dessen Verlauf der Bus die Erfüllung der grundsätzlichen Anforderungen beweisen sollte. Weitere ausgesuchte Verkehrsbetriebe beteiligen sich bereits an der Praxiserprobung des Hybridomnibusses, beispielsweise Rotterdam und Hamburg.

Dass der Testbetrieb befriedigen wird, ist zumindest in technischer Hinsicht gemessen am neuen Grundkonzept zu erwarten. Der Citaro G BlueTec-Hybrid verfügt über einen rein elektrischen Antriebsstrang. Vier flüssigkeitsgekühlte 80 kW-Radnabenmotoren treiben die Achsen 2 und 3 an. Da es sich um einen seriellen Hybridantrieb handelt, ist es möglich, dass der Bus abschnittsweise rein elektrisch fährt. Um dies zu ermöglichen, muss ein Energiespeicher vorhanden sein, der über einen Hoch-/Tiefsetzsteller elektrische Energie in den Gleichspannungs-Zwischenkreis einspeisen kann, bzw. aus diesem für die Aufladung entnehmen kann. Beim Citaro G BlueTec-Hybrid besteht der Speicher aus einer 330 kg schweren, und 26 Kilowattstunden Energie enthaltenden Lithium-Ionen-Batterie, die ebenfalls flüssigkeitsgekühlt ist, und wie die leistungselektronischen Komponenten auf dem Dach angeordnet ist. Die Speicherbatterie ermöglicht es, Spitzenleistungen beim Anfahren zur Verfügung zu stellen, ohne dass das bordeigene Kraftwerk hierfür beitragen muss. Die Dieselmotor-/Generatoreinheit kann somit auf die zur Aufrechterhaltung der Batterie-Ladebilanz notwendigen Leistung dimensioniert werden, was einem Downsizing des Verbrennungsmotors um 40% (leistungsbezogen) und um 60% (hubraumbezogen) entspricht. Als Verbrennungsmotor kommt ein 4-Zylinder BlueTec-Dieselmotor mit 4,8 Liter Hubraumvolumen und 160 kW Leistung zum Einsatz. Der OM 924 LA wiegt nur 450 kg. Das maximale Drehmoment beträgt 810 Nm. Zusätzliche Kraftstoffeinsparung wird dadurch erreicht, dass die Nebenaggregate bedarfsorientiert zugeschaltet werden. Deshalb sind sie elektrisch ausgeführt und werden vom Gleichspannungs-Zwischenkreis versorgt. Die von den Fahrmotoren im Bremsbetrieb zurückgespeiste Energie wird somit nicht allein von der Lithium-Ionen-Batterie aufgenommen, sondern steht auch immer für die Nebenverbraucher zur Verfügung. Für den Fall, dass die Batterie nicht aufnahmefähig ist, sind zusätzlich Bremswiderstände installiert. Herstellerangaben zufolge werden Gesamtkraftstoffeinsparungen bis zu 30% erwartet. Derzeit ist ein EvoBus-Hybridbus ungefähr doppelt so teuer wie ein konventioneller Gelenkdieselbus. In den Amortisationsrechnungen der Betreiber müssen die möglichen Kraftstoffeinsparungen ebenso berücksichtigt werden, wie die Lebensdauer der Hochleistungsbatterien. Zu beiden Parametern liegen noch keine Erkenntnisse vor.

Am 19.09.2010 konnte im Rahmen des 'Tags der offenen Tür' im e-Mobilitätszentrum Stuttgart die interessierte Öffentlichkeit mit einem der neuen EvoBus-Hybridbusse der SSB kostenlose Rundfahrten unternehmen.

Für den Fahrgast wird über Monitore im Innenraum sehr anschaulich der aktuelle Energiefluss von Erzeugungseinheit, Zwischenkreis, Batterie und Verbraucher animiert dargestellt. Geschwindigkeit, Dieselmotordrehzahl und Ladebilanz der Batterie werden ebenfalls angezeigt. Die Anfahrt von der Haltestelle geschieht zunächst batteriegespeist rein elektrisch. Dabei beschleunigt der Bus zügig und leise, wie in einem Oberleitungsbus. Je nach Ladezustand der Batterie und Energieerfordernis der Strecke schaltet dann der Dieselmotor ein. Dieser startet ohne Anlasser mit langsam steigender Drehzahl, um dann in einem engen Drehzahlbereich Leistung zu bringen. Die Geräuschemissionen sind demnach exzellent niedrig, Vibrationen sind nicht vorhanden. Beim Rollen in der Ebene, bei Talfahrten sowie beim Bremsen schaltet die Dieselmotor-/Generatoreinheit gewöhnlich ab. Die Bremsenergie gelangt in die Nebenaggregate und dient der Batterieladung. Es ist tatsächlich auch in der Praxis so, dass der Hybridbus die Haltestelle emissionsfrei anfährt und wieder verlässt. Mit dem Citaro G BlueTec-Hybrid ist EvoBus eine viel versprechende Weiterentwicklung in der Hybridtechnik gelungen. Die Ergebnisse der zahlreichen Praxistests müssen nun abgewartet werden, um eine abschließende Beurteilung der Wirtschaftlichkeit vornehmen zu können. Erst dann kann abgeschätzt werden, welches Bedarfspotenzial vorhanden ist, und welche Einsparungen die Fertigung unter Serienbedingungen erwarten lässt.

Es bleibt zu hoffen, dass eine Serienproduktion Einsparungen bringt, so dass der Trolleybus davon profitieren kann. Aber in Städten mit moderner Fahrleitung und anteiliger Versorgung mit regenerativer Energie wäre es unsinnig, auf den Hybridbus als Ersatz des Trolleybusses zu setzen.