

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe [www.trolleyemotion.com](http://www.trolleyemotion.com)) im oben genannten Zeitraum. Sie erscheinen aktuell in der Regel Montags abends, und sind weiterhin abrufbar auf TrolleyMotion.



Eine gezielte Suche der Meldungen kann auch über die Liste der Trolleybusstädte, abrufbar über die Weltkarte der Datenbank „**Trolleybusbetriebe Weltweit**“ unter „**Aktuelle Situation**“.

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

### [Solingen \[DE\]](#) - Das nächste runde Jubiläum steht an!

[J. Lehmann](#) - 21.11.11

Im Juni 2012 besteht das Trolleybusnetz 60 Jahre. Für das heute sechs Linien umfassende Netz stehen 50 Niederflurtrolleybusse zur Verfügung. Es ist bereits die vierte Generation in Dienst, die im letzten Jahrzehnt beschafft wurde. Es besteht die Absicht, zum Jubiläum von allen bisherigen Generationen einen Vertreter präsentieren zu können. Das Jubiläum wird mit einem "Tag der offenen Tür und Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen für Samstag, 30.06.2010 stattfinden. Der ursprünglich angedachte Termin an dem Wochenende nach dem Jubiläumstag (19.06.2012) ist wegen einer Feier im Obusbetrieb Esslingen (100 Jahre elektrischer Nahverkehr) um eine Woche verlegt worden.

Fotos:

oben: Für die Steigung der Brühler Straße Richtung Widdert können die Obusse nun auf eine konstantere Spannung zurückgreifen, hier Obus 182 im März 2011, mittlerweile hat er die Ganzreklame mit blauer Grundlackierung verloren und fährt wie fast alle Obusse seiner Serie in einer Lackierung in den Stadtfarben Solingens.



unten: Obus 1, seit 1969 in England museal erhalten, und der ehemalige Baden-Badener 231 sind unter anderem als historische Gastfahrzeuge zum 60-jährigen Obusjubiläum vorgesehen, hier werden sie 2002 zum 50-jährigen Jubiläum am Graf-Wilhelm-Platz vom MAN-Dreiachser 54 überholt. Aufnahmen: Jürgen Lehmann



In den Herbstschulferien wurde das Unterwerk Vockert im Zuge der Linie 684 nach Widdert aufgerüstet. Es wurde bisher mit einer Leistung von 500kVA gefahren und jetzt mit einem zusätzlichen 500kVA Trafo ausgerüstet, um die Netzspannung von 660V zu stabilisieren. Die Arbeiten wurden in den Schulferien (24.10.- 04.11.2011) durchgeführt und sind bis auf den Einbau des motorisch betriebenen 10kV Sicherungslasttrenners beendet. Dieser Schalter wird voraussichtlich in den kommenden Tagen geliefert, eingebaut und steuerungstechnisch eingebunden, so dass der Zusatztrafo in der kommenden Woche ans Netz geht. Während der Schulferien war die Anlage für die

Arbeiten stromlos geschaltet und somit musste für die Dauer der Arbeiten ein Ersatzverkehr auf der Obuslinie 684 eingerichtet werden, ab dem 5.11.2011 verkehrten wieder Obusse.

Nach einem mehrmonatigen Praxistest startete die SWS die Einführung der elektronischen Ticketkontrolle (EKS) in allen Bussen. Beim Fahrer wurde ein gelber Kontrollkasten beim Fahrer angebracht, an dem die Fahrgäste ihre Monatskarte "ticket 1000/2000" angehalten müssen. Der Automat prüft den Fahrschein auf dessen Gültigkeit und gibt bei Freigabe einen kurzen Piepston ab. Die Freischaltung erfolgte in der vergangenen Woche auf den Obussen der Linien 681 und 682, in dieser Woche folgt die Linie 683 und abschließend die Autobuslinien.

Für die Obuslinie 683 ist die Einrichtung eines Fahrgastinformationssystems mit der Anzeige der Ankunft in Echtzeit für die wichtigsten Haltestellen auf Solinger Stadtgebiet geplant. Entsprechende Mittel sind für 2012 freigegeben und eine Ausschreibung ist in Vorbereitung. Hierbei ist man offen für eine andere Herstellerfirma, da die von der Firma Eprovi gelieferten Anzeigen am Graf-Wilhelm-Platz und am Hauptbahnhof sehr störanfällig sind.

Zum anstehenden allgemeinen Fahrplanwechsel gibt es für das Solinger Liniennetz keine Änderungen, so dass kein neues Fahrplanheft herausgegeben wird.

### [Osnabrück \[DE\]](#) - Ein neues Nahverkehrssystem gesucht

[J. Lehmann](#) - 14.11.11

Bei einem Symposium der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (Planos) am vergangenen Mittwoch (09.11.11) wurde der Obus im Rahmen der gegenwärtig angebotenen Systeme im elektrischen Nahverkehr als die innovative und gleichzeitig bewährteste Lösung hervorgehoben. Peter Hanz, Leiter Verkehrstechnik der Solinger Verkehrsbetriebe, zuständig für die Instandhaltung der Fahrzeuge und der Fahrstromanlagen, verglich in seinem Vortrag die derzeit angebotenen elektrischen, schienenlosen ÖPNV-Systeme. Dabei ging er auf das Hybridbus-Forschungsprojekt in NRW, die Brennstoffzellentechnik und die Versorgung mit Batterietechnik ein. Keine dieser Systeme könne einen Betrieb auf mehreren Stadtbuslinien im dichten Takt mit Gelenkwagen gewährleisten. Die Stadtwerke Solingen praktiziert dieses mit 50 Gelenkbussen auf sechs Linien jedoch bereits seit 60 Jahren nunmehr in der vierten Fahrzeuggeneration mit innovativer Elektrotechnik. Die Elektromotoren wirken direkt auf die Antriebsachsen, so dass kein Verlust der Energie im Fahrzeug erfolgt. Zudem seien auch steile Strecken kein Problem, wobei Batterie- und Hybridbusse in der Gelenkausführung bei bis zu 150 Fahrgästen Fassungsvermögen Probleme haben können. Während bei den vergleichbaren Elektrofahrzeugen das Kraftwerk zur Stromerzeugung im Bus mitgeführt wird, kann hier Strom direkt aus der Fahrleitung gezogen werden, eine Batterie kann zusätzlich als Hilfsantrieb für fahrleitunglose Abschnitte dienen. Der Strom aus der Oberleitung macht dann auch nur halb so viel aus wie der Dieselmotorkraftstoff eines Busses in vergleichbarer Größe. Einige der Zuhörer, die sich an die Osnabrücker Obuszeit von 1949 bis 1968 erinnern, fragten nach der Häufigkeit der Stangenentgleisung, die offensichtlich damals in Osnabrück ein Problem darstellte. Peter Hanz legte dar, dass in Solingen durchschnittlich eine Stangenentgleisung täglich zu verzeichnen ist, wobei die geringe Zahl nicht durch langsames Fahren sondern durch gezielte Schulung der Mitarbeiter und Entwicklung der Technik (Material der Stangen, Lage des Stangenbocks auf dem Fahrzeug) herrührt. Der Vortrag von Peter Hanz war der Auftakt am Nachmittag des Symposiums, gefolgt von Vorstellungen des Elektrobussprojekts in Offenbach (Linie 103) und des Phileas-Brennstoffzellenbusses. Am Vormittag wurden innovative ÖPNV-Projekte allgemein und für Osnabrück vorgestellt sowie die Möglichkeiten der ÖPNV-Finanzierung auf EU-Ebene vorgetragen.

Ebenfalls auf dem Symposium wurde der Elektrobus der Stadtwerke Osnabrück vorgestellt. Dieser kommt seit August 2011 auf einer kurzen, 1,3 Kilometer langen Rundlinie zwischen Osnabrück, Neumarkt, der Haltestelle Johannisfreiheit und der Haltestelle an Kliniken an der Marienkirche zum Einsatz. Es handelt sich um einen Kleinbus der Firma Breda Menarini, Typ M200 E Zeus, der eine Länge von 5,89 m und eine Breite von 2,07 m aufweist und elf Sitz- sowie 12 Stehplätze und einen Platz für einen Rollstuhl bietet. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt bei etwa 45 km/h, die Reichweite der etwa 500 kg schweren Batterie beträgt 120 km.

Im Busbetrieb zeigt der Verkehrsverbund bereits Innovativität, sieben Anhängerzüge mit einer Gesamtlänge von 23 Metern wurden am 28.10.2011 vorgestellt. Sie verkehren ab Ende Oktober auf der Hochschullinie 21 und bestimmten Schülerverkehrsverbindungen anderer Linien.

### [Arnhem \[NL\]](#) - Neue Trolleybusse erst für 2013 geplant

[J. Lehmann](#) - 19.09.11

Nach Vergabe der Konzession für den Zeitraum Dezember 2012 bis 2022 für den Stadt- und Regionalverkehrs Nimwegen/Arnhem an die Unternehmensgruppe Hermes/Connexion, die weiterhin unter dem Namen Breng laufen werden, sind nun die Planungen und Beschaffungen für die Erfüllung der Bedingungen des Konzessionsvertrags im Gange.

Oberste Priorität hat die Forderung, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 Gasbusse die bisherigen Dieselmotorkraftbusse in Nimwegen und auch auf den Autobuslinien in Arnhem ersetzen sollen. Die Firma MAN wird die Gasbusse liefern (siehe Link 3 unter "mehr Information"). Für Nimwegen wird zudem ein neues Depot für die Fahrzeuge gesucht, die Gas-Tankanlage müssen hier und im Depot in Arnhem geliefert und errichtet werden.

Nach Organisation des Bereichs Gasbusse wird die Planung für den Trolleybusbetrieb aufgenommen. Die vertraglich vereinbarte Wiederinbetriebnahme der Linie 4 als Trolleybuslinie nach Vredenburg und De Laar Oost sowie die Verlängerung der Linie 3 von Alteveer zum Haupteingang des Nederlands Openluchtmuseum sind als erste

Forderungen des 10-jährigen Konzessionsvertrags zu erfüllen. Weiterhin ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 nach Huissen geplant, hier ist jedoch die Beteiligung der Gemeinde Huissen an der Finanzierung erforderlich. Auch nach Inbetriebnahme der Linie 4 soll der Wagenpark weiterhin 39 Trolleybusse umfassen. Zum Fahrplanwechsel Ende 2012 sollen die beiden Solowagen des Baujahrs 1990 erübrigt werden, sie kommen derzeit auf der Linie 2 nach Hoogkamp zum Einsatz. Auf den fünf Trolleybuslinien werden derzeit 42 Kurse benötigt, diese Zahl soll reduziert werden und der Anzahl der Trolleybusse entsprechen. Als Reservefahrzeuge kommen dann Gasbusse zum Einsatz. In 2013 müssen gemäß Konzessionsvertrag neue Trolleybusse die elf ältesten Gelenktrolleybusse 5201-5211 ersetzen, die wie die Autobusse nicht über 15 Jahre alt sein dürfen. Ob hierfür eine vertraglich vereinbarte Option bei der Firma Hess eingelöst wird oder in Anbetracht der weiteren Neubeschaffung von Trolleybusse (die 20 Berkhof erreichen 2015-17 das maximale im Vertrag erlaubte Busalter von 15 Jahren) eine Gesamtausschreibung von 30 Trolleybussen erfolgt, wird noch geprüft. Im Mai 2011 wurde in der Region Arnheim die Streifenkarte abgeschafft. Zuletzt haben 15 Streifen 7,60 Euro gekostet (entspricht 0,51 € pro Streifen), für eine ein- bzw. anderthalbstündige Fahrt wurden 2-3 Streifen abgestempelt. Dem Gelegenheitsbesucher der Stadt verbleibt nun nur der Barfahrschein, der 3 Euro bzw. 2 Euro pro Fahrt ohne Umsteigeberechtigung kostet, oder den Kauf einer Chipkarte "ov-chipkaart". Diese ermöglicht vergünstigte Fahrten, aber sie muss für eine Einmalgebühr von 7,50 € zuzüglich 10€ Guthaben gekauft werden. Eine Tageskarte wird weiterhin nicht angeboten.

### **Linz [AT] - Obuslinien unterbrochen durch Westbahn-Verbreiterung**

[J. Lehmann](#) - 24.10.11

Seit dem 25.07.2011 sind die Bauarbeiten für den vierspurigen Ausbau der Westbahn (Wien-Linz-Salzburg) über der Humboldt- und Dinghoferstraße so weit fortgeschritten, dass die Obus- Fahrleitung für den Brückenneubau demontiert wurde. Seit dem 25.07.2011 verkehren auf den Obuslinien 41 und 43 Autobusse, und zwar neben den Gasbussen auch die verbliebenen Dieselgelenkbusse. Nur die aus- und einrückenden Obusse der Linien 45 und 46 passieren die Unterführung mittels Hilfsmotor. Am Wochenende 29.07. bis 01.08.2011 erfolgte eine Komplettsperre der Unterführung Humboldtstraße der stadtauswärtigen Fahrtrichtung, eine Woche später der Dinghoferstraße, durch die die Linien Richtung Innenstadt verkehren. Die Busse mussten jeweils eine großräumige Umleitung befahren.

Die Unterbrechung war bis November 2011 befristet, jedoch kündigte die ÖBB eine Bauverzögerung an, so dass eine Ergänzung der Fahrleitung sich um einige Wochen verschiebt. Die Linz Linien hoffen, bis Mitte Dezember wieder Obusse einsetzen zu können. Ein Ersatz der Obusse durch Gasbusse steht derzeit nicht mehr zu Debatte, vielmehr ist eine Erweiterung des Obusparks im Zuge einer Neubestellung im Gespräch.

Derzeit verkehren morgens im 15-Minuten-Takt auf der Linie 45 drei und auf der Linie 46 vier Kurse, ab 13 Uhr im 10-Minuten-Verkehr je 5 Kurse. Die Linien 41 und 43 verkehren in der Frühspitze im 10-Minuten-Takt mit je 7 Kursen, tagsüber im 15 Minuten-Takt je 5 Kurse. Somit werden für die vier Kurse der Obuslinien in der Frühspitze 21 Kurse, ab 13:00 Uhr 20 Kurse benötigt. Die Streckenlänge der Obuslinien beträgt 19,06 km. Sie wurde nach Erweiterungen des Straßenbahnnetzes im April 2002 und September 2005 mit einer Streckenlänge von 21,09 km nun übertroffen. Das Busnetz weist hingegen eine Streckenlänge von 146,46 km auf. Die Straßenbahnlinien befördern über 50% der knapp 100 Mio. Fahrgäste, die Fahrgastzahlen im Obusbetrieb sind auf 13,1 Mio. zurückgegangen. Diese Zahl wurde 1980 auch erreicht, jedoch mit weniger Linien, auf denen damals ein dichter Verkehr angeboten wurde. In 2000 erreichte der Obus einen Hochpunkt mit 16,11 Mio. beförderten Fahrgästen im Jahr.

Nach nur zwei Jahren Bauzeit fand die Eröffnung der Straßenbahnlinie 3 am 13.08.2011 statt. Sie verkehrt in südwestliche Stadtteile, zuerst durch einen 1,3 km langen Tunnel vom Hbf. zur ersten oberirdischen Haltestelle "Untergaumberg". Die Linie endet vorerst in Doblerholz. Eine Planung zur Verlängerung um 4,3 km bis zur Nachbargemeinde Traun ist aufgenommen worden und die Bauarbeiten sollen kurzfristig beginnen. In diesem Zuge war im Gespräch, die Obuslinie 43 von der derzeitigen Endhaltestelle Stadtfriedhof um knapp 1 km nach Traun zu verlängern.

Mit der Ende 2011 vorgesehenen Auslieferung weiterer Mercedes Benz- Gasbusse ist die Umstellung des Autobusparks auf Gasbusse abgeschlossen. nach Lieferung der ersten zehn Einheiten im September 2007 folgten bis Ende 2010 noch weitere 48 Gelenk- und 14 Sologasbusse, sämtliche von Mercedes-Benz. Für die Betankung erfolgte die Errichtung einer Gastankstelle für 2,1 Mio. Euro, an der die Gasbusse mit 5 Minuten Betankungszeit wieder Energie erhalten. Die Gelenkgasbusse sind in der Beschaffung rund 55% teurer als Dieselbusse. Auch die damalige Ankündigung, die Fahrzeuge seien leiser als Dieselbusse, konnte nicht gehalten werden. Die Motorgeräusche der Fahrzeuge nach bis zu 4 Jahren Betriebszeit sind sehr laut.

In den letzten beiden Jahren erfolgte der Einsatz von Hybridbussen, ab dem 06.07.2010 wurde ein Mercedes-Benz und ein Solaris-Hybridbus, vorwiegend auf den Obuslinien eingesetzt. Die Hybridbusse wurden seinerzeit als Alternative zum Obus beworben. Bei den Testfahrten in diesem Jahr, und zwar ab 20.6.2011 mit einem Hybridgelenkbus der Firmen Solaris/Vossloh-Kiepe mit seriellen Antrieb und einem MAN-Solo-Hybridbus wurden sie in der Presse als Alternative zu Bussen mit fossilen Brennstoffen gewertet, der Hybrid-Gelenkbus verkehrte drei Tage auf der Linie 27 aber auch an drei Tagen auf den Obuslinien 41/43.

Auch ein Bus mit größerer Kapazität wurde getestet, der Vorführwagen des 19,5 m langen Mercedes-Benz CapaCity verkehrte Ende November 2011 auf den Buslinien 12 und 25.

### Salzburg [AT] - Kleine Netzerweiterung zum 26.9.11

[J. Lehmann](#) - 03.10.11

Im Zuge der „Langen Nacht der Museen“ am 01.10.2011 bot ProObus auch dieses Jahr wieder Touren mit dem ÜHIII 123 an. Von 18:00 bis 23:30 verkehrte er alle 30 Minuten auf einen Rundkurs vom Hanuschplatz über Herbert-von-Karajan-Platz, Landeskrankenhaus, Mozartsteg, Justizgebäude und Makartplatz zurück zum Hanuschplatz. Auf dem historischen Obus konnten Fahrkarten erworben werden, die auch für den Zutritt in den Museen gültig waren.

Am gleichen Tag feierte die Lokalbahn ihr 125-jähriges Jubiläum mit großem Festprogramm, der Obus war jedoch nicht beteiligt. Anlässlich dieses Jubiläums war in der Tageszeitung ein Artikel mit kritischen Äußerungen über die Zukunft des Salzburger Verkehrs zu finden (siehe Link 2 unter "Mehr Information"). Aufhänger war die Einführung des Obus in Riad zur Erschließung des dortigen Universitäts-Geländes bei gleichzeitiger Verbannung des sonstigen Individualverkehrs. In Salzburg wäre diese Verbannung dringend erforderlich, sie wird aber nicht realisiert.

Vielmehr träumen einige Parteien von einem Parkhaus im Kapuzinerberg. Die Bevorzugung des Obusbetriebs durch die Einrichtung erforderlicher Busbahnen stockt und aufgrund des Streites, ob eine allfällige Verlängerung der Lokalbahn ober- oder unterirdisch erfolgen soll, verhindert man die Zuleitung von Fördermitteln.

Seit dem 26.09.2011 wird die Obuslinie 1 täglich bis zur Haltestelle Salzburg-Arena. Zwar existieren Strecke und die Haltestelle seit 2004, doch bis jetzt wurde sie nur bei bestimmten Veranstaltungen von der Obuslinie 1 angefahren. Nun können die Fahrgäste ohne vorherige Information über die Sonderfahrten zum Parkhaus und zu den Veranstaltungen in der Salzburg-Arena gelangen.

Die ursprünglich für Ende Dezember 2011 angekündigten Änderungen im Linienweg der Linie 8 (über die Karolingerstraße, Kugelhofstraße und Kendlerstraße statt wie Linie 1 und 2 über die Innsbrucker Bundesstraße und Maxglaner Hauptstraße) und der Linie 10 (über Strubergasse und Schumacherstraße an der Neue Mitte Lehen vorbei statt über die Gaswerkergasse) wurde auf März 2012 und Juni 2012 verschoben. Beide netzerweiterungen erfolgen durch die Verlegung von Obuslinien. Dabei soll die Linie 10 endlich die Neue Mitte Lehen mit der Salzburger Bibliothek erschließen und die Linie 8 die Stiegl-Brauerei und das Pressezentrum der Salzburger Nachrichten anfahren, dieses war bislang noch gar nicht vom ÖPNV erschlossen. Mit dem neuen Linienschema (siehe Link 1 unter "Mehr Information") soll auch der Schülerverkehr verbessert werden. Die Einrichtung einer Linie 14 ist geplant, die von 7:00 bis 9:00 Uhr von der Josefiaw über den Mirabellplatz, Hauptbahnhof und Christian-Doppler-Klinik zur Wendeschleife Schmiedingerstraße und zurück verkehrt.

Im Juni 2012 erwartet die Stadtbahn die Auslieferung der ersten der zehn letzten Solaris Trollino. Aufgrund Änderung der Ausstattung und des Designs erfolgte eine Verzögerung des ursprünglichen für Ende 2011/Anfang 2012 vorgesehenen Auslieferungstermins.

Für die 15 bis Februar 2011 gelieferten gab es nur wenige Ausmusterungen, so dass der Wagenpark von 84 (01.07.10) auf 93 Einheiten (jeweils zuzüglich zwei historischen Obussen, die morgens als Einsatzwagen verkehren) stieg. Der am 04.01.2011 abgemeldete Obus 204 wurde am 01.04.2011 mit dem Kennzeichen S-141PC wieder zugelassen. Der zeitgleich abgemeldete 200 diente für eine große Feuerwehrrübung in Seekirchen am 10.04.2011 als Übungsobjekt und wurde verschrottet. Der am 04.03.2011 abgemeldete 203 steht als Ersatzteilspender auf dem Betriebshof.

### Genève [CH] - Drei Trolleybuslinien auf neuen Wegen

[J. Lehmann](#) - 10.10.11

Der im Zuge des Straßenbahnausbaus erforderliche mehrfach geänderte Linienweg der Trolleybuslinien 2, 19 und 10 zwischen Bel Air und Junction hat nun den endgültigen Linienweg ab dem 02.07.2011 erhalten. Im ersten Schritt ab 26.06.2010 verkehrten die drei Trolleybuslinien über den Boulevard du Théâtre und dem Boulevard de Saint-Georges mit zwei Haltestellen "Cirque" und "Village-Suisse". Bei der nun gültigen Streckenführung wird anstelle über den Boulevard de Saint-Georges nun über den Boulevard Carl-Vogt und die Rue des Bains als endgültige Streckenführung gefahren. Dabei bedienen die drei Trolleybuslinien nun drei Haltestellen "Ste-Clotilde", "Musée d'ethnographie" und "Bains". Die Führung zwischen Bel Air und Cirque blieb bestehen. Die ursprüngliche Linienführung über die Rue du Stand musste aufgegeben werden, hier wird künftig die Straßenbahn verkehren. Die neue Streckenführung verkehrt größtenteils durch frühere Einbahnstraßen, für die Busspuren in südliche Richtung wurden Parkstreifen aufgelöst.

Insgesamt bedienen die Trolleybuslinien zwischen den Haltestellen "Bel Air" und "Junction" früher nur eine Haltestelle (Palladium), heute sind es vier. Die neue Strecke wird von der Linie 10 nach Onex Cite und die Linie 2 und 19 nach Bernex genutzt. Letztere werden ab Ende 2011 durch die Straßenbahn ersetzt. Die Gleise der 6 km langen Strecke sind nahezu fertig. Auf mehr als die Hälfte der asphaltierten Straßenbahntrasse verkehren bereits auch die Trolleybusse. Die Straßenbahn wird am Ortseingang Bernex enden, hier wurde der P&R Parkplatz ausgebaut. Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie um den Ort herum ist für 2013 mit fünf Haltestellen geplant.

Statt der derzeit 74 fahrplanmäßig benötigten Kurse für die gegenwärtigen sechs Trolleybuslinien (2, 3, 6, 7, 10 und 19) werden nach der Umstellung auf Straßenbahnbetrieb nur noch rund 60 benötigt. Hierfür stehen 89 Trolleybusse

zur Verfügung, davon sind 30 hochflurig (Nr.663-674, Bj.1982/3 und Nr.681-690, 692-699, Bj. 1987/88). Diese 30 Einheiten werden ab Ende 2012 ersetzt, eine Ausschreibung über 33 Niederflur-Trolleybusse wurde am 03.10.2011 veröffentlicht. Eine Option von weiteren 7 Wagen beinhaltet die Ausschreibung. Angebote werden bis zum 10.01.2012 erwartet, eine Auslieferung der Fahrzeuge soll ab dem 1.12.2012 bis 31.05.2013 erfolgen.

Zwei Monate lang vom 04.07.-12.09.11 wurde der Hess-Hybridbus, der im Rahmen eines umfassenden Test von einer Arbeitsgruppe des VÖV unter dem Namen Busvisionen.ch aus sieben Schweizer Busunternehmungen (Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU, Basler Verkehrsbetriebe, Verkehrsbetriebe Thun STI, Transport publics de la région lausannoise, Stadtbus Winterthur, Transport publics genevois und Postauto Schweiz) beschafft wurde, im Netz der TPG getestet. Vorwiegend kam der Wagen (Kennzeichen BS-59326) mit der Betriebsnummer 10013 auf der Autobuslinie 5 zum Einsatz. Der Einsatz des Hybridbusses der Firma Mercedes-Benz (Citaro G BlueTec ®-Hybrid) ist für den 02.01.-12.03.12 geplant.

### Lausanne [CH] - Verlängerung der Linie 8 nach Grand Mont in Bau

[J. Lehmann](#) - 12.09.11

Mit dem Aufstellen von Masten begann im Juni 2011 die Montage der Fahrleitung für die Verlängerung der Linie 8. Die Linienverlängerung von Bellevaux in die Nachbargemeinde Grand-Mont ging bereits im Dezember 2009 in Betrieb, seitdem verkehrt jeder zweite Kurs der Linie 8 mit Autobussen. Die europaweite Ausschreibung zum Bau der Fahrleitung veröffentlichte die TL im Januar 2010, den Auftrag erhielt die Firma Kummler + Matter. Für die 3,5 km Verlängerung werden Kosten in Höhe von 5 Mill. Franken veranschlagt.

Der Bau der Fahrleitung war bis Ende August 2011 weit fortgeschritten: Von Bellevaux bis zur Haltestelle Martines ist die Fahrleitung im Wesentlichen fertig, lediglich der Anschluß an die Fahrleitung in Bellevaux fehlt noch. Von der Haltestelle Martines bis zur Haltestelle Coppoz war der Draht verlegt und in die Aufhänger eingehakt. Die restlichen 500 m sind mit Ausleger und Querdrähte ausgestattet, lediglich an der Endhaltestelle in Grand-Mont stehen bislang nur die Masten. Bei der Fahrleitungsmontage konnten einige wenige Masten der früheren Fahrleitung der Trolleybus-Überlandlinie 20 verwendet werden, auf dem Vorläufer der heutigen Überlandlinie 60 verkehrten bis 1993 Trolleybusse, die Fahrleitung wurde nach dem endgültigen Beschluß zur Einstellung in 1998 rasch demontiert. Die Inbetriebnahme wird zum Ende des Jahres erwartet. Vorerst bleibt der 20-Minuten-Verkehr auf dem neu elektrifizierten Abschnitt bestehen. Gemäß jüngsten Planungen soll die Linie 2012 auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Nach Réseau 08 und 10 und der längerfristigen Planung Réseau 14 nun Ziele für Réseau 12 formuliert. Neben der Verdichtung der gesamten Linie 8 auf einen 10 Min-Verkehr soll die Linie 3 ganztägig alle 10 Minuten fahren und die Linie 1 vom derzeitigen 6½-Minuten-Verkehr auf 6 Minuten verdichtet werden.

Zur Anpassung des nötigen Kredits wurde Ende Juni 2011 eine Vorlage in der Kantonregierung erstellt. Darin wird die Umweltfreundlichkeit des Trolleybus hervorgehoben, die auch bei den steigungsreichen Netz eine Einsparung von CO2 bewirkt. Für eine Verjüngung des gegenwärtigen Wagenparks sollen die bis zu acht Anhängerzüge der Linie 1 und bis zu sechs Anhängerzüge der Linie 21 sowie die bis zu fünf eingesetzten Zweiachstrolleybusse der Linie 25 durch Gelenktrolleybusse ersetzt werden. 19 Gelenktrolleybusse sollen beschafft werden, hierfür kann eine Option bei der Firma Hess gezogen werden. Nach Inbetriebnahme dieser Neufahrzeuge soll die Anzahl der Anhängerzüge auf 28 sinken. Deren Ersatz durch Doppelgelenktrolleybusse ist für 2014-2016 vorgesehen. Ebenfalls werden bereits Gedanken über den Ersatz des Autobusparks gemacht. Ab 2017 sollen die 30 Gasbusse durch Diesellbusse ersetzt werden, da diese gegenüber Diesellbussen und Trolleybussen die höchsten Betriebskosten vorweisen.

### Schaffhausen [CH] - Generationswechsel abgeschlossen

[J. Lehmann](#) - 26.09.11

Am 08.09.2011 lieferte die Firmen Carrosserie Hess und Vossloh Kiepe die Gelenktrolleybusse 104 und 107 aus, der letzte Wagen (105) folgte eine Woche später. Nach erfolgreicher Abnahme durch das BAV gingen sie ab 20.09.2011 in den Linienbetrieb und am Freitag, 23.09.2011 war der erste Tag, an dem alle sechs Kurse der Linie 1 von den SwissTrolleys bedient wurden.

Nach knapp 20 Betriebsjahren schieden die sieben NAW/Hess/ABB nun aus dem Liniendienst aus. Bis auf Wagen 113 und 115 verließen die Gelenktrolleybusse bereits das Depotgelände. Wagen 116 wurde zur weiteren musealen Erhaltung nach Bressonnaz überstellt. Verkaufsgespräche für den Verkauf der fünf bzw. sechs übrigen Trolleybusse sind im Gange. Die Trolleybusse haben in ihren knapp 20 Betriebsjahren eine Laufleistung von 1,2 bis 1,3 Million km in Schaffhausen erreicht. Trolleybus 113 erhielt eine Enteisungsvorrichtung und wird zumindestens im kommenden Winter zur Enteisung der Fahrleitung dienen.

Mit Trolleybus 115 fand am 25.09.2011 eine vom TVS organisierte Abschiedsfahrt für die NAW/Hess/ABB-Trolleybusse statt. Rund 20 Teilnehmer genossen die Fahrt und die zahlreichen Fotohalte unter anderem in den vier Wendeschleifen der Trolleybuslinie 1.

### Winterthur [CH] - Option eingelöst - Mehr Verkehr vor Weihnachten

[J. Lehmann](#) - 07.11.11

Der Verkehrsverbund ZVV hat die Beschaffung von zwei zusätzlichen SwissTrolleys der Firma Carrosserie Hess als Einlösung einer Option des 2010/11 abgewickelten Liefervertrags genehmigt. Die beiden Trolleybusse werden die O

405 GTZ 147 und 149 ersetzen, als Liefertermin wurde Ende Juni 2012 vereinbart.

Aufgrund hohen Fahrgastandrangs wird vom 01.11.2011 bis zu den Weihnachtsfeiertagen in HVZ morgens von 6:30 bis 8:00 Uhr und abends von 15:30 bis 18:00 Uhr (ab Wülflingen) die Trolleybuslinie 2 im 5-Minuten-Verkehr statt im bisherigen 6-Minuten-Verkehr bedient. Zusätzlich wird ab 14:00 Uhr ein 6 statt des 7½-Minuten-Takts angeboten. Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011 wird die Linie 2 auf der Strecke Lindenplatz-HB zusätzlich durch die neue Linie 667 (Tössallmend-HB) entlastet. Die Busse der Linie 667 bedienen in den Hauptverkehrszeiten alle Haltestellen auf der Strecke Tössallmend-Neftenbach, fahren jedoch ohne Halt zwischen Lindenplatz (zwei Haltestellen vor der Endstation Wülflingen) und Hauptbahnhof durch. Zudem wird durch Ausdehnung der Geschäftszeiten wird auf den drei Trolleybuslinien von Montag bis Freitag der 7,5-Minuten-Takt bis 20.30 Uhr verlängert.

Der Bedarf auf den drei Trolleybuslinien stieg damit in Spitzenzeiten von 31 auf 33 Kurse, da aber der Wagenpark nur 33 Trolleybusse umfaßt, kommen auch Dieselbusse zum Einsatz, wenn Trolleybusse einen längeren Werkstattaufenthalt erfahren oder als Fahrschulwagen (SwissTrolley 101) dienen.

Auf der Linie 1 wurde am 6. Oktober 2011 eine neue Gleichrichterstation (Agnesstrasse) in der Mitte der Linie 1 Richtung Töss in Betrieb genommen. Ab Ende des Jahres wird die Stromversorgung der Linie 2 nach Wülflingen mit einer weiteren Gleichrichterstation (Langwiesen) verstärkt.

Anfang November wird ein neuer Lieferwagen erwartet, der mit Stangen und Enteisungsanlage ausgestattet ist. Zuletzt wurde die Enteisung durch den Mercedes-Benz O405 GTZ Nr. 147 durchgeführt, der jedoch im Frühjahr 2011 zurückgebaut wurde und für den Liniendienst wieder zur Verfügung steht.

Gemäß dem städtischen Gesamtverkehrskonzept soll es in Zukunft mehr Busspuren und Ampelvorrangschaltungen geben. Das Konzept sieht als Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs auch in Zukunft den Bus vor, da dieser noch genügend Kapazitätsreserven bei Einsatz von Doppelgelenkbussen auf Hochleistungskorridoren des öffentlichen Verkehrs bietet. Zur Erhöhung der Gesamtkapazität sollen die Lichtsignalanlagen entlang den Hochleistungskorridoren konsequent auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden. Mehr hierzu siehe im Link "Mehr Information".

Die Stadtbus Winterthur testete die Hybridbusse der Firmen Hess und Mercedes Benz gemeinsam mit einigen anderen Transportunternehmen der Schweiz. Nachdem im Mai/Juni 2011 bereits der Hybridbus der Firma Hess in Winterthur getestet wurde, kam ab dem 29. August 2011 der Mercedes Citaro G BlueTec ®-Hybrid von Evobus mit Lithium-Ionen-Akkus und vier Radnabenmotoren zum Einsatz. Er fuhr vom 29. August bis 30. September 2011 auf den Trolleybuslinien 2 (Seen-Wülflingen) und 3 (Rosenberg - Oberseen) jeweils von Montags bis Freitags. Die Fahrgäste wurden von Stadtbus-Mitarbeitern über den Fahrkomfort und die Akzeptanz befragt, Ergebnisse der Testeinsätze wurden jedoch bislang nicht veröffentlicht.

### **Limoges [FR] - Grünes Licht für die ersten vier SwissTrolleys für Frankreich**

[J. Lehmann](#) - 17.10.11

Wie berichtet, erhielt die Firma Carrosserie Hess von der Communauté d'agglomération Limoges Métropole den Auftrag zur Lieferung von vier Gelenktrolleybussen. Nach der Bekanntgabe am 16.08.11 und Verstreichen der Einspruchsfrist laufen derzeit die Abstimmungsgespräche über die Ausstattungswünsche der vier SwissTrolleys, deren Auslieferung für 2012 vorgesehen ist. Sie sollen die neun verbliebenen ER 100 (Nr. 430, 433-440) des Baujahrs 1989 ersetzen und den Einsatz von Niederflurtrolleybussen auf allen Trolleybuslinien ermöglichen. Zurzeit sind die sechs Kurse der Linie 6 mit Altfahrzeugen bestückt, auf den übrigen vier Linien (1,2,4 und 5) kommen die 2006 bis 2011 beschafften Cristalis (101-127) zum Einsatz. Seit dem 11.07.2011 wird auch die Linie 5 von den Neufahrzeugen bedient, nachdem die ab März 2011 gelieferten Cristalis 122-127 den Betrieb aufnahmen. Die Linie 5 hat westlich zwei Endhaltestellen, eine davon wird alle 30 Minuten im Dieselmotus angefahren. Seit dem 2. Februar 2009 erhielt diese bislang in Plaisance endende Schleifenfahrt eine rund 1 km lange Verlängerung in die westlich gelegene Nachbargemeinde Isle, wo sie an der Straße Les Courrières endete, die Haltestelle wurde nun in Moulin Blanc umbenannt und wird von der Buslinie 16 aus anderer Richtung angefahren. Die vorherige kurze Schleifenfahrt sollten die ER 100 mit ihrem Hilfsantrieb bewältigen, jedoch kamen häufig Autobusse zum Einsatz auf den zwei Kursen der Linie 5. Das längere Stück im Dieselmotus können nun die Cristalis mit ihren 172 PS-starken Dieselantrieb bewältigen.

Mit der Umstellung wurden vier der ER 100 (Nr. 428, 429, 431 und 432) abgestellt und dienen seitdem als Ersatzteilspeicher, eine Verschrottung ist vorgesehen. Der Trolleybuspark erhöhte sich somit vorübergehend auf 36 Einheiten, seit 2010 waren es 34 Einheiten. Mit Auslieferung der vier SwissTrolleys reduziert sich der Wagenpark auf 31 Einheiten.

Die fünf Trolleybuslinien verkehren Montags bis Freitags im 10-Minuten-Takt, für den 30 Kurse erforderlich sind. Samstag wird ein 12 Minuten-Verkehr geboten. Sonntags verkehren Autobusse auf veränderten Linien im 30-Minuten-Takt.

### **Lyon [FR] - Eröffnung Linie C2 - Umweltfreundlicher BHNS-Verkehr**

[J. Lehmann](#) - 05.09.11

Um 5:10 Uhr startete am 29.08.2011 der erste Trolleybus der neuen Trolleybuslinie C2. An der Fahrt nahmen Mitglieder der Projektgruppe der Systral teil, die damit das Ende und die Fertigstellung des Projekts Trolleybus

C1/C2 markierten. Das 2005 gestartete Projekt der Linien C1/C2 im Bus Rapid Transit (BRT) bzw. französisch Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) beinhaltet den Bau der beiden Trolleybuslinien C1 und C2, die größtenteils auf eignen Fahrspuren und mit Ampelbeeinflussung mit hoher Geschwindigkeit den Linienweg bewältigen. So braucht die Linie C2 für 12 km fahrplanmäßig 26 bis 37 Minuten je nach Verkehrsaufkommen, 23 Haltestellen werden bedient. Die bereits im Januar 2011 eröffnete Linie C1 weist für die 8,4 km 22 bis 30 Minuten Fahrzeit auf. Beide Linien starten am Bahnhof Part Dieu. Die Linie C1 fährt westlich am Parc de la Tête d'Or vorbei und bedient die Cité International, die Linie C2 fährt auf direkten Weg östlich am Parc de la Tête d'Or vorbei durch die Anlagen der Clinique Du Tonkin. Beide Linien überqueren die Rhône über die Pont Raymond Poincaré und über die Montée des Soldats zur Vorstadt Caluire-et-Cuire nördlich von Lyon gelegen. Am Place Foch biegt die Linie C1 nach links in Richtung Cuire, der Endstation der Metrolinie D. Die neue Linie C2 biegt rechts in die Av. Général Leclerc in Richtung der Gemeinde Rillieux-la-Pape, die sich im Nordosten des Großraumes Lyon als eine der über 50 Kommunen der "Communauté urbaine de Lyon" befindet.

Der Abschnitt vom Part Dieu bis zur Cité internationale konnte bereits am 12.10.2006 eröffnet werden, die Verlängerung bis Cuire folgte am 20.01.2011. Dabei war als größtes Projekt der Anstieg über die Montée des Soldats von der Brücke über die Rhône bis Caluire Place Foch zu bewältigen. Der Straßenzug konnte nicht verbreitert werden, so wurden die drei Fahrspuren wie folgt neu verteilt: Eine für den allgemeinen Verkehr abwärts, eine allgemeinen Verkehr aufwärts und eine Busspur. Morgens wird diese in Richtung Innenstadt genutzt, abends stadtauswärts, um jeweils den Stau zu entgehen. Die Linie C1 weist auf dem knapp 2,5 km langen Abschnitt vom Place Foch bis Cuire keine Busspuren auf, eine Ampelvorrangschaltung sorgt für ein beschleunigtes Fortkommen. Der neu in Betrieb genommene Abschnitt der Linie C2 von Place Foch bis nach Rillieux-la-Pape verkehrt zuerst auf rund 1 km auf der Av. Général Leclerc ohne eigenen Fahrspuren gemeinsam mit dem allgemeinen Verkehr, ab dem Kreisverkehr hinter der Haltestelle Chemin Park benutzt der Trolleybus in rund 2,5 km Länge eigene Fahrspuren parallel zur Av. Général Leclerc und Av. de l'Hippodrome bis zum Abbiegen in die Av. du Loup Pendu zur Innenstadt Rillieux-la-Pape. Dabei wurde zwischen der Av. du Loup Pendu und der Rue Boileau eigens für den Trolleybus ein neuer Durchbruch hergestellt. Über die Av. de l'Europe fährt der Trolleybus 2 km bis zum Ortsausgang, wo eine Wendeschleife angelegt ist.

Beide Linien verkehren im 10-Minuten-Takt tagsüber, in den Hauptverkehrszeiten von 7:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr alle 7 Minuten. Für die Linie C1 werden dann 10 Kurse, für die Linie C2 12 Kurse benötigt. Den beiden Linien sind die 28 Cristalis-Gelenktrolleybusse 2901-2928 zugeteilt, die letzten elf gingen Mitte 2010 neu in Dienst.

Die Inbetriebnahme der neuen Trolleybuslinie C2 fiel mit der Einführung des neuen Busnetzes "Atobus" zusammen. Eine Eröffnungsfeier wurde daher nicht vor der Inbetriebnahme abgehalten, sie ist nun für den 07.09.2011 10 Uhr vorgesehen.

Im Zuge der Einführung von "Atobus" gab es bei den Trolleybuslinien folgende Änderungen:

Die Linie 11, nun C11, wurde verkürzt bis Saxe Gambetta, hier wurde eine neue Wendeschleife eingerichtet, die über die Rue Jean-Marie Chavant und Av. Félix Faure führt. Die Fahrleitung wurde in der Nacht zum Montag angeschlossen und von Trolleybussen ab Dienstag Mittag genutzt.

Die Linie 13, nun C13, wurde verlängert von Hotel de Ville zum Part Dieu nach Grange Blanche, da auf dem neuen Stück die Fahrleitung fehlt, kommen Dieselbusse zum Einsatz, der Neubau der Fahrleitung ist für 2013 geplant und nach Neubeschaffung von Trolleybussen wird die Linie C13 wieder elektrisch bedient.

Die Linie 44, nun C14, wurde anstelle der Linie 18 nach Jean Mace verlängert, nach einer Verlegung der Streckenführung in Duchere und Anpassung der Fahrleitung kommen hier wieder Trolleybusse zum Einsatz.

Die Linie 18, nun C18, endet nun am Hotel de Ville, eine neue Wendeschleife durch die wurde angelegt, die Abfahrtsstelle befindet sich auf der Rue de la République.

### [Ancona \[IT\]](#) - Vier Gelenkwagen Solaris bestellt

[J. Lehmann](#) - 05.09.11

Mitte August 2011 gab die Stadt im Europäischen Amtsblatt bekannt, dass die Vergabe von vier Gelenktrolleybussen an die Firma Solaris erfolgen soll. Die Ausschreibung wurde bereits am 10.08.2010 veröffentlicht und beinhaltet die Option auf weitere vier Wagen. Diese Option kann durch ein Verhandlungsverfahren für einen Zeitraum von 24 Monaten ab dem Zeitpunkt des Vertragsabschlusses ausgeübt werden.

Die Verzögerung in der Vergabe trat durch die verspätete Testphase von Trolleybussen einiger Anbieter ein. Einige der ursprünglich für Dezember 2010 vorgesehenen Testeinsätze mussten aufgrund des damaligen Wintereinbruchs wiederholt werden. Der Solaris Trollino 18AC Nr. 1056 aus Bologna wurde am 09.12.2010 getestet, am 14. und 20.12.2010 folgte ein BredaMenaribus Avancity mit Skoda-Ausrüstung, der für Rom vorgesehen ist. Der Einsatz des VanHool New AG300T aus Rimini (Nr. 6503) konnte wegen schlechter Witterung nicht komplett erfolgen, so dass Testfahrten am 08.04.2011 wiederholt wurden, jedoch diesmal mit dem Wagen 712 aus Mailand.

Im Juli 2011 absolvierte der aus Nancy stammende Zweiachs-Trolleybus des Typs AnsaldoBreda F22 Nr. 255 Testfahrten im Netz. Sechs der sieben knapp zehn Jahre alten Trolleybusse, die in Nancy nicht zum Einsatz kamen, wurden Anfang 2011 nach Italien transportiert und suchen momentan einen neuen Besitzer.

Die Trolleybuslinie 1/4, die in Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt bis zu 12 Kurse erfordert, wird derzeit noch überwiegend mit Dieselnissen bedient, da an betriebsfähigen Trolleybussen von ursprünglich 9 Einheiten nur noch fünf (Nr. 1, 3, 4, 7 und 8) vorhanden sind.

#### **Cagliari [IT] - Erste Testfahrten der neuen Trolleybusse in Pilsen**

[J. Lehmann](#) - 12.09.11

Den ersten Zweiachs-Trolleybus der Ende 2010 bei der Firma Solaris zum Gesamtpreis von 7,9 Mio. Euro bestellten 15 bzw. 16 Trolleybusse für Cagliari testet die Firma Skoda nach Fertigstellung der Elektroinstallation zurzeit in Pilsen. Hier erfolgt der Hauptteil der Prüfung zur Abnahme durch USTIF. Die Bestellung ist von der CTM SpA Cagliari inzwischen auf 16 Einheiten erhöht worden, zehn Trolleybusse sollen noch in diesem Jahr geliefert werden, die restlichen sechs im Februar 2012. Mit der Neubeschaffung wird die Hälfte des derzeitigen Wagenparks, der aus Trolleybussen der Baujahre 1986/87 und 1991 besteht, ersetzt.

#### **Modena [IT] - Verlängerung der Trolleybuslinie 6 um 400 m im Bau**

[J. Lehmann](#) - 31.10.11

Die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 um 400 m zu dem neuen Wohngebiet Salvo D'Acquisto auf der Straße Chinnici ist im Bau. Die bisherige Endschleife in Forlì wurde bereits abgebaut. Für die Verlängerung der Trolleybuslinien wurden etwa 300.000 Euro im Drei-Jahres-Plan 2011-13 der Stadt für die Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Weitere 800.000 Euro wurden für die Renovierung und außerordentliche Instandhaltung des Trolleybus-Fahrleitung in der Stadt und am Bahnhof (Piazzale Dante) sowie den am meisten beanspruchten Endstationen Zodiac (Linie 11) und Gramsci (Linie 7) bereitgestellt. Ende August wurde die bisherige Endschleife abgebaut und seitdem bedienen Dieselnisse die Linie 6. Die Fertigstellung der Fahrleitung wird für Anfang Januar 2012 erwartet. Die Trolleybusse sind somit nur auf den Linie 7 und 11 im Einsatz, Linie 7 verkehrt ganztägig im 10-Min-Verkehr, während Linie 11 nur in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten fährt und ansonsten (wie auch Linie 6) im 12 Minuten-Takt bedient wird. Der Wagenpark besteht aus 10 Gelenk- und 17 Solotrolleybussen, davon sind 12 Wagen bereits rund 25 Jahre alt. Die beiden zuletzt gelieferten Trolleybusse 06 und 07 sind weiterhin noch nicht in Betrieb, dieses wird nun erst im Frühjahr 2012 erwartet.

#### **Lecce [IT] - Weiterhin noch keine Betriebsaufnahme**

[J. Lehmann](#) - 21.11.11

Die Fahrten zur Zulassung und Inbetriebnahme des Netzes wurden am 10.10.2011 aufgenommen. Da jedoch bislang nur vier Trolleybusse eine Zulassung erhielten, und zwar Fabr.-Nr.63344 mit dem Kennzeichen LE-SGM 001, Nr. 63813 mit LE-SGM 002, Nr. 63814 mit LE-SGM 003 und Nr. 63817 mit LE-SGM 004, konnte nur auf der geplanten Trolleybuslinie 3 zwischen dem Bahnhof und dem Kreisverkehr Piazza del Bastione die Fahrten zur Zulassung vorgenommen werden. Nun beabsichtigt der Betriebsleiter der SGM, aufgrund des Vorweihnachtsverkehrs die Eröffnung des Betriebes in Absprache mit dem Ministerium auf Anfang 2012 zu verschieben. Bis dahin sollen dann auch die restlichen Trolleybusse aus Belgien kommen und alle zwölf Wagen in betrieb sein, so dass dann auf allen Trolleybuslinien der Verkehr aufgenommen werden soll. Von den drei geplanten Trolleybuslinien ist die Linie 3 die einzige Linie, die vollständig elektrisch befahren werden kann. Die Ringlinie 1 muss auf Stück im Zuge der Viale dell'Università zwischen Piazzetta Arco di Trionfo und Via Armando Diaz ohne Fahrleitung überbrückt werden, da die Stadt seinerzeit eine Montage der Fahrleitung auf den rund 700 m nicht duldet. Die Linie 2, die rund 3 km zur südwestlich der Stadt gelegenen Universität fährt, muss auf dem letzten Stück ohne Fahrleitung bedient werden. Diese endet bzw. beginnt auf der Strada Provinciale Lecce-Monteroni hinter dem Kreisverkehr mit der Via Luigi Caroli und geht über die gesamte Via Monteroni in Richtung Innenstadt und endet mit einer Schleife über die Via Armando Diaz und die Via Giustino De Iacobis. Derzeit wird die geplante Trolleybuslinie 2 von der Buslinie 27 im 15-Minuten-Takt befahren, jedoch nicht auf dem direkten Weg zum Bahnhof wie bei der geplanten Trolleybuslinie 2 vorgesehen, sondern über den Piazza del Bastione durch das Zentrum wie die geplante Trolleybuslinie 3. Die Trolleybuslinie 1 verkehrt derzeit im Uhrzeigersinn als Buslinie 30 und gegen den Uhrzeigersinn als Linie 31 alle 15 Minuten. Je zwei Kurse kommen auf beiden Linien zum Einsatz. Im Verlauf der Ringlinien sind zwar Busspuren angelegt, die jedoch häufig von PKW zugestellt sind und eine mangelnde breite aufweisen, um am Individualverkehr vorbei zu fahren. Dieses bringt den eingesetzten Autobussen derzeit häufig Verspätungen ein, es ist zu vermuten, dass dieses auch nach Einführung des Trolleybusbetriebes so bleibt. Die Einsatzzeit der Busse im Stadtverkehr ist auf die Zeit zwischen 7 und 21 Uhr beschränkt. Abends müssen Besucher der malerischen historischen Altstadt auf PKWs ausweichen, was auch tagsüber gemessen am starken Autoverkehr in der Stadt rege genutzt wird.



### **Pescara: Erster Phileas eingetroffen**

[J. Lehmann](#) - 28.11.11

Am Samstag, 19.11.2011 stellte die GTM den ersten Phileas-Trolleybus der Öffentlichkeit vor. Bürgermeister von Pescara und Montesilvia waren anwesend und hielten Einführungsansprachen. Die Präsentation des Filo, wie der Wagen bzw. das Projekt nach der Befragung auf der Seite [www.filo-pe.it](http://www.filo-pe.it) heißen soll, fand auf der Via Regina Margherita im Rahmen eines "ökologischen" Wochenendes statt. Nicht alle Anwesenden begrüßten für das neue Verkehrsmittel, Proteste gegen das Projekt und für den Erhalt der einige Jahre als Parkanlage genutzten Fläche äußerte eine Gruppe von Anwesenden. Aber 70% der Bürger sprachen sich bei einer Umfrage für das neue Verkehrssystem aus.

nach dem Baubeginn im Herbst 2009 sind bisher entlang der ehemaligen Bahnlinie nur die Straßenbauarbeiten durchgeführt, im Zuge dessen markante Stahlmasten im besonderen Design aufgestellt wurden. Aufgrund Neutrassierung der Bahnlinie Pescara - Ancona entstand eine neue höher gelegene zweispurige Führung zwischen Pescara und dem Nachbarort Montesilvano einschließlich einem neuen Bahnhofsgebäude für Pescara. Der erste Entwurf dieses Bahnhofsgebäudes stammt von 1962, die Eröffnung des großen Gebäudetrakts fand erst 1988 statt. Die Fläche der alten Gleisanlage dient nun als riesige Parkplatzfläche vor dem Bahnhofsgebäude. Das alte Bahnhofgebäude steht fast mitten auf diesem Platz als Einzelgebäude, daneben eine Dampflok als Denkmal. Vor dem alten Bahnhofsgebäude befindet sich der Busbahnhof, an dem die städtischen und die Überlandlinie abfahren. Der Stadtbetrieb heißt GTM (Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A.), der Überlandbetrieb ARPE. Die Depots beider Betriebe liegen etwa 2 km südwestlich vom Bahnhof. Für den Phileas entsteht neben dem Depot der GTM eine Wagenhalle mit Bürogebäude.

Der erste Phileas ging am 26.10.2011 von APTS in Helmond nach Pescara, wo er am 28.10.2011 eintraf. Der Wagen erhielt bereits eine Zulassung, jedoch noch ohne die automatische Lenkung, die nach Schwierigkeiten in Bologna vorerst noch ausbleiben wird. Nach der Pressevorstellung geht der Wagen nochmals nach Modena zurück. Hier wird die Prüfung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit durchgeführt. Nach Erprobung und im Vorfeld der geplanten Fertigstellung der Strecke wird eine Serienlieferung in 2012 erwartet.

Insgesamt sind 6 Fahrzeuge bestellt, die auf der 8,17 km lange Strecke mit 24 Haltestellen zwischen Pescara und Montesilvio verkehren sollen. Derzeit befährt die Buslinie 38 zeitweise im 10-Minuten-Takt auf der Hauptstraße diese Strecke, der Trolleybus soll die 4,8 km lange Strecke der ehemaligen Bahnlinie nutzen, auf der 13 Haltestellen vorgesehen sind. Eine Weiterführung mit zwei Ästen nach Francavilla al mare (derzeit Linie 2) und zum Flughafen (wie Linie 38) ist geplant.

Foto:

Der erste Phileas-Trolleybus auf dem Betriebshof der GTM am 17.11.2011, bis zur Präsentation erhielt er noch eine Abklebung der silbernen Seitenflächen.  
Aufnahme: J. Lehmann



### **[San Remo \[IT\]](#) - Weiterhin zwei Trolleybuslinien**

[J. Lehmann](#) - 03.10.11

Die städtische Trolleybuslinie U ist weiter in Betrieb mit Trolleybussen, gemäß Fahrplan wird sie jedoch nur beschränkt auf den Abschnitt Bahnhof - Innenstadt - Villa Helios angeboten. Es besteht ein 20 -Minuten-Verkehr anstelle des bis Juni 2011 angebotenen 15-Minuten-Takts. Mangels Wendeschleife am Bahnhof fahren die Trolleybusse rund 1,5 km weiter bis La Brezzia, dem bisherigen Endpunkt und wenden hier. Der Bahnhofvorplatz ist nur als Zufahrt für PKW hergerichtet, ein Wenden ist hier nicht möglich. Von der Haltestellen der Trolleybuslinien haben müssen die Fahrgäste 200 m Fußweg bis zum Eingang des Bahnhofsgebäudes bewältigen, von hier bis zur den

Bahnsteigen sind es nochmals 400m, die teils mit Hilfe von Rollbändern wie auf Flughäfen überwunden werden können.

Neun Einheiten aus der Serie 1700-13 (Bredabus 4001.12/Bredabus/AEG Baujahr 1991) sind noch betriebsbereit. Bereits 1997 schied 1713 nach einem Unfall aus dem Wagenpark, die Wagen 1704 und 1710 dienten als Ersatzteilspender (2003) und wurden mittlerweile verschrottet. Nun spenden die Wagen 1705 und 1712 ihre Ersatzteile, damit die restlichen neun Einheiten noch betriebsbereit bleiben. Ihr Einsatz erfolgt auf der Linie V, jedoch sind nur bis zur Hälfte der acht Kurse mit Trolleybussen bestückt. Auch auf der Linie U sind sie im Einsatz, die 2007 gelieferten Solaris Trollino, 1800 und 1801 wurden im Sommer wegen defekter Klimaanlage nicht eingesetzt. Aus der 23 Jahre alten Serie 1600-03 ist noch Wagen 1600 in Betrieb, der ebenfalls auf der Stadtlinie zum Einsatz kommt.

### **Coimbra [PT] - Linie 60 eingestellt**

[D. Budach](#) - 17.10.11

Die Ringlinie 60 wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 2011 eingestellt. Auf ihr bediente ein einzelner Wagen montags-freitags im 40-Minuten-Takt und bediente dabei ausgehend von Olivais den Stadtteil San José via Universität, allerdings unter Umgehung des eigentlichen Stadtzentrums. Die Linie war erst im August 2007, zuerst im 30-Minuten-Takt, in Betrieb genommen worden und erhielt zur Erinnerung an das 60-jährige Bestehen des Trolleybusbetriebs ihre Nummer. Seinerzeit war neben der Reaktivierung von Jahre zuvor stillgelegten Abschnitten auch etwa 1 km Fahrleitung in der Rua Miguel Torga neu gebaut worden. Die jetzt nicht mehr benutzte Oberleitung bleibt einstweilen an ihrem Platz. Ein Teil der Strecke wird weiterhin von den beiden verbliebenen Obuslinien 4 und 103 befahren. Diese beiden Linien werden im 15-Minuten-Takt bzw. 3-4 mal stündlich von 7:00 bis 19:00 befahren, der Wagenauslauf beträgt jetzt nur noch maximal sieben Wagen. Der Trolleybusverkehr beschränkt sich zudem seit Jahren auf Werktage, Sonntags verkehren die beiden Linien nur 1-2 mal stündlich und Autobusse kommen zum Einsatz. Der Sonntags-Fahrplan gilt auch in den Sommermonaten, auch hier sind nur Dieselbusse im Einsatz.

Der Fuhrpark setzt sich aus noch 12 einsatzfähigen EFACEC/Kiepe-Zweiachsern der Baujahre 1984-87 (darunter 1 Wagen ex-Porto) und einem Solaris Trollino 12 Niederflerobus zusammen.

Eine weitere Flottenerneuerung ist angesichts der angespannten Finanzlage der öffentlichen Haushalte im Land vorerst zurückgestellt.

### **Athen [GR] - Auch im Trolleybusbetrieb muß gespart werden**

[D. Budach](#) - 28.11.11

Im Zuge der schweren Wirtschaftskrise im Land soll das Einsparpotential der öffentlichen Haushalte so weit wie möglich ausgeschöpft werden, deswegen wurde der Fahrplan auf den meisten Linien weiter gestreckt und die Fahrpreise auf EUR 1,40 für das Einzelticket angehoben. Die Trolleybuslinie 11 fährt nicht mehr rund um die Uhr, sondern mit einer kleinen, zweistündigen Unterbrechung in den Nachtstunden. Zusätzliche Einsatzkurse ohne Liniennummern sind auf einigen Strecken zeitweise zu finden.

Der Einsatz der 51 Gelenktrolleybusse erstreckt sich auf die Linien 3, 6, 10, 13, 14 und 19, aber auf allen diesen Linien mit Ausnahme der Linie 10 im Mischbetrieb mit Zweiachsern. Die Neoplan/Elbo N6014/Kiepe aus 1999 kommen verstärkt im Raum Piräus zu Einsatz, auf den innerstädtischen Linien sind sie nur vereinzelt zu finden, so auf den Linien 2, 4, 11 und 15. Einige Wagen der Serie sind abgestellt im neuen Depot Rouf, an der Linie 21 gelegen. Das Depot ist noch nicht in Betrieb genommen worden, es fehlt noch der Endausbau der Installationen, für den im Augenblick keine Finanzmittel vorhanden sind. Die fertiggestellten Gebäude dienen deshalb vorerst nur als abgeschlossenes Abstellgelände. Dorthin wurden auch die verbliebenen Trolleybussen ausgemusterter Serien verbracht, von denen bislang der kleine FIAT-Obus 704 (Baujahr 1939) aufgearbeitet worden ist, allerdings schon lange Zeit nicht mehr für Sonderfahrten zum Einsatz kam.

### **Brno [CZ] - Neue Trolleybusse gebraucht beschafft**

[J. Lehmann](#) - 07.11.11

Die DMPB erwarb fünf Trolleybusse des Typs Skoda 21Tr aus Jihlava. Davon ging der ehemalige Wagen 54 mit der neuen Betriebsnummer 3045 in der ursprünglichen blauen Grundlackierung nach kurzen Anpassungsarbeiten am 23.09.2011 in Betrieb, die Trolleybusse 49 (zukünftig 3044), 52 (zukünftig 3046) und 53 (zukünftig 3047) werden einer Generalinstandhaltung unterzogen, während der fünfte Wagen (48) als Ersatzteilspender dient und später verschrottet wird.

Außer Betrieb gingen im Vorfeld der Beschaffung die Skoda 14Tr 3212 und 3225. Die beiden im Januar bzw. März 2011 abgestellten Fahrzeuge wurden Ende September 2011 verschrottet.

Neben den kurzfristig in Betrieb genommenen 3045 wurde der zur Ausmusterung vorgesehene über 25 Jahre alte Skoda 14Tr Nr. 3194 wieder reaktiviert, da zur Zeit ein Engpass im Wagenpark besteht.

Dieser entstand durch den Bedarf an mehr Fahrzeugen, nachdem nach einigen Jahren Bauzeit die Linie 30 wieder auf der gesamten Länge mit Trolleybussen bedient wird, die ersatzweise eingerichtete Autobuslinie X30 entfiel damit.

Zum 1.11.11 gilt der neue Fahrplan, die Linie 30 wird tagsüber alle 10 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten alle 6/6/7 Minuten, in der Frühspitze sogar kurzzeitig alle 5 Minuten. Auch die Fahrpläne der Linien 32, 34 und 36 sowie der Verstärkungslinie 27 erhielten einen Fahrplan ab dem 1.11.11. Bereits zum 1.9.2011 erhielten die Linien 38 und

39 ihre alten Fahrpläne zurück, nachdem die Bauarbeiten am Komenského náměstí fertiggestellt sind. Seit November 2010 mussten die Linien 38 und 39 aufgrund der Bauarbeiten eine über 2 km lange Schleife über die Úvoz (Linien 25, 26) und die Straße Kounicova und Česká (Linien 32, 34, 36) zum Komenského náměstí fahren.

#### **Hradec Kralove [CZ] - Erster von sechs Skoda 30 Tr geliefert**

[J. Lehmann](#) - 19.09.11

Am 09.09.2011 lieferte die Firma Skoda den ersten 12m-Trolleybus des Typs SOR/Skoda 30Tr an den Verkehrsbetrieb aus. Es ist der erste von sechs Solotrolleybussen, die für dieses Jahr aus dem 2010 abgeschlossenen Rahmenvertrag abgerufen sind. Weitere 14 folgen noch bis 2013. Dann besteht der Wagenpark aus 31 Neufahrzeugen und ein kompetter Ersatz des Wagenparks ist vollzogen. Das Auftragsvolumen beträgt 332 Mill. Kč (umgerechnet 13,5 Mio. Euro), davon werden rund 120 Mill. Kč von der EU gefördert. Nach Auslieferung aller Neufahrzeuge in 2013 besteht die Absicht, vier Fahrzeuge von der bisherigen Flotte zu erhalten, zwei als Reservefahrzeuge, ein historisches und ein Fahrschulwagen. Der viertürige 12m-Wagen nahm am 15.09.2011 den Liniendienst auf, er erhielt die Betriebsnummer 11. Das 12,18 m lange Fahrzeug weist ein Leergewicht von 10,5 to auf, das maximal zugelassene Gewicht beträgt 17,3 to. 32 Sitzplätze bietet der Wagen, 62 Personen können stehend befördert werden. Für die Fahrgäste wird durch die Niederflrigkeit ein höherer Komfort geboten, für den Verkehrsbetrieb sind die Einsparungen auch entscheidend. Bei den elf Gelenktrolleybussen, die seit fast einem halben Jahr in Betrieb sind, konnten wesentlich geringere Betriebskosten verzeichnet werden, außerdem kann bei der Ersatzteilbeschaffung auch 50% der Kosten eingespart werden.

#### **Jihlava [CZ] - Generationswechsel abgeschlossen**

[J. Lehmann](#) - 14.11.11

Im Oktober 2011 lieferte Skoda die letzten fünf Trolleybusse der 23 bestellten Solaris/Skoda26Tr aus, sie gingen mit den Betriebsnummern 86 bis 90 bis zum 29.10.11 in Betrieb. Bereits im August wurden fünf Trolleybusse geliefert. Nach der Erstlieferungen von 13 Einheiten in den Jahren 2009 und 2010 gelieferten Einheiten (Nr. 68-80) besteht ein Großteil des 32 Einheiten umfassenden Wagenpark aus diesem Fahrzeugtyp. Die daneben noch vorhandenen drei Skoda 21Tr und sechs Skoda 24 Tr vom Baujahr 2002-2007 sind ebenfalls niederflurig. Von den einst zehn Skoda 21Tr gingen fünf nach Brünn, den beiden am 26.7. und 28.7.11 dorthin transportierten Wagen 54 und 49 folgen am 11., 14. und 17.10.11 die Wagen 52, 48 und 53. Zwei weitere (50 und 51) blieben als Ersatzteilsponder in Jihlava und wurden bzw. werden hier verschrottet. Als letzter Skoda 14Tr absolvierte Wagen 38 am 14.09.2011 den letzten Linieneinsatz. Er ging mit den 2007 generalüberholten 37 und den 2003/04 aus Zlin übernommenen Wagen 56 und 60 per Bahn nach Riwne in die Ukraine. Der Abtransport erfolgte am 15.09.11 (56, 60) und am 13.10.11 (37 und 38), drei Tage nach Auslieferung des ersten Neufahrzeugs der letzten Serie.

#### **Pardubice [CZ] - Bestellte Skoda 28Tr im Test in Pilsen**

[J. Lehmann](#) - 12.09.11

Aus dem Anfang 2011 abgeschlossenen Rahmenvertrag über die Lieferung von 14 Trolleybusse (4 dreiachsige, 15m lange und 10 zweiachsige 12m lange) bis 2014 werden in 2011 zwei Skoda 28Tr geliefert. Sie werden zurzeit durch die Firma Skoda im Pilsener Netz getestet.

Somit steigt der Anteil niederfluriger Dreiachs-Trolleybusse in 15 Meter Länge auf acht Einheiten, die beiden neuen Wagen erhalten voraussichtlich die Nr.406 und 407.ten.

Bereits im Juni 2011 gingen weitere sechs neue Gasbusse zur Verjüngung des Autobusparks in Betrieb. Es werden 16 Autobuslinien bedient, 20 Gas- und 55 Dieselbusse (Bj.1989-2008) stehen hierfür zur Verfügung.

Zum Fahrplanwechsel 1.04.2011 und 1.09.2010 gab es nur geringfügige Änderungen, so erhielten die Linien 3 und 7 zusätzliche Fahrten in der Mittagszeit. Bereits zum 9.11.2009 wurde die Linie 33 aufgegeben, die Fahrten verkehren nun unter dem Liniensignet 3, auch wenn sie in der Zwischenschleife Globus oder UMA tonca enden. Außerhalb der Hauptverkehrszeit endet jeder zweite Kurs in der Schleife Globus, die Nachbargemeinde Lázně Bohdaneč bedient der Trolleybus nur alle 30 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten von 6 bis 8 Uhr und 13 bis 17 Uhr jedoch alle 10 Minuten. Weiterhin werden in den Fahrplänen bestimmte Fahrten markiert, die von Niederflurtrolleybussen bedient werden.

Ebenfalls werden im Fahrplan historische Trolleybuslinien angeboten, die Trolleybuslinie 52 verkehrt in den Sommermonaten an Sonntagen, dieses Jahr am 19. Juni, 31. Juli, 28. August, 18. September und 9. Oktober 2011.

#### **- Zwei neue Rennpferde eingetroffen**

[J. Lehmann](#) - 26.09.11

Am 22. und 23.09.2011 trafen die beiden neuen Dreiachs-Trolleybusse des Typs Solaris/Skoda 28Tr auf LKW-Tiefklader in Pardubice ein. Für den 27.09.2011 sind die amtliche Prüfung und Probefahrten durch den Vertreter des Bahnamts geplant. Die beiden Trolleybusse erhalten die Betriebsnummern 406 und 407 sowie die Taufnamen folgender Rennpferde: Nr. 406 - "Glenmorgan" - Gewinner 1911 und Nr. 407 - "Jamagata" - Gewinner 1912. Die beiden Neufahrzeuge werden die Skoda 14Tr Nr. 366, der nach einem Unfall beschädigt wurde, und 368 (Korrosionsschäden) ersetzen.

Eine Erweiterung des Trolleybusnetzes durch neue Strecken bleibt weiterhin in Planung, der städtische Haushalt erlaubt keine Ausführung in absehbarer Zukunft. Ein Umbau des Bahnhofsvorplatzes ist jedoch nun in Planung und hat Aussicht auf Realisierung. Es soll ein moderner Terminal für ÖPNV, Regiobusse und Eisenbahn erstehen. Die im Autobuspark beschafften 20 CNG-Busse stellen keine Konkurrenz für die Trolleybusse dar, da deren Betriebskosten sich als weitaus höher darstellen.

#### **- Zwei neue Rennpferde in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 24.10.11

Nachdem sämtliche Prüfungen durch das Bahnamt am 27.09.2011 erfolgreich verliefen und die Wagen ihre Betriebserlaubnis erhielten, gingen beide Wagen eine Woche später in den Linienbetrieb. Als erster startete "Jamagata" (Wagen 407) am 3.10.2011 in Nachmittagschicht auf Linie 13. "Glenmorgan" (Wagen 406) absolvierte seine Premiere am 04.10.2011 als Verstärker der Linie 2 am nachmittag.

Trolleybus 406: Skoda VIN: MT9ATAJ6VBASE3630, Solaris VIN: SSU341200BB009646

Trolleybus 407: Skoda VIN: MT9ATAJ6VBASE3631, Solaris VIN: SSU341200BB009647

Unverändert werden zehn Trolleybuslinien täglich bedient, zum letzten Fahrplanwechsel am 1.4.2011 gab es nur Änderungen in den Fahrzeiten, die Frequenzen der einzelnen Linien blieben unverändert. Den 15-Minuten-Takt der Linie 3 von 9 bis 13 Uhr wurde in einen 10/20 Minuten-Takt geändert, die alle 30 Minuten verkehrende Linie 7 verdichtet ab der Innenstadt die Linie 3 bis "Globus" auf einen 10-Minuten-Takt. In den Hauptverkehrszeiten verkehrt die Trolleybuslinie 3 weiterhin alle 10 Minuten in die Nachbargemeinde Lázně Bohdaneč, die ansonsten nur alle 30 Minuten bedient wird. Zu den zehn Trolleybuslinien wird auch an einigen Sonntagen in den Sommermonaten eine Linie 51 mit historischen Trolleybussen angeboten, in 2011 verkehrte sie letztmalig am 09.10.2011.

#### **Opava [CZ] - Erneuerung des Trolleybusparks vorerst abgeschlossen**

[J. Lehmann](#) - 10.10.11

Mit der Auslieferung der zwei Solaris/Skoda 26Tr mit Hilfsmotor im November 2010 ist die Erneuerung des Trolleybusparks vorerst abgeschlossen. Nach Verkauf der Skoda 14Tr der Baujahre 1987/89 (Nr. 60, 61, 63) nach Ternopil im August 2010 und nach Rivne/Rowno (Nr. 64, 67, 71) besteht der Wagenpark aus 22 Solaris-Trolleybusse, davon zehn (91-98, 305, 306) mit Hilfsmotor, einem Skoda 21 Tr und zehn Skoda 14Tr der Baujahre 1995-97 sowie Skoda 14Tr Nr. 52 vom Baujahr 1984, der im Jahre 2000 komplett erneuert wurde. Reserve- und Museumsfahrzeug ist Skoda 14 Tr Nr.58, Bj. 1987, er trägt eine komplett weiße Lackierung. Von den 34 Trolleybusse sind somit 23 niederflurig.

Die 15-jährigen Skoda 14Tr erhalten zurzeit in eigener Werkstatt eine Grundüberholung, seit Sommer 2011 ist Wagen 82 in Arbeit.

In 2011 fand mit Mitteln aus dem Regionalfond der EU eine Erneuerung des Dieselparkes statt, im Juni 2011 wurden zehn neue Autobusse des Typs Irisbus Citelis 12M im Stadtzentrum vorgestellt. Sie ersetzen hochflurige Dieselpark der Baujahre 1990-93.

Während der Sommerferien vom 1.7. bis 1.9.2011 verkehrten die Trolleybuslinien 202, 204, 205 und 210 nicht. Die Trolleybuslinien 201 und 203 wurden aufgewertet, sie verkehren von 5:00 bis 23:00 Uhr ebenso wie die Linien 208 und 221 im 20-Minuten-Verkehr, dafür wird die Linie 209 nur bis 17:00 Uhr bedient. Ab dem 1.9.2011 verstärken die vier Linien 202, 204, 205 und 210 wieder die übrigen Linien in den Hauptverkehrszeiten.

#### **Teplice [CZ] - Neue Dreiachser Skoda 28Tr kurz vor der Fertigstellung**

[J. Lehmann](#) - 21.11.11

Die neuen Skoda 28Tr werden nach Ankündigung der Firma Skoda am 24. und 25.11.2011 nach Teplice ausgeliefert. Die Dreiachser erhalten die Nummern 217-219 und kommen zum Fahrplanwechsel auf den Linien 2, 5, 7 und 12 zum Einsatz. Sie ersetzen die Skoda 15Tr 201-203, die ausgemustert und verkauft werden. Lediglich der Gelenkwagen Skoda 15Tr 211 bleibt im Einsatz und der Wagen 205 anstelle Wagen 201 als Reservefahrzeug. Die Großraumfahrzeuge kommen in der Regel nur Montags bis Freitags zum Einsatz. Bei den Solofahrzeugen bleibt die Einsatzeinteilung unverändert, die Niederflurtrolleybusse 165-171 (Skoda 24Tr) und 172-177 (Skoda 26Tr) kommen täglich, die Skoda 14TrM 154, 155, 157, 158, 160, 162-164 nur Montags bis Freitags zum Einsatz, als Reservefahrzeuge stehen die sechs Skoda 14Tr bzw. TrM Nr. 146, 148, 149, 156, 159 und 161 zur Verfügung. Zum Fahrplanwechsel gibt es keine Änderungen im Trolleybusnetz. Lediglich in den Sommerzeiten Juli/August sieht der neue Fahrplan eine Reduzierung der Taktzeiten auf einen 30-Minuten-Takt vor. Die Pläne der Veolia Transport Teplice s.r.o., die Linie 3 von Sanov I nach Prosetice zu verlängern und die Linie 1 von Nova Ves statt in Prosetice bereits am Bahnhof (Hlavni nadrazi) enden zu lassen, wurden vom Stadtrat nicht genehmigt. Für 2012 ist die Beschaffung von weiteren Dreiachsern vorgesehen, auch diese Fahrzeuge werden von der Stadt ausgeschrieben und beschafft.

#### **Usti nad Labem [CZ] - EU-Mittel für 26 neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 03.10.11

Zwei neue 15 m lange Dreiachs-Trolleybusse vom Solaris/Skoda 28Tr werden bis Ende des Jahres geliefert. Schon vor deren Auslieferung beantragte der Verkehrsbetrieb, für weitere Neufahrzeuge Fördermittel zu erhalten.

Hiermit sollen 26 neue Trolleybusse beschafft werden und Haltestelleninformation und -sanierung an 50 Haltestellen und die Modernisierung von Fahrleitungsschleifen erfolgen. Die Stadt Ústí Nad Labem hat den umfangreichen Plan mit Gesamtausgaben in 514 Millionen Kronen vorgelegt und die Regionalrat der Nordwest-Region (ROP Nordwest) wird dieses gemäß Beschluss vom 25.02.2011 mit 296 Mio. CZK aus Fördermittel der EU unterstützen.

Entsprechende Verträge wurden am 25.06.2011 vom Bürgermeister der Stadt Ústí Nad Labem unterzeichnet.

Der Wagenpark wurde 2011 durch Gebrauchtkäufe verjüngt, aus Pilzen kamen die Skoda 15Tr 471, 475 und 477, die mit den Betriebsnummern 569-571 in Betrieb gingen. Unter Nr. 572 verkehrt der aus České Budějovice übernommene 38 und Mitte 2011 wurden vier Skoda 15TrM aus Hradec Kralove (85, 86, 82 und 83) beschafft, für die die Betriebsnummern 573-576 vorgesehen sind.

Die gebraucht beschafften Trolleybusse sind mit Baujahr 1995/6 und 2001 deutlich jünger als der größte Teil des vorhandenen Wagenparks. Von den 40 zur Eröffnung und Aufbau des Betriebs in 1988/89 beschafften Gelenkwagen Skoda 15Tr sind noch rund 25 in Betrieb.

#### **Presov [SK] - Erster Gelenktrolleybus ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 05.09.11

Am 02.09.2011 wurde der erste Trolleybus SOR/Skoda 31Tr nach Prešov per Bahntieflader abtransportiert. Der Gelenktrolleybus gehört zu einem Abruf von fünf Einheiten in diesem Jahr aus einem Anfang 2011 abgeschlossenen Rahmenvertrag zwischen der Firma Škoda und der Verkehrsbehörde der Stadt Prešov. Der Auftrag umfasst die Lieferung von zwanzig Niederflur-Trolleybussen des Typs SOR/Škoda 30Tr und 31Tr, und zwar 15 Wagen in 18 Meter Länge und fünf in 12 Meter Länge, die zwischen 2011 und 2014 geliefert werden können. Der Gesamtwert des Auftrags beträgt 2 Mio. Euro ohne MwSt.

Als Hersteller der Fahrzeugkarosserie wird bei diesem Auftrag mit der Firma SOR Libchavy kooperiert. Die seit 1991 bestehende Firma SOR ist inzwischen der zweitgrößte Hersteller von Bussen auf dem tschechischen Markt.

#### **Gdynia [PL] - Erste Fahrt unter Draht**

[J. Lehmann](#) - 17.10.11

Am 11.10.2011 unternahm der erste als Trolleybus umgebaute Mercedes-Benz Citaro erste Probefahrten unter Draht. Der von der Firma Enika ausgerüstete Wagen muss nun die Abnahmeprozedur unterlaufen, ehe er im Netz zum Einsatz kommt. Ein zweiter ist kurz vor der Fertigstellung. Für die Umbauten erwarb man aus Deutschland gebrauchte Citaros, so aus Berlin Wagen 1265 aus einer 2002 beschafften Serie von 97 Citaro-Dieselnbussen (Nr.1254-1350), von denen fünf bereits nach Bränden ausgemustert wurden. Ein weiterer stammt von einem Busunternehmen aus der Oberpfalz.

Neben den Umbautrolleybusse werden auch Ende 2011 die sechs Solaris/Medcom der 25 mit EU-Mitteln bestellten Trolleybusse erwartet.

Dann letzten hochflurigen Trolleybusse außer Dienst, derzeit sind noch 15 Jelcz Pr120 im Einsatz, die letzten PR 110 wurden mittlerweile ausgemustert. Von den verbleibenden Jelcz Pr120 ist 3321 als historischer Trolleybus vorgesehen. Er wird künftig für Sonderfahrten zur Verfügung stehen, und zwar neben dem 1957 erbauten Saurer (ehemals St. Gallen und Warschau) und einem Skoda 9 Tr, der sich zurzeit in Aufarbeitung befindet. Seine Fertigstellung wird noch Ende 2011 erwartet. Für die erforderlichen Restaurierungsarbeiten wurde nun die Firma Ekova, eine Tochterfirma der Verkehrsbetriebe Ostrava, beauftragt.

Aus EU-Mitteln konnte nun auch die Überarbeitung der Unterwerke finanziert werden. Die Fa. Elektrobudowa S.A. aus Kattowitz erhielt hierfür den Auftrag. Es entstanden vier neue Unterwerke und der Umbau von fünf bestehenden Stationen konnte nun abgeschlossen werden. Hierzu gab es ebenfalls Fördermittel der EU.

#### **Lublin [PL] - 500. Solaris Trollino feierlich übergeben**

[J. Lehmann](#) - 19.09.11

Hunderte von Gästen besuchten am 10.09.2011 das Depot der MPK, als dort die Übergabe des 500. Trolleybus des Typs Solaris Trollino gefeiert wurde.

Das von der Firma Solaris organisierte Fest bot den Gästen eine Fahrzeugschau, Live-Musik, Verköstigung aus der Mitarbeiter-Küche der MPK und zahlreiche Attraktionen für Kinder. Im Mittelpunkt des Events stand die symbolische Übergabe des Schlüssels für den 500. Solaris Trollino, der bereits im Juni 2011 mit der Nr. 3848 geliefert wurde und seitdem im Betrieb steht.

Der erste Niederflur-Trolleybus der Firma Solaris wurde zehn Jahre zuvor an Gdynia geliefert, mittlerweile fahren in Trolleybusbetrieben nahezu aller europäischen Ländern Trolleybusse dieses Typs in zwei-, dreiachsiger und Gelenkversion.

#### **Tallinn [EE] - Tallin setzt auf die Straßenbahn**

[J. Lehmann](#) - 19.09.11

Seit dem 06.07.1965 ergänzte der Trolleybus die zuerst 1888 als Pferdebahn eröffnete Straßenbahn. Ergänzend dazu wird auch ein ausgedehntes Busnetz befahren, 316 Buslinien werden bedient. Acht Trolleybuslinien werden

von 98 Trolleybussen befahren, die Straßenbahn verkehrt mit 65 Triebwagen auf 4 Linien, Nun ist ein Ausbau des Straßenbahnnetzes geplant, zuerst auf den bestehenden Linien, dann auch in andere Stadtteile. So soll 2020 der Stadtteil Mustamae durch eine Neubaustrecke erschlossen werden. Für den Erhalt des Trolleybusnetzes, so die vorgelegte Projektplanung von Dezember 2010 (siehe Link "Mehr Information") sollen Gutachten beurteilen, ob dieser Betriebszweig neben der Straßenbahn und dem Autobus erhalten bleiben soll. Nach Meinung der Stadtverwaltung in der vorgelegten Projektplanung wird die Trolleybus-Infrastruktur als überteuert angesehen und hätte keinen signifikanten Vorteil gegenüber den umweltfreundlichen Autobussen (S.56).

Durch stetiges Ausdünnen der Taktfrequenzen konnten nach der letzten Lieferung der Solaris-Neufahrzeuge vier Skoda 15Tr und über 15 Skoda 14Tr ausgemustert werden. Es verbleiben nun noch 15 Skoda 15Tr und knapp 30 Skoda 14Tr (Bj.86-89). Über die Hälfte des Fahrzeugsparks besteht aus Solaris-Niederflurtrolleybussen, und zwar 32 Solaris 12T und 19 Solaris 18T-Gelenkwagen

#### **Ploiesti [RO] - Ein Jahr im Dienst nach 5-jähriger Pause**

[J. Lehmann](#) - 07.11.11

Nach einem Jahr im Dienst wurden mittlerweile alle 24 Neoplan-Niederflurtrolleybusse nach und nach ab November 2010 umnummeriert. Sie erhielten die Betriebsnummern 5901-5924 anstelle der bisherigen ehemaligen Lausanner Wagennummer (816, 819, 820, 817, 803, 815, 805, 823, 826, 807, 827, 808, 809, 811, 813, 806, 824, 822, 802, 810, 821, 804, 812, 814). Dabei sind die letzten drei Ziffern nicht identisch mit den Kennzeichen (PH-906 bis 929).

Den bisherigen Wagenpark aus 15 FBW-Gelenktrolleybussen, die 2006 aus Genf (dort im Einsatz von 1975 bis 2005) übernommen wurden, werden zum Verkauf ausgeschrieben, so die Vorankündigung einer Ausschreibung vom 29.06.2011. Zwölf Wagen sollen veräußert werden, drei bleiben als Reservefahrzeuge.

Die Zweiachser des Typs Berliet ER100R (5206-10, von 1979 bis 1999 St. Etienne Nr. 402, 414, 416, 417 und 422) und die fünf Rocar 312E aus dem Eröffnungsjahr des Betriebs (1997, Nr. 5201-05) wurden bis Oktober 2011 verschrottet.

Drei Linien werden von Trolleybussen bedient, die Linie 201 verkehrt jedoch nur an Wochenenden in den Sommermonaten und ersetzt die Linie 202 auf verkürzter Strecke, da dann der Bd. Independentei den Fußgängern vorbehalten ist. Die Linien 44 und 202 werden in Spitzenzeiten alle 6-7 bzw. 8-9 Minuten befahren, dann kommen bis zu 18 Trolleybusse zum Einsatz.

#### **Vratza [BG] - Komplette Überarbeitung der Trolleybusse statt Neufahrzeuge**

[J. Lehmann](#) - 31.10.11

Im Vorfeld der Lokalwahlen Ende Oktober besuchten am 11. Oktober 2011 Bewerber für das Bürgermeisteramt und den Stadtrat die Mitarbeiter der städtischen Verkehrsbetriebe "Trolleybus Transport" GmbH. Leider konnten die Politiker den Mitarbeitern nicht versprechen, dass in der kommenden Amtsperiode der nächsten 4 Jahren die Gemeinde neue Trolleybusse beschaffen kann. In den letzten zwei Jahren wurden bereits viele Varianten für Ersatz für Trolleybus-Flotte mit dem Verkehrsministerium diskutiert. Da jedoch im derzeitigen Programmplanungszeitraum für den öffentlichen Verkehr nur für die fünf größten Städte in Bulgarien Mittel bereit gestellt werden können, kann eine Neubeschaffung frühestens 2014 erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt sagte die Gemeinde Mittel für größere Reparaturen von Trolleybussen pro Jahr zu, auch in der Planung für das Jahr 2012 werden Mittel für die Erneuerung eines weiteren Fahrzeugs gewährt.

Bereits in den letzten Jahren wurden die nun über 20-jährigen ZIU-Trolleybusse in eigener Werkstatt der "Trolleybus Transport" von Grund auf erneuert. Die komplette Renovierung des Fahrwerkes und der Ausrüstung und Einrichtung mit den eigenen Arbeitskräften kostet nur 25.000 Euro, so die lokale Presse, und ist damit zehnmals billiger als neue Einheiten.

Der Wagenpark des Unternehmens besteht aus 26 Einheiten, die alle über 20 Jahre alt sind. Neben den ursprünglich für die Eröffnung des Betriebs im September 1988 beschafften 16 ZIU 682 erhielt der Betrieb 1990 vier Gelenkwagen des Typs Ikarus 280.92/Ganz und ab 1994 weitere sechs ZIU 682 aus anderen Betrieben. Nach der Generalreparatur soll das Leben der Wagen um mindestens 6-7 Jahre verlängert werden. Stolz legte man gegenüber der Presse dar, dass führende Experten die in eigener Werkstatt durchgeführte Überholung der Fahrwerke hervorragend beurteilen. Bei der Überarbeitung werden die Unterkonstruktion und die Bodenplatten ausgetauscht und neue Sitze eingebaut, die Lackierung erneuert und die gesamte elektrische Anlage überarbeitet.

Zum Einsatz kommen die Trolleybusse auf fünf Linien, die Linien 4 und 41 verkehren alle 30 Minuten, die Linie 17 alle 20 Minuten. Die Linie 4A verdichtet die Linie 4 auf einen 15-Minuten-Verkehr, während die Linie 1 nur 7x täglich verkehrt. In der Woche werden auf den fünf Linien 128 Fahrten geboten, in Ferienzeiten gibt es jedoch nur einen eingeschränkten Fahrplan mit 101 täglichen Fahrten.

#### **Riga [LV] - Wagenpark und Leistung gestrafft**

[J. Lehmann](#) - 14.11.11

Durch erneutes Ausdünnen des Fahrplans konnte der Wagenpark nun auf 250 Einheiten reduziert werden. Von den 250 Trolleybussen sind nur noch 40 Einheiten hochflurig, darunter 34 Gelenkwagen des Typs Skoda 15Tr. zudem

besteht die Absicht, die Kapazität auf den Linien durch Gelenkwagen zu erhöhen, hierzu beabsichtigen die Verkehrsbetriebe Ende dieses Jahres bzw. Anfang 2012 eine Ausschreibung für 120 neue Gelenktrolleybusse zur Lieferung in Jahren 2012 - 2017 durchzuführen.

Zuletzt gab es am 1.6.2011 einen größeren Fahrplanwechsel, bei dem auch zwei Linien als Durchmesserlinien kombiniert wurde. Die Linien 4 und 7 wurden aufgehoben, dafür verkehrt nun die neue Trolleybuslinie 12 Šmerlis – Āgenskalna Priedes. Auf die Anbindung des Bahnhofs wurde dabei verzichtet, die früher von der Linie 4 angefahrnde Endschleife in der Nähe des Bahnhofs wird nicht mehr bedient. Die Anzahl der Trolleybuslinien reduziert sich auf 19, einige Linien verkehren tagsüber im 20-30 Minuten-Takt, weiterhin wird aber auf den Linien 3, 15, 17, 19, 22, 23 und 25 in den Hauptverkehrszeiten ein Takt von unter 5 Minuten geboten. Der Wagenauslauf beträgt in den Spitzenzeiten nun maximal 198 (statt vorher 208) Trolleybusse an Werktagen.

#### **Donezk [UA] - Weitere neue Trolleybusse in Dienst**

[J. Lehmann](#) - 19.09.11

Nach der Auslieferung von 15 Gelenktrolleybussen des Typs LAZ E301 (Nr.2300-2314) Anfang 2011 folgten im März 2011 zuerst vier und im August elf Solowagen des Typs LAZ E183. Die acht im März gelieferten Solotrolleybusse erhielten zuerst die Nr.1500-1507 und waren im Depot 1 beheimatet. Im August wurden sie bis auf Nr. 1503 und 1504 an das Depot 2 abgegeben und erhielten mit den übrigen Neufahrzeugen die Nr.2315-2330. Im September 2011 folgen nun weitere neue Gelenktrolleybusse für das Depot 1, die ersten der insgesamt zehn bestellten erhielten die Nr.1500-1502 und 1505. Insgesamt werden gemäß lokaler Presse 53 neue Trolleybusse erwartet.

Dabei wird der Gelenktrolleybuspark völlig erneuert, von den 26 Gelenkwagen, die am 1.1.2010 zum Wagenpark gehörten, sind nach Ausmusterungen, teilweise im Vorfeld der Neulieferung nur noch drei Gelenktrolleybusse des Typs YMZ T1 vorhanden. Insgesamt ist der Wagenpark von 248 (1.1.2010) auf 272 Einheiten gestiegen. Im Zuge des Neubaus des Flughafens verkehrte am 26.07.2011 die Trolleybuslinie 9 letztmalig, für die Bauarbeiten wurde die Fahrleitung abgebaut.

#### **Kiew/Kyiv [UA] - Zur EM 2012 neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 10.10.11

Nachdem am 5.8.2011 ein Rahmenvertrag über die Lieferung von 202 Trolleybussen zwischen Kiřvpastrans und der Firma Bogdan unterzeichnet wurde, konnte Ende August 2011 bereits der erste Gelenkwagen des Typs 901.10 geliefert werden. Insgesamt, so die Pressemitteilung auf der Webseite der Firma Bogdan (siehe Link 2 und 3 unter "Mehr Information") sind 97 Solowagen und 105 Gelenkwagen bis Oktober 2012 zu liefern. Für 77 Trolleybusse wurde ein Kredit in Höhe von 350 Mill. Griwna (rund 32 Mill. Euro) vom Stadtrat am 06.10.2011 genehmigt. Zeitgleich setzt man auf elektrischen Verkehr, ein Generalplan zum Ausbau des Straßenbahn- und Trolleybussystems bis 2025 zur Diskussion vorgelegt.

Trolleybusnetz derzeit 43 Linien, letzte Erweiterung ist Linie 45, die am Depot 1 vorbei in eine Neubausiedlung östlich vom Depot führt. In den letzten zehn Jahren fand insbesondere in der ersten Hälfte des Jahrzehnts ein erheblicher Ausbau des Netzes statt. Zusätzlich zur Linie 30, die den Dnepr überquerte und östlich Stadtteile mit dem Zentrum verbindet, überquert seit dem 04.07.2004 eine Trolleybuslinie 43 den Dnepr auf einer südlicheren Brücke. Östlich des Dnepr verkehren nun die Linien 31, 37, 43 und 46, letztere wurde am 5.11.07 eröffnet. Im Norden der Stadt wurde das Netz um die Linien 32, 34 und 44 erweitert, im Südwesten fand ein Ausbau in 2003 mit der Eröffnung der Linien 39 und 41 statt. Aus der Innenstadt hingegen wurde der Trolleybus teilweise und die Straßenbahn fast gänzlich verbannt. Am Rand der Innenstadt besitzen Trolleybuslinien nun einige Abfahrtschaltstellen.

Der Wagenpark umfasste am 1.1.2010 548 Trolleybusse, inzwischen sind davon über 50 Trolleybusse abgestellt. Von den nun rund 500 Trolleybussen sind knapp die Hälfte niederflurig. Ebenfalls die Hälfte des Wagenparks besteht aus Gelenktrolleybussen, hiervon sind 116 niederflurig und neben dem neuen Bogdan Nr. 1311 sind 90 aus einheimischer Produktion vom Typ Kiew12 (Baujahre 2000 bis 2004) und 26 Skoda 15 Tr.

Die letzten Neubeschaffung gab es in 2008, als die Firma LAZ 115 Gelenk- und 55 Solofahrzeuge lieferte. Die ältesten Wagen im Park sind die ab 1983 gelieferten Skoda 14Tr. Bis 1996 kamen insgesamt fast 400 dieses Typs in Dienst.

Einige rund 10 Jahre alte Zweiachser des Typs YMZ T2 wurden an andere Betriebe in der Ukraine abgegeben. So erhielten die Betriebe in Sewerodonezk vier, in Slavyansk eine und in Ulegorsk zwei Einheiten.

#### **Lugansk [UA] - Trend zu kürzeren Trolleybussen**

[J. Lehmann](#) - 17.10.11

In 2009 wurden neun Trolleybusse des Typs "Bogdan" T601.11 (Nr. 106-116) neu beschafft, darunter der Vorführwagen, der in vielen betreiben in der Ukraine zu gast war (Nr. 113). Ende 2010 folgten nochmals fünf Einheiten dieses nur 10,6 m langen Trolleybus.

Neben den 16 kurzen Trolleybussen besteht der Wagenpark aus elf Skoda 14 TR der Baujahre 1988-1990, zuzüglich einiger 2002 und 1996 aus Pilsen gebraucht übernommene aus 1984/87, sechs 2006 bis 2008 erworbenen ZIU 682, drei davon als Nachbau der Firma Dnipro (Typ E187) und fünf zu Solowagen verkürzten Gelenkwagen. Von den

einst 15 Gelenktrolleybussen des Typs YMZ T1, die 1993 beschafft wurden, sind nun die letzten beiden zu Solowagen in Dnepropetrovsk umgebaut worden. Wagen 314 traf am 13.9.2011 wieder in Lugansk ein. Bereits einige Tage zuvor wurde der bereits vor rund zehn Jahren verkürzte 304 zur Überarbeitung dorthin gesandt, auch 307 befindet sich dort.

Insgesamt besteht der Wagenpark aus knapp 40 Trolleybusse davon sind jedoch etwa zehn nicht betriebsfähig abgestellt bzw. in Überarbeitung.

Weiterhin werden fünf Linien (51-54, 57) bedient, aber nach über 20 Jahren Bau- und Planungszeit konnte eine Netzerweiterung von rund 2 km in eine Neubausiedlung im Süden der Stadt endlich vor einem Jahr am 19.10.10 eröffnet werden. Hierhin verkehrt nun die Linie 52, die damit rund 3 km länger wurde.

Der Busbetrieb erhält nun ebenfalls neue kurze Busse von der Firma Bogdan (Typ A201). 38 Wagen sind bestellt, die Auftragssumme beträgt rund 16,5 Mio. UAH.

Im Straßenbahnbetrieb, der mit knapp 40 Triebwagen neuen Linien bedient, musste aus Wagenparkmangel bzw. offiziell wegen Schäden am Unterwerk Linie 15 am 6.10.2011 eingestellt werden.

### [Poltava \[UA\]](#) - **Bogdan erhielt Auftrag über Niederflur-Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 12.09.11

Am 31.08.2011 erhielt Poltawa "Poltavaelektroavtotrans" den ersten Trolleybus des Typs Bogdan-T 701.10. Er wurde am 31.08.2011 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Wie berichtet (siehe Meldung vom 25.04.2011) beabsichtigte die Stadt, mit Fördermitteln die Beschaffung von Neufahrzeugen zu erreichen. Dieses war nun erfolgreich und die Firma Bogdan erhielt Anfang Mai 2011 nach einer Ausschreibung den Auftrag zur Lieferung von 15 Zweiachs-Trolleybusse. Die 15 Einheiten des Typs Bogdan T701.10 zum Gesamtwert von 28 Mill. Griwna (umgerechnet 2,5 Mill. Euro) weisen 34 Sitz und 71 Stehplätzen auf. Der erste Wagen ging mit Nr. 117 in Dienst, bis Ende des Jahres sollen vorerst zehn Einheiten geliefert werden. Alle ZIU wurden bereits bis 2009 ausgemustert, zum 1.1.2010 bestand der Wagenpark nahezu ausschließlich aus YMZ als Gelenk- oder Zweiachser. Von den 86 Einheiten waren 30 Gelenkwagen, die in letzter Zeit vermehrt abgestellt oder verschrottet wurden, so dass nun nur noch 15 Einheiten vorhanden sind.

### **- Neue Bogdan feierlich in Betrieb genommen**

[J. Lehmann](#) - 24.10.11

Am 20.10.2011 wurden alle zehn neu beschafften Bogdan T701.10 vor dem Rathaus auf der Zhovtneva St. in einer Reihe aufgestellt und der Bevölkerung präsentiert. Der Bürgermeister hielt eine Ansprache vor den etwa Hundert versammelten Menschen und überreichte den Fahrern symbolisch den Schlüssel für die Neufahrzeuge. Für die 10 Trolleybusse wurden 19 Mill. UAH (umgerechnet 1,7 Mill. Euro) investiert. Davon kamen 4,5 Millionen aus dem regionalen Haushalt.

Der Bürgermeister wies in seiner Ansprache auf die Niederflurigkeit der Trolleybusse hin, sie sind nun für Menschen mit Behinderungen unter anderen durch eine versenkbare Rampe an der Mitteltür besser zugänglich. Somit wird diesen Fahrgästen, die ebenfalls wie die Rentner keinen Fahrpreis entrichten müssen, Außerdem sprach der Bürgermeister die Hoffnung aus, dass durch die Erhöhung der Trolleybus-Flotte die Umweltverschmutzung in der Stadt verringert wird.

Die neuen Trolleybusse kamen nach der Vorstellung auf der neu eingerichteten Ringlinie 5 zum Einsatz sowie auf der in Gegenrichtung weiterhin angebotenen Linie 15. Die Anzahl der Trolleybuslinien stieg somit auf 11 Linien, für die 62 Trolleybusse zur Verfügung stehen.

### [Severodonetsk \[UA\]](#) - **Neue Trolleybusse aus Weißrußland**

[J. Lehmann](#) - 03.10.11

Nachdem die Anzahl an Trolleybussen im Wagenparks stetig sank und in den letzten Jahren lediglich fünf Neufahrzeuge und vier gebrauchte Trolleybusse beschafft wurden, konnten nun zehn Trolleybusse des Typs BKM 321 bei der Firma Belkommunmash bestellt werden. Bei der Finanzierung half den städtischen Behörden die private Aktiengesellschaft «Azot», das größte Chemieunternehmen in der Ukraine. Von Ende Juli bis Ende August gelangten fünf Trolleybusse des Typs BKM 321 per Bahn nach Severodonetsk. Die Fahrzeuge sind mit Achsen der deutschen Firma ZF ausgestattet, als Notfahrausrüstung dienen Batterien.

Mit den vorhandenen rund 40 Trolleybussen, darunter rund zehn YMZ T2 der Baujahre 1993 bis 2008 und über zwanzig ZIU 682 der Baujahre 1987 bis 2006, werden vier Linien bedient. Nachdem die Linie 4 ab 10.11.2008 eingestellt wurde, verkehrten gantztägig nur die Linie 1 mit einem 10-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit alle 5 Minuten, die Linie 5 im 30-45 Minuten Takt, in der Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten verdichtet und die Linie 6. Sie weist im Winter einen 22 Minuten- und im Sommer einen 13 Minuten-Takt auf, Sonntags verkehrt die verkürzte Linie 6A alle 25 Minuten. Nur in Hauptverkehrszeiten verkehrt die Linie 2 alle 20 Minuten.

### [Simferopol \[UA\]](#) - **56 neue Trolleybusse bis Ende 2011!**

[J. Lehmann](#) - 05.09.11

Für die Lieferung von 56 Einheiten für den Betrieb "Krimtrolleybus" erhielt am 25.07.2011 die Firma Bogdan aus Lutsk einen Auftrag, der bis Ende 2011 abgewickelt werden soll. Die ersten 30 Trolleybusse sollen bereits bis Ende



Oktober 2011 geliefert werden. Der Auftrag in Höhe von 149,4 Mio. UAH (umgerechnet rund 13 Mill. Euro) umfasst unterschiedliche Varianten an Trolleybussen. Den ersten dreiachsigen Bogdan 801.10T lieferte die Firma Bogdan bereits am 31.08.2011 aus. Insgesamt sind zwei Einheiten dieses 15m langen dreiachsigen Großraumfahrzeugs bestellt, außerdem je zwanzig T701.10 in 12 Meter Länge und T601.11 in 10,6 m Länge sowie 14 Bogdan 701.15T für die Überlandbetrieb zwischen Simferopol, Alushta und Yalta, ebenfalls in 12 m Länge. Für das kommende Jahr 2012 ist die Lieferung von weiteren 70 Einheiten geplant. Damit bestünde über die Hälfte des Wagenparks aus neuen Fahrzeugen, es besteht die Absicht, daß bis zum Jahr 2013 das gesamte Rollmaterial der Unternehmen von fast 300 Trolleybussen aus unter 10 Jahre alten Trolleybussen besteht.

Bislang dominierten im Überland- und Stadtverkehr Trolleybusse des Typs Skoda 9Tr. Zum 1.1.2010 bestand der Wagenpark aus 295 Trolleybussen (ohne Arbeitsfahrzeuge), davon waren 174 vom Typs Skoda 9Tr, die zwischen 1972 und 1982 gebaut wurden. Mittlerweile ist deren Anzahl auf über die Hälfte geschrumpft. Neben der Überlandlinie betreibt Krimtrolleybus auch den Stadtverkehr von Simferopol mit neun Linien, Alushta mit 2 Linien und Yalta mit drei Linien.

Vor Auftragsvergabe erfolgte auch die die 56 Trolleybusse eine Ausschreibung, bei der diesmal nur zwei Anbieter teilnahmen. Das Lastenheft der Ausschreibung bezog sich auch sehr eng an die Anfang 2011 gelieferten Neufahrzeuge, sie bewährten sich auf der Überlandlinie. Wie berichtet, entwickelte die Firma Cegelec, die auch für die Neufahrzeuge die elektrische Ausrüstung zuliefert, eine spezielle E-Ausrüstung, die den Dauerbetrieb stand hält. Zudem war man mit den von der Firma Voith/ZF zugelieferten Achsen zufrieden, so dass diese auch für die Neufahrzeuge festgeschrieben wurden.

Die Firma LAZ nahm diesmal nicht an der Ausschreibung teil, bei der ersten Ausschreibung Ende 2010 musste deren Einspruch noch gerichtlich verhandelt werden, ehe die Auftragserteilung für die Firma Bogdan ausgesprochen werden konnte.

#### Stakhanov [UA] - Betrieb am 31.08.2011 eingestellt

[J. Lehmann](#) - 21.11.11

Am 31.08.2011 wurde der Trolleybusbetrieb erneut eingestellt, der erst am 15.07.2010 nach 22-monatiger Pause wieder aufgenommen wurde, als der Trolleybus 077 in mehrmonatiger Restaurierungsarbeit fertiggestellt wurde. Insgesamt wurden mittlerweile drei Wagen aufgearbeitet. Aber die Infrastruktur ist in einem so schlechten Zustand, dass eine erneute Einstellung des Systems unabdingbar war. Der Trolleybus verkehrte letztmalig am 31.08.2011 und der Stadtrat beschloss am 28. Oktober 2011 die Einstellung des Betriebs nach Vorlage des Inspektionsberichts der "Regionalen technischen Inspektionen des städtischen Elektrizitätswerks Kiew", die die Anlage am 6. und 7.10.11 mit einem verheerenden Ergebnis geprüft hat. So wurden die Unterwerke 2 und 4 nicht abgenommen, insbesondere in der Unterverteilung 4 fehlen zahlreiche Bauteile und die erforderliche Schutzausrüstung. Auch die gerade restaurierten Trolleybusse 078 und 079 bestanden die Prüfung nicht, nur Wagen 077 war abnahmefähig. Bei der Fahrleitung von 30,7 km Länge wird vor allem das starke Durchhängen der Fahrleitung auf ein unzulässiges Maß beanstandet.

Die abgeschaltete Fahrleitung lockte nun Diebe an, in der Nacht vom 29. auf den 30. Oktober wurden über 200 m Fahrleitung demontiert und gestohlen. Der Betrieb stellte Strafanzeige und beklagt sich über das zögerliche Handeln der städtischen Behörde.

Auch die 1937 eingeführte Straßenbahn, bis 1993 auf drei, später auf einer Linie musste aufgrund starker Vernachlässigung im Herbst 2008 eingestellt werden. Nun wurden die vier jüngsten Triebwagen verschrottet, so Beschluss des Stadtrats vom Juli 2011.

#### Stavropol [RU] - 54 Neuwagen aus Ufa

[D. Budach](#) - 05.09.11

Die Verkehrsbetrieb in der süd-russischen Stadt, zwischen dem Schwarzen Meer und dem Kaspischen Meer gelegen, beschafften bis Mitte 2010 insgesamt 54 neue Trolleybusse der Firma TROBUS aus Ufa. Nachdem wie berichtet (siehe Meldung vom 04.01.10) bis zum 31.12.2009 insgesamt 17 Trolleybusse des Typs BTZ-52761R aus dem Werk der baschkirischen Hauptstadt Ufa (Nr.201-217) nach Stavropol gelangten, folgten bis August 2010 insgesamt 37 weitere Einheiten.

Der Wagenpark besteht nun wieder aus über 100 Einheiten, neben den 54 Neufahrzeugen stehen rund 40 ZiU-682 und ein VZTM-5284 in Dienst, von denen die ältesten erst 15 Jahre, die jüngsten - abgesehen von den 54 Neufahrzeugen - sogar nur 5 Jahre alt sind.

Die neue Trolleybusse waren bei der Auslieferung komplett weiß, sie wurden später im unteren Bereich blau abgesetzt, aber der überwiegende Teil trägt nun Ganzreklame.

Als besonderer Service für die Fahrgäste wird seit Mai 2011 auf einigen Linien in den Trolleybussen ein High-Speed-Internet-Zugang ermöglicht, der mit Hilfe eines Mobilfunkbetreiber eingerichtet wurde.

Das 103,4 km lange Netz (in einfacher Länge) besteht seit dem 1.7.2011 aus neuen Linien, nachdem die Linie 10 zu diesem Zeitpunkt wieder eröffnet wurde. 3.800 Masten und 10 Unterwerke werden als Eckwerte für das Netz genannt.

### [Chisinau \[MD\]](#) - Symbolische Übergabe der 102 Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 24.10.11

Mit einer Parade der neuen Trolleybusse auf dem Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfint vor dem zentralen Platz von Chisinau, der mit Fahnen der Republik Belarus und Moldawien dekoriert wurde, fand am 15.10.2011 die feierliche Übergabe der neuen Trolleybusse statt.

Vertreter der Herstellerfirma Belkommunmash, Beamte der Botschaft der Republik Belarus in Moldawien und der Bürgermeister von Chisinau nahmen an der Feier teil. Der Bürgermeister übergab symbolisch die Schlüssel an die Fahrer und Fahrerinnen der neuen Trolleybusse.

Als Geschenk von der Firma "Belkommunmash" an Chisinau erhielt einer der 102 Trolleybusse eine Klimaanlage. Der gesamte Kaufpreis belief sich auf fast 13,7 Mill. €, davon wurden je fünf Millionen als Darlehen der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) und der Europäischen Investitionsbank (EIB) gewährt. Drei Millionen € erhielt Chisinau als Zuschuss von der EU. Entsprechende Verträge wurden am 12.08.2010 mit den Banken und der Firma Belkommunmash abgeschlossen. Auch nach Abwicklung dieses Auftrags soll die moldawisch-weißrussische Zusammenarbeit im nächsten Jahr fortgesetzt werden, es ist geplant, die Montage von Trolleybussen mit Bauteilen der Firma Belkommunmash in Chisinau aufzunehmen.

Bis Anfang Oktober 2011 waren 84 der 102 Wagen ausgeliefert und in Betrieb, weitere acht Wagen standen vor der Inbetriebnahme. Die letzte Lieferung von zehn Wagen erfolgte Mitte der Woche vor der feierlichen Übergabe. Der Einsatz der neuen Niederflurtrolleybusse soll auf allen 26 Linien erfolgen. Es besteht Absicht, den Einsatz der niederflurigen Wagen im Fahrplan zu kennzeichnen. Entsprechend sind die 102 Trolleybusse in allen drei Depots gleichmäßig verteilt, sie erhielten die Nummern 1285-1318, 2159-2192 und 3828-3861, wobei die erste Ziffer die Depotzugehörigkeit markiert.

### [Gomel \[BY\]](#) - Weitere Niederflurtrolleybusse ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 21.11.11

Die Erneuerung des Wagenparks ging 2011 weiter, insgesamt wurden 20 Niederflurtrolleybusse des Typs BKM321 in Dienst gestellt. Sie erhielten die Betriebsnummern 799 bis 818 jeweils mit den Ziffern 1 und 2 gemäß der Zugehörigkeit des Depots.

Damit produzierte die Firma Belkommunmash über 1300 Trolleybusse des Typs BKM 321, die ersten gingen im Jahre 2000 nach Grodno (Nr. 43) und Riga (Nr. 27504), die Serienproduktion mit Lieferungen in die Hauptstadt wurden ab 2003 aufgenommen. So trägt einer der neuen Trolleybusse in Gomel (Nr. 2809) die Fabrik-Nr. 801, in einer Untergruppe (BKM 32102) wurden bereits über 500 Trolleybusse gefertigt (z. B. Fabrik-Nr. 528 für Mogilev 107, geliefert im Juni 2011).

Einer der 2008 beschafften Wagen (Nr.2753) erlitt einen Brand am 10.01.2011 im Depot, er wurde nun zur Firma Belkommunmash überstellt, um einen Neuaufbau zu erhalten.

Der Trolleybuspark umfasst weiterhin knapp 240 Einheiten, davon ist nun über die Hälfte niederflurig. Bis auf einen Gelenkwagen besteht der komplette Wagenpark aus Solowagen. Der Gelenkwagen wurde 2002 beschafft, es handelt sich um den Prototyp des Typs BKM 213, der in der Regel auf der Linie 20 eingesetzt wird. Insgesamt werden weiterhin 21 Linien (1-23 ohne 4 und 13) und 7 Verstärkungslinien befahren.

### [Minsk \[BY\]](#) - Stillstand bei der Wagenparkerneuerung

[D. Budach](#) - 28.11.11

In den vergangenen Jahren wurde in Minsk ein recht umfangreiches Beschaffungsprogramm abgewickelt, das zur spürbaren Modernisierung des Wagenparks beigetragen hat. Wie berichtet (siehe Meldung vom 25.01.10) wurden in 2009 insgesamt 193 neue Obusse beschafft, aufgeteilt in die 51 Gelenkwagen vom Typ BKM 333, 137 Zweiachser vom Typ BKM 321 und 5 Zweiachser in neuartigem Design als Typ BKM 42003A. In 2010 wurden ein weiterer Gelenkwagen und 46 weitere Zweiachser BKM 321 in Dienst gestellt, im laufenden Jahr 2011 bislang allerdings überhaupt nur ein einziger Neuwagen, der BKM 321 mit der Nummer 5561. Ursächlich dafür ist nicht zuletzt die angespannte wirtschaftliche Situation im Land, aber auch die Großaufträge der örtlichen Herstellerfirma BELKOMMUNMASH, die 83 Trolleybusse nach Belgrad und 102 nach Kishinev lieferten. Die Flottenerneuerung ist damit zwar noch nicht als abgeschlossen zu betrachten, doch besteht der Wagenpark schon jetzt zu über 80% aus Niederflurwagen. Mit 585 Fahrzeugen stellen dabei der Wagentyp BKM 321 und seine äußerlich baugleichen Unterserie BKM 32102 mehr als die Hälfte des rund 990 Wagen umfassenden Fuhrparks des Obusbetriebs. Als Gelenkwagen ist das Modell unter der Typenbezeichnung BKM 333 mit weiteren 57 Wagen vertreten. Die Modellreihe BKM 321 und BKM 333 in ihren verschiedenen Varianten hat sich als sehr erfolgreich für den weissrussischen Hersteller BELKOMMUNMASH herausgestellt, mit knapp 1.500 Einheiten, darunter 126 Gelenkwagen. Allerdings wurden einige der ältesten gelieferten Exemplare (in Riga seit 1999/2002 in Dienst) aufgrund von Karosseriemängeln auch bereits abgestellt.

### [Barnaul \[RU\]](#) - MTRZ-6223 Altayelektrotrans

[J. Lehmann](#) - 28.11.11

Wie in der knapp 300 km südwestlich entfernten Stadt Rubtsovsk ging auch in Barnaul ein MTRZ-6223 Altayelektrotrans in Betrieb, es handelt sich um Wagen 4015, im Juli 2011 in Dienst gestellt. Er behielt die Wagen-

Nummer, es handelt sich um einen neu ausgerüsteten Wagenkasten eines ZiU-682G (SZTM), der von 1995 bis 2008 in Betrieb stand. Unter der Bezeichnung Altayelektrotrans agiert nun die Abteilung in eigener Werkstatt, die bislang unter der Bezeichnung BTRM ältere und auch neue Wagenkästen komplettierte und neu elektrisch ausrüstete. So erhielt der Verkehrsbetrieb nach den acht in Lizenz gebauten BKM-201 Trolleybussen (siehe Meldung vom 25.05.09) von BTRM in 2009 vier weitere (4131-34) sowie ein Niederflurtrolleybus des Typs BKM 321, der ebenfalls hier komplettiert wurde. Die Firma Altayelektrotrans beschränkt sich jedoch nicht nur auf Trolleybusse, sondern modernisiert auch Straßenbahnen, Wagenkästen des Typs Tatra T3SU werden teilweise mit neuer Front neu ausgerüstet und verjüngen den Wagenpark des umfangreichen Straßenbahnbetriebs, der aus über 250 Triebwagen besteht, täglich verkehren bis zu 160 Einheiten auf 10 Linien. Die Trolleybusse bedienen nur drei Linien, auf denen bis zu 40 Einheiten zum Einsatz kommen. Der Wagenpark umfasst knapp 60 Einheiten. Weiterhin gehören neben Solobussen zwei Gelenktrolleybusse ZiU-683 (Nr. 4007 und 4008), die 1993 erbaut und 2004 und 2006 bei BTRM grunderneuert wurden.

### [Moskwa \[RU\]](#) - Neue Gelenkwagen

[J. Lehmann](#) - 17.10.11

Am 22.07.2011 gelangte ein weiterer Niederflurgelenktrolleybus nach Moskau. Es handelt sich um einen Gelenktrolleybus der Firma VMZ vom Typ 62151, somit gibt es 41 Einheiten dieses Typs im Moskauer Wagenpark. Vier Stück wurden in 2010 geliefert. An Gelenktrolleybussen erfolgte 2010 zudem die Lieferung von zwölf Gelenktrolleybussen Trolza 6206 und sechs SVARZ-6237.00 aus der Moskauer Trolleybus-Fabrik (SVARZ), die Trolleybusse aus Weißrussland vom Typ BKM 333 komplettiert. 107 niederflurige und 30 hochflurige umfasst der Wagenpark an Gelenkwagen, dieses macht immer noch einen geringen Anteil von rund 10 % des Gesamt-Wagenparks aus, der insgesamt aus 1632 Einheiten besteht, so die offizielle Statistik vom 01.06.11. Davon sind 503 Niederflurtrolleybusse, somit knapp 30 % des Wagenparks. Erstmals ging 2006 ein Niederflurtrolleybus in Dienst, im Zeitraum 2007-2009 beschaffte die SUE "Mosgortrans" 335 Trolleybusse, in 2010 insgesamt 110 neue Niederflur-Trolleybusse. Für 2011 erteilte der Bürgermeister erst im Juni 2011 die Freigabe von Finanzmittel für die Beschaffung von 100 Niederflurtrolleybussen. Der Auftrag ging wieder an verschiedene Firmen, so lieferte die Moskauer Trolleybus-Fabrik (SVARZ) im Oktober die ersten Trolleybusse, es handelt sich um komplettierte Zweiachs-Trolleybusse aus Weißrussland vom Typ BKM 321, von denen in 2009/2010 als Typ SVARZ 6235 bereits 43 Einheiten geliefert wurden.

Bislang erfolgte in 2011 lediglich eine Verjüngung durch Umbau von ZIU 682 durch Erneuerung des Wagenkastens, in der ersten Jahreshälfte bislang über 30 Einheiten. Auf diese Weise wurden in den letzten Jahren über 250 Einheiten erneuert. Hierdurch erfolgte eine Verjüngung des Wagenparks unter Beibehalt bewährter Technik. Das Durchschnittsalter der Trolleybusse kann damit gering gehalten werden, der älteste Trolleybus im Linieneinsatz stammt nun vom Baujahr 1998.

Forciert wird nun der Ausbau von eigenen Fahrspuren. im gesamten Trolleybus- (89 Linien) und Busliniennetz beträgt die Länge an eigenen Fahrspuren inzwischen 116 km.

### [Rubzovsk \[RU\]](#) - Neue Trolleybusse vom Typ MTRZ-6223 Altayelektrotrans

[J. Lehmann](#) - 14.11.11

Im September 2010 lieferte die Firma Altayelektrotrans ihren ersten Trolleybus an den Betrieb in Rubtsovsk aus. Die Firma Altayelektrotrans wurde 2009 in Barnaul zur Erneuerung des elektrischen Wagenparks der Städte Rubtsovsk, Barnaul und Biisk gegründet. Für Barnaul wurden bereits Straßenbahnen produziert, insgesamt ist geplant, dass 60 Straßenbahnen und 18 Trolleybusse nach Barnaul, 22 Straßenbahnen nach Biisk und 18 Trolleybusse nach Rubtsovsk geliefert werden. Die Trolleybusse erhalten einen Wagenkasten der Firma MTRZ (Moskau) und Fahrgestelle der Firma TrSU "APC-Therm" (Nowosibirsk) und ähneln optisch den bewährten ZIU 682. Der erste neue Trolleybus erhielt die Nr.127 und ging am 14.10.2010 in Dienst. Ein zweiter Wagen folgte im März 2011, ein dritter Wagen wurde am 27.4.2011 geliefert und ging am 7.6.11 in Dienst. Die beiden Wagen erhielten die Nummern 128 und 129.

Im Sommer wurden die ZIU 682 Nr. 64 und 75 aus den Liniendienst genommen und fungieren seitdem als Fahrschulwagen, wobei 64 im Oktober wieder im Liniendienst aushelfen musste.

Insgesamt besteht der Wagenpark aus 50 Trolleybussen, die letzte Neubeschaffung stammt aus der sibirischen Trolleybusfabrik (Nr. 124-126 und einige Neubauten alter ZIU 682), davor wurden 2008 Wagenkästen der Firma Belkommunmash vom Typ BKM 201 in Lizenz komplettiert.

Weiterhin werden zwei Linien im dichten Takt bedient, die am 28.12.1973 eröffnete Linie 1 und die 1981 eingeführte Linie 2 verkehren im dichten Takt vom nördlichen Stadtgebiet, wo sich auch das Depot befindet, in die südlichen Stadtteile mit unterschiedlichen Führungen.

### [Sankt Peterburg \[RU\]](#) - Parade zum 75-jährigen Trolleybus-Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 24.10.11

Fast taggenau 75 Jahre nach der ersten Fahrt auf der ersten Trolleybuslinie verkehrte eine Fahrzeugparade aus fünf historischen und drei neuen Trolleybussen durch die Stadt. Sie startete um 12:30 Uhr am Alexander Nevsky-Platz und fuhr bis zum Konnogvardeisky Boulevard, wo die Trolleybusse von 13.15 bis 14.30 Uhr von vielen

interessierten besichtigt werden konnten. Der vor rund zehn Jahren wieder aufgefundene und bis 2004 sorgfältig restaurierte Trolleybus des Eröffnungsjahres 1936 vom Typ YaTB1 (Nr.44) führte die Parade an, es folgten: MTB-82d Nr. 226 vom Baujahr 1947, ZiU-5g Nr. 143 vom Baujahr 1967, ein Gütertrolleybus vom Baujahr 1976, der zur Wartung der Oberleitung diente und der ZiU-9 (682B) Nr.4409, Baujahr 1973 laut Typenschild, der 2008/9 aufgearbeitet wurde sowie die Neufahrzeuge der Firma Belkommunmash BKM 321 Nr.3441, VMZ-5298.01-50 "Avangard" Nr. 2328 und TrolZa-5265.00 „Megapolis“ Nr. 6401.

Um 14:30 Uhr führen die Wagen wieder zum Alexander Nevsky-Platz, von wo sie in das Depot einführen.

Zu der am 21.10.1936 eröffneten Linie 1 gesellten sich schnell weitere Linien, 1991 wurde die maximale Anzahl von 50 Trolleybuslinien erreicht, die mit über 1400 Trolleybussen bedient wurden. Die Größe des Wagenparks hat sich seit dem halbiert, von den 50 Linien sind bislang nur sieben (2, 12, 19, 30, 32, 44 und 49) eingestellt. Die Trolleybusse waren bis Mitte 2011 in sechs Depots beherbergt, am 11.07.2011 schloss das Depot 1 nach über 70 Jahren, und das 1972 eröffnete Depot 4 erhielt die Bezeichnung Depot 1 und die entsprechenden Trolleybusse. Dazu gesellten sich auch zwei Neufahrzeuge vom Typ VMZ-5298.01-50 "Avangard" (Nr.1212 und 1213), damit erhöhte sich deren Anzahl im Wagenpark auf 56 Einheiten. Weitere Verjüngungen des Wagenparks entstanden durch Grundüberholung älterer Trolleybusse.

Die Stadt besitzt auch ein ausgedehntes Straßenbahnnetz mit 37 Linien und knapp 800 Triebwagen, Ende September 2011 konnte das 104-jährige Jubiläum gefeiert werden.

### **Tolyatti/Togliatti [RU] - Ausschreibung für neue Trolleybusse angekündigt**

[J. Lehmann](#) - 31.10.11

In einer Pressekonferenz am 31.10.2011 kündigte der Bürgermeister an, dass 45 neue Trolleybusse im kommenden Jahr beschafft werden. Entsprechende endgültige Verträge wurden am 26.10.2011 mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE, engl. EBRD) abgeschlossen. Nach Ankündigung einer Ausschreibung im August 2011 wurde diese nun am 03.10.2011 veröffentlicht. Sie sieht in einem ersten Paket eine Lieferung von 30 Solo-Niederflurtrolleybusse mit Drehstrommotoren vor. Eine Angebotsabgabe wird für den 18.11.2011 erwartet. In einem zweiten Paket soll auch die Modernisierung der Unterwerke und eine Erweiterung der Oberleitungen an mehreren Stellen erfolgen.

Von den Projektkosten in Höhe von insgesamt 420 Mill. Rubel (10,5 Mill. Euro) finanziert die EBWE bis zu 355 Mill. Rubel (8,9 Mill. Euro). Den Rest muss die Trolleybusgesellschaft MUP TTU, die sich vollständig im Besitz der Stadt Togliatti befindet, aufbringen. Die Lieferung der neuen Trolleybusse wird im zweiten und dritten Quartal des Jahres 2012 erwartet.

Der Wagenpark der Gesellschaft umfasst derzeit rund 180 Trolleybusse, davon sind bis auf zehn Einheiten alle älter als 10 Jahre alt. Neben den sechs TrolZa-5275.07 „Optima“, die 2009 in Betrieb gingen, kamen im Januar 2011 drei Trolleybusse des Typs LiAZ-52803 (Nr. 3060-62) hinzu. 21 Linien werden auf einem umfangreichen Netz befahren, darunter einige Verstärkungslinien (5k und 11k) sowie einige Speziallinien, die nur an Besuchstagen der Friedhöfe verkehren.

### **Vidnove [RU] - Neuer Trolleybus in Dienst**

[J. Lehmann](#) - 12.09.11

Die an der südöstlichen Grenze der Stadt Moskau gelegene Stadt konnte 2011 den Trolleybuswagenpark um zwei Einheiten erweitern. Im Februar ging ein ZIU 682 der Firma Trolza mit der Nr.22 in Dienst, im Juli 2011 folgte vom gleichen Lieferanten ein Trolleybus des Typs Optima Typ 5275.03. Diese neue Baureihe des Typs 5275 bietet nicht nur eine modernere elektrische Ausrüstung an, die gegenüber den herkömmlichen ZIU bis zu 30% an Energie spart, sondern auch einen niedrigen Boden im vorderen und mittleren Teil des Fahrgastraum. Damit können Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität ohne die Verwendung von speziellen mechanischen Aufzügen den Wagen nutzen. An der hinteren Türe besteht eine Bodenhöhe von 875 mm, hier müssen zwei Stufen überwunden werden. Der 12 m lange und 2,46 m breite Trolleybus bietet 100 Personen Platz, 27 Sitzplätze stehen zur Verfügung. Sein Leergewicht beträgt 10.560 kg.

Mit der Erhöhung des Fahrzeugsparks konnte der Fahrplan angepasst werden, auf der Linie 1 wird nun anstelle des 6-Minuten-Takts von 7:00 bis 18:00 Uhr ein 5-Minuten-Takt geboten, die Linie 3 verkehrt tagsüber alle 15 statt alle 16 Minuten. Die beiden anderen Linien 2 und 4 verkehren weiterhin 3-4 mal die Stunde. Die Linien 1 und 2 haben Anschluss an die Eisenbahn nach Moskau.

### **Almaty [KZ] - 200 neue Trolleybusse ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 26.09.11

Eine Ausschreibung über 200 Solotrolleybussen veröffentlichte die KGP Almatyelektrotrans am 19.08.2011. Die Trolleybusse sollen einen Drehstrommotor mit mindestens 110 kW aufweisen. Eine Auslieferung hat 45 Wochen nach Vertragsunterzeichnung zu erfolgen. Angebote werden bis zum 5.10.2011 erwartet.

Die Beschaffung wird von der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD=European Bank for Reconstruction and Development) in Höhe von 27 Mill. Euro finanziert.

Im Vorfeld der Wagenparkerneuerung wurden bereits die letzten 28 ZIU ausgemustert. ZIU von 1973 bis 2003 beschafft. Von 2001 bis 2007 folgten aus einheimischer Produktion Trolleybusse vom Typ KAZ 398, von denen

noch rund 80 vorhanden sind. Zudem sind noch 40 Skoda 14Tr im Einsatz, die 1997 beschafft wurden, dazu kamen 2004/05 aus Pardubice, Plzeň und Opava gebrauchte Skoda 14 Tr hinzu, die teilweise vom Baujahr 1986 stammen. Damit umfasst der Wagenpark derzeit rund 140 Trolleybusse, die auf den elf Trolleybuslinien (1,2, 5-9, 11,12,16 und 19) verkehren. Mit den Neufahrzeugen ist geplant, die Linie 13 vom Flughafen bis zum Markt wieder zu eröffnen. Die übrigen Linien der einst 25 Trolleybuslinien, die es 1982 bei einer Netzlänge von 211 km gab, wurden in den letzten Jahren geschlossen.

#### **Bischkek [KG] - Ausschreibung für neue Trolleybusse angekündigt**

[J. Lehmann](#) - 10.10.11

Im Februar 2011 kündigte die Bischkek Trolleybus Management in einer Pressekonferenz die Beschaffung von 200 Trolleybussen an. Dazu wurden Mittel von der Europäischen Bank als Kredit beantragt. Eine Ausschreibung wird Ende 2011 erwartet.

Nach Verhandlungen im Laufe des Jahres mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung gewährt diese einen Kredit von 15 Mill. \$ für den Kauf von rund 70 Trolleybussen. Damit soll ein erster Schritt zur Erneuerung des Trolleybusbetriebs angegangen werden. Auch das Netz soll überarbeitet und neue Unterwerke installiert werden. Damit könnten Trolleybuslinien wieder eröffnet werden. Von den einst 18 Linien sind derzeit nur sieben Linien (4, 8, 9, 10, 11, 14 und 17) in Betrieb, hierfür werden 83 der über 100 Trolleybusse benötigt. Hauptsächlich besteht der Wagenpark aus ZIU 682, die letzten wurden 2001/03 (33 Einheiten) beschafft, die ältesten stammen vom Baujahr 1984. Bereits 2009 konnte der Wagenpark mit 21 Niederflurtrolleybussen des Typs BKM 321 der Firma Belkommunmash verjüngt werden.

Anfang des Jahres bestand der Trolleybusbetrieb 60 Jahre, am 13.01.1951 nahmen Trolleybusse des Typs MTB-82D den Betrieb auf der ersten 8,4 km langen Trolleybuslinie 1 auf. Das erste neu errichtete Depot war für 60 Einheiten ausgelegt und 1976 konnte ein zweites Depot mit Platz für 100 Trolleybusse in Betrieb genommen werden.

#### **Shanghai [CN] - 97-jähriges Jubiläum**

[J. Lehmann](#) - 21.11.11

Am 15.11.2011 besteht der Trolleybusbetrieb 97 Jahre. Aber leider sieht die Zukunft des Betriebs schlecht aus. Die Instandhaltung der Fahrleitung wurde über Jahrzehnte vernachlässigt, der Betrieb investiert vorzugsweise in Batterie- bzw. Supercap-Bussen. So werden die Trolleybusse nicht mehr durch Neufahrzeuge ersetzt und deren Anzahl verringert sich von Jahr zu Jahr. Im Juli 2011 standen nur noch 173 Trolleybusse für die zehn verbliebenden Linien zur Verfügung, 2007 gab es noch über 400 Einheiten, 1994 waren noch 986 Trolleybusse auf einer doppelten Anzahl von Linien unterwegs. Die Trolleybusse, so der Sprecher der Shanghai Bashi Co. in einem Interview der Lokalzeitung sollen noch bis 2014 (dann besteht der Trolleybus in Shanghai 100 Jahre) verkehren. Die Wartung der Oberleitung kostet den Betrieb zuviel, außerdem wird über die visuelle "Umweltverschmutzung" durch die Fahrleitung beanstandet. Langjährige Fahrer üben Kritik an der Entscheidung, denn die Supercap-Busse sind zu schwer und zu störanfällig für den regelmäßigen Betrieb.

#### **Wellington [NZ] - Trolleybus als origineller Werbeträger**

[J. Lehmann](#) - 26.09.11

Für ein Schlemmerfestival im August trug der Trolleybus 386 Werbung für diese mehrtägige Veranstaltung. Bislang präsentiert sich der gesamte Wagenpark von 60 Trolleybussen in gelb, die Ausnahme bilden die ersten Serienfahrzeuge 331 und 332, die bei Ihrer Auslieferung im Herbst 2007 eine Werbung für die Umweltfreundlichkeit erhielten.

Die Auslieferung der 57 Serien-Trolleybusse erfolgte bis Juli 2009, der Wagenpark besteht nun aus 57 Dreiachser und drei Zweiachser, die bereits 2003 und 2005 Dienst gingen.

Alle Wagen weisen ein modernes Outfit auf, der Hersteller der Aufbauten, der auch zahlreichen Dieselmotoren eine moderne Wagenkasten gab, musste nach dem schweren Erdbeben in 2010 Konkurs anmelden.

Mit den 60 Trolleybussen werden neun Linien bedient, tagsüber werden laut Fahrplan knapp 40 Trolleybusse fahrplanmäßig benötigt, in Spitzenzeiten erhöht sich Anzahl auf bis zu 60 Kurse. Trolleybusse kommen weiterhin nur Montags bis Freitags zum Einsatz, An Samstagen werden 30, an Sonntagen 22 Kurse auf den Trolleybuslinien benötigt, hier kommen nur Autobusse zum Einsatz. Die Einschränkung des Trolleybusverkehrs erfolgte, um einen Notdienst für die Fahrleitung außerhalb der Tagesstunden zu ersparen. Die Wellington Cable Car Limited. erhielt von der Greater Wellington Regional Council die Wartung und Instandhaltung der Trolleybusoberleitung. Dabei wurden für die stige Erneuerung in den letzten beiden Jahren je knapp 4 Mio. \$ bereitgestellt.

Im Zuge der Umbau der Manners Street zur Manners Mall als Fußgängerzone mußten die Trolleybusse für rund zwei Monate ab Ende August 2010 mit Ihrem Batterie-Hilfsantrieb fahren. Die Fußgängerzone wird weiterhin von Trolleybussen befahren, aber die Fahrleitungen wurden vor den Bauarbeiten abgebaut und nach den Bauarbeiten neu verlegt. Der Batterie-Antrieb ermöglicht eine Fahrt ohne Fahrleitung bis zu 5 km, die Stangen können jedoch nicht automatisch an- und abgelegt werden. Im Zeitrahmen der Baustelle wurden Hilfskräfte eingestellt, die dies an den betreffenden Haltestellen händisch vornahmen.

### [San Francisco \[US\]](#) - Stadtbahnbau führt zu Streckenänderungen

[D. Budach](#) - 31.10.11

Der beginnende Bau einer weiteren Stadtbahnstrecke, des sogenannten Central Subway als Phase 2 des Third Street Light Rail Projects, führt voraussichtlich mit Jahresbeginn 2012 zu größeren Umleitungen bei den Linien 30 und 45 im Bereich Chinatown und Stockton Street. Hier wird künftig die Stadtbahnlinie T fahren. Für einen Zeitraum von mindestens vier Jahren werden die Trolleybusse über ein Stück neuer Fahrleitung in Mason St. zur zentralen Market St. geleitet, Endpunkt bleibt weiter Townsend Street.

Die seit 2008 vollzogene, schrittweise Umlackierung der zweiachsigen Skoda-Trolleybusse auf das neue Farbschema rot-silber geschieht nur sehr langsam, die Wagen werden nur bei notwendigen größeren Revisionen und Unfallreparaturen umlackiert. Der größere Teil des Wagenparts präsentiert sich noch in der überwiegend weißen Lackierung aus der Zeit der Anlieferung der Skoda-Wagen. Lediglich der überwiegende Teil der Gelenkwagen wurde von Beginn an im aktuellen Farbschema ausgeliefert (außer 7101 und 7102). Die älteren New Flyer-Gelenkwagen sind vereinzelt noch in orangener Farbe unterwegs (u. a. Wagen 7031), allerdings werden ja 40 von ihnen gegenwärtig wie schon beschrieben für einen längeren Einsatzzeitraum umfassend aufgearbeitet. Sie erhalten dabei auch Neulack silber-rot. Die Zuverlässigkeit dieser Wagen lässt aber weiterhin zu Wünschen übrig, Probleme bei der Ersatzteilversorgung führten auch in der Vergangenheit immer wieder zu längeren Ausfallzeiten. MUNI hatte deshalb bereits in 2010 die Beschaffung von 50-60 neuen Gelenkwagen beabsichtigt, dies aber wieder aus Finanzmangel vorerst zurückstellen müssen.

### [Rosario \[AR\]](#) - Museumsobus im Einsatz

[D. Budach](#) - 14.11.11

Mustergültig aufgearbeitet und inzwischen bei diversen Sonderfahrten immer wieder im Einsatz auf der schon seit Jahrzehnten einzigen verbliebenen Trolleybuslinien Rosarios ist der historische Trolleybus Nr. 39, ein Fiat-Alfa Romeo-CGE Trolleybus vom Baujahr 1959. Seit Mai 2011 ist der Wagen wieder zugelassen und macht auf seine Weise Werbung für den umweltfreundlichen, elektrischen Verkehr.

Derweil geht die Modernisierung und der Umbau der Linienwagen weiter, bis September wurden drei Wagen fertiggestellt, bei begrenzten Kapazitäten der Werkstatt erlaubt der tägliche Wagenauslauf von bis zu 16 Wagen allerdings auch kaum, den Umbau mehrerer Wagen gleichzeitig in Angriff zu nehmen.

### [Mendoza \[AR\]](#) - Wiedereröffnung der Linie nach Villanueva

[D. Budach](#) - 10.10.11

Am 23.8.2011 war es so weit: Nach mehreren Monaten mit Fahrleitungsarbeiten und nach Errichten eines neuen Unterwerks entlang der seit Februar 2005 nicht mehr befahrenen Linie nach Villanueva konnte die Wiedereröffnung des elektrischen Verkehrs, auf leicht veränderter Streckenführung, gefeiert werden. Trolleybus 46 ehemals Vancouver absolvierte die Eröffnungsfahrt, unter Anwesenheit von Politprominenz und lokalem Fernsehsender. Schon seit 24.7.2011 hatten Fahrschulfahrten auf der fertiggestellten, neuen Strecke stattgefunden. Der aktuelle Fahrplan sieht an Werktagen einen 8-Minuten-Takt vor, für den 6 Wagen benötigt werden. Auf dem gesamten, derzeit befahrenen Trolleybusnetz beträgt der werktägliche Wagenauslauf 34 Trolleybusse. Weitere 16 Wagen kommen dazu, sobald die aktuell wegen Straßenbauarbeiten nicht elektrisch verkehrenden Linien "Parque" und "Pellegrini" wieder von den Trolleybussen befahren werden. Der Gesamtbestand setzt sich aus 60 vor zwei Jahren aus Vancouver übernommenen Flyer E901/2 -Zweiachsern zusammen.

In Mendoza steht außerdem die Eröffnung der ersten, 13 km langen Stadtbahnlinie bevor, die überwiegend die Trasse von existierenden Bahngleisen mitbenutzt. Zum Einsatz kommen hier 30 Jahre alte, in San Diego erworbene Düwag-Stadtbahnwagen. Die Stadtbahn ersetzt allerdings keine der bestehenden Obuslinien in Mendoza, sie weist ohnehin größere Haltestellenabständen auf.

### [Sao Paulo \(SPT\) \[BR\]](#) - Betreiberwechsel bringt neue Trolleybusse

[D. Budach](#) - 07.11.11

Das städtische Trolleybusnetz in Sao Paulo gehört der stadt-eigenen Gesellschaft SP Trans, wird aber im Rahmen von mehrjährigen Konzessionen durch private Unternehmen betrieben. Für den Verkehr auf den verbliebenen 12 Linien ist seit mehreren Jahren allein das Konsortium 4Leste Viação Himalaia zuständig; 2,8 Mio. Fahrgäste werden monatlich im Durchschnitt befördert.

Im Rahmen einer Neuvergabe übernimmt nun die Unternehmensgruppe Grupo Rua den Betrieb. Dieses Unternehmen wird damit 60% des städtischen Busverkehr betreiben und damit den Markt eindeutig dominieren, bei gleichzeitiger sehr starker Verhandlungsposition gegenüber SP Trans. Mitentscheidend bei der Vergabe war die Zusage von Grupo Rua, den aktuell aus 198 einsatzfähigen Trolleybussen bestehenden Wagenpark noch im Jahre 2012 zu 70% durch neue niederflurige Wagen zu ersetzen. Gegenwärtig sind nur 13 NF-Trolleybusse (davon 1 Testwagen) im Einsatz. 128 neue Wagen sollen beschafft werden, nach aktuellem Stand davon mindestens 78 Wagen vom Typ Caio Millennium / Mercedes Benz O500U / Eletra. Ein solcher Wagen wird wie beschrieben (siehe Meldung vom 26.09.11) derzeit getestet.

Das weitere Schicksal der seit Stilllegung etlicher Linien in 2003/4 abgestellten, erst 1997/8 gebauten 37 Obusse vom Typ Mercedes-Benz/Neobus/Gevisa könnte sich nun kurzfristig klären. Letzter Betreiber war das Konsortium Viação Santo Amaro. Die Wagen sind zwar nicht niederflurig, haben aber dennoch einen vergleichsweise niedrigen Wagenboden und könnten aufgrund ihrer nur wenigen Einsatzjahre sicherlich eine gute Ergänzung der Flotte darstellen. Das gilt auch für einen möglichen Einsatz im Nachbarbetrieb EMTU/Metra. Sieben Jahre Aufenthalt im Freien haben an ihrem äußerlichen Zustand allerdings deutliche Spuren hinterlassen, eine Grundsanierung wäre unumgänglich. 30 dieser Wagen sind nun durch SP Trans zur Versteigerung ausgeschrieben worden.

#### **- Weitere Neuwagen zum Test**

[D. Budach](#) - 26.09.11

Seit August 2011 fährt auf dem Netz der städtischen SP Trans ein neuer Trolleybus vom Typ Mercedes-Benz O500U/Caio Millennium mit Elektroausrüstung von Eletra. Der Wagen ist nur im vorderen Teil niederflurig (einschließlich der beiden Einstiege) und ist eine abgewandelte Version des Typs Millennium II, der vor 3 Jahren testweise bei der SP Trans im Einsatz war und zusammen mit zwei weiteren Exemplaren inzwischen der Vorortgesellschaft Metra gehört.

Der Betreiber „Consortio Himalaia Este“, kurz Himalaia, hat den neuen Wagen unter der Nummer 1774 eingereicht, im Anschluss an die letzte Lieferung von Niederflurobussen der Hersteller Busscar/WEG, die 2008-2009 ausgeliefert wurde. Er ist gegenwärtig im Testbetrieb ohne Fahrgäste vom Depot Tatuapé aus im Einsatz.

In Kürze wird ein dreiachsiger, 15 Meter langer Obus vom Typ Scania K310-Eletra erwartet. SP Trans und Himalaia beabsichtigen die Bestellung der 130 Neubaufahrzeuge. Die Lieferung des zuletzt beschafften Niederflurtyps von Busscar/WEG wird aufgrund von Lieferschwierigkeiten des Herstellers nicht fortgesetzt. Die Neufahrzeuge ersetzen eine gleiche Anzahl noch vorhandener Wagen, die 1996/97 von Marcopolo neu karosseriert worden waren, deren elektrische Ausrüstung also noch um einiges älter ist. Vorhanden sind außerdem 74 äußerlich gleiche Neuwagen (Hochflur) von Marcopolo aus 1996/97, zwei neu karosserierte Hochflur-Gelenkwagen und elf Busscar/WEG-Niederflur-Obusse.

Die beiden Testwagen sollen in einigen Monaten auch vom Nachbarbetrieb Metra auf dem Vorortnetz der EMTU getestet werden.

Die Erneuerung des städtischen Fahrleitungsnetzes der SP Trans wurde inzwischen ausgeschrieben, Mitte September hatten sich 8 verschiedene Bieter qualifiziert. Die Kosten werden bei rund R\$ 90 Mio. (etwa 37 Mio. EUR) erwartet.

#### **Viseon: Alle 12 LT-20 zur Auslieferung nach Riad/Saudi Arabien bereit**

[J. Lehmann](#) - 28.11.11

Die für die King Saud Universität in Riad von der Firma VISEON produzierten 12 Einheiten des Trolleybusses LT-20 im besonderen Design (siehe Meldung vom 13.06.2011) wurden nach Fertigstellung komplett im Werk Pilsting vorgestellt. Darunter befindet sich auch das Fahrzeug für die königliche Familie mit besonderer Innenausstattung. Anstelle der üblichen Bestuhlung besitzt dieser Trolleybus 17 dick gepolsterte VIP-Ledersitze der Firma Franz Kiel GmbH, Nördlingen, die auf einem dunklen Echtholzboden aus geräucherter Eiche mit feinen Aluminiumadern platziert wurden. Auch die Radkasten-Überbauten sind speziell verkleidet, und zwar mit Wurzelholz und Relings und Zierleisten aus Edelstahl, darüber sind fünf Flachbild-Monitore mit 55 Zentimeter (21,5 Zoll) Bildschirmdiagonale, die von einer Multimediaanlage gespeist werden, fest installiert. Die Innendecke ist aufwändig mit feinem, handgenähtem Leder bespannt.

Eine Glaswand über die gesamte Breite trennt in dem VIP-Fahrzeug unmittelbar hinter Tür I den Fahrgastraum vom Fahrerbereich, der Zutritt zum VIP-Bereich ist nur durch die beiden hinteren Türen möglich. Eine kleine Küche mit Kühlschrank befindet sich im vorderen Bereich. Die luxuriösen Ausbauten des Trolleybusses erfolgten in Zusammenarbeit mit erfahrenen Handwerksbetrieben aus der Region Pilsting.

In den nächsten Wochen werden die zwölf Trolleybusse vom nahe dem Herstellerwerk Pilsting gelegenen Verladeterminale Landshut per Bahn zunächst nach Bremerhaven abtransportiert, hier erfolgt die Verladung der Fahrzeuge auf ein Schiff nach Dschidda in Saudi-Arabien, von wo sie die rund 1.000 Straßenkilometer nach Riad auf Tiefladern zurücklegen.

Auf dem Universitätscampus sind die Bauarbeiten noch in Gange, aber bereits im Dezember 2011 sollen Testfahrten mit den ersten Trolleybussen auf einem bereits fertiggestellten, fünf Kilometer langen Teilstück der künftigen Route durch das Campusgelände ermöglicht werden. Die gesamte elf Kilometer lange Oberleitungsstrecke soll Anfang 2012 fertiggestellt werden und eine Einweihung ist im Februar 2012 vorgesehen, dann werden alle zwölf VISEON Trolleybusse in Betrieb sein.

#### **Van Hool N.V. - Prototyp des ExquiCity in Kortrijk vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 31.10.11

Den ersten fahrbereiten Prototyp des ExquiCity präsentierte die Firma Van Hool auf der "Busworld" Kortrijk Ende Oktober 2011. Durch eine sogenannte Mehrfach-Antriebsplattform, in der die Flexibilität eines Busses mit der Effizienz einer Straßenbahn kombiniert wird, bildet der ExquiCity sowohl in der Ausführung von 18m als auch von 24m eine Basis für die Verwendung unterschiedlicher umweltfreundlicher Antriebssysteme als Trolleybusse, Hybridsysteme, Brennstoffzellen oder Batterien.

Bislang liegt die Bestellung von 39 Einheiten des ExquiCity vor, und zwar neun Einheiten als 18 m Trolleybus für die Stadt Parma und 27 Einheiten als Hybrid-Doppelgelenkwagen für die französische Stadt Metz. Drei weitere ExquiCity in der 24 m-Ausführung sind von der TMB für die Stadt Barcelona bestellt, deren Lieferung ist für Anfang 2012 geplant. Zuvor wird der Doppelgelenkwagen in Metz ab Frühjahr 2012 ein einjähriges Testprogramm starten. Die Auslieferung der neun ExquiCity-Trolleybusse für Parma ist ab Mitte 2012 vorgesehen. Die Firma Vossloh Kiepe liefert die elektrische Ausrüstung zu.

Vor Auslieferung dieser Trolleybusse erfolgt die Produktion der 15 nachbestellten Gelenktrolleybusse AG300T für Mailand, die ersten fünf werden Ende 2011 geliefert. Nach deren kompletten Auslieferung wird der nachbestellte Gelenktrolleybus nach Rimini geliefert und anschließend folgen die letztendlich bestellten fünf Solotrolleybusse A330T für Chieti.

Fotos:  
oben: Der ExquiCity auf der Ausstellung der Busworld in Kortrijk.  
Aufnahme: David Stevenson  
unten: Rückansicht der ExquiCity auf dem Werksgelände der Firma VanHool. Aufnahme: Werkfoto

