

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



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

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

[Esslingen \[DE\]](#) - Im Juni 2012 wird '100 Jahre elektrisch' gefeiert

[J. Lehmann](#) - 06.02.12

Vor knapp 100 Jahren am 24.05.1912 (Freitag vor Pfingsten) wurde die Straßenbahn in Esslingen feierlich eingeweiht, die anderntags ihren linienmäßigen Betrieb auf der ersten Strecke von Obertürkheim (damals selbstständige Gemeinde, die 1922 nach Stuttgart eingemeindet wurde) über Mettingen, Bahnhof Esslingen nach Oberesslingen aufnahm. Den Bau und Betrieb der "Eßlinger Städtische Straßenbahn" übertrug die Stadt Esslingen an die Stuttgarter Straßenbahn, der Vertrag wurde zum 31.12.1950 aufgelöst und ab dem 1.1.1951 wird der "Städtische Verkehrsbetrieb" als Eigenbetrieb der Stadt Esslingen geführt. Zu diesem Zeitpunkt verkehrte auf der Linie von Obertürkheim nach Oberesslingen bereits der Obus. Dieser ersetzte am 10.07.1944 den Straßenbahnbetrieb, dessen Betrieb aufgrund seiner einspurigen Gleisanlage nicht ausgebaut werden konnte.

Fotos:

Wie 1987 anlässlich des 75-jährigen Jubiläums soll auch zum 100-jährigen Höhepunkt eine Busparade um den Esslinger Cityring sein, sie als Abschluss der Veranstaltung am Sonntag abend geplant, auf der oberen Aufnahme von 1987 wird der Korso vom Henschel-Obus 22 des Baujahrs 1962 angeführt, es folgt MB O405T Bj.1987, zwei DUO-Busse 307 und 306 (letzterer als Linienwagen der Linie 101), einige Dieselsebusse und am Schluss der Oberleitungswagen.

Die untere Aufnahme entstand über 20 Jahre später an gleicher Stelle mit VanHool 218 als Vertreter der derzeitigen Generation, die Straße wurde mittlerweile ausgebaut und mit Abstand zur Häuserzeile angelegt. Aufnahmen: Jürgen Lehmann



Das 100-jährige Bestehen des elektrischen Betriebs wird am 20. bis 24. Juni 2012 mit mehreren Veranstaltungen gewürdigt. So findet am 20. und 21.06.2012 ein Internationaler Elektromobilitätskongress statt. Die derzeitige Vorplanung sieht Vorträge über Modellregionen der Elektromobilität, Batteriespeicher, Integration der Fahrleitungs-Infrastruktur ins Stadtbild und Übertragung per Induktionsstrom vor. Auch ein Vortrag über "Oberleitungs-Hybridbusse" ist beabsichtigt.

Im Zuge des Elektromobilitätskongresses werden auch Elektrobusse verschiedener Hersteller vorgestellt. So ist auf dem Betriebshof des SVE die Ausstellung von rund zehn Fahrzeugen unter anderem der Firmen Contrac, MAN, HESS, Irisbus, Solaris, Van Hool, Volvo, Viseon, Mercedes und Elektrobus SOR EBN 10,5 geplant.

Diese sollen auch noch zum "Tag der offenen Tür" am 23. und 24.06.2012 von der Allgemeinheit zu besichtigen sein, zusätzlich soll dann auch eine Oldtimershow erfolgen, weitere historische Fahrzeuge sollen auch auf dem Esslinger Marktplatz präsentiert werden. Ebenfalls sind Sonderfahrten mit den historischen Bussen und den ausgestellten Elektrofahrzeugen geplant. Eine Ausstellung über "100 Jahre Nahverkehr in Esslingen" ist vom 24.06. bis zum 19.08.2012 im Stadtmuseum im Gelben Haus geplant, siehe Link "Mehr Information".

Keine Fortschritte konnten bezüglich Ausbauplänen des Trolleybusnetzes erreicht werden, die Werkleitung steht mit den Behörden, Ämtern und den zuständigen Gesellschaften im ständigen Kontakt um weitere Möglichkeiten zu erarbeiten.

Die Umbaumaßnahmen im Bereich der Schlachthausbrücke aufgrund des Ausbaus des Bahnhofs und der neuen Umgehungstrasse sind Ende 2011 abgeschlossen worden. Der Obusbetrieb konnte aufrecht erhalten werden, die Baustelle wurde zeitweise einspurig mit Umdrahtungen passiert. Lediglich Sonntags und teilweise Samstags sowie bei den zwei Kursen in den Abendstunden verkehrten Dieselbusse, um die teilweise mehrmaligen Umdrahtungen und den damit dazugehörigen Zeitaufwand zu umgehen.

Eberswalde [DE] - Neun Neufahrzeuge und vier 'Alt'-Wagen

[J. Lehmann](#) - 02.01.12

Nach Inbetriebnahme der drei im August 2011 gelieferten Solaris/Cegelec am 30.08.11 (Wagen 057) und am 31.08.11 (Wagen 058 und 059) wurden die MAN Gelenktrolleybusse 004 und 030 am 5.10.2011 und die Wagen 034 und 038 am 11.10.2011 nach Budapest abtransportiert.

Es verblieben von den bis zu 18-jährigen MAN-Gelenkobussen nur die Wagen 033, 011, 017, 029 in Betrieb. Letzterer ist der Testwagen für den Umbau von Supercaps, der seit ab 21.03.2011 wieder im Linienverkehr steht, jedoch war er einige Wochen nicht einsatzfähig, da es Mitte November Probleme mit dem Batterieblock gab. Dieser wurde von der Entwicklerfirma RWS ausgebaut und untersucht. Es wurde festgestellt, dass einige Lithium-Zellen defekt sind und erneuert werden müssen.

Die Einlaufweiche und Kreuzung in der Fahrleitung der Wendeschleife Boldtstraße wurden Ende 2011 ausgebaut. Auf den drei Kursen (zwei morgens und einer abends), die dort wenden, kommen nun vorzugsweise Solaris-Gelenkwagen zum Einsatz. Sie können hier automatisch ausdrahten, mit Ihrem Diesellaggregat wenden und am eingebauten Trichter in der Fahrleitung die Stangen automatisch andrahten.

Im Betriebshof wurde hingegen für die Umfahrung der Halle wieder komplettiert und eine Kreuzung mit der Fahrleitung der als Wendeschleife während der Umbauarbeiten Poratzstraße dienenden Querung des Betriebshofes eingebaut.

An den Wochenenden 26./27.11.11 und 03./04.12.11 werden die beiden Obuslinien anlässlich des Weihnachtsmarktes in Eberswalde anstelle des üblichen 30-Minuten-Verkehrs auf einen 20-Minuten-Takt verstärkt. Es kam jeweils ein Kurs pro Linie mehr zum Einsatz.

Die letzten drei Solaris/Cegelec-Gelenkbusse werden im Frühjahr 2012 erwartet. Aufgrund der hohen Preisdifferenz wird jedoch nur ein Wagen mit Energiespeicher (Batterie) anstelle des Diesellaggregats (APU, Auxiliary Power Unit) ausgerüstet sein. Dieser Speicher wird wie die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge von der Firma Cegelec geliefert.

Auch die vier letzten MAN-Gelenkwagen werden nach Budapest gehen, dabei soll der Energiespeicheranlage im Wagen 029 wieder zurückgebaut werden und der Wagen seinen ursprünglichen Hilfsmotor zurück erhalten.

Arnhem [NL] - Wagenparkerneuerung nach neuer Konzession

[J. Lehmann](#) - 25.02.12

Ab dem 9.12.2012 erhält Breng (Produktname des Verkehrsunternehmens Connexxion) eine Konzession für 10 Jahre zur Bedienung der Liniennetze in Arnhem und Nimwegen, die Vergabe erfolgte im Juli 2011 durch die Stadsregio Arnhem Nijmegen. Neben der Verpflichtung den gesamten Dieselbuspark durch Erdgasbusse auszutauschen (hierfür liefert MAN 143 CHG-Solobusse), sollen die verbliebenen Busse, auch die Trolleybusse, nicht mehr als 15 Jahre alt werden. Somit müssen 2013 die bis 1998 beschafften Trolleybusse 5201-5211 und bis 2016/17 die 2011-2002 beschafften Trolleybusse 5212-31 durch Neufahrzeuge ersetzt werden. Die 31 erforderlichen Trolleybusse wurden Ende 2011 ausgeschrieben, es gingen vier Offerten ein, und zwar der Firmen Hess, VanHool, VDL und Solaris. Die ersten drei bieten mit Elektrik der Firma Vossloh-Kiepe und letztere mit Elektrik der Firma Skoda an. Grundlage war das 2009 erstellte Lastenheft, neu ist jedoch die von der Stadsregio Arnhem Nijmegen geforderte Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum sowie eine elektrische Rollstuhlrampe, mit der alle Busse

ausgestattet werden sollen. Bis Ende März 2012 wird eine Entscheidung erwartet. Vier Alternativen der Lieferzeiträume sind in Anfrage enthalten, und zwar von einer Lieferung aller 31 Einheiten in 2013 bis zur Staffelfung von 11 Einheiten im Juni 2013, 10 im Herbst 2016 und 10 im Frühjahr 2017. Bei einer Lieferung aller Fahrzeuge in 2013 kann auf die Nachrüstung der Klimaanlage und der elektrischen Rollstuhllampe in den 20 Berkhof-Trolleybussen verzichtet werden.

Die 31 Gelenktrolleybusse des derzeitigen Wagenparks, sämtlich niederflurig, stehen entsprechend 2013 bzw. 2017 zum Verkauf. Bereits zum Fahrplanwechsel am 9.12.2012 müssen nach einer Vorgabe der Stadsregio Arnhem Nijmegen müssen die beiden bislang verbliebenen hochflurigen Zweiachser außer Betrieb gehen. Deren Einsatz ist derzeit auf die Linie 2 beschränkt. Durch eine optimalere Verknüpfung der Linien soll erreicht werden, dass nur noch maximal 38 Kurse auf den fünf Trolleybuslinien bzw. 9 Linienästen benötigt werden.

Eine Vergrößerung des Netzes ist weiterhin in Planung. Am weitesten ist die bereits seit einigen Jahren geplante Verlängerung der Linie 1 nach Huissen, einer knapp 18.000-Einwohner-Stadt in der Nachbargemeinde Lingewaard. Sobald eine Zusage der Gemeinde zur Finanzierung des Anteils der Kosten für die rund 4 km Fahrleitung erteilt wird, können die Arbeiten beginnen.

Durch eine Baustelle kann vom 13.02. bis 09.03.2012 die Endhaltestelle Geitenkamp, Wielewaalstraat nicht angefahren werden, die Trolleybusse wenden mit Hilfsantrieb auf dem Schuttersbergplein, ein Pendelbus bringt über eine Umleitungsstrecke die Fahrgäste weiter. In den Abendstunden und sofern verfügbar auch tagsüber werden Autobusse auf der Linie 7 eingesetzt.

Durch Entfall der Streifenkarte und Ersatz durch eine Chipkarte bleibt für Touristen und gelegentliche Nutzer des Nahverkehrs in Arnheim und Nimwegen nur der Kauf einer teuren Karte für eine Einzelfahrt (2 bzw. 3 €). Eine Chipkarte kann zwar erworben werden, jedoch wird für den Erwerb eine zusätzliche Gebühr von 10 € erhoben. Nun will man diese Angebotslücke schließen und ab Sommer 2012 eine Tageskarte für Touristen anbieten (siehe Link "mehr Information").

Salzburg [AT] - Neue Linie 14 und Erweiterung Linie 10

[J. Lehmann](#) - 12.12.11

Am Montag, 11.12.2011 verkehrte erstmals eine neue Linie 14 in den Morgenstunden. Sie fährt im 10-Minuten-Takt Montags bis Freitags nur an Schultagen. Es kommen 6 Obusse zum Einsatz. Die neue Linie ersetzt die bisherigen Einsatzwagen, statt der bisher sieben nicht im Fahrplan verzeichneten Wagen verkehrt nun nur noch ein gesonderter E-Wagen von Langwied, weitere E-Wagen gehen auf fahrplanmäßige Kurse über, so ein Wagen von Sam, der als Linie 14 um 7:39 Uhr am Äußeren Stein einsetzt. Auch die Linie X4, die zuletzt noch mit einem Kurs ab Lieferung um 7:13 Uhr startete, geht nun in die neue Linie 14 auf, dieser Kurs fährt bereits um 7:06 Uhr ab Lieferung, eine Überholung an der Haltestelle Schmiedingerstraße ist nicht mehr vorgesehen.

Für die Linie 14 wurde an der Kreuzung Ignaz-Harrer-Straße/R.-Biebl-Straße eine Verbindung errichtet, die im Frühjahr noch erweitert wird, um eine Fahrt in die Schumacherstraße für die Linie 10 zu ermöglichen.

Eine weitere Änderung zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 betrifft die Linie 10. Diese verkehrt nun im 15-Minuten-Takt von Sam wie bisher zum Landeskrankenhaus, jedoch nun ganztags verlängert bis zur Wendeschleife Besserabierstraße, eine zuletzt nicht mehr genutzte Zwischenschleife der Linie 7. An Wochenenden und in Ferienzeiten verkehrt sie zur Messe, um dort eine zusätzliche Verbindung für die P&R-Parkplätze zu ermöglichen. Die Linie 10 nutzt noch bis März 2012 den Linienweg der Linie 7 über die Gaswerkstraße, dann wird die Fahrleitung über die Strubergasse, Rudolf-Biebl-Straße und Schumacherstraße fertig und die Linie 10 nutzt diese neue Strecke und bindet damit die Stadtbibliothek an. Die bisherige Endschleife Lindhofstraße wird nun nur noch zweimal in den Abendstunden von der Linie 10 befahren.

Die Auslieferung der letzten 10 Solaris/Cegelec, die zum Jahreswechsel vorgesehen war, verzögert sich bis zum Frühjahr, da sie im neuen Design ausgeführt werden. Die erstmals produzierten "Solaris Trollino 18 MetroStyle" werden mit ihrem auffälligen Design sie ab 2012 das Stadtbild der Mozartstadt bereichern und die innovative Technik der Obusse auch mit ihren Aussehen unterstreichen.

- Rund 1 km neue Fahrleitung im Bau!

[J. Lehmann](#) - 30.01.12

Die Bauarbeiten für den veränderten Linienweg der Trolleybuslinie 10 schreiten voran. Nachdem bereits vor Weihnachten die Verbindung zwischen Gaswerkstraße und Rudolf-Biebl-Straße über die Strubergasse fertiggestellt und abgenommen wurde, wurden im Januar 2011 die Masten für die Verbindung von der Kreuzung Rudolf-Biebl-Straße/Ignaz-Harrer-Straße auf der Schumacher- und Scherzhauserfeldstraße vorbei an der Bibliothek bis zur Siebenstädterstraße aufgestellt und die Befestigungselemente bzw. Ausleger montiert. Die Abzweigung von der Siebenstädterstraße in die Scherzhauserfeldstraße ist bereits nahezu fertig gestellt. Ab dieser Woche folgt die Fahrleitungsverlegung von der Scherzhauserfeldstraße zur Schumacherstraße. Zum Abschluß der Maßnahme erfolgt der Bau der Weichenanlage bei der alten "Lehner Post" an der Kreuzung Rudolf-Biebl-Straße/Ignaz-Harrer-Straße. Die Eröffnung des neuen Linienwegs der Linie 10 ist für den 06.03.2012 vorgesehen und wird um 10:30 Uhr vor dem Zentrum Neue Mitte Lehen stattfinden. Damit erhält die Anfang 2009 eröffnete neue Stadtbibliothek letztendlich einen Anschluss an das Obusnetz. Erste Planungen, die Linie 4 hier vorbeizuführen scheiterten an Einsprüchen der Anwohner, die um Ihre Parkplätze fürchteten.

Bereits zum Fahrplanwechsel verkehrt die Obuslinie 10 alle 15 Minuten von Sam über Volkgarten und Mülln bis zur Bessarabierstraße, in Sommerferien und an Wochenenden bis zum Messeparkplatz. Mit dem rund 1,4 km langen Linienweg bedient die Linie 10 dann fünf neue Haltestellen: Stadtwerk Lehen, Kuenburgstraße, Eshaverstraße (gemeinsam mit Linie 2 und 4), Neue Mitte Lehen und Thomas-Bernhard-Straße.

Die Auslieferung von zehn weiteren Solaris Trollino 18 wird voraussichtlich ab Mai/Juni 2012 erfolgen. Die Fahrzeuge werden im speziellen Design "MetroStyle" sein, der auf der Busmesse in Kortrijk/Belgien seine offizielle Premiere hatte. Dieses Design ist speziell für Fahrzeuge der BRT/BHNS-Systeme in Europa konzipiert. Die charakteristische Linie basiert auf dem Design der Straßenbahntriebwagen Tramino der Firma Solaris, das Fahrzeug wirkt mit der dynamischen Optik wie eine Straßenbahn auf Rädern. Neben dem äußeren futuristischen Design weist auch die Inneneinrichtung einige neue Features auf, die den besonderen Charakter dieser Fahrzeuge betonen. Für die zehn Solaris Trollino 18 MetroStyle sind die Betriebsnummern 321-330 vorgesehen.

[Linz \[AT\]](#) - Bekenntnis zum Obusbetrieb

[J. Lehmann](#) - 13.02.12

In einer Presseaussendung vom 1.2.2012 gab der Vizebürgermeister Klaus Luger die Untersuchungsergebnisse von Experten der Berufsgruppe Nahverkehr und der LINZ LINIEN bekannt. Da die Möglichkeiten CO2 einzusparen am erfolgreichsten beim Ausbau des schienen- bzw. oberleitungsgebundener Verkehrsmittel wie Straßenbahnen und Obussen ist, soll diesem zum jetzigen Zeitpunkt den Vorrang vor der Einführung von Hybridbussen gegeben werden. Die CO2-Reduktion beim Einsatz von Elektro-Fahrzeugen im Individualverkehr ebenso wie beim vermehrten Einsatz von Hybridfahrzeugen würde nur einen geringen Erfolg bringen. Nach den Testeinsätzen in den vergangenen Jahren wurde lediglich eine Größenordnung von nur einem Prozent (bei E-Fahrzeugen) bis zu elf Prozent (bei Hybridfahrzeugen) ermittelt. In den letzten zwei Jahren wurden Hybridbusse mehrerer Hersteller und verschiedenen Bauarten getestet, damit sich ein objektives Bild über die technischen und wirtschaftlichen Einsatzmöglichkeiten, die Stärken und Schwächen usw. gemacht werden kann. Zuletzt kam von Anfang Dezember 2011 bis Ende Januar 2012 ein Mercedes-Benz Citaro G Blue-Tec Hybrid, der Aufschluss über die "Wintertauglichkeit" von Hybridbussen geben sollte.

„Die Zukunft wird sicherlich im Ausbau des elektrifizierten Personennahverkehrs und hier wiederum des Straßenbahnnetzes liegen“, nennt Vizebürgermeister Klaus Luger die generelle Zielsetzung der städtischen Verkehrspolitik.

So haben in den kommenden Jahren die Projekte zum Ausbau des Straßenbahnnetzes Vorrang. So soll die erst im letzten Jahr eröffnete Straßenbahnlinie von Linz auf das Harter Plateau bis spätestens 2015 um rund 4 km nach Traun soll Realität verlängert werden, 2,5 Kilometer mehr Schiene sind bei der geplanten Straßenbahnverlängerung nach Pichling beabsichtigt und für eine zweite Straßenbahnachse durch Linz erwartet man eine Neubaustrecke von 6,5 Kilometer Länge, dieses Vorhaben wird derzeit projektiert.

Mit diesen Baumaßnahmen wird der ohnehin schon relativ hohe Elektrifizierungsgrad des Linzer Liniennetzes von rund 73 Prozent des Streckennetzes, die derzeit bereits mit Straßenbahnen und Obussen bedient werden, weiter erhöht.

Die durch den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke durch die ÖBB wurden die seit Juli 2011 demontierten Oberleitungen im Zuge der Linien 41 und 43, die einen fünfmonatigen Autobusbetrieb nach sich zogen, wieder komplettiert und seit dem 22.12.2011 sind Obusse auf allen vier Trolleybuslinien wieder im Einsatz. Eine weitere Unterbrechung wird im August 2013 erwartet. Auf den 20 Kursen, die ab 13:00 Uhr zum Einsatz auf den vier Trolleybuslinien kommen, werden derzeit über sechs Autobusse eingesetzt, im Moment sind fünf Obusse wegen fehlender Ersatzteile nicht einsatzfähig, die Ersatzteilversorgung ist leider zum Teil sehr beschwerlich und die Materiallieferzeiten dauert sehr lange. Die 19 Obusse sollen nach der gegenwärtigen Planung bis 2016/17 im Einsatz bleiben, somit bleibt den LinzLinien noch genügend Zeit die Entwicklungen am Markt beobachten zu können, bevor eine endgültige Entscheidung über den Ersatz getroffen werden muss.

- Jubiläum: 100 Jahre Trolleybus Schweiz

[J. Lehmann](#) - 16.01.12

Am 04.01.2012 konnte der Trolleybus in der Schweiz auf eine 100-jährige Geschichte zurückblicken. An diesem Tag vor hundert Jahren nahm die «Gleislose Bahn» auf der Überlandstrecke zwischen Freiburg und Posieux (FR) ihren Liniendienst auf, später erfolgte eine Verlängerung bis Farvagny. Dieser erste Trolleybusbetrieb der Schweiz hatte außer der Traktionsart noch nicht viel mit dem heutigen geräuscharmen, leistungsstarken und vorwiegend städtischen Verkehrsmittel zu tun.

Nach Einstellung dieses frühen Betriebes zwischen Freiburg und Farvagny (1912/16 bis 1932) entstand bereits im gleichen Jahr in der hügeligen Stadt Lausanne ein neuer Trolleybusbetrieb, der sich auf den steigungsreichen Strecken bewährte und in den Folgejahren beispielhaft für weitere Betriebe wurde. Von 1932 bis 1966 entschieden sich insgesamt 14 Städte sowie vier eher ländlich geprägte Regionen in der Schweiz für das gleislose elektrische Verkehrsmittel. Schon damals wurde der Trolleybus damals als ideale und kostengünstige Alternative zur Straßenbahn bzw. Tram (wie sie in der Schweiz genannt wird) angesehen. Zuerst dienten die Trolleybuslinien als Ergänzung des Straßenbahnnetzes, in zahlreichen Städten ersetzte der Trolleybus dann komplett die Straßenbahn. Leider stellten fünf davon ihren Betrieb zwischen 1977 und 2008 ein, so dass heute noch 13 Betriebe in der Schweiz

existieren.

Zum Jubiläum organisierte der Trolleybusverein Schweiz (www.trolleybus.ch) eine Sonderfahrt mit historischen Autobussen auf der damaligen Strecke, da witterungsbedingt der erste Termin am 08.01.2012 ungünstig lag, wird ein weiterer Termin im Laufe des Jahres angesetzt.

Genève [CH] - Reduzierung des Trolleybusnetzes wird zur Taktverdichtung genutzt!

[J. Lehmann](#) - 26.12.11

Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 löste die Straßenbahnlinie 14 die Trolleybuslinie 2 und 19 nach Bernex ab. Fahrgäste müssen nun vor der Ortschaft am P&R-Parkplatz umsteigen, die sechs Haltestellen in der Ortschaft Bernex bis zur bisherigen Trolleybusendhaltestelle Saule wird von einer neuen Anschlussbuslinie 47 bedient. Die Linien 2 und 19 verkehren nun nach Onex Cite, durch die beiden Linien wird eine Taktverdichtung auf 5 Minuten tagsüber, in der Hauptverkehrszeit sogar auf 4 Minuten erreicht, die bisherige Linie 10 verkehrte bislang hierhin im 8-Minuten-Takt. Weiterhin werden die Linien 2, 6 und 19 im Verbund befahren, die Trolleybusse wechseln jeweils an den Endhaltestellen auf die jeweilige andere Linie. Die Linie 10 verkehrt nun vom Flughafen (Aéroport) bis Rive. Damit erhielt die Innenstadt eine direkte Anbindung an Flughafen. Im Fahrplan ist die Ankündigung vermerkt, dass diese Linie ab 2016 in Richtung "La Gradelle und Communaux d'Ambilly/MICA (einem Neubaugebiet südlich des Hôpital Trois-Chêne, in dem bis 2018 über 1.200 Wohnungen entstehen sollen) in Ersatz der heutigen Autobuslinien 1 und 9 verlängert wird. Diese Verlängerung sieht die Planung des Kantons Genf "Plan Directeur des Transports Collectifs 2011-2014" vor. Des Weiteren ist hier die Verlängerung der Linie 2 und 19 über Onex nach Crissy und Linie 6/19 über Vernier-Village hinaus weiter bis zur Haltestelle "Canada" beabsichtigt. Auch die Trolleybuslinien 3 und 7 erhielten zum Fahrplanwechsel einen geänderten Linienweg. Die Linie 3 verkehrt nun über die Pont du Mont-Blanc direkt von Rive zum Bahnhof Cornavin und die Linie 7 über den bisherigen Linienweg der Linie 3 zum Hospital. Hierfür waren kleinere Fahrleitungsänderungen erforderlich, so erhielt Linie 3 von der Rue de Chantepoulet einen Abzweig zum Bahnhof Cornavin.

Auf allen sechs Trolleybuslinien wurden die Taktzeiten verbessert:

Linie 3: bisher 5/7,5, nun: 4/6-7 Minuten

Linie 2,6 und 19: bisher 8-9/12, nun: 7½/10 Minuten

Linie 7: bisher 8/10-11, nun: 7-8/10 Minuten

Linie 10: bisher 7-8/8-9, nun: 7/8 Minuten

(erstgenannte Zeiten in Hauptverkehrszeiten)

Nahezu abgeschlossen ist der Neubau der Trolleybustrasse über die Rhone im Zuge der Rue des Moulins, die ursprüngliche Brückenkonstruktion über die Rue de la Tour-de-I'le wird nun ausschließlich von der Straßenbahnlinie 14 genutzt.

La-Chaux-de-Fonds [CH] - Nur noch bis zum Sommer 2012 elektrisch

[J. Lehmann](#) - 13.02.12

Gemäß Ankündigung des Direktors der TRN im April 2011 (siehe Meldung vom 02.05.2011) wird der Trolleybusbetrieb aufgegeben. Seinerzeit wurde als Termin das Jahr 2014 genannt. Als Grund wurde der erforderliche Fahrleitungsneubau im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angeführt, der in den kommenden Jahren eine Neugestaltung erfährt. Die hieraus resultierenden Kosten von 5 bis 6 Mio. SFR werden im Zuge der Umbauarbeiten nicht vom Projekt übernommen. Des Weiteren muss auch die Fahrleitung der Linie 1 nach Arretes erneuert werden, hier werden an Kosten 10 Mio. SFR veranschlagt.

Im Rahmen des Ankaufs von sieben Hybridbussen der Firma Solaris mit Parallel-Hybridtechnik, das heißt ein Elektromotor unterstützt lediglich den Dieselmotor, wurden Ende 2011 die vier Solaris-Gelenktrolleybusse an die Firma Solaris zurückgeben. Der Abtransport nach Owinska (Polen) erfolgte am 15.10.2011(143), 15.11.2011(141) und 20.12.2011 (142, 144).

Es ist beabsichtigt, den verbleibenden Trolleybuspark (5 SwissTrolleys und 3 Solaris-Solotrolleybusse) nach Eintreffen der sieben Hybridgelenkwagen im Sommer an Neuchatel abzugeben.

Derzeit erhält SwissTrolley 125 eine elektrische Revision, bei dem die elektrischen Bauteile wie Motor und Kompressor überholt werden. Jedoch ist es schwierig, Ersatzteile zu erhalten, da die Firma Siemens die Produktion eingestellt hat.

Lausanne [CH] - 3,3 km Verlängerung der Trolleybuslinie 8!

[J. Lehmann](#) - 19.12.11

Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 wurde die Verlängerung der Trolleybuslinie 8 nach Mont Grand in Betrieb genommen. Bislang verkehrten Trolleybusse nur auf dem Abschnitt Verriere-Bellevaux alle 20 Minuten, während Autobusse von Verriere ebenfalls alle 20 Minuten bis Grand Mont verkehrten. Mit dem Fahrplanwechsel verkehrt nun die Linie 8 mit allen Kursen nach Grand Mont, so dass die Agglomerationsgemeinde Le Mont-sur-Lausanne im Kanton Waadt nun ganztägig im 10-Minuten-Takt angefahren wird. In der Kundenzeitschrift (siehe Link "Mehr Information") wurde dieses angekündigt und einige interessante Daten der Linienverlängerung genannt: Die Neubaustrecke mißt 3,3 km von Bellevaux bis Grand Mont, es wurden rund 14 km einfache Kupferleitung verlegt,

die mittels 191 neue Masten und 62 vorhandenen (von der früheren Überlandlinie 20) getragen wird, 2 m³ Beton werden für das Fundament eines Mastes benötigt. Für die Stromversorgung wurde ein Unterwerk neu errichtet, insgesamt dauerte die Bauzeit 10 Monate.

Die RétroBus unternahm am ersten Betriebstag (Sonntag, 11.12.2011) einige Fahrten auf dem neuen Streckenstück mit dem historischen Trolleybus TL 656, um die Netzverlängerung behührend zu würdigen.

Zum Einsatz kommen auf der Trolleybuslinie 8 in der Regel SwissTrolleys, acht Kurse sind zu besetzen, in der HVZ kommt ein neunter Kurs hinzu. Ansonsten bringt der neue Fahrplan auf den Trolleybuslinien keine wesentlichen Fahrplanänderungen, für die neun Trolleybuslinien werden nun fahrplanmäßig 88 Kurse in der Hauptverkehrszeit benötigt, der Trolleybuspark umfasst unverändert 93 Einheiten, davon 35 SwissTrolleys von 2009/10. Die TL nutzt nun eine Option des damaligen Liefervertrags und bestellte bei der Firma Hess 27 weitere Einheiten zur Auslieferung bis 2013. Damit soll unter anderem die Linie 25 Gelenkwagen statt der bisher eingesetzten Solowagen erhalten und auf Linie 1, 2 und 21 sollen die Anhängerzüge ersetzt werden. Deren Einsatz beschränkt sich dann nur noch auf die Linien 7 und 9. Während der westliche Teil der Linie 7 zur Straßenbahnlinie werden soll, ist für die Linie 9 eine Aufwertung mit Doppelgelenktrolleybussen geplant, die teilweise eigene Fahrspuren erhalten sollen. Eine Beschaffung von Doppelgelenkwagen kann derzeit noch nicht erfolgen, da die Werkstatt hierfür nicht eingerichtet ist.

Neuchatel [CH] - Verlängerung der Linie 7 in Marin geplant

[J. Lehmann](#) - 02.01.12

Nach der Neubeschaffung von 20 SwissTrolleys besteht der Wagenpark nun aus 65 Bussen, davon 36 Trolleybusse. Deren Anzahl hat sich von 33 zum Jahreswechsel 2010/11 (sowie von 2005-2008) erhöht. Außer den an eine rumänische Handelsfirma verkauften 17 Trolleybussen wurden auch zwei Gelenkdieselbusse ausgemustert. Diese waren bis 2010 auf den im Fahrplan der Linien 1 und 7 markierten Niederflurkursen eingesetzt. Auch im neuen Fahrplan sind weiterhin nur zwei Kurse der Linie 1 und ein Kurs der Linie 7 als niederfluriger Kurs markiert. Neu im Fahrplan wird nun jeder zweite Kurs der Linie 2 und 8 als niederfluriger garantiert.

Für die Ausbaupläne des Netzes erhofft man sich Mittel aus dem Regionalfond. Während die Umstellung der Linie 9, die alle 10 Min parallel zur Linie 7 bis Rocher und dann 3 km in ein nördliches Wohngebiet (Denis-de-Rougemont) verkehrt, nicht realisiert werden kann, da der Kosten/Nutzen-Faktor zu schlecht ist, besteht weiterhin die Planung, dass die Linie 7 in ein Wohngebiet nördlich der Gemeinde Marin-Epagnier anstelle zum Bahnhof Marin-Epagnier verkehrt und dieses bisher nicht durch ÖPNV erschlossenen Gebiet Champs-Montants an das Trolleybusnetz anschließt. Gemäß Planung werden für die knapp 1 km Kosten von CHF 2,5 Millionen erwartet. Des Weiteren ist Erneuerung von Fahrleitungen insbesondere im Zuge der Linie 8 für die kommenden Jahre vorgesehen.

Winterthur [CH] - Investitionen im Fahrleitungsnetz

[J. Lehmann](#) - 23.01.12

Mit Errichtung von zwei neuen Unterwerken, die im Oktober 2011 an der Agnesstrasse im Zuge der Linie 1 nach Töss am 15.12.11 in Langwiesen im Zuge der Linie 2 Richtung Wülflingen in Betrieb genommen wurden, wird nun die Spannung im Fahrleitungsnetz bei 600V gleichmäßiger gehalten werden. Auf eine Erhöhung der Fahrleitungsspannung wurde verzichtet, durch die neuen Gleichrichter sollen die Spannungsschwankungen kleiner gehalten werden. Zusätzlich erzielt damit die Stadtbus, dass für die Zukunft entsprechende Reserven vorhanden sind um kürzere Taktzeiten und den Einsatz von Doppelgelenkbussen zu ermöglichen.

Der Umbau des HB wird wie geplant nach dem Albanifest (29.06. bis 01.07.2012) beginnen. Die Ausschreibung für die Fahrleitungsänderung läuft derzeit, während der Umbauphase ist kein Hilfsmotoreinsatz bei den Trolleybussen geplant. Die beiden nachbestellten SwissTrolleys sollten bis Ende Juni 2012 vor Beginn der Umbauarbeiten am Bahnhofplatz ausgeliefert werden, jedoch kann dieser Termin nicht eingehalten werden, da die Hilfsaggregate der Firmen ESW/Steyr nicht rechtzeitig geliefert werden können, als neuer Liefertermin der beiden Trolleybusse ist nun Herbst 2012 fixiert worden. Die beiden Mercedes-Benz O405GTZ (147, 149) werden voraussichtlich bis zur Auslieferung der beiden Neufahrzeuge im Herbst im Einsatz stehen.

Das Enteiser- Fahrzeug auf Basis eines Lieferwagen der Firma Mercedes-Benz wurde ausgeliefert und im Dezember 2011 in Betrieb genommen. Es wurde erhielt das alte Stromabnehmersystem von Dornier, mit dem bislang der Trolleybus 147 ausgestattet war. Die Abdrahtung vom Fahrerplatz ist weiter in Betrieb, hingegen wurde auf die automatische Aufdrahtung verzichtet.

Der Gesamtleistungswettbewerb zur Erweiterung und Sanierung des Busdepots Grüzefeld wurde im Dezember 2011 entschieden und die Finanzierung geregelt (siehe Meldung der Stadt Winterthur vom 19.12.2011 im Link "Mehr Information"). Die Erweiterung sieht Platz für 64 Busse unterschiedlicher Länge vor, auch die Verwaltung wird nun hier als Teil des Erweiterungsbaus integriert. Damit wird das alte Busdepot am Deutweg, welches bis zu 33 Busse beherbergt, sowie der zugehörige Verwaltungsbau an der Tössfeldstrasse aufgehoben. Die Beauftragung erfolgte im Rahmen des Wettbewerbs an eine Bauunternehmung, die mit einem Architekturbüro aus Winterthur das wirtschaftlichste Gesamtleistungsangebot abgegeben haben.

Zürich |CH| - Baubeginn der 12 rein elektrischen LighTram

[J. Lehmann](#) - 05.12.11

Die Produktion der Doppelgelenkwagen begann bei der Firma Hess am 6.12.2011, die Auslieferung des ersten Wagens wird wie vertraglich vorgesehen im Juli 2012 erfolgen, alle 12 Doppelgelenkwagen werden bis Ende November 2012 geliefert sein.

Die Wagen werden baugleich zu den 17 im Jahre 2007/08 gelieferten Doppelgelenkwagen sein, neu ist jedoch der Entfall des Dieselmotors als Hilfsantrieb, dafür Batterien aus Lithium-Ionen-Batterie (Li-Batterie), die eine Stromversorgung bei Umleitungen oder Fahrstromunterbrechung ermöglichen. Somit kommen durch die Kombination von Oberleitungsbetrieb und Energiespeicherung über Li-Traktionsbatterien die Doppelgelenkwagen ganz ohne fossile Brennstoffe aus.

Ab Dezember 2012 wird der Trolleybuspark aus 27 Doppelgelenkwagen bestehen, dann wird neben der Linie 31 auch die Linie 32 weitestgehend hiermit bedient. Da jedoch auf der Linie 31 bis zu 14 Kurse und auf der Linie 32 bis zu 18 Kurse benötigt werden, müssen dann auch normale Gelenkwagen auf einzelnen Kursen aushelfen. Die Linie 31 verkehrt ganztägig im 7½-Minuten-Takt, die Linie 32 in Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt.

Der Fahrplanwechsel sieht keine Änderung auf den sechs Trolleybuslinien (31-34, 46, 72) vor, lediglich werden auf der Linie 46, die tagsüber alle 7½ Min, von 7:00 bis 8:30 Uhr alle 5 Minuten und von 16:00 bis 19:00 Uhr alle 6 Minuten verkehrt, in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:28 und 8:08 ab Lehenstraße noch vier, zwischen 17:32 und 18:32 ab Hauptbahnhof noch sieben zusätzliche Entlastungsbusse (statt bisher zwei) eingesetzt.

Der SwissTrolley 161 wurde nach einem Unfall am 12.09.2010, bei dem der Wagen in der Rechtskurve von der Feldstrasse in die Schöneggstrasse auf der Linie 31 geradeaus in das gegenüberliegende Gebäude Schöneggplatz 10 fuhr, nun nach Freigabe durch die Staatsanwaltschaft seit Juni 2011 in eigener Werkstatt wieder aufgebaut, die Fertigstellung steht kurz bevor.

Gemäß einer Motion im Stadtrat von 2007 sollte die Neufrankenstrasse ausgebaut werden und bis zur Holstrasse verlängert werden. Diese Trasse ist für die nach 2025 zur Realisierung beabsichtigten Tramlinie 1 anstelle der kurvenreichen Führung der Linie 31 über die Schönegg- Feld- und Hohlstrasse vorgesehen. Der Bau der begradigten Linienführung sollte bereits für die Trolleybuslinie 31 verwirklicht werden. Zudem soll die Trolleybuslinie 31 zur besseren Erschließung der Europaallee im Abschnitt zwischen Sihlpost und Hohlstrasse von der Militärstrasse/Feldstrasse in die Lagerstrasse/Neufrankengasse umgelegt werden. Für den Umbau der Fahrleitung wurde ein Kreditantrag für die erforderlichen Vorinvestitionen beim ZVV eingereicht. In Anbetracht der hohen Kosten von 66 Mill. Franken für rund 600 m Straße stellte der Stadtrat das Projekt im November 2011 zurück.

- Kommt endlich die Trolleybusinitiative

[J. Lehmann](#) - 09.01.12

Bereits mehrmals wurde die Umstellung der Linien 69 und 80 vorgeschlagen, die das Universitätsgelände der ETH auf dem Hönggerberg erschließen. Mit dem großen Umstellungsprogramm in den 70er Jahren erhielt die Linie 69 bereits Masten, aber noch keine Fahrleitung. Im Mai 1972 bewilligte der Gemeinderat einen Kredit zur Umstellung von drei Buslinien auf Trolleybusbetrieb und der Beschaffung von 31 neuen Gelenktrolleybussen, die Realisierung zog sich jedoch bis in die 90er Jahre hin.

Nun kündigt ein Zeitungsartikel der Neuen Züricher Zeitung an, dass die VBZ eine Vorlage erstellen werden, in dem der Trolleybus als optimales Verkehrsmittel für diese Erschließung realisiert werden soll.

Zuletzt gab es 1996 einen Vorstoß mit der Vorlage einer Motion im Stadtrat, die Linie 69 auf Trolleybusbetrieb umzustellen. Hierauf erhielten die Unterzeichner der Motion folgende Stellungnahme der VBZ: "Durch die verstärkte Nutzung der Tangentiallinien 80 und der Direktbusse der Linien 81 und 82 von den S-Bahnhöfen Oerlikon und Altstetten zur ETH Hönggerberg schwindet die Bedeutung der Linie 69 als Zubringer. Ein Ausbau auf Trolleybusbetrieb drängt sich bei zurückgehenden Fahrgastzahlen nicht auf. Mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 33 wurde aus heutiger Sicht das Trolleybus-Umstellungsprogramm abgeschlossen....

Generell zeichnet sich auf dem Busmarkt eine Abkehr vom Trolleybus ab. Zukunftsträchtige Lösungen werden in neuen abgasfreien Antriebssystemen auf Basis von Brennstoffzellen gesehen. Deren Serienreife könnte bis ins Jahr 2005 erreicht werden."

Das Liniennetz 2025 der VBZ sieht ein Ersatz einiger stark befahrenen Trolleybuslinien durch Straßenbahnen vor. So wird die Verbindung über die Hardbrücke bis Milchbuck und die Linie 31 bis Schlieren ersetzt. Als Tangentialverbindung könnte dann eine Verbindung über den Hönggerberg als Teil der Linie 80 (vom Bahnhof Affoltern) und der Linie 69 dienen.

Die Linie 69, die wie die Linie 72 von der Straßenbahnhaltestelle Milchbuck (Umstieg von den Straßenbahnlinien aus der Innenstadt) startet, verkehrt in 12 Minuten Fahrzeit zur ETH, die Linie 80 führt aus den westlichen Stadtteilen hierhin und weiter bis zum Bahnhof Oerlikon. Beide Linien verkehren ganztägig alle 7½ Minuten, seit dem Fahrplanwechsel am 11.12.11 kommen in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag, morgens und abends auf der Linie 69 während der Vorlesungszeiten der ETH zusätzliche Busse zwischen Bucheggplatz und ETH Hönggerberg als Eilkurse ohne Halt zum Einsatz, und zwar ebenfalls im 7½-Minuten-Takt.

Nancy [FR] - Vorschlag zur bewährten Technik

[J. Lehmann](#) - 25.02.12

Weiterhin wird über Fortbestand des Betriebs diskutiert. Im ebenfalls 2002 aufgenommenen Betrieb in Caen (hier jedoch ausschließlich spurgeführt mit Straßenbahnoberleitung und einpolige Stromabnehmer wie bei der Straßenbahn) hat man im Dezember 2011 die Umstellung auf einen reinen Straßenbahnbetrieb beschlossen. Die Fahrzeuge für den Betrieb in Nancy sollten saniert werden, bis zu einer Höhe von 500.0000 € werden die Kosten zu 30% vom Staat subventioniert. Aber für die Überarbeitung der spurgeführten Doppelgelenktrolleybusse wird mit einem Betrag von 750.000 Euro pro Fahrzeug gerechnet.

Experten schlagen daher vor, Doppelgelenktrolleybusse nach dem Beispiel von Genf oder Zürich zu beschaffen und diese ohne Spurführung auf der "Tram"-Linie 1 einzusetzen. Dieses würde auch die Folgekosten der Wartung halbieren und durch die längere Haltbarkeit der Fahrzeuge über den geplanten Zeitraum 2022 verkehren können.

Die TVR (Transport sur Voie Réservee) wurde auf Basis des 1982 eröffneten Trolleybussystems auf der Linie 1 eingerichtet, nach zwei Jahren Bauzeit erfolgte am 8.12.2000 die feierliche Eröffnung des Betriebs, aber auf die Betriebsaufnahme mussten die Fahrgäste noch warten. Sie wurde zuerst für den 26.12.2000, dann für den 2.1.2001 angekündigt, aber erst ab dem 28.01.2001 verkehrten die Wagen im 15-Minuten-Takt von 13 bis 18 Uhr. Schrittweise wurde der Betrieb erweitert, aber nach Unfällen am 6. und 10.3.2001 wurde die Betriebserlaubnis zurückgezogen und der Betrieb wieder eingestellt. Die Herstellerfirma Bombardier verbesserte das System und unternahm mit jedem einzelnen Wagen Probefahrten im Depot, ehe am 23.08.2001 ein Probetrieb ohne Fahrgäste aufgenommen wurde. Aber es dauerte nochmals ein Jahr, ehe am 7.3.2002 eine Betriebsgenehmigung erteilt wurde und am 13.03.2002 der Betrieb aufgenommen wurde. Unterbrechungen gab es seitdem mehrere, so 2006 als ein Teil der Spurführung saniert wurde. Die Doppelgelenktrolleybusse verkehren auf etwa 6½ km spurgeführt mit einer mittig im Asphalt eingelassenen Stahlrillenschiene. Knapp 5 km der Strecke fahren sie jedoch wie Trolleybusse herkömmlich gelenkt, und zwar ab Velodrome bis zur südwestlichen Endhaltestelle Vandoeuvre CHU Brabois und von der Haltestelle Gérard Barrois/Stade Marcel Picot bis zur östlichen Endhaltestelle Essey Mouzimpré. In den Kurven der Endhaltestellen wird jedoch wieder spurgeführt gefahren.

Obwohl teilweise mit Fahrleitung überspannt, sind für den Ausbau von zwei weiteren Linien Dieselbusse bestellt worden, die teilweise mit eigenen Fahrspuren als BHNS-System verkehren sollen. Die Betriebseröffnung hier ist für Mitte 2013 geplant.

Avellino [IT] - Kommt die 'Metropolitana leggera Avellinese' bald ins Rollen?

[J. Lehmann](#) - 30.01.12

Die Änderung der Planung durch Einrichtung einer Fußgängerzone genehmigte der Stadtrat am 18.11.11. Somit können die Arbeiten am Projekt wieder aufgenommen werden. Die Corso Vittorio Emanuele war für den ursprünglich knapp 11 km langen Fahrweg mit 36 Haltestellen eingeplant. Durch Schließung der Straße für den Verkehr beabsichtigte man entsprechend dem Abschnitt zwischen dem Corso Europa, dem Piazza Libertà und der Via Nappi mit dem Dieselaggregat zu fahren. Durch die Erhöhung des nicht elektrischen Anteils der Strecke war jedoch die Zahlung der staatlichen Förderung in Gefahr.

Im Frühjahr 2008 hat das Konsortium Sirti / Imet / Van Hool und Vossloh Kiepe den Auftrag erhalten, die Trolleybuslinie als 'Metropolitana leggera Avellinese' zu errichten. Die knapp 11 km lange Linie sollte im 6-Minuten-Takt (in Spitzenzeiten) mit einer Umlaufzeit von 48 Minuten alle wichtigen Einrichtungen der Stadt wie das Theater, die Kathedrale, Museen sowie den neuen Busbahnhof und den Bahnhof stazione FS und der Überlandbushaltestelle am Piazza Libertà verbinden. Das 24,7 Mio. Euro-Projekt wurde größtenteils vom Staat und regionalen Mitteln gefördert nur einen geringen Anteil musste die Stadt selbst aufbringen. Im Jahre 2009 wurde mit dem Bau begonnen, im Sommer 2010 sollte die Linie fertig sein, aber wegen der Unklarheiten bezüglich der Streckenänderung wurden Anfang 2010 die Arbeiten am Projekt gestoppt.

Die elf bestellten Trolleybusse sind hingegen fertig und warten im Werk der Firma Van Hool auf ihre Auslieferung.

Bari [IT] - Wiedereröffnung läßt auf sich warten

[J. Lehmann](#) - 19.12.11

Erneut wird für die Wiedereröffnung des Betriebs ein Termin genannt. Gemäß einem Artikel in der Lokalpresse vom September 2011 sollen bis Ende des Jahres die erforderlichen Probefahrten zur Abnahme erfolgen und im März 2012 der Betrieb wieder aufgenommen werden.

Die neue Fahrleitung beginnt auf der Rückseite (Westseite) des Bahnhofs und führt stadtauswärts auf der Corso Benedetto Croce und stadteinwärts auf der Viale Unità d'Italia. Die beiden Fahrleitungen sind über die Via Giuseppe Capruzzi (Straße hinter dem Bahnhof) verbunden. Die derzeitige Autobuslinie 4 nach Valenzano über Carbornara wendet hier jedoch nicht, sondern fährt über eine Bahnunterführung in die Innenstadt zum Hafen und über den Corso Cavour und die Brücke "Ponte 20 Settembre" über die Bahngleise wieder stadtauswärts über die Viale Unità d'Italia. Die zukünftige Trolleybuslinie 4 wird somit in die Innenstadt mit Dieselmotor weiterfahren, die in zahlreichen Straßenzüge teilweise im bedenklichen Zustand vorhandene Trolleybusfahrleitung aus dem 1939 bis 1987 bestehenden früheren Trolleybusbetrieb bleibt somit ungenutzt.

Alle Trolleybusse befinden sich in Bari und zu den drei neuen Solowagen der Firma VanHool und den fünf wieder aufgearbeiteten Solotrolleybussen des Typs Bredabus 4001 AEG gesellten sich noch die zwei seit 2002 in Cremona ungenutzten Trolleybusse 28 und 29.

Bologna [IT] - Eröffnung der Civis-Linien in weiter Ferne

[J. Lehmann](#) - 05.12.11

Weiterhin steht das Civis Projekt in der Diskussion. Die Stadt hat nun die Aussetzung des Vertrags angekündigt, nachdem Gespräche mit dem Ersteller der Anlage, der Firma Irisbus gescheitert waren. Die optische Spurführung zeigte bei Testfahrten Mängel, so dass die Behörde eine Abnahme verweigert. Beanstandet wird außerdem der Fahrersitz, der zentral in der Mitte angeordnet ist und insbesondere bei der Fahrt durch die engen Altstadtstraßen dem Fahrer die nötige Übersicht verwehrt.

Baulich ist bislang nur die Verbindung zwischen den beiden geplanten Endhaltestellen in San Lazzaro zwischen Caselle Stazione (Linie 19C, zweispurige Fahrleitung) und San Lazzaro Via Kennedy (Linie 19A) mit Fahrleitung versehen, dies jedoch ohne Weichen und Kreuzungen für die Fahrleitung Richtung Innenstadt an der Einmündung der Via Caselle zur Via Emilia. Die Haltestellen sind baulich komplett errichtet und die Spurführungen mittels Markierungen wurden auf der Fahrbahn aufgebracht. Am Ende der Via Kennedy erhielt der Civis eine eigene Haltestellenanlage auf der Via Carlo Jussi, dabei wurden neben der Via Virginia Woolf eine eigene Busspur angelegt. Der Autobus befährt derzeit eine Schleife über die Via Virginia Woolf und der Via Kennedy.

Auf der Via Mazzini sind bisher nur einzelne Masten aufgestellt und die meisten Haltestellen sind neu gepflastert und mit einem speziellen Bordstein versehen worden. Eine größere Baumaßnahme erfolgte bislang nur zwischen der Haltestelle „Arno“ und der Stadtgrenze nach San Lazzaro, hier wurde eine eigene Busspur auf rund 1 km errichtet, die mittels einer Unterführung einen Kreisverkehr kreuzungsfrei passiert. In der Innenstadt sind keine gesonderten Baumaßnahmen erkennbar, momentan fährt die Buslinie 19 mit der Linie 14 in die Innenstadt zur Via Ugo Bassi und dann weiter wie die Linie 13 bis zur Via Aurelio Saffi. Die Führung der Civis-Linien durch die Innenstadt war jedoch bis zuletzt nicht festgelegt.

Die fertig gestellte Fahrleitung und Spurführungsmarkierung diente den Zulassungsfahrten im Sommer 2009, hierbei gab es jedoch Probleme mit der Spurführung, so dass noch keine Zulassung erteilt wurde.

Während die Arbeiten an der Civis-Linie eingestellt wurden, werden derzeit die Arbeiten an der Fahrleitung der Linie 14 fortgesetzt. Bereits 2007 wurde die ehemalige Fahrleitung der Linien 42 und 43 nach Casalecchio und dem Piazza Giovanni XXIII instandgesetzt und im Verlauf der heutigen Linie 14 durch die Innenstadt zur Via Giuseppe Massarenti bis zum Kreisverkehr am Einkaufszentrum Vialarga hinter der Haltestelle „Tangenziale San Vitale“ verlängert. Aufgrund Bauarbeiten an einer Bahnunterführung war die Fahrleitung in der Nähe der Haltestelle „Massarenti Sottovia“ unterbrochen. Im November 2011 wurde diese Lücke geschlossen und auf der Strecke vom Kreisverkehr bis zum Depot "Due Madonne" werden die Fahrleitungsarbeiten fortgesetzt, es standen bereits neue Masten und einige Querdrähte waren montiert.

In der Innenstadt wurde die Fahrleitung so angelegt, dass nur Kreuzungen mit der Linie 13 eingerichtet sind. Ein Wechsel der Trolleybusse auf andere Linien und die Fahrt zum Depot ist nur mit Hilfsmotor möglich.

Für die Linie 14 wurden Anfang 2009 elf Trolleybusse ausgeschrieben und Ende 2010 von der Firma Solaris geliefert. Somit umfasst der Wagenpark 46 Gelenktrolleybusse und einige Solowagen für den Einsatz auf den Ringlinien 32 und 33 sowie der Durchmesserlinie 13, im morgendlichen Hauptverkehrszeit kommen bis zu 30 Kurse zum Einsatz. Auch die Solowagen erhielten hier als zusätzliche Kurse in Spitzenzeiten ein neues Einsatzgebiet.

Cagliari [IT] - Erster neuer Solaris Trollino vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 26.12.11

Der Präsident des städtischen Verkehrsbetrieb CTM stellte am 22.12.2011 gemeinsam mit den Bürgermeister der Stadt Cagliari und der Gemeinde Quartu Sant'Elena den ersten neuen Solaris Trollino vor. Insgesamt sollen bis Februar 2012 16 Einheiten für den Einsatz auf der Überlandlinie 30 und 31 zwischen Cagliari und Quartu Sant'Elena geliefert sein. "Sparen, Effizienz und Komfort für die Bürger sind die Ziele, die wir erreichen wollten" kommentiert der Bürgermeister der Gemeinde Quartu Sant'Elena. Durch die Einrichtung einer Rückspeisung beim Bremsen erwartet der betrieb eine Einsparung gegenüber den bisher eingesetzten über 20jährigen Trolleybussen. Außerdem erhalten die Neufahrzeuge einen verstärkten Diesel-Hilfsmotor, mit dem eine fahrleitungslose Fahrt von über 256 km möglich ist. Eine Erleichterung für die Fahrer sind die automatische Stangen anlege- und Abzugsvorrichtung, die Stangen können außerdem über ein Video-System überwacht werden, welches außerdem im Fahrgastraum für eine Verminderung der Vandalismusschäden sorgen soll. Die Fahrgäste sollen durch die Klimaanlage und einem Bildschirm für Kundeninformationen mehr Komfort erfahren.

Milano [IT] - Auslieferung der ersten 5 von 15 nachbestellten Gelenkwagen

[J. Lehmann](#) - 06.02.12

Im Dezember 2011 lieferte VanHool vertragsgemäß die ersten fünf Gelenktrolleybusse nach Mailand aus. Diese befinden sich zur Zeit hier in der Abnahmeprüfung. Die zehn übrigen bestellten Einheiten befinden sich in Produktion, eine Auslieferung ist in den nächsten Monaten vorgesehen. Mit den Neufahrzeugen erhöht sich der Anteil an Gelenktrolleybussen im Wagenpark. Somit kommen Gelenkwagen nicht nur auf den Ringlinien 90/91 zum

Einsatz, sondern auch auf der Linie 92. Die fast 30-jährigen Solowagen, von denen derzeit noch rund die Hälfte der einst 70 Einheiten vorhanden sind, verbleiben für den Einsatz auf der Linie 93.

Lecce [IT] - Endlich eröffnet!

[J. Lehmann](#) - 16.01.12

Nur wenige Fahrgäste nahmen an der ersten Trolleybusfahrt am Donnerstag, den 12.01.2012 ab 6:53 Uhr teil, erst mit einem kleinen Frühstück konnte der Präsident der SGM Gianni Peyla gegen 9.30 Uhr mehr Fahrgäste begrüßen. bei beiden Fahrten nahmen jedoch zahlreiche Pressevertreter teil, die am gleichen Tag in den Internet-Zeitungen Ihre Beiträge veröffentlichten (siehe kurze übersetzte Zusammenfassungen im Link "Mehr Information"). Auch zahlreiche zukünftige Bürgermeisterkandidaten gaben Ihre Meinung zum neuen Trolleybussystem hier ab, in diesem Jahr wird im Zuge der Kommunalwahlen der Bürgermeister neu gewählt. Der derzeit amtierende sowie die gesamte Verwaltung und Ratsmitglieder blieben jedoch den Eröffnungsfahrten fern, auch die ehemalige Bürgermeisterin, die vor über fünf Jahren die Einführung des Trolleybussystem entscheidend mitbestimmte, blieb fern.

Die als Linie 3 geplante Trolleybuslinie vom Bahnhof durch die Innenstadt bis zur Via Francesco Calasso wird nun als Linie 29 befahren. Für einen Umlauf sind 48 Minuten geplant, so dass bei einem 16-Minuten-Takt drei der vier betriebsbereiten Trolleybusse zum Einsatz kommen.

Der für den Trolleybusbetrieb Verantwortliche Pasquale Borelli gab sich optimistisch, dass das neue Verkehrsmittel gut angenommen wird und die erwarteten Fahrgastzahlen nach der dreimonatigen kostenfreien Nutzung erzielen wird und im Betrieb günstiger sein wird als zuletzt von den Medien vorgerechnet. Vor allem hob er den höheren Komfort der klimatisierten Trolleybusse und die gegenüber den Autobussen fehlende Vibration besonders hervor. Er kündigte seine Absicht an, dass noch in diesem Monat die vier anderen Trolleybusse die erforderlichen Arbeiten der Herstellerfirmen durchgeführt werden und diese dann ihre Zulassung erhalten sollen um weitere geplante Linien eröffnen zu können.

Lecce [IT] - Eröffnung mit über 1700 Tagen Verspätung für den 12.01.2012 angekündigt!

[J. Lehmann](#) - 09.01.12

Am Donnerstag 12.1.2012 soll der Obusverkehr auf der Linie 29, der späteren ca.5 km langen Linie 3 mit über 1700 Tagen Verspätung beginnen. Der offizielle Betriebsbeginn ist für 6.30 Uhr in der Via Calasso angekündigt. Der Fahrplan der neuen Linie bietet einen 15-Minuten-Takt und es sollen ausschließlich Trolleybusse zum Einsatz kommen. Der Umlauf beträgt 45 Minuten. Mit einem dichten Takt, der bislang im Busnetz nur auf der Linie zum Universitätsgelände geboten wurde, will man das Ziel, 13 000 Fahrgäste pro Tag zu befördern, erreichen. Zugleich soll eine dreimonatige Freifahrt dieses ehrgeizige Ziel näher bringen.

Zuvor veröffentlichte die Lokalpresse wieder Negatives und Positives zum Langzeitthema Trolleybus Lecce. Ende Dezember wurde über die Kosten für den Strecken- und Fahrzeugunterhalt berichtet. So ist zu lesen, dass die geplanten Trolleybuslinien 1 und 2 zurzeit nicht in Betrieb gehen können, da nur vier Fahrzeuge einsatzfähig sind, die anderen vier im Depot Lecce für einen Betrag von 200.000 Euro fahrbereit gemacht werden müssen. Vier weitere stehen weiterhin noch bei der Herstellerfirma Van Hool stehen. Ein betrag von rund 400.000 Euro wären 2012 für Strecken- und Fahrzeugunterhalt fällig. Damit seien die Kosten für den Trolleybus mit 3.2 Euro/km doppelt so hoch wie für den Dieselsbus. 13.000 Fahrgäste täglich wären im Betrieb für ein wirtschaftliches Gleichgewicht nötig, aktuell befördern die Busse in Lecce pro Tag 8.000 Passagiere. Es ist fraglich, ob die Einwohner und Gäste von Lecce das neue Transportmittel so annehmen!

Ein im Dezember angekündigter Betriebsstart auf der Linie 3 zum 27.12.11 fand nicht statt, in einem Artikel hieß es, vielleicht am 31.12.11. Eine der Ursachen soll der fehlende Führerschein für die Fahrer sein, hier wurde der Abnahmebehörde Ustif die Schuld gegeben, die aber für die Lizenzen der Fahrer nicht zuständig sind.

Im Zusammenhang mit der „Trolleybus-Skandal“ gibt es auch eine Verhaftung, das Gutachten für den Trolleybus soll mit einem Betrag dubioser Herkunft honoriert worden sein.

Zu allem Überflus wurde dann in der Silvesternacht ein Fahrleitungsmast von einem betrunkenen Autofahrer angefahren. Diese Reparatur konnte jedoch schnell erfolgen, so der Presseartikel vom 4.1.2012.

Es bleibt zu hoffen, dass der Tollebus nun endlich in dieser Woche den Betrieb aufnimmt und dieser dann auf die wichtige Linie zum Universitätsgelände kurzfristig erweitert wird!

Bergen [NO] - Trolleybuslinie 2 wieder auf ursprünglicher Länge

[J. Lehmann](#) - 23.01.12

Ab dem 16.01.2012 verkehrt die Trolleybuslinie 2 wieder zum Strandkai terminalen und die ursprüngliche Wendeschleife wird nun wieder genutzt. Wegen Straßenbauarbeiten konnte sie seit dem 22.05.2010 nicht befahren werden, eine provisorische Wendeschleife über die Olav Kyrres gate, Rådhusgaten und Christies gate mit einer Haltestelle vor der Brannstasjon (Alte Feuerwache) wurde eingerichtet, nun verkehrt die Trolleybuslinie 2 von der Småstrandgaten auf die Strandkaien knapp 500 m am Hafenufer entlang und dann zurück über die Strandgaten. Bereits mit einem Fahrplanwechsel am 3.10.2011 erhielt die Stadt Bergen ein neues Busnetz. Die Linien wurden gebündelt und es entstanden neben der Straßenbahnlinie 1 vier Stadtlinien 2-5, die tagsüber im 10-Minuten-Verkehr verkehren. Darunter ist die Trolleybuslinie 2, die nun statt der zuletzt 15-Minuten-Verkehr nun wieder alle 10 Minuten verkehrt. Weitere Buslinien im Stadtbereich (Linien 10-27) erhielten nun auch feste Taktzeiten von 15 bis

30 Minuten.

Die Buslinien 3 und 4 verkehren in den rund 10 km nördliche gelegenen Stadtteil Åsane und werden mit neu beschafften Gelenkbussen bedient. Die beiden Linien verkehrten dann als Durchmesserlinien in südliche Stadtteile, die Linie 4 nach Varden über Fyllingsdalen, Linie 3 nach Sletten, dabei werden 4 km gemeinsam mit der Linie 2 von der Innenstadt bis zum Universitätskrankenhaus Haukeland gefahren. Die in den Hauptverkehrszeiten parallel zur Trolleybuslinie 2 verkehrende Buslinie 80, die von der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1 in Nesttun bis zur Endstation der Linie 2 in Birkelundstoppen verkehrt und dann bis zum bis Stadtzentrum verlängert wurde, wird nun auf je vier Fahrten morgens und nachmittags beschränkt.

Das neue Busnetz Bergen Nord wurde nach einem neuen Vertrag mit Tide Buss ASA eingerichtet, der vom 1. Dezember 2011 bis 30. November 2018 läuft. Die Tide Buss verjüngte ihren Wagenpark mit der Beschaffung von 36 Mercedes Citaro Gelenk- und 45 Solo-Gasbussen des Typs Citaro CNG sowie 69 Dieselbusse des Typs Irisbus Crossway, die überwiegend bis Anfang Oktober geliefert wurden und mit der neuen Busnetzstruktur in Betrieb gingen. Sie lösten den bisherigen Wagenpark in vorwiegend gelber Lackierung ab, die noch von den Zeiten des ehemaligen Stadtbetriebs GAIA stammen. Die Neufahrzeuge tragen die vom Verkehrsverbund SKYSS vorgeschriebene weiße Grundlackierung mit orangeroter Front. Einige 2001 bis 2006 beschaffte Gasbusse des Fabrikats Volvo B10LE CNG bleiben noch als Reservefahrzeuge im Wagenpark. Der zuletzt verbliebene Mercedes-Benz O405 GTD DUO-Bus 6703, der nur im Dieselbetrieb eingesetzt wurde, wurde ebenfalls ersetzt. Der als Ersatzteilspender abgestellte Wagen 6702 wartet auf seine Verschrottung, Wagen 6703 steht wie ein Großteil des alten Dieselbusparks zum Verkauf. Von den acht Jahre alten Neoplan-Trolleybussen befindet sich noch ein Wagen nach einem Brand im Januar 2011 in Reparatur (6338), zur Zeit wird auf Ersatzteile aus Deutschland gewartet. Somit kommen neben den sechs bzw. derzeit fünf Trolleybussen nun die neuen Gas-Gelenkbusse auf den bis zu acht Kursen der Trolleybuslinie zum Einsatz.

Ein durch die NORCONSULT AS in Zusammenarbeit mit Axel Kühn, Karlsruhe erstelltes Gutachten im Vorfeld der Ausschreibung (siehe Link "Mehr Information") hat sich für den Beibehalt des Trolleybusbetrieb bis 2019 ausgesprochen. Die Stadt Bergen hat sich bereits im Jahr 2002 verpflichtet, einen Bestand des Trolleybusbetriebs bis 2014 mit der entsprechenden Übernahmen der Mehrkosten zu garantieren. Die ursprünglichen Pläne, den Trolleybusbetrieb dem Stadtbahnbetrieb Bybanen zuzuordnen, ist bislang nicht erfolgt.

Die am 22.06.2010 auf dem ersten Abschnitt von 9,8 km mit 12 Triebwagen eröffnete Stadtbahn zieht weiterhin erfolgreich Fahrgäste an. Nach Auslieferung der ersten der fünf als Option nachbestellten Stadtbahnen des Typs Variobahn der Firma Stadler wird ab 3.10.2011 in den Hauptverkehrszeiten nun ein 5-Minuten-Takt geboten. Von Oktober bis Dezember 2011 zählte man durchschnittlich 27.800 Fahrgäste pro Woche, im gleichen Zeitraum im Vorjahr lag der Durchschnittswert noch bei 23.900 Personen. Die Verlängerung der Stadtbahn ist im Bau, die zweite Etappe von Nesttun zu Rådalen (Lagune) wird Mitte 2013 fertiggestellt, die dritte Baustufe führt dann von hier bis zum Flughafen Flesland.

Eine Verlängerung nach Norden bis in den Stadtteil Åsane anstelle der zwei im 10-Min-Verkehr mit Gelenkwagen befahrenen Buslinien ist in Planung. Es besteht die Absicht, auch das Universitätskrankenhaus Haukeland und Fyllingsdalen (derzeit Buslinie 4) anzubinden, aber auch eine Verlängerung der Trolleybuslinie hierhin ist vorgeschlagen worden.

Hradec Kralove [CZ] - Lieferung weiterer Trolleybusse Skoda 30Tr

[J. Lehmann](#) - 25.02.12

Fünf weitere 12m-Trolleybusse des Typs SOR/Skoda 30Tr erhielt der Verkehrsbetrieb im November 2011, sie nahmen am 24.11.2011 mit den Betriebsnummern 12-16 den Liniendienst auf. Es handelt sich um den zweiten Abruf aus einem am 15.11.2010 abgeschlossenen Rahmenvertrag mit der Firma Skoda Electric und SOR über die Lieferung von bis zu 31 Neuwagen im Zeitraum 2011-2013. Elf der 13 gemäß Vertrag abrufbaren Gelenkwagen des Typs SOR/Skoda 31Tr wurden im April 2011 in Dienst gestellt, nach Lieferung des ersten Zweiachlers SOR/Skoda 30Tr im September folgten nun fünf weitere.

Sechs weitere SOR/Skoda 30Tr sind für Frühjahr 2012 abgerufen, davon erhalten zwei Einheiten ein starkes Dieselaggregat der Firma Kirsch mit einer Stärke von 100 kW. Das Dieselaggregat wird auf der rechten Seite zwischen der dritten und vierten Tür angeordnet.

Wie die Gelenktrolleybusse erhielten auch die Solowagen nach Märchenfiguren einen Taufname, der mit einer entsprechenden Illustration unterhalb der Frontscheibe angebracht wurde.

Zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Neufahrzeuge schied die Skoda 21Tr Nr.35 und 42 aus dem Liniendienst, bereits 2010 wurden zwei Einheiten dieses Typs ausgemustert, so daß nun noch 18 Skoda 21 Tr zum Wagenpark gehören.

Marianske Lazne [CZ] - Zwei Reservetrolleybusse aus Pilsen

[J. Lehmann](#) - 06.02.12

Im September 2011 erprobten die Verkehrsbetriebe (MDML) einen Elektrobus. Er soll eine Alternative sein, auf kostengünstige Art den Stadtverkehr in dem Kurort umweltfreundlicher durchzuführen. Die Stadt untersucht Möglichkeiten den Trolleybusbetrieb zu ersetzen, um die erforderlichen 10 Mio. Kronen für die Erneuerung der Fahrleitung zu sparen. Der Batteriebus der Firma SOR, baugleich zu dem in Ostrava bereits erprobten Fahrzeug ist

10,5 m lang und fasst 85 Personen, denen 19 Sitzplätzen geboten wird. Es ist jedoch fraglich ob es kostengünstiger als der Trolleybusbetrieb ist, denn die Anschaffungskosten des Fahrzeugs sind hoch, es bietet nur eine Reichweite von 110 bis 160 km, danach ist eine Aufladezeit von 8 Stunden erforderlich, zudem muss auch hierfür die Infrastruktur wie eine Ladestation geschaffen werden.

Bislang fällt der Stadtrat noch keine weitere Entscheidung so dass der Trolleybusbetrieb auch im 60. Jahr bestehen bleibt. Am 27.04.1952 ersetzte der Trolleybus die Straßenbahn, die zuvor fast 50 Jahre lang das Zentrum des Kurorts mit dem rund 2 km entfernten Bahnhof verband.

Zudem erhielt der Betrieb aus Pilsen die hier kurz zuvor ausgemusterten Skoda 14Tr Nr. 417 und 439. Sie wurden am 20. und 21.12.2011 nach Marienbad geschleppt und erhielten die Betriebsnummern 47 und 48. Damit erfolgte der Ersatz der letzten beiden 1992/3 erbauten Skoda 14Tr. Während Wagen 49 bereits länger abgestellt war, musste Wagen 45 im Herbst aufgrund Mängel außer Betrieb gehen.

Die Fahrpläne der vier Trolley- und vier Buslinien wurden ab 17.11.12 leicht geändert. Weiterhin verkehren die Linien 3 und 5 tagsüber mit je 2 Kursen im 20-Minuten Takt. Die Linie 3 wird in HVZ morgens und zwischen 13 und 16 Uhr mit einem 3. Kurs verdichtet, jedoch wird kein reiner 12-Minuten Takt mehr geboten, sondern der Abstand der Fahrten variiert von 11 bis 15 Minuten. Auch die Linie 5 weist morgens kurzzeitig einen dichteren Abstand bis zu 13 Minuten auf, jedoch ohne zusätzlichen Kurs. Die Linie 6 verkehrt zeitweise im angenäherten 30-Minuten-Takt mit einem Kurs, dann wird aber nur mit jedem zweiten Wagen das Einkaufszentrum Kaufpark angeschlossen. Die Linie 7 fährt tagsüber sieben Mal, ab 19:00 Uhr (und an Sonn- und Feiertagen) jedoch im 30-Minuten-Takt mit zwei Kursen und übernimmt den Betrieb der Linien 3 und 5. Es verkehren somit bis zu sieben Kurse auf den vier Trolleybuslinien, mit sieben Skoda 24Tr wurde bis 2006 der Wagenpark erneuert, daher verblieben die beiden Skoda 14Tr als Reservefahrzeuge. Da auf den Linien 6 und 7 kurze Abschnitte mit Dieselmotor gefahren werden, sind vier der Skoda 24Tr (52, 53, 55, 56) mit einem Diesellaggregat ausgestattet. Mit Fördermitteln der Region wird der Busbahnhof am Bahnhof Marienbad ausgebaut. Ein Generalunternehmer wurde nun beauftragt, die Arbeiten für rund 90 Mill. Kronen durchzuführen. Wegen der Bauarbeiten wird die Bahnhofstraße gesperrt werden und die Linie 5 muss durch die Parallelstraße Nákladní mittels Diesellaggregat fahren. Die ab 14.02.2011 gültige Umleitung soll bis zum 31.5.2011 andauern.

Plzen [CZ] - Inbetriebnahme durch Diebstahl verzögert

[J. Lehmann](#) - 05.12.11

Im November 2011 wurden drei Skoda 26 Tr und fünf Skoda 27Tr an die PMDP ausgeliefert. Die Solowagen vom Typ 26 Tr erhielten die Nummern 532 - 534, die Gelenkwagen des Typs 27 Tr die Nummern 535 - 539. Es konnten jedoch nur die Trolleybusse 532, 533 und 539 im Linienverkehr in Betrieb genommen werden, da von den restlichen Wagen die Linienanzeige gestohlen wurde. Diebe drangen auf das Depotgelände ein, so ein Pressebericht, und entwendeten aus den Trolleybussen drei LCD-Bildschirme und beschädigten die Anlagen der Fahrzeuge einschließlich der Radios. Der Schaden wird auf fast 28 Tausend Kronen geschätzt.

Im September 2011 wurden die Solaris-Trolleybusse elektrisch von der Firma Skoda komplettiert und Anfang Oktober erfolgten die Probefahrten zur Abnahme der Fahrzeuge, zuerst der Solowagen. Neu für Pilsen sind die Kunststoffbestuhlungen, die auch die Gelenktrolleybusse erhielten. Alle acht Neufahrzeuge sind ohne Hilfsantrieb geliefert.

Vom 28.10. bis 2.11.2011 wurden auf der Linie 11 Gelenktrolleybusse eingesetzt, um den zusätzlichen Verkehr zu Allerheiligen zum Zentralfriedhof Ústřední hřbitov zu bewältigen. Im Gegensatz zu früheren Jahren wurden in diesem Jahr die Taktzeiten nicht verstärkt, sondern der fahrplanmäßige 15-Minuten-Verkehr beibehalten. Der Einsatz der Gelenktrolleybusse beschränkt sich ansonsten auf die Linie 16.

Zum 1.1.2012 werden die Fahrscheinautomaten nicht mehr den erhöhten Tarifen angepasst, sondern stillgelegt und abgebaut. Der unverhältnismäßig hohe Aufwand zum Beseitigen der Vandalismusschäden und der Wartung der Automaten führte zu diesem Entschluss. Zudem nutzen die Fahrgäste vermehrt die Möglichkeit eines Fahrscheins per SMS, hierdurch können ab 2012 nicht nur Einzelfahrten gelöst werden, sondern auch Tageskarten. Zudem weist der PMDP auf die zahlreichen Vorverkaufsstätten hin sowie auf den Fahrscheinverkauf durch den Fahrer.

Plzen [CZ] - Weitere Gelenktrolleybusse in Bau

[J. Lehmann](#) - 13.02.12

Nach Komplettierung gingen im Dezember 2011 die restlichen Neufahrzeuge in Betrieb, insgesamt beschaffte die PMDP in 2011 fünf Gelenk- und vier Solowagen Solaris/Skoda. Im November schrieb die PMDP die folgenden auszumusternden Fahrzeuge zum Verkauf aus:

417 Sk.14Tr08/6 Bj.1988, SP-2008, Laufleistung: 967.853km
439 Sk.14Tr10/6 Bj.1989, VP-2007, Laufleistung: 930.307km
445 Sk.14Tr10/6 Bj.1990, VP-2007, Laufleistung: 820.774km
447 Sk.14Tr10/6 Bj.1990, VP-2007, Laufleistung: 949.369km
465 Sk.15Tr03/6 Bj.1991, SP-2009, Laufleistung: 696.911km
467 Sk.15Tr13/6M Bj.1995, VP-2007, Laufleistung: 841.809km
474 Sk.15Tr13/6M Bj.1996, SP-2009, Laufleistung: 523.719km
476 Sk.15Tr13/6M Bj.1996, VP-2008, Laufleistung: 804.992km

Lediglich die Wagen 417 und 439 fanden einen Käufer und gingen im Januar 2012 nach Marienbad. Die ebenfalls ausgemusterten Wagen 438 und 464 gingen zu privaten Vereinen. Die Skoda 14 Tr Nr. 417, 438 und 439 kamen Anfang 2011 wieder in den Liniendienst nachdem sie Ende 2010 abgestellt wurden (siehe Meldung vom 10.1.11) Damit wurde der Wagenpark wieder auf 90 Trolleybusse aufgestockt, nach den Neubeschaffungen und Ausmusterungen Ende 2011 stehen nun 89 Trolleybusse zur Verfügung.

Fünf weitere Gelenkwagen Solaris/Skoda 27 Tr befinden sich derzeit zur Komplettierung bei der Firma Skoda. Mit diesen neuen Gelenktrolleybussen werden weitere bis zu 20 Jahre alte Skoda 15 Tr ersetzt.

Mit einem Fahrplanwechsel am 2.1.2012 wurde die Trolleybuslinie 10 geändert. Sie verkehrt nun von Černice über Čechurov, Goethova und dem Bahnhof Hlavní nádr. ČD mit einer Haltestelle auf der Straße Americká und über Prokopova zurück nach Čechurov bzw. Černice. Dabei verstärkt sie weiterhin die Linie 13, die ebenfalls in Černice endet bzw. jeder zweite Wagen mit Diesellaggregat weiter zu einem Einkaufszentrum im Industriegebiet Černice fährt. Mit der Linie 10 wird Černice nun im 5-Minuten-Takt angefahren, von morgens 9 Uhr bis 13 Uhr endet die Linie 10 bereits in der Wendeschleife Čechurov. Damit durch diese Mehrleistung keine Zusatzkosten entstehen, wurde die Linie 10 im Stadtbereich gekürzt und verkehrt nicht mehr zur Wendeschleife Skvrňany, Škoda VII. b. Dieser Abschnitt wird nun ausschließlich durch die Linie 12 nach Nová Hospoda befahren.

Usti nad Labem [CZ] - Neue 15m - Dreiachser Skoda 28Tr in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 30.01.12

Die Firma Skoda lieferte die zwei bestellten 15m-Trolleybusse des Typs Solaris/Skoda 28Tr Ende November 2011 aus, sie erhielten die Betriebsnummern 410 und 411. Am 30.11.11 wurde der Dreiachser 410 der Öffentlichkeit auf der Ulice Kostelní náměstí im Stadtzentrum vorgestellt.

Am 22.12.2011 wurde die Ausschreibung für weitere 26 Trolleybusse veröffentlicht, für die aus einem Regionalfond der EU finanziert werden. Es handelt sich um 16 Trolleybusse in einer Länge von 15 m und 10 Niederflur-Gelenktrolleybusse in einer Länge von 18 m werden.

Damit werden die 25 der ursprünglich 40 Skoda 15Tr aus dem Eröffnungsjahr des Betriebs (1988) bzw. 1989 ersetzt, aus dieser Serie wurden 2011 bereits ein Wagen 522 und 531 ausgemustert, außerdem schieden die Gelenktrolleybusse 550 (Bj.1992) und 543 aus dem Wagenpark. Letzterer verließ per Bahn am 17.6.2010 Richtung Szeged, aufgrund hoher Rostschäden an der Tragkonstruktion wurde er jedoch hier nicht wie geplant aufgearbeitet. Stattdessen erfolgte durch weitere Gebrauchtkäufe eine Verjüngung des Wagenparks, so ging am 12.01.2012 nach einer Generalüberholung in Zlin Trolleybus 575 in Dienst, er stand von 1996 bis 2010 als Wagen 84 in Hradec Kralove. Die bereits in Pilsen überholten Gelenkwagen Skoda 15Tr (569-571, ehemals Pilsen 471, 475 und 477) wurden in der grün-weißen Lackierung übernommen, so erhielten nun 569 und 571 eine Ganzreklame über diese für Usti unüblichen Lackierungsvariante. Wagen 570 ist noch nicht in Dienst, seine Inbetriebnahme steht kurz bevor.

Nach 542 (in Zlin) 544, 546 (in Szeged) wird derzeit der Skoda 15Tr 545 bei der Firma ACIER in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben DPmÚL generalüberholt. Außerdem steht hier Wagen 573 (ehemals Hradec Králové 85, Bj. 2001) sowie Wagen 574 (ex ehemals Hradec Králové 86, Bj. 2001) in eigener Werkstatt wegen größeren Reparaturen. Die Skoda 15Tr 547, und die ehemaligen Wagen 82 und 83 aus Hradec Králové (Bj.1995) sind seit Anfang 2011 abgestellt.

Presov [SK] - Neue SOR/Skoda 31Tr verjüngen den Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 19.12.11

Am 11.10.2011 ging der erste SOR/Škoda 31 Tr in Betrieb, er erhielt in Anschluss an die 2006-2008 erfolgten Neubeschaffungen die Nr. 713. Seinen ersten Einsatz absolvierte er auf der Linie 38.

Zwei Monate später am 13.12.2011 erreichten die drei Serienfahrzeuge Presov, sie wurden in Ostrava mit einer Skoda-Ausrüstung komplettiert und absolvierten hier Probe- und Abnahmefahrten. Ein Einsatz mit den Betriebsnummern 714-716 wird in dieser Woche erwartet.

Die Neufahrzeuge ersetzen ältere Gelenktrolleybusse des Typs Škoda 15Tr, von denen noch 21 der ursprünglich 32 Einheiten in Betrieb stehen. Bis zu 15 Gelenkwagen können gemäß dem Anfang 2011 abgeschlossenen Rahmenvertrag zwischen der Firma Škoda und der Verkehrsbehörde der Stadt Prešov bis 2014 beschafft werden.

Zilina [SK] - Adventszeit im geschmückten Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 12.12.11

Gemeinsam mit der Stadt entsandte die DPMZ am Nikolausabend 6.12.2011 einen speziell geschmückten Trolleybus. Der Skoda 14Tr Nr.217 aus der Serie 211 - 225 wurde hierfür mit Lichterketten und Girlanden geschmückt.

Aus der 1994-96 beschafften Serie von Solotrolleybussen des Typs Skoda 14Tr wurden bereits 2007 die Wagen 212 und 225 ausgemustert. In diesem Jahr im September wurden nun auch die Gelenkwagen 202 und 204 ausgemustert, es verblieben nun neben den 13 Solo- insgesamt 29 Gelenktrolleybusse des Typs Skoda 15 Tr, nachdem im Oktober 2007, April 2008 und November 2009 drei aus Zlin gebraucht übernommene Gelenktrolleybusse den Wagenpark verstärkten.

Acht Linien werden mit dem Fahrzeugpark bedient, der Fahrplan blieb in den letzten Jahren nahezu unverändert. Die

Linien 4 und 14, die als Rundlinien im und gegen den Uhrzeigersinn durch das Stadtgebiet verkehren und die Linie 3 werden alle 20 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags alle 10 Minuten bedient.

Gdynia [PL] - Die letzten der 25 EU-geförderten Solaris geliefert

[J. Lehmann](#) - 26.12.11

In zwei Anlieferungen im Oktober 2011 gelangten die letzten fünf der 25 mit Fördergeldern der EU finanzierten Trolleybusse des Typs Solaris Trollino 12T nach Gdingen. Sie erhielten die Betriebsnummern 3074-3079 und nahmen am 5.11.11 den Liniendienst auf. Damit sind seit Inbetriebnahme des ersten Solaris Trollino vor 10 Jahren am 19.03.2001 (Wg. 3001) 47 Einheiten geliefert worden. Somit besteht über die Hälfte des Wagenparks aus diesem Niederflur-Trolleybus. Zudem besitzt der Betrieb einen Niederflur-Trolleybus der Firma Jelcz und 28 Umbauten aus Niederflur-Dieselmotoren des Typs Mercedes-Benz O405N, die in den Jahren 2004 bis 2009 zu Trolleybussen umgebaut wurden. Nun sind Mercedes-Benz Citaro in Bau, die Firma Enika erhielt den Auftrag zum Umbau von fünf Einheiten zu Trolleybussen, erste Testfahrten fanden im Oktober 2011 statt, bislang haben die beiden Wagen noch keine Zulassung.

Nachdem diese fünf Umbauten in Betrieb sind, gehen die letzten hochflurigen Trolleybusse außer Dienst, derzeit gehören noch 15 Jelcz PR120 zum Wagenpark.

Lublin [PL] - 15 weitere Trolleybusse in Produktion

[J. Lehmann](#) - 23.01.12

Während die zweite Lieferung von 15 Solaris Trollino in Produktion ist, schrieb der Vorstand des städtischen Nahverkehrs in Lublin (Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie) acht weitere Trolleybusse aus. Die Ausschreibung wurde am 18.11.2011 veröffentlicht, Angebote wurden bis zum 09.01.2012 erwartet.

Damit kann der Wagenpark der MPK weiter verjüngt werden. Die Hälfte des aus 64 Trolleybussen bestehenden Wagenparks sind hochflurige Jelcz PR110 der Baujahre 1988 bis 1993. Für die im letzten Jahr beschafften Niederflur-Trolleybusse Solaris/Skoda verschrottete der Betrieb 2011 bereits zwölf Trolleybusse, und zwar elf dieses Typs (Nr. 3750, 3751, 3755, 3762, 3764, 3781, 3792, 3793, 3810, 3819 und 3824) sowie 3816 vom Typ Jelcz 120MT. Nach der Auslieferung der weiteren 15 Solaris Trollino beabsichtigt die MPK die Ausmusterung weiterer 15 Altwagen.

Zum Jahresende bestand der Wagenpark aus 64 Trolleybussen für den Linienverkehr sowie der ZIU 682, der 2003 (zum 50-jährigen Jubiläum des Trolleybusbetriebs) für Sonderfahrten aufgearbeitet wurde. 24 Trolleybusse davon sind niederflurig, neben 19 Solaris Trollino und einem MAZ 203T wurden in eigener Werkstatt Rohbauten des Typs Jelcz M121 zu Trolleybussen umgebaut.

Vilnius [LT] - Neue Trolleybusse zum Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 23.01.12

Am 09.01.2012 wurden die ersten beiden neuen 12m-Trolleybusse des Typs MAZ 203T, die in eigener Werkstatt des Depots 2 mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Eton-Eltrans hergestellt wurden.

Sie erhielten den Namen Amber, jedoch soll durch einen Wettbewerb unter den Fahrgästen ein neuer Name ermittelt werden.

Eine Ausschreibung Mitte 2011 brachte nicht das erhoffte Angebot zur Lieferung von Neufahrzeugen. "Die Führung musste zu Beginn des Vorjahres entscheiden, ob neue Fahrzeuge gekauft werden, oder andere Möglichkeiten für die Aktualisierung des bestehenden Wagenparks gesucht werden, dessen Durchschnittsalter 15 bis 18 Jahren beträgt" so der stellvertretende Leiter der JSC "Vilnius öffentlicher Verkehr" Vidmantas Striška.

Von den 312 Trolleybussen, die Ende 2011 in Betrieb standen, sind nur 45 Einheiten jünger als zehn Jahre, der Rest muss nun in den Folgejahren durch je rund 20 Neufahrzeugen ersetzt werden. Die Bauteile der neuen Trolleybusse stammen aus vier Ländern: Weißrussland, Tschechien, Polen und Deutschland. Als Beschaffungspreis wird ein Betrag von 720.000 LTL (Litauische Litas, umgerechnet etwa 200.000 Euro) genannt.

Mit der Einführung der Linie 21 Žirmūnai – Šilo Tiltas — Saulėtekis am 01.09.2011 umfaßt das Trolleybusnetz nun 21 Linien zuzüglich der Verstärkungslinie 18A, die nur in den Hauptverkehrszeiten bedient wird.

Baia Mare [RO] - Erweiterung in Bau, Realisierung aber erst 2013

[J. Lehmann](#) - 05.12.11

Nach Zusage einer Förderung aus dem regional operationellen Programm 2007-2012, Priorität 1 "Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung der Städte und urbanen Wachstumszentren" wurde mit dem Bau einer Netzerweiterung begonnen. Die Realisierung der 5,1 km langen zweispurigen Strecke mit zusätzlichem Unterwerk wird sich bis 2013 hinziehen. Zur Erweiterung soll der Wagenpark für das derzeit aus einer Linie (51) bestehende Netz von derzeit 12 Trolleybussen um acht Einheiten verstärkt werden.

Die Trolleybuslinie 51, die im 10-Minuten-Takt bzw. nach 16:30 Uhr und am Wochenende alle 15 Minuten bzw. 20 Minuten verkehrt, durchquert die Stadt von West nach Ost, die neue Linie soll nun Wohngebiete um die Straße Vasile Alecsandri im Süden des Stadtgebiets anbinden.

Ab dem 3.08.2009 wurden fünf Trolleybusse VOLVO/Hess aus Bern (dort Nr.62-66) mit gleicher Wagennummer in

Betrieb gesetzt, zeitgleich wurden die letzten ROCAR ausgemustert, so dass nun 7 SaurerHess/Strömberg-Gelenktrolleybusse (zuzüglich einem Wagen als Ersatzteilspender) aus Winterthur und die 5 Volvo-Gelenktrolleybusse im Einsatz stehen.

Mit den zehn ROCAR-Trolleybussen, und zwar vier Gelenkwagen DAC Typ 217E (Nr. 101, 102, 109, 110) und 6 Solowagen DAC Typ 212E (Nr. 103 - 108) wurde der Betrieb im Februar 1996 eröffnet. Diese trugen die Kennzeichen Bari Mare 00001 - 00010, die teilweise von den Volvo-Gelenkwagen übernommen wurden (z.B. 65 = Bari Mare 00006)

Bucuresti [RO] - Erneuerung des Trolleybuswagenparks verschoben

[J. Lehmann](#) - 02.01.12

Die von der Regia Autonoma de Transport Bucuresti (RATB) am 03.08.2009 veröffentlichte Ausschreibung über 150 Trolleybusse wurde zurückgezogen, eine für 2010-12 geplante Neubeschaffung erfolgte nicht.

Der Wagenpark besteht weiterhin aus den 200 Solotrolleybussen des Typs Ikarus 415T, Bj. 1997-2002 und 100 im Jahr 2007/08 beschaffte Solotrolleybusse des Typs Irisbus sowie zwei ROCAR-Trolleybusse mit italienischen Aufbau. Einer davon ist Wagen 7459 vom Typ ROCAR 412T, der einen Aufbau der Firma De Simon besitzt, ein weiterer dieser Bauart (Nr. 7454) wurde bereits im April 2009 verschrottet. Der andere ROCAR-Trolleybus (Nr.7460) ist vom Typ 812E und erhielt einen Aufbau der Firma Autodromo, die elektrische Ausrüstung stammte von der Firma Kiepe. Beide Wagen gingen als letzte Trolleybusse der Firma Rocar in 1999 in Betrieb.

Die zuletzt am 06.09.2008 um 4,5 km bis zum Piata Unirii verlängerte Linie 76, bei der nur noch wenige Meter zur Verbindung mit dem restlichen Obusnetz fehlten, wurde Ende 2010 wegen Straßenbauarbeiten und wegen Bauarbeiten für die Metro und wieder eingestellt. Die Linien 72, 73 und 77 bildeten somit weiterhin ein eigenes Teilnetz im Süden der Stadt, die zur Verdichtung der Linie 76 am 01.10.2008 eingeführte Linie 77 zwischen Piata Resita und Piata Sudului verkehrt nun alle 4 Minuten tagsüber, in Spitzenzeiten sogar alle 2 Minuten.

Zum letzten Fahrplanwechsel erfolgte auf allen Trolleybuslinien Anpassung der Frequenzen, sechs Linien erhielten eine Frequenzverbesserung, so die Linien 73 und 74, die nun alle 4 bzw. 5 Minuten statt 5 und 6 Minuten fahren. Bei den übrigen 13 Trolleybuslinien wurden die Frequenzen ausgedehnt.

Investiert wurde in den letzten Jahren nur im Busbetrieb. Von den 1.333 Bussen (31.12.2010) werden täglich 807 auf den 81 Autobuslinien der RATB eingesetzt. Mit 910 neuen Dieselnissen wurde der Wagenpark 2008 bis 2010 verjüngt, im gleichen Zeitraum aber nur 652 Einheiten ausgemustert.

Cluj-Napoca/Klausenburg [RO] - Erneuerung des Wagenparks durch Umbau alter Dieselnisse

[J. Lehmann](#) - 09.01.12

Zehn Solotrolleybusse wurden 2011 aus dem Rahmenvertrag mit der Firma SC Astra Bus SRL aus Arad abgerufen und geliefert. Sie erhielten im Anschluss an die 2004-06 gelieferten 27 Trolleybusse des gleichen Typs (Nr.150-176) die Betriebsnummern 177-186. Nach Auslieferung der ersten zwei Trolleybusse Ende 2010 folgen die anderen acht Wagen bis Sommer 2011. Alle Wagen basieren auf der Dieselnissekarosse Citelis von Irisbus.

Nach einer Ausschreibung im Februar 2011 erhielt die Firma SC Astra Bus SRL ebenfalls den Auftrag, Gelenkdieselnisse des Typs Agora L vom Baujahr 1999/2000, die nach Übernahme aus Frankreich seit 2009/2010 mit den Betriebs-Nr. 462-471 und 472-486 auf den Dieselnisselinien der RATP eingesetzt werden, als Trolleybusse umzubauen. Der Auftrag für 3,75 Mio. Euro umfasst 15 Einheiten, eine Option auf weitere fünf Wagen wurde zwischenzeitlich zum Auftrag. Nach Lieferung des ersten umgebaute Gelenktrolleybus, der der Presse am 21.04.2011 vorgestellt wurde, folgten bis Dezember insgesamt elf Einheiten, die die Betriebsnummern 002, 003, 004, 006, 009, 010, 013, 015, 016, 017 und 021 erhielten.

Damit besteht nun über die Hälfte des Wagenparks aus Niederflurtrolleybussen, und zwar 37 Solo- und 11 Gelenkwagen. Der Rest der 93 Einheiten des Trolleybusparks besteht aus Solo- und Gelenkwagen des rumänischen Fabrikats ROCAR, die von 1990 bis 1999 in Dienst gingen. Nach Ausmusterung unter anderem der Gelenkwagen DAC/Rocar 117EA Nr. 001, 007, 011, 018, 019 und 122 der Rocar E217 Nr. 029, 031, 048, und der Solowagen Rocar E212 Nr.070, 074, 101 und 114. Von den 1986 bis 1999 gelieferten über 150 Einheiten dezimierte sich die Anzahl bis 2008 auf 84 Einheiten und nun auf unter 50 Einheiten. Von den 93 Trolleybussen, so die Statistik auf der Webseite der RATUC, werden im Spitzenverkehr 64 Trolleybusse eingesetzt, an Wochenenden kommen nur 23 Trolleybusse zum Einsatz.

Neben der Erneuerung des Wagenparks sind auch Erweiterungen des Trolleybusnetzes vorgesehen. So sollen die Buslinien 8 zum Flughafen auf Trolleybusbetrieb umgestellt werden. Auch umliegende Gemeinden wie Floresti, Baciou und eventuell Apahida sollen an das Trolleybusnetz angeschlossen werden.

Târgu Jiu [RO] - Neubeschaffung weiterhin geplant

[J. Lehmann](#) - 13.02.12

Erneut kündigte die Transloc den Kauf von Trolleybussen an, gemäß einem Zeitungsartikel vom 18.02.2012 beabsichtigt der Direktor der Gesellschaft Transloc, Vasile Căilean, in diesem Jahr mehrere Trolleybusse zu erwerben, um den vorhandenen Wagenpark zu erneuern und um die Betriebskosten zu senken. Fünf Trolleybusse sollen laut Aussage des Direktors im April gekauft werden. Der Wagenpark umfasst derzeit 16 Trolleybusse und 23 Autobusse. Somit ist ein Wagen der ursprünglich 12 Gelenk- und 5 Zweiachs-Trolleybusse des einheimischen

Fabrikats ROCAR bereits außer Betrieb.

Die ursprünglichen Wagenparknummern sind an den Fahrzeugen außen nicht mehr angeschrieben, hier markieren nur noch die Kennzeichen den Wagen, die Gelenkwagen 101-110, 114, 115 tragen die Kennzeichen Targu Jiu 0105-0114, 0118 und 0119, die Solowagen 111-113, 116, 117 die Kennzeichen Targu Jiu 0115-0117, 0120-0121.

Zwei Linien werden bedient, beide starten am Bul. 9.Mai südlich der Innenstadt, die Hauptlinie verkehrt alle 10-14 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten dichter, nach Aertego im Nordosten der Stadt, die andere Linie nach Barsesti im Westen der Stadt, jedoch nur im 60-Minuten-Takt.

Sofia [BG] - Förderprogramm für Ampeln und neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 16.01.12

Ende 2011 kündigte der Bürgermeister in einem Interview erneut die Beschaffung von neuen Trolleybussen an. Auch in Ampelvorrangschaltung soll investiert werden, die an 20 Kreuzungen eingerichtet werden und durch Sensoren die Busse und Bahnen des städtischen Nahverkehrs erkennen und diesen Priorität für Grün gewährt. So soll der Aufenthalt an Kreuzungen verringert werden, besonders in Hauptverkehrszeiten gehen durch den hohen Verkehrsandrang bis zu 8 Minuten Fahrzeit der Linien an bestimmten Kreuzungen verloren.

Für die beiden Maßnahmen beantragte die Stadt Fördermittel von der EU, die Projekte erfordern einen Investitionsbetrag von mehr als 62 Millionen Euro, von denen 50 Millionen aus dem operationellen Programm der "regionalen Entwicklung" kommen sollen.

Für die bereits längere Zeit angekündigte Beschaffung der 50 Niederflurgelenktrolleybusse wurde nun am 6.1.2012 eine vereinfachte Ausschreibung veröffentlicht. Ende des Jahres sollen bereits die ersten Neufahrzeuge geliefert werden.

Aufgrund der anstehenden Neubeschaffung wurde die Überarbeitung der Ikarus-Gelenkwagen nicht mehr fortgeführt. Zwischen 2007 und 2009 wurden elf Gelenkwagen umgebaut, sie erhielten unter anderem eine neue Front (siehe Meldung vom 21.09.09) und einen stufenlosen Heckeinstieg. Gelenkwagen 2924, einer der elf Umbauwagen (Nr. 2101, 2104-08, 2603, 2609, 2902, 2903 und 2924) musste nach einem Brand im April 2011 bereits ausgemustert werden. Insgesamt befinden sich noch 109 der ursprünglich 151 Ikarus-Gelenkwagen der Baujahre 1985-1988 in Betrieb. Mit den Neufahrzeugen kann etwa die Hälfte davon ersetzt werden. Bereits durch die Neubeschaffung von 30 Solotrolleybussen Solaris/Skoda in 2010 und der Übernahme von acht Graf&Stift-Gelenktrolleybussen aus Innsbruck konnte die gleiche Anzahl an Ikarus-Gelenkwagen ausgemustert werden. Da diese Neubeschaffungen sämtlich im Depot 1 (Iskar) beheimatet wurden, wurden 2006 und 2010/11 einige Ikarus-Gelenkwagen zum Depot 2 (Nadejda) umbeheimatet und erhielten entsprechend neue Betriebsnummern im 2000er Bereich.

Der aus 18 Linien bestehende Straßenbahnbetrieb, der ebenfalls von der Stolichen Electrotransport EAD betrieben wird, konnte im Oktober 20 Tatra-Triebwagen aus Halle übernehmen, gemeinsam mit den 15 in 2010 aus Leipzig übernommenen Triebwagen erhielt die Stadt nun 35 gut erhaltene Triebwagen zum Preis eines neuen Triebwagen.

Varna [BG] - Neue Trolleybusse in 2013?

[J. Lehmann](#) - 02.01.12

In einem Interview der Lokalpresse mit dem Prokurist des städtischen Transportunternehmens Ing. Tim Varnecdem wurde in Aussicht gestellt, dass bis 2013 fünfzig neue Busse und 25 Trolleybusse beschafft werden, sofern die Stadt dem Verkehrsbetrieb 50 Mill. BGN zur Verfügung stellt. Auch die Erweiterung des Trolleybusliniennetzes um 15 km wird in Aussicht gestellt, die derzeitige Autobuslinie 17 durch die südlichen Stadtgebiete soll elektrifiziert werden.

In der drittgrößten Stadt des Landes, gleichzeitig auch Seebad und Hafen zum Schwarzen Meer im Nordosten des Landes rund 20 km von Rumänien gelegen, besteht seit 1986 ein Trolleybusbetrieb. Die Eröffnung fand mit sechs Linien statt, derzeit sind drei Linien in Betrieb, die Linie 82 verkehrt im 15-Minuten-Takt, die Linien 83 und 88 alle 20 Minuten. Daneben werden 22 Autobuslinien bedient.

Gegenwärtig besitzt der Verkehrsbetrieb "Urban Transport" 127 Busse und 41 Trolleybusse, darunter 30 Skoda 14Tr aus dem Eröffnungsjahr des Betriebs. Die elf übrigen Trolleybusse wurden zwischen 1998 und 2008 gebraucht beschafft, und zwar neun Gelenkwagen des Typs Skoda 15Tr und drei Skoda 14Tr, von denen bereits ein Wagen (001) wieder ausgemustert wurde. Sie ersetzen die ab 1995 bis 2003 ausgemusterten 36 DAC/Chavdar-Gelenkwagen (Nr. 31-66 mit Kontrollziffer).

Artymovsk/Artemiysk [UA] - Netzerweiterung um 1,2 km

[J. Lehmann](#) - 09.01.12

Am Mittwoch, 28.09.2011 waren Abgeordneten und Journalisten eingeladen, an der Eröffnung der Verlängerung der Trolleybuslinie 6 teilzunehmen. Sie verkehrt nun 1,2 km weiter bis zur Fabrik "Ėkoprodukt" in der Fruchtsäfte hergestellt werden. Sogar der Bürgermeister Alexey Reva fuhr eine Station mit dem Trolleybus, stieg aber dann in seinen Mercedes-Dienstwagen um. Gemäß seiner Aussage wurden für die 1,661 Mio. UAH (umgerechnet 160.000 Euro) für die etwas über einen Kilometer messende Verlängerung bereitgestellt. Damit wird die Linie 6 nun 17,5 km lang. Auch eine Erneuerung und Erweiterung der inzwischen auf rund 30 Einheiten reduzierten Flotte stellte der

Bürgermeister in Aussicht. Gemäß Vereinbarung zwischen den städtischen Behörden und der Stadt Kiew, werden von dort Trolleybusse gespendet, die durch Neubeschaffung im Rahmen der Euro-2012 entbehrlich werden.

[Bila Tserkva/Belaja Zerkow \[UA\]](#) - Neue MAZ-ETONE T103 verstärken den Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 06.02.12

Nach einer Ausschreibung im Sommer 2011 erhielt die Firma "MAZtransservis" am 13.10.2011 den Auftrag zur Lieferung von sechs Trolleybussen. Der Auftragswert liegt bei 11.670.000 UAH (umgerechnet rund 1,1 Mio. Euro). Die Lieferung des ersten MAZ-ETON T103 erfolgte am 15.12.2011. Die ersten drei Trolleybusse wurden am 29.12.2011 der Öffentlichkeit präsentiert und nahmen am 04.01.2012 den Linienbetrieb auf. Damit stehen knapp 20 Trolleybusse für den Einsatz auf den fünf Linien zur Verfügung, nachdem in den letzten Jahren einige Trolleybusse, unter anderem die sechs Gelenkwagen des Typs YMZ T1 betriebsunfähig abgestellt werden mussten.

[Vinnysva/Winniza \[UA\]](#) - Nur der Trolleypark wartet auf Erneuerung

[J. Lehmann](#) - 26.12.11

Obwohl das Netz mit 15 Linien sehr groß ist und am 16. Mai 2011 mit der Trolleybuslinie 13 Zuwachs erhielt, liegt die letzte Neubeschaffung nun über vier Jahre zurück. 2007 verjüngten fünf Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E 183 den Wagenpark. Der rund 120 Trolleybusse umfassende Wagenpark besteht überwiegend aus ZIU 682 der Baujahre 1984 bis 1993, von denen 13 Einheiten 2006 einen neuen Wagenkasten erhielten. Die 1993 beschafften Gelenktrolleybusse des Typs YMZ T1 sind nicht mehr in Betrieb. Wagen 348 wurde im Dezember 2011 verschrottet, die beiden anderen (349, 350) sind noch abgestellt im Betriebshof vorhanden. Neben dem umfangreichen Trolleybusnetz wird auch ein großes Straßennetz mit 5 Linien betrieben, für die rund 80 Einheiten betriebsbereit sind. Bis auf wenige Tatra KT4SU besteht der Wagenpark ausschließlich aus Zürich übernommenen Trieb- und Beiwagen. Zuletzt erhielt der Betrieb am 14.12.2011 aus Zürich weitere 12 Gelenkwagen des Typs Mirage. Der Busbetrieb hingegen erhielt neue Fahrzeuge, 15 Autobusse wurden Mitte des Jahres bestellt und bis Ende 2011 ausgeliefert. Es handelt sich um Stadtbusse des Typs A701.10 der Firma Bogdan mit einer Kapazität von über 100 Personen bei 28 Sitzplätzen.

[Simferopol \[UA\]](#) - Auslieferung von 56 Neufahrzeugen im Gang

[J. Lehmann](#) - 19.12.11

Die Auslieferung der 56 bei Firma Bogdan bestellten Trolleybusse schreitet voran. Nach Auslieferung des ersten dreiachsigen 15m-Trolleybus am 31.08.2011 (siehe Meldung vom 05.09.11), der zuvor als Testwagen diente, folgte am 28.11.2011 die Auslieferung des zweiten Dreiachlers. Sie erhielten die Betriebsnummern 4500 und 4501 und kommen im Stadtverkehr von Simferopol, meist auf der Linie 1 zum Einsatz. Weitere 12m-Trolleybusse des Typs Bogdan T701.10 wurden ab dem 14.10.2011 geliefert, bis November 2011 gingen 19 Wagen (4331-4349) in Betrieb, zwei weitere gingen direkt nach Alushta und erhielten dort die Nr. 8300 und 8301. Die im März 2011 nach Yalta umbeheimateten Bogdan T701.10 der ersten Lieferung (Nr. 6300-6306) gingen wieder zurück nach Simferopol und erhielten dort ihre ursprünglichen Betriebsnummern (4317, 4318, 4311, 4313, 4314, 4327, 4330) zurück. Für die kurvenreichen Strecken erhielt der Betriebshof Yalta nun zehn Bogdan 601.10T in 10,40 m Länge, die nun die Betriebsnummern Nr. 6307-6316 erhielten. Weitere 10m-Trolleybusse werden erwartet, ebenfalls steht noch die Lieferung von 14 Bogdan T701.15 in 12m Länge für den Überlandbetrieb zwischen Simferopol, Alushta und Yalta aus. Als besonderer Service bot die Gesellschaft seit November 2011 in einigen Trolleybusse einen freien Internet-Zugang, dieser Dienst wird noch als Test betrachtet. Die Anzahl der Skoda-Trolleybusse geht weiter zurück. Derzeit sind je rund 60 Skoda 9Tr der Baujahre 1972-1982 und Skoda 14Tr der Baujahre 1983-1990 in Betrieb.

[Tiraspol \[MD\]](#) - Geschenk aus Minsk

[J. Lehmann](#) - 25.02.12

Mit 15 gut erhaltenen Trolleybusse, die der zweitgrößte Trolleybusbetrieb der Welt in Minsk den Verkehrsbetrieben schenkte, konnte der Wagenpark verjüngt und aufgestockt werden. Die 2009 eingetroffenen Fahrzeuge, zwar ebenfalls bis zu 20 Jahre alt, aber in Minsk noch vor einigen Jahren generalüberholt, gingen nach und nach mit den Betriebsnummern 238-249 in den Linieneinsatz. Mitte 2011 standen jedoch noch drei Wagen mit Spanplatten gesichert auf dem Betriebshof. Der Wagenpark besteht aus rund 40 Trolleybussen, sämtlich vom Typ ZIU 682. Sie gingen als Neufahrzeuge 1990 bis 1994 in Betrieb, danach konnten keine Neufahrzeuge mehr beschafft werden. 2006 erhielt der Betrieb drei gebrauchte ZIU aus Moskau, zwei davon sind noch einsatzbereit. Auch zwei Gelenkwagen erhielt der Betrieb 1993, beide sind jedoch zurzeit außer Betrieb, während einer auf dem Betriebshof abgestellt wurde, befindet sich der andere bereits längere Zeit zur Generalüberholung in der Werkstatt. Im Depot warten ebenfalls inzwischen rund 20 Trolleybusse, die seit teilweise mehreren Jahren als Ersatzteillieferer dienten, auf die Genehmigung zum Verschrotten. In den letzten Jahren wurde das Liniennetz optimiert, aber weiterhin kommen auf den sechs Linien und der Überlandlinie 23-24 Trolleybusse zum Einsatz. Drei Wagen stellt der Verkehrsbetrieb auf der Gemeinschaftslinie 19

mit der Nachbarstadt Bendery, die in einer Schleife durch die Innenstadt in den rund zehn km entfernte Nachbarort über die Nistru führt. Ein Abzweig von dieser Linie in den Ort Timauca war geplant und es wurden hierfür Masten gesetzt, aber die Fahrleitung wurde nie montiert.

Die Nachbargemeinde Bendery erhielt ebenfalls 15 Wagen aus Minsk (siehe Meldung vom 21.09.2009). Beide Orte liegen in der Transnistrischen Moldauischen Republik, die international nicht als souveräner Staat anerkannt, jedoch praktisch unabhängig von der Zentralregierung in Chişinău ist.

Beresniki [RU] - Neue Trolleybusse zum Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 06.02.12

Im Dezember 2011 erhielt der Trolleybusbetrieb in der westlich des Urals gelegenen Stadt die ersten Niederflurtrolleybusse. Neben der kompletten Niederflurigkeit weist der Wagen auch erstmals einen Batterie-Hilfsantrieb auf. Die Beschaffung wird als Höhepunkt des Jubiläumsjahres gesehen, vor 50 Jahren am 04.03.1961 verkehrte der erste Trolleybus nach damaliger fast fünfjähriger Vorplanung und Bauzeit.

Nachdem bereits in 2010 fünf neue Trolleybusse des Typs BTZ 5276 (Nr.159-163) beschafft wurden, die durch Mittel des Bundeshaushaltes und einem Drittel aus städtischen Mitteln finanziert wurden, umfasst der Wagenpark wieder 43 Trolleybusse. Mit diesen werden auch wieder elf Linien betrieben, nachdem am 23.1.2012 die Linie 9 wieder eingerichtet wurde, die jedoch nur zweimal morgens und nachmittags verkehrt. Sie verbindet die Endstation Okolitsa, an denen ein Großteil der Trolleybuslinien startet auf direkten Weg mit der Aksakov Street, die von den Linien 1, 5 und 10 passiert wird. Neben den Linien 1, 4, 5, 6, 7, 9, 10, und 14 verkehren zwei Ringlinien K und CA (in Gegenrichtung) und eine Linie der "AVISMA". Täglich kommen bis zu 27-29 Einheiten zum Einsatz.

Krasnodar [RU] - Weiterhin Trolleybuszüge im Einsatz!

[J. Lehmann](#) - 02.01.12

Während zwei der drei 1993 beschafften Gelenkwagen des Typs ZiU683 ausgemustert wurden, verkehren auf der Linie 9 weiterhin die aus zwei Solotrolleybussen des Typs ZiU682 bestehenden Trolleybuszüge. Fünf Einheiten dieser gekuppelten Solowagen befinden sich weiterhin im Einsatz.

Nachdem in 2010 26 neue Trolleybusse des Typs TrolZa-5275.07 "Optima" den aus über 200 Einheiten bestehenden Wagenpark verjüngten, sind in 2011 nur ein gebrauchter ZiU 682 des Baujahrs 2006 aus Novorossisyk als Neuzugang zu vermelden, er erhielt die Nr. 105. Mehr als 80% des Wagenparks besteht aus ZiU682, die ältesten stammen vom Baujahr 1984.

Durch die Einführung von zwei Verstärkungslinien 2a und 9a, die zur Endstation der Linie 5 im Norden der Stadt verkehren sowie der Linie 31, die die östliche Endstation der Linie 21 mit dem Bahnhof verbindet, besteht das Liniennetz nun aus 20 Linien mit einer Länge von 178,7 km. Neben einem Busnetz von 18 städtischen Linien wird auch ein Straßenbahnnetz mit 15 Linien in einer Gesamtlänge von 123,6 km, auf denen 264 Triebwagen verkehren, betrieben.

Moskwa [RU] - Lieferbeginn der diesjährigen Neufahrzeuge für den größten Trolleybusbetrieb

[D. Budach](#) - 26.12.11

Der weißrussische Produzent Belkommunmash gewann im August 2011 die Ausschreibung zur Lieferung von 100 zweiachsigen Niederflur-Trolleybussen an die Verkehrsbetriebe in Moskau. Geliefert wird das Modell BKM 321, die Serienlieferung der weiß-blau lackierten Fahrzeuge hat bereits begonnen. Die Wagen sind mit Batteriehilfsantrieb für 500m autonome Fahrstrecke ausgerüstet, anders als die meisten der zuletzt gelieferten Wagen an weißrussische Abnehmer. Sie verfügen über Klimatisierung, zwei Innenraumkameras und zwei am Heck für Rückwärtsfahrt und zur Überwachung der Führung der Stromabnehmer. Das Modell BKM 321 ist das Standardmodell des Herstellers, von diesem Modell erhielt Moskau bereits 2007 bis 2009 insgesamt 59 Einheiten.

Die ersten beiden der nun 100 bestellten Neufahrzeuge trafen Ende Dezember in Moskau ein, wo sie im Depot 1 für den Liniendienst vorbereitet werden, entsprechend sind die Betriebsnummern 1862 und 1863 vorgesehen.

Auch die Moskauer Sokolniki Waggon Reparatur-Anlage (SVARZ), ein Tochterunternehmen des Verkehrsbetriebs liefert weiter Neufahrzeuge aus. Unter der Bezeichnung SVARZ-6235.00 werden Zweiachser auf Basis des Autobusses MAZ-103, ebenfalls ein Import aus Weißrussland, produziert. Nachdem in 2009/10 insgesamt 43 BKM 321 als Typ SVARZ-6235.01 geliefert wurden, lieferten sie 2011 bislang 23 Trolleybusse des Typs SVARZ-6235.00 aus, von denen bereits in den letzten drei Jahren 30 Einheiten geliefert wurden. Die Firma SVARZ präsentierte den fabrikneuen Wagen 6832 bei einer Ausstellung im November 2011.

Ein weiterer Neuzugang ist ein Gelenkwagen des Typs TrolZa 6206 "Megapolis", er erhielt die Betriebs-Nr. 7625 und ist entsprechend der ersten Ziffer im Depot 7 beheimatet.

Saransk [RU] - Neue Trolleybusse der Fa.Trolza und Wiedereröffnung von Linien nach Bauarbeiten

[J. Lehmann](#) - 12.12.11

Mit finanzieller Unterstützung durch die Regierung der Republik Mordowien und der Verwaltung von Saransk erwarb die Transport Abteilung GO Saransk "Gorelectrotrans" 40 neue Busse, darunter 20 Trolleybusse. Nachdem schon bei den letzten Lieferungen in 2006 (21 Einheiten), 2007 (13) und 2009 (12) die Firma Trolza ihren bewährten ZIU 682 lieferte, erhielt sie nun auch wieder den Auftrag zur Lieferung der neuen Trolleybusse. Das erste Fahrzeug

des Typs 5275.07 "Optima" erhielt der Betrieb am 30.6.2011, 14 weitere im Juli 2011, fünf weitere bis September. Zehn wurden dem Depot 1, die anderen zehn dem Depot 2 zugeordnet, entsprechend erhielten sie eine 1 oder 2 mit einer dreistelligen Nummer von ausgemusterten Fahrzeugen.

Der nun von der Firma Trolza gelieferte Wagen weist eine geringere Bodenfläche als die vorherigen Fahrzeuge auf, für Rollstuhlfahrer wurde eine Zustieghilfe angelegt.

Nach einer langen Zeit der Rekonstruktion der Brücke über die Bahnlinie und dem Fluss Insar gingen am 04.11.2011 die Linien 5, 5A und 15 wieder in Betrieb.

Für die 11 Linien (zuzüglich einer Verstärkungs- und zwei Sonderlinien) stehen nun knapp 100 Trolleybusse zur Verfügung, davon sind nur vier älter als 12 Jahre. Bis auf fünf 2007 beschaffte LIAZ stammen alle Trolleybusse von der Firma Trolza.

[Tver \[RU\]](#) - Nur noch Solowagen im Linienverkehr

[J. Lehmann](#) - 23.01.12

Im September 2011 gewann die Firma Trolza die Ausschreibung zur Lieferung von zwei Niederflur-Trolleybussen für die Stadt Tver. Trolza lieferte die beiden Trolleybusse am 15. und 18.11.2011 aus, sie erhielten die Betriebsnummern 81 und 82. Es handelt sich um eine neue Baureihe (03) des Typs 5275 mit der Bezeichnung "Optima-2". Der Wagen weist stufenlose Einstiege auf und ist mit einer energiesparenden Elektroausrüstung mit Transistor-System ausgestattet, die eine Einsparung von 35% des Stromverbrauchs ermöglichen soll. Im Design entspricht der Trolleybus den bisherigen Lieferungen, von denen in Tver bereits 26 Einheiten verkehren, die 2007 bis 2009 beschafft wurden. In 2010 folgten vier Niederflurtrolleybusse aus Weißrussland vom Typ BKM 321. Diese beiden Neubeschaffungen wurden am 25.06.2011 der Öffentlichkeit vorgestellt.

In 2010 wurden die letzten Gelenkwagen abgestellt, sie stehen bislang auf dem Betriebshof. 1992 wurden sieben (4-8, 10, 28) und 1993 bis 1995 weitere sieben (Nr.12-18) beschafft. Von den knapp 100 Trolleybussen des Wagenparks stehen 74 im Liniendienst auf den sechs Linien umfassenden Netz. Die ältesten Trolleybusse stammen vom Baujahr 1990.

Auch das Straßenbahnnetz umfasst sechs Linien. Eins der beiden Straßenbahndepots wurde am 01.12.2011 geschlossen und alle Triebwagen werden nun im Depot Nr.2 beherbergt. Insgesamt konnte die Straßenbahn in Tver im August 2011 auf eine 110-jährige Geschichte zurückblicken.

[Orel/Oryol \[RU\]](#) - Neue Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 30.01.12

Einen ersten Niederflurtrolleybus erhielt die Stadt im Herbst 2011, der Wagen vom Typ 5265 "Megapolis" der Firma Trolza erhielt die Betriebsnummer 1146. Der rund 100 Einheiten umfassende Wagenpark besteht ansonsten ausschließlich aus Trolleybussen des Typs ZiU682. Ein Großteil des gesamten Wagenparks erhielt neue Wagenkästen im Zeitraum 2003 bis 2009, die ursprünglichen Wagen stammen vom Baujahr 1982 bis 1993. Sieben Neufahrzeuge, ebenfalls vom Typ ZIU 682 wurden 2009/10 neu beschafft (Nr. 1139-1145). Sie ersetzen die sieben, 1993 beschafften Gelenkwagen des Typs ZiU-6205, die im März und Juni 2010 verschrottet wurden. Im Jahre 2009 wurde die Linie 7 eingestellt, so dass nun noch neun Trolleybuslinien verkehren. Nach Einstellung der Linie 7, deren Linienweg weiterhin andere Trolleybuslinien befahren, wird die große Schleife am Depot, die 1997 errichtet wurde nicht mehr genutzt.

Als besondere Attraktion für die Fahrgäste wird im Trolleybus 097, einer der ZIU 682 des Baujahrs 1991, der im Oktober 2008 einen neuen Wagenkasten erhielt, ein Internetzugang ermöglicht. Die WLAN Dienstleistungen "WiFi" können die Fahrgäste auf der Linie 8 nutzen.

Mitte 2010 äußerte sich der Direktor des Verkehrsbetrieb über die Pläne zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im südlichen Stadtgebiet aus, in dessen Zuge neben der Erweiterung des Straßenbahnnetzes auch mehrere neue Trolleybus-Strecken geplant sind. Er kündigte an, dass nach Erlangen aller Genehmigungen ein Beginn der Arbeiten für das Jahr 2011 geplant ist. Bislang sind jedoch keine Bautätigkeiten zu verzeichnen, so dass auch dieses Projekt - so die Lokalpresse- zur Sammlung von unvollendeten Projekten hinzugefügt werden muss.

Am 3.11.2011 feierte die Straßenbahn ihr 113-jähriges Jubiläum. Drei Linien werden bedient, für die 83 Triebwagen zur Verfügung stehen.

[Penza \[RU\]](#) - Niederflurtrolleybusse aus Weissrußland

[J. Lehmann](#) - 05.12.11

Der Betrieb erhält zurzeit 20 neue Niederflur-Trolleybusse des Typs BKM 321 von der Firma Belkommunmash aus Weissrußland. Bei dem Einsatz des ersten Vorführwagens, der ab dem 26.05.2011 nach einem bestimmten Zeitplan auf der Linie 7 eingesetzt wurde, wurde der niederflurige Zugang hervorgehoben auch die Energieeffizienz durch einen 35 % geringeren Stromverbrauch soll helfen, den gegenüber hochflurigen Standardtrolleybussen höheren Preis der Anschaffung zu rechtfertigen. Am 05.07.2011 wurde auch ein Niederflurtrolleybus des Typs 5265 "Megapolis" der Firma Trolza getestet.

Die ersten Serienwagen der bestellten BKM 321 wurden am 27.10. und 30.10. mit je zwei Einheiten angeliefert, sie gingen mit der Nr. 1001, 1003 und den folgenden ungeraden Nummern in Betrieb. Bis Anfang Dezember waren die Wagen bis Nr. 1029 zugelassen und teilweise im Einsatz.

Im Vorfeld der Neubeschaffungen wurden die letzten Gelenktrolleybusse des Typs ZIU 6205 des Baujahrs 1993 abgestellt bzw. bereits verschrottet. Sechs Einheiten (Nr. 1057, 1059, 1061, 1063, 1065 und 1067) standen in Betrieb, überwiegend auf der Linie 7, die mit einem 3-5 Minuten-Takt die am stärksten frequentierte Linie ist. Die übrigen fünf Linien (1,2,6,8,9) verkehren im 5-7 Minuten Takt.

Für den Einsatz stehen rund 120 Trolleybusse zur Verfügung, die in zwei Depots beheimatet sind. Von den vor 5 Jahren neu beschafften ZIU 682 gingen 23 zum Depot 1 (Nr. 1447-1491 mit ungerader Nummer) und 27 zum Depot 2 (2014-2066 mit gerader Nummernfolge).

Osh [KG] - Zwei neue TrolZa feierlich in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 16.01.12

Am 31. August 2011, einem Feiertag in Kirgisien (Unabhängigkeitstag) wurden die beiden neuen TrolZa Ziu682-Trolleybusse feierlich in Betrieb genommen. Aus diesem Anlass gratulierte der Bürgermeister von Osh den Bewohnern der Stadt zu den neuen Fahrzeugen und kündigte an, dass künftig die Qualität des öffentlichen Verkehrs weiter verbessert wird. Es fanden zuvor langwierige Verhandlungen statt, um einen angemessenen Preis zu erzielen, die beiden Wagen kosteten nun jeweils rund 6 Millionen Som. Der Bürgermeister wies weiter darauf hin, dass der Wagenpark zehn Jahre lang nicht aktualisiert wurde, und neben den "jüngeren" 10 Jahre alten Wagen noch bis zu 25 Jahre alte Trolleybusse im Einsatz stehen.

Insgesamt stehen nun 19 Trolleybusse zur Verfügung, nachdem wie berichtet bei den Unruhen im Juni 2010 (bei dem nur wenige Tage der Trolleybusbetrieb ausgesetzt blieb) etliche Wagen zum Opfer fielen. Im Januar 2011 waren folgende 16 Trolleybusse einsatzbereit:

ZIU-682V - 5 Stück (20,24,27,29,35)

ZIU-682VOO - 4 Stk. (34,36,37,38)

ZiU-682VOV - 2 Stk. (39,40)

ZiU-682GOR (682G-018) - 5. (43,44,46,47,48).

Ein weiterer Trolleybus konnte wie Wagen 48 nach leichten Brandschäden wieder in Betrieb genommen werden, es wird sich um einen der zuvor abgestellten Einheiten (Nr. 18, 30, 33) handeln, die fünf Einheiten die während der Unruhen zerstört wurden, waren in einem irreparablen Zustand (Nr. 25, 26, 41, 42, 45).

Mit den Wagen wird nur die Linie 1 befahren, sie wurde 1977 zwischen Osh und dem Bezirk "Ata Manas" eröffnet. Zwanzig Jahre später erhielt sie eine Erweiterung um eine Station zum Campus der Technischen Universität. Sie wird in der Regel mit 10 Trolleybussen befahren, jedoch nur zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr. Die Streckenlänge beträgt 10,5 km, die in 40 Minuten bewältigt wird. Sie befährt folgende Straßenzüge: OshTU (Campus) - St. Isanova - St. Gagarin - Ave. Masaliev - St. Razzakov - St. Kasymbekova - Micro "Ata Manas."

Von 2000 bis 2007 wurde eine weitere Linie von Trolleybussen befahren: Von OshTU verkehrte die Linie 2 gemeinsam mit der Linie 1 bis zur Innenstadt, überquerte dann den kleine Gebirgsfluss Ak-Buura und endete am Busbahnhof. Sie war 7,7 km lang und wurde offiziell wegen Mangel an rollendem Material am 1. September 2007 eingestellt. Eine dritte Linie war in Bau, jedoch mussten die Arbeiten durch die politischen Unruhen wieder eingestellt werden.

Ashgabat [TM] - Ersatz durch Metro: Einziger Ausweg der Verkehrsprobleme?

[J. Lehmann](#) - 09.01.12

In der turkmenischen Hauptstadt wurde der Trolleybus-Betrieb zum Jahreswechsel eingestellt. Aufgrund der drastischen Zunahme des Individualverkehrs setzen die Behörden der Millionenstadt auf den Bau einer Metro, deren Errichtung 2008 erstmals angekündigt wurde. Der Bau wird eine kostspielige Angelegenheit wegen der erforderlichen Erdbebensicherheit und der Grundwassersituation.

Aber die Regierung sieht hierin den einzigen Ausweg zur Lösung der Verkehrsprobleme, der durch den starken Zuwachs der Bevölkerung geschuldet wird. Als die Stadt zur Hauptstadt des eigenständigen Staats Turkmenistan vor 20 Jahren wurde, lebten in der Stadt nur 400.000 Einwohner. Zu diesem Zeitpunkt bestand das am 19.10.1964 eröffnete Trolleybusnetz aus sieben Linien. Die über 100 Trolleybusse des Typs ZiU 682 sowie zehn in der Gelenkversion ZiU 683, die den Wagenpark seinerzeit bestimmten, wurden im Jahre 2000 durch 47 Skoda 14Tr, die mit Investitionshilfe der Weltbank neu beschafft wurden, ersetzt und die letzten Exemplare der russischen Trolleybusse in 2008 verschrottet. Leider wurden nur die Neubeschaffung von Fahrzeugen gefördert, nicht aber die Instandhaltung und Überarbeitung des Fahrleitungsnetzes. Somit verschwanden nach und nach die weniger befahrenen Trolleybuslinien und bis 2011 blieb nur noch die Linie 1, die alle 4-5 Minuten von insgesamt 22 Trolleybussen an Werktagen und 18 Fahrzeugen an Wochenenden bedient wurde. Im November 2009 wurde ein AKSM 420 aus weißrussischer Produktion vorgestellt. Aber diese Präsentation des zwar futuristisch wirkenden Fahrzeugs brachte nicht die Lösung für die aufkommenden Verkehrsprobleme, sondern nur noch mehr Probleme, da das Fahrzeug auf dem alten Fahrleitungsnetz nicht zuverlässig eingesetzt werden konnte. Somit verkehrte die Trolleybuslinie 1 am 31.12.2011 letztmalig und ab 2012 übernahmen Autobusse den öffentlichen Verkehr und stehen mit dem Individualverkehr im dichten Stau der Ausfallstraßen der Stadt, was vor 8-10 Jahren noch völlig unbekannt war.

Montreal [CA] - Voruntersuchung für ein neues System - Studie in Auftrag

[D. Budach](#) - 09.01.12

In der kanadischen Metropole Montreal wird der Aufbau eines im ersten Schritt 42 km langen Trolleybussystems untersucht. Im Laufe des Jahres 2012 sollen die Ergebnisse einer Studie vorliegen, die detailliert die Auswirkungen hinsichtlich Kostenstruktur und Umweltfreundlichkeit eines solchen Systems darstellen wird. Als Alternative sollen auch Batteriebusse mit Aufladestationen untersucht werden.

In ersten Schätzungen wird von Kosten in Höhe von 300 Mio. Can\$ für eine erste Ausbaustufe mit rund 40 Fahrzeugen ausgegangen, die bis etwa 2016 realisiert werden könnte. Mittelfristig ist jedoch die Beschaffung von 100-150 Gelenkwagen beabsichtigt, falls die Ergebnisse der Studien positiv verlaufen. Das Trolleybussystem kam als kostengünstige Alternative zum Bau einer Stadtbahn ins Gespräch, für die 750 Mio. Can\$ für eine 12,5 km lange Citylinien veranschlagt worden waren, die im aktuellen Umfeld nicht finanzierbar erscheinen. Neben der Option Trolleybus betrachtet die städtische STM auch andere elektrische Busvarianten, ist sie doch von Seiten der Stadtregierung aufgefordert, bis 2025 die gesamte Flotte auf elektrischen Antrieb umzustellen.

Als Vorstufe wurden ab 2010 ausschließlich Hybridbusse beschafft, auch Batteriebusse sind für einige weniger frequentierte Nebenlinien in Planung, für die Hauptlinien wird die erprobte und bewährte Technik der Trolleybusse anerkannt, um das Ziel des kompletten elektrischen öffentlichen Verkehr zu erreichen.

Als ein erster Kandidat für die Elektrifizierung wird die bestehende Omnibuslinie 105 Metro Vendôme - Concordia University Loyola Campus genannt, die werktäglich von rund 17.000 Fahrgästen benutzt wird. Weitere 14 Linien werden untersucht.

Seattle [US] - Ausschreibung für Probewagen und Option auf mehr

[D. Budach](#) - 13.02.12

Nachdem der Beschluss zum Beibehalten des Trolleybusbetriebs im US-Bundesstaat Washington gefallen ist (siehe Meldung vom 22.08.2011), wurde nunmehr die Ausschreibung zur Beschaffung von zunächst 1 oder 2 Neuwagen mit einer Option auf bis zu 200 weitere Exemplare veröffentlicht. Der erste bzw. die ersten beiden Wagen soll binnen 12 Monaten nach Auftragsvergabe geliefert werden. Gefordert wird neben der Eignung für den Betrieb unter der bestehenden Oberleitung im Stadtgebiet die Möglichkeit zum fahrdrahtunabhängigen Einsatz über mindestens 30 Meilen. Dafür sollen die Energiespeicher sowohl beim Linieneinsatz durch das Oberleitungsnetz als auch an externen Stationen aufladbar sein. Der Einsatz auf den bestehenden reinen Obuslinien als auch auf Expresslinien, die abseits der Fahrleitung bis ins Umland reichen, ist vorgesehen.

Die Wagen dienen der Ablösung der aktuellen Flotte, die sich aus 100 Gillig/GE/Alstom Zweiachsern und 55 Breda-Gelenkwagen zusammensetzt. Die Solowagen entstanden 2002-3 unter Nutzung der elektrischer Komponenten ausgemusterter AMG-Obusse aus 1979, die Breda-Gelenkbusse wenig später durch Umbau von 59 der einstmaligen vorhandenen 236 DUO-Gelenkwagen, 1989-91 aus Italien geliefert worden waren, nach Umbau eines innerstädtischen Tunnelabschnitts auf Stadtbahnbetrieb aber ihr ursprüngliches Aufgabengebiet verloren hatten. Vier dieser Wagen, die sich durch eine recht hohe Ausfallquote auszeichnen, sind bereits wieder aus Betrieb.

Spokane (USA): Stadtrat und Verkehrsbetrieb für Einrichtung einer Trolleybuslinie

[D. Budach](#) - 16.01.12

Spokane, die zweitgrößte Stadt im Staat Washington mit knapp 209.000 Einwohner im Stadtgebiet und etwa 600.000 in der Agglomeration, über 400 km östlich von Seattle entfernt, beabsichtigt den Bau einer Trolleybuslinie. Der Stadtrat stimmte den Plänen der STA Transit Board zu, die bereits ein Jahr zuvor ein Gutachten in Auftrag gegeben haben. Hierin sollten die Betriebsformen BRT-System, Trolleybus und Stadtbahn untersucht werden. Das Gutachten stellte folgenden Kostenvergleich auf: Straßenbahn: 12 \$ pro Meile und Fahrzeug, \$ 202 pro Stunde und Fahrzeug,

Trolleybus: \$ 15 pro Meile und Fahrzeug, \$ 108 pro Stunde und Fahrzeug,

hochwertiges Bussystem (BRT): 7 \$ pro Meile und Fahrzeug, \$ 99 pro Stunde und Fahrzeug.

Im Vergleich hierzu betragen die aktuellen Werte für den

Busbetrieb der STA: 7,18 \$ pro Meile und Fahrzeug und \$ 99,31 pro Stunde und Fahrzeug.

Das benötigte Kapital beträgt für die Straßenbahn \$ 34 bis 51 Mill. pro Meile, für den Trolleybus \$ 6 bis 9 Mill. pro Meile und für den hochwertigen Busbetrieb (BRT): \$ 3 bis 5 Mill. pro Meile.

Die untersuchte Linie soll das Universitätsgelände im Stadtteil Gonzaga mit der Innenstadt und dem Browne's Addition Park verbinden. Bisher bietet das Busnetz hier keine Direktverbindung, die sechs dichtesten Linien des umfangreichen Busnetzes der Stadt verkehren im 15-Minuten-Takt, die restlichen alle 30 bzw. 60 Minuten. Ein Trolleybusbetrieb für die Linie soll nun 36 Mill. \$ kosten, weitergehende Schritte und Untersuchungen wurden nun vom Stadtrat in der Sitzung am 25.07.2011 befürwortet.

Es wird nun ein sogenannter "strategic plan" aufgestellt und die Wähler bestimmen dann letztendlich die Realisierung des Projekts, diese Volksabstimmung wird aber nicht vor 2013 zu erwarten sein. Sofern die Wähler dem Trolleybus dann auch zustimmen, wird es weitere drei Jahre dauern, ehe der erste Trolleybus auf der Linie zum Einsatz kommt.

[Guadalajara \[MX\]](#) - Neukarossiert und modernisiert

[D. Budach](#) - 19.12.11

Der Betreiber Sistecozome (Sistema de Transporte Colectivo de la zona metropolitana de Guadalajara) nahm den ersten, vollständig innen und außen modernisierten Trolleybus zum Einsatz auf einer der beiden verbliebenen Trolleybuslinien, der Linie 400, in Betrieb.

Insgesamt sollen 30 Wagen modernisiert werden, vorgesehen ist dafür ein Zeitraum von rund anderthalb Jahren. Die Gesamtkosten werden mit 19,5 Mio. MX Peso angegeben, das entspricht etwa EUR 10,7 Mio. Die Wagen werden als „trolebus remanufacturado“ vorgestellt, als handelt sich um einen weitgehenden Neuaufbau unter Verwendung alter Komponenten. Sie sind weiterhin Hochflurwagen, verfügen aber über ausfahrbare Rampen zum stufenlosen Einstieg auch für weniger mobile Personen. Alle Wagen werden mit Fahrkartenautomaten und Videoüberwachungskameras ausgerüstet.

Äußerlich heben sich die modernisierten Wagen sehr deutlich von dem aktuellen Wagenpark ab. Gut 35 Wagen der bisherigen Flotte sind noch einsatzfähig, präsentieren sich aber nach rund 30 Einsatzjahren im rauen mexikanischen Verkehrsalltag in stark erneuerungsbedürftigem Zustand. Der jüngste Wagen und zugleich zuletzt beschaffte Neuwagen gehört zum Baujahr 1984. Alle Wagen stammen damit noch aus den ersten Jahren des 1977 eröffneten Systems, das durch die Inbetriebnahme der Metro, Omnibuskonkurrenz und nicht zuletzt auch durch Wagenmangel aufgrund finanzieller Engpässe auf zwei Linien eingeschränkt wurde. Zuletzt gab man 2008 die Linie 200 auf. Auf den beiden verbliebenen Linien 400 (Arcos - Felipe Angeles) und 500 (Arcos – Artesanos) werden jährlich etwa 5,5 Mio. Passagiere befördert.

Von den früher u. a. auf Linie 500 verkehrenden Gelenkbussen, die durch Umbau aus den älteren Zweiaxsern entstanden waren, finden sich noch mehrere abgestellt. Eine Wiederinbetriebnahme ist allerdings als unwahrscheinlich anzusehen.

[Rosario \[AR\]](#) - Flottenmodernisierung wird fortgesetzt

[D. Budach](#) - 25.02.12

Die im vor mehreren Monaten begonnene Modernisierung des aus 20 brasilianischen Obussen vom Hersteller Scania/Marcopolo/Powertronics, Baujahr 1988, 1993 ex Belo Horizonte (dort nie in Betrieb genommen) bestehende Fuhrpark der einzigen Obuslinie K wird planmäßig fortgesetzt. Die Wagen erhalten in eigener Werkstatt und unter Mithilfe eines örtlichen Karosseriebauers eine neue Inneneinrichtung, Klimaanlage und äußerlich insbesondere eine neue Frontpartie. Bislang sind die Wagen 04, 05, 06, 11, 13 und 20 fertig gestellt und wieder in Betrieb, zwei weitere Wagen befinden sich aktuell im Umbau. Aufgrund des hohen Fahrzeugbedarfs für den Linienverkehr lassen sich kaum mehr als zwei Wagen gleichzeitig umbauen.

Bis zur Mitte 2013 soll das Programm abgeschlossen sein. Die Fahrzeuge sollen damit für weitere 8-10 Jahre einsatzfähig bleiben, auch wenn einige von ihnen bereits jetzt knapp 1 Mio. Kilometer zurückgelegt haben.

[Sao Paulo \(SPT\) \[BR\]](#) - Dreiaxser-Prototyp und Beginn der Serienlieferung

[D. Budach](#) - 30.01.12

Nachdem bereits im Herbst 2011 der erste Zweiaxser vom Typ Mercedes-Benz/CAIO O 500/Millennium III ausgeliefert und unter der Nummer 1774 eingereiht wurde (siehe unsere Meldung vom 26.9.2011), folgte im Dezember endlich der schon länger angekündigte Dreiaxser vom gleichen Aufbauhersteller CAIO, aber auf Scania-Fahrgestell K 270 UB, Typenbezeichnung Millennium II. Das imposante Fahrzeug ist 15,0 Meter lang, im Gegensatz zu den 12,33 Meter langen Zweiaxsern. Beide Fahrzeugtypen sind als Teil-Niederflurbauart einzureihen mit stufenlosem Einstieg im vorderen Teil, der hintere Fahrzeugteil hat einen erhöhten Fußboden. Der Dreiaxser verfügt über eine manuelle Rollstuhlrampe am Vordereinstieg. Unter der Nummer 1775 unternimmt er seit Januar 2012 ausführliche Testfahrten im Liniendienst, vorwiegend auf der Linie 2290-10. Derweil wurde auch die Serienlieferung der bestellten insgesamt 78 Zweiaxser aufgenommen. Die Neuwagen werden ab Nr. 1776 fortlaufend eingereiht, aktuell sind 25 Wagen abgeliefert und davon 21 in Betrieb genommen worden.

[Medellin \[CO\]](#) - Teststrecke mit weissrussischer Unterstützung

[D. Budach](#) - 12.12.11

In der kolumbianischen Millionenstadt Medellín wurde, für die Fachwelt zumeist überraschend, eine Teststrecke zur Demonstration eines modernen Trolleybusbetriebs errichtet. Es handelt sich um einen 900 Meter langen Rundkurs auf dem Gelände der Universität UPB Universidad Pontificia Bolivariana.

Im Rahmen eines Forschungsprojekts zur Untersuchung und Förderung alternativer Nahverkehrsarten entstand die Anlage auf dem Campus. Die Universität ist Förderer des Projekts ebenso wie die kolumbianisch-deutsche Firma Sytecsa und das unabhängige Entwicklungszentrum CIDET - Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico del Sector Eléctrico. Die Finanzierung erfolgte durch die staatliche Forschungsförderungsstelle COLCIENCIAS in Zusammenarbeit mit Metro Medellín. Die Eröffnung fällt zeitgleich mit der in Medellín aktuell stattfindenden Messe FISE - Feria Internacional del Sector Eléctrico.

Zum Einsatz kommt ein neu gelieferter, weißrussischer Belkomunmash BKM 420 Niederflurobus. Er kann sowohl unter der 600 V= Fahrleitung als auch batterieelektrisch autonom über rund 1 km fahren. In Kolumbien selbst und das Projekt sehr großen Widerhall, man verspricht sich breite Einsatzmöglichkeiten auch auf den zahlreichen im

Land im Bau befindlichen "hochwertigen" Busverbindungen zum Teil auf Eigentrasse. Eine Anwendung im Rahmen des soeben entstehenden BRT-Systems "Metroplús" in der Stadt ist in der Planung.



HESS AG Fahrzeugbau - Geplante Swisstrolley-Lieferungen 2012

[J. Lehmann](#) - 12.12.11

Nach Auslieferung der SwissTrolleys für Schaffhausen wurden nun 265 Einheiten des SwissTrolley3, darunter 37 Doppelgelenkwagen geliefert. Mit den 1991-2000 produzierten SwissTrolley 1 und 2 und den neun gemeinsam mit MAN produzierten DUO-Bussen für Fribourg kommt man auf eine Stückzahl von 323 SwissTrolleys.

Für das Lieferjahr 2012 wurde am 6.12.2011 die Produktion der ersten Doppelgelenkwagen "LighTram" für Zürich begonnen. Deren Auslieferung ist für den Zeitraum Juli 2012 bis Ende November 2012 geplant. Im Oktober 2012 folgen die zwei nachbestellten SwissTrolleys für Winterthur, die vier Einheiten für Limoges sind zur Auslieferung Ende 2012 vorgesehen. Kurz vor Vertragsunterzeichnung steht die Lieferung von 27 SwissTrolleys für Lausanne, deren Auslieferung soll Ende 2012 starten und sich bis Mitte 2013 hinziehen.

Zwei Doppelgelenkhybridbusse für Hamburg befinden sich derzeit neben den Anhängerzügen für Zug in Produktion, die Fertigstellung und Auslieferung der beiden LighTram Hybrid ist für Februar 2012 vorgesehen. Die HHA hat die Wagen für zwei Jahre angekauft, um deren Einsatz auf ihrer Linie 5 ausgiebig zu testen.

Lieferungen Swiss Trolley 1991-2012							
Stadt	Anzahl	Typ	Betriebs-Nr.	Chassis	Gen.	Lieferung	Bemerkung
Prototyp	1	Gelenkwagen	Zürich 50, später Biel 80	NAW	1	1991	1996 vk. an Biel, 2006-Medias
Genève	13	Gelenkwagen	TPG 701-713	NAW	1	1992-1993	709: 2003 Umbau zum DGT 721
La Chaux-de-Fonds	5	Gelenkwagen	TRN 121-125	NAW	2	1996	
Bienne	10	Gelenkwagen	TPB 81-90	NAW	2	1997	
Berne	20	Gelenkwagen	BernMobil 1-20	NAW	2	1997-2000	
Fribourg	9	Gelenkwagen, DUO-Bus	TPF 513-521	MAN	-	2003-2004	
	58						
Luzern	8	Gelenkwagen	VBL 201-208		3	2004	
Genf	38	Gelenkwagen	TPG 731-768		3	2004-2005	
Luzern	2	Gelenkwagen	VBL 209-210		3	2005	
Genf	10	Doppelgelenkwagen	TPG 781-790		3	2005-2006	
Luzern	3	Doppelgelenkwagen	VBL 231-233		3	2006	
Zürich	18	Gelenkwagen	VBZ 144-161		3N	2006-2007	
Zürich	17	Doppelgelenkwagen	VBZ 61-77		3N	2007-2008	
Biel	10	Gelenkwagen	TPB 51-60		3N	2008	
St. Gallen	17	Gelenkwagen	VBSG 171-187		3N	2008-2009	
Solingen (D)	15	Gelenkwagen	SWS 951-965		3N	2008-2009	
Luzern	16	Gelenkwagen	VBL 211-226		3N	2009	
Arnhem (NL)	9	Gelenkwagen	Breng 5234-5242		3N	2009	
Lausanne	35	Gelenkwagen	TL 831-865		3N	2009-2010	
Neuchâtel	20	Gelenkwagen	TN 131-150		3N	2010-2011	
St. Gallen	7	Doppelgelenkwagen	VBSG 188-194		3N	2009	
Winterthur	21	Gelenkwagen	SW 101-121		3N	2010-2011	
Fribourg	12	Gelenkwagen	TPF 522-533		3N	2010	
Schaffhausen	7	Gelenkwagen	VBS 101-107		3N	2011	
Zürich	12	Doppelgelenkwagen	verm. VBZ 78-89		3N	2012	
Winterthur	2	Gelenkwagen	verm. SW 122-123		3N	2012	
Limoges (F)	4	Gelenkwagen	unbekannt		3N	2012	
Lausanne	27	Gelenkwagen	verm. TL 866-892		3N	2012-2013	
Zürich	21	Gelenkwagen	verm. VBZ 162-182		3N	2013	
	265	66					
Lieferungen Hybridbusse 2007-2012							
Vorführwagen	1	Doppelgelenkwagen				2007	
Luxemburg	2	Doppelgelenkwagen				2009	
Düsseldorf	3	Gelenkwagen	Rheinbahn 8411-13			2010	
Dortmund	2	Gelenkwagen	DSW 1820-1821			2010	
Hagen	1	Gelenkwagen	HST 800			2010	
Ennepetal	1	Gelenkwagen	VER 385			2010	
Wuppertal	1	Gelenkwagen	WSW 1059			2010	
Dresden	1	Gelenkwagen	DVB 461 001			2010	
VST Schweiz	1	Gelenkwagen	BS 59326			2011	Vorführwg. in 7 Schweizer Betrieben
Hagen	1	Gelenkwagen	HST 801			2011	
Dresden	5	Gelenkwagen	DVB 461 002-006			2011	
Leipzig	10	Gelenkwagen	LVB 201-210			2011	
Lübeck	5	Gelenkwagen	SL 405-409			2011	
Hamburg	2	Doppelgelenkwagen				2012	
	34						