

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

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

## Aus der deutschen Obusgeschichte Teil 2

Meldung 1200 vom 14.02.11

Heute sind Trolleybusse moderne Verkehrsmittel, die vor Ort abgasfrei einen attraktiven öffentlichen Verkehr darstellen. Dennoch gibt es einige Länder, wo es einst viele Obusbetriebe gab, aber bis heute nur wenige überlebten. So zum Beispiel Deutschland: Hier gab es seit den 30er Jahren 70 Betriebe, von denen heute nur noch drei betrieben werden. Eine dreibändige Buchreihe "Obusse in Deutschland" dokumentiert die Entstehung der deutschen Betriebe, deren Entwicklung und Ausdehnung mit Streckenplan und Wagenparklisten und erläutert die Gründe der Einstellung. Von dieser dreibändigen Dokumentation ist nun Band 2 erschienen, dieser beschreibt auf 320 Seiten reich illustriert (72 Farb- und 622 SW-Fotos!) die Obusbetriebe in Nordrhein-Westfalen und Hessen einschließlich zweier Anlagen von Gleislosen Bahnen in Monheim und Grevenbrück. Band 2 kann zum Preis von 45,90 Euro beim Verlag Kenning bestellt werden, Verlag Kenning, Buschkamp 6, D-48527 Nordhorn, Telefon: 05921/76996, Fax: 05921/77958, Internet: [www.verlag-kenning.de](http://www.verlag-kenning.de)



Sehr modern eingerichtet und einen neuen Wagenpark besaß der aus zwei knapp 30 km langen Linien bestehende Obusbetrieb im Kreis Moers Mitte der 60er Jahren. Aber schon wenige Jahre später mußte der Betrieb eingestellt werden, Grund waren die zahlreichen Straßenbauarbeiten und die Verträgen mit den einzelnen Gemeinden, nicht nur den Umbau der Fahrleitungsanlagen selbst zu tragen, sondern auch eine Nutzungsgebühr an die Gemeinden zu zahlen. Betriebsleiter Porath stellte seinerzeit fest: „Es ist erstaunlich, wie in den Ostblockländern trotz eigener Ölbasis der elektrische Betrieb gefördert wird, während in Deutschland trotz Kohleüberschuß und Luftreinigungsaktionen infolge hinterwäldlerischer Folgekostenverträge dieser ideale Stadtverkehr auf Dauer zerschlagen wird.“ Am 05.07.1965 startet Büssing/Emmelmann-Gelenkibus 172 am Moerser Bahnhof in Richtung Duisburg-Ruhrort. Aufnahme: Dieter Waltking, 05.07.1965

### **Leipzig [DE] - Fördermittel geben den Ausschlag**

[D. Budach](#) - 10.01.11

In Leipzig wird vorerst keine neue Obusanlage gebaut werden. Den Ausschlag für die Entscheidung der LVB in Abstimmung mit der Stadtverwaltung gaben in erster Linie die unter dem laufenden Projekt "Förderprogramm Elektromobilität" zur Verfügung stehenden Fördermittel, die für neue Antriebsarten wie Hybridbusse unter anderem Verwendung finden könne, nicht jedoch für etablierte Techniken wie den Oberleitungsbus. Leipzig hat sich dem Modellprojekt durch die Beschaffung von seriellen Hybrid-Gelenkbussen beteiligt, als Teil der bis 2014 vorgesehenen Flottenerneuerung. Damit ist keine Entscheidung gegen bestimmte technische Systemvorteile des Trolleybus' getroffen worden, sondern eine Entscheidung, die auf wirtschaftlichen Kriterien beruht, die durch die aktuelle Subventionspolitik wesentlich beeinflusst wurden.

Das Projekt zur Wiedereinführung des Obus' in Leipzig ist damit bis auf Weiteres zurückgestellt, aber trotzdem noch nicht gänzlich „vom Tisch“: Im Rahmen der 2010-2014 zu leistenden, vollständigen Erneuerung der 50 Wagen starken Gelenkbusflotte durch Low Emission Vehicles bleibt die Umstellung der Linien 60 und 70 eine Option, ist aber ohne Fördermittel zum Aufbau der Infrastruktur durch die LVB allein nicht zu leisten. Die LVB nimmt deshalb als eine von acht europäischen Städten am EU-Projekt "TROLLEY" teil, das die Systemvorteile des Obus' in Europa weiterentwickeln und stärker herausstellen will. Dazu stehen insgesamt EUR 3,32 Mio. an Fördermitteln bis 2013 zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Wiedereinführung von Trolleybussen in Leipzig bescheinigen dem System gerade hier am Ort und im Zusammenspiel mit einem bestehenden, gut ausgebauten Strassenbahnsystem eine Reihe von Effizienzvorteilen. Die Studie bestätigt somit insgesamt positive Perspektiven für ein Obus-Projekt. Auch wenn die Investitionskosten durch Synergien mit der Strassenbahninfrastruktur geringer als andersorts ausfallen können, stellen sie allerdings noch immer die wesentliche Hürde vor der Wiedereinführung dar. Bleibt als Fazit der LVB: "Der erneute Einsatz von Obussen in Leipzig ist immer noch eine Überlegung wert. Es sind die Vorzüge der Technologie weiter zu entwickeln und mit den Trends der Speichertechnologie zu verbinden."

### **Arnhem [NL] - 6 km doppelspurige Verlängerung in Betrieb genommen**

[J. Lehmann](#) - 13.12.10

Mit Fahrplanwechsel am 12.12.2010 ging die Trolleybusverbindung des Neubaugebiets Schuytgraaf in Betrieb. Diese Anbindung besteht aus einer knapp 5 km doppelspurigen Schleife durch das noch teils unbebaute Neubaugebiet zuzüglich der etwa 800 m Zufahrt von der bestehenden Linie 5 in Elderfeld abzweigend über die Metamorfoseallee und den Haltepunkt Arnhem Zuid der Eisenbahnlinie Arnhem-Nimwegen. Kurz hinter dem Haltepunkt ermöglicht ein Kreisverkehr eine zusätzliche Wendemöglichkeit, zudem zweigt die Fahrleitung in nördliche und südliche Richtung ab, so daß wechselweise im oder gegen den Uhrzeigersinn durch die Siedlung gefahren werden kann. An Haltestelle Koningskers sieht der Fahrplan bis zu 3 Minuten Minuten Pause vor. Die Linie 5 fährt nun wechselweise nach De Laar West und nach Schuytgraaf. Somit werden die einzelnen Endhaltepunkte in der HVZ alle 12 Minuten, sonst alle 15 Minuten, Sonntags und abends alle 30 Minuten angefahren. Obwohl es im Prinzip zwei Linien sind, da von Schuytgraaf in der Regel nach Elsweide und von De Laar West in der Regel nach Presikhaaf gefahren wird, werden weiterhin alle Fahrten als Linie 5 signiert. Weitere Verwirrung, insbesondere der auswärtigen Fahrgäste entsteht durch die Bezeichnungen der Endhaltestellen mit den Straßennamen wie Cannenburglaan für Presikhaaf, Koningskers für Schuytgraaf und Bredasingel für De Laar West im Fahrplan, auf den Fahrzeugen ist nur die Ortbezeichnung angebracht.

Gemäß Fahrplan soll auch die Endhaltestelle der Linie 5 in Presikhaaf eine neue Führung erhalten, die Straße Middachtensingel soll nun bis zur Höhe Cannenburglaan in beiden Richtungen befahren werden, hier wird dann eine Endschleife angelegt. Jedoch sind die Fahrleitungsarbeiten nicht fertig, so daß derzeit noch die bisherige einspurige Schleife befahren wird, die in Richtung Innenstadt durch die Straße Kinderkamp führt. Diese Straße ist gepflastert, während die Straße Middachtensingel asphaltiert ist.

Die Inbetriebnahme des neuen Linienabschnitts nach Schuytgraaf erfolgte ohne Feierlichkeiten. Diese sollen am kommenden Freitag nachgeholt werden. Auch Fahrgäste, die die neue Linie testen wollten, wurden enttäuscht, eine Gratis-Fahrt war nicht vorgesehen.

### **Salzburg [AT] - Acht Neue für Salzburg**

[J. Lehmann](#) - 27.12.10

Acht neue Solaris Trollino wurden am 22.12.2010 feierlich auf dem Mirabellplatz vor der Andräkirche gegenüber dem Schloss Mirabell, dem Amtssitz des Bürgermeisters, vorgestellt und von Pfarrern beider Konfession gesegnet. Eine besondere Auszeichnung hielt der Bürgermeister Dr. Heinz Schaden parat, ein Stadtwappen wurde für die Anbringung auf die neuen Trolleybusse übergeben. Damit schmückt das Stadtwappen erstmals seit rund 40 Jahren wieder die Obusse. Außerdem sind die Gelenkbusse mit einer roten Schleife geschmückt, mit der sie auch während der Festtage im Linieneinsatz tragen sollen.

Anschließend löste ein Solaris Trolleybus (Nr.301) den Gelenkwagen 222 im Einsatz auf der Linie 3 ab, Bürgermeister Dr. Heinz Schaden und der Vorstand der Salzburg AG Dr. Arno Gasteiger legten die Stangen an. Die übrigen Obusse traten den Weg zurück in die Remise an, denn erst am nächsten Tag fand deren erster Linieneinsatz statt.

Die neuen Wagen, von denen im Januar noch vier weitere und Ende 2011 die restlichen zehn (im November beschloß die Salzburg AG auch die restliche Option einzulösen, somit gesamt 25 Einheiten) geliefert werden, dienen die ersten vorwiegend zur Erhöhung der Betriebsreserve. Zudem ist ein Mehrbedarf an Obussen erforderlich, so kam ab Fahrplanwechsel ein zusätzlicher Kurs auf der Linie 10 zum Einsatz. Trotzdem sind auch einige ältere Obusse zur Ausmusterung bestimmt. Am 22.11.2010 wurde bereits Wagen 218 nach einem größeren Schaden abgemeldet, zur Ausmusterung im Januar sind die Obusse 200, 203, 204, 206 und 208 vorgesehen. Sie dienen als Ersatzteilsponder für ihre Schwesterfahrzeuge, die noch einige Jahre in Dienst bleiben.

Nicht nur in neuem Wagenmaterial, sondern auch in Netzerweiterung wird die Stadt investieren. Rund 2,2 Millionen Euro stehen bis 2015 bereit, unter anderem wird voraussichtlich ab Mitte 2011 die Linie 10 die Strubergasse und die neue Bibliothek an der Schumacherstraße erschließen. Außerdem ist für die Linie 8 eine neue Führung Richtung Flughafen durch die Karolingerstraße geplant.

Die neuen Obusse wurden am 17.12.2010 (304, 306-310 mit den Kennzeichen S-209NY bis 214NY) und 23.12.2010 (305, 311 mit den Kennzeichen S-230NY und S-2229NY) zugelassen. Gegenüber den ersten drei Solaris Trollino, die bereits seit Herbst 2009 in Betrieb sind, fanden zahlreiche Anregungen von Fahrgästen und Mitarbeitern eine Realisierung, zum Beispiel soll die Klimaanlage nun geräuschärmer sein. Zudem erhielten alle Haltestangen gelbe Markierungen, die sie für Sehbehinderte leichter erkennbar machen.

### Salzburg [AT] - Netzerweiterung beschlossen

[J. Lehmann](#) - 07.02.11

Am 31.1.2011 beschloss der Stadtssenat/Stadtregerung die Verlängerung bzw. Änderung des Linienverlaufs von zwei Obuslinien. Die Linie 10 wird künftig von Mülln über die Strubergasse, weiter über die Rudolf-Biebl-Straße zur Stadtbibliothek in der "Neuen Mitte Lehen" bis zur Schule Lehen oder zur Messe fahren,

Die Linie 8 erhält zwischen Maxglan und Flughafen/Airportcenter einen geänderten Linienweg über die Rochusgasse, Kenderstraße und Karolingerstraße nehmen. Damit wird das Medienzentrum in der Karolingerstraße und der Veranstaltungssaal der Salzburger Nachrichten angeschlossen.

Die Kosten betragen 2,2 Mill. Euro, der Um- und Ausbau des Netzes soll Ende des Jahres abgeschlossen sein.

Ab dem 10.1.2011 erfolgte die Sperrung der Nelböck-Unterführung im Zuge der B1 (Saint-Julien-Straße) in der Nähe des Bahnhofs zwecks Neubaus der Unterführung. Die nun breiter und höher werden soll, damit künftig auch die Möglichkeit besteht Obusverkehr durch diese zu führen und das Gebiet Bayerhamerstr./Salzburger Straße mit einer Obuslinie zu erschließen.

Um die Obusse nicht durch den Rückstau auf der St. Julien-Straße zu behindern wurden hier sowie auf der Rainerstraße Buspuren eingerichtet. Die Vorfahrt für die Obusse brachte einen spürbaren Fahrgastanstieg, der mit zusätzlichen Einsatzwagen in den Spitzenzeiten aufgefangen wurde. Die Salzburger Nachrichten berichteten am 14.01.2011: "Nachdem die ÖBB das Nelböck-Viadukt am Bahnhof gesperrt haben, schnellten die Fahrgastzahlen der Obusse um zehn Prozent in die Höhe. Etwa 15.000 Fahrten zusätzlich verzeichnet der Stadtbus seither. Das bedeutet: So viele Menschen wie bisher fuhr noch nie in der Geschichte der Landeshauptstadt mit dem Bus.

„Jetzt hoffe ich natürlich, dass der Effekt anhält – es könnte natürlich sein, dass manche Bürger nach einiger Zeit wieder auf den Pkw umsteigen“, sagt Direktor Mackinger. Ihm sind bereits die Transportkapazitäten ausgegangen – prompt wurde die Zahl der eingesetzten Busse um sechs Stück auf 82 erhöht.

Um den Mehrbedarf auffangen, wurde von den am 4.1.2011 abgemeldeten Obussen 200 und 204 der letztere wieder reaktiviert und weitere geplante Ausmusterungen zurückgestellt. In der ersten Februar-Woche trafen zwei der vier Neufahrzeuge Solaris Trollino 18T ein, die am 4.2.11 mit den Kennzeichen S-322 NF und 323 NF (Nr.312 und 313) zugelassen wurden. Der dritte Gelenkbus traf am heutigen 7.2.2011 ein, der vierte wird noch in dieser Woche erwartet. Dann liegt die Anzahl des Wagenparks derzeit bei 93 zuzüglich der zwei historischen Fahrzeuge (109 und 178), die weiterhin als Einsatz oder Reservewagen dienen.

### Fribourg [CH] - Verlängerung der Trolleybuslinie 3 noch 2010 eröffnet

[J. Lehmann](#) - 03.01.11

Trotz Schnee und Kälte konnten die Monteure der Firma Kummler & Matter die Fahrleitungsarbeiten für die rund 300 m Verlängerung der Linie 3 von Jura Chassotte über die Rte de la Chassotte nach Mont-Carmel durchführen und noch 2010 fertigstellen. Seit dem 18.12.2010 ist die Strecke somit wieder komplett elektrisch befahrbar. Bislang verkehrten DUO-Busse hier, sie mussten in Richtung Mont-Carmel an der Haltestelle Jura Chassotte abdrahten, bei der Rückfahrt konnten sie erst an der Haltestelle Ste-Thérèse eindrahten, da erst hier ein Trichter in der Fahrleitung ist.

Zum Einsatz auf der Linie 3 wie bereits seit 3.11.2010 auf der Linie 2 kommen nun auch die neuen SwissTrolley aus der Serie 522-533, die bis Anfang Dezember komplett ausgeliefert wurden und seit Mitte Dezember in Dienst sind. Damit ist der Generationswechsel vollzogen und auch der Trolleybuspark komplett niederflurig.

Zum Einsatz auf der Linie 3 kamen bislang die DUO-Busse 501-512, die nun bis zum 22.12.2010 abgestellt wurden, nachdem Wagen 502 nach einem Unfall als Ersatzteilsponder diente, stehen die übrigen 11 Wagen über Firma Rattin zum Verkauf, aber auch beim rumänischen Händler TITAN-Trade werden sie neben anderen gebrauchten Trolleybussen angeboten (siehe Link "Mehr Information"). Bis zum endgültigen Verkauf und Abtransport sind die



Wagen im Dépôt de Givisiez abgestellt, bereits ohne Nummer und ohne Werbung. Als letzte gingen die Wagen 501, 504 und 512 am 22.12.2010 und die Wagen 509 und 510 am 16.12.2010 außer Betrieb.

### [Genève \[CH\]](#) - Neue Streckenführung wegen Straßenbahnbau

[J. Lehmann](#) - 06.12.10

Zum Fahrplanwechsel am 12.12.2010 gibt es nur geringfügige Änderungen an den Trolleybuslinien. Auch eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes erfolgt erst im kommenden Jahr, aber eine siebte Straßenbahnlinie 18 wird neu eingeführt, sie verdichtet die Linien 14 und 16 bis nach Avanchet. Eine Verlängerung dieser Linie bis nach CERN ist für Mai 2011 vorgesehen, als weitere Vergrößerung des Straßenbahnnetzes ist die Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Bernex im Dezember 2011 vorgesehen. Diese ersetzt die dicht befahrenen Trolleybuslinien 2 und 19. Das Trolleybusnetz soll im gleichen Umfang bestehen bleiben und anstelle der auf Tram umgestellten Linien sollen weitere Dieselbuslinien elektrifiziert werden. Denn zeitgleich mit der Ankündigung des Fahrplanswechsels gab die TPG bekannt, dass bis 2013 neben 32 neuen Straßenbahntriebwagen und 87 Autobussen auch 41 Trolleybusse beschafft werden.

Der gegenwärtige Trolleybuspark für die sechs Trolleybuslinien (2, 3, 6, 7, 10 und 19) besteht aus 89 Trolleybussen, davon sind 48 komplett niederflurig und elf Wagen zu 50% niederflurig. Bei den letzteren handelt es sich um die 1993 beschafften Gelenktrolleybusse der Firma Hess "SwissTrolley1". Von den ursprünglich 13 Trolleybussen wurde ein Wagen 2004 zu einem Doppelgelenkwagen (Nr. 721, ehemals Nr. 709) umgebaut und zwei Wagen (702, 703) dienen seit Ende 2008 bzw. Anfang 2009 als Fahrschulwagen. Aus der Serie von 1982/3 stehen weiterhin 12 Einheiten (Nr.663-674) und 1987/88 nunmehr 18 Einheiten (nach Ausmusterung von Trolleybus 700 am 23.10.2007) in Dienst.

Bedingt durch die Bauarbeiten für Straßenbahn wurde die Führung der Trolleybuslinien 2 und 19 sowie der Linie 10 zwischen Bel Air und Jonction geändert. Seit dem 26.6.2010 verkehren sie anstelle durch die Rue du Stand und Rue des Deux-Ponts, die mit Straßenbahngleisen belegt werden, nun über den Boulevard du Théâtre und Boulevard de Saint-Georges. Diese Führung ist jedoch nur vorübergehend, ab Ende 2011 soll die dann verbleibende Trolleybuslinie 10 durch die Rue des Bains, den Boulevard Carl-Vogt und der Rue du Vélodrome verkehren.

### [La-Chaux-de-Fonds \[CH\]](#) - Wagenpark komplett niederflurig

[D. Budach](#) - 07.02.11

Die beiden ältesten Wagen im Bestand, Trolleybusse 111 und 112 - NAW/Hess-R&J/Siemens vom Baujahr 1990 - wurden nach zwanzigjähriger Betriebszeit im Zuge der Beschaffung neuer Dieselbusse nunmehr endgültig ausgemustert. Die zwei Wagen werden museal erhalten, sie gingen an die Vereinigung Retro-Bus (siehe Link "Mehr Information")

Wagen 113 der gleichen Bauart ist bereits seit Ende 2007 außer Dienst und diente als Ersatzteilspender.

Die 12m-Trolleybusse 111-113 entsprechen den seinerzeit in 30 Exemplaren nach Luzern gelieferten Zweiachsern. Der Wagenpark für den städtischen Betrieb ist nun komplett niederflurig. An Trolleybusse stehen nun 5 SwissTrolleys der Firma Hess (Bj.96) und vier Gelenkwagen sowie drei Solowagen der Firma Solaris (Bj.05) zur Verfügung. In der Regel werden auf der Linie 2 nur Solofahrzeuge eingesetzt, auf den Linien 1 und 4 nur Gelenkwagen. Für die 12 werktäglichen Kurse auf den drei Linien stehen insgesamt 12 Trolleybusse zur Verfügung. Ob nach der anstehenden Fusion mit den benachbarten Verkehrsbetrieben Neuchatel Trolleybusse den Wagenpark verstärken, ist noch nicht entschieden.

### [Neuchatel \[CH\]](#) - Abschiedsfahrt des letzten FBW/Hess-Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 18.01.11

Am 15.01.2011 führte die Association Neuchâteloise des Amis du Tramway (ANAT, ein Verein, der sich für den Erhalt und Renovierung alter Tramfahrzeuge von Neuchâtel einsetzt, um diese gelegentlich als historische und touristische Attraktion in Fahrt zu bringen, siehe Link "Mehr Information") eine Abschiedsfahrt mit dem letzten Wagen der 1983/4 beschafften Serie von zweimotorigen Gelenktrolleybussen des Typs FBW/Hess/BBC-SAAS (Nr.161-172). Die Gelenktrolleybusse gingen vom 29.11.1983 (170) bis 12.04.84 (164) in Dienst, wurden 2004/5 aufwändig saniert und mit einer neuen Lackierung versehen und erreichten eine Laufleistung von 1,2 Mio. km. Wie bereits berichtet (siehe Meldung vom 15.11.2010) gingen die ersten Wagen im September nach Osteuropa zu einem Zwischenhändler, vier weitere (Nr.163, 164, 165, 172) folgten inzwischen. Zwei Wagen können in der Schweiz museal erhalten bleiben (Nr. 166, 170), sie verließen Neuchatel bis Dezember 2010. Somit verblieben am 1.12.2010 nur noch zwei Wagen. Nachdem Trolleybus 167 Ende Dezember nach einem Defekt abgestellt wurde, blieb nur noch Wagen 169 in Dienst. Dieser wird in der laufenden Woche ebenfalls abgestellt, nachdem vier weitere SwissTrolleys in Dienst gehen. Die Bauabnahme der ersten beiden (141, 142) erfolgte vergangene Woche, die Abnahme von zwei weiteren (143 und 144) wird diese Woche folgen. Neben den 12 FBW-Trolleybussen ist der NAW/Hess/ABB Nr. 104 (Bj.1991) nach einem Auffahrunfall abgestellt, bei dem die Frontscheibe beschädigt wurde. Er wird als Ersatzteilspender dienen. Nach Ablieferung der restlichen sechs SwissTrolleys werden vier weitere NAW-Trolleybusse (voraussichtlich 103, 110-112) abgestellt und ebenfalls nach Osteuropa verkauft. Ferner werden noch Gelenkdieselbusse ausgemustert werden. Diese kamen auf den Trolleybuslinien seit 2004 auf zwei bestimmten Kursen der Linie 1, später auch auf einem bestimmten Kurs der Linie 7 zum Einsatz, um den Fahrgästen

niederfluriges Angebot zu bieten.

Obwohl nun mehr niederflurige Trolleybusse im Dienst sind, ist dieses Mindestangebot zum Fahrplanwechsel nicht geändert worden.

#### **Winterthur [CH] - Zehn Neue in Betrieb und Verlängerung in Bau**

[J. Lehmann](#) - 20.12.10

Am Samstag, 18.12.2010 wurden mit einem Tag Verspätung aufgrund Behinderungen im Straßenverkehr durch starken Schneefall die SwissTrolleys 109 und 110 von der Firma Carrosserie Hess ausgeliefert. Deren Abnahme durch das BAV ist für den 23.12.2010 vorgesehen. Die SwissTrolleys 111 und 112 stehen im Werk fertiggestellt und zur Auslieferung bereit, aber deren Abnahme durch das BAV ist erst für Mitte Januar 2011 geplant.

Damit stehen zum Jahresende zehn der 21 bestellten SwissTrolleys in Betrieb, nachdem die Trolleybusse 107 und 108 am 22.10.2010 durch das BAV wie geplant abgenommen wurden.

Seit Oktober sind die MB O405 GTZ 156, 158-160 ausgemustert, bis zum Jahresende soll Wagen 161 folgen, so daß nur noch 12 dieser bis zu 22-jährigen Gelenkwagen im Einsatz stehen.

Am 7.4.2011 ist die Eröffnung des Einkaufszentrums Rosenberg geplant, zu diesem Zeitpunkt wird die Trolleybuslinie 3 mit einer zusätzlichen Schleifenfahrt hierhin verlängert. Die Fahrleitungsarbeiten führt die Firma Kümmler&Matter durch, derzeit sind die meisten Mastfundamente fertiggestellt. Der Fahrplan der verlängerten Linie ist bereits im neuen Fahrplanheft enthalten. Die Linie 3 führt über die Schaffhauserstrasse weiter 350 m in nördliche Richtung, dann rechts in die Feldwiesenstrasse und in die Seuzacherstrasse, wo sich vor dem neuen Einkaufszentrum die Endhaltestelle Rosenberg befinden wird. Der Rückweg führt dann wie bisher über die Zielstraße mit den Haltestellen Schachtenstraße (bisherige Haltestellename "Rosenberg") und "Bettenplatz", wo bisher pausiert wurde.

#### **Winterthur [CH] - 16 SwissTrolleys in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 21.02.11

Am 11.2.2011 nahmen Vertreter der SBW (Stadtbus Winterthur) die Trolleybusse 117 und 118 im Werk der Firma Hess in Bellach ab. Deren Transport nach Winterthur ist bis Dienstag, 22.02.2011 vorgesehen. Noch im Februar werden die Wagen 119 und 120 fertig gestellt, während der letzte Trolleybus 121 erst Ende März aufgrund der späteren Lieferung des Hilfsaggregat der Firma ESW GmbH zur Auslieferung vorgesehen ist.

Damit sind aber rechtzeitig zur Eröffnung des Rosenberg-Zentrums am 7.4.2011 und der Verlängerung der Linie 3 dorthin alle 21 SwissTrolleys in Betrieb. Die Fahrleitungsmontage durch die Firma Kümmler&Matter begann am 07.02.2011.

Von den Mercedes-Benz O405 GTZ standen zum Jahreswechsel noch 13 Einheiten in Betrieb, Anfang des Jahres wurden die Wagen 161 und 153 abgestellt, 152 und 154 sind als nächstes vorgesehen. Von den restlichen hochflurigen Trolleybussen (141, 142, 144-149 und 151) verbleiben voraussichtlich noch die Wagen 147 und 142 bis zum Abschluss des Umbaus des Hauptbahnhof-Umfelds in Betrieb. Bei diesem Projekt, welches bis 2012 realisiert wird, erfolgt der Umbau der Unterführung im Zuge der Züricherstrasse und der Bahnhofsvorplatz erhält eine neue Überdachung (siehe Link "Mehr Information").

#### **Ancona [IT] - Testfahrten im Vorfeld einer Bestellung absolviert.**

[J. Lehmann](#) - 14.02.11

Vier Gelenkwagen für die 6,98 km lange einzige Trolleybuslinie 1/4 sollen noch 2011 beschafft werden. Im Zuge der Angebotsabfrage fanden im Dezember 2010 und Januar 2011 Probefahrten statt, hierfür stellten die Anbieter für einen eintägigen Probetrieb ihre Fahrzeuge zur Verfügung. Am 8.12.2010 abends traf der Solaris Trollino Nr. 1056 aus Bologna ein, der am 9.12.2010 als erstes Fahrzeug erprobt wurde. Eine Woche später traf einer der für Rom bestimmten BredaMenarinibus/Škoda-Gelenktrolleybusse vom Typ AVANCITY ein und unternahm am 14.12.2010 Fahrten, die jedoch wegen Schneefall abgebrochen werden mussten. Aus diesem Grunde wurde der Probeinsatz mit den VanHool-Gelenktrolleybus aus Rimini um einen Monat verschoben, sie fanden am 17.01.2011 statt, drei Tage später am 20.01.2011 weilte nochmals ein Trolleybus der Firmen BredaMenarinibus/Škoda für Probefahrten in Ancona.

Eine Entscheidung durch den Verwaltungsrat wird noch in diesem Monat erwartet. Dabei wird nicht nur der Einzelpreis bewertet, sondern auf das Serviceangebot (Garantie, Ersatzteile, Service, etc.) und der Zeitpunkt der Lieferung.

#### **Cagliari [IT] - VanHool A330T in Solingen getestet**

[J. Lehmann](#) - 20.12.10

Zur Erneuerung des Wagenparks schrieb die CTM S.p.A. elf neue Solo-Trolleybusse aus. Bereits in diesem Jahr fand eine starke Erneuerung der 273 Dieselbusse statt, so dass das Durchschnittsalter von 12,2 Jahre auf 2,3 Jahre gesenkt wurde. Mitte 2010 betrug das Durchschnittsalter der 33 Trolleybusse 20 Jahre, hiermit werden Montags bis Samstags die Linien 30 und 31 in die nordöstlich gelegene Gemeinde Quartu Sant'Elena und die Ortslinie 5 bedient, die im 10- bzw. 8-Minuten-Verkehr fahren. Sonntags sind diese Linien verlängert als 30R, 31R und 5/11, dann kommen Dieselbusse zu Einsatz.

In Solingen testete nun eine Delegation der CTM S.p.A. den Solowagen von VanHool/Vossloh-Kiepe. Ein für Avellino bestimmter Wagen (1. Wagen der 11 Einheiten umfassenden Serie) fuhr mit einem (Diesel-)Antrieb von Herstellerwerk Liers /Belgien nach Solingen und diente am 10.12.2010 für Testfahrten mit der Delegation im Solinger Netz, dieses bei für Cagliari ungewöhnlichen Wetterverhältnissen, an diesem Tag behinderte starker Schneefall den Solinger Verkehr. Bedingt durch das anhaltende Winterwetter wurde die Rückfahrt nach Liers verschoben, der Wagen befindet sich noch in Solingen.

Die Delegation unternahm in anderen Betrieben noch weitere Testfahrten mit anderen Modellen, so z.B. einem Solaris Trollino T12. Eine Entscheidung, welcher Anbieter den Zuschlag erhält, wird Anfang 2011 erwartet.

### Lecce [IT] - Eröffnung nun endlich im Sommer 2011?

[J. Lehmann](#) - 31.01.11

Bürgermeister Paolo Perrone von der Partei "Popolo della Libertà" (Gründer und Vorsitzender ist Italiens Ministerpräsident Silvio Berlusconi) äußerte am Ende der Ratssitzung am 25.01.2011: "Ich hätte eine andere Entscheidung getroffen, aber es ist eine moralische Pflicht, es zu starten und alles tun, damit es funktioniert." Gemeint ist der Trolleybusbetrieb, der nun in diesem Jahr endlich in Betrieb gehen soll.

Der Rat debattierte zuvor über die Vereinbarung, die Mitte Januar 2011 mit der Firma Sirti getroffen wurde. Dabei wurden die Fortsetzung der Arbeiten vereinbart und folgender Terminplan aufgestellt:

- 1. Februar: Vorlage der Betriebsvorschriften bei der Abnahmebehörde USTIF,
- 15. Februar: Zulassung der 12 Trolleybussen für den öffentlichen Verkehr,
- 28. Februar: Schulungsprogramm für Mitarbeiter des lokalen Busbetriebs SGM,
- 10. Mai: Beginn der Schulung für die Fahrer, hierfür ist ein Monat vorgesehen,
- 10. Juli: Erteilung der Genehmigung aus dem Ministerium für Sicherheit.

Zuvor verliefen monatelang starke Diskussionen, fast jeden Tag veröffentlichten die Lokalzeitungen Artikel über Befürworter und Gegner, von Verurteilungen der Bauverzögerungen bis hin zu Forderungen, das bereits montierte Netz wieder abzubauen.

Bereits 2004 beschloss der Stadtrat unter der Bürgermeisterin Adriana Poli Bortone die Einführung des Trolleybusbetriebs, für die 22 Mio. Euro Baukosten gab es Mittel von der EU. Mit der Ausführung begann die als Generalunternehmer beauftragte Firma SIRTI Anfang 2006, eine Fertigstellung war für September 2007 geplant. Mit einem der ersten gelieferten Fahrzeugen fand am 11.05.2007 eine Probefahrt mit der amtierenden Bürgermeisterin Adriana Poli Bortone und den damals stellvertretenden Bürgermeister Paul Perrone, der als ihr Nachfolger kandidierte, statt. Dutzende von Journalisten, Kameraleute, Fotografen drängten sich um die beiden im vorgestellten Van Hool-Trolleybus. Es wurde damals erwähnt, dass dieser die blaue Grundfarbe nach persönlicher Wahl der Bürgermeisterin erhielt.

Kurz danach erfolgte am 28.05.2007 die Bürgermeisterwahl und der neue Bürgermeister stand nicht mehr hinter dem Projekt. Es dauerte lange, bis eine Entscheidung zu Masten mit speziellem Design getroffen wurde, die dann 2008 für die Ringstraße bestellt wurden. Für die zusätzlichen Kosten hieraus fehlen nun Mittel zur endgültigen Fertigstellung. Die Ausführungsfirmen warten noch auf 6 Mio. Euro, im Gegenzug forderte die Stadt 5 Mio. Euro wegen nicht fristgerechter Fertigstellung.

Es bleibt zu hoffen, dass nun endlich der Betrieb eröffnet wird und das Thema Trolleybus nicht auch zum Wahlkampf-Thema zur Kommunalwahl im Frühjahr 2012 wird und die Bevölkerung den ruhigen und abgasfreien Nahverkehr mit Trolleybussen nutzen und schätzen werden.

### Milano [IT] - Bestellung weiterer 15 Gelenkwagen erwartet

[D. Budach](#) - 06.12.10

Die ATM in Mailand wird zur Modernisierung ihrer Flotte voraussichtlich weitere 15 Gelenkwagen beim Konsortium VanHool/Vossloh-Kiepe bestellen. Die bisher gelieferten 30 Wagen dieser Bauart haben sich bei der ATM sehr gut bewährt, angabegemäß deutlich besser als die zuletzt gelieferten Niederflur-Gelenkwagen vom Typ Cristalis von Irisbus. Von den insgesamt zehn Wagen dieser Serie sind meist nur wenige im Streckendienst zu finden, anfällige und unterhaltungsaufwendige Technik führt zu überdurchschnittlichen Ausfällen. Zudem liegt der durchschnittliche Stromverbrauch der Cristalis mit 5,73 kWh/km unter allen Mailänder Obussen am höchsten - die älteren Gelenkwagen liegen bei 4,83-5,04 kWh/km, die Van Hool/Vossloh dank der eingebauten Supercaps bei lediglich 4,02 kWh/km.

Die 30 Trolleybusse wurden ab November 2008 ausgeliefert, als letztes ging der Prototyp Nr.700, der der Serie angepasst wurde, im Dezember 2009 in Betrieb.

Durch die Neubestellung soll auf die immer noch anzutreffenden Verstärkerfahrten mit den Socimi-Zweiachsern auf den Ringlinien 90/91 sowie deren Einsatz auf der ebenfalls dicht befahrenen Trolleybuslinie 92 verzichtet bzw. reduziert werden. Auch sind die in der ersten Hälfte der neunziger Jahre gelieferten Gelenkwagen von Socimi und BredaMenarini zum Teil nahe dem wirtschaftlichen Ende ihrer Einsatzdauer angekommen und mit ihrer Hochflurbauart ohnehin nicht mehr dem aktuellen Qualitätsstandard entsprechend.

Die Mittelfreigabe zum Kauf der zusätzlichen 15 VanHool-Wagen wird kurzfristig erwartet um eine Bestellung vor Auslaufen des 2007 geschlossenen Rahmenvertrags auszusprechen.

**Nancy [FR] - und Caen: Hoher Erneuerungsbedarf schon jetzt und Fragen zur Zukunft**

D. Budach - 27.12.10

Hoher Erneuerungsbedarf nach weniger als 10 Jahren Betriebszeit wird für die beiden TVR Systeme in Nancy und in Caen ausgemacht.

Im Auftrag des Staatssekretärs für Verkehr hat der CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE unter dem Titel "Mission de diagnostic et de prospective sur les réseaux de transports urbains de Caen et Nancy" einen umfassenden Bericht zur Situation und zur möglichen zukünftigen Bewertung der beiden TVR Systeme veröffentlicht. Danach wird dem System Caen zwar eine etwas bessere technische Performance bescheinigt als demjenigen in Nancy, insgesamt wird die TVR Technologie jedoch kritisch beurteilt und selbst im gegenwärtigen Stadium werden Anfangsschwierigkeiten und Kinderkrankheiten als noch immer nicht überwunden dargestellt.

Um die Anlagen in ihrer derzeitigen Form noch etwa 10 Jahre weitzunutzen zu können, werden vor allem an den Fahrzeugen erhebliche Nacharbeiten gefordert, die pro Fahrzeug nach Berechnungen des Herstellers Bombardier den Betrag von EUR 740.000 ausmachen. Die Nutzungsdauer der Fahrzeuge wird auf etwa 20 Jahre geschätzt. Mit den Nacharbeiten sollen die Betriebssicherheit und die Zuverlässigkeit nachhaltig verbessert werden. Diese zusätzlichen Investitionen könnten gerechtfertigt werden durch die Tatsache, dass zur Inbetriebnahme seinerzeit rund EUR 60 Mio. an Fördermitteln geflossen sind, und die Infrastrukturinvestitionen sich nach einem bisherigen Betriebszeitraum von weniger als 10 Jahren noch keineswegs amortisiert haben. Gleichwohl sind auch im Bereich der ortsfesten Anlagen, insbesondere des Fahrwegs, Nachbesserungen erforderlich.

Alternativ wird die Umstellung auf ein anderes, sich besser bewährendes System wie z.B. Translohr oder auch optische Spurführung als Trolleybus in Betracht gezogen, kurzfristig oder auch nach Umsetzung der Nachbesserungsvorschläge und weiteren 10 Jahre Nutzung in der bisherigen Betriebsart TVR. Denkbar ist auch nur die Umstellung nur einer der Anlagen und die Weitergabe der Fahrzeuge an den anderen Betrieb zur längerer Nutzung nach Modernisierung. Für letzteres käme vor allem Caen in Betracht, da hier Zuverlässigkeits- und Verschleißwerte weniger alarmierend sind und zugleich die Fahrgastnachfrage eine Aufstockung des Fuhrparks nahe legt. Außerdem plant Caen seit längerem eine Verlängerung um 7,9 km, doch scheiterte die Umsetzung bislang an der ungelösten Fahrzeugfrage. Der Hersteller Bombardier hat die Produktion dieser Fahrzeuggattung und die Vermarktung des Systems TVR längst eingestellt und fordert nur für eine Wiederaufnahme der Produktion angabegemäß rund EUR 26 Mio., dazu kämen die reinen Fahrzeugbeschaffungskosten, die sich etwa auf der Höhe eines 30m-Niederflur-Straßenbahnwagens bewegen.

Eine vorläufige Entscheidung soll im Frühjahr 2011 fallen.

**Lyon [FR] - Verlängerung der Linie C1 angekündigt!**

J. Lehmann - 03.01.11

Die Bauarbeiten zur Erstellung der Verlängerung der Linie C1 wurden im Dezember 2010 weitestgehend fertiggestellt. Es gab Verzögerungen beim Bau, so dass die nach Cuire verlängerte Linie C1 nicht wie geplant Ende 2010 in Betrieb gehen konnte. Als Eröffnung ist nun der 20.1.2011 angekündigt, Aufkleber auf den Trolleybussen sowie der veröffentlichte Fahrplan (siehe Link "Mehr Information") kündigen diesen Termin nun an.

Anschließend werden die Bauarbeiten für die Linie C2 fortgesetzt, die vom Bahnhof Gare Pare-Dieu auf direktem Weg zur Brücke über die Rhône verkehrt, aber am Place Maréchal Foch rechts abbiegt und etwa 5 km nach Rillieux Semailles fahren wird. Deren Eröffnung ist für den 29. August 2011 gemeinsam mit dem Projekt Atoubus vorgesehen. In diesem Projekt wird das Busnetz neu strukturiert, 26 Hauptlinien werden mit hoher Frequenz hervorgehoben. In diesem Zuge ist auch die Verlängerung der Trolleybuslinie 13 nach Grange Blanche vorgesehen. Die erforderlichen Neubeschaffungen für die verlängerte Linie C1 erfolgten bereits im Sommer 2010. Der Bestand an Irisbus Cristalis-Gelenkwagen wurde um 11 Einheiten auf 55 aufgestockt, die Wagen 2918 bis 2928 werden vorläufig auf den beiden Linien C1 und C3 eingesetzt. Mit den 2000-2004 beschafften Cristalis-Zweiachsern (1801-69) und den 10m-Trolleybussen von MAN/Hess/Vossloh-Kiepe (1701-07) stehen damit 131 Trolleybusse für den Einsatz auf den acht Trolleybuslinien zur Verfügung.

**- Eröffnung der verlängerten Linie C1**

J. Lehmann - 24.01.11

Am 20.1.2011 eröffnete Systral und TCL die verlängerte Linie C1. Die Festgäste wurden mit drei Trolleybussen 2924, 2926 und 2927 am Bahnhof Part Dieu abgeholt und über die 8,4 km lange Strecke der Linie C1 zur neuen Endhaltestelle Cuire gebracht. Dort fanden in einem Zelt Ansprachen zur Eröffnung statt.

Ab 14:00 Uhr nahmen die Trolleybusse den Linienverkehr auf der verlängerten Linie C1 auf. Sie verkehrt tagsüber alle 10 Minuten, in HVZ alle 7 Minuten, die Fahrzeit beträgt je nach Tageszeit 21 bis 29 Minuten. Zum Einsatz kommen die 2010 neu in Betrieb genommenen Cristalis-Trolleybusse 2918-27 mit den bislang auf der am 12.10.2006 eröffneten Linie C1 eingesetzten 2901-2907.

Die Kosten für die Erstellung der um 4,0 km verlängerten Linie betragen 77,9 Mill. Euro, darin enthalten ist neben der Fahrleitung auch der Bau von eigenen Fahrspuren für die neue Trolleybuslinie, so wie die Auffahrt zur Brücke über die Rhône. Im Streckenverlauf mussten Straßen verbreitert werden, so dass auch Abbruchkosten anfielen.



Ebenfalls wurden die Ampelanlagen umgerüstet, sie ermöglichen nun eine Ampelvorrangschaltung für die Trolleybusse.

Nun wird der Bau der 12,5 km langen Linie C2 nach Rillieux Semailles fortgesetzt, die bis September 2011 mit Einführung eines neuen Busnetzes eröffnet werden soll. Sie führt auf direktem Weg über die Clinique du Tonkin zur Rhône-Brücke und zweigt am Place Foch rechts nach Rillieux ab.

### **Landskrona [SE] - 'Else-Len' in Betrieb genommen**

[J. Lehmann](#) - 14.02.11

Wie berichtet musste kurz nach der Auslieferung des neuen, vierten Trolleybus der Betrieb wegen Straßenbauarbeiten auf der 1 km langen Kolonigatan zwischen Bahnhof (Stationen) und dem Krankenhaus (Lasarettet) ab dem 20.09.2010 eingestellt werden. Am 28. November 2010 nahmen die Trolleybusse und auch der inzwischen zugelassene vierte Wagen (Nr. 6990 mit dem Kennzeichen CLP 254) den Betrieb auf. Dieser wurde feierlich am Mittag des 1. Advent-Sonntag auf dem Kasernplan im Zuge des Weihnachtsmarkts auf dem Namen "Else-Len" getauft.

Die Ruhepause der Trolleybusse wurde genutzt, den Namen des neuen Eigentümers Skånetrafiken anzubringen, der die Obusse von der Stadt Landskrona am 5. Mai 2010 per Kaufvertrag übernahm, die Entscheidung zum Kauf der drei Trolleybusse wurde bereits im September 2009 getroffen. Daher wurden nun auch die alten Parolen mit dem Stadtwappen von Landskrona oberhalb der Fenster entfernt.

In der Hauptverkehrszeit kommen in der Regel alle vier Trolleybusse zum Einsatz, die Linie 3 verkehrt zwischen 6:30 und 8:30 Uhr und zwischen 15:00 und 18:00 Uhr im 6-Minuten-Takt ansonsten wird 5 x pro Stunde gefahren, dann genügen 2 bis 3 Kurse.

### **Helsinki [FI] - Planungsfortschritte in Helsinki**

[D. Budach](#) - 13.12.10

Nach der Präsentation einer dritten Studie zur Elektrifizierung von bisherigen Autobuslinien wird die Beschlussvorlage auf politischer Ebene über das Gesamtprojekt im Frühjahr 2011 erwartet. Der Plan sieht die Umstellung von neun Dieselbuslinien vor, im Kernstadtbereich soll auch ein kurzes Stück Straßenbahnstrecke ersetzt werden.

75 Gelenktrolleybusse sind zur Beschaffung vorgesehen, die von einem umzubauenden Dieselbusdepot im Norden der Stadt aus eingesetzt werden sollen. Doppelgelenkbusse sind eine Option. Insgesamt soll damit ein 57 km langes Leitungsnetz entstehen. Der Obus wird als deutlich kostengünstigere, aber dennoch sehr umweltfreundliche Alternative zum Bau und insbesondere auch zum Betrieb von Straßenbahnlinien bezeichnet. Die Betriebskosten pro Kilometer Straßenbahn werden in der neuesten Studie mit mehr als dem doppelten gegenüber dem Trolleybus geschätzt. 4,4 Mio. Wagenkilometer werden pro Jahr kalkuliert.

Werden die politischen Hürden genommen, ist mit dem Baubeginn in 2014 zu rechnen und ersten Inbetriebnahmen ab 2016. Bis 2025 wäre das Netz der neun Linien komplett.

### **Gdynia [PL] - Niederfluranteil im Wagenpark erhöht**

[J. Lehmann](#) - 10.01.11

Nach feierlicher Inbetriebnahme der zehn ersten Trolleybusse des Typs Solaris Trollino 12/Medcom am 24.10.2010 (siehe Meldung vom 1.11.2010), gingen am 20.11.2010 fünf weitere in Betrieb und zwar 3034, 3035, 3067, 3068 und 3069.

Die insgesamt 25 Neufahrzeuge sind mit EU-Mitteln Anfang 2010 bestellt worden, die letzten 10 Solaris Trollino werden bis Ende September 2011 erwartet.

Ebenfalls besteht die Absicht mindestens drei Dieselbusse des Typs Mercedes-Benz O 530 "Citaro" zu Trolleybussen umzubauen, nachdem in den letzten Jahren bereits 28 Umbauten aus Erdgas- oder Dieselbussen des Typs O405 N erfolgreich praktiziert wurden. Damit würde dann der Wagenpark vollständig niederflurig sein und alle hochflurigen Jelcz 110 (Bj. 87-91) und Jelcz 120 (Bj. 94-99) würden ausscheiden. Hiervon standen 24 Einheiten zum Verkauf (siehe Link "Mehr Informationen"), der größte Teil ging bis zum 20.11.2010 außer Dienst, vier (3342, 3343, 3349 und 3373) folgen bis zum 20.11.2010, die restlichen sieben (3374-80) bis Ende Oktober 2011.

### **- Fast nur noch Niederflurtrolleybusse!**

[J. Lehmann](#) - 21.02.11

Vier weitere neue Trolleybusse Solaris Trollino 12M (Nr. 3070-3073) wurden am 12./13.01.2011 angeliefert und gingen am 22.01.2011 in Betrieb. Damit erfolgte ein weitere Teillieferungen aus dem Vertrag über 25 Trolleybusse, der im Jahr 2010 mit Solaris Bus & Coach abgeschlossen wurde.

Die restlichen 6 Trolleybusse werden im September und Oktober 2011 erwartet. Mit den vier neuen Trolleybussen erreicht der Wagenpark eine Anzahl von 70 Niederflur-Trolleybussen (41 Solaris, 28 MB-Umbauten und 1 Jelcz), der Ersatz der restlichen Wagen des derzeit über 80 Einheiten umfassenden Wagenparks wird durch die Lieferung der Neufahrzeuge im Herbst und durch den Umbau weiterer Dieselbusse zu Trolleybussen dann komplett niederflurig.

Von den ausgemusterten Trolleybussen konnte der Betrieb in Tychy zwei Einheiten erwerben. Es handelt sich um



die am 12.12.1990 und 19.04.1991 erstzugelassenen Trolleybusse 3353 und 3354 des Typs Pr110E der Firma Jelcz. Sie verließen Gdingen per LKW-Tieflader am 19. und 21.01.2011.

### **Lublin [PL] - Erster Solaris/Škoda zur Komplettierung in Tschechien**

[D. Budach](#) - 17.01.11

Die Fertigstellung des ersten der bestellten 15 ŠKODA ELECTRIC/SOLARIS Bus & Coach 26Tr steht bevor. Der Wagen wird in Plzen Testfahrten absolvieren und dann nach Polen ausgeliefert werden. Alle 15 Wagen werden in Lublin bis zum Juni 2011 erwartet. Die Verkehrsbetriebe MPK Lublin haben außerdem eine Option über die Beschaffung weiterer 15 Trolleybusse des gleichen Typs ausgesprochen. Diese wurden nun eingelöst, nachdem der MPK für die zweite Jahreshälfte 2011 finanzielle Hilfe in Aussicht gestellt wurde. Die Lieferung dieser Trolleybusse schließt direkt an die Lieferung der ersten 15 Trolleybusse an, je 5 Wagen werden in Juli, August und September 2011 erwartet.

In Lublin lösen die Wagen ältere Hochflurmodelle aus polnischer Produktion ab. Rund 30 Einheiten sind vom Typ Jelcz PR 110, mit Baujahr vor 1990, teilweise aus Dieseln in den 90er Jahren umgebaut, aber auch von den stillgelegten Betrieben Debica, Stupsk und Warschau übernommen. Bisher gehören nur sechs Niederflurtrolleybusse zum Wagenpark, nach der Neubeschaffung einschließlich Option könnte der Wagenpark über 50% niederflurig werden.

Unter den sechs bisherigen Niederflurbussen sind vier Solaris Trollino T12 mit Medcom- und Cegelec-Ausrüstung, die 2007/08 beschafft wurden sowie ein MAZ 203T, der 2010 in Dienst ging. Ausgemustert wurden im gleichen Zeitraum in 2007/8 sieben (3754, 3757, 3759, 3763, 3770, 3779, 3787) und 2010 zwei weitere Alt-Trolleybusse (3748, 3769), so daß die Anzahl der Trolleybusse unter 60 sank.

### **Hradec Kralove [CZ] - Rahmenvertrag über 31 Neuwagen unterzeichnet**

[D. Budach](#) - 27.12.10

Am 15.11.2010 wurde zwischen dem Verkehrsbetrieb Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s., Skoda Electric und SOR der Vertrag zur Lieferung von bis zu 31 Neuwagen im Zeitraum 2011-2013 unterschrieben. Es handelt sich um 13 Gelenkwagen des neuen Typs 31Tr sowie um 18 Zweiachser des Typs 30Tr, davon 2 mit starkem Dieselmotor. Der Kaufpreis beträgt CZK 330 Mio., umgerechnet rund 13,4 Mio. Euro. Die Wagen können in unterschiedlichen Tranchen abgerufen werden.

Der erste Abruf beinhaltet die Lieferung von Gelenkwagen, damit zunächst die Skoda 15Tr Gelenkwagen aus den Jahren 1988-2001 ersetzt. Weitere Lieferungen sind zum Ersatz der beiden Skoda 14Tr Zweiachser und auch ein größerer Teil der verbleibenden 21Tr.

Mit dem Bau des Prototyps ist sogleich begonnen worden und am 16.12.2010 fanden bereits die ersten Probefahrten des fünftürigen SOR/Skoda 31Tr in Plzen statt.

### **Pardubice [CZ] - Rahmenvertrag für neue Trolleybusse unterschriftsreif**

[J. Lehmann](#) - 20.12.10

Am 13.07.2010 veröffentlichte die Dopravní podnik města Pardubice a.s. eine Ausschreibung über vier 15m lange und zehn 12m - Niederflurtrolleybusse. Es ging nur ein Angebot ein, die Firma Skoda Electric Pilsen bot ihre Typen Skoda 28Tr und 26Tr an. Nach langen Verhandlungen steht eine Unterschrift des Vertrags noch aus, sie wird aber noch diesen Monat erwartet. Es ist folgender Lieferungsplan vorgesehen:

2011 - 2 Stk. Dreiachstrolleybusse

2012 - 2 Stk. Dreiachs- und 2 St. Zweiachstrolleybusse

2013 - 4 Stk. Zweiachstrolleybusse

2014 - 4 Stk. Zweiachstrolleybusse

Voraussetzung für die jeweiligen Abrufe sind Mitteln aus dem EU-Fond, da die Verkehrsbetriebe die Beschaffungskosten nicht alleine aufbringen können.

Da es 2010 keine Neubeschaffungen gab, blieb der Wagenpark unverändert mit 6 Skoda 28 Tr, 6 Skoda 24 Tr, 15 Skoda 21 Tr und 28 Skoda 14 Tr. Damit ist knapp die Hälfte des Wagenparks niederflurig. Zudem beherbergt der Betriebshof einige historische Wagen, teils in privater Hand, unter anderem ein Gelenkwagen aus Zlin vom Typ Skoda/Sanos (1987 bei der früheren jugoslawischen Firma FAS in Skopie mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Skoda erbaut). Dieser kam auch zum Jubiläum 60 Jahre MHD und 58 Jahre Trolleybus im April 2010 neben zwei Skoda 9Tr (353, 358), einem Skoda 14 Tr (311), einem neuen Skoda 26Tr aus Jihlava (78) sowie historischen Dieseln Sonderfahrten nach besonderen Fahrplan durchführte.

Die Ausbaupläne des Netzes mussten zurückgestellt werden. Bedingt durch die Finanzkrise und den politischen Wechsel in der Staatsregierung erfolgte ein Sparzwang, bei dem viele Verkehrsbauten gestoppt wurden. So auch die Strassenrekonstruktionen, die vor den geplanten Bau von neuen Trolleybusstrecken erforderlich waren. Lediglich die Modernisierung von Fahrleitung und Gleichrichterstationen konnte fortgesetzt werden.

Fotos:

oben: 15m Dreiachser 401 und 403, die im Einsatz auf der Linie 3 am Bahnhof pausieren, werden vom Skoda 24Tr Nr. 317 im Einsatz auf der Linie 13 passiert. Aufnahme: Jürgen Lehmann, 19.09.2010

### Plzen [CZ] - Neue und historische Trolleybusse von Skoda

[D. Budach](#) - 10.01.11

Bis zum Jahresende gingen auch die vier Skoda 27Tr mit Hilfsaggregat (Nr. 527-530) in Betrieb. Mit den im Oktober in Dienst gestellten zwei Einheiten ohne Diesellaggregat dienen diese zur Aufstockung des Gelenkwagenparks, nun kann die Linie 16 auch im 5-Minuten-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten vollständig mit Gelenkwagen verkehren. Für die Neufahrzeuge wurden bis Dezember zehn Skoda 14Tr ausgemustert (Nr. 403, 405, 412, 417, 430, 434, 438, 439, 441, 442), die Wagen sind zwar bis zu 23 Jahre alt, wurden aber in den letzten Jahren generalüberholt und erhielten teilweise noch Anfang des Jahres eine Klimaanlage für den Fahrerarbeitsplatz. Bis Mitte Januar folgten noch 404, 411 und die Gelenkwagen Skoda 15 Tr 470, 471, 475 und 477. Damit besteht der Wagenpark derzeit aus 87 Trolleybussen.

Ein bereits vor über 40 Jahren ausgemustertes Pilsener Trolleybus überlebte als Gartenschuppen und konnte Mitte der 90er Jahre geborgen und unter Dach unterstellt werden. Nun kann der einzigartige historische Wagen des Typs Skoda 3Tr3 (in Dienst 1948-1967) mit Hilfe des Techmania Science Center, die aus EU-Mitteln 5,8 Mill CZK (umgerechnet 232.000 Euro) erhielten, hergerichtet werden. Am 22.12.2010 konnte der Wagen in die Karosseriewerkstatt Žamberka transportiert werden, wo die voraussichtlich mehr als ein Jahr dauernden Arbeiten an dem Wagen ausgeführt werden können. Ein Herrichten als fahrfähiger Wagen ist dabei im ersten Schritt noch nicht vorgesehen, denn dazu fehlen noch wesentliche Teile der elektrischen Ausrüstung. Allerdings steht schon ein Fahrmotor aus einem ausgemusterten Skoda 9Tr zum künftigen Einbau in den Oldtimer zur Verfügung.

### **- Geplante Lieferungen, Ausbauten und Fachtagung in 2011**

[J. Lehmann](#) - 31.01.11

Neben den in der letzten Meldung vom 10.01.2011 genannten Skoda 15Tr-Trolleybussen wurde auch Gelenkwagen 463 ausgemustert. Er wurde wie der Skoda 15Tr Nr. 470 verschrottet, die Wagen 471, 475 und 477, die teilweise 2007/08 noch aufwändig aufgearbeitet wurden, gingen Mitte Januar 2011 nach Ústí nad Labem. Es verblieben 21 Gelenkwagen, und zwar 11 Skoda 15Tr (464-469, 472-474, 476, 478), 4 Skoda 25 Tr (521-524) und 6 Skoda 27 Tr (525-530), ausreichend für die maximal 18 Kurse der Linie 16 im 5-Min-Takt in der HVZ.

Weitere Gelenkwagen werden in 2011 ersetzt, 5 Gelenk-Trolleybusse Škoda 27 Tr ohne Hilfsantrieb (4 im August, 1 im September) werden erwartet, außerdem sollen 4 Solo-Trolleybusse Škoda 26 Tr ohne Hilfsantrieb (2 im Mai, 2 im September) weitere Skoda 14Tr ersetzen. Von den 10 Skoda 14 Tr, die Ende 2010 ausgemustert wurden, gingen die Wagen 405, 411, 412, 438 zum Bürgerverein für die Rettung historischer Trolleybusse und Autobusse nach Jihlava (ZHTA, <http://zhta.ic.cz/>).

Die von allen Trolleybuslinien befahrene Straße Americká und der Kreisverkehr Americká/Prokopova/Goethova soll von Betriebsfahrten entlastet werden. Der Bau der erforderlichen Betriebsstrecke begann Ende des Jahres 2010 von der Straße Doudlevecká (vom Depot) über die Straße U Trati bis vor der Kreuzung mit der Straße Klatovská. Da von hier ein Ausbau der Straße Borská bis zur Straße Němejcová geplant ist, fehlt die Fahrleitung bis zum Anschluß der Linien 15 und 16. Die Fortsetzung der Arbeiten ist im Laufe des Jahre 2011 geplant.

Ende 2010 wurde der historische Trolleybus Škoda 9 Tr Nr. 323, der von 1979 bis 1991 bei der PMDP im Einsatz stand, in eigener Werkstätte renoviert, eine Inbetriebnahme ist noch in den Wintermonaten geplant, die erste Fahrt mit Fahrgästen soll dann voraussichtlich im April während der Konferenz INTELLIGENTER UND GESUNDER ÖFFENTLICHER STADTVERKEHR durchgeführt werden. Diese Konferenz findet am 5. und 6.04.2011 im Parkhotel Pilsen in der Nähe der Endstation der Linie 16 in Borski statt. Folgende Themenblöcke sind vorgesehen: 1. Telematik zur Unterstützung der Verkehrstechnik, 2. Finanzierung und gesetzliche Grundlagen des öffentlichen Stadtverkehrs, 3. Energiesparende Technologien und ihr Einfluss auf die Umwelt und 4. Marketing der Verkehrsunternehmen. Am zweiten Veranstaltungstag sind Vorträge von Direktor Mackinger (Salzburg), Peter Janus, Marcin Połom, Mikołaj Bartłomiejczyk (Gdingen) und der Solaris Bus & Coach S.A. zum Thema Trolleybus vorgesehen. Eine Anmeldung (Kosten 115 €) ist auf der mit nachfolgenden Link "Mehr Information" erreichbaren Webseite möglich.

### Ostrava [CZ] - Sechs neue Trolleybusse in 2010 beschafft

[J. Lehmann](#) - 06.12.10

2010 konnten sechs Neufahrzeuge in Dienst gestellt werden. Wie bereits berichtet, gingen im Frühjahr 2010 ein Gelenktrolleybus des Typs Solaris/Skoda 27 Tr und zwei Solotrolleybusse des Fabrikats Solaris/Skoda 26 Tr in Dienst. Im August folgte noch ein weiterer Solowagen (Nr. 3717). Alle vier Wagen sind ohne Hilfsmotor. Nach einer weiteren Ausschreibung konnte von der Firma Cegelec die zwei Prototypen (ein Solowagen SOR TNB 12 und ein Gelenkwagen SOR TNB 18) zum Preis von 9,92 Mio CZK (umgerechnet etwa 400.000 Euro erworben werden. Diese behielten die Nummern 9997 und 9998.

Für die Neufahrzeuge schieden die Skoda 14Tr 3236, 3240, 3243, 3244 und 3246 aus dem Betriebsdienst. Es verbleiben noch 15 Skoda 14Tr (Nr. 3238/Bj. 86, 3247/Bj.87 und 3249-3261/Bj.89-92)

Für die Folgejahre 2011/2012 veröffentlichte die Stadt Ostrava im April 2010 eine neue Ausschreibung über einen Rahmenvertrag zur Lieferung von bis zu vier 12m-Trolleybusse und zwei Gelenktrolleybussen, den Auftrag erhielt im Oktober 2010 die Firma Skoda.

### **Banska Bystrica [SK] - Skoda 30Tr in Abnahmephase**

[J. Lehmann](#) - 28.02.11

Nach Lieferung von Bauteilen der elektrischen Ausrüstung durch die Firma Skoda und Wagenkästen des Typs TNB12 durch die Firma SOR startete im Januar 2011 die Montage der elektrischen Ausrüstung bei der DPMBB (Dopravný podnik mesta Banská Bystrica). Zuvor wurde das Personal entsprechend geschult. Insgesamt werden 19 Wagen mit den Betriebsnummern 3001-3019 geliefert. Der erste in Plzen komplettierte Wagen wird nun in Bratislava seit Ende Januar 2011 erprobt und muss nun 10.000 km seine Zuverlässigkeit beweisen. Die Zulassung für die Slowakei wird dann für April/Mai 2011 erwartet. Bis Ende Juni 2011 müssen alle Lieferungen abgeschlossen sein.

Von den am 1.1.2011 vorhandenen 26 Trolleybussen des Typs Škoda 14Tr und 15Tr der Baujahre 1988 bis 1997 werden nur noch fünf Gelenktrolleybusse Škoda 15 Tr in Betrieb bleiben, die eine umfangreiche Überarbeitung erhalten werden.

### **Beograd [CS] - 83 neue Trolleybusse ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 17.01.11

Bis Ende Dezember 2010 lieferte Belkommunmash alle 83 Trolleybusse aus, auch einige beim Antransport Anfang November 2010 beschädigte Trolleybusse wurde nach deren Reparatur in Weißrussland nochmals ausgeliefert. Die neuen Trolleybusse sind mit 26 Sitzen ausgestattet und sind mit einer Gesamtkapazität für 101 Fahrgäste zugelassen. Von der Elektroausrüstung der neuen Fahrzeuge wird eine 30-prozentige Ersparnis erwartet, außerdem eine weniger kostspielige Instandhaltung. Zudem besitzen die Wagen einen Hilfsantrieb mittels Batterie, der bei Störungen eine Fahrt von 500 m ohne Fahrleitung ermöglichen kann. Die Wagen erhielten die Betriebsnummern 2001-83.

In Dienst gingen bis zum Jahreswechsel rund 70 Einheiten, alle erhielten auf ihrer roten Lackierung in Belgrad eine farbenfrohe Beklebung im unteren Bereich.

Nach Inbetriebnahme der 83 Trolleybusse werden alle der vor 2001 beschafften Wagen (überwiegend ZIU 682, teilweise aus Athen übernommen) ausgemustert. Der Betrieb wird dann über rund 130 Fahrzeuge verfügen, das Durchschnittsalter sinkt von 14,4 Jahre auf dann 2,5 Jahre! Für den Betrieb auf den 8 Trolleybuslinien mit einer Gesamtlänge von 58,1 km werden bis zu 97 Trolleybusse täglich eingesetzt.

Unter den ausgemusterten Fahrzeugen ist auch Wagen 1 von 1979, der mehrfach in den letzten Jahren modernisiert wird. Hier strebt man nun an, den Wagen museal zu erhalten. Auch die 2005 aus Salzburg beschafften Gelenkwagen Gräf & Stift GE112 des Baujahrs 1988 sind bis August 2010 aus dem Wagenpark ausgeschieden.

### **Brasov [RO] - Französische Trolleybusse bereichern den Wagenpark**

[J. Lehmann](#) - 07.02.11

Die Regia Autonomă de Transport (RAT) veröffentlichten am 19.10.2010 eine Ausschreibung für 10 gebrauchte Trolleybusse, deren Kaufpreis in 36 Monatsraten ab Januar 2011 abgezahlt werden soll. Am 03.12.2010 erfolgte die Bekanntgabe, dass eine Vergabe an den Gebrauchtbusshändler Titan Trade SRL mit einer Auftragssumme von 229.000 Euro erfolgte. Die Firma aus Sibiu boten die aus St. Etienne und Limoges übernommenen 12m-Trolleybusse des Typs Renault ER100H der Baujahre 1981/87/89 an. Diese trafen ab Mitte Dezember in Brasov ein und die aus Limoges stammenden Wagen gingen als Nr. 306-311 (ehemals 422-427) in Betrieb, während die fünf Trolleybusse aus St. Etienne entsprechend ihrer Seriennummer die Betriebsnummern 264, 270, 280, 281, 284 (ehemals 430, 436, 446, 447 und 450) erhielten.

Der Einsatz erfolgt auf den weniger frequentierten Trolleybuslinien, nach Angaben der RAT wird dadurch der Stromverbrauch gesenkt. Derzeit werden sechs Linien mit Trolleybussen bedient. Während die Linie 8 in Spitzenzeiten alle 6 Minuten verkehrt, werden die Linien 5B, 7, 30 und 33 nur im 30-Minuten-Takt, die Linie 3 sogar nur im 60-Minuten-Takt befahren. Neben den 11 neu in Betrieb genommenen Solotrolleybussen besteht die Flotte aus 34 Gelenktrolleybussen, der überwiegende Teil gebraucht aus der Schweiz, einige Gräf&Stift aus Innsbruck sind ebenfalls noch in Betrieb.

### **Cluj-Napoca/Klausenburg [RO] - Neue Trolleybusse von Astra geliefert**

[J. Lehmann](#) - 06.12.10

Die bereits vom 24.11.2009 bis 15.01.2010 durchgeführte Ausschreibung über zehn 12m- und zehn Gelenkwagen konnte nun nach mehreren Einsprüchen unterlegener Wettbewerber vergeben werden. Am 11.10.2010 wurde bekannt gegeben, dass die Firma SC Astra Bus SRL aus Arad den Rahmenvertrag über die zwanzig Trolleybusse in Höhe von 7.725.000 EUR erhalten hat. Aus diesem Vertrag konnten Ende November bereits die ersten zwei Trolleybusse geliefert werden.



Sie wurden am 24 November 2010 der Presse vorgestellt. Die neuen Fahrzeuge sind mit Videokameras ausgestattet um den Vandalismus in den Wagen zu reduzieren. Außerdem betonte der Direktor der R.A.T.U.C., dass das Wartungsintervall gedehnt werden kann, statt alle 10.000 km erforderten die neuen Wagen eine Überholung bei 30.000 km.

Der Trolleybuswagenpark umfaßt 110 Einheiten, davon sind 27 Einheiten niederflurige Solowagen (Nr. 150-176), die 2004 neu beschafft wurden. Die beiden Neufahrzeuge erhielten in Anschluß an diese Lieferung die Betriebsnummern 177 und 178. Alle Neufahrzeuge basieren auf den Dieselbus Citelis von Irisbus, die in Arad elektrisch ausgerüstet wurden. Der übrige Wagenpark besteht aus Trolleybussen einheimischer Produktion, darunter rund 50 Gelenkwagen der Baujahre 1987-1995.

Eine Erneuerung, jedoch mit gebrauchtem Wagenmaterial erfuhr auch die Straßenbahn im letzten Jahr, es wurden Triebwagen aus Potsdam übernommen, zuvor wurden bereits aus Magdeburg und Berlin gebrauchte Wagen beschafft. Auch der Dieselbuspark wurde mit Gebrauchtkäufen aus Frankreich in den letzten Jahren erneuert.

### **Constanta [RO] - Wieder eine Großstadt ohne elektrischen Verkehr!**

[J. Lehmann](#) - 31.12.10

nachdem Ende 2008 die letzte Straßenbahn eingestellt wurde, erfolgte am 3.12.2010 auch die Stilllegung der letzten Trolleybuslinien. Der Direktor der RATC rechtfertigte den Schritt aufgrund des hohen Personalaufwands. Für den Dieselbuspark wird ein Mitarbeiter pro Wagen, für die Trolleybusse werden jedoch vier Personen benötigt, da die Wartung der Stationen und des Netzes gewährleistet werden muss. Außerdem hätte das Fahrgastaufkommen auf der letzten Trolleybuslinie so stark abgenommen, daß die Frequenzen keinen elektrischen Verkehr rechtfertigen. Von dem einst großen Netz - in 2001 verkehrten 142 Straßenbahnen und 72 Trolleybusse - blieb zuletzt nur die Linie 48 und die Verstärkungslinie 48B, die außerhalb des Stadtzentrums verkehrten. Ab Samstag, 4.12.2010 verkehren ausschließlich Dieselbusse nach reduziertem Fahrplan auch auf diesen beiden Linien, die erforderlichen Dieselbusse wurden aus dem Resevebestand genommen, die letzte Neubeschaffung liegt bereits 3 Jahre zurück. Die überzähligen Mitarbeiter, es wird von 100 Beschäftigten berichtet, wurden im Zuge einer zeitgleichen Reorganisation noch vor Weihnachten entlassen.

### **Burgas [BG] - Erster Spatenstich zum Neustart**

[J. Lehmann](#) - 20.12.10

Am 16.12.2010 erfolgte der erste Spatenstich zur Erweiterung des Trolleybusnetzes. Rund 6 km neue Fahrleitung sollen eine Direktfahrt von der Wohnsiedlung des Vororts Meden Rudnik bis in die Innenstadt ermöglichen. Das Projekt dieser Ringlinie um die Stadt wurde vollständig vom kommunalen Verkehrsunternehmen durchgeführt und finanziert. Es wird eine Bauzeit von 3 Monaten erwartet.

Im Frühjahr 2011 soll dann der Trolleybusbetrieb aufgenommen werden. Seit dem 20.10.2010 ruhte dieser aufgrund von Straßenbauarbeiten, da aus Sicherheitsgründen die Fahrleitung abgeschaltet wurde.

Gleichzeitig mit der Netzerweiterung erhofft Burgasbus die Beschaffung von 5-10 neuen Trolleybussen mit Fördermitteln, um eine Verjüngung des Wagenparks zu erreichen. Derzeit besteht dieser aus neun gebrauchten übernommenen Gelenkwagen des Baujahrs 1975 aus Luzern und vier des Baujahrs 1966 aus Winterthur.

### **Pernik [BG] - Neuanfang?**

[J. Lehmann](#) - 17.01.11

Im Oktober 2010 stand der Trolleybusbetrieb "Trolley Transport" kurz vor dem Konkurs. Eine Rechnung über den Strombezug konnte nicht bezahlt werden und auch die Fahrer mussten lange auf ihr Gehalt warten. Nach Protesten der Mitarbeiter und erheblicher Diskussion in der Tagespresse beschloss der Stadtrat in einer Sitzung am 12.11.2010 den Rücktritt des bisherigen Direktors Rosen Savov anzunehmen und schlug als neuen Direktor den Elektroingenieur Bogdan Nikolov vor, dessen Ernennung nun am 6.1.2011 bestätigt wurde.

Es besteht nun die Absicht, die Planungen zur Erneuerung des Netzes sowie des Wagenparks wieder aufzunehmen. Der Wagenpark besteht aus knapp 30 Trolleybussen, ZIU 682-Zweiachser und DAC-Gelenkwagen aus rumänischer Produktion. Von den letzteren Gelenkwagen wurden bereits einige Einheiten überholt und erneuert. Ein Gelenkwagen aus russischer Produktion des Typs LiAZ 6213T Typs konnte Ende 2009 übernommen werden und stand einige Zeit in Dienst, ehe er aus Ersatzteilmangel abgestellt blieb. Es handelte sich um einen Trolleybus, der in Bulgarien auf Basis eines serienmäßigen Dieselbusses eine elektrische Ausrüstung erhielt und auf der Messe in Plovdiv im Oktober 2008 erstmals vorgestellt wurde. Ein weiterer derartiger Trolleybus auf Basis des Dieselgelenkbus der russischen GAZ-Gruppe steht in Moskau in Betrieb.

Ein weiterer Rückschlag erfolgte durch eine Überflutung des Depots am 7.12.2010, die Trolleybusse konnten an diesem Tag nicht ausrücken. Die zahlreichen parallel zu den zwei Trolleybuslinien 10 und 20 laufenden Autobuslinien übernahmen den Verkehr.

### **Stara Zagara [BG] - Fördermittel für den Trolleybusbetrieb**

[J. Lehmann](#) - 21.02.11

210 Millionen Euro stellt das Ministerium für regionale Entwicklung und öffentliche Arbeiten im Programm "Integrierter Nahverkehr" für die sieben größten Städte in Bulgarien zur Verfügung. Damit soll in den Städten

Plovdiv, Ruse, Pleven, Varna sowie Stara Zagora eine Modernisierung der umweltfreundlichen Trolleybusnetze erfolgen. 15 Millionen Euro steht nun für den Zeitraum von drei Jahren für Stara Zagora zur Verfügung, damit sollen Fahrleitungserneuerungen erfolgen, neue Unterwerke und neue Trolleybusse beschafft und Fahrgastinformationen an Haltestellen erbaut werden, so ein Artikel in der Tagespresse (siehe Link "Mehr Information").

Als erster Schritt des Anfang 2012 beginnenden Projekts ist eine 10-monatige Untersuchung über die Stadt und den Stadtverkehr. Es umfasst eine Reihe von wirtschaftlichen, soziologischen Studien und hieraus resultierende Änderung der Linienführung sowie notwendige und sinnvolle Ergänzungen des Netzes. Die Beauftragung einer lokalen Beratergruppe wird nach Beantragung der Mittel und der hierfür erforderlichen Antragsformulare möglich sein. Einen solchen Antrag hat Mitte Februar die Hauptstadt Sofia für ihr integriertes Verkehrsprojekt gestellt, hiervon sollen wie berichtet auch 50 neue Gelenktrolleybusse beschafft werden. Kurz vor der Fertigstellung des Antrags ist die Stadt Burgas, während Ruse bereits Ende Januar die Ausschreibung für einen Gutachter zum integrierten Stadtverkehr eröffnet hat.

Der Trolleybusbetrieb in Stara Zagara umfasst derzeit vier Linien (1, 2, 26, 36), zwei weitere wurden vor einigen Jahren wegen Wagenmangel eingestellt. Die Linie 1 verkehrt im 30-Minuten-Takt, die Linien 2, 26 und 36 im 15-Minuten-Takt. Lediglich die Linie 2 wird kurzzeitig in der HVZ auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Für die vier Trolleybuslinien stehen knapp 30 Trolleybusse zur Verfügung, sechs davon sind 2009 beschaffte Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E183 aus ukrainischer Produktion.

### **Sofia [BG] - Alle Skoda 26 Tr Ende 2010 ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 14.02.11

Die letzten fünf der 30 Trolleybusse Skoda 26 Tr gingen am 15.12.2010 ab Pilsen per Bahntransport nach Sofia. Dort sind sie seit dem 19. Januar 2011 offiziell im Umlauf. Aus der fünften Lieferung absolvierte ein Skoda 26Tr in Kaunas (Litauen) Probefahrten Ende November 2010. Die 30 Trolleybusse erhielten die Betriebsnummern 1603-1632 und sind im Depot Iskar beheimatet. Sie ersetzen hier Ikarus-Gelenkwagen. Neben einigen Ausmusterungen wurden je 5 Ikarus-Gelenktrolleybusse im November 2010 und Januar 2011 zum Depot Nadejda umbeheimatet, sie erhielten dort die Betriebsnummern 2610-2619 (zuvor 1215, 1408, 1322, 1323, 1514, 1202, 1206, 1211, 1410, 1520). Damit auch hier niederflurige Gelenktrolleybusse für eine Verjüngung des Wagenparks sorgen, wurde in der Tagespresse erneut die Beschaffung von 50 neuen Gelenktrolleybussen angekündigt. Diese sollen in ein oder zwei Jahre in Dienst gehen und wie die jetzigen Neufahrzeuge eine Klimaanlage und Diesel-Hilfsmotor erhalten. Durch die von der EU finanzierte Neubeschaffung sollen die Betriebskosten und der Stromverbrauch gesenkt werden.

### **Chisinau [MD] - Beauftragt: 102 neue Trolleybusse!**

[J. Lehmann](#) - 10.01.11

Den Auftrag zur Lieferung von 102 Trolleybussen mit Hilfe der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) erhielt die Firma Belkommunmash aus Weissrußland. Anfang November 2010 erfolgte in Chisinau die Unterzeichnung des Vertrags im Beisein des Bürgermeisters der moldawischen Hauptstadt. An der Ausschreibung im August/September 2010 nahmen fünf Unternehmen aus Weißrussland, Russland und der Ukraine teil. Mit einem Stückpreis von umgerechnet 125.000 Euro erhielt die Firma Belkommunmash den Auftrag wegen der optimalen Kombination aus Preis und Qualität, Zuverlässigkeit, modernes Design, hohen Komfort für Fahrgäste und Fahrer sowie der Energieeffizienz der Wagen, die dem europäischen Standards entsprechen.

Die Lieferung der ersten Charge erfolgt bis Ende Februar 2011 und die Auslieferung des kompletten Auftrags soll bis Mai 2011 abgeschlossen sein.

Nach offiziellen Angaben verkehren in Chisinau 320 Trolleybusse, davon sind 260 überaltert. Es handelt sich größtenteils um Trolleybusse des russischen Standard-Typs ZiU-682, die ältesten wurden 1983 beschafft.

Mit den neuen Wagen erhofft man eine Reduzierung der Betriebskosten, der Stromverbrauch soll sich um 45% senken. Zudem wird den Fahrgästen, insbesondere älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen mehr Komfort durch die Niederflurigkeit geboten. Die Fahrzeuge erhalten auch eine Rampe für Rollstuhlfahrer.

### **Makivivka [UA] - Neue YMZ T2 zum Stadtjubiläum**

[J. Lehmann](#) - 20.12.10

In der östlich von Donesk unmittelbar angrenzenden Nachbarstadt im Osten der Ukraine besteht seit November 1969 ein Trolleybusbetrieb in Ergänzung des seit 1924 bestehenden Straßenbahnbetriebs. Bis zu 75 Trolleybusse (1986) verkehrten auf den bis zu neun Linien, zwei Depots wurden eingerichtet. Die Linie 5 hatte ihren Endpunkt an der Stadtgrenze zu Donesk und mit einem Fußweg von 500 m konnten die Trolleybuslinien von Donesk erreicht werden.

In den 90er Jahren wurde der Verkehrsbetrieb privatisiert, ging aber seit 2000 wieder in städtisches Eigentum. Trolleybus und Straßenbahn wurden vernachlässigt, während die Straßenbahn bis 2006 komplett eingestellt wurde, verkehrten der Trolleybus zeitweise noch auf einer Linie. Es unterblieben jedoch Erneuerungen und erst 2008 begannen erforderliche Instandsetzungsarbeiten an Fahrzeugen und an der Fahrleitung, so wurde im Zuge der Linie 5 die Fahrleitung erneuert und eine Generalüberholung von ZIU 682 von 1991/2 gestartet. Der Wagenpark umfasst knapp 30 Trolleybusse, und drei Linien (2,4 und 5) werden bedient. Nach 12 Jahren kamen nun im August 2010

wieder zwei Neufahrzeuge in Betrieb. Die Trolleybusse des Typs YMZ T2 erhielten die Wagen-Nr. 255 und 256 und eine besondere Aufschrift zum 320-jährigen Stadtjubiläum.

### [Bila Tserkva/Belaja Zerkow \[UA\]](#) - Schwierige Zeiten zum 30-jährigen Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 13.12.10

Nach 12 Tagen Streik des Personals verkehrten am 12.10.2010 wieder Trolleybusse auf den fünf Linien, bedingt durch Zahlungsschwierigkeiten des Betriebs bestand ein Rückstand von mehr als drei Monaten bei der Zahlung des Gehalts. Auf eine Unterstützung der Stadtkasse konnte nicht gehofft werden, da diese ebenfalls zahlungsunfähig ist. In der knapp 100 km südlich von Kiew gelegenen Stadt wurde am 23. Juni 1980 die erste rund 6 km lange Trolleybuslinie eröffnet, das Netz wuchs bis 2004 auf 32 km an. Zu diesem Zeitpunkt umfaßte der Wagenpark rund 50 Trolleybusse. Die Zahl sank nach und nach auf nun knapp 30 Einheiten, der größte Teil vom Baujahr 1984-98, in den letzten Jahren kam lediglich ein YMZ T2 in 2007 und ein Dnipro E187 in 2008 hinzu, bei letzterem handelt es sich um einen Wagenkasten des ZIU 682, der von der Firma Dnipropetrowski Remontni Sawod Elektrotransportu komplettiert wurde. Auf den fünf Linien kommen täglich elf Trolleybusse zum Einsatz. Kurz vor dem Jubiläum kam ein Trolleybus des Typs Bogdan T601.12 zu Testfahrten im April 2010 für einige Tage zum Einsatz, an einer Beschaffung von Neufahrzeugen ist bei der derzeitigen finanziellen Lage jedoch undenkbar.

### [Dnipropetrowsk \[UA\]](#) - Niederflurwagen YMZ Megapolis als Testwagen

[J. Lehmann](#) - 03.01.11

In der 450 km südöstlich der Hauptstadt Kiew am Dnepr gelegenen drittgrößten Stadt der Ukraine besteht neben einem Straßenbahnnetz seit 1947 ein Trolleybusnetz auf 16 Linien, für die ein Wagenpark von 150 Trolleybussen (Stand: 1.1.2010) zur Verfügung steht. In den letzten Jahren konnten nur wenige neue Trolleybusse beschafft werden. Entsprechend sank die Anzahl der Trolleybusse von 325 Einheiten in 2003 auf nunmehr unter 150. Zuletzt wurden in 2008 drei (2538, 1539, 1540) und in 2007 vier Trolleybusse (1534, 2535, 1536, 2537) des Typs YMZ T2 aus der im Ort angesiedelten Raketenfabrik Juschmasch, die auch Maschinen für die Landtechnik, Windkraftanlagen, Busse, Trolleybusse und Straßenbahnen herstellen, neu beschafft. Diese erhielten alle eine elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec (Prag). Vom gleichen Typ (jedoch mit Elkrischer Ausrüstung aus einheimischer Produktion) wurden 1993 bis 1998 und 2001 bereits 34 Einheiten beschafft. Von den Gelenkwagen des Typs YMZ T1 sind nur noch 7 im Einsatz, fast 50 Einheiten sind bereits zu Solowagen umgebaut worden. Der 2003 vorgestellte Niederflur-Trolleybus des Typs YMZ E186-01 wurde im September 2008 mit Nr. 2541 zugelassen, war aber aufgrund Problemen mit der Elektronik häufig abgestellt und zählte sogar Anfang Januar 2010 nicht zum Bestand. Mitte 2010 konnte der Wagen wieder in Betrieb genommen werden und kommt im Einsatz auf Linie 5 und 12.

Die Produktion dieses Typs wurde jedoch nicht weiter verfolgt und es wird nun beabsichtigt, das Modell YMZ-5265 "Megapolis" zu vertreiben. Dabei werden die Bauteile der Firma TrolZa bei Juschmasch komplettiert und fertiggestellt. Der 2010 erbaute Prototyp Nr. 001 konnte in einigen Betrieben der Ukraine bereits erprobt werden. Einen Testeinsatz absolvierte auch der Bogdan T601.11 im Juli 2009.

Ein Drittel des Wagenparks besteht aus ZIU 682 aus russischer Produktion, 1991-1994 beschafft, davon sechs in der Gelenkwagenversion ZIU 683, aber auch sechs in 2006 neu beschaffte Einheiten (1140-42 und 2143-45).

### [Kharkiv/Charkiw \[UA\]](#) - Zusammenarbeit mit Fa. Solaris beabsichtigt

[J. Lehmann](#) - 24.01.11

In der knapp 500 km östlich von Kiew gelegenen Stadt besteht seit 1939 ein Trolleybusbetrieb zur Ergänzung der 1906 eingeführten Straßenbahn. Beide Netze sind sehr umfangreich, das Straßenbahnnetz besteht aus 16 Linien, für die rund 300 Triebwagen zur Verfügung stehen, das Trolleybusnetz umfaßt 25 Linien. Bedingt durch Erweiterung des U-Bahn-Netzes sind in den letzten Jahren einige Linien eingestellt bzw. verkürzt worden. Entsprechend ist der Wagenpark von über 600 Einheiten (vor 1997, bei 40 Linien) auf 261 (Stand 1.1.2010) geschrumpft. Davon sind ein Drittel Gelenkwagen (87 Einheiten). In 2006-2008 wurden 90 Trolleybusse des Typs ZIU 682 aus russischer Produktion beschafft, die in der Werkstatt des Depots 2 komplettiert wurden. Das restliche Drittel des Trolleybusparks ist jedoch älter als 20 Jahre und hier besteht ein dringender Erneuerungsbedarf. Dieser steht auch im Straßenbahn- und Busbereich an. Daher strebt die Stadt eine Zusammenarbeit mit der Firma Solaris an. Es soll eine gemeinsames ukrainisch-polnisches Unternehmen für die Herstellung von Straßenbahnen, Trolleybussen und Bussen gegründet werden. Bei einem Gespräch Mitte November zwischen dem stellvertretenden Bürgermeister der Stadt und einer Delegation des polnischen Unternehmen Solaris Bus & Coach wurde die Erarbeitung eines Aktionsplans vereinbart.

Die ersten zwei Niederflurgelenkwagen erhielt der Betrieb am 22.01.2011. Im Vorfeld der Fußballeuropameisterschaft fördert der Staat und die Stadt die Beschaffung von 15 Gelenk- und 15 Solotrolleybussen. Den Auftrag erhielt die Firma LAZ, die nun bis Februar 2011 15 Gelenktrolleybusse "ElectroLAZ-20" und 15 12m-Trolleybusse "ElectroLAZ-12" liefern wird.



### [Kerch/Kertsch \[UA\]](#) - Erweiterungen geplant

[J. Lehmann](#) - 14.02.11

Seit 2004 verkehrt in der Hafenstadt im Osten der Halbinsel Krim der Trolleybus. Bereits 1935 konnte man stolz einen Straßenbahnbetrieb eröffnen, der jedoch den starken Zerstörungen im 2. Weltkrieg zum Opfer fiel. 1978 gab es erste Planungen für einen Trolleybusbetrieb, mit dem Bau wurde auch begonnen, aber wegen fehlender Finanzmittel wieder eingestellt, die Planungen wurden 1991 wieder aufgenommen, aber 1994 aus gleichem Grund wie 1978 eingestellt. Erst eine finanzielle Unterstützung aus dem Staatshaushalt in Höhe von 17,5 Mio. UAH ermöglichte die Fertigstellung der ersten 6,6 km langen Linie, für die 10 Trolleybusse des Typs YMZ-T2.09, die zuvor auf der Überlandstrecke Simferopol-Jalta getestet wurden. Am 16. September 2007 konnte eine Verlängerung der Trolleybuslinie um 5,2 km erfolgen und die dritte Erweiterung fand zwei Jahre später am 12. September 2009 statt, mit einem 3,2 km langen Abzweig erreichte der Trolleybus nun den Bahnhof der Stadt. Mittlerweile konnte der Wagenpark 2007 um ein Trolleybus (Nr. 011) und 2008 um drei weitere Trolleybusse (Nr.012, 014, 015) des Typs YMZ T2 erweitert werden.

Bis 2013 ist eine weitere Netzerweiterung durch eine 4,6 km lange Verlängerung der Trolleybuslinie geplant, der Baubeginn ist noch in diesem Jahr geplant. Fünf weitere Trolleybusse sollen dann den Wagenpark verstärken.

### [Krywy Rih \[UA\]](#) - Langgestrecktes Netz mit 20 Linien

[J. Lehmann](#) - 27.12.10

Seit 1957 verkehrt in der Stadt, 400 km südöstlich von Kiew gelegen der Trolleybus in Ergänzung eines am 2. Januar 1935 eröffneten Straßenbahnbetriebs. Der Trolleybusbetrieb umfasst nun 20 Linien, die flächendeckend das lang gestreckte Stadtgebiet bedienen. Von der Endstation der Linie 15 im Norden bis zur Endstation der ehemaligen Linie 7 im Süden sind es rund 60 km Fahrtweg. Die Linie 7 ist aufgrund der parallel laufenden Straßenbahnlinien 4,5 und 10 im September 2009 eingestellt worden. Dafür kam im Oktober 2009 eine Verstärkungslinie 12a und im Dezember 2009 eine Linie 17 hinzu, die eine einfache Länge von rund 30 km aufweist und in einem Teilbereich bisherige Betriebsstrecken befährt.

Neben dem Straßenbahnnetz, welches sich nur im südlichen Teil der Stadt befindet, aber immerhin auch 16 Linien bietet, gibt es noch eine Metrotram. Dieses ist eine Kombination zwischen U-Bahn und Straßenbahn und wurde am 26.12.1986 eröffnet, nach Verlängerungen 1989 und 1999 ist die Metrotram-Linie nun 17,7 km lang, besitzt aber nur 11 Haltestellen, darunter vier unterirdische Stationen.

Für die 20 Trolleybuslinien (1-5, 8-22, zuzüglich Verstärkungslinien 12a und 14a) stehen rund 90 Trolleybusse zur Verfügung, davon 20 Gelenkwagen, die auf den Linien 10 und 18 sowie 1, 8, und 19 vom Depot 2 aus eingesetzt werden. Die Anzahl der Gelenkwagen nimmt nach und nach ab, von den 31 Gelenktrolleybussen, die 1991-1996 beschafft wurden, sind 11 aus einheimischer Produktion vom Typ YMZ T1 (008-018), von denen über die Hälfte zu Solowagen verkürzt wurden. Von der Ausführung als Solowagen (Typ YMZ T2) gingen ab 2002 bis 2008 23 Einheiten in Dienst. Zeitgleich mit den 16 im Jahre 2007/08 beschafften hochflurigen Trolleybussen kamen 2006 zwei Wagen des Typs YMZ E186 und 2006/8 insgesamt vier Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E183 (Nr. 650, 651, 661, 662) hinzu. Der Rest des Wagenparks besteht aus ZIU 682, die ältesten stammen vom Baujahr 1986.

### [Lisichansk \[UA\]](#) - Nur noch eine Linie

[J. Lehmann](#) - 21.02.11

In der 90 km von der Bezirkshauptstadt Luhansk und 700 km östlich von Kiew gelegenen Stadt besteht seit März 1972 ein Trolleybusbetrieb. Anfänglich standen ausschließlich Skoda 9Tr, bis 1983 standen 29 Einheiten in Dienst. Acht Skoda 9Tr kamen bis 1985 noch gebraucht aus Kiew und Lugansk hinzu. 1987 fand eine Verjüngung des Wagenparks durch ZIU 682 statt. Die ersten zwei ZIU 682 kamen aus Sewerodonezk, ab 1988 bis 1990 folgten insgesamt 35 Neufahrzeuge (Nr. 040-74). Nach Eröffnung der Trolleybuslinie 3 bestand das Netz aus drei Trolleybuslinien, dazu gab es noch verschiedene Verstärkungslinie der Trolleybuslinie 1. 1992 folgten zwei Trolleybusse des Typs Kiev 11U, die jedoch bis 1997 aufgrund Ersatzteil-mangel wieder ausschieden. Zu diesem Zeitpunkt (15.10.1997) wurde die Trolleybuslinie 2 wegen Fahrzeugmangel eingestellt.

Auch die zwei 1997 beschafften YMZ-T2 mussten wegen anhaltender Probleme mit der Elektrik bis 2010 ausgemustert werden, so dass der Wagenpark derzeit ausschließlich aus ZIU 682 besteht. Neben zwei 2006 beschafften Neufahrzeugen dieses Typs und drei aus Dnepropetrovsk übernommenen ZIU 682 (Bj.1990, 2006/7 komplett durch CWR Dnepropetrovsk überholt) sowie vier ZIU 682 aus dem Altbestand kann derzeit nur die Linie 1 bedient werden, die das Stadtgebiet von Nord nach Süd mit einer Länge von knapp 9 km durchfährt.

### [Simferopol \[UA\]](#) - Erste Neufahrzeuge für die längste Trolleybuslinie der Welt

[J. Lehmann](#) - 07.02.11

Im Dezember lieferte die Firma Bogdan den ersten Trolleybus des Typs T701.15 (Nr. 4400) aus, Anfang Januar folgten zwei weitere (Nr. 4401, 4402). Diese sind für die Überlandlinien bestimmt und die elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec ist für eine Wechselstrom-einspeisung eingerichtet, während die bisher gelieferten Bogdan T701.10 für den Stadtbetrieb mit Gleichstrommotoren der Firma Electrotjzhmash (DC-Motor) ausgerüstet sind. Beide Typen der 12m-Trolleybusse der Firma Bogdan erhalten eine Traktionselektroausrüstung der Firma Cegelec mit Traktionssteller, Bordnetzumformer und Bremswiderstand. Beim Typ 701.15 AC liefert die Firma Cegelec auch

die Drehstrommotoren (Fabrikat Pragoimex).

Bis Jahresende 15 Trolleybusse für Stadtbetrieb und der erste für Überlandbetrieb. Bis Ende Januar wuchs die Anzahl auf über 30 Einheiten insgesamt, so daß die Hälfte der Gesamtbestellung ausgeliefert wurde. Die Trolleybusse des Überlandbetrieb sind wagenbaulich identisch mit den für den Stadtbetrieb vorgesehenen

Trolleybussen, sie besitzen ebenfalls drei Türen, um sie auch im Stadtbetrieb einsetzen zu können. So absolvierte der erste Wagen 4400 zuerst auf der städtischen Linie 1a die ersten Einsätze.

Erschwerend für den Betrieb der 90 km langen Überlandlinie ist der Diebstahl von Oberleitung. So stahlen Unbekannte am 24.01.2011 im Bereich des Angarsk Passes, dem höchsten Punkt der Linie mit 752 m über den Meeresspiegel 150 m Fahrleitung.

#### **Sumy [UA] - Erste Niederflerbusse beschafft**

[J. Lehmann](#) - 31.01.11

In der Stadt im Nordosten der Ukraine, 300 km östlich von Kiew und 40 km zur russischen Grenze gelegen, besteht seit 25.08.1967 ein Trolleybusbetrieb. Derzeit besteht das Netz aus 16 Linien, die Linie 18 ist vor einigen Jahren neu hinzugekommen, dafür wurden die Linien 11 und 15 eingestellt. Eine Ost-West-Achse durch die Stadt bilden die Linien 1 und 2. Die anderen Linien bedienen Endhaltestellen im Norden und Süden, teilweise bis zu sechs Linien fahren eine Endhaltestelle an. So die Endhaltestelle Aeroport, die den Flughafen im Süden des Stadtgebiets anschließt: Hier enden bzw. starten die Linien 3, 4, 8, 14 und 16.

Für das Netz stehen 70 Trolleybusse (1.1.2010) zur Verfügung, die Anzahl ist von 94 Einheiten in 2003 geschrumpft, da nur wenige Neufahrzeuge in den letzten Jahren hinzukamen. In den letzten beiden Jahren 2009 und 2010 nur je ein Niederflertrolleybus (Nr.080 und 081) und in 2007/8 je drei Trolleybusse des Typs YMZ2. Als letzte größere Serie stellte man in 2005/6 zehn Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682 neu in Dienst. Vom derzeitigen Wagenpark sind neun Gelenkwagen aus zwei 1994 beschafften Serien: Von ursprünglich zehn ZIU 6205 sind noch sieben, und von fünf YMZ1 sind noch zwei in Betrieb.

Im April 2010 wurde wie in vielen anderen Betrieben der Ukraine ein Bogdan T601.12 getestet.

#### **Zaporizhzhya [UA] - Niederflur-Trolleybusse und ein Museumswagen**

[J. Lehmann](#) - 28.02.11

Die in der südlichen Ukraine, etwa 70 km südlich der Stadt Dnipropetrowsk und rund 500 km südöstlich von Kiew am Fluß Dnepr gelegene Stadt erhielt in Ergänzung des am 17. Juli 1932 aufgenommenen Straßenbahnbetriebs ein Trolleybusnetz, welches am 22. Dezember 1949 eröffnet wurde. Das Trolleybusnetz besteht zurzeit aus 11 Linien, wobei die Linien 9a und 9b Ringlinien sind, die am Kombinat Zaporizhstal starten und im bzw. gegen den Uhrzeigersinn die Innenstadt umfahren. Der Wagenpark besteht aus über 150 Trolleybusse, zuletzt gingen 2006 bis 2008 elf Niederflertrolleybusse des Typs LAZ E183 in Dienst, von denen sechs im Depot 1 (007, 009, 011, 015, 017 und 019) und fünf im Depot 2 (040, 042, 044, 046, 048) beheimatet sind. Entsprechend besitzen sie eine ungerade oder gerade Endziffer. In den Jahren 1994, 1996 und 2004 wurden zehn Solo-Trolleybusse des Typs YMZ T2 neu beschafft, alle sind im Depot 2 beheimatet und entsprechend mit gerader Endziffer versehen. Außerdem zählen zum Wagenpark 20 Gelenktrolleybusse, zehn vom Typ YMZ T1 (Bj. 92) und zehn ZIU-683B (Bj.90-92). Bei den restlichen Trolleybussen handelt es sich um ZIU 682 der Baujahre 1987 bis 1994. Ein 1989 generalüberholter ZIU 682 vom Baujahr 1975 stand bis 2010 noch in Dienst und wurde nun von lokalen Trolleybusliebhabern restauriert und mit der Ursprungslackierung versehen.

#### **Gomel [BY] - Trolleybusnetzverlängerung um 2,5 km**

[J. Lehmann](#) - 27.12.10

Die Verlängerung des Obusnetzes um 2,5 Kilometern zur "Siedlung" Klenkovsky mit fünf Haltestellen wurde am 15. Dezember 2010 mit einer umfangreichen Eröffnungsfeier gewürdigt. Eigens hierfür wurde der Vorführwagen des Typs BKM 420, der zuletzt in Vilnius/Litauen Probefahrten absolvierte, nach Gomel transportiert. Zeitgleich ging auch der 101. und 102. Niederflertrolleybus des Typs BKM 321 für Gomel in Betrieb. Die beiden Trolleybusse (1796 und 1797) waren ebenfalls bei der Eröffnungsfeier zugegen. Der neue Streckenabschnitt wird von den Trolleybuslinien 9, 16 und 17 bedient.

Weiterhin besteht das Trolleybusnetz aus 21 Linien und 7 Verstärkungslinien. Es stehen knapp 240 Trolleybusse zur Verfügung, davon sind 102 niederflurig, sämtlich vom Typ BKM 321, die ersten wurden 2006 beschafft. Die ältesten Trolleybusse stammen von 1995, es handelt sich um ZIU-Nachbauten von Belkommunmash (Typ BKM 101).

#### **Kazan [RU] - Neue 1,8 km lange Strecke feierlich eröffnet**

[J. Lehmann](#) - 31.01.11

Am 24.09.2010 eröffnete der Oberbürgermeister mit dem Direktor der MUP "Metroelectrotrans" feierlich die 1,8 km Verlängerung des Obusnetzes. Rund 9,3 Millionen Rubel (umgerechnet rund 220.000 €) wurden investiert, die Fahrleitung wurde von eigenen Mitarbeitern errichtet. Die Trolleybuslinie 21 verkehrt nun zur neuen Endhaltestelle Uliza Akademika Glushko, in Spitzenzeiten wird sie alle 4-5 Minuten befahren und statt 21 kommen nun 26 Kurse zum Einsatz. Auch die Linie 9 wurde verlängert, sie verkehrt nun mit 12 Kursen mit einem Takt von 8-9 Minuten in

den Hauptverkehrszeiten (sonst alle 13-14 Min).

Im September 2010 kündigte die Stadt an, daß 700 neue Busse, 150 Trolleybusse und 100 Straßenbahnen bis 2013 beschafft werden. Derzeit verkehren bis zu 160 der insgesamt 220 Trolleybusse auf 14 Linien. Ein Großteil der Trolleybusse ist jünger als 10 Jahre, nur etwa 30 Wagen sind älter als 10 Jahre, aber in den letzten Jahren generalüberholt. Es dominiert das Fabrikat ZIU 682, in den letzten Jahren wurden auch Niederflurtrolleybusse beschafft. Der Straßenbahnbetrieb umfasst rund 130 Triebwagen, die auf sechs Linien verkehren, auch hier sind Streckenerweiterungen in Bau.

### [Krasnodar \[RU\]](#) - 60 Jahre Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 03.01.11

Der Betrieb erhielt in 2010 26 neue Trolleybusse mit teilweise niederflurigen Einstieg des Typs TrolZa-5275.07 "Optima". Die Auslieferung begann am 13.09.2010 mit den ersten fünf Einheiten. Bis Ende 2010 erhielten die beiden Depots je 13 Einheiten 8Nr.165-177 und 254-266). Bereits Ende 2008 gingen fünf Trolleybusse dieses Typs (Nr. 241-245) in Dienst, jedoch wurden in 2009 16 Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682 beschafft (157-164 und 246-253). In 2007 gingen wie berichtet bereits drei komplett niederflurige Trolleybusse des Typs Trolza-5265 "Megapolis" (153-155) in Betrieb.

Abgesehen von drei Gelenkwagen (Nr. 212, 214, 217, Bj. 92-94) besteht der Wagenpark ausschließlich aus Solowagen. Zehn Solowagen sind jedoch noch als gekuppelter Wagenzug im regelmäßigen Linieneinsatz. Die fünf Gespanne kommen auf der Linie 9 zum Einsatz.

Insgesamt stehen rund 230 Trolleybusse in Betrieb, die auf 16 Linien und einer Verstärkungslinie zum Einsatz kommen. Daneben gibt es noch ein umfangreiches Straßenbahnnetz mit 13 Linien und über 250 Triebwagen.

### [Nizhni Novgorod \[RU\]](#) - Verjüngungskur mit Niederflurtrolleybussen und überholten ZIU

[J. Lehmann](#) - 10.01.11

Nachdem am 6. Januar 2010 eine Präsentation von fünf neuen Trolleybussen des Typs VMZ 5298 1 und zwei neue Niederflurtrolleybusse der Firma Belkommunmash Typ 321 stattfand, erfolgte in 2010 nur die Beschaffung eines weiteren Niederflurtrolleybus vom Typ VMZ-5298.01-50 "Avangard" der Firma Trans-Alfa aus Vologda. Im Gegensatz zu den 2009 beschafften 15 Einheiten ist der Wagen niederflurig und besitzt an der Mitteltüre eine herabgezogene Fensterfront, die ebenfalls an der Fahrerseite die Niederflurigkeit des Wagens andeutet. Der Wagen wurde am 7.11.2010 geliefert und ging mit der Betriebsnummer 1911 Mitte November in Dienst.

Eine weitere Erneuerung des über 200 Einheiten umfassenden Wagenparks erfolgt durch in Ivonovo überarbeitete ZIU 682, in 2010 erhielt das Depot 2 sechs Einheiten 2604, 2611, 2613, 2618, 2628 und 2629), damit wurden seit 2007 23 Einheiten auf diese Weise erneuert.

### [Rostov-na-Donu \[RU\]](#) - Wieder in städtischer Hand

[J. Lehmann](#) - 06.12.10

Die Trolleybuslinie 6, die seit 2001 von der Firma Rostov-Auto bedient wurde, wurde nach Konkurs des Privatunternehmers noch bis zum 3.06.2010 mit dem Wagenpark von Rostov-Auto bedient, ab dem 4.06.2010 bedient nun der städtische Trolleybusbetrieb Ruseltrans die Linie 6 mit eigenen Trolleybusse. Bei den 23 Trolleybussen der Rostov-Auto handelt es sich um 19 im Juli 2001 (12) und Februar 2003 (7) aus Arnheim übernommene Solowagen des Typs DAF DenOudsten B79T (Bj.84-87) sowie um vier aus Linz in 2002 übernommene Steyr STS 11 HU-Solowagen, die nun sämtlich abgestellt wurden.

Ruseltrans setzt nun überwiegend die jüngsten Niederflurtrolleybusse auf der Linie 6 ein, so einige der zehn 2009 neu von der Firma Belkommunmash aus Weissrußland beschafften BKM 321 (Nr. 322-331) und die vier im November neu beschafften Trolleybusse des Typs LiAZ-5280.

Insgesamt bedient Ruseltrans derzeit neuen Trolleybuslinien mit einem Wagenpark von rund 70 Trolleybussen sowie vier Straßenbahnlinien mit rund 50 Triebwagen.

### [Ufa \[RU\]](#) - Trolleybusse auf Basis von NefAZ-Bussen

[J. Lehmann](#) - 17.01.11

Auch in 2010 erhielt der Betrieb neue Trolleybusse von der örtlichen "Baschkirischen Obus-Fabrik" (BTZ) unter der Bezeichnung "Trobus". 11 Trolleybusse des Typs BTZ 52767 stellte das Depot 1 in Dienst, ein 12. wartet noch auf die Inbetriebnahme. Es handelt sich um hochflurige Busse, teilweise sind sie mit einem Lift für Rollstuhlfahrer an der hinteren Türe ausgestattet.

Zwei Trolleybusse des gleichen Typs erhielt das Depot 2, dazu rüstete die Firma BTZ 14 Busse der Firma Nefaz, ein russischer Hersteller von Bussen aus der Stadt Neftekamsk in Baschkortostan (siehe Link "Mehr Information") aus, die nun im Laufe des Jahres im Depot 2 in Betrieb genommen wurden.

### [Yaroslavl/Jaroslavl \[RU\]](#) - Neue Gelenk- und Niederflurwagen in 2008

[J. Lehmann](#) - 07.02.11

Nach einigen Jahren mit ausschließlicher Rekonstruktion des Wagenparks, konnte 2008 eine große Anzahl von Neufahrzeugen beschafft werden. 50 neue sowie 15 zweijährige Trolleybusse ließen den Wagenpark auf über 150



Einheiten anwachsen. Im Einzelnen wurden 30 ZIU 682 der Firma Trolza, fünf Gelenkwagen des Typs Trolza 6205, zehn LIAZ 5280 und fünf Niederflurtrolleybusse Trolza Megapolis beschafft. Die aus Novorossiysk übernommenen Trolleybusse (siehe Meldung vom 30.08.10) wurden dort abgestellt nachdem der zeitweise privatisierte Trolleybusbetrieb wieder in städtische Hand ging.

Am 15.12.2009 wurde eine neue Trolleybuslinie 6 zwischen Bahnhof und Altstadt anstelle der Straßenbahnlinie 3 eingeführt. Bedingt durch Straßenbauarbeiten wurde Ende 2009 die Trolleybuslinien 5 und 9 eingestellt. Während die Linie 5 am 9.9.2010 wieder in Betrieb ging, folgte der elektrische Betrieb auf der Linie 9 ab 1.12.2010. Der Einsatz der 37 vorhandenen Gelenkwagen beschränkte sich 2010 nur auf Linie 8, die wie die Linie 1 alle 4-5 Min. in Spitzenzeiten verkehrt. Auf der Linie 9, die in Spitzenzeiten alle 3-4 Minuten fährt, kommen nun auch wieder Gelenktrolleybusse zum Einsatz. Die knapp 10 Jahre alten Gelenkwagen ZIU 6205 wurden unterdessen generalüberholt, sie erhalten unter anderem neue Innenschwenktüren anstelle der bisherigen Doppelfalttüren. Auch die Linien 5 (5-Min-Verkehr) und Linie 6 (6-Minuten-Verkehr) weisen in Spitzenzeiten eine hohe Frequenz auf.

Während der erste Trolleybus in der rund 600.000 Einwohner-Stadt Ende 1949 verkehrte, besteht der Straßenbahnbetrieb bereits seit Ende 1900. Es sind noch vier Linien in Betrieb (1, 5, 6 und 7), wovon die ersten beiden alle 5-6 Minuten verkehren. Der Wagenpark umfasst rund 60 Triebwagen, die Hälfte wurde 2005-07 neu gebaut.

### [Vladikavkas \(Ordshonikidse\) \[RU\]](#) - Trotz neuer Trolleybusse Betrieb eingestellt

[J. Lehmann](#) - 31.12.10

In einem Artikel in der Tagespresse kündigte am 28.5.2010 der Leiter der Verkehrsbetriebe an, daß die beiden Trolleybuslinien vorübergehend durch Minibusse auf gleichlaufenden Linien 51 und 52 ersetzt werden. Der Betrieb versuchte mit neubeschafften Niederflurtrolleybussen (zwei BKM 321, siehe Meldung vom 15.02.2010) den Betrieb zu erneuern, jedoch hatten die Wagen mit ihrer modernen Technik in ihrer viermonatigen Einsatzzeit starke Probleme mit den der schlechten Infrastruktur des Netzes. Ein Neuaufbau wurde zwar in Aussicht gestellt, aber am 09.08.2010 verkehrten die Trolleybusse letztmalig und bislang nahmen sie den Betrieb nicht wieder auf. Das Depotgelände wurde zudem verkauft, somit ist eine Wiedereröffnung noch schwieriger zu erreichen.

In der Stadt verkehrt noch eine Straßenbahn, die 1904 eröffnet wurde. Hierfür wurden Investitionen angekündigt, 9 km abgenutzte Schienenwege und die Oberleitung zu erneuern. Der Wagenpark erfuhr bereits eine Modernisierung durch die Übernahme gebrauchter Triebwagen aus Magdeburg, Leipzig, Schwerin, Chemnitz und Dresden. Insgesamt besteht der Wagenpark aus 50 Einheiten.

### [Sukhum/Suchumi \[GE\]](#) - Wagenpark total erneuert

[J. Lehmann](#) - 24.01.11

Der Trolleybusbetrieb der Hauptstadt der autonomen Republik Abchasien ist der letzte Trolleybusbetrieb in Georgien. Der 1968 eröffnete Betrieb umfasste vor dem Bürgerkrieg 1992 fünf Linien mit bis zu 49 Trolleybussen. Mit älteren Skoda 9 Tr wurde eine Trolleybuslinie ab April 1994 wieder befahren, aber erst als 2004 sieben neue ZIU 682 beschafft wurden und 2005 zehn gebrauchte Trolleybusse aus Moskau übernommen wurden, konnte ein stabiler Betrieb erfolgen. Diese Wagen, die nun in einem schlechten Zustand sind, ersetzte der Verkehrsbetrieb durch 25 Neufahrzeuge der Firma Trolza, und zwar 20 Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682 und fünf Typ 5275 "Optima". Somit können die 14 Kurse der drei Trolleybuslinien 1, 2 und 4, die alle 10, 18 und 17 Minuten bedient werden.

Damit ist der Bestand des Trolleybusbetriebs im einst bedeutenden Kurort bedingt durch die Lage am Schwarzen Meer milden Klima auch weiterhin gesichert.

### [Almaty \[KZ\]](#) - EBWE leiht Geld für 200 Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 28.02.11

Bislang stehen rund 170 Trolleybusse für den Einsatz auf 11 Linien zur Verfügung, nachdem im März 2010 Teile der Linie 2 und im September die Linie 8 nach Einstellung bedingt durch die Bauarbeiten zur Verlängerung der Metrolinie 1 wieder eröffnet wurden. Zudem erhielt die Linie 7 ab April 2010 einen neuen Führer in der Innenstadt. Bei den letzten Neuanschaffungen in 2008 handelte es sich um Trolleybusse aus chinesischer Produktion mit der übersetzten Bezeichnung "Neoplan Kazakhstan Young Man" Typ JNP6120GDZ, von denen 20 in Betrieb gingen. Aber entgegen früherer Absichten wurden bislang keine weiteren Einheiten beschafft.

Neben knapp 90 KAZ 398, die 2003-07 aus landeseigener Produktion beschafft wurden, stehen etwa 40 Skoda 14Tr der Baujahre 1997-2001 und rund 20 ZIU 682 (Bj.2002/03) in Dienst.

Die Trolleybuslinien werden von zwei Depots (1 und 3) bedient, ein weiteres Depot (Depot 2) im Norden der Stadt unweit vom Bahnhof Almaty 1 wird nicht genutzt, da das Netz in diesem Bereich (noch) nicht wiedereröffnet wurde.

**Qingdao [CN] - 46 neue Wagen zur Auslieferung bereit**

[D. Budach](#) - 21.02.11

Der Trolleybusbetrieb in Hafenstadt Qingdao in der Provinz Shandong wird modernisiert: Gegenwärtig befinden sich die ersten der bestellten 46 neuen Wagen des Herstellers Qingdao Sunwin vor der Auslieferung. Es wird sich um 10,1 m lange, teilniederflurige Zweiachser mit der Typenbezeichnung SWB 5106 handeln. Die Wagen haben IGBT-Steuerung, allerdings nur einen konventionellen Gleichstrommotor mit nominal 60kW Leistung, wie er in zahlreichen älteren chinesischen Trolleybussen seit 40 Jahren zum Einbau kam.

Sie lösen einen Teil der bisher vorhandenen rund 150 Solowagen älterer Bauart (sämtliche hochflurig) ab. Das Obusnetz in Qingdao umfasst gegenwärtig die drei Linien 2, 5 und 30.

**Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Zehn Trolleybuslinien und neuer "Corredor Zero Emisiones"**

[D. Budach](#) - 28.02.11

Durch den Bau der Metrolinie 12 waren seit 2009 zeitweise drei der zwölf aktuell im Linienplan verzeichneten Linien außer Betrieb [Linien D (seit 28. März 2009), E und T1 (seit 23. Januar 2010), zudem wird die Linie K auf verkürzten Linienweg bedient. Am 7.11.2010 ging davon ein Teil der vorherigen Linie E als Linie Q auf dem Abschnitt Metro Pantitlán - Santa Cruz Meyehualco wieder in Betrieb.

Am 21.12.2010 nahm die Linie S unter der Bezeichnung "Corredor Zero Emisiones" eine neue Betriebsführung analog der zuvor eröffneten Linie A auf. Wie auf Linie A wurde der Anteil abgegrenzter Fahrspuren erhöht und die Fahrzeugfrequenz mehr als verdoppelt, dafür entfielen alle bisher auf der Eje 2 Sur/Eje 2A Sur zum Obus parallel verlaufenden Autobus- und Minibuslinien. Zum Einsatz kommen auch auf Linie S wie auf Linie A nur die renovierten und grün umlackierten Mitsubishi/MASA Trolleybusse der Reihe 9700/9800 vom Baujahr 1998/99. Damit verkehren aktuell die 10 Linien A, CP, E, G, I, K, LL, M, Q und S elektrisch. Für den werktäglichen Wagenauslauf werden 289 Obusse benötigt, 120 davon fahren allein auf der "Eje Central" als Linie A und 30 als Linie S im 2½-Minuten-Abstand. Auf den anderen Linien beträgt die nominelle Frequenz 5 Minuten.

**Barquisimeto [VE] - Sehr langsamer Baufortschritt**

[D. Budach](#) - 31.01.11

Die Bauarbeiten am BRT-Trolleybus-Projekt in der venezolanischen Großstadt Barquisimeto wurden im Laufe des Jahres 2010 wieder aufgenommen, gehen jedoch weiterhin nur sehr langsam voran. Gebaut wird aktuell u. a. auf der Ausfallstrasse Nr. 42. Das System wird unter dem Namen Transbarca - Transporte Masivo de Barquisimeto geführt und leidet unter fehlenden Finanzmitteln der Zentralregierung. Korruption und unzureichende Bauausführung haben die ursprünglich geplanten Kosten von USD 240 Mio. auf aktuell geschätzte USD 500 Mio. anwachsen lassen - und Mittel in dieser Höhe sind nicht vollständig und kurzfristig verfügbar.

Derweil fristen die bereits fertig gestellten Installationen einen eher betrüblichen Dasein, die ersten umbauten Haltestellen wurden bereits grossflächig mit Graffiti verziert, die künftige Endstelle "Terminal Simon Bolívar" wartet weiter umzäunt auf ihre Fertigstellung.

Besonders traurig zeigt sich das Schicksal der längst abgelieferten und nie eingesetzten 80 Neoplan/Bombardier-Gelenktrolleybusse: Sie sind unter freiem Himmel auf einem Feld abgestellt!

**Quito [EC] - 60 neue Trolleybusse bis 2015**

[D. Budach](#) - 24.01.11

Die Verwaltung des 'Trolebus', wie er in Ecuador heißt, hat die Beschaffung von 60 neuen Gelenkwagen über einen Zeitraum von vier Jahren angekündigt. Die Wagen sollen in mehreren Tranchen ausgeliefert werden und sowohl zur Frequenzverdichtung auf Teilstrecken als auch zur Erneuerung der gegenwärtig aus 113 Mercedes-Benz/Adtranz/Hispano O 405 GT bestehenden Flotte dienen. Die ersten 54 Wagen wurden zur Eröffnung des Systems im Jahre 1995 beschafft und präsentieren sich trotz des überaus intensiven Einsatzes noch in gutem Erhaltungszustand. Allerdings läßt ihre Laufleistung von zum Teil bereits über 1 Mio. km mittelfristigen Ersatz sinnvoll erscheinen. Weitere, nahezu baugleiche 59 Wagen folgten 1999-2000.

Die Trolleybus-Trasse in Quito wird gegenwärtig in mehreren Bauabschnitten auf zunächst rund 6 km Länge erneuert und mit einem stabileren Betonuntergrund versehen.

Aktuell wird in Quito die Einführung einer Untergrundbahn auf einer ersten 27 km langen Strecke untersucht, die zum Teil parallel zur Trolleybus-Haupttrasse verlaufen soll. Aktuell stellt das Metroprojekt allerdings keine echte Bedrohung dar, und das nicht nur, weil die U-Bahn wesentlich größere Haltestellenabständen aufweisen soll und die BRT-Trasse ohnehin erhalten werden soll: Die tatsächliche Realisierung der künftigen Metro ist angesichts geschätzter Anfangsinvestitionen von USD 1,3 Mrd. und der prekären Wirtschafts- und Finanzlage Ecuadors noch keineswegs gesichert, vielmehr laufen gegenwärtig lediglich technische und wirtschaftliche Projektstudien.

**Sao Paulo (EMTU) [BR] - 30 Neuwagen zur Beschaffung vorgesehen**

[D. Budach](#) - 03.01.11

Die Betreibergesellschaft Metra des Vorort-Trolleybusnetzes der EMTU im Süden Sao Paulos beabsichtigt die Beschaffung von 30 Neuwagen. Vom Niederflur-Zweiachsermodell Mercedes-Benz/CAIO/Eletra wurden 2009 zwei Prototypen unter den Nr. 7400 und 7401 in Dienst gestellt (davon 7401 ex SP Trans), und jüngst folgte ein weiterer

Wagen unter der Nr. 7402. Der Bestand an diesen Wagen soll zunächst auf 30 Stück im Laufe der nächsten 12 Monate aufgestockt werden. Damit wird u.a. die im Bau befindliche Verlängerung Piraporinha - Diadema – Jabaquara befahren werden, die mit 11 km Strecke weitgehend auf separierten Fahrspuren das bestehende EMTU-Netz um 50% vergrößert. Auf dem Netz der EMTU werden insgesamt 14 Unterwerke installiert sein, um den dichten Verkehr abwickeln zu können.

An Niederflurmodellen hat Metra weitere 22 Wagen der Baujahre 2002-2006 im Bestand, geliefert vom Hersteller Busscar/Eletra. Außerdem gehören in Hochflurausführung 46 Zweiachser und 10 Gelenkwagen zum Fuhrpark. Der aktuelle Bestand an somit 81 Trolleybussen wird durch die Neubeschaffungen zunächst auf 128 aufgestockt, doch mittelfristig ist sogar eine Flotte von 200 Wagen vorgesehen, um auf dem dann 33 km langen "Korridor" - wie das Netz der EMTU genannt wird - auf parallele Dieselfahrten weitgehend verzichten zu können.

### **Sao Paulo (SPT) |BR| - Übertragung des Netzes und Investitionsplan**

[D. Budach](#) - 13.12.10

Wie angekündigt wird das Energieunternehmen Eletropaulo, das vor 25 Jahren das aktuell 137 km lange Leitungsnetz des städtischen Obusbetriebs übernahm, dieses an die Verkehrsbehörde São Paulo Transporte (SPTrans) übertragen. Als Datum wurde der 18.12.2010 fixiert. Damit wird der Weg frei für Investitionen in die Infrastruktur, die von Eletropaulo vernachlässigt wurden.

Bis 1985 waren Oberleitung und Unterwerke in Händen der Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), die auch den Betrieb besorgte. Im Zuge einer Marktliberalisierung waren Fahrbetrieb und Infrastrukturunterhalt seinerzeit getrennt worden. Einziger Konzessionsnehmer für den Fahrbetrieb ist derzeit ein Konsortium privater Busunternehmen unter dem Namen "4 Leste - Himalaia".

Nach der Übertragung wird Eletropaulo Kontraktpartner von SP Trans sein, allerdings als reiner externer Stromlieferant.

Die Stadtverwaltung hat nochmals bekannt gegeben, dass in den kommenden Jahren R\$ 25 Mio. (= ca. EUR 11 Mio.) zur Erneuerung der Infrastruktur und R\$ 91 Mio. (= ca. EUR 40 Mio.) zur Beschaffung von 140 Trolleybussen vorgesehen sind. Nach offiziellen Angaben sind gegenwärtig 200 Obusse auf 12 Linien des Stadtnetzes im Einsatz. Verschrottet wurde der kurzlebige Vertreter eines um die Jahrtausendwende geplanten Netzes spurgeführter Trolleybusse. Der sogenannte VLP in futuristischem Design war nur 3 Monate auf einer Teststrecke in Jahre 2000 im Publikumseinsatz, sich ändernde politische Verhältnisse brachten das Projekt seinerzeit zum vorzeitigen Ende.

### **Vossloh-Kiepe - Hybrid-Technik mit verschiedenen Partnern**

[J. Lehmann](#) - 13.12.10

Am 30.11.2010 präsentieren Vossloh Kiepe und Göppel Bus gemeinsam den ersten 12-Meter-Hybridbus „go4city“ aus vollständig deutscher Produktion in Radebeul bei Dresden. Der Wagen geht an das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI in Dresden als Versuchsträger. Ziel ist es, die Entwicklung der Hybridtechnik weiter an die Anforderungen und Möglichkeiten von Busbetreibern anzupassen. Dazu wird das Fraunhofer IVI hauptsächlich die Aspekte Kraftstoffeinsparung, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Geräuschemissionen sowie Akzeptanz der Fahrzeuge seitens der Fahrgäste, Fahrer und Anwohner untersuchen. Mit dem Bushersteller VDL Bus & Coach produzierte Vossloh-Kiepe für Darmstadt drei Busse mit ihrer Hybridtechnologie. Diese Wagen werden im Rahmen des Förderprogramms „Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“ Anfang bis Mitte 2011 unter Begleitung der TU Darmstadt getestet. Nach Abschluss der Testphase gehen die Fahrzeuge in den Besitz der HEAG über. Ziel der Erprobung ist es, die Antriebstechnik der Busse so einzustellen, dass das Einsparpotenzial gegenüber herkömmlichen Antrieben im Linienbetrieb optimal ausgenutzt wird. Um die Daten bestmöglich auswerten und vergleichen zu können, fährt auf derselben Strecke ein herkömmlicher Dieselfuss als Referenzfahrzeug, der mit spezieller Messtechnik ausgestattet ist.

Weitere zwei Hybridbusse dieses Typs übergaben Vossloh Kiepe und VDL Bus & Coach in der niederländischen Stadt Enschede an die Regio Twente (NL) und die Gemeinde Enschede (NL). Diese sollen im regulären Fahrbetrieb auf „Linie 2“ in Enschede betrieben werden. Über einen Zeitraum von zwei Jahren werden mit den Bussen Erfahrungen gesammelt und neben den Eindrücken der Passagiere auch die technischen und ökologischen Aspekte untersucht.

Bei der bewährten Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma Hess können weitere Aufträge bekannt gegeben werden. So wird Dresden im gemeinsamen Versuchsprojekt mit Leipzig 15 Hybrid-Gelenkbusse erhalten, und die Hansestadt Lübeck bestellte kürzlich fünf Hybridbusse zur Lieferung Mitte 2011. Acht Wagen sind bereits im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Einsatz, die DSW Dortmund erhalten im Rahmen des Förderung des VRR einen weiteren Wagen.

### **HESS AG Fahrzeugbau - 250. SwisTrolley3 ausgeliefert!**

[J. Lehmann](#) - 28.02.11

Am 22.02.2011 fand die Auslieferung und Übergabe des 250. SwisTrolley3 statt. Es handelte sich um SwisTrolley 118 für Winterthur, der am 22.02.2011 ausgeliefert wurde. Nach Bau des Prototyps "SwisTrolley1" vor 20 Jahren, der später nach Biel verkauft wurde, folgte eine Serie von 13 Trolleybusse für Genf. Als SwisTrolley2 gingen ab



1996 35 Exemplare nach La Chaux de Fonds, Biel und Bern. In 2003/4 folgten noch neun DUO-Busse für Fribourg auf einer MAN-Bodengruppe.

Ab 2004 ging der erste erster Swisstrolley3 auf eigener Bodengruppe in Produktion, da die Firma NAW die Produktion einstellte. Die elektrische Ausrüstung erfolgte ausschließlich durch Firma Vossloh-Kiepe. Ab der Auslieferung der Züricher Swisstrolley erhielt der Wagen ein Facelifting. In den folgenden Jahren stiegen die Produktionszahlen von 22 (2007) auf 62 Exemplare (2010). Auch die Ausführung als Doppelgelenk-Trolleybus "LighTram" in der 25 m Ausführung sind mitgezählt, dieser Wagentyp wurde erstmals nach Genf in 2005 (nach vorherigen Umbau eines der o.g. Swisstrolley1 in 2003) geliefert.

Nicht in der Aufstellung enthalten ist die Anzahl der wagenbaulich identischen Hybridbusse. Hiervon wurde der erste Doppelgelenkwagen als Vorführwagen in 2007 erbaut und es folgte eine Lieferung von zwei Einheiten nach Luxemburg. Als Gelenkwagen gingen acht in 2010 zum Verkehrsverbund Rhein Ruhr nach Hagen, Dortmund (2), Wuppertal und Ennepetal, zuvor gingen die ersten beiden Mitte 2010 nach Düsseldorf, die von den acht bestellten Einheiten insgesamt drei erhielten. Ebenfalls in 2010 erhielt Dresden ein Fahrzeug. Hagen bestellte zwischenzeitlich einen Wagen nach.

In 2011 werden weitere Hybrid-Gelenkwagen folgen: Ein Wagen wird vom Schweizerischen Verband öffentlicher Verkehr für ein Jahr lang gemietet, um ihn in verschiedenen Städten wie Luzern, Thun, Lausanne und Basel zu testen. Der Start ist für Frühjahr 2011 in Solothurn vorgesehen. Dann folgen im 2. Quartal 2011 Lieferungen nach Dresden und Leipzig (15 Einheiten) und Lübeck (5 Einheiten). Eine Ausschreibung von drei weiteren Hybrid-Gelenkwagen im VRR-Gebiet (Hagen, Wuppertal und Ennepetal) ist noch nicht entschieden.

Weitere Swisstrolleys werden nach restlicher Auslieferung Winterthur (zwei noch im Februar, letzter im April) und Neuchatel (fünf im März 2011) die Verkehrsbetriebe Schaffhausen sieben Trolleybusse.

Fotos:

oben: Der 250. Swisstrolley3 kurz nach der Auslieferung in Winterthur am 22.2.2011.

Aufnahme: Werkfoto



unten: Die Firma Vossloh-Kiepe führte am Dortmunder Hybridbus im Januar 2011 in Solingen Einstellfahrten durch. Aufnahme: Marcus Fey.

