



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“.

Salzburg [AT] - Neueste Obus-Generation vorgestellt!

[J. Lehmann](#) - 28.05.12

Am 22.05.2012 stellte die Salzburg AG die neue Generation von Trolleybussen der Allgemeinheit vor. „Insgesamt wird die Fahrzeugflotte bis Ende dieses Jahres um zehn Obusse der neuesten Generation erweitert. Mit diesen Fahrzeugen wird der Wagenpark besonders für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste komfortabler. Optimierungen im Innenausbau, wie teilweise vergrößerte Sitzplatzabstände oder LED-Beleuchtungen wurden umgesetzt. Klimaanlage und eine geräumige Heckplattform bringen Verbesserungen für alle unsere Fahrgäste,“ sagt Salzburg AG Vorstand Dr. Leonhard Schitter. „Das neue Fahrzeug zeichnet sich vor allem durch das besondere Design aus. Es ist im „Metro-Style“ gestaltet, das heißt, es hat die Anmutung einer Straßenbahn. Diese Anmutung bringt das Gesamtsystem „Obus“ stärker zur Geltung, d.h. es wird erkennbar, wie ökologisch und ökonomisch attraktiv dieses Verkehrsmittel ist. Als erste Stadt in Europa hat Salzburg dieses Modell im Einsatz“, so Gunter Mackinger, Leiter der Salzburger Lokalbahnen.



Fotos:
Bei der Sonderfahrt im Zuge der Präsentation konnte diese Aufnahme vor der Haltestelle Alpensiedlung gemacht werden. Aufnahme: Mattis Schindler
Seitenfront im Depot mit dem neuen auffälligen Markennamen "Obus SLB". Aufnahme: Armin Fischer



Der erste Wagen wurde am 16.05.2012 nach Salzburg geliefert, nachdem ausgiebige Probe- und Einstellfahrten seit März 2012 im Netz von Ostrava durchgeführt wurden. Hier kompletterte die Firma EKOVA die elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec in dem von der Firma Solaris gelieferten Wagen. Am 21.05.2012 erhielt der neue Obus 321 die Fahrzeug-Zulassung mit dem Kennzeichen S-195PW. Die Metallic-Lackierung des ersten Fahrzeugs dieser Generation gestaltete Prof. Margreiter, ein namhafter Designer der Hochschule für Angewandte Kunst Wien. Die weiteren acht Fahrzeuge erhalten eine vereinfachte Lackierung, bei der die SLB-Farben rot/weiß wieder dominieren. Diesen Look erhalten nach und nach im Zuge von Neutralisierung von Werbung und Generalüberholungen weitere Obusse des Wagenparks, so seit Anfang 2012 die Obusse 243 und 266.

Zeitgleich mit der neuen Generation an Obussen wurde auch der öffentliche Auftritt der Verkehrsservices nach über zehn Jahren angepasst. „Die Verkehrsservices der Salzburg AG bilden gemeinsam das größte Mobilitätsangebot in Salzburg. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde – aufbauend auf der hohen Akzeptanz und Bekanntheit – die Dachmarke „Salzburger Lokalbahnen“ geschaffen. Die Salzburger Lokalbahnen vereinen alle Verkehrsservices der Salzburg AG, bieten dadurch eine erhöhte Kommunikationseffizienz und führen zu besserer Wiedererkennung“, so Leonhard Schitter. So erhalten die Salzburger ihren "Obus" als Markennamen anstelle der Bezeichnung "StadtBus" zurück. Diese wurde Ende 2000 eingeführt, um die beiden Angebote Obus und Dieselbus unter einem Dach zusammenzuführen. Da mittlerweile der Dieselbusbetrieb in die eigene Gesellschaft Albus Salzburg ausgegliedert wurde, ist es nun sinnvoller, das Alleinstellungsmerkmal „Obus“ auch als Marke zu verwenden,“ sagt Schitter.

Auffällig bei den neuen "MetroStyle"-Gelenkobussen ist die Front und das Heck, die erstmals im "Tram-Look" serienmäßig gestaltet sind. Das 18 Meter lange und 2,55 breite Fahrzeug hat wie die Vorgänger vier Türen sowie eine Heckplattform, die nun geräumiger ist. Zudem sind die Sitzplatzabstände bei den 35 Sitzplätze größer als bei den bisherigen Modellen. Der neue Obus weist bei 6 Personen/m² 104 Stehplätze auf, so daß insgesamt 139 Personen befördert werden können. Die komplett niederflurigen Obusse sind außerdem mit einem automatischen Stromabnehmersystem und einem Notfahr-Aggregat der Firma KIRSCH energy systems, Trier mit einer Leistung von 57,6 kW bei 2.600 U/min ausgestattet. Durch Einbau eines Fahrmotors der Wiener Firma TRAKTIONSSYSTEME AUSTRIA vom Typ TME 43-33-6 (6-polig, eigenbelüftet) wirkt die Geräuschkulisse im Innenraum wesentlich ruhiger. Zudem erhielten die neuen Fahrzeuge im Innenraum eine Komfortverbesserung. Die Innenbeleuchtung sowie die Anordnung von Boden- und Leselampen sind in LED-Technik ausgeführt. Weitere [Daten des neuen Trolleybus](#) sind auf der entsprechend neu gestalteten Webseite der [Obus SLB](#) zu finden

Die weiteren neuen Fahrzeuge werden ab Ende Juni bis Ende August erwartet. Mit den zehn neuen Bussen verzeichnet die Obusflotte dann 103 Fahrzeuge zuzüglich zwei historischen Obussen, die fallweise im Linieneinsatz aushelfen. Damit sollen die stetig steigenden Fahrgastzahlen weiter unterstützt werden. Im vergangenen Jahr wurde erneut ein Zuwachs von 3,9 % auf 49,5 Millionen Fahrgäste verbucht.

Eine Entscheidung über die nächsten Obusse wird frühestens im Herbst 2012 erwartet. Wie berichtet, veröffentlichte die Salzburg AG am 06.02.2012 eine neue [Ausschreibung über Obusse](#) im Wert von 30 Mio. Euro ohne MwSt. Es ist damit die Beschaffung von 36 bis 40 Gelenkobussen, optional davon 9 Doppelgelenk-Obusse, möglich, deren Auslieferung bis 2017 vorgesehen ist.

Die nächste Feier steht bereits in der kommenden Woche an, und zwar die Eröffnung des Neubauabschnitts der Linie 8 über die Karolinger- und Kugelhofstraße am Mittwoch, 06.06.2012. Die Eröffnungsfeier findet um 10.00 Uhr vor dem Verwaltungsgebäude der Salzburger Nachrichten an der Haltestelle "Pressezentrum" statt, einer von drei gänzlich neuen Haltestellen. Zusammen mit der Haltestelle der Linie 27 "Kugelhof" lösen sie die vier bisherigen Haltestellen zwischen Schwedenstraße und Karolingerstraße ab, die dann nur noch von den Linien 1 oder 2 bedient werden. Die Fahrleitung auf der neuen Strecke ist fast fertig, lediglich die Weichenanbindung in der Maxglaner Hauptstraße fehlen noch.

- Wieder 1,3 km mehr Obusnetz

[J. Lehmann](#) - 07.03.12

Um 10 Uhr am 06.03.2012 fand die Eröffnung der neuen Streckenführung der Linie 10 statt. In den Räumen der neuen Bibliothek hielten Direktor Mackinger, Bürgermeister Dr. Heinz Schaden und Dr. Leonhard Schitter ihre Ansprachen. Letztgenannter, der im Vorstand der Salzburg AG auch für den Bereich Verkehr verantwortlich ist, hob die E-Mobilität des Betriebs mit dem Obus als zukunftsträchtiges Verkehrsmittel hervor. Mit der neuen Linie gewinne die saubere Mobilität mehr Wert. Mit den 2012 geplanten Netzerweiterung und den ab Mitte 2012 erwarteten attraktiven neuen Obussen erhofft er eine weitere Steigerung der Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs, die Zahl liegt derzeit bei 140.000 Fahrgästen täglich. Zusätzlich zur Modernisierung der Fahrzeugflotte und der Optimierung von Taktzeiten muss ein besonderes Augenmerk auf den Vorrang des Obus und des Ausbaus des Liniennetzes gelegt werden. Dafür plant allein die Salzburg AG über 10 Millionen Euro an Investitionen für dieses Jahr.

Anschließend fand durch den Pfarrer von Lehen die Segnung der neuen Strecke mit einem Segensgebet statt. Nach dem Durchschneiden des Bands vor dem ausgestellten Solaris Obus 301 lud Direktor Mackinger in den bereitstehenden Solaris 310 zu einer Schnupperfahrt ein. Aufgrund des Ansturms folgte als zweiter Wagen 306. Die Fahrt führte von der neuen Mitte über die Strubergasse, dem Landeskrankenhaus und der Lindhofstraße zurück zur

Neuen Mitte.

Nachmittags fand von 15.00 bis 18.00 Uhr ein Obus-Aktionstag in der Bibliothek statt. Lesungen von Obusfahrern und einen Vortrag von Direktor Mackinger rundeten das Rahmenprogramm ab. Zeitgleich verkehrten zwei geschmückte Solaris-Gelenkbusse 310 und 311 und der Museumsobus ÜHIII 123 auf der neuen Strecke von der Messe über die Neue Mitte Lehen zum Makartplatz.

Der fahrplanmäßige Betrieb der Linie 10 wurde ab dem 7.3.2012 aufgenommen, sie verkehrt nun vom Landeskrankenhaus in Mülln über die Strubergasse, wo auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks Neubauten mit Büros und Wohnungen entstehen, zur Neuen Mitte Lehen mit der städtischen Bibliothek, wo vor dem Gebäude eine Haltestelle angelegt wurde, über die Siebenstädterstraße zur Bessarabierstraße bzw. zum Messegelände. Bereits seit dem Fahrplanwechsel wird hier ein 15-Minuten-Takt mit sechs Kursen geboten, mit der neuen Streckenführung wird in der Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Kurs benötigt, damit kommen in Frühspitze 89 Obusse zum Einsatz. Hierfür stehen zurzeit 95 Obusse (einschließlich zwei historischen Fahrzeugen) zur Verfügung. Die beiden historischen Obusse (Bj. 1985 und 1989) kommen in der Regel auf Verstärkungskursen bzw. Linie 14 in der Frühspitze zum Einsatz aber sie müssen fallweise auch nachmittags aushelfen, wie am 5.3.2012, als Obus 109 auf der Linie 8 und Gelenkbus 178 auf der Linie 7 dienten.

Die Eröffnung der geänderten Linie 10 war der erste Schritt von drei Netzerweiterungen, die in diesem Jahr geplant sind. Fest terminiert ist die Eröffnungsfeier der neuen Streckenführung der Linie 8 zwischen Kugelhof und Siegfried-Marcus-Straße für den 06.06.2012. Mit dem Bau der Fundamente für die Masten hat die beauftragte Firma SPL Powerlines Austria bereits begonnen. Zwischenzeitlich werden die Masten entlang der Alpenstraße ausgetauscht und die Fahrleitung überarbeitet, in diesem Zuge wird auch die Weiche zum Depot vorverlegt und eine Schnellfahrweiche eingebaut.

Als weitere Netzergänzung wurde in der vergangenen Woche eine Fahrleitungsverbindung zwischen Saint-Julien-Straße und der Sterneckerstraße zur Linie 2 über die Gabelsbergerstraße beschlossen, die mit der Wiedereröffnung des Nelböckviadukts Ende Dezember 2012 in Betrieb gehen soll. Den neuen Streckenabschnitt bedient die Linie 14, die dann auch zur abendlichen Hauptverkehrszeit angeboten verkehren soll.

Von der letzten Bestellung von 25 Gelenkbussen des am 3.2.2009 abgeschlossenen Vertrags mit der Firma Solaris folgen noch zehn Einheiten Mitte 2012. Die Anfang 2012 vorgesehene Auslieferung verzögerte sich wegen geändertem Design der Fahrzeuge. Die neue Obus-Generation, die nach Worten des Direktors Mackinger "eher einem Raumschiff gleicht" wird am 16.05.2012 vorgestellt.

Am 06.02.2012 veröffentlichte die Salzburg AG bereits eine neue Ausschreibung über Obusse. Es ist die Beschaffung von 36 bis 40 Gelenkbussen, optional davon 9 Doppelgelenk-Obusse, geplant. Die Auslieferung erfolgt im Zeitraum von 2013 bis 2017, der geschätzte Gesamtwert des Auftrags beträgt ohne MwSt. 30 Mio Euro. Eine Beauftragung aus dem zweistufigen Verfahren wird im Herbst 2012 erwartet.

Eberswalde [DE] - Informatives über Obusse in der BBG-Kundenzeitschrift und weitere Neue

[J. Lehmann](#) - 30.04.12

Am 26.04.2012 wurde der zehnte Solaris-Gelenktrolleybus angeliefert und am Freitag (27.04.2012) abgeladen. Ein weiterer wird in dieser Woche erwartet, während das letzte Fahrzeug (Nr.062) voraussichtlich Mitte Juni 2012 geliefert wird. Diesen stattet die Firma Cegelec anstelle des Diesellaggregats mit einem Energiespeicher aus. Nach Inbetriebnahme der letzten der zwölf Solaris Trollino werden auch die letzten MAN-Gelenkbusse nach Budapest abtransportiert. Der mit einem Energiespeicher ausgerüstete MAN-Gelenkwagen 029 wurde Mitte April 2012 wieder zurück gerüstet und erhielt seinen Hilfsmotor wieder. Der Einsatz des Fahrzeugs verlief bis dahin unproblematisch.

In der jüngsten Ausgabe der BBG-Kundenzeitschrift "Unterwegs" werden sachlich die Gründe für den Beibehalt des Trolleybussystems dargelegt. Es wird bedauert, dass die Politik die Schwerpunkte der Förderung des elektrischen Verkehrs auf für den Umweltschutz unwesentlichere Maßnahmen legt, so werden Mittel für die Entwicklung von Elektrofahrrädern erteilt, hingegen wird die finanzielle Unterstützung des umweltfreundlichen Trolleybusverkehrs im Stadtverkehr mehr und mehr reduziert. Dabei machen die Mehrkosten des Trolleybus pro gefahrene Kilometer lediglich 1 ct. aus, so eine Aufstellung der Kosten im Vergleich mit Dieselbussen. Während knapp 184 T€ pro Jahr an Mehrkosten für die Wartung von Fahrzeug und Oberleitung, der Versicherung sowie Fahrzeuganschaffung anfallen, sind die Trolleybusse bei den Energiekosten 178 T€ pro Jahr sparsamer als Dieselbusse, so dass die Mehrkosten für den Trolleybusbetrieb pro Jahr lediglich 5.200 Euro ausmachen.

Solingen [DE] - Alte Bekannte kommen zum Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 21.05.12

Zum anstehenden Jubiläum (60 Jahre Obus, 115 Jahre elektrischer Nahverkehr) werden die Obusse "Solingen 1" und der Henschel-Solowagen "Baden-Baden 231", von 1971 bis 1979 Esslingen 23, aus England anreisen. Weitere Gastfahrzeuge haben sich ebenfalls angesagt: So als historischer Obus z.B. der Trolleybus 7411 (Bj.1988) aus Gent, als ehemaliger Obus z.B. ein Henschel OSL des Baujahrs 1962, in Trier 1970 zum Dieselbus umgebaut und als Vertreter der modernen Obusgeneration einen "MetroStyle" der Firma Solaris. Der Tag der offenen Tür wird am 30.06.2012 im Betriebshof Weidenstraße stattfinden. Ein Rahmenprogramm für Kinder und Erwachsene sowie einige Fahrten mit den historischen Obussen werden geboten.

Leider ist es jedoch nicht gelungen, einen Obus der 2. Solinger Generation aus Mendoza rechtzeitig zum Jubiläum zurück zu holen. Zwar wurde in Mendoza der Wagen 51 (ehemals TS 68, als letzter am 20.12.1988 aus Solingen abtransportiert) offiziell an eine Delegation des Obus-Museum Solingen e.V. übergeben (siehe Link "Mehr Information" und [Anlage 2](#)), aber wegen Zollformalitäten konnte ein Abtransport aus Mendoza noch nicht erreicht werden.

Weiterhin gibt es starke Behinderungen durch eine Baustelle auf der Löhndorfer Straße in Aufderhöhe. Seit Februar 2012 ist die Straße halbseitig gesperrt, in den ersten Monaten mussten die Obusse mit Hilfsmotor zur Endhaltestelle fahren, dort andrahten und konnten elektrisch wieder zurück fahren. Derzeit wird an der stadteinwärtigen Spur ab der Einmündung der Steinendorfer Straße bis zur Haltestelle Siebels gearbeitet, so dass bis Aufderhöhe elektrisch gefahren werden kann, und auf der Rückfahrt der Hilfsantrieb genutzt wird.

Ab 19. März 2012 erhielt die Kottler Straße eine neue Asphaltdecke, die Straße wurde nur stadtauswärts freigegeben. Zeitgleich erforderte eine Baustelle an der Ecke Friedrichstraße/Katternberger Straße eine Sperrung der Friedrichstraße Richtung Innenstadt. Die Linie 685 konnte somit aus Richtung Aufderhöhe nicht hier verkehren, sie befuhr den Linienweg der Linie 686 und wendete am Graf-Wilhelm-Platz um als Linie 686 wieder zurück zu fahren. Wegen der Baustelle an der Ecke Friedrichstraße/Katternberger Straße und der hieraus resultierenden Einbahnstraßenregelung war auch ein Ausrücken über Klingenhalle nicht möglich und somit mussten am Graf-Wilhelm-Platz Richtung Rathausplatz startende Obusse mit Hilfsmotor am Kreisverkehr hinter dem Graf-Wilhelm-Platz wenden.

Da der Fahrplan der Linie 685/686 morgens nur eine kurze zweiminütige Wendezeit in Aufderhöhe vorsieht, wird ab dem 19.03.2012 ein Kurs mehr in morgendlichen Berufsverkehr bis etwa 9:30 Uhr eingesetzt. Vorwiegend kommen aber derzeit auf den Linien 685/686 Dieselbusse zum Einsatz, lediglich ein Kurs und der morgendliche Zusatzkurs werden Hess-SwissTrolleys eingesetzt, die manuell auf dem Rückweg von Aufderhöhe wieder angedrahtet werden. Samstags und Sonntags kommen ausschließlich Dieselbusse zum Einsatz. Da die Linien im Verbund mit der Linie 684 gefahren werden, müssen auch hier die Fahrgäste mit Dieselbussen vorlieb nehmen.

[Biel/Bienne \[CH\]](#) - Kurze Umleitung und Zukunftsvisionen

[J. Lehmann](#) - 02.04.12

Zahlreiche Baustellen bestehen derzeit im Verlauf der Trolleybuslinien, dennoch läuft der Betrieb problemlos weiter. So wird die Madretschstrasse im Bereich der Haltestelle "Brühlplatz" erneuert, hier wird der Verkehr einspurig vorbeigeführt, der Individualverkehr wurde auf die stadtauswärtige Richtung beschränkt, lediglich die Trolleybusse können in beiden Richtungen, durch eine Ampel gesichert, passieren. Auch die Jakob-Stämpfli-Strasse im Bereich der Haltestelle „Omega“ im Zuge der Linie 4 ist wegen Straßenbauarbeiten und Anlegen eines Kreisverkehrs in Richtung Innenstadt gesperrt. Hier können die Trolleybusse die Fahrleitung der Betriebsstrecke über die Falkenstrasse zur General-Dufour-Strasse nutzen. Die Haltestelle „Omega“ in Richtung Bahnhof wurde in die Falkenstrasse verlegt.

Der Weiterbestand des Trolleybusbetriebs nach der für das Jahr 2020 geplanten Einführung der Regiotram ist gesichert. Die Trolleybuslinie 1 bleibt im bisherigen Streckenverlauf mit der gleichen Frequenz bestehen, unsicher ist lediglich der Fortbestand der Linie 4, die nur noch alle 15 Minuten verkehren soll. Sie soll je nach Streckenführung des Regiotrams in Nidau auch einen neuen Linienweg erhalten soll. Bei der Regiotram handelt es sich um die Verlängerung der heutigen schmalspurigen BTI-Bahn (Biel-Täuffelen-Ins) durch die Bieler Innenstadt bis Bözingenfeld. Es wird erst im Laufe des Jahres der Entschluss fallen, ob zwischen Bahnhof und Nidau (Endhaltestelle der Linie 4) die Bahn ihre bisherige Strecke beibehält oder wie zurzeit entsprechend der Linie 4 über die Hauptstrasse in Nidau geführt wird. Im letzteren Fall erhält die Linie 4 eine neue Streckenführung, die aufgrund der verringerten Frequenz nicht elektrifiziert wird. Der Baubeginn für die neue Regiotram ist für 2016 geplant.

[Genève \[CH\]](#) - Auftragsverhandlungen für 33 neue Trolleybusse

[D. Budach](#) - 14.05.12

Die am 3.10.2011 veröffentlichte Ausschreibung über 33 Gelenktrolleybusse zuzüglich einer Option von sieben weiteren Fahrzeugen hat bislang noch nicht zu einer Auftragsvergabe geführt. Nach der bis zum 10.1.2012 erwarteten Angebotsabgabe wurden Mitte März Trolleybusse der Anbieter zu Vorführzwecken nach Genf entsandt. So unternahm ein Gelenktrolleybus des Typs AG300T der Firma VanHool auf dem Weg nach Mailand Mitte März Probefahrten auf dem Netz, am 19.03.2012 folgte der SwissTrolley 132 der Firma Hess, der aus Neuchâtel per LKW im Schlepp antransportiert wurde. Auch der für Parma bestimmte ExquiCity der Firma VanHool führte Ende April Probefahrten durch. Eine Entscheidung über die Vergabe wird im kommenden Monat erwartet.

Eine der Änderung im Trolleybusnetz zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember wurde zum 20.02.2012 wieder rückgängig gemacht. Die Linien 3 und 7 erhielten ihre Linienführungen wie im Dezember 2011 zurück, die Linie 3 verkehrt wieder über die Rue de la Croix-Rouge auf ihrem alten Linienweg, und die Linie 7 fährt durch die Rue du Marché bzw. Rue du Rhône, diese werden auch von den Linien 10 und 2 befahren. Die Strecke über die Brücke Pont du Mont-Blanc wird dagegen nur noch von der Trolleybuslinie 6 befahren. Am 27.2.2012 wurde dann auf der Brücke Pont du Mont-Blanc Richtung Bahnhof eine Busspur angelegt, damit konnten die durch Stau entstandenen Verspätungen reduziert werden.

Anlässlich des 70-jährigen Jubiläums des Betriebs Ende des Jahres (11.09.2012) erhielt der Trolleybus des Typs Saurer/Hess (Baujahr 1982) das orange Farbleid wie bei der Auslieferung vor 30 Jahren. Auch der rund fünf Jahre jüngere NAW/Hess Nr. 681 soll einen "Nostalgielook" erhalten. Neben dem Trolleybus feiert dieses Jahr auch die Tram Jubiläum, vor 150 Jahren verkehrte in Genf erstmals eine Pferdestraßenbahn.

Die Fahrleitung der Linie 2 und 19 durch die Ortschaft Bernex wurde im März 2012 demontiert. Derzeit verkehrt hier eine Anschlussautobuslinie vom P&R-Parkplatz vor der Ortschaft, wo seit dem Fahrplanwechsel die Straßenbahnlinie 14 endet. Zukünftig soll die Straßenbahnlinie um Ortschaft herum geführt werden, so dass diese Anschlusslinie entbehrlich wird.

Eine am 20.3.2012 veröffentlichte europaweite Ausschreibung soll ein Planungsbüro ermitteln, welches die Planung für den Straßenzug Route de Frontenex einschließlich der Fahrleitung für den Trolleybusbetrieb erarbeiten soll. Die in drei Tranchen aufgeteilten Leistungen sollen einen Entwurf auf Grundlage der bisherigen Untersuchungen erstellen, im zweiten Schritt eine Genehmigung der Pläne vorbereiten und nach Zulassung des Projekts die Phase der Ausschreibung und die Gewährleistung der Bauleitung und Inbetriebnahme durchführen.

Lausanne [CH] - 27 neue SwissTrolleys bestellt

[J. Lehmann](#) - 19.03.12

Der Lausanner Verkehrsbetrieb „Transports publics de la région lausannoise“ (TL) erteilte den Firmen Carrosserie Hess und Vossloh Kiepe den Auftrag zur Lieferung von 27 neuen Gelenktrolleybussen. Die Lieferung der ersten fünf Einheiten ist für Ende 2012 vorgesehen, die restlichen 22 Niederflerbusse folgen dann im Jahr 2013. Der Vertrag beinhaltet eine Option für weitere 16 Einheiten.

Die Trolleybusse entsprechen dem neuen Bautyp SwissTrolley4. Neben einigen Neuerungen an der Karosserie und der Innenausstattung wie der Einzelradaufhängung an der Vorderachse (höherer Fahrkomfort, Geräuschreduktion), neue Generation der Hinterachsen in verstärkter Ausführung (optimierte Lebensdauer, einfachere Kardanwelle), breitere Durchgänge im Fahrzeuginneren für einen besseren Fahrgastfluss und der Innenbeleuchtung in LED-Ausführung für geringere Unterhaltskosten werden für die elektrische Ausrüstung kleiner dimensionierte Antriebsmotoren verwendet. Die weiterhin zweiachsig angetriebenen Fahrzeuge erhalten Motoren mit einer Stärke von 120 kW je Achse. Außerdem kommen leichtere und kompaktere Umrichter (DPU) zum Einbau. Durch die Gewichtsreduktion der leichteren Bauteile wird ein geringerer Energieverbrauch erwartet. Zudem wird das Notfahrregulat Euro 5 entsprechen und kleiner als bei den bisher nach Lausanne gelieferten SwissTrolleys sein, somit weisen die neuen Trolleybusse wieder ein Heckfenster auf.

Die neuen Gelenktrolleybusse erhalten die technisch optimierte Generation des modularen Stromabnehmersystems OSA 500 der Firma Vossloh Kiepe. Die Trolleybusse können hiermit automatisch eindrahten, auch die Erkennung einer Entgleisung wurde verbessert, das schnellere Erkennen wird durch eine zusätzliche Drehzahlerfassung an den Seilrollen ermöglicht.

Die neue Bauform SwissTrolley4 ermöglicht auch die Wahl einer tram-ähnlichen Front. Die 27 nun bestellten Trolleybusse für Lausanne werden jedoch die bisherige Front wie die 35 von Mitte 2009 bis Mitte 2010 gelieferten SwissTrolley3 erhalten.

Mit den neuen Trolleybussen werden die Trolleybuslinien 1, 2 und 21 gänzlich mit komplett niederflurigen Gelenkwagen ausgestattet, so dass die Anhängerzüge nur noch auf den Linien 7 und 9 verbleiben. Durch Aufstockung des Trolleybusparks erfolgt ein Rückgang des Diesel- bzw. Gasbuseinsatz auf den Trolleybusnetz, da derzeit für die Bestückung der zehn Linien mehr Fahrzeuge benötigt werden, als Trolleybusse vorhanden sind. Auf einigen Trolleybuslinien gab es ab 20.02.2012 einen Fahrplanwechsel, so für die Linien 1 und 25. Während die Linie 25 in Richtung Pully-Gare lediglich eine Minute mehr Fahrzeit zwischen den Haltestellen Riant-Cour und Délices zuteil wurde, erhielt die Linie 1 tagsüber eine Taktverdichtung, statt bisher alle 8-9 Minuten verkehrt sie nun im 7½-Minuten-Takt. Der 6½-Minuten-Takt in den Verkehrsspitzen blieb jedoch unverändert.

Die seit dem 16. August 2011 bestehende Umleitung der Linie 6 in Richtung Maladière von der Rue Pont Marc Dufour zur Rue Die seit dem 16. August 2011 bestehende Umleitung der Linie 6 in Richtung Maladière von der Rue Pont Marc Dufour zur Rue Mont d Or durch die Straße Chemin du Reposoir wurde erneut verlängert. Statt dem bisher für dem 3.März 2012 vorgesehenen Bauende ist nun erst wieder für den 16. April 2012 vorgesehen, die ursprüngliche Streckenführung über die Haltestelle Fontenay und den dortigen Kreisverkehr zu befahren.

Luzern [CH] - 'Agglomobil due' bringt weitere Verlängerungen des Trolleybusnetzes

[J. Lehmann](#) - 23.04.12

Das Anfang April 2012 veröffentlichte Konzept "Agglomobil due" sieht eine Verstärkung des Nahverkehrs im Verkehrsverbund Luzern vor. Damit das erwartete Nachfragewachstum von bis zu 50 Prozent bis zum Jahr 2030 bewältigt werden kann, sind Tangentiallinien vorgesehen und es werden zudem Überlegungen zur Platzoptimierung der Fahrzeuge vorgenommen. Die Linie 1 soll von Kriens über Maihof hinaus um über 3 km nach Ebikon verlängert werden und im ganztägigen 7½-Minuten-Takt durch Doppelgelenktrolleybussen bedient werden, die die derzeitigen Anhängerzüge auf der Linie 1 ersetzen sollen. Da auf dem Linienast nach Kriens der Takt bei dem zu erwartenden Passagieraufkommen trotzdem nicht ausreicht, soll eine Tangentiallinie 3 eingeführt werden. Diese soll von Kriens

über den Pilatusplatz nach Emmenbrücke tagsüber alle 15 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten alle 7½ Minuten verkehren. Somit wird der Verkehr nach Kriens ab Pilatusplatz in der Hauptverkehrszeit auf einen 3½-4 Minuten-Verkehr verdichtet. Ein Teil des Verkehrs kann mit diesem Konzept tangential am stark frequentierten Bahnhof vorbeigeleitet werden.

Auf der Linie 4 sollen die derzeit im 7½-Minuten-Verkehr fahrenden Solowagen durch Gelenktrolleybusse ersetzt werden. Mit der Ablösung der bestehenden Fahrzeuge kann auch dieser Abschnitt mit Niederflureinstieg bedient werden. Durch die Kapazitätserhöhung der Gelenkwagen ist ein leicht merkbarer 10-Minuten-Takt vorgesehen. Die Linie 12 zum neuen Stadtteil Littau wird ebenfalls aufgewertet. Es kommen weiterhin Dieselgelenkbusse im 7½-Minuten-Takt zum Einsatz, verstärkt durch eine Tangentiallinie 18 von Littau bis nach Ebikon. Für eine weitere Kapazitätserhöhung ist mittel- bis langfristig die Umstellung auf Trolleybusse im Konzept als Option aufgeführt. Der Verkehrsverbund Luzern beauftragte die Metron Verkehrsplanung AG mit der Konzepterstellung, welches nun bis Mitte Mai 2012 den Gemeinden, Transportunternehmen und Interessenvertretungen zur Stellungnahme vorgelegt wird. Am 24. April 2012 findet eine Informationsveranstaltung für Gemeinden statt, mit der Vorlage des Schlussberichts ist für den 30. Juni 2012 eine Eingabe des Agglomerationsprogramms Luzern beim Bund vorgesehen. Die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen ist für 2014 - 2018 geplant. Ab 2014 wird die Beschaffung von Doppelgelenktrolleybussen forciert und spätestens 2018 sollen die letzten Anhängerzüge auf den Linien 6/8 ersetzt werden.

Die aus dem letzten Agglomerationsprogramm stammende Trolleybusverlängerung der Linie 6 nach Büttenen wird in dem Projekt ebenfalls genannt. Bedingt durch Einsparungen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) verzögert sich der Plangenehmigungsentscheid des Ende 2010 eingereichten Projektes und die Realisierung steht aus.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde bei den Trolleybuslinien der bisherige Spitzenverkehr in der Mittagzeit aufgegeben. Damit wurde das Fahrplanangebot auf die Verkehrsnachfrage ausgerichtet. Hierfür wurden für sämtliche Linien, Nachfrageprofile (Tagesganglinien) erstellt. Der Spitzenverkehr am Nachmittag beginnt aufgrund des gestiegenen Bedürfnisses bereits ab 14 Uhr, hier werden die Trolleybuslinien 1 und 6/8 auf einen 5-Minuten-Verkehr verdichtet.

Seit Ende 2011 tragen alle Solowagen, die noch im regelmäßigen Liniendienst stehen, die neue weiße Grundlackierung mit hellblau abgesetzten Streifen. Als letzter Wagen erhielt 258 diese Lackierung, während der Solowagen 257 am 31.12.2011 ausgemustert wurde. Für den Linienbetrieb stehen nun die Wagen 260-268 und 270-279 mit Anhängerkupplung und die Wagen 254, 258, 259, 269 ohne Anhängerkupplung zur Verfügung. Die Solotrolleybusse 252 und 280 dienen als Fahrschul- und Enteisungswagen. Der zweite Fahrschulwagen (253) ging am 16. Juni 2011 außer Betrieb. Zudem verkehrt noch Trolleybus 190, der letzte der 1989 beschafften Gelenktrolleybusse, in alter blauer Grundlackierung.

Schaffhausen [CH] - Generationswechsel abgeschlossen

J. Lehmann - 16.04.12

Nachdem im September die neuen SwissTrolleys die ersten Busse mit Fahrkartenautomaten waren und hier der Fahrscheinverkauf im Bus nicht mehr durchgeführt wurde, erhalten bis Ende April auch alle Autobusse einen Fahrscheinautomaten. Zum 1.5.2012 wird dann der Fahrscheinverkauf beim Fahrer eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt wird dann auch eine neue Mehrfahrtenkarte (6-Fahrten-Karte) eingeführt. Zum 1.6.2012 gelten dann die Tarife des Tarifverbunds FlexTax, weitere Informationen siehe [Pressemitteilung der VbSH](#)

Trolleybus 113 wurde als letzter der alten NAW/Hess-Gelenktrolleybusse bis Ende Februar 2012 als Enteisungsfahrzeug eingesetzt. Ein neuer Enteisungsanhänger, der als Eigenbau der VBSH-Werkstatt entstand, löste ihn Ende Februar 2012 ab, mit dem nun die Fahrleitung eingesprüht wird. Als letzter der 20-jährigen Gelenktrolleybusse wurde Wagen 111 am Samstag, 14. April 2012 von der Vereinigung *RétroBus* abgeholt. Diese haben bereits die Wagen 113, 116 und 118 erhalten. In der Woche zuvor wurde der Gelenktrolleybus 117 am 10. April 2012 verschrottet. Er diente zuvor bei einer Feuerwehrrübung. Zu gleichem Zweck diente im Vorjahr (2011) Wagen 114, der 2007 nach einem Brand abgestellt wurde. Wie die Wagen 112 und 117, die als Ersatzteilsponder diente, wurde er auch inzwischen verschrottet.

Zum Fahrplanwechsel am 9.12.2012 werden die Züge zwischen Zürich und Schaffhausen auf einen Halbstundentakt verdichtet. Die Abfahrtszeiten der VBSH am Bahnhof wird dann angepaßt und die bisher starren Abfahrtszeiten aller Linien auf 10 / 20 / 30 / 40 / 50 / 00 durch versetzte Abfahrten beim Bahnhof ersetzt. Der Grundtakt ist nun für 06 / 16 / 26 / 36 / 46 / 56 geplant, ein versetzter Takt soll für die Linien 4 nach Gruben, 5 nach Buchthalen, 6 nach Neuhausen SBB und 8 nach Im Freien gelten, die um 01 / 11 / 21 / 31 / 41 / 51 am Bahnhof starten. Die Linie 6 erhält dann einen ganztägigen 10-Minuten-Takt, durch die Veränderung der Abfahrtszeiten am Bahnhof kann der Umlauf optimiert werden und im Spitzenverkehr ein Kurs eingespritzt werden.

Sonntags bleibt es beim 20-Minuten-Takt, der generell die Nachfrage abdeckt, der bisherige 10-Minuten-Takt der Trolleybuslinie 1 wird auf den Abschnitt Bahnhof bis Neuhausen Zentrum reduziert, die Fahrten werden mit der Taktverdichtung der Linie 4 nach Gruben durchgebunden, so dass während des 10-Minuten-Taktes der Trolleybuslinie 1 am Sonntagnachmittag jeder zweite Bus zwischen Bahnhof und Neuhausen Zentrum ein Dieselfahrzeug ist.

Zürich [CH] - Ab 2017 zwei weitere Trolleybuslinien!

[J. Lehmann](#) - 09.04.12

Der Stadtrat beschloss in seiner Sitzung am 21.03.2012 die [Zustimmung zur Trolleybusinitiative](#) der VBZ. Die VBZ müssen im Zeitraum von 2015 bis 2017 einen Großteil der Dieselbusse ersetzen. Im Vorfeld einer Ersatzbestellung wurden alternative Fahrzeugkonzepte wie Biogas- oder Diesel-Hybridbusse sowie die Umstellung auf Trolleybus-Betrieb untersucht. Erdgasbusse hingegen wurden aufgrund ihres CO₂-Ausstosses nicht weiterverfolgt. Auch eine Reduktion des Trolleybus-Netzes war zu berücksichtigen. Bei der Entscheidung standen die umwelt- und energiepolitischen Ziele der Stadt und des Kantons Zürich im Vordergrund. Der öffentliche Verkehr soll mithelfen, die hohen Umweltziele zu erreichen, die sich die Stadt Zürich unter dem Titel "Nachhaltige Stadt Zürich – auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft" gesetzt hat. Dieses Ziel hat Zürich 2008 als erste Schweizer Gemeinde in der Gemeindeordnung verankert, welches im November 2008 in einer Volksabstimmung von 80% der Stimmberechtigten bestätigt wurde. Der Ausbau der erneuerbaren Energien und die Steigerung der Energieeffizienz sind wichtige Beiträge auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft. Der Energiebedarf jedes Bewohners soll in Zukunft einer durchschnittlichen Leistung von 2000 Watt entsprechen. Für die Schweiz wurde zurzeit ein Wert von etwa 5000–6000 Watt pro Bewohner ermittelt. Dieser Wert, der auch den Verbrauch an fossilen Energien beinhaltet, soll mittelfristig ohne Komforteinbußen zurückgehen und wieder die 2000 Watt-Marke erreichen. So soll vor allem durch die Erhöhung der Effizienz an Gebäuden, Geräten und Fahrzeugen der Energieverbrauch gesenkt werden, aber auch durch die Entwicklung neuer Technologien. Die Umstellung von Dieselbuslinien auf Trolleybusbetrieb erfordert zwar eine hohe Startinvestition, aber die Ziele der Energieverbrauchssenkung werden auf diese Art am besten erreicht.

Die Trolleybus-Strategie sieht vor, die Buslinien 80 (Triemlisplatz–Bahnhof Altstetten–ETH Hönggerberg–Bahnhof Oerlikon Nord) und 69 (Milchbuck–ETH Hönggerberg) ab 2017 auf Trolleybus-Betrieb umzustellen. Es handelt sich um Linien mit einer hohen Nachfrage und einem großen Entwicklungspotenzial. Zudem kann auf den Linien ein Einsatz von Doppelgelenkfahrzeugen den zusehens erforderlichen Einsatz von zusätzlichen Bussen entbehrlich machen. Für die Umstellung der beiden Linien auf Trolleybusbetrieb sieht die VBZ im Zeitplan folgendes vor: Kommunikation, Vorstudie und Betriebskonzept 2012, Vor- und Bauprojekt 2012/2013, Kostengutsprache ZVV, Plangenehmigungsverfahren BAV 2013/2014, Submission und Bau 2015/2016, Submission Fahrzeugbeschaffung 2015/2016 und Inbetriebnahme der Trolleybus-Linien 69 und 80 im Jahre 2017.

Für die Umrüstung der Buslinien 80 und 69 auf Trolleybus-Betrieb wird mit Investitionen in Höhe von 44 Mio. Franken für die Fahrleitungen und zusätzlichen Investitionen von rund 14 Mio. Franken für die Beschaffung der Fahrzeuge gerechnet. Der Stadtrat beantragt nun beim Kanton die Aufnahme dieser Ausgaben ins Agglomerationsprogramm der zweiten Generation.

Der derzeitige Vertrag mit der Firma Hess beinhaltet zwar eine Option auf 10 weitere Doppelgelenk- und 40 weitere Gelenktrolleybusse, jedoch gilt der Vertrag nur bis Ende 2016. Die ersten der 12 Doppelgelenkwagen aus diesem Vertrag sind zur Zeit in Bau, deren Lieferung ist im Zeitraum 01.06.2012 bis 30.11.2012 vorgesehen. 2013 folgen 21 Gelenkwagen in 18 m Länge.

Cagliari [IT] - Erster Solaris Trollino im Linieneinsatz

[J. Lehmann](#) - 19.03.12

Am Donnerstag, 15. März 2012 kam der erste der neuen Trolleybusse Trollino T12 im Liniendienst auf der Linie 31 zum Einsatz. Der am Vortag von der CTM angekündigte Einsatz begann ab 5.58 Uhr ab Depot an der Viale Ciusa und ab dem Piazza Matteotti um 6.24 Uhr in Richtung Quartu Sant Elena. Für den Freitag kündigte der Generaldirektor von CTM den Einsatz von drei Neufahrzeugen an, und ab Dienstag, 20. März sollen alle zehn bislang gelieferten neuen Trolleybusse im Einsatz stehen. Die Techniker der CTM, so der Generaldirektor weiter, haben zusammen mit den Technikern des Verkehrsministerium und der Regione Autonoma della Sardegna alle Tests mit den Neufahrzeugen erfolgreich ausgeführt. Die neuen niederflurigen Trolleybusse, erkennbar durch die grün/weiße Lackierung, sind mit den neuesten Technologien wie Klimaanlage, einem Multimedia-System an Bord für die Kundeninformationen, einer Rampe für Rollstuhlfahrer und einer Video-Überwachung des Innenraums ausgestattet.

Die restlichen sechs der insgesamt 16 bei den Firmen Solaris und Skoda bestellten Trolleybusse sollen im Juni 2012 folgen.

Milano [IT] - Die letzten von 15 Trolleybusse werden ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 14.05.12

Die letzten der 15 nachbestellten Gelenktrolleybusse VanHool AG300T werden in diesem Monat nach Mailand ausgeliefert. Derzeit stehen vier der 15 Trolleybusse (730-733) in Betrieb. Sie erhielten bzw. erhalten im Anschluss an die 2008/09 gelieferten 30 Einheiten die Betriebsnummern 730-744.

Durch Ausmusterung im Vorfeld sank die Anzahl der Trolleybusse von 149 (offizielle Zahl vom 31.12.2012) auf 139 Einheiten. Von den Solowagen wurden bereits vor 2008 die Wagen 906 und 935 ausgemustert. 2009 folgten 27 Einheiten, die nach Ruse verkauft wurden. Nun sind zehn weitere Solotrolleybusse abgestellt (Nr. 930, 939, 940, 942, 943, 947, 952, 956, 964 und 970), so dass derzeit 31 der 28-jährigen Solotrolleybusse im Einsatz sind. Aus der Gelenkwagen-Serie 100-132 (Iveco/Socimi, Bj.1991-96) sind die Wagen 106 und auch 132 ausgemustert.

Aus der Serie 200-232 BredaBus/Menarini schieden im Mai 2008 (228) bzw. Ende 2008 (225, 227) drei Wagen aus, nun folgten weitere fünf (200, 208, 210, 214 und 215), so dass nun noch 25 aus dieser Serie vorhanden sind. Für die bis zu 20-jährigen Trolleybusse gibt es Probleme, Ersatzteile zu beschaffen, da die Hersteller größtenteils nicht mehr existieren.

Gelenkwagen bedienen weiterhin die beiden Ringlinien 90/91, im Spitzenverkehr wird ein 4-Minuten-Takt geboten, sonst besteht ein 6-Minuten-Takt, abends alle 20 Minuten und nachts von 1 Uhr bis 5 Uhr alle 30 Minuten

Auch auf der Linie 92, die von 5 bis 23 Uhr alle 4 Minuten in der HVZ und alle 8 Minuten tagsüber verkehrt, kommen nun überwiegend Gelenkwagen zum Einsatz. Lediglich auf der Linie 93 kommen Solowagen zum Einsatz. Ein Umlauf dauert rund 50 Minuten, so dass im Spitzenverkehr bei einem 4-Minuten-Takt bis zu 12 Kurse benötigt werden. Tagsüber von 9 bis 16 Uhr verkehrt sie alle 7 Minuten mit entsprechend acht Kursen.

Modena [IT] - Trolleybuslinie 6 verlängert

[J. Lehmann](#) - 23.04.12

Am 11.04.2012 wurde die Linie 6 um etwa 500 m von der Via Forli zur neuen Endstation auf der Via Chinnici verlängert. Bedingt durch die Beschädigung der Fahrleitung durch einen LKW kommen jedoch weiterhin Autobusse auf der Linie 6 zum Einsatz wie seit Ende August 2011 bei Beginn der Fahrleitungsarbeiten und Abbau der alten Wendeschleife.

Die Fahrleitung in der Via Chinnici wurde bis Ende 2011 fertiggestellt, aber die geplante Inbetriebnahme am 7.1.2012 wurde abgesagt, nachdem Straßenbauarbeiten eine endgültige Abnahme der Fahrleitung verhinderten. Die Straße ist nun für den allgemeinen Verkehr seit Mitte Februar geöffnet, nun kündigte die [Agenzia per la Mobilità di Modena](#) am 1. April 2012 die Eröffnung des 700 m langen Streckenstücks an, für deren Oberleitung von der Regionalen Municipality von Modena Mittel aus dem Programm der Mobilität für den Bereich 2007-2010 in Höhe von 360.000 € bereit gestellt wurden.

Seit 01.01.2012 trägt der Verkehrsbetrieb den Namen SETA (Emiliana Transportation Company Autofiloviari), da das bisherige städtische Unternehmen ATCM Modena 49% der Geschäftsanteile an die HERM S.r.l verkauft hat, die ein Joint Venture der FER (Ferrovie Emilia Romagna, Aktiengesellschaft im Besitz der Emilia-Romagna zu 87 %, Act zu 11 % und der Provinzen von Bologna, Ferrara, Mantua, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia und Rimini), der CTT, Nuova Mobilità und der französischen RATP ist.

Der Trolleybuspark besteht weiterhin aus 10 Gelenk- und 17 Solotrolleybussen, davon sind 12 Wagen bereits über 25 Jahre alt. Von den sieben bei MAN Truck & Bus Italia S.p.A. bestellten Trolleybussen sind weiterhin nur die bei der Firma Neoplan gefertigten Wagen 01-03 (2008) und 04-05 (2009) in Dienst. Die von der Firma Viseon gelieferten Trolleybusse 06 und 07 warten weiterhin auf ihren ersten Linieneinsatz.

Napoli [IT] - Baubeginn für die siebte Trolleybuslinie der AMN

[J. Lehmann](#) - 05.03.12

Ende 2011 begannen die Bauarbeiten für die Elektrifizierung der Buslinie R4. Diese verkehrt derzeit im 9-Minuten-Takt in nordwestliche Stadtteile, der Linienweg weist starke Steigungen auf. Für die 7 km lange Strecke werden zwei Unterwerke errichtet. An vielen Stellen wurden bereits die Mastfundamente hergestellt. Es wird mit einer Bauzeit von 16 Monate gerechnet, so dass Anfang 2013 diese Linie als Trolleybuslinie 204 bedient wird.

Der Wagenpark ist für die Erweiterung des Netzes ausreichend. Vor 10-12 Jahren gingen 87 Trolleybusse neu in Betrieb, für die derzeitigen sechs Linien wird rund die Hälfte des Wagenparks benötigt.

Die Linien 254, 255 und 256 zählen als Überlandlinien, die die Nachbargemeinden San Giorgio a Cremano, Portici und Torre del Greco anbinden. Die übrigen drei Linien (201, 202, 203) sind Stadtlinien, die einen Teil der Innenstadt erschließen.

Durch den Busbetrieb CTP werden zwei weitere Trolleybuslinien (M11 und M13) bedient, die in die nördlich gelegene Gemeinde Aversa führen. Zudem besteht in Neapel ein kleines Straßenbahnnetz mit drei Linien, die teilweise parallel zu den Trolleybuslinien führen. In der Innenstadt dominiert leider der Individualverkehr und verursacht eine sichtbare Umweltverschmutzung im Stadtgebiet.

Parma [IT] - Erster 'ExquiCity' der Firma VanHool präsentiert

[J. Lehmann](#) - 07.05.12

Anlässlich des Treffens der Arbeitsgruppe Trolleybus (Trolleybus Working group) der UITP am 2. bis 4.05.2012 wurde der erste Trolleybus "ExquiCity" der Firma VanHool vorgestellt. Während die Mitglieder der rund 60 Betriebe den Wagen am 3.5.2012 im Depot begutachteten, erhielt auch die Öffentlichkeit am 4.5.2012 die Gelegenheit, dem Wagen auf dem Piazza Garibaldi in der Innenstadt zu besichtigen.

Der Wagen wird anschließend wieder Parma verlassen, und zwar in die Niederlande um dort Lärmpegelmessungen durchzuführen. Zwei weitere Fahrzeuge sind bereits bei der Firma VanHool annähernd fertig gestellt, mit ihnen sollen weitere Testfahrten im Zuge der Abnahme und Zulassung dieses neu entwickelten Fahrzeugs erfolgen.

Einerseits werden bei der Firma WABCO bei Hannover in Bezug auf die Bremsanlage Erprobungen durchgeführt, andererseits sollen auf der Teststrecke im Betriebshof Solingen die Supercap-Module ausgetestet werden, deren computergesteuerte Technik eine Weiterentwicklung der in Mailand erstmals praktizierten Supercap-Unterstützung ist. Eine Inbetriebnahme der neuen Trolleybusse "ExquiCity" in Parma wird nicht vor der Sommerpause erwartet.

Inzwischen werden wieder alle vier Trolleybuslinien elektrisch bedient, durch Straßenbauarbeiten waren in den letzten Monaten immer wieder Ersatzverkehre durch Autobusse zu verzeichnen. Somit kamen auch wieder die über 30-jährigen Trolleybusse des Typs Menarini/TIBB zum Einsatz neben den fünf Jahre jüngeren Trolleybussen der gleichen Hersteller und den 14 in 1997/99 beschafften Niederflurtrolleybussen der Firmen MAN (Gräf&Stift) /Autodromo.

Nancy [FR] - Entschluß zur Renovierung des spurgeführten Systems

[J. Lehmann](#) - 21.05.12

Am 27. April 2012 beschloss die Stadtgemeinschaft des Großraums Nancy (CUGN) die Renovierung des spurgeführten Trolleybussystems. Mit der Investition von insgesamt 14 Millionen Euro soll das System weiter bis 2020-2022 betrieben werden. Es wäre, so die Beschlussvorlage, für die auf 20 Jahre berechnete Lebensdauer des Systems üblich in der Mitte der Betriebszeit eine größere Renovierung durchzuführen. So sollen die 25 Fahrzeuge ein Facelifting erhalten, die veralteten Teile sollen ausgetauscht werden und durch die Überarbeitung zudem auch die Reduzierung von Lärm innerhalb und außerhalb von Fahrzeugen erfolgen. Eine Verbesserung des Komforts und Design der Fahrzeuge wird erwartet. Mit rund 560.000 Euro pro Fahrzeug wird die Renovierung veranschlagt. Insgesamt soll die Renovierung des Systems 30 Monate in Anspruch nehmen. Neben einer Förderung durch staatliche Mittel wird eine Unterstützung der Herstellerfirmen erhofft, die jedoch heute dieses System nicht mehr anbieten.

Trotz einer Mehrheit für diesen Entschluss fanden sich auch kritische Stimmen. Aufgrund der folgenden hohen Betriebskosten des Systems wäre die Beschaffung von herkömmlichen Doppelgelenktrolleybussen unter Verzicht auf die Spurführung die bessere Lösung. Zwar lägen damit die sofort anfallenden Investitionskosten höher als bei der nun beschlossenen Renovierung, diese könnten aber durch die erheblich niedrigen Unterhaltskosten die gemäß Angaben aus der Schweiz 1,20€ pro km betragen, nahezu zweimal günstiger als bei den vorhandenen spurgeführten Doppelgelenkwagen der Firma Bombardier, die bei über 2€ pro km liegt. Somit könnte man über 10 Jahre die dabei anfallenden Investitionskosten von 14 bis 16 Mio. € sparen.

Castellón [ES] - Endlich Weiterbau in Castellón - Ende des Projekts in Elda-Petrer

[D. Budach](#) - 16.04.12

Nach jahrelangen Verzögerungen, insbesondere aufgrund der Auswirkungen der schweren Wirtschaftskrise, die gerade die Region Valencia besonders betrifft, geht der Weiterbau der ersten Spur-Obuslinie in Castellón nunmehr voran. Die Linie 1 ist bisher erst 2,1 km lang und endet am Rand des eigentlichen Stadtzentrums. Dieses wirkt sich nicht vorteilhaft auf die Fahrgastzahlen aus. Seit Eröffnung der Linie im Juni 2008 wurden insgesamt 2,7 Mio. Fahrgäste gezählt.

Der Präsident der Region Valencia, Alberto Fabra, nahm am 22.3.2012 in einem feierlichen Akt den offiziellen Beginn der Bauarbeiten an der zentralen Innenstadtschleife via Calle Zaragoza/Plaza Cardona Vives vor - 1,3 km neue Strecke sollen hier entstehen, die zusammen mit der 400 m langen Querung des Parque Ribalta und der Führung durch die Calle Colón den Zugang zum Stadtzentrum erlauben und die Passagierzahlen deutlich beleben dürften. 12 Monate Bauzeit bei Kosten von etwa 5 Mio. EUR sind vorgesehen. Die weitere Verlängerung von der Innenstadt aus über rund 5 km in Richtung Südwesten bis zum Hafenvorort Grao soll anschließend fertiggestellt werden. Hier hatten die Arbeiten an bestimmten Abschnitten bereits begonnen, konnten aber aus Finanzmangel nicht fortgesetzt werden. Im Rohbau ist unter anderem eine längere Unterführung bereits fertig gestellt, in deren Zuge auch eine tief gelegte Haltestellenanlage vorgesehen ist.

Für die Streckenverlängerung soll noch dieses Jahr der Auftrag für die Beschaffung von vier weiteren Obussen mit Batteriezusatzantrieb und Spurführung vergeben werden. Allerdings steht auch hier die Finanzierungsfrage noch im Raum. Das Modell Cristalis, welches in drei Exemplaren zur Eröffnung beschafft worden war, wird vom Hersteller Irisbus nicht mehr angeboten.

Als Konsequenz der Wirtschaftskrise wurde dagegen das Spur-Obus-Projekt in Elda-Petrer, ebenfalls in der Region Valencia gelegen, aus allen Investitionsplänen gestrichen. Die erforderlichen Mittel sind auf absehbare Zeit nicht darzustellen, außerdem wurde ohnehin schon längere Zeit über die Notwendigkeit des Projekts aufgrund der mit 3 Mio. Fahrgästen pro Jahr doch recht bescheidenen Fahrgastzahlen diskutiert.

Athen [GR] - Neues Depot angeschlossen und weitere Sparmaßnahmen

[D. Budach](#) - 30.04.12

Inzwischen wurde das neugebaute Depot Rouf an das Netz angeschlossen und die Fahrleitungsanlage auch auf dem Gelände selbst komplettiert. Hier werden jedoch vorerst nur wenige Trolleybusse über Nacht geparkt, ansonsten dient der obere Hallenkomplex und die Außenanlagen vorerst zum Abstellen von Dieselnissen. Im unteren (Keller-)Geschoss des Depots sind diverse Wagen remisiert, die nicht mehr im Liniendienst zum Einsatz kommen. Neben einigen Dieselnissen handelt es sich dabei insbesondere um 39 Wagen aus der ersten Niederflurserie Neoplan/Elbo/Kiepe N6014, die aufgrund der Angebotseinschränkungen seit 2011 nicht mehr benötigt werden. Im Einzelnen handelt es sich um die Wagen 6002, 6005, 6006, 6007, 6014, 6017, 6019, 6020, 6023, 6024, 6025, 6026, 6027, 6028, 6029, 6031, 6032, 6037, 6038, 6040, 6041, 6042, 6044, 6053, 6059, 6061, 6063, 6064, 6065, 6072,

6074, 6076, 6077, 6080, 6086, 6087, 6105, 6106, 6112. Über das weitere Schicksal der erst 12 Jahre alten Wagen wurde noch nicht entschieden.

Es werden zwar weiterhin 22 Trolleybuslinien (1-8, 10-21, 24, 25) befahren, aber im September 2011 wurden erneut Taktausdehnungen durchgeführt. So verkehren die Ringlinien 7 und 8 nun statt alle 12-16 Minuten nunmehr alle 20-25 Minuten, zeitweise sogar in den Morgenstunden nur alle 30-35 Minuten. Erheblich ausgedünnt wurde auch in den Hauptverkehrszeiten. 2007 gab es noch 12 Linien, die in Spitzenzeiten Frequenzen von unter 10 Minuten aufwiesen, so verkehrte die Trolleybuslinie 3 alle 3-4 Minuten und die Linien 11 und 21 zeitweise alle 3 bzw. 4 Minuten. Im derzeit gültigen Fahrplan wird lediglich auf der Linie 21 ein 7-Minuten-Takt und auf den Linien 3, 6, 12, 14 und 17 ein 8-9 bzw. 9-10-Minuten-Takt geboten. Zum letzten Fahrplan galt auf der Linie 12 noch der 6/7-Minuten-Takt und auf der Linie 3 noch der 7/8-Minuten-Takt. Außerhalb der Verkehrspitzen wird auf den meisten Linien nur noch alle 15 Minuten gefahren, lediglich vier Linien bieten noch einen 10-Minuten-Takt.

Im Untergeschoss des Depots Rouf befinden sich noch zwei Museumstrolleybusse, und zwar Wagen 704 und 3077, beide fahrbereit, detailliert restauriert und in der bis Ende der 90er Jahre üblichen Lackierung in dunklem Orange gehalten. Wagen 704 ist ein Fiat-Obus vom Baujahr 1940, Wagen 3077 ein russischer ZIU 9-Obus, Baujahr 1985.

Lublin [PL] - Zehn weitere Solaris in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 09.04.12

Im Februar erhielt der Verkehrsbetrieb MPK Lublin weitere 10 Trolleybusse der Firmen Solaris/Skoda. Es handelt sich um die auf 2012 verschobene Teillieferung von insgesamt 30 Trolleybussen, die mit EU-Zuschüssen im August 2010 bestellt wurden. Die zehn Trolleybusse nahmen mit den Betriebsnummern 3859-3868 im März 2012 den Liniendienst auf. Bislang wurden lediglich die Jelcz PR 110E Nr. 1223, 3761, 3822 ausgemustert, so dass der Wagenpark derzeit aus 73 Trolleybussen besteht, davon mit 29 Einheiten fast die Hälfte vom Typ Jelcz PR 110E der Baujahre 1983-93. Davon werden nun acht Wagen (3766, 3780, 3784, 3785, 3802, 3809, 3815 und 3822) zum Verkauf angeboten.

Nach der Ende März 2012 erfolgten Auslieferung der letzten fünf Solaris/Skoda und deren Inbetriebnahme werden weitere Ausmusterungen zu erwarten sein, jedoch bleiben rund 20 Einheiten der über 20-jährigen Alt-Trolleybusse in Betrieb. Zum Ersatz dieser Alt-Obusse wurde am 29.03.2012 eine europaweite Ausschreibung über 20 Trolleybusse veröffentlicht, diese sollen mit Hilfsmotor (APU) ausgestattet sein und werden im Rahmen von EU-Programme bezuschusst. Acht Einheiten sind bis zum 2.9.2013 zu liefern, die restlichen 12 bis zum 30.04.2014. Gegenüber der im November 2011 veröffentlichten, dann aber zurückgezogenen Ausschreibung wurden die Bedingungen für die Lieferfirmen abgeschwächt. Die Anbieter brauchen nur die Produktion von sieben Trolleybussen bzw. sieben Niederflur-Omnibusse und sieben kompletten Trolleybus-Ausrüstungen innerhalb der letzten 36 Monaten nachweisen. Ferner sollen die Anbieter Erfahrungen im Bau von Trolleybus-Ausrüstungen besitzen, welche eine autonome Fahrt bis zu 300 m erlauben. Die Angebote werden bis zum 10.05.2012 erwartet.

Ceske Budejovice [CZ] - Trolleybuslinie 1 mit einer 1,5 km langen Neubaustrecke eröffnet

[J. Lehmann](#) - 07.05.12

Mit einem Fahrplanwechsel am 1.4.2012 wurde die neue Trolleybuslinie 1 vom Bahnhof (Nádraží) zum Stadtteil Máj eingeführt. Bis zur Haltestelle Výstaviště verkehrt sie wie die Linie 3, dann nutzt sie die bisherige Betriebsstrecke auf der Husova tř. (bis Mitte 2011 von der Linie 14 genutzt) und verkehrt dann eine Schleife in beiden Richtungen über die Straßen O. Nedbala, Milady Horákové und E. Rošického. Auf den letzten beiden Straßen wurden hierfür rund 1,5 km zweispurige Fahrleitungen neu verlegt. Die Linie 1 verkehrt in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten, ansonsten alle 20 Minuten, dabei befahren die Kurse wechselnd die Schleife im oder gegen den Uhrzeigersinn.

Kritik löste die Aufteilung der ehemaligen Autobuslinie 1 in drei Linien aus, östlich vom Bahnhof fährt nun eine Linie 18 nach Hlincová Hora und ab der Haltestelle Výstaviště verkehrt nun eine Autobuslinie 21 im 40-Minuten-Takt (HVZ: alle 20 Minuten) nach Haklovy Dvory.

Zeitgleich erfordern Bauarbeiten an der Eisenbahnlinie nach Prag die Unterbrechung der Trolleybuslinie 9. Sie endet im Zeitraum 1.4.2012 bis 14.10.2012 und vom 1.3.2013 bis 3.6.2013 am Bahnhof, während eine Autobuslinie 39 den Verkehr bis zur östlichen Endhaltestelle Suché Vrbné übernimmt. In den genannten Zeiträumen muss wegen der Bauarbeiten an der Unterführung unter der Bahnlinie die Fahrleitung demontiert werden.

Bedingt durch diese Unterbrechung wird auch die Nachtlinie 59 durch Autobusse bedient, während die zweite Nachtbuslinie 53 weiterhin von Trolleybussen bedient wird.

Die fünf für die neue Trolleybuslinie 1 bestimmten Trolleybusse des Typs Skoda 25Tr wurden aufgrund der vorübergehenden Kürzung der Linie 9 noch nicht benötigt, die Auslieferung erfolgt erst im Laufe des Jahres.

Ostrava [CZ] - 60 Jahre Trolleybus wird Anfang Mai gefeiert

[J. Lehmann](#) - 30.04.12

Anlässlich des Jubiläums "60 Jahre Trolleybus" veranstaltet die Dopravní Podnik Ostrava A.s. (DPO) einen Tag der offenen Tür am kommenden Samstag, 5. Mai 2012 von 9.00 bis 16.00 Uhr auf dem Gelände des Trolleybusdepots Sokolské tříde im Zentrum von Ostrava.

Neben einem Bühnenprogramm, Verköstigungen und Souvenirständen werden Fahrten mit historischen Trolleybussen und Autobussen auf zwei verschiedenen Routen geboten. Eine Linie A verkehrt von 9:08 bis 15:38 ab Depot zum Zoo und eine Linie B von 8:38 bis 15:38 Uhr ab Bahnhof über Bohumínská und dem neuen Rathaus zum Depot. Es kommen vier historische Trolleybusse, und zwar TATRA T400/III A Trolleybus Nr. 26 (Bj.1954), Skoda 8Tr Trolleybus 29 (Bj.1958) mit Anhänger B 40 KAROSA Nr. 141, Skoda 9 Tr Obus Nr. 82 (Bj.1977) und SKODA 17 Tr Obus Nr. 3902 (Bj.1990), sowie ein historischer Autobus des Typs Skoda 706 RTO (Nr. 247) mit Anhänger Jelz PO 1-E (Nr. 1227)

Zwei neue Gelenkwagen Solaris/Skoda 27Tr stehen kurz vor der Auslieferung. Sie wurden bei Ekova ELECTRIC SpA, im Januar 2011 als 100% ige Tochtergesellschaft der DPO gegründet, mit einer Skoda-Ausrüstung komplettiert und befinden sich in der Abnahmephase.

Damit wird der niederflurige Anteil weiter ausgebaut, von den insgesamt 272 Straßenbahnen, 65 Trolleybussen und 306 Bussen waren Anfang 2011 79 Straßenbahnen, 41 Trolleybusse und 120 Busse niederflurig. In 2011 wurden drei Niederflurtrolleybusse (3718-20) neu beschafft, jedoch musste neben den zwei Skoda 14Tr 3246, 3251) und einem Skoda 15 Tr (3509) auch ein Niederflurtrolleybus des Typs Skoda 21Tr ausgemustert werden. Zwei weitere 12- bzw. 15-jährige Niederflurtrolleybusse dieses Typs mussten 2012 schon ausscheiden, unter anderem nach einem Unfallschaden (3310).

Plzen [CZ] - Fünf neue Gelenktrolleybusse und 1,3 km Umleitungsstrecke

[J. Lehmann](#) - 23.04.12

Ende Februar und Anfang März gingen fünf Gelenktrolleybusse Solaris/Skoda 27Tr in Betrieb. Während der erste Wagen (540) mit einem Dieselaggregat für Fahrten ohne Fahrleitung ausgestattet ist, sind die übrigen vier Gelenkwagen (541-544) ohne Aggregat geliefert worden. Sie ersetzen die letzten Skoda 15 Tr (466, 468, 469, 472 und 478) die nun zum Verkauf vorgesehen sind. Ein entsprechendes Verkaufsangebot wurde am 29.03.2012 auf der Homepage der PMDP veröffentlicht (siehe Link "Mehr Information"). Die fünf vor einigen Jahren grundüberholten Gelenkwagen erreichten in ihren bisherigen 17 Betriebsjahren eine Laufleistung von 661 bis 911 Tausend km. Bauarbeiten für eine neue Fahrleitungsverbindung über die "Milenium Brücke" begannen Anfang März 2012. Diese Fahrleitung verbindet die Trolleybusstrecke in der Doudlevecká Strasse (Linien 10, 13, 14) mit der Mikulášská Str. (Linie 12) über die Straße U Trati und der "Milenium Brücke" über den Fluss Radbuza. In westliche Richtung wurden rund 500 m Fahrleitung verlegt, in östliche Richtung mündet die neue Strecke auf der Straße Koterovská in die Fahrleitung der Linie 12 Richtung Bahnhof, die Strasse Mikulášská wird über eine Brücke passiert, die neue Fahrleitung in dieser Richtung misst rund 800 m.

Der Bau der neuen Verbindung erfolgt im Rahmen der Rekonstruktion des Eisenbahnknotenpunkt Pilsen, so muss im Zuge der Bauarbeiten mehrfach die Bahnunterführung über die Prokopova Strasse gesperrt werden und die Linien 10, 13, 14 können diese die neue Betriebsstrecke nutzen.

[Ab dem 29.03.2012 gilt nun die neue Umleitungsstrecke](#) für diese Linien in beiden Richtungen. Die Linie 13 verkehrt von der Haltestelle U Trati über Mikulášská in die Straße Šumavská, wo eine Ersatzhaltestelle für den Bahnhof Hlavní nádraží CD eingerichtet wurde, weiter Richtung Doubravka. In Gegenrichtung verkehrt die Linie 13 über die Straße Sirková und biegt hinter der Bahnunterführung direkt auf die neue Betriebsstrecke auf der U Trati ab, wo sich eine Ersatzhaltestelle für den Bahnhof Hlavní nádraží CD befindet. Die Haltestellen Anglické nábřeží und Goethova werden von der Linie 13 nicht bedient, lediglich die Linien 10 und 14 fahren diese in einer Schleifenfahrt über die Strasse Americká auf dem Rückweg nach Černice bzw. Bori in Richtung Sirková an.

Die entsprechende [Information der PMDP](#) gibt als Zeitraum dieser Umleitung bis Juni 2012 an. Nach dem Ende der Bauarbeiten bleibt die neue Fahrleitung für Dienstfahrten und andere Sonderfahrten bestehen.

Teplice [CZ] - Drei neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 02.04.12

Am 21.2.2012 veröffentlichte die Stadt Teplice eine Ausschreibung über drei neue Trolleybusse in 12 Meter Länge. Angebote werden bis zum 25.04.2012 erwartet. Die Lieferung der Fahrzeuge soll in der zweiten Jahreshälfte 2012 bis zum 30.11.2012 erfolgen.

Der im Frühjahr 2011 im Linienvkehr erprobte 12m-Trolleybus des Typs SOR TN12A mit Cegelec-Ausrüstung steht weiterhin auf dem Depotgelände, befindet sich aber nicht im regelmäßigen Einsatz.

Das 60-jährige Jubiläum des Trolleybusbetriebs wird mit einem "Tag der offenen Tür" im Depot am Samstag, den 19.05.2012 gefeiert. Das Depot wird von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein und der historische Trolleybus Skoda 9 Tr Nr.105 und ein historischer Autobus werden die Gäste vom Stadtzentrum zum Depot bringen. Bereits zwei Wochen zuvor am Samstag, 05.05.2012 wird der Skoda 9Tr auf der historischen Trolleybuslinie 11 eingesetzt. Sie verkehrt im 2-Stunden-Takt von 10 Uhr bis 16:40 Uhr von Panorama nach Nová Ves und zurück. Weitere Einsatz tage der historischen Trolleybuslinie sind für den 26.05., 27.05., 16.06., 07.07., 28.07., 18.08. und 29.09.2012 geplant.

Bratislava [SK] - 2,2 km Netzerweiterung eröffnet

[J. Lehmann](#) - 09.04.12

Am 27.03.2012 erfolgte die Betriebseröffnung der rund 1 km bzw. 1,2 km (in Gegenrichtung) langen Verbindung auf den Straßen Hroboňova und Pražská von den Linien 204, 206, 209 und 212 abzweigend bis zum Depot

Hroboňova an der Linie 207. Der Abschnitt wird von der neuen Linie 64 bedient, die von der Kreuzung Trnavské myto von der nach Neubau eines Einkaufszentrums wieder in Betrieb genommenen Wendeschleife über die Straße Jelačičova unter bestehender Fahrleitung bis zum neuen Fahrleitung und weiter zur Wendeschleife Lovinského verkehrt. Die Strecke ist 4,2 km lang und wird nun im 20-Minuten-Verkehr befahren. Die Autobuslinie 41 wurde verkürzt, sie verkehrt nur noch auf der Straße Drotárska cesta. Der Anschluß zur neuen Obuslinie 64 war jedoch zu knapp bemessen, so dass eine Woche später ein geänderter Fahrplan galt.

Die mit dem Fahrleitungsbau beauftragte Firma ELZA begann mit den Arbeiten im August 2011, die Fahrleitung einschließlich der Weichen zum bestehenden Netz war im Dezember 2012 fertig. Ebenfalls wurde die gesamte Fahrleitung im Depot Hroboňova erneuert.

Für die Erweiterung des Trolleybusnetzes konnten keine Neufahrzeuge beschafft werden. Auch in den kommenden Jahren stehen keine Mittel für neue Fahrzeuge zur Verfügung, da von der Stadt keine Finanzmittel für Investitionen zur Modernisierung von rollendem Material und Bahnlinien bereitstellt. Der Haushaltsentwurf der Stadt für 2012 sieht zudem eine Reduzierung der Betriebsmittel für die DPB gegenüber 2011 um 3,5 Millionen Euro vor.

Statt Neufahrzeuge wird der vorhandene Wagenpark aus Skoda 14Tr und 15Tr zur Verlängerung der Lebenszeit generalüberholt und erhält dabei den neuen roten Anstrich. In 2010/11 wurden auf diese Weise die Gelenkwagen Skoda 15Tr Nr. 6623, 6627, 6630 und 6632 bei der Firma Zliner in Zlin und Nr. 6613 in eigener Werkstatt und die Solowagen Skoda 14Tr Nr. 6264, 6307, 6258, 6268, 6278, 6308 und 6315 bei Firma Zliner und Nr. 6272 in eigener Werkstatt aufgearbeitet. Die Solowagen 6251 und 6259 mußten jedoch im November 2011 ausgemustert werden.

Zilina [SK] - 20 Niederflur-Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 16.04.12

Am 22.3.2012 veröffentlichte die Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. (DPMZ) eine Ausschreibung über 20 Trolleybusse, und zwar 14 Gelenk- und sechs zweiachsige Trolleybusse. Die Trolleybusse müssen vollständig einschließlich Elektroausrüstung, Informationssystem und der rechtlichen Genehmigung für den Betrieb sein und den Linienbetrieb unmittelbar nach der Lieferung aufnehmen können. Die Laufzeit des Vertrags soll 48 Monate betragen, so daß jährlich fünf Einheiten abgerufen werden können. Die Beschaffung wird nicht mit EU-Mittel erfolgen. Damit wird der Betrieb erstmals Niederflur-Trolleybusse erhalten. Derzeit besteht der Wagenpark ausschließlich aus Skoda 14Tr und 15Tr aus den Eröffnungsjahren des Betriebs vor 17 Jahren, ergänzt um drei gebraucht beschaffte Skoda 15Tr. Insgesamt stehen 29 Gelenk- und 13 Solowagen für die Bedienung der acht Trolleybuslinien zur Verfügung. Fahrplanmäßig werden 26 Kurse in den Hauptverkehrszeiten benötigt, dann werden die Linien 3, 4, 6/16 und 14 alle 10 Minuten bedient, tagsüber besteht auf diesen Linien 20 Minuten-Verkehr und 16 Trolleybusse kommen zum Einsatz. Der letzte Fahrplanwechsel brachte für die Trolleybuslinien keine wesentlichen Änderungen, lediglich der bisher auf die Sommerferien beschränkte Ferienfahrplan wurde auf weitere Tage ausgedehnt.

Budapest [HU] - Verjüngung durch 18-jährige Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 30.04.12

Der erste, im vergangenen Jahr aus Eberswalde übernommene Niederflur-Trolleybus des Fabrikats Gräf&Stift/Kiepe vom Baujahr 1993/94 absolviert seit dem 24.04.2012 im Trolleybusnetz von Budapest die ersten 1.000 km Testfahrten, um die Zulassung für Ungarn zu erhalten. Der ehemalige Eberswalde Nr.040 erhielt in Budapest die Nr. 350. Mittlerweile tragen sieben der elf bislang nach Budapest transportierten Trolleybusse eine rot/weiße Lackierung. Auch der 2008 nach einem Unfall in Eberswalde nicht wiederhergerichtete Trolleybus 039 wird instand gesetzt, somit werden 15 Gelenktrolleybusse den Trolleybus-Wagenpark verstärken.

Neben einer Überholung des Wagenkastens und einer neuen Lackierung erhalten sie eine geschlossene Fahrerkabine. Die Fensteranlagen wurden mit neuen, teilweise zu öffnenden Seitenscheiben ausgestattet. Aufgrund der Einführung des neuen Fahrgastinformations- und Einsatzleitsystems "Futár" verzögert sich der Einbau der neuen digitalen Fahrzielanzeigen, das erste Fahrzeug ist daher mit einem Aufkleber mit dem ungarischen Wort für Probefahrt im Einsatz.

Die 15 Niederflurtrolleybusse werden nur ein Teil der 1975 bis 1984 beschafften ZIU 682 ersetzen, von den einst 173 Einheiten sind nun noch 19 in Betrieb. Die Wagen 904, 908, 909, 912, 920, 926, 927, 929, 931, 933, 934, 938, 941, 945, 955, 966, 967, 969 und 972 befinden sich im regelmäßigen Liniendienst. Die Wagen 925 und 946 sind schadhaft abgestellt, zwei weitere (919, 922) wurden im November letzten Jahres bzw. im Februar 2012 ausgemustert und werden in Kürze verschrottet. Von den beiden Fahrschulwagen 840 und 833 ist letzterer nicht mehr betriebsbereit. Der Einsatz der über 30-jährigen Trolleybusse wird sich noch hinziehen, da in den kommenden Monaten die Ikarus-Trolleybusse 703, 708 und 711 (Ikarus 412T, Bj.2002) und 300, 305, 307-312 (Ikarus 435T, Bj. 1995/6) auf dem Werksgelände der ehemaligen Firma Ikarus in Székesfehérvár generalüberholt werden.

In eigener Werkstatt wurden bereits weitere der 1988/89 erbauten Ikarus/Ganz 280T-Gelenktrolleybusse aufgearbeitet, unter anderem die Wagen 245, 247, 248, 255, 266, 267 and 271 sind in Arbeit bzw. wurden fertiggestellt.

Von den 2004-2007 gelieferten Solaris Trollino 12T (Nr.601-616) dient Wagen 606 weiterhin als Ersatzteilsponder, der Wagen ist bereits seit 2008 abgestellt.

Weiterhin ist im Gespräch, in den kommenden Jahren den Trolleybuspark durch Neufahrzeuge zu ersetzen. Im

letzten Jahr wurde hier von der Beschaffung von 93 neuen Trolleybussen gesprochen, die nun mit Hilfe von EU-Fördergeldern vorangetrieben werden soll.

[Szeged \[HU\]](#) - Neue Straßenbahnlinie 2, neue Trolleybuslinie 19 ab März 2012

[J. Lehmann](#) - 21.05.12

Am 02.03.2012 fand die feierliche Eröffnung der neuen Straßenbahnlinie 2 statt. Sie startet wie die Linie 1 am Bahnhof, führt gemeinsam mit ihr durch die Innenstadt, zweigt drei Haltestellen vor der Endhaltestelle Szeged Plaza der Linie 1 ab und erschließt das Wohngebiet Makkosház. Die Neubaustrecke misst knapp 2 km mit fünf Haltestellen und der neuen Endstation Európa Liget. Im Stadtteil Makkosház enden auch die Trolleybuslinien 5, 8 und 9, die gleichzeitig geänderte Endhaltestellen ab den Fahrplanwechsel erhielten. Zum Fahrplanwechsel am 03.03.2012 fährt die Linie 5 anstelle Linie 8 bis Körtöltés utca vor dem Depot, die Linie 9 übernahm Endhaltestelle der Linie 5 und die Linie 8 sowie die neue Linie 19 fährt bis zur ehemaligen Endhaltestelle der Linie 9. Die Linie 19 wurde neu eingeführt und verkehrt gemeinsam mit der Linie 9 durch die Innenstadt. Während die Linie 9 400 m bis zur bisherigen Endhaltestelle Lugas utca verkehrt, erhielt die Linie 19 eine neue Endhaltestelle auf dem Víztorony tér im Stadtteil Tarján. Die Verlängerung beträgt rund 500 m. Die Linien 9 und 19 verkehren alle 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit und alle 15 Minuten tagsüber, so dass auf dem gemeinsamen Abschnitt ein 5- bzw. 7½-Minuten-Takt geboten wird. Die Linie 8 bietet in der Hauptverkehrszeit einen 6-7-7 Minuten-Verkehr, die Linie 5 einen 7½-Minuten-Takt. Während die Linie 8 tagsüber alle 7½ Minuten fährt, wird die Linie 5 wie ganztags die Linie 7 im 15-Minuten-Takt bedient. Samstags und sonntags bieten die Linien 9 und 19 je einen 20 Minuten-Takt, die Linie 8 und die Linie 5 einen 10-Minuten-Takt, die Linie 7 verkehrt nicht.

Zu Spitzenzeiten sind maximal 32 Trolleybusse in Einsatz, je ein Niederflur-Kurs pro Linie ist im Fahrplan ausgewiesen.

Zur Verstärkung des Wagenparks wurden vier Gelenktrolleybusse aus Budweis in Betrieb genommen. Die am 2.12.2010 in Budweis abtransportierten Skoda 15Tr 37, 35 und 42 wurden zu Wagen T-622, T-623 und T-624, der 2009 aus Budweis übernommene Wagen 40 erhielt die Nummer T-621. Alle vier Wagen erhielten die übliche grün/weiße Lackierung.

Von den 46 Einheiten sind zwei Gelenktrolleybusse (T-660, T-650) und elf Solotrolleybusse niederflurig. Weitere Niederflur-Gelenktrolleybusse werden in eigener Werkstatt elektrisch ausgerüstet, Basis ist der Gelenkautobus der Firma Auto Rad Controlle Kft. (ARC), der die Lizenz am traditionellen Busnamen Ikarus übernommen hat.

[Gdynia \[PL\]](#) - Anschlussbestellung und erster Citaro-Trolleybus im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 05.03.12

Am 08.02.2012 nahm der erste aus einem Citaro-Dieselbus umgebaute Trolleybus 3053 den Linienbetrieb auf. Er weist 29 Sitzplätze auf und ist für 51 Stehplätze zugelassen. Als Notfahrbetrieb erhielt der Wagen Ni-Cd-Batterien, die eine Fahrt ohne Fahrleitung mit einer Geschwindigkeit von rund 10 km/h ermöglichen. Das Fahrzeug stand von 2002 bis 2010 als Dieselbus 1265 der BVG in Berlin in Dienst, die Serie umfasste 97 Einheiten und es bleibt zu hoffen, dass weitere Citaros aus dieser Serie ihr Busleben in Gdingen als umweltfreundliches Verkehrsmittel fortsetzen.

Am 22.12.2011 veröffentlichte die PKT (Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o.) die Auftragsvergabe über drei 12m-Niederflurfahrzeuge an die Firma Solaris Bus & Coach S.A. zum Wert von 4.597.500 PLN ohne MwSt. (umgerechnet rund 1,1 Mio. Euro). Die Fahrzeuge werden wie die zuletzt beschafften 25 Neufahrzeuge mit Fördergeldern der EU unterstützt.

[Riga \[LV\]](#) - Erneute Taktanpassungen

[J. Lehmann](#) - 28.05.12

Zum 1.6.2012 wird ein neuer Fahrplan eingeführt, der für die Trolleybuslinien in der Linienführung keine Änderungen vorsieht, aber erneut Taktausdünnungen nach sich zieht. Insbesondere im Spitzenverkehr wird wiederum ausgedünnt, so verkehrt die Linie 23 statt im 3-Minuten-Takt nun bis zu alle 4 Minuten, die Linie 19 statt bis zu alle 4 Minuten nun alle 5 Minuten, die Linien 16 und 18 statt im 6-7 Minuten-Takt nun im 8-Minuten Takt, und die Linie 27 nun statt bis zu einem 7-Minuten-Takt alle 10 Minuten, tagsüber wurde die Taktzeit auf dieser Linie dann auf bis zu einem 25 Minuten-Intervall ausgedehnt. Unverändert dicht bleiben die Linien 15 (zeitweise im 2-Minuten-Takt), 22 (zeitweise im 3-Minuten-Takt) sowie 3, 17 und 25 (zeitweise im 4-Minuten-Takt). In den Vormittagsstunden wird auf einigen Linien der Takt auf merkbare Frequenzen gebracht, so verkehrt die Linie 1 zwischen 9:00 und 10:00 Uhr nun statt im 18 Min-Takt nun im 20-Min-Takt.

Der Trolleybus-Wagenpark besteht nun aus 250 Trolleybussen, 52 weitere Wagen sind auf dem Betriebshof abgestellt und sind teilweise bei Engpässen im Wagenpark einsetzbar. Somit sind jedoch von den ursprünglich 271 Škoda 14 Tr der Baujahre 1983-1998 nur noch sechs Einheiten im Einsatz.

Es gibt weiterhin Bestrebungen, neue Trolleybusse zu beschaffen. Es sollen Gelenkwagen werden, als Ersatz für die 34 Škoda 15 Tr und für den Erhalt der Beförderungskapazitäten bei fortschreitender Ausdünnung der Taktzeiten.

[Medias \[RO\]](#) - Vier weitere Schweizer Trolleybusse übernommen

[J. Lehmann](#) - 02.04.12

Vier Gelenktrolleybusse, die Anfang letzten Jahres in Neuchatel ausgemustert wurden, konnten über einen Zwischenhändler angekauft werden. Anfang des Jahres wurden die Wagen 103, 105 und 112 antransportiert, 110 folgte kurze Zeit später. Sie erhalten die Betriebsnummern 664-667 und gingen Anfang März 2012 in Betrieb. Die Gelenkwagen kommen auf der 7 km langen Linie T2 (Gura Campului -Milcov) zum Einsatz, die im 10-Minuten-Takt mit Gelenkwagen bedient wird. Eine Ververlängerung dieser Linie ist mehrjähriger Bauzeit nahezu fertiggestellt, eine Inbetriebnahme konnte bislang, vermutlich wegen anstehender Straßenbauarbeiten noch nicht erfolgen.

Im Vorfeld der Neubeschaffung sind vom bisherigen Wagenpark der ehemalige Salzburger Nr. 107 (Steyr/Kiepe) und die beiden aus Lyon übernommenen Renault-Berliet Nr. 656 und 658 ausgeschieden. Weitere Solowagen sind abgestellt, sie kommen in der Regel auf den beiden stündlich verkehrenden Linien T1 (Gura Campului - Automecanica) und T3 (Milcov -Automecanica) zum Einsatz.

In der vom Rat der Stadt genehmigten "Entwicklungsstrategie 2008 - 2022" sind weitere Verlängerungen des Trolleybusnetzes vorgesehen.

[Donezk \[UA\]](#) - 73 neue Trolleybusse für die EM

[J. Lehmann](#) - 05.03.12

Im Vorfeld der Europa-Fussballmeisterschaft wurden bis Ende 2011 insgesamt 73 neue Trolleybusse, und zwar 58 Solowagen des Typs LAZ E 183 und 25 Gelenkwagen des Typs LAZ E301 beschafft. 17 weitere Solowagen werden im März 2012 erwartet.

Die neuen Gelenkwagen ersetzen alle Gelenktrolleybusse des Typs YMZ T1 vom Baujahr 1993. Von den einst 36 sind noch elf als Reservefahrzeuge vorhanden.

Für die Solowagen konnten einige ZIU 682 der Baujahre 1985 und 1988-93 ausgemustert werden. Die ZIU 682 machen weiterhin den größten Teil des rund 300 Einheiten umfassenden Wagenparks aus, davon sind jedoch 50 als Reservefahrzeuge, teilweise aber nicht mehr betriebsfähig abgestellt.

Durch Entfall der wegen Bauarbeiten am Vorplatz des Flughafens eingestellten Trolleybuslinie 9 werden im Moment nur 13 Linien befahren. Den dichtesten Takt weist die Linie 2 auf mit einer Wagenfolge von 2-3 Minuten, gefolgt von den Linien 8 und 10 mit einem 3-4 Minuten-Takt. Auf diesen drei Linien werden die Gelenkwagen gemeinsam mit Solowagen eingesetzt. Die Linie 10 ist mit 32 km (Hin- und Rückweg) zudem die längste Linie des Netzes. Die Linie 21 hingegen wird nur alle 47 Minuten mit einem Wagen befahren, mit 11 km ist sie die kürzeste Linie.

Eine Verbindung mit dem Trolleybusbetrieb der Nachbargemeinde Makiyivka ist nun beabsichtigt, die Trolleybuslinie 11 und die Linie 5 der Nachbargemeinde sind nur wenige Meter voneinander entfernt aber bislang nicht fahrleitungsmäßig verbunden.

[Khmelnitskiv/Chmelnizkii \[UA\]](#) - Erneuerung durch neue Wagenkästen

[J. Lehmann](#) - 21.05.12

Nachdem als letzte Neufahrzeuge in 2008 zwei Bogdan T601.11 beschafft wurden, setzt man nun eine Verjüngung des Wagenparks durch einen neuen Wagenkasten der Firma TrolZa fort. Am 27.09.2011 traf ein Wagenkasten des Typs 682 G ZiU-016.05 ein, der mit Bauteilen des bisherigen ZIU 682 Nr.240, Bj.1991 ergänzt wurde und nun unter der Betriebsnummer 240 im Einsatz steht.

Von der Bauart ZIU 682 stammt der überwiegende Teil des rund 120 Einheiten umfassenden Wagenparks. Neben den beiden Bogdan- Niederflur-Trolleybussen wurden 1992-97 13 Solotrolleybusse des Typs YMZ T2 beschafft (davon fünf bis 2006 aus Gelenkwagen zurückgebaut).

Bis zu 80 Trolleybusse des kommunalen Unternehmens "Elektrotrans" kommen neben 13 Autobusse auf den 14 Trolleybuslinien und fünf Verstärkungslinien täglich zum Einsatz.

[Kiew/Kyiv \[UA\]](#) - Auch die Hauptstadt erhält neue Trolleybusse zur EM

[J. Lehmann](#) - 14.05.12

Im Gegensatz zu den anderen Austragungsorten der EM in der Ukraine (Kharkow, Donesk) erteilte die Hauptstadt Kiew relativ spät den Auftrag zur Lieferung von Neufahrzeugen für den Trolleybusbetrieb. Im August 2011 beschloss der Stadtrat, einen Kredit in der Höhe von 350 Millionen Griwna für 3 Jahre für den Kauf von 77 Trolleybussen zur Euro-2012 aufzunehmen.

Anfang 2012 wurden dann mit Hilfe eines Kredits der europäischen Bank für Wiederaufbau 202 Trolleybusse in verschiedenen Größen bei der Firma Bogdan bestellt.

Bis Ende April lieferte die Firma 50 Trolleybusse in 12 Meter Länge vom Typ T701 und 9 Gelenktrolleybusse des Typs T901 aus.

Ein Vorführwagen des Gelenkwagentyps Bogdan T901 wurde bereits im August 2011 übernommen, er erhielt anstelle der ursprünglichen grünen Lackierung eine gelbe, wie sie bei den übrigen Neufahrzeugen Verwendung findet. Bis Anfang Mai 2012 trug er die Nr. 1311, jedoch wurde er dann ins Depot 2 überstellt und erhielt die Nr. 2315. Somit sind hier fünf neue Gelenkwagen beheimatet, die übrigen vier werden vom Depot 4 (4311-4314) eingesetzt.

Am 29.11.2011 folgten die ersten beiden Solotrolleybusse des Typs T 701, deren Lieferung sich ab Januar 2012 fortsetzte. Von den 50 bis April 2012 gelieferten Solowagen gingen 16 in Depot 1, 6 im Depot 2 und 28 im Depot 3. Am 18.04.2012 wurden die neuen Trolleybusse auf der Polar Vulitsya entlang der Fahrbahn auf beiden Seiten der Öffentlichkeit präsentiert, die neuen Autobusse wurden auf dem benachbarten Parkplatz des Supermarkts zeitgleich aufgestellt.

Damit Erhöhung der Anzahl des Wagenparks, nun über 500 Einheiten für die 36 (und 4 Verstärkungs-) Linien. Die Fahrzeuge werden von vier Depots aus eingesetzt. Durch die Abstellung von Skoda 14Tr (Bj.87/88), des Typs Kiev 12 (Bj. 1999-2003) und YMZ2 (2000-03) liegt die Zahl der einsatzfähigen Trolleybusse weiterhin unter 500 Einheiten.

[Lviv \[UA\]](#) - Verlängerung Linie 2 und ein neuer Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 23.04.12

Am 6.1.2012 fand die Eröffnung der um 2,1 km erweiterten Trolleybuslinie 2 statt. Der Baubeginn erfolgte bereits 2010 und konnte nun Ende 2011 vollendet werden.

Weiterhin werden 11 Trolleybuslinien von rund 80 Trolleybussen bedien. Einziger Neuzugang ist ein Niederflurtrolleybus des Typs LAZ-E183, der von St. Petersburg übernommen wurde. Das 2007 erbaute Fahrzeug wurde von Januar bis April 2008 in St. Petersburg getestet, stand dann aber ungenutzt bis 2011 auf dem Depotgelände, ehe er am 31.08.2011 in die Ukraine zurückgesandt wurde. Nach Überarbeitung im Herstellerwerk gelangte er Ende 2011 zum Verkehrsbetrieb, die ihn ab dem 29.02.2012 mit der Betriebsnummer 113 im Liniendienst einsetzen.

[Sevastopol \[UA\]](#) - Erste neue Trolleybusse in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 19.03.12

Nach Präsentation von vier Trolleybussen verschiedener Fabrikate am 26.07.2011 (siehe Meldung vom 01.08.11) erhielt die Firma LAZ einen Auftrag zur Lieferung von zehn neuen Trolleybussen, die bereits im Dezember 2011 geliefert wurden.

Die Trolleybusse des Typs LAZ E183A1 mit den Betriebsnummern 1503-1512 gingen ab den 19.12.2011 in den Linienverkehr. Auch das Vorführfahrzeug wurde als Nr. 1502 in den Wagenpark aufgenommen, es ist jedoch zurzeit im Depot abgestellt.

Im Zuge der engen Zusammenarbeit mit Moskau unterstützt Russland auch die Lösung der Probleme im Nahverkehr, der auch den Transport der 30.000 Soldaten der russischen Schwarzmeerflotte gewährleisten muss. So übernahm die Stadt am 22.02.2012 feierlich als Geschenk der russischen Hauptstadt zwei Niederflur-Trolleybusse des Typs TrolZa-5265.00 „Megapolis“. Es besteht die Absicht, weitere Trolleybusse dieses Typs aus Bausätzen im seit Ende 2010 stillgelegten Depot 2 zu komplettieren und damit den Wagenpark weiter zu erneuern. Ferner gibt es Pläne, Trolleybusse dieses Bautyps in andere Betriebe der Ukraine zu verkaufen.

Der letzte Neuzugang des Wagenparks waren vier YMZ T2 (Nr. 1418-1421) in 2008, die letzten der insgesamt 21 Solotrolleybusse dieses Typs, die seit 1995 beschafft wurden. Ein 1993 mit der Nr. 1501 in Betrieb genommener Gelenkwagen wurde Anfang 1993 zu einem Solowagen verkürzt. Ansonsten besteht der Wagenpark von insgesamt rund 150 Trolleybussen aus dem russischen Typ ZIU 682 der Baujahre 1986 bis 1993.

[Brjansk \[RU\]](#) - Der dritte Niederflur-Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 07.05.12

Nach dem bereits 2007 und 2008 je ein Niederflurtrolleybus des Typs Megapolis (Nr.1001, 1100) in Betrieb gingen, lieferte die Firma TrolZa einen weiteren Niederflurtrolleybus vom Typ 5265 "Megapolis" aus, der Anfang Dezember 2011 mit der Nummer 1006 erstmals zum Einsatz kam. Der neue Trolleybus ist mit einem Informationssystem ausgestattet, welches auf einem Bildschirm im Fahrgastraum die Namen der Haltestellen, die aktuelle Zeit und Temperatur in der Kabine anzeigt.

Neben diesen drei Trolleybussen erhielt 2011 das Depot 2 einen Trolleybus des Typs VMZ 5298, der mit der Nummer 2022 unter anderem auf den Linien 9 und 10 zum Einsatz kommt. Zuletzt wurde der Wagenpark in 2009 mit acht und 2008 mit 29 Fahrzeugen erneuert worden. Überwiegend handelt es sich dabei um Trolleybusse des Typs ZIU682 in der bewährten Bauform. In 2008 gingen aber auch drei Trolleybusse aus der Wolgograder Transport-Maschinen-Fabrik (VZTM) und zehn Trolleybusse aus der baschkirischen Trolleybus-Fabrik (BTZ) aus Ufa.

Insgesamt ist der Trolleybuspark inzwischen unter 160 Einheiten gesunken (zu Beginn der 90er Jahre standen noch über 200 Trolleybusse zur Verfügung), im Wagenpark dominiert weiterhin der Typ Ziu682, der älteste stammt vom Baujahr 1984. Das Liniennetz besteht in der Woche bis 20:00 aus 10 Linien und zwei Verstärkungslinien, weitere Linien verkehren nur ab 20 Uhr und an Sonntagen.

[Kaluga \[RU\]](#) - 15 neue Trolleybusse der Fa.Trolza

[J. Lehmann](#) - 23.04.12

Die Firma Trolza lieferte am 30.11.2011 die ersten drei Trolleybusse der 15 bestellten Einheiten vom Typ TrolZa-5275.03 „Optima“ aus. Die Neufahrzeuge wurden vom Bürgermeister und den Gouverneur der Oblast Kaluga in Empfang genommen. Die neuen Trolleybusse sind mit einer Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen

ausgestattet. Zudem können die Trolleybusse werden ohne Strom aus der Fahrleitung fahren, durch den Einbau einer Batterie können sie etwa 200 Meter überbrücken, so dass bei einem Unfall flexibler reagiert werden kann.

Anfang Januar 2012 wurden zehn weitere und Ende Januar die restlichen zwei Trolleybusse geliefert. Die 15 Neufahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 135-149 und ersetzen ZIU 682 der Baujahre 1987/89. Nachdem bis 2008 ausschließlich der bewährte ZIU 682 beschafft wurde und auch noch Anfang 2011 fünf ZIU-682G-016.04 mit einer breiten Vordertüre in Dienst gingen, wählte man nun den Typ "Optima", der nun eine Energieeinsparung von rund 30% im Betrieb erzielen soll.

Am 9.11.2011 wurde die Linie 4 eingestellt, die verlängerte Linie 18 übernahm den Streckenabschnitt, für den nun 22 km langen Umlauf der Linie 18 werden bis zu 13 Trolleybusse eingesetzt.

Seit September 2011 ist Trolleybus 112 mit kostenfreiem WLAN ausgestattet, sofern dieser Service Zuspruch findet, werden weitere Trolleybusse hiermit ausgestattet.

Kemerovo [RU] - Trolleybus-Linie 12 erweitert

[J. Lehmann](#) - 21.05.12

Parallel zur Straßenbahnlinie 10 wurde am 4.11.2011 im Norden der Stadt die Trolleybuslinie 12 zum Land-Krankenhaus erweitert. Die Trolleybuslinie 12 verbindet bereits seit 2006 die südwestlichen Stadteile über den Fluss Tom mit den nördlichen Stadteilen. Damit ist die Linie 12 mit insgesamt 25,2 km die längste Trolleybuslinie der Stadt.

Weiterhin werden 11 Linien befahren, die Gesamtlänge des Trolleybusnetzes beträgt 100 km.

Der Wagenpark wurde etwas vergrößert, er umfasst nun knapp 100 Trolleybusse. Ab Ende 2011 bis Mai 2012 wurden fünf ST 6217 geliefert, in 2011 fünf ZiU-682 "KR Ivanovo" und in 2010 sieben BTZ 5276. Hingegen gab es wenige Ausmusterungen, weiterhin sind im Wagenpark noch 17 ZIU 682 der Baujahre 1989-1993.

Kirov [RU] - Zehn neue Trolleybusse aus Ufa

[J. Lehmann](#) - 09.04.12

Am 28.02.2012 präsentierte die Stadt auf dem Theaterplatz die 2012 neu beschafften Busse und Trolleybusse. Es handelt sich bei den Trolleybussen um fünf des Typs BTZ-52768A und drei des Typs BTZ-52768R. Letztere sind an der Vordertür mit einem Lift für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattet. Zwei weitere lieferte die Firma BTZ (baschkirischen Trolleybus-Fabrik) aus Ufa im März 2012. Die neuen Trolleybusse erhielten die Betriebsnummern 608-617 in Anschluss an die 2007 gelieferten Neuaufbauten aus Ivanzek mit den Nr.602-607. Die in den beiden vergangenen Jahren in Dienst gestellten Trolleybusse des Typs BTZ 52767 (10 Einheiten im Herbst 2011) und BTZ 52764 (14 Einheiten in 2009-2011) erhielten hingegen Betriebsnummern ausgemusterter Trolleybusse im Nummernbereich 401 bis 535.

Rund 150 Trolleybusse bedienen von zwei Depots aus weiterhin acht Linien (1,3,5,6,7,8,11 und 14) die sich teilweise mit langen Linienwegen über das gesamte teilweise schachbrettartig angeordnete Stadtgebiet erstrecken.

Kostroma [RU] - Bewährte ZIU 682 neu beschafft

[J. Lehmann](#) - 30.04.12

Im September 2011 erhielt der Trolleybusbetrieb sechs neue Trolleybusse. Dabei wurde wieder der bewährte Typ ZiU-682G-016 (018) der Firma TrolZa gewählt. Die im November 2011 in Betrieb genommenen Trolleybusse mit den Nr. 30-35 erhielten zwar wie die vor zwei Jahren gelieferten Einheiten (Nr.24-29) eine modern anmutende Front, aber der Wagenkasten ist weiterhin in bewährter Bauart, die Neufahrzeuge erhielten auch wieder Falttüren.

Ebenfalls in 2009 gingen vier Trolleybusse des Typs VMZ 5298 des Trolleybuswerks in Vologda (Mechanisches Werk Vologda, VMZ) in Betrieb, ein erster Wagen dieses Typs wurde bereits 2003 beschafft, nachdem acht Jahre kein Neufahrzeug in Dienst ging.

Bis auf die drei VMZ 5298 besteht der Wagenpark ausschließlich aus ZIU 682, die ältesten stammen vom Baujahr 1992. Der Wagenpark umfaßt über 40 Einheiten, mit denen acht Linien bedient werden. 34 davon kommen täglich werktags zum Einsatz. In den kommenden Jahre ist eine weitere Erneuerung des Wagenparks vorgesehen, jedoch soll auch das Trolleybusnetz erweitert werden. So sind Fahrleitungen über eine Schnellstraße in westliche Richtung geplant. Ferner sieht der Masterplan der Stadt Kostroma für den Zeitraum 2008-2025 die Anbindung einiger Nachbargemeinden an das Trolleybusnetz vor.

Krasnojarsk [RU] - Zwanzig neue Trolleybusse aus Weißrußland

[J. Lehmann](#) - 16.04.12

Am 10.02.2012 nahmen 20 neue Trolleybusse des Typs BKM-321 auf einer neuen Linie 15 nach einer Präsentation im Beisein des amtierenden Bürgermeisters von Krasnojarsk den Linienbetrieb auf. Die neue Linie misst rund 18 km pro Richtung und erschließt das Notfall-Krankenhaus. Die Firma Belkommunmash aus Weißrußland lieferte die Trolleybusse per Bahntransport aus, die ersten beiden trafen am 25.12.2011 ein, bis Mitte Januar waren alle 20 Einheiten in Krasnojarsk. Sie erhielten die Betriebsnummern 1075-1094, sind im Depot 1 beheimatet und nach Einstell- und Schulungsfahrten konnten sie am 10.2.2012 den Betrieb aufnehmen, nachdem der ursprünglich angekündigte Termin 31.01.2012 nochmals verschoben werden musste. Nach Lieferung der letzten Neufahrzeuge in 2005 beschränkte sich der Betrieb auf die Generalüberholung älterer ZIU 682-Trolleybusse. 22 Wagen wurden in

den letzten drei Jahren auf diese Weise erneuert, 13 davon im Trolleybusdepot 2 und 9 in Ivanovo. Auch die letzten Gelenkwagen ZIU 683 bzw. 6205 wurden so zu ZIU 682-Solowagen umgebaut.

Der Wagenpark besteht nun aus knapp 130 Trolleybussen, zwölf der zwanzig Neufahrzeuge werden auf der Linie 15 eingesetzt. Bis zu 78 Trolleybusse kommen auf den übrigen sechs Trolleybuslinien (№ 4, 5, 7, 8, 11 und 13) zum Einsatz, 870.000 Passagieren pro Monat befördern sie.

Rvazan [RU] - Neue Trolleybusse und neue Linien

[J. Lehmann](#) - 05.03.12

Am 20.11.2011 erhielt der Betrieb die ersten beiden Trolleybusse des Typs VMZ-5298.01-50 "Avangard", kurze Zeit später folgten die drei übrigen der fünf von der Stadt versprochenen niederflurigen Neufahrzeuge. Die in einer gelb/blauen Lackierung gehaltenen Trolleybusse werden in allen drei Depots verteilt und erhielten entsprechend die Betriebsnummern 1101-02, 2126-27 und 3090. In den Vorjahren gingen bereits Neufahrzeuge für die Verjüngung des knapp 200 Einheiten umfassenden Wagenparks in Betrieb, und zwar in 2010 zehn LAZ 5280 (Nr. 1098-1100, 2122-25 und 3087-89) und in 2009 13 Trolleybusse des bewährten Typs ZIU 682. Die sechs Gelenkwagen (3001-3005, 3071) des Baujahrs 1993 bzw. 1998 sind weiterhin in Betrieb, sie kommen auf der Linie 3 vom Depot 3 zum Einsatz. Ausgemustert wurden einige ZIU 682 der Baujahre 1991/92, weiterhin sind hiervon jedoch über 100 Einheiten vorhanden.

Am 19.12.2011 wurde der regelmäßige Personenverkehr auf der neuen Trolleybuslinie durch Šabulina aufgenommen. Die Linien 4 und 18 befahren nun diese Strecke, die am Depot 2 vorbei führt und teilweise nur als Zufahrt diente.

Sankt Peterburg [RU] - Erneuerung des Trolleybusparks durch neue Wagenkästen

[J. Lehmann](#) - 28.05.12

Die Erneuerung des über 600 Einheiten umfassenden Wagenparks ging in den vergangenen Jahren langsamer von statten. Wurden 2007/08 75 Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 321 aus Weißrussland und 2008/9 noch 49 Niederflurtrolleybusse des Typs VMZ 5298 "Avangard" der Firma Trans-Alfa aus Vologda neu beschafft, folgten 2010 vier Einheiten dieses Typs, 2011 sechs und 2012 bislang zehn Einheiten. Damit sind insgesamt 69 Trolleybusse dieses 12m langen Niederflurwagens mit der auffälligen, bis zum Boden gezogenen Seitenverglasung im Einsatz. Zusätzlich gingen Ende 2011 zwei TrolZa-5275.03 „Optima“ neu in Betrieb, sie sind im Depot 1 beheimatet.

Dagegen wurden in 2011 wurden 20 Trolleybusse mit einem neuen Wagenkasten der Moskauer Trolleybus-Reparatur-Werk MTrZ ausgestattet und erhielten somit eine Erneuerung in ihrer traditionellen Form.

Nachdem das Depot 1, im November 1940 eröffnet, nun zum 10.07.2011 offiziell geschlossen wurde, reduzierte sich die Anzahl der Trolleybusdepots auf fünf. Das bisherige Depot 4, im Februar 1972 eröffnet, wurde nun zum Depot 1, entsprechend erhielten die Fahrzeuge mit 4000er Nummern nun 1000er Nummern. Daneben gibt es noch das Depot 2 seit 1952, Depot 3 seit 1965, Depot 5 seit 1981 (hier sind auch Straßenbahnen beheimatet) und Depot 6 seit 1985.

Die letzten beiden wurden entsprechend der Erweiterung des Netzes eröffnet. 1990 erreichte das Netz die größte Ausdehnung mit 565 km und 1320 Trolleybusse. Das vor fünf Jahren gesteckte Ziel, den Trolleybuspark schrittweise auf 600 Einheiten zu reduzieren, ist nun annähernd erfüllt, 610 betriebsfähige Einheiten wurden von der Webseite <http://transphoto.ru> gelistet.

Vologda [RU] - Österreicher weiterhin in Dienst

[J. Lehmann](#) - 02.04.12

Nach den 2008 aus Innsbruck übernommenen Niederflur-Gelenktrolleybussen, von denen acht mit den Nr. 221-228 in Dienst gingen und zwei ohne Einsatz als Ersatzteilspeicher dienen, beschaffte der Verkehrsbetrieb weitere Zweiachs-Niederflurtrolleybusse der örtlichen Herstellerfirma Transalfa vom Typ VMZ-5298.01 "Avangard". Nach der ersten Einheit in 2007 (Nr. 139) folgten 2010 zwölf weitere (Nr. 01-12) und 2011/12 nochmals vier weitere (Nr.13-16). Von den 2010 beschafften Trolleybussen gingen Ende 2011 fünf nach Rybinsk (01-04 und 06, dort Nr. 50-52 und 54-55). Ein weiterer neuer Trolleybus brannte am 18.10.2011 aus und musste als Totalschaden ausgemustert werden.

Von den 2001 aus Linz übernommenen 14 Gelenktrolleybussen Gräf&Stift/Kiepe des Baujahrs 1984/85 sind noch die Wagen 207, 209, 212, 215, 216, 219 und 220 in Dienst, davon 209 und 216 zur Zeit abgestellt. Ausgemustert und verschrottet wurden lediglich die Wagen 210 in 2011, 218 in 2010, 211 in 2009, 206 in 2008, 214 in 2007 und 213 sowie 217 in 2005.

Aus Tambow kamen in 2009 sieben Trolleybusse des Typs VMZ-5298, die dort nach Übernahme des Betriebs in städtische Verwaltung nicht übernommen wurden. Mit der Grundüberholung wurden 2010 zwei VMZ-100 nach Baumuster des bewährten ZIU 682 mit neuen Betriebsnummern (307, 327 ehemals 107 und 127) wieder in Dienst gestellt. Der Wagenpark umfasst rund 80 Einheiten, die für die fünf Trolleybuslinien zur Verfügung stehen.

Bischkek [KG] - Neue Trolleybusse mit Hilfe der EBWE

[J. Lehmann](#) - 19.03.12

Am 16.02.2012 veröffentlichte die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) die Ankündigung über die Ausschreibung zur Verbesserung des Trolleybusnetzes, die EBWE finanziert die

Gesamtkosten des Projekts in Höhe von 15,6 Mio. \$, die mittels einem Darlehen in Höhe von 10,1 Mio. \$ und einen Zuschuss von 5,5 Mio. \$ gedeckt werden.

Neben der Lieferung von 32 Niederflur-Trolleybussen und 44 hochflurigen Standard-Trolleybussen beinhaltet das Projekt auch die Modernisierung der Trolleybus-Infrastruktur durch die Erneuerung, Lieferung und Installation von Zuleitungen, Erneuerungen der elektrischen Unterstationen und Instandsetzungen an der Infrastruktur des Fahrleitungsnetzes. Außerdem werden Mittel für die Instandhaltung der Trolleybusse gewährt.

Die Ausschreibung für die oben genannten Verträge wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2012 beginnen. Der Vertrag zwischen der EBWE und der Stadt Bischkek wurde im November 2011 unterzeichnet.

Durchschnittlich werden 87 Trolleybusse auf den sieben Trolleybuslinien eingesetzt, der Trolleybuspark aus rund 150 Einheiten wurde bereits 2009 mit 21 Niederflurtrolleybussen des Typs BKM 321 der Firma Belkommunmash erneuert, davor konnten 2001 32 Trolleybusse des Typs ZIU 682 erworben werden. Der Großteil des Wagenparks stammt jedoch aus über 20-jährigen Trolleybussen des Typs ZIU 682 (Bj.1984-91)

[Ulan Bator \(Ulaanbaatar\) \[MN\]](#) - Ausbau des elektrischen Nahverkehrs mit chinesischer Hilfe

[D. Budach](#) - 14.05.12

In der mongolischen Hauptstadt kommen seit 2006 aus landeseigener Produktion neue Trolleybusse in Betrieb. Die Firma "Electric" nutzte zumeist Autobus-Karosserien aus Südkorea, um diese zu Trolleybussen umzubauen. Aber stolz berichtet man von Eigenproduktion, und zwar einem DUO-Bus des Typs JEA800-E, von denen 2007 auch zwei Exemplare in die kasachische Stadt Petropawlowsk verkauft wurden. Nun erhielt das Unternehmen Fördermittel der Ministerien für Straßen, Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Umwelt und Tourismus, außerdem von der Stadtverwaltung. Damit sollen die Produktionsstätten ausgebaut werden. Ziel ist die Produktion von jährlich bis zu 100 Einheiten, drei Mal mehr als derzeit hergestellt werden.

Aufgrund Kraftstoffmangel setzt man wieder auf den Trolleybus. Insbesondere im Mai 2011 musste der Dieselbusverkehr reduziert werden und eine Einstellung der gesamten Autobuslinien drohte. Dieses war die Folge eines Exportverbots für Kraftstoffe, der von der russischen Regierung den Mineralölkonzernen verordnet wurde, um die Versorgung im eigenen Land zu stabilisieren. Aber das Nachbarland China half aus, um die Krise zu überwinden. Es wurde nicht nur Kraftstoff geliefert, sondern übernahm Ulan Bator aus der chinesischen Hauptstadt Peking auch einige Solotrolleybusse des Typs BJD-WG120A, die in den neunziger Jahren dort neu beschafft worden waren und in den vergangenen zwei Jahren durch Niederflur-Neuwagen ersetzt wurden. Sie wurden in Ulan Bator aufgearbeitet und leicht modernisiert, von außen jedoch nur durch die neu eingebaute Matrix-Zielanzeige erkennbar.

Zusätzlich wurde Ende 2011 beschlossen, eine U-Bahn zu bauen, die Eröffnung des ersten Abschnitts ist für 2020 geplant.

[Wellington \[NZ\]](#) - Geplante Reduzierung der Trolleybuslinien stößt auf Widerstand

[D. Budach](#) - 09.04.12

Mit einer bemerkenswerten Demonstration setzte der Stadtparlaments-Abgeordnete der Grünen Gareth Hughes ein Zeichen für den Fortbestand der derzeitigen Ausdehnung des Trolleybusnetzes ein. Vor dem Parlament präsentierte er sich vor 11 Fässern Öl, die durch den Einsatz von Trolleybussen täglich eingespart werden. Grund seiner Aktion war eine Abstimmung im Stadtparlament zur großflächigen Umstellung des Liniennetzes im Raum Wellington, um die Komplexität zu reduzieren, Frequenzen auf stark belasteten Strecken zu erhöhen und die Umsteigebeziehungen zum S-Bahn-Netz der Region zu verbessern. Das Umsteigen auf die S-Bahn bedingt allerdings auch an verschiedenen Stellen einen gebrochenen Verkehr.

Das Trolleybusnetz wird durch diese Massnahmen einschneidend betroffen, denn statt der heutigen 9 Linien (davon 2 nur zur HVZ) sollen künftig nur noch 6 (davon 1 nur zur HVZ in Betrieb) elektrisch befahren werden, wenn auch mit um Teil erhöhter Taktfrequenz. Streckenabschnitte in Seatoun, Aro Street, Hataitai und Taranaki Street blieben ohne elektrischen Verkehr. Der Fahrzeugauslauf beträgt heute im Tagesverkehr 43 Wagen, zur HVZ mit Verstärkungsfahrten zum Teil durch Dieselbusse. Künftig würde sich der Auslauf im Tagesverkehr auf voraussichtlich rund 30 Wagen reduzieren, lediglich zur HVZ käme ein größerer Teil der 60 Wagen starken Flotte zum Einsatz.

Die künftig von Trolleybussen befahrenen Linien:

- Route A1: Island Bay Zoo - Courtenay Place - Wellington Hospital
- Route A2: Newtown Park Zoo - Courtenay Place - Wellington Hospital
- Route B: Karori Park - Courtenay Place – Tunnel - Mirimar
- Route D1: Kingston - Brooklyn Shops - Downtown
- Route 36: Lyall Bay – Tunnel – Downtown (nur HVZ)

Heute fahren die Linien 1, 2, 3, 5 (nur HVZ), 6 (nur HVZ), 7, 9, 10 und 11.

Der Fahrzeugbestand setzt sich aus 3 Zweiachsern und 57 Dreiachsern des Niederflur-Typs "Designline" zusammen, die alle zwischen 2003 und 2009 in Dienst gestellt wurden. Der letzte der früheren Volvo-Obusse der vorherigen Fahrzeuggeneration, Wagen 258 - ein Volvo/CWI Hunter B40D/BBC - wurde nach längerem Aufenthalt im Depot

Kilbirnie schließlich im Juli 2011 zum Ferrymead Museum abtransportiert, wo er nach Aufarbeitung unter der museumseigenen Fahrleitung wieder zum Einsatz kommen soll.

Dayton [US] - Positive Signale

[D. Budach](#) - 07.05.12

In Dayton sollte sich nach Jahren der Stagnation nunmehr eine positive Wende für den Trolleybusbetrieb abzeichnen: Die GREATER DAYTON REGIONAL TRANSIT AUTHORITY veröffentlichte eine Ausschreibung zur Lieferung von 2 Vorserienfahrzeugen einer neuen Obusserie, die innerhalb von 12 Monaten geliefert werden sollen.

Einige technische Spezifikationen:

Niederflureinstieg, stufenlos, an 3 Türen

Länge: 12,2 m

Breite: 2,55 m

Sitzplätze: 40

V(max): 60 MPH,

Steigungen von 15% sollen noch mit 20 MPH im Dauerbetrieb gefahren werden können.

Geplante Mindestlebensdauer von Antrieb und Fahrwerk: 18 Jahre / 750.000 miles

Die Wagen sollen mit starkem Diesel-Zusatzantrieb ausgestattet werden, um auch fahrleitungsunabhängig mit Passagieren an Bord fahren zu können. Sie werden deshalb in der Ausschreibung auch als Dual Mode Coaches bezeichnet, auch wenn der vornehmliche Einsatz unter Fahrleitung vorgesehen ist.

Damit sollen die derzeit vorhandenen, 1995/96 beschafften Skoda-Trolleybusse alle ersetzt werden. Ein größerer Teil von ihnen ist sowieso aufgrund diverser technischer Probleme und mangelnder Ersatzteilbeschaffung für längere Zeit außer Betrieb. Mehrere Wagen wurden allerdings inzwischen einem "Refurbishment Program" unterzogen, um noch für einen längeren Zeitraum betriebssicher eingesetzt werden zu können. So erhielten inzwischen zwei Trolleybusse (9802 und 9845) die neue grüne Lackierung, ebenfalls wurden die Rollband-Zielanzeigen durch Matrixanzeigen an einigen Fahrzeugen ersetzt. Wieder hergerichtet wird auch mindestens einer der drei seit Jahren abgestellten Vorserienfahrzeuge (9602).

Außerdem werden nach mehreren Monaten, in denen praktisch gar keine Trolleybusse zum Einsatz kamen, seit dem 23. Januar 2012 die Linien 3 und 4 wieder elektrisch bedient, dabei wird nur die Linie 4 in einem regelmäßigen Takt ganztägig bedient, und zwar in Spitzenzeiten alle 20-26 Minuten, ansonsten alle 30-40 Minuten. Die Linie 3 verkehrt nur dreimal täglich von Montags bis Freitags. Mittlerweile werden auch die Verstärkungskurse der Linien 1 und 2 (jeweils einmal morgens und nachmittags) wieder von Trolleybussen bedient, auch die Linie 5, die ebenfalls nur wenige Fahrten täglich bietet, wird wieder von Trolleybussen bedient.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - Neuer Dreiachser in Betrieb

[D. Budach](#) - 28.05.12

Wie schon zuvor beim Nachbarbetrieb SP Trans (siehe [Meldung vom 30.01.2012](#)) wurde auch an die EMTU/Metra ein 13,7 m langer Dreiachser vom Typ Caio Millennium III/Scania K270/Eletra ausgeliefert und hier unter der Nummer 5500 angemeldet. Der Bus kam bislang erst vereinzelt in den Liniendienst, ansonsten wurden und werden zahlreiche Probe- und Testfahrten unternommen. Der Wagen wurde in einer neuen, weiß-grünen Lackierungsvariante abgeliefert, die nach und nach auf die bestehende Flotte angewandt werden soll. Über eine Serienbeschaffung des dreiachsigen Modells wurde noch nicht entschieden.

trolley:firmen - SOLARIS: 66 Trollinos in 2011 geliefert

[J. Lehmann](#) - 16.04.12

Im letzten Jahr wurden 66 Solaris Trollino ausgeliefert bzw. nahmen den Liniendienst auf. Insgesamt stellte die Firma Solaris jedoch 75 Wagenkästen her. Fünf Gelenkwagen, die Anfang 2012 in Pilsen in Betrieb gingen, wurden bereits in 2011 gebaut, ebenfalls die zehn Solaris Trollino 12 für Cagliari gingen erst 2012 in den Liniendienst. Hingegen wurden die vier Anfang 2011 in Salzburg in Betrieb genommenen Gelenktrolleybusse bereits 2010 gebaut. In 2010 konnten 102 Solaris Trollino in Betrieb genommen werden, hier wurden jedoch nur 98 Wagenkästen gefertigt, in 2009 wurden bereits die Wagenkästen für fünf Trolleybusse für Jihlava, ein Wagen für Ostrava und zwei für Gdingen gefertigt werden. Hingegen gingen wie erwähnt die vier Trolleybusse für Salzburg erst in 2011 in Dienst.

Die Elektrik stammte größtenteils von der Firma Skoda, die in Tschechien die Trolleybusse unter der Bezeichnung Skoda 26 Tr, 27Tr und 28Tr vertreibt. Die Firmen Cegelec und Medcom sind weitere Lieferanten der Elektroausrüstung.

Erstmals in der über 10-jährigen Geschichte der Solaris Trollino wurden Gelenktrolleybusse zurückgenommen. Im Rahmen des Ankaufs von 7 Hybridbussen mit Parallelantrieb für La Chaux de Fonds wurden die vier Solaris/Cegelec Bj.2005 in Zahlung genommen, sie stehen nun zum Verkauf.

In 2012 sind bislang fest bestellt: Acht Wagen für Gdingen, sechs für Cagliari, zwei Gelenk- und ein Solowagen für Ostrava und zwei 15m- und zwei 12m-Wagen für Pardubice. Weitere Ausschreibungen sind jedoch noch offen.

Zusammenfassung der Meldungen von TrolleyMotion 01.03.2012 bis 31.05.2012 - Seite 20

Gegenwärtig wird zudem der erste Wagen im "MetroStyle-Look" in Ostrava getestet. Er soll nach zweimonatiger Probephase im Mai 2012 nach Salzburg geliefert werden und dort am 16.5.11 der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Zulassungen bzw. Lieferungen 2010-11		Anzahl	Länge	Lieferant Elektroausr.	Notfahraggregat/ D=Diesel Batt.=Batterie	Wagennummer	Bemerkungen
Stadt	Land						
Sofia	Bulgarien	30	12m	Skoda	D/100kW	1603-1632	
Eberswalde	Deutschland	3	18m	Cegelec	D/100kW	051-053	
Tallinn	Estland	7	18m	Cegelec	./.	340-346	
Bologna	Italien	11	18m	Cegelec	D/175kW	1056-1066	
Gdynia	Polen	17	12m	Medcom	Batt.	3006-08, 3023...	
Landskrona	Schweden	1	12m	Skoda	D/ 50kW	6990	
Jihlava	Tschechien	5	12m	Skoda	./.	76-80	Skoda 26Tr
Opava	Tschechien	4	12m	Skoda	./.	301-304	Skoda 26Tr
		2	12m	Skoda	D/ 50kW	305-306	Skoda 26Tr
Ostrava	Tschechien	3	12m	Skoda	./.	3715-17	Skoda 26Tr
		1	18m	Skoda	./.	3802	Skoda 27Tr
Plzen	Tschechien	2	18m	Skoda	./.	526-526	Skoda 27Tr
		4	18m	Skoda	D/ 50kW	527-530	Skoda 27Tr
Teplice	Tschechien	2	15m	Skoda	./.	215-216	Skoda 28Tr
		2	12m	Skoda	./.	176-177	Skoda 26Tr
Salzburg	Österreich	8	18m	Cegelec	D/ 50kW	304-311	
Summe 2010:		102					
Eberswalde	Deutschland	6	18m	Cegelec	D/100kW	054-059	
Cagliari	Italien	2	12m	Skoda	D/100kW	701-710	zwei geliefert 2011
Gdynia	Polen	10	12m	Medcom	Batt.	3070-3079	
Lublin	Polen	15	12m	Skoda	./.	3842-51,3853-57	
Jihlava	Tschechien	10	12m	Skoda	./.	81-90	Skoda 26Tr
Ostrava	Tschechien	3	12m	Skoda	./.	3718-20	Skoda 26Tr
Pardubice	Tschechien	2	15m	Skoda	./.	406-407	Skoda 28Tr
Plzen	Tschechien	4	12m	Skoda	./.	531-534	Skoda 26Tr
		5	18m	Skoda	./.	535-539	Skoda 27Tr
Teplice	Tschechien	3	15m	Skoda	./.	217-219	Skoda 28Tr
Usti nad Labem	Tschechien	2	15m	Skoda	./.	410-411	Skoda 28Tr
Salzburg	Österreich	4	18m	Cegelec	D/ 50kW	312-315	Zulassg.312-3: 4.2.11
Summe 2011:		66					

Foto:

Ein neues Zeitalter der Trolleybusse in Cagliari ist angebrochen: Die ersten zehn neuen Solaris Trollino stehen seit Mitte März in Betrieb, hier Trolleybus 706 vor der Basilika „Maria Vergine Assunta“ in Selargius. Aufnahme: Jürgen Lehmann, 30.03.2012



trolley:firmen - SKODA: Lieferungen in 2011 und Ausblick

[J. Lehmann](#) - 14.05.12

Mit dem Typ Skoda 30Tr und 31Tr wurden 2011 neue Trolleybusse mit dem Busbauer SOR aus der Tschechischen Republik erstmals zugelassen. Der Prototyp des viertürigen 12-Meter-Wagens SOR/Skoda 30Tr wurde 2010 in Pilsen komplettiert und erhielt Anfang 2011 die Typenzulassung für Tschechien und die Slowakei. 18 Serienfahrzeuge folgten bis Juni 2011, die jedoch in Banska Bystrica mit Skoda-Bauteilen ausgerüstet wurden. Sechs weitere Einheiten dieses Typs gingen nach Hradec Kralove, diese wurden bei Skoda in Pilsen elektrisch ausgerüstet. Auch Gelenkwagen mit der Karrosserie der Firma SOR wurden als Trolleybusse des Typs Skoda 31Tr hergestellt. Das Vorläuferfahrzeug wurde Anfang 2011 in Pilsen getestet und erhielt die Typenzulassung nach einigen Wochen Einsatz im Pilsener Linienverkehr. Im April ging er dann mit 10 weiteren Serienfahrzeugen nach Hradec Kralove in Betrieb. Auch die Verkehrsbetriebe der Stadt Presov bestellten vier Einheiten dieses Typs, das erste Fahrzeug wurde in Pilsen elektrisch ausgerüstet, während die drei übrigen bei der Firma Ekova in Ostrava ihre Fertigmontage erhielten.

Mit Karrosserien der Firma Irisbus lieferte Skoda an die Verkehrsbetriebe České Budějovice Mitte 2011 neun SKODA 25Tr. Weitere Lieferungen erfolgen gemeinsam mit der Firma Solaris, und zwar vom 12m -Wagen SKODA 26Tr vier Einheiten für die DP Plzeň, 10 Einheiten für die DP Jihlava und drei Einheiten für die Vb Ostrava, wobei auch die letztere von der Firma Ekova in Ostrava elektrisch ausgerüstet wurden. Außerdem gingen vier Gelenkwagen SKODA 27Tr in Plzeň neu in Betrieb, sowie sieben 15 m-Wagen SKODA 28Tr, und zwar zwei Einheiten zum Vb Pardubice, zwei zum DP Usti nad Labem und drei nach Teplice.

Eine elektrische Ausrüstung wie die SKODA 26Tr mit einem sechspoligen Motor des Typs ML 3842K/6 lieferte die Firma Solaris 15 Trolleybusse an die Stadt Lublin aus. Die übrigen 15 des insgesamt 30 Einheiten umfassenden Auftrags folgen 2012.

Zehn baugleiche Fahrzeuge, jedoch mit einem Diesellaggregat der Firma Kirsch mit 100 kW Stärke gingen an die italienische Stadt Cagliari. Hier folgen sechs weitere in 2012.

23 Einheiten des Trolleybustyps AVANCITY + SF für Rom wurden in Zusammenarbeit mit der italienischen Firma Bredamenarinibus SpA, Bologna 2011 fertiggestellt. Die komplette elektrische Ausrüstung und die Prüfung des fertigen Trolleybus führte Skoda Electric durch, die fertigen Einheiten wurden dann zum Werk der Firma Bredamenarinibus nach Bologna geliefert. Das Fahrzeug ist mit einer Klimaanlage der Firma ThermoKing für den gesamten Fahrgastraum ausgestattet. Die Fahrzeuge werden für den oberleitungsfreien Betrieb mit Diesellaggregat von 175 kW Stärke der Firma LECHMOTOREN GMBH ausgestattet. Zudem können Supercaps der Firma Maxwell ASR kurzfristig Energie speichern und bei Anfahren abgeben, um den Stromverbrauch zu drosseln. Insgesamt besteht der Auftrag aus 45 Einheiten, die ersten drei wurden 2010 fertiggestellt, in 2012 folgen noch 20 Einheiten. In 2012 wurden bereits weitere fünf Gelenktrolleybusse nach Plzeň ausgeliefert, der erste ist mit einem Diesellaggregat von 50 kW Stärke ausgestattet. Zwei Skoda 27Tr für Ostrava folgten. Ein weiterer Solowagen Skoda 26Tr wird im Laufe des Jahres geliefert werden. Der Auftrag für die Lieferung von drei Skoda 26 Tr für Teplice und 26 Trolleybussen für Usti wird erwartet. Für Usti sollen Gelenkwagen des Typs Solaris/SKODA 27Tr mit einem Antrieb der mittleren Achse produziert werden, diese Antriebsart muss erst in der Tschechischen Republik getestet und genehmigt werden.

Ebenfalls müssen zwei SOR/Skoda 30 Tr mit einer veränderten Ausrüstung eine Genehmigung erhalten. Diese Trolleybusse erhält die DP Hradec Kralove. Die Solowagen werden mit einem Diesellaggregat der Firma Kirsch

ausgestattet, auch diese Herstellung, Prüfung und Genehmigung erfolgt in der Tschechischen Republik. Das Dieselaggregat wird auf der rechten Seite zwischen der dritten und vierten Tür angeordnet Vier weitere Skoda 30Tr ohne Hilfsmotor werden ebenfalls 2012 nach Hradec Kralove geliefert. Ein Auftrag zur Lieferung von fünf SOR/Skoda 31Tr - Gelenkwagen an die Verkehrsbetriebe Zilina steht ebenfalls in Aussicht. Zudem gehen fünf Trolleybusse vom Typ Irisbus/SKODA 25Tr im Laufe des Jahres an die Verkehrsbetriebe České Budějovice.

Lieferübersicht von elektrischen Ausrüstungen Fabrikat ŠKODA für Trolleybusse im Jahre 2011

Verkehrs- unternehmen	Anzahl	Typ	Betriebsnr.	Ausführung	Lieferung
DPmČB Ceske Budejovice	9	ŠKODA 25Tr	77-83	MS	
Stadt Jihlava	10	ŠKODA 26Tr	81-90	MS	
Stadt Ostrava	3	ŠKODA 26Tr	3718-3720	MS	
Stadt Pizen	4	ŠKODA 26Tr	531-534	MS	
Stadt Pizen	5	ŠKODA 27Tr	535-539	MS	
DPMP Pardubice	2	ŠKODA 28Tr	406-407	MS	
Stadt Teplice	3	ŠKODA 28Tr	217-219	MS	
Stadt Usti nad Labem	2	ŠKODA 28Tr	410-411	MS	
Stadt Banská Bystrica	19	ŠKODA 30Tr	3001-19	MS	
Stadt Hradec Kralove	6	ŠKODA 30Tr	.11-16	MS	
Stadt Hradec Kralove	11	ŠKODA 31Tr	.61-71	MS	
Stadt Presov	4	ŠKODA 31Tr	713-716	MS	
Stadt Lublin	15	Solaris/ŠKODA	3842-51,3853-57	MS	
Stadt Cagliari	10	Solaris/ŠKODA	701-710	DG + PS	
Stadt Rom	<u>23</u>	AVANCITY		DG + PS	K
	126				

ŠKODA 25Tr: Wagenkasten Irisbus, Gw, 3x
 ŠKODA 26Tr: Wagenkasten Solaris Trollino 12T, 2x
 ŠKODA 27Tr: Wagenkasten Solaris Trollino 18T, Gw 3x
 ŠKODA 28Tr: Wagenkasten Solaris Trollino 15T, 3x
 AVANCITY+SF (von 45 Einheiten)

Bemerkung : DG Dieselaggregat Kirsch
 K = Klimaanlage für gesamten Fahrgastraum
 F = Klimaanlage für Fahrerplatz
 PS Halbautomatischer Stromabnehmer der Firma Lekov
 MS Manueller Stromabnehmer der Firma LEKOV

trolley:planung - [Bremerhaven \[DE\]](#) - Machbarkeitsstudie Trolleybusbetrieb in Aussicht gestellt

[J. Lehmann](#) - 07.05.12

"Mit Blick auf die ständig steigenden Dieselpreise und aus Umweltschutzgründen könnten Trolleybusse eine Lösung für die Zukunft sein. Sie würden der Klimastadt Bremerhaven sicherlich gut zu Gesicht stehen“, wird Robert Haase, Vorstand der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG gemäß einem [Artikel in der Nordsee-Zeitung vom 27.4.2012](#) zitiert. Dieser Artikel erschien angesichts des Ende Juli bevorstehenden 30-jährigen Jahrestages der Einstellung der Straßenbahnlinie 2 in der Hafenstadt an der Wesermündung.

Es gab seitdem mehrere Bestrebungen, die Straßenbahn wieder einzuführen. Nach einem Vorschlag des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) im Jahre 1998 zur Wiedereinführung von zwei Straßenbahnlinien wurde 1999 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Das 2000 vorgelegte Gutachten beurteilte jedoch einzig die Führung durch die Fußgängerzone als wirtschaftlich, was jedoch vom Bauausschuss im Dezember 2000 abgelehnt wurde. In den Folgejahren kamen auch Vorschläge zur Einführung einer Regional-Stadtbahn auf, die vom Bahnhof nach Karlsruher Muster in die Innenstadt verkehrt.

Nach Meinung von Robert Haase reicht in einer Stadt mit etwas mehr als 100.000 Einwohnern das Fahrgastaufkommen nicht aus, um eine Straßenbahn wirtschaftlich zu betreiben. So käme aber der Trolleybus als finanzierbare und umweltfreundliche Alternative zur Straßenbahn. Zwar sind die Beschaffungskosten deutlich höher

als Dieseltrolleybusse, außerdem müssten noch Oberleitungen installiert werden, aber ein Großteil kann durch den günstigeren Energieverbrauch aufgefangen werden. Zudem könnten Batterien die Stromversorgung in weniger stark befahrenen Abschnitten und bei Kreuzungen und Abzweigen genutzt werden, so dass teure Weichen und Kreuzungen eingespart werden können.

Es besteht die Absicht noch in diesem Jahr eine Machbarkeitsstudie für Bremerhaven zu beauftragen, es bleibt zu hoffen, dass der lange Prozess zur Realisierung eines Trolleybusnetzes beschränkt werden kann.

trolley:planung - Für mehr Umweltschutz im Lastverkehr: Comeback von Güterbussen?

[J. Lehmann](#) - 28.05.12

Die Firma Siemens stellte auf dem Symposium EVS26 (26th Electric Vehicle Symposium), die vom 6. bis 9. Mai 2012 in Los Angeles stattfand, eine Studie zur Einführung von elektrischen betriebenen Lastkraftwagen vor, die auf Autobahnen an der dort installierten Oberleitung elektrisch verkehren können. Die Stromabnehmer sind Einholmstromabnehmer wie bei Bahnen, jedoch mittels Computerunterstützung flexibler zur Oberleitung. Sie passen sich der Lage an, ziehen automatisch ein und legen bei Unterbrechung oder Spurwechsel wieder automatisch an. Die Firma Siemens, die dieses Konzept "eHighway" genannt hat, erprobt es zurzeit auf einer Teststrecke bei Berlin. Schweden plant inzwischen eine solche "elektrische" Autobahn: Eine 62 Kilometer lange Strecke zwischen einer Mine und einer Verladestation für den Bahnverkehr könnte mit einer Oberleitung ausgestattet werden, um den Lkw-Verkehr auf diesem Teilstück elektrisch abwickeln zu können.

Während die Batterietechnik bei diesem Konzept nur für Überbrückung oberleitungsfreier Abschnitte dient, setzt die Firma Renault voll auf die Batterietechnik. Bei ihrem kürzlich vorgestellten Modell im Maßstab 1:25 handelt es sich um einen Lieferwagen für den städtischen Verteilverkehr. Das Fahrzeug ist mit Radnabenmotoren ausgestattet, der Akku befindet sich im Fahrzeugrahmen.

Foto:

Elektrisches Probefahrzeug auf der Teststrecke der Firma Siemens in Berlin: Aufnahme: Pressefoto Siemens





Typenblatt

SLB SALZBURGER
Lokalbahnen

Obusse 321 – 330

Niederflur-Gelenk-Obus der Salzburger Lokalbahnen

Ab Mai 2012 erhalten die Salzburger Lokalbahnen 10 Niederflur-Gelenk-Obusse erstmalig in einem straßenbahnähnlichen Design dem sogenannten „TRAM-LOOK“. Das Design wird erstmalig für Serienfahrzeuge verwendet.

Diese Wagen sind der 3. Teil einer Lieferung von insgesamt 25 Wagen, die seit 2009 geliefert wurden.

Den mechanischen Teil liefert der polnische Omnibushersteller SOLARIS und die Elektro-ausrüstung der französisch-tschechische Anbieter CEGELEC.

SOLARIS-Obusse fahren in dieser Ausführung bereits im deutschen Eberswalde in den Schweizer Städten Winterthur und La Chaux-de-Fonds, im italienischen San Remo und Bologna, im polnischen Gdynia, Lublin und Tychy im litauischen Vilnius und Kaunas sowie in den tschechischen Städten Opava, Ostrava, und Chomutov-Jirkov.

Beide Hersteller setzten bewährte Lösungen und viele Neuerungen für die Salzburger Obusse um:

- Front- und Heck im „METRO-STYLE“-Design
- Innenbeleuchtung sowie Boden- und Lese-Lampen in LED-Technik
- Videoüberwachung gesamter Innenraum
- Antrieb auf die zweite Achse (B-Achse)
- geräumige Heckplattform
- komplettes Edelstahl-Skelett
- Beplankung in leicht wechselbarer Aluminium-Sandwich-Bauweise
- Türen 2 bis 4 schnell laufende Außenschwenk-Schiebetüren
- Zusammenfassung der gesamten Leistungselektronik in einem Dachgerätekasten
- geräuscharmen Antrieb mit einem 6-poliger langsamlaufender eigen-belüfteter Drehstrommotor
- Klimaanlage für Fahrer und Fahrgäste
- Warmwasserheizung
- neues Dachverkleidungs-Design mit eingebauter Liniennummern-Anzeige
- Automatisches Stromabnehmersystem
- Notfahr-Aggregat
- Nutzbremse
- Elektronik für Raureif-Fahrt
- Online-Diagnose

Technische Daten

Hersteller Mechanik	Solaris Bus & Coach S.A., Bolechowos-Osiedle (PL)
Hersteller Elektrik	CEGELEC a.s., Praha (CZ)
Montage Elektrik	EKOVA, Ostrava (CZ) im Auftrag von Solaris/CEGELEC
Fahrzeugtyp	TROLLINO 18AC „TRAM-LOOK“
Länge	18.000 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.490 mm
Achsstand	5.130/6.770 mm
Leergewicht	18.325 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	28.000 kg
Sitzplätze	35
Stehplätze	max. 104 (6 Personen/m ²)
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h (25 km/h mit Notfahr-Aggregat)
Anfahrbeschleunigung	maximal 1,4 m/s ²
Betriebsspannung	600 V DC (vorbereitet für 750 V DC)
Steuerung	CEGELEC a.s., Praha (CZ)
Bauart	IGBT Transistortechnik
Typ	TV EUROPULSE INTEGRA 2110 mit eingebautem Hilfsbetriebe-Umrichter (BNU)
Fahrmotor	TRAKTIONSSYSTEME AUSTRIA, Wiener Neudorf
Typ	TME 43-33-6 (6-polig, eigenbelüftet)
Anzahl der Motoren	1
Leistung Fahrmotor	256 kW (425 V, 1376 U/min)
Achsen	ZFAG, Friedrichshafen (D)
Vorderachse (A-Achse)	Typ RL75, Einzeldaraufhängung
Antriebsachse (B-Achse)	Typ AV 132, Untersetzung 1:6,2
Nachlaufachse (C-Achse)	Typ AVN 132
Stromabnehmer	LEKOV a.s., Blovice (CZ)
Typ	TSS 10.2 mit Schnellabsenkung
Klimaanlagen	KONVEKTA AG, Schwalmstadt (D)
Fahrerklimateanlage	Typ KL 20 E, 4,3 kW (bei +42°C)
Fahrgastklimateanlage	2x Typ UL 500 em, 25 kW (bei +42°C)
Türen	Ventura Systems BV, Bolsward (NL)
Tür 1	Innen-Schwenktür, einflügelig
Türen 2 bis 4	Außen-Schwenk-Schiebetüren
Notfahr-Aggregat	KIRSCH energy systems, Trier (D)
Typ	PME 50/250/80 (diesel-elektrisch)
Leistung	57,6 kW bei 2.600 U/min
Dieselmotor	Deutz TD2011L04, Hubraum 3.619 cm ³