



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

### Solingen [DE] - Begegnungen zum Jubiläum

[J. Lehmann](#) - 02.07.12

Auch zum 60jährigen Jubiläum organisierten die SWS Verkehrsbetriebe gemeinsam mit dem Obus-Museum Solingen ein Fest mit einem Tag der offenen Tür. Wie vor 15, 10 und 5 Jahren kamen auch einige Gastfahrzeuge nach Solingen, dieses Jahr der ÜHIII Nr 1 (1952-1969 in Solingen im Einsatz) und der Henschel HS 160 OSL Nr. 231, ehemals Baden-Baden (1959-1971, danach bis 1979 Esslingen 23). Beide befinden sich im englischen Privatbesitz. Sie kamen am Jubiläumstag 19.06.2012 per Tieflader aus England. Zudem weilt der Genter VanHool-Gelenktrolleybus 11, der sich ebenfalls im Privatbesitz befindet, seit Mai 2012 in Solingen., Auch er wurde mit den anderen vier historischen Obussen in einem halbstündigen Fahrplan von 11-16 Uhr auf der Strecke vom Betriebshof nach Burg und nach Vohwinkel eingesetzt.

Fotos:

oben: Im Betriebshof fanden die zahlreichen Besucher auch Gelegenheit, drei Generationen von VanHool-Trolleybussen abzulichten, rechts Solingen 265 (AG 300 T, Bj. 2003), Gent 11 (AG 280T, Bj. 1988) und der ganz neue EquiCity18 für Parma.

unten: Beide Solinger ÜH IIIs am Sonntag vor der Drehscheibe in Burg. Links Wagen 1, der allererste Solinger Obus von 1952, der wieder als Gastwagen aus England angereist war, rechts der Wagen 59 des Obusmuseums Solingen. Aufnahmen: Jürgen Lehmann



Neben dem vorhandenen Wagenpark der SWS wurden auf dem Betriebshof auch Neufahrzeuge präsentiert. Der Van Hool EquiCity mit der Fabrik.-Nr. 62878 und der Solaris MetroStyle 321 wurden gemeinsam mit dem SwissTrolley 965 und dem Berkhof 184 vor der Wagenhalle präsentiert, wo sich auch der Info-Stand der SWS befand.

Unter der Überdachung des Obus-Museums waren der Verkaufsstand des Museums und anderer Vereine, ein Kuchenstand und eine der längsten Eheim-Modellanlage mit zahlreichen fahrenden originalen Eheim-Obussen, aber auch Nachbauten aus moderner Zeit. In einem Bierzelt vor dem Museumsplatz konnten Erfrischungen aller Art in Ruhe genossen werden., Aan den Wänden des Zelts konnten die Gäste historische Fotos und Zeitungsausschnitte studieren.

Als Zubringer zum Depot vom Graf-Wilhelm-Platz standen historische Autobusse im Einsatz, darunter ein über 60-jähriger Magirus-Deutz O3500 des Reisebüros Adorf aus Düsseldorf und der Mercedes-Benz O317 Anderthalbdecker aus Essen (Nr.3902/ ehemals Krefeld). Leider konnte der ursprünglich ebenfalls als Zubringer eingeplante Henschel-Gelenkbus HS 160 OSL-G Nr. 28 aus Trier (1962 als Obus gebaut, 1970 Umbau zum Dieselmotor, heute als historisches Fahrzeug wieder mit Oberleitungsstangen ausgestattet) nicht fahren, so stand er mit weiteren historischen Bussen zur Ausstellung auf dem Platz. Am Ende der Veranstaltung half Solaris MetroStyle auf dem Rundkurs vom Depot zum Graf-Wilhelm-Platz aus.

Leider konnte der am 15.05.2012 in Mendoza feierlich an Vertreter des Obus-Museum übergebene TS 51 (ehemals Solingen 68) nicht rechtzeitig nach Solingen zurückgebracht werden, da die Zollbehörden in Argentinien weitere Unterlagen verlangen und eine Ausfuhr auf absehbare Zeit verweigern.

Für die zahlreichen Helfer des Vereins und den mitwirkenden Gastvereinen aus Österreich, England, Schweiz und Holland fanden am Sonntag einige Sonderfahrten mit den historischen und modernen Gastfahrzeugen statt. Rund 50 Teilnehmer fuhren zuerst mit dem Solaris 321 und VanHool Gent 7411 ab 10 Uhr, dann ab 14 Uhr mit Solaris 321 und Baden-Baden 231 und ab 16:30 Uhr mit Obus ÜHIIIs 1 und 59. Diese Fahrt führte dann nach Burg mit einem dortigen Abendessen.

Am Montag fand eine Fahrt mit dem Aufsichtsrat der SWS vom Betriebshof bis zur Krahenhöhe elektrisch und von dort mit dem Hilfsmotor zum Restaurant unter der Müngstener Brücke statt. Bei der dortigen Klausur hielt Direktor Mackinger ein Referat zur aktuellen Entwicklung auf dem Obussektor unter anderem auch aus Sicht der EU und zur Philosophie in Salzburg. Nach dem Vortrag wurde der Wagen wieder zur Krahenhöhe geschleppt und von dort fuhr der MetroStyle nach Burg und zurück zum Betriebshof. Hier wird am Dienstag per Tieflader zurück nach Salzburg transportiert.

Wegen einer Baustelle in Aufderhöhe verkehrten auch am Jubiläumstag auf den Linien 685/686 leider nur Dieselmotoren. Das führt dazu, dass samstags und sonntags die neuen bzw. fünf Kurse der dann im Verbund bedienten Linien 684, 685 und 686 ausschließlich Dieselmotoren zum Einsatz kommen.

### [Esslingen \[DE\]](#) - Jubiläum in Esslingen mit Kongress zur Elektromobilität

[J. Lehmann](#) - 25.06.12

Zum 100-jährigen Jubiläum des Nahverkehrs in Esslingen fand am 20. und 21.06.2012 eine Tagung zum Thema elektrischer Nahverkehr sowie am 23. und 24.06.2012 zwei Tage der offenen Tür im Depot und auf dem Esslinger Marktplatz statt. Von den 100 Jahren bestand 32 Jahre lang ein Straßenbahnbetrieb und 68 Jahre Obusbetrieb auf der Hauptlinie 1, später 101 zwischen Oberesslingen und Obertürkheim (heute Stadtteil von Stuttgart).

Rund 100 Interessierten besuchten den Kongress, der unter der Schirmherrschaft von Verkehrsminister Winfried Hermann stattfand. Er bot von Vertretern der Hersteller und Verkehrsbetriebe, Forschung, Politik und Verbänden neue Entwicklungen, Wege und Chancen des elektrischen Omnibusverkehrs. So stellte Mickaël Pandion, Werkleiter der Stadtverkehrsbetriebe Esslingen den Kostenvergleich zwischen Batterie-, Hybrid- und Obus vor. Der Obus ist in den Betriebskosten nur 2% teurer. Der Hybridbus hingegen verursacht Kosten, die 25% höher sind. Für Batteriebusse konnten bislang noch keine genauen Werte genannt werden, da hier noch keine Serienreife vorliegt. Ohne Personalkosten liegen die Infrastrukturkosten beim Dieselmotor bei 0,14 €, in Esslingen wird derzeit ein Wert von 0,46 € einschließlich Wartung der Fahrleitung ermittelt. Bei Optimierung der Personalkosten und der Abschreibungskosten werden diese Kosten bei 0,26 € liegen und somit nur 0,10 € mehr gegenüber dem Dieselmotor. Über die Strategien der Stadt Esslingen und des Landes Baden-Württemberg berichteten weitere Vorträge, so stellte Christian Soffel, Projektingenieur der Verkehrs-Consult Dresden-Berlin, Dresden "Trolley Plus" als einen neuen Weg vor. Im Vergleich zu den früheren Esslinger DUO-Bussen soll ein Fahrzeug des Projekts TrolleyPlus als Hybrid-Obus über einen Hochleistungsenergiespeicher verfügen. Durch die Rückgewinnung von Bremsenergie soll dieser Speicher aufgeladen werden, ebenfalls soll eine Nachladung bei Fahrten unter der Fahrleitung ermöglicht werden. Somit bräuchten Oberleitungen auf neuen Strecken nur partiell montiert werden. Als Modell wird das Betreiben der Linie 113 gemeinsam mit der Linie 118 angeführt, der Stadtteil Berkheim sollte dann von Zollberg ohne Oberleitung mittels Batteriespeicher bedient werden. Auch eine Teilelektrifizierung anderer Linien käme in Frage, so könnten die Trolleybusse auf der Linie 109, die derzeit im 15-Minuten-Verkehr befahren wird, nur eine einspurige Fahrleitung für bergaufwärts erhalten. Auf der flachen Ebene könnte dann mittels Energiespeicher gefahren werden und bergab durch das häufige Bremsen dieser wieder aufgeladen werden.

Auch internationale Erfahrungen aus der Schweiz, Costa Rica und Tschechien wurden vorgetragen. Arno Kerkhof, Senior Manager des Verbands UITP, bilanziert die weltweiten Erfahrungen im Obus-Bereich. Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Ernst Pucher

Universitätsprofessor am Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik der Technischen Universität Wien, stellte das Projekt "Primove Road" durch Induktionsstrom vor. Ein Feldversuch mit Bussen führte die Firma Bombardier zeitgleich in Mannheim vor, so dass diese nicht vertreten waren. Der allgemeinen Stimmung gegen die Verlegung von Fahrleitung folgte leider der Vortrag "Integration der Infrastruktur ins Stadtbild" von André Eichhorn, Area Sales Manager der Kummler + Matter AG, Zürich. Stattdessen trug Dr. Messerschmidt der DIaLOGIKA GmbH seine Projektstudie über das Eindrahten mittels einen Rechnerprogramm während der Fahrt vor.

Bereits während des Kongresses waren 14 Omnibusse von 12 Herstellern zu besichtigen. Die Gegenüberstellung ermöglicht erstmals einen Systemvergleich: Vorgestellt wurden Hybridbusse von Daimler-Benz/ Evobus, MAN, Irisbus, Volvo und Hess, Obusse von Solaris, Van Hool und Hess sowie reine Batteriebusse von Contrac, Rampini und SOR.

Am Wochenende wurden dann historische Fahrzeuge, bis auf den Esslinger DUO-Bus 327, ausschließlich Dieselbusse auf dem Esslinger Marktplatz ausgestellt, während die jüngeren Fahrzeuge auf dem SVE-Gelände zu besichtigen waren. Leider mussten der HESS-Trolleybus 101 aus Winterthur bereits am Samstag morgen seine Heimfahrt antreten, so dass lediglich Probefahrten mit dem Solaris MetroStyle aus Salzburg durchgeführt wurden, die auch reges Interesse fanden, die fünf angebotenen Fahrten waren stets gut besetzt. Der ebenfalls anwesende VanHool EquiCity (zweites Fahrzeug) durfte mangels Abnahme keine Probefahrten mit Fahrgästen vornehmen. Zwischen den beiden Standorten wurde ein Pendelbusverkehr im 30-Minuten-Takt mit einem neuen Citaro-Dieselbus geboten, leider somit kein Bezug auf das Gesamtmotto der Tagung. Neben einigen Vereinen wie das Obus-Museum Solingen e.V. informieren die Komponentenhersteller ZF, Voith, Vossloh-Kiepe und Cegelec a.s. sowie GA Energieanlagen über ihr Angebot und den aktuellen Stand der Technik.

Foto:

In der Halle konnte ein direkter Vergleich mit den beiden Tram-ähnlichen Obusse gezogen werden, aber nur der Solaris machte mit zahlreichen Interessierten einen Ausflug auf dem Esslinger Netz. Aufnahme: Jürgen Lehmann



### [Eberswalde \[DE\]](#) - Alle zwölf Solaris Trollino geliefert

[J. Lehmann](#) - 18.06.12

Am 07.06.2012 wurde der zwölfte und damit letzte Gelenkbus vom Typ Solaris Trollino 18 AC auf dem Betriebshof Nordend der Barnimer Busgesellschaft mbH in Eberswalde angeliefert. Damit sind alle Ende 2009 bestellten Gelenkbusse in Eberswalde. Die im April 2012 angelieferten Gelenktrolleybusse 060 und 061 wurden mit den Kennzeichen BAR-BG 960 und BAR-BG 961 am 12.05.2012 angemeldet und am 21.05.2012 erstmals eingesetzt. Der zwölfte Wagen erhielt am 12.06.2012 seine Zulassung mit dem Kennzeichen BAR-BG 963 und der entsprechenden Betriebsnummer 063.

Sein erster Linieneinsatz ist nach einer Vorstellung im Rahmen des "Tages der offenen Tür" im Paul- Wunderlich-Haus Eberswalde (Sitz des Landratsamtes, als energieeffiziente Gewerbe- Immobilie ausgezeichnet) am 30.06.2012 vorgesehen.

Die Ausstattung des 12. Wagens weicht von den übrigen Neufahrzeugen ab, da der Obus anstelle des dieselelektrischen Hilfsmotors einen Energiespeicher besitzt. Dieser besteht aus einer Box mit Batterien, die in dem ursprünglichen Raum des Dieselgenerators im Motorturm angeordnet ist und von der Rückfront des Wagens



zugänglich ist. Die Batterien-Box beinhaltet zweifach parallel angeordnete 108 Zellen in Serie, in drei Schichten übereinander. Jede Zelle erhielt einen einzelnen Balancer, die Verbindungen der einzelnen Zellen erfolgt mit einem Schutz durch eine Sicherung zwischen der einzelnen Schichten, die gesamte Box ist mit Ausgangsicherungen geschützt. Um die Box vor Kälte zu schützen wurde eine Heizung für die Batterien in der Stärke 300W/24V vorgesehen. Für die Kühlung sorgt ein Lüfter, der über der Batterienbox angeordnet ist. Hier wurde auch das Battery Management System (BMS) platziert.

Die Zellen weisen folgende Kenndaten auf:

Modell: WB-LYP100AHA

Nennkapazität 100 Ah

Arbeitsspannung 2,8 – 4,0 V

Höchststrom 0,5C / 2C = 50 / 200 A (Lade-, Entladestrom)

Gewicht 3,5 kg +/- 100g

Die Kenndaten des Systems:

Kennzeichnung: EVC-LYP200/108A

Anzahl der Zellen 2x 108 Stücke in der Serie

Kapazität 200 Ah

Spannung 2,8 / 3,2 / 3,43 / 3,65 V/Zelle (Minimum-/Nenn-/Ladespannung 85% /Ladespannung)

308 / 352 / 377 / 395 V

Höchststrom: 2 Sektionen parallel 0,5C / 2C = 100/ 400 A (Lade-/Entladestrom)

Gesamtenergie 70,4 kWh

Ausnutzbare Energie (SOC 25 – 85%) 42,2 kWh

Ausnutzbare Höchstleistung 120 kW

Gewicht (nur Zellen) 756 kg

Gewicht der ganzen Box 1020 kg

Zeit für Ladung (SOC 25 – 85%) ca. 75 Minuten

Zeit für die erneute Ladung nach einer Fahrstrecke von 5 km\*: ca. 20 Minuten

Anzahl der vorausgesetzten Zyklen (SOC 25 – 85%) 3.000 Zyklen

Anzahl der vorausgesetzten Zyklen (nach der gefahrenen Strecke von 5 km\*): ca. 12.000 Zyklen

(\* = Anforderungen der BBG)

Am 19.06.2012 wird die technische Abnahme und Übergabe von drei der letzten vier MAN durchgeführt. Zwei davon werden Anfang der kommenden Woche abgeholt. Eine "offizielle" letzte Runde wird dann der 19-jährige MAN-Gelenkbus 011 am Montag 25.06.2012 befahren. Dieser Obus erhielt zum Abschied der MAN im Rahmen des Betriebshoffestes am 21. August 2010 eine Beschriftung durch die Besucher, bei der die Fahrgäste einen Spruch oder Abschiedsgruß auf den Wagen schreiben konnten. Der Abtransport der letzten beiden Wagen ist noch in der gleichen Woche vorgesehen, so dass zum 30.06.2012 keine MAN-Obusse in Eberswalde zu finden sind.

Ab kommenden Donnerstag, 21.06.2012 wird bedingt durch die Sommerschulferien (bis 03.08.2012) der Takt der beiden Obuslinien montags bis freitags auf einen durchgängigen 15-Minuten-Takt gestreckt, es kommen dann nur insgesamt acht Kurse zum Einsatz.

### [Arnhem \[NL\]](#) - 31 neue Trolleybusse bis Frühjahr 2017

[J. Lehmann](#) - 24.07.12

Nach langen Verhandlungen ist die Entscheidung über die Auftragsvergabe der ausgeschriebenen 31 neuen Gelenktrolleybusse gefallen: Hess wird der Lieferant sein, die elektrische Ausrüstung stammt von Vossloh-Kiepe. Alle Wagen vom Typ Swisstrolley 4 werden mit Aircondition und elektrischen Rampen für barrierefreien Einstieg ausgestattet werden. Der Auslieferungsrhythmus sieht die Ankunft der ersten 11 Wagen in Arnhem vor Juni 2013 vor, dann folgen 5 weitere bis Oktober 2015, 5 bis Oktober 2016 und die letzten 10 im Frühjahr 2017.

Die Neubeschaffung von 31 Trolleybussen war ausgeschrieben worden, weil der neue Betreiber BRENG (Produktname des Verkehrsunternehmens Connexion) eine Konzession für 10 Jahre zur Bedienung der Liniennetze in Arnhem und Nimwegen erhalten hatte, die u.a. vorsieht, dass nur Trolleybusse eingesetzt werden, die nicht älter als 15 Jahre sind. In 2013 werden die bis 1998 beschafften Trolleybusse 5201-5211 und bis 2016/17 die 2001-2002 beschafften Trolleybusse 5212-31 ersetzt werden und zum Verkauf ausgeschrieben. Alle diese Wagen stammen von den Herstellern Van Hool und Berkhof. Bis spätestens Dezember 2012 werden ausserdem die letzten beiden Solowagen 5177 und 5180 ausser Dienst gestellt, hiervon ist Wagen 5177 bereits seit April defekt abgestellt. Über 2017 hinaus im Einsatz bleiben dagegen die in 2009 gelieferten, ebenfalls einmotorigen Hess/Vossloh-Kiepe Swisstrolley 3 mit den Nummern 5234-5242. Sie werden von Hess entsprechend den neuen Wagen durch den Einbau einer Klimaanlage und einer elektrischen Rampe für Rollstühle angepasst.

Die Stadsregio Arnhem Nijmegen und die Gemeente Arnhem haben beschlossen, dass voraussichtlich ab Mai 2013

Trolleybusse nach Huissen fahren werden. Die Strecke führt über Oude Huissenseweg, Nielant und Stadswal nach Loovelden (Neubauviertel). Sie wird von der Linie 3 befahren werden. Nach Velp fährt ab dem Fahrplanwechsel am 9.12.2012 wieder die Linie 1. Zum gleichen Datum wird die Strecke nach Alteveer und 't Cranevelt geändert und die Linie 3 wird auf neuer Strecke nahe am Openlucht Museum vorbeifahren und nur noch eine Endstelle am Burgers' Zoo haben. Nach Huissen wird in der Spitzenzeit alle 15 Minuten gefahren werden, sonst alle 30 Minuten. An Werktagen zwischen 9:00 und 15:00 wird dann abwechselnd nach Het Duijfe und nach Huissen gefahren.

Vom 07.03.2012 bis zum 13.07.2012 befuhr die Linie 7 im Stadtteil Geitenkamp eine Umleitungsstrecke über die Dr. Schaepmanlaan, Beukenlaan und dem Roerdomplaan. Diese rund 500 m vorübergehende Endschleife wurde hierfür eigens mit Oberleitung versehen. Seit Juli nach Beendigung der Bauarbeiten wird nun wieder die ursprüngliche Endhaltestelle auf der Sperwerstraat angefahren.

Seit dem 26.05.2012 verkehrt die Linie 5 in Presikhaaf wieder über die Straße Lange Wal, die nun komplett erneuert wurde und anstelle des Pflasterbelags eine Asphaltdecke erhielt. Die Oberleitung der knapp 700 m langen Umleitungsstrecke über die IJssellaan wurde Ende Juni abgebaut.

Ab Oktober wird mit Baubeginn des neuen Bahnhofgebäudes die Situation am Hauptbahnhof (Station) komplett geändert. Ein Großteil der Haltestellen wird zur Utrechtsestraat verlegt und die Fahrtrichtung der Trolleybusse in den Busbahnhof (zukünftig für die Überlandbuslinien) wird umgedreht. Nach Fertigstellung des Bahnhofs erhalten die Stadtbushaltestellen wieder einen eigenen Busbahnhof.

### Salzburg [AT] - Obusnetz ist nun über 100 km lang!

J. Lehmann - 11.06.12

Am 06.06.2012 erhielt das Pressezentrum der Salzburger Nachrichten sowie einige Industrie- und Gewerbeansiedlungen und die Feuerweherschule auf der Karolingerstraße eine Anbindung an das Obusnetz der Salzburg AG. Die Stadt stellte für den Bau der 1,9 km Strecke mit vier neuen Haltestellen 1,2 Mill. Euro zur Verfügung.

Um 9:30 Uhr startete am Mirabellplatz vor dem Rathaus der neue Solaris MetroStyle Nr. 321, um hier den Bürgermeister und einige geladenen Gäste zur Karolingerstraße zum dortigen Pressezentrum zu bringen. An der Haltestelle vor dem Pressezentrum wartete bereits der Solaris-Trollino 313.

Im Foyer begrüßte um 10:00 Uhr Manfred Perterer, der Chefredakteur der Salzburger Nachrichten, die eingetroffenen Gäste. Direktor Mackinger leitete zu den Festansprachen weiter, und gab zuerst dem Bürgermeister Dr. Heinz Schaden das Wort: "Die Investitionen, die die Stadt und auch die Salzburg AG in das System Obus tätigen, sind eng an die Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger geknüpft." Analog zu den zahlreichen Neubauten, die im Stadtteil Maxglan entstanden, erweitert sich auch das Obus-Liniennetz entsprechend. Weitere wichtige Erweiterungen des Netzes wurden entsprechend den Vorschlägen der Salzburg AG bereits beschlossen und werden von der Stadt finanziert. Als nächstes Projekt erwähnte der Bürgermeister die Elektrifizierung des Nellböck-Viadukts, um eine direkte Verbindung vom Bahnhof in die nordöstlichen Stadtteile zu ermöglichen.

Mit dem Hinweis, dass mit der neuen Linienführung die Netzlänge von 100 km überschritten wurde, leitete Direktor Mackinger zur Festansprache von Vorstandsdirektor Dr. Leonhard Schitter über: "Ein gut funktionierender öffentlicher Personennahverkehr stellt sicher, dass jeder schnell und sicher unterwegs sein kann. Darin übernimmt der Obus die Hauptrolle als Problemlöser", betont Dr. Schitter. Er nannte den Obus Salzburg beispielhaft weltweit, so erwähnte er den Besuch einer Delegation aus Ukraine in Salzburg, wo auch Trolleybusse als Zubringer zu den Stadien der Europameisterschaft eine wichtige Rolle spielen. So spielt der Obus Salzburg auch eine wichtige Rolle im Rahmen des TrolleyProjekts.

Ein "Guter Draht nach oben" hält Direktor Mackinger für den Obus zweifach wichtig. Einerseits sorgt der vorhandene Kupferdraht über den Straßen für Energie zum Fortbewegen der Obusse, andererseits sollen die über 140.000 täglichen Fahrgäste auch gut ankommen. Somit leitete er über zur Segnung der neuen Linie, die durch Harald Mattel, Pfarrer der Gemeinde St. Maximilian in Maxglan, mit einem Gebet durchgeführt wurde.

Anschließend fand vor dem MetroStyle-Obus 321 der Banddurchschnitt mit Inhaber des Pressezentrums Frau Trude Kaindl-Hönig, Bürgermeister Dr. Schaden, Vorstandsdirektor Dr. Schitter und Direktor Mackinger statt (siehe Foto oben). Anschließend lud er zu einer kurzen Fahrt bis zum Flughafen ein. Eilige Festgäste brachte der Solaris 313 direkt zurück zum Mirabellplatz.

Zeitgleich wurde von der Leitstelle die Fahrt auf der neuen Strecke für alle Obusse der Linie 8 freigegeben. Die Ehre des ersten Linienwagens hatte Gelenkobus 240.

Nach Rückkehr der kurzen Eröffnungsfahrt gab es im Foyer des Pressezentrums ein kleines Buffet, rund 30 Gäste und Pressevertreter konnten sich hierbei weiter informieren. Um 11 Uhr startete der geschmückte Wagen dann die Rückfahrt zum Mirabellplatz, zuvor konnte noch eine Begegnung mit einem der ersten Linienwagen festgehalten werden, es handelte sich um Obus 223, einem fast 20-jährigen Kilometermillionär (siehe Foto unten).

Die Strecke wird von der Linie 8 bis 20 Uhr alle 10 Minuten befahren, ab dann bis 22:00 Uhr alle 20 Minuten. Samstags verkehrt die Linie 8 ebenfalls bis 19 Uhr alle 10 Minuten. Samstags abends und sonntags verkehrt die Linie 8 weiterhin nicht.

Der Solaris MetroStyle absolvierte bislang keinen Linieneinsatz, er diente bislang nur für Einstellfahrten und der Fahrerschulung. Diese beschränkt sich auf die Bedienung des Fahrerplatzes. Dieser ist in den tram-ähnlichen Vorbau gerückt und bietet daher eine gute Übersicht.

Die ersten Linieneinsätze werden voraussichtlich als Verstärkerfahrt frühmorgens stattfinden, Mitte Juni wird er bei den Festtagen in Esslingen (20.-24.06.2012) und Solingen (30.06.2012) präsentiert, somit wird er erst im Juli in den regulären Linienerverkehr starten, dann werden auch weitere MetroStyle-Obusse ausgeliefert sein.

Nach der gegenwärtigen Planung werden fünf Trolleybusse ersetzt, so dass der Wagenpark 100 Trolleybusse verbleiben.

#### **- Erste Serienfahrzeuge MetroStyle angeliefert**

[J. Lehmann](#) - 13.08.12

Am 30.07.2012 trafen in Salzburg die beiden ersten Serienfahrzeuge der Firmen Solaris/Cegelec ein. Sie wurden am 31.7.2012 entladen und am darauffolgenden Tag begannen die ersten Probefahrten. Im Gegensatz zum Prototyp, der eine durch einen Designer entworfene Lackierung erhielt, sind die neuen Obusse in den traditionellen Farben der Salzburger Lokalbahn gehalten, und zwar mit einem hohen Rotanteil.

Am 09.08.2012 folgte das dritte Serienfahrzeug und am 13.08.2012 das vierte und fünfte (325 und 326). Damit sind nun sechs der zehn bestellten MetroStyle ausgeliefert. Während das Vorläuferfahrzeug 321 seit Juli im Liniendienst steht, wird ein erster Linieneinsatz der Wagen 322-324 erst nach dem 20.08.12 erwartet, da zu diesem Zeitpunkt erst die Lieferung der noch fehlenden Zahltafeln erfolgt. Bislang wurden am 9.8.2012 die ersten beiden Serienfahrzeuge mit dem Kennzeichen S - 759 PZ (Obus 322) und S - 758 PZ (Obus 323) angemeldet.

Auch in diesem Jahr werden Fahrten mit dem historischen Obus 123 (Baujahr 1957) jeweils an Freitagen vom 27. Juli bis 31. Aug. 2012 von 14:00 Uhr bis 17:30 Uhr geboten. Der Museumsobus befährt eine "große Salzburg-Runde" und gelangt zu den Endhaltestellen Walserfeld, Birksiedlung, Bahnhof Aigen und Obergnigl. Für die Fahrten genügt eine gültige Zeitkarte der SVV-Kernzone, ansonsten werden freiwillige Spenden erhofft. Sämtliche Unterwegshaltestellen werden bei Bedarf bedient.

#### **Fribourg [CH] - 100 Jahre Trolleybus in der Schweiz und in Freiburg**

[J. Lehmann](#) - 06.08.12

Vor über 100 Jahren am 04.01.1912 nahm die erste Trolleybuslinie der Schweiz zwischen den alten Bahnhof von Freiburg im Üechtland und Posieux den Betrieb auf. Die Strecke wurde bis 1916 nach Farvagny verlängert und maß damit 12,5 Kilometer. Mit einem von drei Wagen der Wiener Daimler-Motoren-Gesellschaft bot die „Compagnie des omnibus électriques Fribourg–Farvagny“ einen täglichen Linienerbetrieb, zuletzt mit fünf Fahrtenpaaren. Letztmalig verkehrten sie am 21.05.1932, tags darauf übernahm ein Diesellbus den Betrieb, der die Strecke in 30 Minuten statt den 50 Minuten Fahrzeit der "Gleislosen Bahn" bewältigt.

Anlässlich des Jubiläums hat der Tramclub Freiburg (TCF) eine Ausstellung erarbeitet, welche die Geschichte dieser ersten Linie aufleben lässt. Die Besichtigung der Ausstellung kann vom 13. August bis zum 23. September 2012 in der Auberge de la Croix-Blanche in Posieux erfolgen. Zum Ausstellungsbeginn findet eine Eröffnungs-Veranstaltung am Montag ab 9:30 Uhr statt, bei der Vertreter der Presse und Behörden eingeladen sind. Dabei wird auch der historische Autobus, welcher für zwei Besichtigungsfahrten eingesetzt wird, vorgestellt. Diese geführten Besichtigungsfahrten am 25. August und 2. September, die wegen der beschränkten Platzzahl nach Voranmeldung gebucht werden können, befährt die ursprüngliche Strecke und zeigt die Zeugnisse der Trolleybuszeit, die die 80 Jahre nach der Einstellung überlebt haben. Zum Beispiel bestehen noch die beiden Garagen in Villars-sur-Glâne und

Farvagny, die jedoch heute anderen Zwecken dienen.

In der Stadt Fribourg diente der Trolleybus vor 100 Jahren nur als günstige Alternative zur Anlegung einer Schmalspurbahnlinie zur Anbindung der umliegenden Gemeinden. Die Stadt besaß bereits ab 1897 eine Straßenbahn, die ab 1949 schrittweise durch den Trolleybus ersetzt wurde. Heute verkehrt dieser auf drei Linien im Stadtgebiet, 11 Trolleybusse stehen für den Einsatz zur Verfügung. Eine Besonderheit ist die Linie 1, die im Dieselmodus die Gemeinde Marly südlich und Portes de Fribourg in der Gemeinde Granges-Paccot nördlich, jeweils außerhalb des Stadtgebiets, anbindet.

#### **Luzern [CH] - BAV-Genehmigung für die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 liegt vor**

[J. Lehmann](#) - 30.07.12

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wies nach ausgiebiger Prüfung Ende Mai 2012 die letzten Einsprachen gegen die geplante Trolleybusverlängerung nach Büttenen ab. Nach Auslegen der Pläne haben verschiedene Personen aus

dem Büttenenquartier beim BAV Einsprache gegen die Planung erhoben. Dabei ging es im Wesentlichen um Anliegen im Zusammenhang mit Grundstücken, die durch die notwendigen baulichen Maßnahmen betroffen sind. Aber auch allgemeine Vorbehalte gegen das Projekt wurden ausgesprochen. Die vbl, die Stadt Luzern und der Verkehrsverbund Luzern versuchten mit den Einsprechenden eine Lösung zu finden und von Dezember 2011 bis Februar 2012 führte man unter der Leitung des BAV sogenannte Einigungsverhandlungen durch. Somit konnten mit mehreren Parteien gütliche Einigungen erzielt werden und diese zogen ihre fünf Einsprachen zurück.

Nach Bescheid des BAV lief eine 30-tägige Rechtsmittelfrist, in der beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde erhoben werden konnte. Diese Frist lief nun Mitte Juli 2012 ohne weitere Einsprüche ab, so dass der Planfeststellungsbeschluss nun rechtskräftig ist.

Eine ursprünglich für Ende Dezember 2012 beabsichtigte Inbetriebnahme der Trolleybusverlängerung ist nun nicht mehr erreichbar. Die Planung wird nun in den kommenden Wochen ergänzt und abgeschlossen, danach folgen die Erstellung der Ablauf- und Terminpläne und die Ausschreibung der benötigten Bauarbeiten. Im Herbst 2012 werden die ersten baulichen Maßnahmen aufgenommen. Eine Fertigstellung ist nun für Dezember 2013 geplant, dann werden die Trolleybuslinien 6 und 8 hinter der Haltestelle Brüelstrasse aufgeteilt. Während die Linie 8 wie bisher nach Würzenbach fährt, verkehrt die Linie 6 nach Büttenen. Die beiden Quartiere werden dann alle 10 Minuten in den Haupt- und alle 15 Minuten in den Nebenverkehrszeiten angefahren. Die derzeitige Anschlusslinie 25 nach Büttenen bedient dann im Halbstundentakt ab Brüelstrasse direkt die Ortschaft Meggen (Piuskirche) ohne Umweg über die Büttenenhalde.

### **Schaffhausen [CH] - Neuer Turmwagen, Behinderungen durch Baustelle kein Problem**

[J. Lehmann](#) - 04.06.12

Die Einmündung der Rheinhard- bzw. Buchenstrasse vom Waldfriedhof bzw. Niklausen in die Ebnatstrasse wird zurzeit zum Kreisverkehr umgebaut. Im Zuge der Bauarbeiten musste die Trolleybus-Fahrleitung im Baustellenbereich abgehängt werden. Die Trolleybusse passieren den Kreis mit eingezogenen Stangen mit ihrem Diesellager. Trichter in der Fahrleitung ermöglichen ein automatisches Eindrahten nach Passieren der Baustelle. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende Juni 2012.

Am 09.05.2012 konnte im Rahmen einer kleinen Feier der neue Turmwagen der Hersteller Volvo/Hilton für den Fahrleitungsunterhalt in Betrieb genommen werden. Nachdem am 18.08.2009 der Grosse Stadtrat einen Rahmenkredit von 10,5 Mio. Franken für die notwendigen Ersatzbeschaffungen zur Erneuerung des Trolleybusnetzes genehmigt hatte und von diesem Kredit bereits die Ersatzbeschaffung der sieben Gelenktrolleybusse erfolgte, erhielt die Firma Skycraft GmbH in Zürich den Zuschlag für die Herstellung des neuen Spezialfahrzeuges. Die Aufbauarbeiten vergaben sie an die Firma Hilton Kommunal GmbH in Gehrden in Deutschland weiter, Lieferant des Chassis ist die Firma Volvo Trucks (Schweiz) AG in Dällikon. Die Aufbauarbeiten erfolgten nach der Chassis-Anlieferung im April 2011 im Laufe des letzten Jahres in Gehrden. Im Frühjahr 2012 erhielt das Fahrzeug in Schaffhausen im Busdepot Ebnat Zusatzausrüstungen für Sondereinsätze durch die Verkehrsbetriebe. Durch diese Ausrüstungen kann das Fahrzeug nicht nur für den Fahrleitungsunterhalt, sondern unter anderem auch als Werkstattwagen für alle Busse, zur Schneeräumung oder als Zugfahrzeug für den Anfang 2012 fertig gestellten Entfrosts-Anhänger eingesetzt werden. Dieser im "Eigenbau" der VBSH entstandene Anhänger wurde gleichzeitig vorgestellt. Er dient im Winter zur Enteisung der Fahrleitung. In der Ära der alten, hochflurigen Trolleybusse wurde die Enteisung jeweils mit einem speziell für diese Aufgabe ausgerüsteten Trolleybus ausgeführt. Der Einsatz eines neuen, niederflurigen Trolleybusses für diese Aufgabe ist jedoch nicht denkbar, da wegen des tiefen Bodens der Platz für den unterflurigen Einbau der notwendigen Einrichtungen fehlt.

Im Haupteinsatz steht der neue Turmwagen aber im Fahrleitungsunterhalt; für diesen Zweck wird es den Mitarbeitern der EKS AG zur Verfügung gestellt, welche diese Aufgabe seit gut einem Jahr im Auftrag der Verkehrsbetriebe erfüllen.

Die letzte Aufgabe zur Erneuerung des Trolleybusbetriebs betrifft die Erneuerung der Gleichrichterstation in Neuhausen am Rheinfluss. Der Auftrag zu deren Renovierung einschließlich der Einspeisenzuleitung wurde vor wenigen Monaten an die EKS AG vergeben. Die Arbeiten sind für den Oktober 2012 geplant. Die Erneuerung des Fahrleitungsnetzes ist in vollem Gange.

Trotz aller Zusatzwünsche für das neue Arbeitsfahrzeug konnte mit CHF 595'000 der Kostenvoranschlag eingehalten und sogar noch unterschritten werden. Somit brauchte die Verkehrsbetriebe den 2009 vom Grossen Stadtrat ausgesprochenen Rahmenkredit nicht vollständig in Anspruch zu nehmen.

Das Schicksal des bisherigen Turmwagens, der Ende der 80er Jahre von der VBSH praktisch als Eigenbau auf einem Saurer-Chassis entstand, ist noch offen. Zumindest bis alle Mitarbeiter auf dem neuen Fahrzeug geschult sind sowie für die Umhängung der Fahrleitung während des Baus des Kreisels Ebnat wird der "Oldtimer" vorläufig in Betrieb bleiben.

Am 01.05.2012 wurde der Verkauf von Fahrscheinen durch den Fahrer der Busse und Trolleybusse nach 39 Jahren



eingestellt. An den neuen Automaten, mit denen nun alle Busse ausgestattet sind, können die Fahrgäste nun Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Monatsabos sowie Nachtzuschläge erhalten.

### **Winterthur [CH] - Neue Verknüpfungen wegen Baustelle am Bahnhofplatz**

[J. Lehmann](#) - 09.07.12

Nach dem Albanifest, als das größte jährlich stattfindende Altstadtfest Europas mit rund 100.000 Besuchern seit 1971 jedes Jahr am letzten Wochenende im Juni gefeiert, begannen die Umbauarbeiten am Bahnhofplatz. Der südliche Teil zwischen der Stadthausstrasse und der Technikumstrasse, den alle drei Trolleybuslinien passieren, wird komplett erneuert.

In der Nacht 3./4. Juli wurden die provisorisch montierten neuen Fahrleitungsverbindungen, welche bereits nach Ostern durch die Firma Kummler + Matter verlegt wurden, mit dem Netz verknüpft. Im Vorfeld wurde zuerst die zusätzliche Fahrspur Stadthausstrasse-Bankstrasse-Bahnhof erstellt und die neuen Weichen auf dem Bahnhofplatz montiert, anschließend wurde in der St. Galler- / General Guisanstrasse gearbeitet. In der gleichen Nacht des Fahrleitungsumbaus wurden die alten Fahrleitungen über dem umzubauenden Teil des Bahnhofplatzes entfernt. Ein neuer Fahrplan ab dem 4.7.2012 sieht nun für alle Trolleybuslinien eine Haltestelle außerhalb des südlichen Bahnhofplatzes vor., Ddamit alle Trolleybus-Linien während des Umbaus elektrisch betrieben werden können, sind die Linien 1 (Töss-Oberwinterthur) und 2 (Wülflingen-Seen) anders verknüpft. Die Linie 1 von Töss fährt nun als Linie 2 nach Seen weiter sowie die Linie 2 von Wülflingen als Linie 1 nach Oberwinterthur. In Gegenrichtung wird entsprechend umgekehrt gewechselt. Die Linie 3 verkehrt auf dem Ast nach Oberseen in beiden Richtungen über die Stadthaus- und General-Guisan-Strasse und nicht mehr über die Technikumstrasse. Sie fahren dann eine Schleife zum Bahnhof. Auch in Gegenrichtung von Rosenberg fahren die Trolleybusse der Linie 3 eine Abfahrtsstelle vor dem Bahnhofgebäude an. Hierfür wurde in der Bankstrasse eine neue Fahrleitung von der Stadthausstrasse Richtung Museumstrasse erstellt. Auch auf der General-Guisan-Strasse musste eine zweite Fahrleitung aus Richtung Oberseen montiert werden.

Der Neubau des Bahnhofplatzes soll bis zum nächsten Albanifest Ende Juni 2013 abgeschlossen sein, dann können die Trolleybusse wieder den Bahnhofplatz wie bisher nutzen.

Die Taktzeiten des neuen Fahrplans bleiben unverändert, die Linien 1 und 2 fahren alle 7½ Minuten, in der Hauptverkehrszeit alle 6 Minuten und die Linie 3 verkehrt alle 10 Minuten und in der Hauptverkehrszeit alle 7½ Minuten. Lediglich in den Sommerferien vom 16. Juli bis 17. August 2012 verkehren die Linien 1 und 2 wie die Linie 3 im 10- bzw. 7½ Minuten-Takt.

Mitte Juli 2012 werden dann noch zwei neue Einspeisungen vom neuen Gleichrichter Seidenstrasse erstellt, der die Linie 3 im Bereich der St. Gallerstrasse und der Linie 1 im Bereich der Römerstraße versorgt.

### **Zürich [CH] - Erster der 33 bestellten Trolleybusse geliefert**

[J. Lehmann](#) - 27.08.12

Am 17.08.2012 wurde der erste Doppelgelenk-Trolleybus der 2011 bestellten 12 Einheiten an die VBZ ausgeliefert. Diese werden nahezu baugleich zu den 2007/8 gelieferten 17 Doppelgelenktrolleybussen 61-77 sein. Noch umweltfreundlicher als ihre Vorgänger werden die Neufahrzeuge durch eine Traktionsbatterie anstelle eines Dieselmotors als Notaggregat. Somit können den Fahrgästen bei Umfahrungen oder im Baustellen-Verkehr dank ihrer geräuschlosen Fahrweise einen hohen Fahrkomfort bieten.

Der Trolleybus mit der Nr. 78 wird seinen ersten Linieneinsatz am 6. September im Kursbetrieb auf der Linie 32 aufnehmen. Diese soll nach der erfolgreichen Umstellung der Linie 31 vor fünf Jahren zum Fahrplanwechsel ab Dezember 2012 ebenfalls mit Doppelgelenk-Trolleybussen bedient werden.

Ab Mitte September folgen die restlichen (Nr. 79-89) der insgesamt 12 LighTram der Carrosserie Hess wöchentlich. Sie stehen bereits wagenbaulich fertig bei der Firma Hess, es wird gegenwärtig die elektrische Ausrüstung durch die Firma Vossloh-Kiepe montiert.

Nach der Lieferung des letzten Doppelgelenk-Trolleybusses folgen ab Dezember 2012 die ebenfalls 2011 bestellten neuen Gelenktrolleybusse in 18 m Länge. Die ersten Chassis sind bei der Fa. Hess in Bau. Sie entsprechen dem Baumuster SwissTrolley4, die sich von den Vorgängerfahrzeugen durch die Verwendung einer Einzelradaufhängung der Firma ZF an der Vorderachse, verstärkter Antriebsachsen der Firma ZF, die zudem eine größere Gangbreite innen ermöglicht, einer gewichtsoptimierten Chassis-Konstruktion mit zentraler Leitungsverlegung und einer optimierten Verbindung mit dem Aufbau und LED-Innenbeleuchtung, unterscheiden.

Die 21 Fahrzeuge ersetzen die bestehende Flotte der 20-jährigen Mercedes Benz GTZ II O405. Es besteht die Absicht bis Ende September 2013 über eine komplett niederflurige Busflotte zu verfügen.



In der Pressemitteilung wird zudem darauf hingewiesen, dass im Jahr 2011 die derzeit vorhandenen 78 Trolleybusse 18,5 Prozent des Fahrgastaufkommens bewältigten, gemessen in Personenkilometern. Gemeinsam mit der Straßenbahn werden knapp 80 Prozent der Personenkilometer im Netz der VBZ mit Elektromobilität zurückgelegt. Ein Ausbau des Netzes ist durch die Umstellung der Buslinien 69 und 80 geplant, hierfür werden Mittel aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation beantragt.

Im Vorfeld der Lieferung neuer Trolleybusse werden ab Mitte August 2012 zwölf Doppelgelenktrolleybusse auf dem Areal der Zentralwerkstatt abgestellt werden, von dort rücken die Wagen morgens zu ihrem Einsatz auf den Linien 31 und 32 mit Hilfsmotor aus.

#### **Ancona [IT] - Erster Gelenktrolleybus für Ancona kurz vor der Kompletierung**

[J. Lehmann](#) - 02.07.12

Der erste der beiden bei der Firma Solaris bestellten Gelenktrolleybusse steht bei der Firma Ekova ELECTRIC SpA in Ostrava zur Kompletierung. Die Auslieferung soll vertragsgemäß bis Ende des Jahres erfolgen, jedoch von den ursprünglich vier bestellten Einheiten sind nur zwei zur Auslieferung in diesem Jahr vorgesehen, da weiterhin die Absicht besteht, die sechs 12m-Trolleybusse des Typs AnsaldoBreda F22 zu beschaffen. Sechs der sieben über zehn Jahre alten Trolleybusse, die in Nancy nicht zum Einsatz kamen, wurden Anfang 2011 nach Italien transportiert. Im Juli 2011 absolvierte der aus Nancy stammende Zweiachs-Trolleybus Nr. 255 einen Probeeinsatz im Netz.

Die Trolleybuslinie 1/4, die in Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt bis zu 12 Kurse erfordert, wird derzeit noch überwiegend mit Autobussen bedient, da an betriebsfähigen Trolleybussen von ursprünglich 9 Einheiten derzeit nur noch zwei (Nr. 1 und 3) vorhanden sind. In 2012 mussten von den fast 30-jährigen Trolleybusse die Wagen 4 (Bj.1983), 7 und 8 (Bj.1987) aufgrund Schäden an den elektronischen Bauteilen abgestellt werden. In den Sommerzeiten kommen jedoch bei reduziertem Fahrplan ohnehin ausschließlich Autobusse zum Einsatz.

#### **Cagliari [IT] - I FeelObus**

[J. Lehmann](#) - 13.08.12

Unter diesem Motto gingen am 14.06.2012 die weiteren sechs Solaris Trollino in Betrieb. "prova I nuovi filobus ecologici / Probieren Sie den neuen ökologischen Trolleybus", werden die Fahrgäste aufgefordert. Die 16 Neufahrzeuge kommen nun nicht nur auf den Linien 30 und 31 zum Einsatz, sondern auch auf der städtischen Trolleybuslinie 5.

Seit dem 16.07.2012 wird die Linie 5 wieder auf der gesamten Länge bedient. Sie fährt wieder über die Viale Luigi Merello und dem Piazza Armi, weiter über die Via Is Mirrionis bis zur Schleife Via Giovanni Cinquini mit der Endhaltestelle vor dem Parco San Michele.

Der knapp 3 km lange Linienast war im August 2010 eingestellt worden, da der Piazza Armi für schwere Fahrzeuge gesperrt wurde. Die Fahrgäste mussten sich solange mit einer Linie 58 begnügen, die mit Kleinbussen in Verlängerung der Linie 8 verkehrte.

Im Zeitraum 11. bis 25.08.2012 wird ein reduzierter Sommerfahrplan geboten, die Trolleybuslinien 30 und 31 verkehren alle 15 Minuten, lediglich zwischen 7 und 8 Uhr wird ein 13-Minuten-Takt geboten. Die Linie 5 verkehrt ebenfalls im 15-Minuten-Verkehr, jedoch unter Verlängerung als Linie 5-11 wie an Sonntagen.

#### **Chieti [IT] - Warten auf neue Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 04.06.12

Nach der Wiedereröffnung des Trolleybusbetriebs am 26.09.2009 verkehrten ab dem 1.08.2011 wegen Wartung der Beleuchtung bis Ende 2011 keine Trolleybusse. Ohnehin kommen sie seit der Wiedereröffnung nur fallweise in der Frühschicht als Verstärkungskurse zum Einsatz, da die vorhandenen Trolleybusse nicht niederflurig sind.

Ein Verkehr auf der gesamten Trolleybuslinie 1 wird erst nach Auslieferung der fünf bestellten Niederflur-Trolleybusse des Typs VanHool/Vossloh-Kiepe erwartet, die in den kommenden Monaten erfolgen soll. Eine Delegation der Verkehrsbetriebe La Panoramica - Autoservizi urbani di Chieti sowie Vertreter der USTIV besuchten Ende Mai 2012 das Werk der Firma VanHool und führten Vorgespräche für eine Abnahme der Fahrzeuge durch. Der Bürgermeister gab sich optimistisch, dass nach Ankunft der Trolleybusse, die im Juli erwartet wird und der Abnahme der Fahrzeuge durch die USTIV der elektrische Betrieb aufgenommen werden kann.

Die Trolleybuslinie 1 verkehrt alle 15 Minuten und benötigt eine Fahrzeit von 28 Minuten, so dass fahrplanmäßig vier Trolleybusse ausreichen.

#### **- Erster neuer Trolleybus eingetroffen**

[J. Lehmann](#) - 20.08.12

Nach erfolgreicher Abnahme Anfang Juli bei der Firma Van Hool in Belgien wurde der erste 12m-Trolleybus vom Typ VanHool A330T am Montag, 30.07.2012 in Chieti antransportiert. Die anderen vier Trolleybusse sollen im September folgen. Zuvor steht noch deren Abnahme in Belgien zwischen 14. und 19.09.2012 an. Die neuen

Trolleybusse sind für rund 70 Personen zugelassen (27 Sitzplätze, 44 Stehplätze) und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 70km/h, auch mit dem 80 kW-Diesellaggregat der Firma Kirsch. Die Gesamtkosten für die fünf Trolleybusse beliefen sich auf 3,2 Mio. Euro, wovon die Region Abruzzen 2,4 Mio. Euro und die Stadt Chieti 800.000 Euro aufbrachte.

Die Neufahrzeuge sind wie sieben, bis 2009 generalüberholten Menarini des Baujahrs 1985 (Nr.212, 213, 215, 217, 219, 220 und 221) in Grüntönen gehalten. Von den einst zehn dienten die Wagen 214, 216 und 218 als Ersatzteilsponder und wurden verschrottet, einzelne Bauteile wie die orangen Heckklappen werden mit den Trolleybussen im Depot gelagert.

Die verlängerte und renovierte Obuslinie kostete die Region etwa 10 Mio. Euro. Sie wurde am Samstag, 26.9.2009 feierlich wieder eröffnet, verkehrte jedoch nur einige Monate. Im neuen Streckenabschnitt Madonna delle Piane bis zum Krankenhaus (Ospedale) wurde in Höhe der Universität eine Unterführung errichtet. Stadteinwärts führt die Fahrleitung durch die Unterführung während stadtauswärts die Trolleybusstrecke neben der Unterführung auf einer separaten Spur verläuft, die zurzeit mit einem Gitter verstellt ist. Die geänderte Fahrleitung muss von der Abnahmebehörde Ustif (Ufficio speciale trasporti a impianti fissi) abgenommen werden. Ebenfalls steht noch eine Abnahme der Ustif für die fünf neuen Trolleybusse aus, nachdem sie noch auf dem Linienverlauf getestet werden. Eine Wiederaufnahme des Trolleybusbetriebs ist für Oktober 2012 vorgesehen.

Die Trolleybuslinie 1 wird an Werktagen alle 15 Minuten von 5.20 bis etwa 23 Uhr bedient (im Sommer eine Stunde länger), an Sonn- und Feiertagen alle 30 Minuten. Die fahrplanmäßige Fahrzeit beträgt je Richtung 28 Minuten.

Die knapp 2 km lange Fahrleitung von Madonna delle Piane bis nach S. Martino, die heute von den Buslinien 3/ und 8 in einem Takt von mehr als 30 Minuten bedient wird, ist ebenfalls überholt worden und ist lediglich an einem neu eingerichteten Kreisverkehr nicht dem Straßenverlauf angepasst. Am Madonna delle Piane sind zwar Weichen für diese Abzweigung nach S. Martino vorhanden, jedoch ist die Fahrleitung kurz hinter derm Abzweigung getrennt.

### **La Spezia [IT] - Acht Trolleybusse werden von Vossloh-Kiepe ausgerüstet**

[J. Lehmann](#) - 23.07.12

Wie berichtet, erhielt die Firma Solaris Bus & Coach nach einer Ausschreibung, den Auftrag zur Lieferung von acht Solo-Trolleybussen für die ATC esercizio SpA in La Spezia. Es handelt sich um die Lieferung von 7 Einheiten in 2013 zuzüglich einer Option eines weiteren Wagens.

Die Firma Solaris Bus & Coach vergab nun den Auftrag für die elektrische Ausrüstung der Trolleybusse an die Firma Vossloh Kiepe. Sie beinhaltet die Lieferung und Montage der elektrischen Bordnetz- und Traktionsausrüstung für die 12 Meter langen Solobusse mit zentral angetriebener zweiter Achse. Die Anlage wird in wartungsfreundlichen Traktionscontainern auf dem Dach angeordnet. Außerdem gehören zum Lieferumfang von Vossloh Kiepe auch ein vollautomatisches Stromabnehmersystem vom Typ OSA501. Der Baubeginn ist Anfang 2013 im Stammwerk der Firma Solaris in Bolechowo nahe Posen in Polen vorgesehen.

Nach erfolgreichen gemeinsamen Projekten von Solaris Bus & Coach und Vossloh Kiepe mit Schwerpunkt in den Bereichen Hybridbus und Batteriebus konnte somit die Produktpalette um Trolleybusse erweitert werden.

### **Milano [IT] - Geänderter Linienweg, mit Energiespeicher und APU kein Problem**

[J. Lehmann](#) - 06.08.12

Nachdem im Mai 2013 die letzten Einheiten der 15 VanHool AG300T ausgeliefert und diese bis zum Beginn des Sommerfahrplans ab 02.07.2013 größtenteils in Betrieb gingen, können sie nun ihre Flexibilität bei Umleitungen unter Beweis stellen.

Bedingt durch Straßenbauarbeiten und den Bau eines Fahrrad- und Fußgängerwegs kann der Streckenverlauf im Zuge der Viale Serra zwischen der Viale De Gasperi und der Viale R. Serra auf rund 400 m nicht befahren werden. Die Fahrzeuge drahteten automatisch ab und fahren mittels der in den Supercaps gespeicherten Energie und mit Hilfe ihres Diesellaggregats eine rund 1,4 km lange Umleitungsstrecke und werden dann unter der Fahrleitung mit Hilfskräften wieder eingedrahtet. Diese Umleitungsstrecken, in beiden Richtungen durch verschiedene Straßenzüge westlich und östlich der Viale R.Serra galt ab Dienstag, 31.07. und soll bis Freitag, 31.08.2012 andauern.

Knapp 3 km weiter in Linienverlauf muss dann nochmals eine Baustelle oberleitungsfrei passiert werden. Bedingt durch Erneuerung der Straßenbahngleise der Linie 2 kann die kombinierte Bahn- und Busspur im Zuge der Via Lancetti und Viale Stelvio nicht genutzt werden und Trolleybuslinien 90 und 91 müssen die Fahrspuren des Individualverkehrs befahren. Diese Gleisbauarbeiten im Zuge der Linie 2, die vom 13.07. bis 31.08.2012 durchgeführt werden, betreffen auch die Linie 92, die über den gesamten Zeitraum ersatzweise mit Autobussen bedient wird.

Auf der vierten Trolleybuslinie 93 kommen die verbliebenen Solotrolleybusse der Serie 921-970 zum Einsatz. Hiervon stehen weiterhin 31 Einheiten in Betrieb, bislang sind noch keine älteren Trolleybusse ausgemustert worden, obwohl bislang dreizehn der fünfzehn neuen VanHool-Gelenkwagen (730-744) in Dienst gingen, so die Aussage der ATM vom heutigen Tage.

### **La Spezia [IT] - Zwei Jahre Pause bis neue Trolleybusse kommen**

[J. Lehmann](#) - 11.06.12

Die Vergabe für sieben neue Trolleybusse steht kurz bevor. Diese sollen durch die Firma Solaris/Vossloh-Kiepe geliefert werden. Eine Indienststellung ist für 2014 geplant.

In den kommenden Jahren sind Umbauarbeiten im Depot geplant. Es diente bislang ausschließlich den Trolleybussen, die nun in dem Busbetriebshof ohne Fahrleitungsanschluss umziehen müssen. Der Umzug betrifft auch die zahlreichen historischen Trolleybusse, die ebenfalls hier ihre Heimat hatten.

Für die Dauer der Bauarbeiten pausiert der elektrische Betrieb, daher fand am 8.6.12 (vor Einführung des ausgedünnten Sommerfahrplans ab 11.6.2012) auf der Trolleybuslinie 1 eine Abschiedsfahrt statt. Nach Umstellung der Linie 1 auf einen 20-Minuten-Verkehr ab dem 01.04.2011 werden für den Einsatz nur noch drei Kurse benötigt. Gegenwärtig umfasst der Wagenpark 14 Einheiten, die im Jahre 1988 zur Wiedereröffnung des Betriebs neu beschafft wurden. Sie besitzen lediglich einen Batterie-Notantrieb, mit dem sie sich in geringer Geschwindigkeit fahrleitungslos fortbewegen können, welches für die Strecke vom Busbetriebshof bis zum Fahrleitungsnetz nicht ausreicht. Zuletzt waren von den 14 Trolleybussen nur noch fünf verwendet (801, 802, 808, 810, 811) worden. In den Sommermonaten verkehrt die Linie 1 zudem nur noch alle 30 Minuten mit zwei Kursen.

In der "Carta della mobilità" spricht sich die ATC Esercizio nach wie vor für den Trolleybus aus. Weiterhin ist beabsichtigt, die seit 2005 von Dieselbussen bediente Linie 3 wieder mit Trolleybussen zu bedienen. Die Linie 3 verkehrt im 10-Minuten-Takt, in den Sommermonaten im 15-Minuten-Takt. Für die Wiedermontage auf Trolleybusse ist die Fahrleitung zum Krankenhaus Ospedale Felettino zu verlängern und im Bereich des Piazzale Ferro in Richtung Chiappa zu ergänzen. Ferner ist der Bau einer Fahrleitung von der Via del Canaletto bis Fossamatra geplant, um die frühere Linie 2 bis Muggiano wieder elektrisch zu bedienen. Die heutigen Linien L/S bedienen die Gemeinde Lerici (knapp 11 km westlich von La Spezia gelegen) im 15-Minuten-Takt, und weiter bis Sarzana alle 30 Minuten. Probefahrten mit einem DUO-Bus aus Genua wurden bereits im September 2009 durchgeführt (siehe [Meldung vom 22.02.10](#)).

### **trolley:planung – Leeds [GB]: Positive Signale für das neue System**

[D. Budach](#) - 20.07.12

Staatssekretär Justine Greening vom Department for Transport gab bekannt, dass das in Leeds geplante erste moderne Trolleybussystem auf den britischen Inseln weitreichende finanzielle Unterstützung von der Londoner Zentralregierung erhalten wird. Diese bemisst sich auf bis zu £ 173,5 Millionen des erwarteten Gesamtbudgets von £ 250 Millionen, den Rest von £ 76,5 Millionen muss von lokaler Seite aufgebracht werden. Diese Entscheidung gilt als ausschlaggebender Schritt für die Verwirklichung des seit mehreren Jahren geplanten Großprojekts, das eine Hauptlinie von 14 km Länge umfassen wird und u.a. zwei Universitäten, mehrere große Krankenhäuser und Einkaufszentren erschließen soll. An den beiden Endstellen, Holt Park im Norden und Stourton im Süden, werden große Park&Ride-Anlagen angelegt. Für 40% der Strecke sind reservierte Fahrspuren vorgesehen.

Das Projekt hat somit den sogenannten "Programme Entry Status" erhalten und erlaubt der zuständigen West Yorkshire Passenger Transport Behörde METRO, die notwendigen weiteren Genehmigungsschritte einzuleiten. Laufen diese ohne größere Verzögerungen ab, ist ein Baubeginn in 2016 denkbar und eine Betriebsaufnahme in 2018.

### **Bergen [NO] - Wirtschaftlicher durch Erweiterung des Trolleybusbetriebs**

[J. Lehmann](#) - 30.07.12

Seit dem 25.06.2012 besteht ein Sommerfahrplan auf der einzigen Trolleybuslinie 2, der Brisbanen Stadtbahn und den anderen Hauptlinien 3, 4 und 5/6, der bis zum 12.08.12 gültig ist. Statt des bisherigen 10-Minuten-Takts wird bis zum 12.08.12 auf diesen Buslinien ein 20-Minuten-Takt geboten. Bei der Stadtbahn wird auf den 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit verzichtet, sie verkehrt ganztägig alle 10 Minuten. Lediglich auf der Trolleybuslinie bestand vom 25. Juni bis zum 6. Juli 2012 ein 10 Minuten-Verkehr morgens und nachmittags von 14-16 Uhr. Somit werden für die Sommerschulferien nur 4 Kurse für die Trolleybuslinie 2 benötigt, dennoch kommen auch Autobusse zum Einsatz, maximal drei Kurse werden von Trolleybussen bedient. Weiterhin stehen nur fünf Trolleybusse zur Verfügung, da Wagen 6338 (nun 8198) nach einem Brand im Januar 2011 weiterhin in Reparatur befindet. Im Zuge des neuen 7-jährigen Kontrakts des Betreibers Tide erhielten die Trolleybusse neue Betriebsnummern 8193 bis 8199.

Für 2013 mahnte der Fylkesrådmann (oberster Verwaltungsbeamte der Grafschaft Hordaland, die seit 1.1.2008 für den Busverkehr in Bergen zuständig ist) Paul M. Nilsen eine Entscheidung über die Zukunft des Trolleybusbetriebs an. Bis 2015 garantiert die Grafschaft die Zahlung von jährlich fünf Millionen Kronen, die der Trolleybusbetrieb an

Mehrkosten verursacht. Der konservative Bürgermeister der Grafschaft Tom-Christer Nilsen plädierte bereits 2010 für die Abschaffung des Trolleybusbetriebes, aber aufgrund des Gutachtens eines deutschen Berater gab es ein Übereinkommen zwischen dem Landkreis und der Gemeinde weitere fünf Jahre die Mehrkosten zu übernehmen. Für die Zeit nach 2015 besteht jedoch keine große Bereitschaft, diese zusätzlichen Kosten zu übernehmen. Dabei wird die Umweltfreundlichkeit der Trolleybusse gegenüber den Dieselnissen hervorgehoben, jedoch machen die fünf Trolleybusse bei einem Buspark von 5-600 Bussen nur eine minimale Auswirkung auf die Luftqualität aus. Ein Großteil dieser Busse sind zudem Gasbusse, für die eine Biogasanlage bis 2015 eingerichtet wird.

Der Stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Alf Helge Greaker (Liberale Partei) weist jedoch darauf hin, dass der Trolleybus gemäß jüngsten professionellen Berichten eine gute Investition sein kann. Die Gasbusse sind eine schlechte Lösung für Linien, die wie in Bergen viele Steigungen bewältigen müssen. Viele Betriebsstörungen sind durch diesen Umstand bei den Ende 2011 eingeführten Gasbussen aufgetreten. Es sollte erreicht werden, dass der Trolleybusbetrieb wirtschaftlicher wird, und zwar durch die Verlängerung der Linie 2 nach Fyllingsdalen (derzeit Linie 4) und dem Abschnitt der Linie 3 nach Sletten, die vom Zentrum bis Haukelandsveien parallel zur Trolleybuslinie 2 verläuft.

### **Ceske Budejovice [CZ] - Fünf Skoda 25Tr geliefert, neue Trolleybuslinie 8**

[J. Lehmann](#) - 13.08.12

Ab Montag 02.07.2012 erfolgte die Sperrung der Straße ulic Čechova (Abschnitt Mánesova-Žižkov) und Žižkovy třídy aufgrund ihres kompletten Straßenneubaus. Somit können die Linien 1 und 3 vom Bahnhof in Richtung Innenstadt nicht über ihren üblichen Linienweg verkehren. Sie fahren daher über die Rudolfovská tř. in die Straße Nádražní am Bahnhof vorbei und mit einer großen Schleife über die Žižkovy třídy, Novohradská und Průmyslová zurück über die Straße Nádražní am Bahnhof vorbei. Die Linie 5 hingegen benutzt eine Umleitung über die Straße Mánesova und verkehrt mit Autobussen. Die Sperrung soll bis Oktober 2012 andauern.

Ab dem 02.09.2012 wird eine neue Trolleybuslinie 8 eingeführt, die einen Teil der bisherigen Buslinie 8 übernimmt. Die Buslinie 8, dann in 18 umbenannt wird weiterhin in Maj starten, jedoch fährt sie zwischen Voříškův Dvůr und Okružní über Kněžské Dvory. Die neue Trolleybuslinie 8 verkehrt ebenfalls ab Maj über die Straßen M. Horákové und E. Rošického bis Nemanice (zeitweise Endhaltestelle der Linie 2). Dabei nutzt sie die Neubaustrecke über die E. Rošického in beiden Richtungen, während die unübersichtliche Schleifenfahrt wechselweise mit und gegen den Uhrzeigersinn der Linie 1 aufgegeben wird, sie endet am Kreisverkehr der Straße M. Horákové. Die Buslinie 21, die den früheren Endpunkt der damaligen Buslinie 1 bedient und an der Haltestelle Výstaviště zum Umstieg in die Innenstadt endete, wird nun bis zum Hauptbahnhof durchgezogen.

### **Hradec Kralove [CZ] - Vier neue Skoda 30Tr in Dienst, davon zwei mit Hilfsmotor**

[J. Lehmann](#) - 20.07.12

Am 05.07.2012 nahmen vier neue Skoda Trolleybusse 30Tr den Liniendienst auf. Die Wagen erhielten die Betriebsnummern 17-20, die ersten beiden (Nr. 17 und 18) sind mit einem eingebauten Dieselaggregat mit 100kW Leistung ausgestattet und kommen auf der Linie 1 nach Kluků eine etwa stündliche befahrene Strecke in Verlängerung der Linie 1 über Nového Hradce Králové, die bereits seit über 20 Jahren mit Trolleybussen mit Hilfsantrieb befahren wird, da hier keine Fahrleitung verlegt ist.

Bis auf Wagen 20 erhielten die Trolleybusse Namen aus Märchen: Nr.17: víla Barvička, Nr. 18: víla Fialka und Nr.19: skřítek Stoočník.

Die Wagen haben das Dieselnzusatzaggregat zwischen der dritten und vierten Tür auf der rechten Seite angeordnet. Noch Anfang Juni 2012 mussten in Pilsen Probefahrten zur Abnahme des geänderten Fahrzeugtyps durchgeführt werden.

### **Pardubice [CZ] - Trolleybusse dürfen in die Fußgängerzone**

[J. Lehmann](#) - 18.06.12

Anfang Januar 2012 bestand der Trolleybusbetrieb 60 Jahre. Dieses feierte die Dopravní podnik města Pardubic a.s. (DPMP) mit einem Tag der offenen Tür im Depot am 28.4.2012. Neben dem aktuellen Wagenpark und den historischen Trolleybussen der DPMP, und zwar Škoda 9Tr 358, Baujahr 1980 und Škoda 14Tr08/6 311) sowie des Vereins der Eisenbahn-Geschichte Pardubice (PSHŽD) Škoda 9TrHT26 Nr. 353, von 1979 bis 1995 im Einsatz und der Škoda Sanos 200Tr Nr. 329 war als Gast aus dem Verkehrsmuseum Vozovna Střešovice aus Prag der exzellent restaurierte Trolleybus 431 vom Typ Tatra T 400 des Baujahrs 1953, zugegen. Dieser konnte nach einigen Jahren Museumsaufenthalt erstmals wieder elektrisch verkehren und nach seiner Ankunft am 24.04.12 erhielt er noch eine Abnahme für den elektrischen Verkehr.

Diese historischen Trolleybusse und einige historische Dieselnisse besorgen einen Zubringerdienst. Außerdem waren einige Neufahrzeuge ausgestellt, und zwar der Skoda/Skoda 31Tr aus Hradec Kralove und der Solaris/Skoda 26 Tr aus Jihlava. Vom gleichen Typ werden dieses Jahr vier Einheiten für Pardubice aus dem 2012 abgeschlossenen Rahmenvertrag erwartet.



Im Laufe des Jahres werden weitere Fahrten mit historischen Trolleybussen angeboten, und zwar als Trolleybuslinie 51 am 12.8. und 7.10.2012.

Im Januar stimmte der Stadtrat für den Beibehalt der Trolleybusverbindung durch die Třída Míru, die zwischen der Kreuzung mit der Hradecká und dem Turm zur Fußgängerzone werden soll. Die derzeitigen Fahrspuren werden jedoch verengt, so dass für die Fußgänger dennoch ein großzügig bemessener Platz verbleibt. Derzeit wird über verschiedene Entwürfe diskutiert, die Meinungen aller Beteiligten zur Ausführung gehen stark auseinander.

### Plzen [CZ] - Rückkehr zu den Ursprüngen

[D. Budach](#) - 24.07.12

Der Skoda 3 Tr3 Obus, der vor 15 Jahren als Schrott aus dem aufgelösten bzw. umstrukturierten Museum AIR PARK Zruc in die Hände seines früheren Herstellers Skoda zurückkehrte, wurde inzwischen umfangreich restauriert und äußerlich und innerlich in den angenäherten Originalzustand zurückversetzt. Allerdings wartet die elektrische Ausrüstung noch auf ihre Aufarbeitung und Komplettierung. Der Wagen war 1947 unter der Nummer 119 ([Zulassung 27.12.1947](#)) an die Verkehrsbetriebe in Plzen geliefert worden, und stand dort bis zu 1.8.1967 im Einsatz.

Am 6. und 7. Juni 2012 wurde der Wagen nun im frischen Lack im Rahmen einer Vernisage im Techmania Science Center der Öffentlichkeit präsentiert.

### Zlín [CZ] - Nach fünf Jahren Pause wieder neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 04.06.12

Am 13.03.2012 veröffentlichte der Verkehrsbetrieb Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. (DSZO) eine Ausschreibung über 25 neue Niederflur-Trolleybusse. Die Lieferung soll 2013 bis 2015 erfolgen. Damit soll der derzeit aus 56 Trolleybussen bestehende Wagenpark überwiegend niederflurig werden. Derzeit umfasst der Wagenpark 23 Niederflurtrolleybusse, und zwar 14 Solo- und neun Gelenkwagen. Die letzte Neubeschaffung liegt jedoch vier Jahre zurück, als zwei Skoda 25Tr in 2008 in Dienst gingen.

Sechs Autobusse, zwei in 12m Länge und vier in 10,5 m Länge, gingen im Mai 2012 in Betrieb, diese Wagen erhielten erstmals für Zlín eine Klimaanlage.

Weiterhin ungebrochen ist das öffentliche Interesse an Fahrten mit historischen Fahrzeugen. So kam am 1. und 8. Mai 2012 der historische Wagen des Typs Skoda 9Tr vom Baujahr 1979 und ein neu renovierter Autobus des Typs Škoda 706 RTO zum Einsatz. Die Fahrten des Trolleybusses erfolgten auf der Ringlinie 8, der Autobus kam auf der Linie 55 zum Einsatz.

Ein weiterer Abschnitt der Straße I/49 zwischen Otrokovice und Zlín wurde nun erneuert und ausgebaut. In diesem Zuge musste nun zwischen der Siedlung Zlín-Malenovice und dem kommerziellen Einkaufskomplex am Wochenende 28./29.04.2012 die Fahrleitungen neu gebaut werden.

### Presov [SK] - Takt- und Wagenparkanpassungen

[J. Lehmann](#) - 23.07.12

Im Zeitraum vom 01.07. bis 31.08.2012 gilt auf einigen Trolleybuslinien ein ausgedünnter Fahrplan. Die Linien 4 und 8 verkehren nun ganztägig alle 15 Minuten, die Verdichtung auf einen 12-Minuten-Takt morgens und abends entfällt. Die Linie 1 verkehrt nun morgens alle 15 Minuten und tagsüber alle 20 Minuten. Die Linie 38 wird statt im 15-Minuten-Takt alle 30 Minuten befahren.

Aber auch bei dem regulären Fahrplan wurden die Taktzeiten gedehnt, und zwar seit dem Fahrplanwechsel ab 4.09.2011. Die Linien 4, 8 und 38 verkehren seitdem nun alle 15 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten alle 12 Minuten. Somit bilden ab der Endhaltestelle Sídliisko III die Linie 4 und 38 gemeinsam einen 6 Minuten-Takt, zeitversetzt dazu verkehrt die Linie 8. Die Linien 4 und 8 fahren durch die Innenstadt, die Linie 38 über Nám. mládeže. Die Linien 2 und 5 verkehren weiterhin alle 30 Minuten, die Linie 7 weiterhin alle 60 Minuten.

Nach Auslieferung der SOR/Skoda 31Tr Nr. 714-716 im Dezember 2011 war der Wagenpark vorübergehend angestiegen. Im November 2011 wurde lediglich der Skoda 15Tr Nr. 111 ausgemustert. Nun folgten im Januar 2012 die Gelenkwagen 97, 106, 112 sowie der Skoda 14 Tr Nr.87 und im April 2012 Wagen 108. Somit verbleiben noch 11 Skoda 15Tr der Baujahre 92-94 (Nr. 93, 96, 98, 99, 100, 103, 104, 107, 109, 110, 113), fünf weitere sind vom Baujahr 1995-1998 (Nr. 114-118). Der Wagenpark besteht somit derzeit aus 25 Gelenk- und 17 Solowagen, davon sind 16 Trolleybusse niederflurig.

### Budapest [HU] - Erster MAN/Gräf&Stift-Trolleybus für den Linienverkehr freigegeben

[J. Lehmann](#) - 25.06.12

"Ein Meilenstein für Budapest", äußerte Vitézy David, Vorstandsvorsitzender der BKK, als er am 15.06.2012 vor Pressevertretern den ersten MAN/Gräf&Stift-Trolleybus für den Linienverkehr freigab. Die 15 aus Eberswalde angekauften Gelenktrolleybusse, dort seit 1993/94 im Einsatz wurden in Budapest vollständig in eigener Werkstatt überarbeitet und am 12.06.2012 der erste Wagen für Ungarn durch 1000 km störungsfreies Fahren zugelassen. Die Kosten für die niederflurigen Trolleybusse konnte niedrig gehalten werden, 38.000 € pro Fahrzeug kostete der

Ankauf, die Überführung 8.700 € und die Überholung und Anpassung an die ungarischen Verhältnisse 54.000 €. Mit den Gebühren für Amtspflichten ergibt sich pro Fahrzeug 103 T€. Es sind die ersten Niederflur-Gelenktrolleybusse für Budapest, bisher wurden nur Solowagen in niederfluriger Ausführung beschafft. Zudem sind die Wagen energieeffizienter als die bisherigen 99 Gelenktrolleybusse, die 1987 bis 1996 beschafft wurden. Ein um 25% verringerter Energieverbrauch wird erwartet. Durch die neuen Gelenktrolleybusse können nun auch auf den Linien 72, 75, 77, 80/80A, 81 und 82 im Fahrplan Fahrten mit niederflurigen Fahrzeugen angeboten werden. Den Anfang macht die Linie 80A bzw. an Wochenenden 80, auf der der erste Trolleybus 350 (ehemals Eberswalde 040) nun zum Einsatz kommt. Zudem wurden die Trolleybusse mit einer Rampe für Rollstuhlfahrer an der zweiten Tür ausgerüstet, sie erhielten eine Matrix-Zielanzeige der Firma BUSE.

Damit umfasst der Trolleybuspark nun 100 Gelenkwagen, 84 Ikarus 280T und 15 Ikarus 435T, daneben noch 54 Solowagen, von denen 28 niederflurig sind. Am 25.06.2012 wurde der zweite Niederflurtrolleybus (Nr. 351, ehemals Eberswalde 036) von den BKV VJSZ Kft. Werkstätten zur Trolleybusgarage geschleppt, hier müssen nun letzte Montagen erfolgen und die für die Zulassung der weiteren Fahrzeuge erforderlichen 100 km Testfahrten durchführen. Ein erster Linieneinsatz wird Anfang Juli 2012 erwartet. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die letzten vier Gelenkbusse aus Eberswalde eintreffen, die Wagen 017 und 029 verließen am 25.06.2012 Eberswalde. Am gleichen Tag verkehrte Trolleybus 011 letztmalig, er wird mit Wagen 033 voraussichtlich noch diese Woche auf dem Weg nach Budapest gebracht. Auch der ehemalige Eberswalder 039, der nach einem Unfall 2008 abgestellt wurde, konnte nun wieder hergestellt werden. Die reparierte Karosserie erhält zur Zeit den roten Anstrich, er wird voraussichtlich als Nr. 360 in einigen Monaten den Dienst aufnehmen.

Damit umfasst der Trolleybuspark nun 100 Gelenkwagen, 84 Ikarus 280T und 15 Ikarus 435T, daneben noch 54 Solowagen, von denen 28 niederflurig sind.

Am 25.06.2012 wurde der zweite Niederflurtrolleybus (Nr. 351, ehemals Eberswalde 036) von den BKV VJSZ Kft. Werkstätten zur Trolleybusgarage geschleppt, hier müssen nun letzte Montagen erfolgen und die für die Zulassung der weiteren Fahrzeuge erforderlichen 100 km Testfahrten durchführen. Ein erster Linieneinsatz wird Anfang Juli 2012 erwartet. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die letzten vier Gelenkbusse aus Eberswalde eintreffen, die Wagen 017 und 029 verließen am 25.06.2012 Eberswalde. Am gleichen Tag verkehrte Trolleybus 011 letztmalig, er wird mit Wagen 033 voraussichtlich noch diese Woche auf dem Weg nach Budapest gebracht.

Auch der ehemalige Eberswalder 039, der nach einem Unfall 2008 abgestellt wurde, konnte nun wieder hergestellt werden. Die reparierte Karosserie erhält zur Zeit den roten Anstrich, er wird voraussichtlich als Nr. 360 in einigen Monaten den Dienst aufnehmen.

### **Gdynia [PL] - Neue Museumslinie eingeführt, drei historische und fünf neue Trolleybusse vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 06.08.12

Am 29.06.2012 stellte die PKT Gdynia im Rahmen einer Zeremonie die drei aufgearbeiteten historischen Trolleybusse vor, die ab dem 01.07.2012 jeden Sonn- und Feiertag im Zeitraum vom 1. Mai bis 31 Oktober zwischen 11 und 17 Uhr alle 40 bis 60 Minuten die neu eingeführte historische Linie 326 befahren. Neben den bereits seit 2003 als Museumswagen vorhandenen 3300 (Saurer/Hess, Bj. 1957, bis 1992 St. Gallen 128, bis 2001 als T014 in Warschau im Einsatz bzw. nach dortiger Einstellung abgestellt) wurde der bei Firma Ekova (Ostrava) aufgearbeitete Škoda 9Tr mit der Betriebsnummer 359 (Baujahr 1975, bis 1996 in Opava unter Nr. 36 im Einsatz, ab 2000 bis 2009 in Lublin aufbewahrt) und der bis vor kurzem noch im regulären Linieneinsatz befindliche Jelcz 120MTE 3321, nun mit der Nr.10121 und mit historischer Lackierung vorgestellt.

Ebenfalls konnten im Betriebshof die drei jüngsten neuen Solaris-Trolleybusse Trollino 12M mit den Betriebsnummern 3021, 3022 und 3080 begutachtet werden. Diese wurden kurz zuvor ausgeliefert, die Finanzierung der Neufahrzeuge erfolgte auch diesmal im Rahmen des Projekts "Entwicklung umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel in der Drei-Städte-Region" durch das regionale operationelle Programm für Pommern 2007-2013. Die Trolleybusse weisen eine Klimaanlage für den Fahrgastraum auf, eine Notstromversorgung über Ni-Cd-Batterien ermöglicht eine Fahrt ohne Oberleitung von über 1 km, dazu haben die Wagen auch eine automatische Stangenabzugs- und Anlegevorrichtung. Mit den drei neuen Trollinos konnte die Firma Solaris nun genau 50 Einheiten seit 2001 liefern.

Auch die zwei umgebauten Mercedes Citaro O530 Trolleybusse Nr. 3053 und 3054 waren ausgestellt. Sie gingen im Februar bzw. Juni 2012 nach erfolgreichem Umbau aus Dieselnissen in Betrieb und sind die ersten beiden von fünf ehemaligen Dieselnissen, die die Firma Enika zu Trolleybussen umbauen soll. Wagen 3054 ist inzwischen der 30. Wagen des seit 2004 durchgeführten Umbaus von alten Mercedes-Dieselnissen in Autobusse.

Nach Ansprachen nahm der Skoda 9Tr Nr.359, der Saurer 128 und der Mercedes Citaro O530 Trolleybus 3054 eine Probefahrt auf der Linie 326 auf.

Die für den Notfahrbetrieb in den neuen Solaris Trollino gelieferten Batterien sollen nun auch im Linienverkehr Netzerweiterungen ohne Fahrleitung ermöglichen. Ein Ziel ist die Erschließung des Neubaugebiets Fikakowa zu ermöglichen. Dieses liegt am Ende der ul. Gryfa Pomorskiego über 1 km weit von Haltetellen auf der Hauptstraße Chwaszczyńska kurz vor Dabrowa (Linien 23, 24, 27 und 29) entfernt. Die Stadt beantragte nun erstmal EU-Mittel für das straßenbauliche Anlegen einer Endschleife.

Für den Umbau zu Trolleybussen konnte die PKT bei Solaris Bus Coach zwei knapp 10 Jahre alte Dieselnisse des Typs Urbino 12 erwerben, die zuvor bei der Firma PKM Tychy im Einsatz waren.

### **Lublin [PL] - 20 neue Trolleybusse bestellt**

[J. Lehmann](#) - 27.08.12

Am 02.08.2012 erfolgte die Bekanntgabe des Ergebnisses der Ausschreibung über die Lieferung von 20 Trolleybussen. Die Firma Solaris Bus&Coach erhielt den Auftrag mit einem endgültigen Gesamtauftragswert von 35,5 Mill. PLN (umgerechnet 8,7 Mill. Euro) einschließlich Mehrwertsteuer. An der im Mai 2012 veröffentlichten Ausschreibung der Stadt Lublin beteiligte sich nur ein Bieter.

Die 20 Solaris Trollino mit Dieselaggregat sollen in zwei Lieferungen in 2013 in Dienst gehen. Zulieferer der

elektrischen Ausrüstung ist die polnische Firma Medcom.

Anfang des Jahres lieferte Solaris/Skoda die letzten 15 Einheiten der insgesamt 30 Trolleybusse der letzten Bestellung aus. Die Trollino 12 Nr. 3759-68 gingen am 09.03.2012 in Dienst, die letzten fünf (Nr.3769-73) folgten im April 2012.

Der Bestand an Trolleybussen des Typs Jelcz 110 reduzierte sich auf 27 Einheiten, davon sind bereits weitere abgestellt. Mit den 34 Solaris Trollino, dem MAZ 203, den drei Jelcz/MPK und dem 2001 gelieferten Jelcz 121 verfügt der Wagenpark über 39 niederflurige Trolleybusse. Die offizielle Gesamtzahl von 75 Einheiten beinhaltet noch drei 2005 beschaffte Jelcz 120 und fünf annähernd baugleiche der Baujahre 1999/2000 sowie der Museumswagen Ziu 682 des Baujahrs 1985, der 2003 nach ausgiebiger Restauration wieder als Museumswagen in Betrieb ging.

### [Tychy \[PL\]](#) - 15 neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 30.07.12

Am 15.06.2012 veröffentlichte die "Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z.o.o." (TLT) die Ausschreibung über 15 Trolleybusse, die im Rahmen des Programms "Modernisierung der Infrastruktur von Straßenbahn- und Trolleybus-Systemen in der Region", welches von der Europäischen Union kofinanziert wird.

Damit wird ein Grossteil des Wagenparks, der aus 23 Trolleybussen besteht, erneuert. Bislang sind nur sechs Trolleybusse niederflurig, es handelt sich um Solaris Trollino der Baujahre 2001-2008, die teilweise eine Ausrüstung älterer Trolleybusse in eigener Werkstatt erhielten. Der Rest des Wagenparks besteht aus Solotrolleybussen des Typs Jelcz PR110 und 120MT, Bj. 1983-1998. Eine Verjüngung erfolgte lediglich im letzten Jahr durch vier aus Gdingen übernommene Jelcz/KPNA PR110E.

Angebote werden bis zum 02.08.2012 erwartet, nach Vertragsabschluß sollen die Fahrzeuge innerhalb elf Monaten geliefert werden.

### [Tallinn \[EE\]](#) - Zusammenlegung mit Busbetrieb

[J. Lehmann](#) - 30.07.12

Am 19.07.2012 erfolgte die Fusion des Talliner Straßenbahn- und Trolleybusbetriebs (TTTK) und des Busbetriebs (TAK). Die neue Gesellschaft, weiterhin komplett in städtischer Hand, heißt nun Tallinna Linnatranspordi AS. Bereits im Vorfeld kündigte Toomas Sepp, Direktor des TTTK an, dass das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt nach der Fusion überdacht werden soll. In diesem Zuge werden Parallelverkehre mit den Autobuslinien eingeschränkt und ein Teil der Trolleybusse durch Autobusse ersetzt. So sind die 47 Skoda 14Tr und 15Tr der Baujahre 1986-1990 in den kommenden Jahren zu ersetzen, aber die Stadt lehnten den von der TTTK Anfang 2012 beantragten Einkauf von drei neuen Trolleybussen ab und somit ist ein Ersatz durch Autobusse zu befürchten.

Derzeit werden acht Trolleybuslinien bedient, die Frequenz der Linien beträgt 10 Minuten und weniger. Rund 100 Trolleybusse stehen zur Verfügung, davon sind 56 Einheiten niederflurig, alleine die Firma Solaris lieferte 32 Solo- und 19 Gelenktrolleybusse in den letzten zehn Jahren.

### [Kaunas \[LT\]](#) - Weitere Reduzierung zum Sommerfahrplan und Ersatzverkehr wegen Bauarbeiten

[J. Lehmann](#) - 25.06.12

Ab 25.06.2012 gilt neuer Sommerfahrplan, bei dem erneut die Frequenzen gestreckt wurden. Die beiden am stärksten befahrenen Linien 13 und 14 werden nun statt alle 7-8 Minuten nun alle 9-11 Minuten befahren. Die Linien 1, 2 und 3 verkehren statt 5x nunmehr 4 x pro Stunde, die Linie 5 statt 6x nun 5x pro Stunde. Auch der Takt der Linien 8, 11 und 16 ist reduziert, statt 3-4x die Stunde fahren sie nun 3x pro Stunde. Bei allen Linien ist weiterhin ein unregelmäßiger Takt gegeben, bei 3x pro Stunde schwankt das Intervall zwischen den Wagen von 15 bis 25 Minuten.

Die Linien 12 und 9 sind identische Rundlinien für jeweils in einer Richtung, zeitweise sind die Fahrten nur in einer Richtung beschränkt, so verkehrt von 11 bis 14 Uhr nur die Linie 9 und ab 19 Uhr nur die Linie 12.

Seit dem 29.08.2011 verkehrt die Linie 1 verkürzt und die Linie 6 wurde eingestellt. Grund ist der Neubau der Avenue A. Juozapavičiaus. An Bauzeit wird mit zwei Jahren gerechnet, solange verkehrt eine Autobuslinie 1 vom Bahnhof auf dieser Strecke.

### [Vilnius \[LT\]](#) - Ausschreibung abgesagt

[J. Lehmann](#) - 09.07.12

Gemäß Mitteilung im Amtsblatt der EU am 25.06.12 wurde die Ausschreibung von 2011 über die Beschaffung von 13 Solo-Trolleybussen zurückgezogen. Da das Angebot der Firmen MAZ und Eton-Eltrans nicht gewertet werden durfte, blieb als einziger Bieter Škoda Electric. Deren Preis lag jedoch weit über den in der Ausschreibung festgehaltenen Betrag von 14.300.000 Lt (umgerechnet 4,1 Mill. Euro).

Somit werden in Vilnius keine neue Trolleybusse in diesem Jahr in Betrieb gehen, die freigewordenen Mittel werden nun zur Beschaffung von weiteren CNG-Bussen bestimmt.

Dabei sind über 250 Trolleybusse nun über älter als 12 Jahre alt, die ältesten Skoda 14Tr werden im kommenden Jahr 30 Jahre alt sein!

**Vaslui [RO] - Wiederaufnahme in Sicht!**

[D. Budach](#) - 20.08.12

Mehr als drei Jahre nach der Stilllegung des kleinen Trolleybusbetriebs, der vom 01.05.1994 bis zum 07.07.2009 aus nur einer Linie und fünf Wagen bestand, ist eine Neueröffnung in Sicht. Neue Fahrleitungsmasten, die auch für die Beleuchtung dienen wurden entlang der gesamten bisher 9,55 km langen Strecke gesetzt. Eine Verlängerung von rund 4,0 km über den früheren, nördlichen Endpunkt hinaus bis zur Stadtgrenze ist im Bau. Der Wiederaufbau der Trolleybusanlage wird durch Mittel des EU-Fonds für Stadtentwicklung finanziert und soll bis Mitte 2013 abgeschlossen sein. Eine Bestellung von 4-6 Trolleybussen ist geplant, von den bisherigen fünf Einheiten des Wagenparks vom Typ ROCAR 217E sind zwar noch drei vorhanden, die aber nicht mehr einsatzfähig sind. Ansonsten besteht der Wagenpark der Transurb aus 16 Autobussen, vier Transportern und einem Kleinbus.

**Dobric [BG] - Entschuldung des Trolleybusbetriebs um Mittel für neue Trolleybusse zu erhalten**

[J. Lehmann](#) - 27.08.12

Im Juni 2012 beschloss der Gemeinderat die Erhöhung des Eigenkapitals der "Trolley Transport". Damit wurden die restlichen finanziellen Verpflichtungen getilgt. Vor acht Jahren war das Unternehmen mit mehr als 1,4 Millionen Lev verschuldet. Die finanzielle Stabilisierung erfolgte in Hinblick auf Fördermittel aus dem europäischen Fond vom bulgarischen Ministerium für Transport, die für Neubeschaffungen und Investitionen der Trolleybusbetriebe in 14 bulgarischen Gemeinden in Aussicht gestellt wurde.

Der Geschäftsführer der "Trolley Transport" Mitko Mitev teilte dem Gemeinderat mit, dass die billigsten neuen Trolleybusse, in der EU produziert, 320 000 € kosten, russische Wagen kosten rund 200.000 Levs. Dieses sind große Summen, die weder das Unternehmen, noch die Gemeinde alleine aufbringen kann.

Zurzeit werden drei Trolleybuslinien ganztägig (Linien 111, 131 und 176) und fünf Linien mit einzelnen Fahrten bedient. Die Linien 111 und 176 verkehren von 5:00 Uhr bis etwa 21:00 Uhr alle 15 Minuten, in Spitzenzeiten sogar fallweise im 10-Minuten-Takt, die Linie 131 alle 60 Minuten. Die Linien 123, 124, 170 und 177 verkehren mit einzelnen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends, die Linie 199 bedient nachts mit einer großen Schleife das gesamte Netz, zwei Fahrten pro Nacht werden angeboten.

30 von ursprünglich 45 ZIU 682 der Baujahre 1987/88 sind noch vorhanden, davon sind sieben (001, 003, 013, 021, 023, 038 und 045) nicht betriebsfähig abgestellt. Von den 23 betriebsfähigen Trolleybussen kommen 15 in Spitzenzeiten zum Einsatz. Von Montags bis Freitags sind die Trolleybusse mit Schaffnern besetzt.

**Gabrovo [BG] - Neues Programm zur Verbesserung des Nahverkehrs beschlossen**

[J. Lehmann](#) - 13.08.12

Der Stadtrat genehmigte mit einer Gegenstimme und elf Enthaltungen am 26.07.12 ein Programm "Kommunaler Personenverkehr" für den Zeitraum 2012 bis 2015. Damit soll die Qualität der Dienstleistung im öffentlichen Nahverkehr gesteigert werden. Mit einem Bankkredit soll zuerst ein Großteil des Autobusparks durch neue Methangas-Busse ersetzt werden. Die Autobusse weisen ein Durchschnittsalter von 25 Jahren auf, durch die Neubeschaffung wird eine jährliche Kosteneinsparungen von etwa 112 Tausend Lewa erwartet.

Für den Trolleybuspark soll eine gemeinsame Finanzierung mit Landesmitteln erreicht werden. Derzeit besteht der Wagenpark aus 17 Trolleybussen des Typs ZiU 682 der Baujahre 1986/87, davon sind 13 betriebsfähig. Nach und nach erfolgen Überarbeitungen der Alttrolleybusse, so ging Wagen 318 nach kompletter Erneuerung wieder in Dienst.

Elf der Trolleybusse werden für den Einsatz in Spitzenzeiten benötigt, wenn alle vier Trolleybuslinien (31-34) bedient werden. Die Linie 33 verkehrt täglich von 7:00 Uhr bis 21:00 Uhr im 20-Minuten-Takt, in Spitzenzeiten jedoch nur alle 40 Minuten. Hier verkehrt dann die mit 21,5 km längere Trolleybuslinie 31 im 20-Minuten-Takt, und zwar von 4:40 Uhr bis 8:30 Uhr und von 15:30 Uhr bis 18:30 Uhr. Die Trolleybuslinie 34 bindet ein Industriegebiet im nördlichen Stadtgebiet an, sie verkehrt von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr stündlich. Die Linie 32, die von Rustevtsi im Norden des Stadtgebiet dieses Industriegebiet anfährt, verkehrt nur 3-4 mal morgens und 1-2 mal nachmittags.

**Haskovo/Chaskowo [BG] - Investitionen im kleinsten Betrieb Bulgariens**

[J. Lehmann](#) - 02.07.12

Gemeinsam mit der Beschaffung von überarbeiteten Trolleybussen aus Szeged wurde bis 2008 auch die Fahrleitung des kleinen Betriebs in der 250 km südöstlich von Sofia und 90 km östlich von Plovdiv gelegenen Stadt überarbeitet. Diese Fahrleitungsarbeiten führte die 1996 gegründete Fahrleitungsfirma "Avis Engineering" Ltd. aus Plovdiv und Sofia aus. Sie übernahm von 2007 bis 2008 nicht nur ein Großteil der Sanierung des Netzes einschließlich neuer Masten, sondern auch einige Notfälle, siehe die Reverenzliste der Firma im Link "Mehr Information".

Der Trolleybusbetrieb wurde 1993 eingeführt und zehn ZIU 682 bedienten drei Linien, und zwar die Linie 108 als



Ringverkehr mit einer Schleife von 5 km durch die Innenstadt im Uhrzeigersinn in einem 10-20 Minuten-Takt, an Wochenenden im 30-Minuten-Takt und die Linie 308 und 408, die vom Industriegebiet, rund 3 km von der Schleife entfernt am Bahnhof vorbei im östlichen Stadtgebiet (ZMM) starten. Die Linie 308, die von Montags bis Freitags im 30-Minuten-Verkehr und an Wochenenden alle 60 Minuten verkehrt, befährt auch im Uhrzeigersinn die Schleife durch das Stadtgebiet. Lediglich die Linie 408, die dreimal täglich in der Hauptverkehrszeit morgens bedient wird, befährt gegen den Uhrzeigersinn die Schleife, die in der Nähe der Endstation ZMM befindet sich auch das Depot. Vier Wagen kommen an Werktagen zum Einsatz, an Wochenenden nur zwei, die Wagen werden von Schaffner begleitet. Fünf der ZIU (Nr. 1001, 1003, 1005, 1007-1009, 1009 jedoch abgestellt) stehen heute, mehrfach überholt in Betrieb, dazu erwarb der Betrieb zwei überarbeitete Skoda 14 Tr, die bis 2008 in Szeged als T-702 und T-703 dienten und zuvor bis 2001 in Zlín als Nr. 141 und 139, die Wagen wurden 1989 gebaut.

#### **Iwano-Frankowsk [UA] - 880m Netzzuwachs und Warten auf Aufstockung des Wagenparks**

[J. Lehmann](#) - 06.08.12

Leider erfüllte sich die Hoffnung nicht, dass im Rahmen der Fußball-EM staatliche Mittel für neue Trolleybusse bereit gestellt werden. Nun versuchte man die in Kiew entbehrlichen Trolleybusse des Typs Skoda 14Tr zu erhalten. Aber da Kiew relativ spät vor der EM neue Trolleybusse in Betrieb nahm und die Auslieferung noch nicht abgeschlossen ist, konnte ein Transfer bislang nicht realisiert werden. Ende letzten Jahres konnte der Betrieb jedoch eine kurze Verlängerung der Linie 3 erreichen. Sie biegt nun in die Straße Symonenko ein, wo sie nach 880 Meter eine neue Endhaltestelle erhielt. Die Inbetriebnahme erfolgte am 19.12.2011. Weiterhin stehen knapp 50 Trolleybusse für die neun Linien (1-9) des umfangreichen Netzes zur Verfügung.

#### **Kharkiv/Charkiw [UA] - 74 neue Trolleybusse zur EM**

[J. Lehmann](#) - 11.06.12

Drei Spiele der Europa-Fussballmeisterschaft finden in der knapp 500 km östlich von Kiew gelegenen Stadt statt. Sie ist mit knapp 1,5 Mill. Einwohner die zweitgrößte Stadt der Ukraine. Das Stadion mit einer Kapazität von 41.307 Sitzplätzen ist Spielstätte des Fußballvereins Metalist Charkiw und hat direkte U-Bahn-Anbindungen über zwei Linien. Straßenbahn- und Trolleybuslinien verlaufen in benachbarten Strassenzügen.

Während der rund 300 Einheiten umfassende Straßenbahnpark keine Neuzugänge erhielt, konnte der Trolleybusbetrieb eine erhebliche Verjüngung des Wagenparks erreichen. Zu den 30 neuen Gelenktrolleybussen, die am 21.04.2011 der Öffentlichkeit präsentiert wurden, lieferte die Firma Lvivsky Avtomobilny Zavod (Lviv Automobil Fabrik) weitere 44 Trolleybusse bis Anfang des Jahres. Darunter sind 22 weitere Gelenktrolleybusse des Typs LAZ-E301 und 22 Trolleybusse in 12 m Länge des Typs LAZ-E183.

Damit sind von den über 300 Einheiten 74 niederflurig, 90 weitere sind rund 5 Jahre alt, es handelt sich um Trolleybusse des Typs ZIU 682, die 2006/7 neu beschafft wurden. 70 weitere ZIU 682 stammen aus den Baujahren 1985-1992, rund die Hälfte davon stehen noch im Einsatz. Auch bei den 80 älteren Gelenkwagen vom einheimischen Typ YMZ1 (Bj. 1994/5) und vom rumänischen Typ ROCAR bzw. DAC 217 und einigen russischen ZIU 683 stehen nur noch die Hälfte im Einsatz. 25 Linien werden bedient, da die Innenstadt ausschließlich von der Straßenbahn und der U-Bahn durchquert wird, handelt es sich bei den Trolleybuslinien ausschließlich um Radiallinien, die am Rande der Innenstadt ihren Startpunkt haben.

#### **Severodonetsk [UA] - Zehn neue Niederflurtrolleybusse aus Weissrußland in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 23.07.12

Nach Auslieferung aller zehn Trolleybusse des Typs BKM-321 wurden diese am 08.11.2011 offiziell im Rahmen einer kleinen Zeremonie der Stadt auf dem zentralen Platz übergeben. Die Fahrzeuge wurden in weißgrüner Grundlackierung angeliefert und erhielten unterhalb der Fenster Aufkleber mit Hinweis auf das private Chemieunternehmen, welches den Kauf unterstützte. Die zehn Trolleybusse erhielten die Nummern 401-410. Acht der Wagen sind mit Achsen der Firma ZF ausgestattet, lediglich die Wagen 406 und 407 besitzen Achsen der Firma Raba aus Ungarn.

Die Trolleybusse werden auf allen vier Linien (1,2, 5 und 6) sowie der Verstärkungslinie 6A des 81,2 km langen Netzes eingesetzt. Knapp 40 Trolleybusse stehen nun zur Verfügung, fast die Hälfte davon sind ZIU 682 vom Baujahr 1987 bis 2007, zuletzt in der Ukraine als Dniepo E187 als Bausatz hergestellt. Der restliche Wagenpark besteht aus YMZ T2, fünf wurden aus Kiew übernommen, drei aus Gelenkwagen zurückgebaut und lediglich vier neu beschafft.

#### **Gomel [BY] - 50 -jähriges Jubiläum mit vier neuen Trolleybussen**

[J. Lehmann](#) - 02.07.12

Am 20.05.2012 feierte der Trolleybus in der rund 300 km südöstlich von der Hauptstadt Minsk nahe der Grenze zur Ukraine gelegenen, mit etwa 500.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt in Weißrussland, sein 50-jähriges Jubiläum. Als erste Linie befuhren die zehn ZIU 5-Trolleybusse die Linie 1 vom Bahnhof zum Trolleybusdepot. Der Ausbau

des Netzes erfolgte zügig und bereits 1975 wurde ein zweites Depot errichtet, welches Platz für weitere 100 Trolleybusse bot. Zu diesem Zeitpunkt umfasste der Wagenpark 150 Einheiten, bis 1999 wuchs die Anzahl auf 213 und auf 235 im Jahr 2006, davon sind bis zu 179 Trolleybusse im Einsatz in Spitzenzeiten. Die Länge des Fahrleitungsnetzes betrug 120,22 km im Jahr 1990 und heute rund 135 km, 21 Linien (1-23 ohne 4 und 13) werden bedient.

Zum Jubiläum erhielt der Betrieb vier neue Trolleybusse des Typs BKM 321, sie trugen die Fabriknummern 999-1002 und sind in weißgrün gehalten und tragen eine Aufschrift "50 Jahre". Sie erhielten die Betriebsnummern 1822, 1823, 2824 und 2825. Bereits Anfang des Jahres wurden die Trolleybusse BKM 32102 aus Kazan (dort Nr. 1126) und aus Omsk (dort Nr. 055), die dort seit 2009 bzw. 2011 in Dienst standen, übernommen, ein weiterer BKM 32102 (Nr. 1819 ging im Dezember 2011 in Betrieb. Im Juni 2012 folgten sechs weitere BKM 321, die die Nummern 1826, 2827, 2828, 1829, 2830 und 1831 erhielten.

Damit sind 136 Einheiten des rund 240 Trolleybusse umfassenden Wagenparks niederflurig vom Typ BKM 321, die restlichen 100 Einheiten sind hochflurig, die ältesten stammen vom Baujahr 1996 und sind bei Belkommunmash unter der Typbezeichnung AKSM 101 gebaute Trolleybusse des Typs ZIU 682.

### [Yerevan/Jerewan \(Eriwan\) \[AM\]](#) - Trotz neuer Trolleybusse Konkurrenz durch Minibusse

[J. Lehmann](#) - 20.08.12

Obwohl 2007 - 2009 insgesamt 36 Einheiten von neuen Trolleybussen beschafft wurden, kämpft der Betrieb weiterhin gegen die Flut von Minitaxis, die oft parallel zu den Trolleybussen auf den Straßenzügen verkehren. "Auf den gleichen Strecken, wo die Trolleybusse verkehren, fahren auch private Mini-Autobussen, oft im Abstand von nur 5 bis 10 Minuten, da bleiben unsere Trolleybusse leer", klagt Henrik Navasardian, der Stadtbeauftragte für den Transport. Dabei war man in 2010 optimistisch, als das Gesamtvolumen des Passagierverkehrs bei den Trolleybussen um 13,9 Prozent gegenüber 2009 auf 4.871.500 Fahrgäste stieg. Aber auch der gesamte innerstädtische Busverkehr legte um etwa 2,4% zu.

Es besteht die Absicht weitere neue Trolleybusse zu beschaffen, bis zu 110 Einheiten sollen in den kommenden Jahren für eine Erneuerung des Wagenparks sorgen. Derzeit sind rund 90 Trolleybusse in Betrieb, davon werden bis zu 58 für den Betrieb der fünf Linien (1, 2, 9, 10 und 15) benötigt. Die Hälfte des Wagenparks sind bis zu 25 Jahre alte Skoda 14Tr, die teilweise von Fahrern selbst gestaltet werden siehe [erstes Video dieses Links](#)

Bei den neu beschafften Trolleybussen handelt es sich um Solotrolleybusse des Typs LiAZ 5280, von den 36 Einheiten Wagen 030 nach einem Unfall bereits ausgemustert. Zwei der 36 Einheiten besitzen niederflurige Einstiege vorne und in der Mitte, sie sind vom Typ LiAZ 52803. Zudem gehören noch neun Renault/Berliet ER 100 zum Wagenpark, die 2005 aus Lyon übernommen wurden.

### [Kazan \[RU\]](#) - Ausbaupläne bis 2013

[J. Lehmann](#) - 02.07.12

Seit dem 16.06.2012 verkehrt eine neue Linie 22 auf dem bestehenden Trolleybusnetz. Aufgrund Bauarbeiten musste die Kreuzung Prospekt Pobedy und der Straße Ulitsa Rikharda Zorge gesperrt werden und die Linien 9 und 12 geteilt werden. Eine Linie 12A verkehrt auf dem Reststück, von der Innenstadt verkehrt nun die neue Linie 22 über die Straße Gluschko bis zur Ulitsa Rikharda Zorge.

Wegen Sanierung der Brücke im Zuge der Ulitsa Dekabristov erhielt die Straße eine provisorische Führung über einen aufgeschütteten Damm, diese provisorische Straße wurde mit Fahrleitung für die Linien 1, 4, 10 und 17 versehen.

Für die kommenden Jahre sind gemäß den Ausbauplänen weitere Netzerweiterungen geplant. So soll eine rund 8 km lange Nord-Süd-Verbindung über eine dritte Brücke über den Wolgaarm vom Prospekt Yamasheva bis zur Ulitsa Tukaya Gabdully geschaffen werden. Auch sollen bis 2013 150 neue Trolleybusse den Wagenpark verjüngen und verstärken, so eine Ankündigung der Stadtverwaltung im September 2010. Jedoch konnten bislang noch keine Neufahrzeuge in Dienst gestellt werden, die letzten neuen Trolleybusse wurden 2008/9 beschafft, lediglich Wagen 2088, ein TrolZa-5275.07 „Optima“ ging 2010 neu in Dienst, es handelte sich um ein Geschenk eines Moskauer Geschäftsmanns.

Hingegen wurden die 2009/10 beschafften Wagen 1126 und 1127 der Firma Belkommunmash wieder an das Werk nach Weißrussland zurück gegeben. Während Wagen 1126, ein BKM 321 schnell in der Stadt Gomel eine neue Heimat fand, steht der ehemalige 1127 vom Typ BKM 420 im futuristischen Design noch bei der Herstellerfirma. Der restliche Trolleybuspark von über 200 Einheiten erhielt am 1.7.2012 teilweise neue Betriebsnummern. Den größten Teil des Fahrzeugparks sind ZIU 682, die ältesten sind vom Baujahr 1984.

### [Moskwa \[RU\]](#) - Lieferung vom BKM-Trolleybussen gestartet

[J. Lehmann](#) - 09.07.12

Noch Ende Dezember 2011 erhielten die Verkehrsbetriebe die ersten der 100 bestellten Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 321 der Firma Belkommunmash aus Weißrussland. Bislang wurden 35 Trolleybusse in die Depots 1, 4, 5, 6 und 7 ausgeliefert.

Ebenso wurden die Umbauten mit neuen Wagenkästen fortgeführt. Die, bis zu 10 Jahre alten ZIU-682 erhalten somit eine Modernisierung. In 2012 wurden bislang 15 Trolleybusse auf diese Weise verjüngt.

#### **Petrozavodsk [RU] - Erster neuer Niederflurtrolleybus vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 30.07.12

Der erste von zehn neuen Niederflurtrolleybussen des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" der Firma Transalpha nahm am 30.06.2012 seine erste offizielle Fahrt auf. Um 12:00 Uhr startete er mit geladenen Gästen zur Fahrt in das Stadtzentrum, wo der Wagen auf dem zentralen Platz der Stadtbevölkerung präsentiert wurde.

Es ist geplant, im Jahr 2012 insgesamt zehn neue Trolleybusse dieses Modells zu beschaffen. Der zweite Wagen traf kurz nach der offiziellen Vorstellung am 02.07.2012 ein.

Bereits Ende 2010 konnte ein Niederflurtrolleybus aus St. Petersburg gebraucht erworben werden. Es handelt sich um den Prototyp des Typs PT 6231, der 2007 aus einem Wagenkasten der Firma MAZ (Weißrussland) komplettiert wurde. Im Mai 2010 gingen sieben neue Trolleybusse des Typs LIAZ-5280 (Nr. 362-367 und 369) in Betrieb. Der Wagenpark umfasst rund 100 Trolleybusse, die auf den sieben Linien (1-6 und 8) zum Einsatz kommen. Während die Linie 8 nur in den Spitzenzeiten verkehrt, werden die übrigen Linien alle 9 bis 15 Minuten befahren.

Trotz der stetigen Erneuerung in den letzten Jahren überwiegen weiterhin die 20-25-jährige Trolleybusse des Typs ZiU-682 im Wagenpark. Der älteste Trolleybus stammt vom Baujahr 1986, jedoch ist dieser ZiU-682 (Nr. 232) bereits mehrfach generalüberholt worden (1994, 1999 und 2003) und dient seit April 2012 als Fahrschulwagen.

Doppelt so alt wie dieser Trolleybus ist nun der Betrieb selbst. Die Einweihung des Trolleybus-Systems fand am 05.09.1961 statt, der Linieneinsatz erfolgte kurz nach der feierlichen Eröffnung. Zum 50-jährigen Geburtstag des Betriebs wurde der erste Trolleybus mit WiFi ausgestattet, welches den Fahrgästen während der Fahrt einen Internetzugang ermöglicht. Im Frühjahr 2012 wurden weitere Trolleybusse damit ausgestattet, so dass Ende April über 20 Wagen diese Einrichtung besitzen.

#### **Orenburg [RU] - Wagenpark verjüngt, Linie 10 von Europa nach Asien wiedereröffnet**

[J. Lehmann](#) - 27.08.12

Nach Lieferung von 14 Trolleybussen der Firma BTZ in 2007 und 30 Trolleybussen der Firma Trolza in 2007 bis 2008 folgten zwei Jahre später wieder Neufahrzeuge. Diesmal lieferte die Firma Trans-Alfa aus Vologda neun Trolleybusse des Typs VMZ-52981, die die Betriebsnummern 261-269 erhielten. Bereits 2000 lieferte Trans-Alfa einen VMZ-529800 (333). In den Folgejahren wurden lediglich Trolleybusse des Baujahrs 1999 überholt, unter anderem 211, 229, 232, 409, 461, 462, 464, sämtlich ZIU 682, zudem ein ZIU 682 des Baujahres 2008 (Nr. 207), der nach einem Brandschaden vorübergehend außer Betrieb war.

Ältere ZIU 682 des Baujahres 1993 wurden hingegen ausgemustert, so dass die generalüberholten 13-jährigen Trolleybusse die ältesten im Wagenpark sind.

Dieser umfasst rund 90 Trolleybusse, mit denen die sechs Linien 2, 4, 6, 7, 10 und 12 bedient werden. Ab 1993 umfasste das Trolleybusnetz 14 Linien, im Jahr 2001 begann die Reduzierung des Streckennetzes und von August 2006 verkehrten nur noch auf vier Linien Trolleybusse. Mit neuen Trolleybussen kam ab dem 19.06.2008 die Linie 6 hinzu und ab 31. August 2010, rund fünf Jahren nach deren Einstellung, verbindet die Trolleybuslinie 10 wieder die Stadtteile des asiatischen Teils von Orenburg mit dem restlichen Netz im europäischen Teil. Der Wiederaufbau dieser Trolleybuslinie kostete über 30 Millionen Rubel und seit nunmehr zwei Jahren verkehrt diese Linie im 12 bis 14 Minuten-Takt und am Wochenende alle 10 bis 12 Minuten mit zehn Trolleybussen.

#### **Tula [RU] - 34 Trolleybusse LiAZ 5280**

[J. Lehmann](#) - 13.08.12

Am 08.05.2012 wurden die jüngsten acht Neuzugänge im Trolleybuspark der Öffentlichkeit auf dem Heilig-Kreuz-Platz in der Innenstadt präsentiert. Von den Wagen 118-125 vom Typ LiAZ 5280 sind die ersten sechs Neufahrzeuge, zwei weitere sind bereits vier Jahre alt und dienten 2008 als Vorführwagen in Rysan und Kovrov (124) sowie Vladimir (125, in Vladimir von Januar 2008 bis November 2008 Wagen 100)

Die Firma LiAZ ("Likinsky Bus-Anlage") lieferte bereits 2006/7 vom gleichen Typ 14 Einheiten aus, im Mai 2008 kamen 12 Einheiten aus Astrachan und Armavir hinzu, die dort für zwei Jahre als Leasingfahrzeuge im Einsatz standen.

Am 24.02.2011 ging ein Niederflurtrolleybus Trolza 5265.00 „Megapolis“ in Dienst, er erhielt die Betriebsnummer 117 und ist somit der erste niederflurige Trolleybus im Wagenpark.

#### **Ufa [RU] - Erster Niederflurtrolleybus aus einheimischer Produktion vorgestellt.**

[J. Lehmann](#) - 25.06.12

Am 08.05.2012 traf der Trolleybus des Typs BTZ-5276 3A im Depot ein. Es handelt sich um ein Niederflur-Trolleybus in 12,45 m Länge, die Fußbodenhöhe wird mit 360 mm beziffert. Das im Februar 2012 auf Basis des Dieselmotors der Firma Busses Nefaz (Typ 5299) erhielt eine markante Front. Am 9.5.2012 wurde das Neufahrzeug den Politikern der Republik Baschkortostan präsentiert und nahm vom 14. bis 17.05.2012 an der Ausstellung "UralTrans 2012" teil. Nun stehen Testfahrten im Trolleybusnetz von Ufa auf dem Programm, ehe entschieden wird,

ob weitere Fahrzeuge beschafft werden.

Bis Mai 2012 gingen insgesamt 27 Neufahrzeuge des Typs BTZ-52767 in Betrieb, zehn davon wurden 2010 erbaut, 17 in 2011.

Der Wagenpark besteht weiterhin aus rund 200 Trolleybussen, mit denen 20 Linien (1-17, 20-22) bedient werden.

Nur noch 20 Einheiten vom Typ ZIU 682 befinden sich im Wagenpark, die ältesten datieren von 1986.

Auf der Linie 4 und nun auch auf der Linie 1 verkehren die letzten Gelenktrolleybusse. Auf der Linie 1 kommt Gelenktrolleybus 1060 nach längerer Reparaturzeit seit April 2012 wieder zum Einsatz, während 2113, ein TrolZa-62052.0, der elektrisch in Ufa bei dem JSC "Baschkirischen Trolleybus Werk" komplettiert wurde und seit Oktober 2005 in Dienst ist, auf der Linie 4 zum Einsatz kommt. Trolleybus 1060 ist einer von drei ZiU-6205M, die 2008 aus Gelenkwagen des Baujahrs 1992 entstanden. Die beiden anderen (1069, 1070) sind jedoch seit längerem abgestellt.

### Uljanowsk [RU] - Fünf neue Optima und neue Linie 9

[J. Lehmann](#) - 18.06.12

Nach vier Jahren ohne Neubeschaffungen erhielt der Betrieb fünf TrolZa-5275.07 „Optima“, die mit den Betriebsnummern 03 bis 07 eingereiht wurden. Vor vier Jahren erhielt der Betrieb zwei Trolleybusse des Typs BTZ-52761 der Bashkir Trolleybus Factory (BTZ), mit Nr.01 und 02 bezeichnet, der Rest des 58 Einheiten umfassenden Wagenparks besteht aus ZIU 682, die zwischen 1986 und 1991 beschafft wurden.

Am 15.06.2012 wurde eine neue, insgesamt 3,2 km lange Linie 9 eröffnet, auf der sechs Wagen bei einem Intervall von 11 Minuten zum Einsatz kommen. Damit sind es 11 Linien; zu den Linien 1, 4, 6 und 7 verkehrt jeweils eine zweite Linie mit dem Index A, die die gleichen Endstationen bedient, jedoch die Rundfahrt um das Stadtgebiet jeweils im oder gegen den Uhrzeigersinn durchführt.

### Yekaterinburg/Jekaterinburg [RU] - Zwei neue VMZ 5298

[J. Lehmann](#) - 04.06.12

Am 12.01.2012 erhielt der Trolleybusbetrieb zwei Trolleybusse des Typs VMZ-5298, sie gingen mit den Betriebsnummern 306-307 in Betrieb. In 2010 konnten bereits fünf Trolza 5275 "Optima" (Nr. 301-305) sowie 2009/10 neun weitere ZIU 682 aus Ivanovo beschafft werden. Diese für das Depot 1 bestimmten Fahrzeuge erhielten im Anschluss an die 2008 gelieferten vier Einheiten (No.116-119) die Betriebsnummern 120-127 und 131. Die Nummern 128-130 sind noch von ZIU 682 des Baujahrs 1992 belegt. Ein Trolleybus des Typs ST 6217 aus der Sibirischen Trolleybusfabrik ging zudem im Mai 2009 in Betrieb.

17 neue Trolleybusse gingen in den letzten drei Jahren in Betrieb, zu wenig bei einem Wagenpark von 250 Trolleybussen. So bemüht sich der Betrieb, die noch über 200 ZIU 682 laufend zu überarbeiten, die ältesten stammen von 1985 (z.B. Nr. 356). Weiterhin werden 19 Linien (1, 3-20) bedient.

### Dayton [US] - Erste Ausschreibung ergab keine Reaktion der Industrie

[D. Budach](#) - 06.08.12

Auf die Ausschreibung der Greater Dayton Regional Transit Authority (RTA) über zwei Vorserienwagen von Trolleybussen mit starkem dieselektrischem Hilfsantrieb gingen keine Angebote ein. Dies lag in erster Linie an den Vorgaben zum Gesamtgewicht des Fahrzeugs, die sich im aktuellen Umfeld als nicht realistisch herausgestellt haben. Sie wären nur unter Verzicht auf Gesamtstabilität des Wagenkastens zu erzielen, die sich daraus längerfristig ergebenden Garantierisiken ist kein Hersteller bereit einzugehen. Die RTA prüft das weitere Vorgehen und beabsichtigt weiterhin die Beschaffung von neuen Trolleybussen.

So startete man am 13.7.12 erneut die Anfrage, es werden nun Vorschläge für die Lieferung von je zwei Exemplare mit dieselektrischem Hilfsantrieb und Batterie erbeten. Nach einer Testphase von bis zu einem Jahr können dann bis zu 200 Einheiten bestellt werden. Die Erwartungen bezüglich der Fahrzeugdaten änderte die RTA jedoch nicht, weiterhin erwarten sie rund 12,2 m lange Fahrzeuge mit 40 Sitzplätzen, das Leergewicht darf maximal 27.545 lbs (=12,5 to), das Gesamtgewicht maximal 39.100 lbs (=17,7 to) erreichen, diese Obergrenze ist aufgrund der gesetzlichen Gewichtsbeschränkungen im Bundesstaat Ohio bei 40.000 lbs für diese Fahrzeuggröße gegeben. Die von New Flyer/Vossloh Kiepe nach Vancouver gelieferten Trolleybusse weisen jedoch ein Leergewicht von 14 to. und ein entsprechendes zulässiges Gesamtgewicht von 19.178 kg auf.

Zu dieser Anfrage lud dann die RTA am 27.07.12 zu einem Vorgespräch ein. Das Protokoll dieses Vorgesprächs wurde nun am 06.08.12 veröffentlicht, die RTA erwartet nun bis zum 10.08.12 Angebote. In dem Vorgespräch kam jedoch der Problempunkt Fahrzeuggewicht nicht zur Sprache.

Aktuell werden die Linien 3/4 sowie die Verstärkungsfahrten der Linien 1, 2 und 5 elektrisch betrieben, allerdings nur montags bis freitags. Der Wagenauslauf beträgt lediglich 10 Wagen. Linien 7 und 8 sollen nach den Plänen der GDRTA Plan ebenfalls wieder elektrisch befahren werden, die RTA hält nach eigenen Angaben dafür genügend einsatzfähige Skoda-Obusse einsatzbereit.

Mit den neu angefragten DUO-Bussen könnten dann auch wieder die kompletten Linien 1 und 2 mit Trolleybussen



bedient werden, die dann die erfolgten Verlängerungen ohne Oberleitung mit Ihrem Zusatzaggregat bzw. der Batterieversorgung überwinden.

### Mendoza [AR] - 47 Trolleybusse auf sechs Linien

[D. Budach](#) - 11.06.12

Der Trolleybusbetrieb besteht aktuell aus sechs Linien, davon werden die Linien 1 bis 4 bedingt durch einspurige Führung wie Ringlinien vom Stadtzentrum in die einzelnen Stadtteile geführt. Lediglich die Linie 5 ist eine Durchmesserlinie, die das Stadtgebiet von Süd nach Nord durchquert. Die sechste Linie zur Universität UN Cuyo wird wegen Strassenbauarbeiten seit einigen Monaten mit Dieselnbussen befahren. Ohnehin reicht der Trolleybusbestand derzeit nur knapp für den werktäglichen Wagenauslauf im Spitzenverkehr aus. Dann sind meist alle der derzeit einsatzfähigen 47 Flyer-Obusse im Einsatz. Die Wagen sind aufgrund ihrer hohen Fahrleistung und ihrer Bauart für das deutlich kältere Klima im kanadischen Vancouver sehr schadanfällig, insbesondere durch Überhitzung der Thyristorsteuerung und durch Schäden an Rahmen und Fahrwerk. Von den 80 übernommenen Wagen wurden 66 aufgearbeitet und unter den Nummern 01 - 66 eingereiht, die übrigen 14 dienen als Ersatzteilspeicher. Wagen 59, 60, 61, 65 und 66 wurden allerdings bislang gar nicht in Betrieb genommen, sondern sind hinterstellt. Weitere 14 aufgearbeitete Wagen mussten inzwischen nach diversen Schäden abgestellt werden, mehrere davon wohl endgültig. (Mitte Mai 2012 Nr. 01, 16, 19-22, 24, 27, 32, 36, 40, 49, 50, 52).

Die Bemühungen um die Rückführung eines der ausgemusterten TS-Trolleybusse in seine alte Heimat Solingen laufen derweil weiter, Mitte Mai wurde Vertretern des Obus-Museums der Obus 51 (ex Solingen 68) offiziell vom Gouverneur der Provinz Mendoza in Anwesenheit von zahlreichen Pressevertretern übergeben. Die Überführung des Wagens und weiterer Ersatzteile ist nach Klärung anhängiger Zollformalitäten vorgesehen.

53 der 57 seinerzeit in Mendoza wieder aufgearbeiteten TS-Dreiachser dieser Serie stehen auf einem Außengelände weitgehend schrottreif abgestellt, neben neun weiteren in Originallackierung aus Solingen, die in Argentinien nicht in Betrieb genommen worden waren. Touristenobus 37 (ehemals Nr. 34 in Solingen) wurde dagegen inzwischen wieder im Depot Calle Perú abgestellt und provisorisch fahrbereit hergerichtet.

Fotos:

oben: Flyer-Obus 54 (ex Vancouver 2919) unter einer der auffälligen, wettergeschützten Fahrdrabtweichen.  
unten: TS-Obus 51 nach zwei Jahren Abstellzeit auf einem Aussengelände im Mai 2012 wieder im Depot Calle Perú. Aufnahmen: Dirk Budach



### Sao Paulo (SPT) [BR] - Erneuerung des Trolleybusparks schreitet voran

[D. Budach](#) - 04.06.12

Die Serienlieferung der bestellten 76 teilniederflurigen Trolleybusse vom Typ Mercedes-Benz O550U/Caio Millennium III wurde im Mai 2012 abgeschlossen. Die Wagen wurden unter den Betriebsnummern 4 1776 bis 4 1837 und 4 1902 bis 4 1925 eingereiht. Die Wagen besitzen drei Türen, die beiden ersten sind stufenlos, eine Rampe für Rollstuhlfahrer befindet sich an der Vordertür (siehe Link "Mehr Information").

Eine größere Zahl älterer Marcopolo-Trolleybusse wurde gleichzeitig ausgemustert, allesamt Wagen, die in den neunziger Jahren mit alten E-Komponenten neu aufgebaut worden waren.

Folgende Niederflurwagen sind damit aktuell im Bestand:

1 Busscar/Weg Nr. 4 1500

10 Busscar/Weg Nr. 4 1764 bis 4 1773 -

1 Caio Millennium/Mercedes Benz O500U/Eletra, Nr. 4 1774

1 Caio Millennium/Scania K270 15m/Eletra Nr. 4 1775

62 Caio Millennium/Mercedes Benz O500U/Eletra, Nr. 4 1776 bis 4 1837

1 Ibrava/tuttotrasporti/Illuminati Nr. 4 1901

24 Caio Millennium/Mercedes Benz O500U/Eletra, Nr. 4 1902 bis 4 1925

Dazu kommen noch etwa 100 der 1994-96 gebauten Marcopolo/Volvo/Powertronics Obusse in Hochflurbauart.

190 Trolleybusse befördern auf 11 Linien, vor allem im östlichen Teil der Stadt, 110.000 Fahrgäste pro Tag. Das Durchschnittsalter des Wagenparks lag Ende 2011 bei 22 Jahren, allerdings bestand ein Teil des Wagenparks aus neukarosierten Obussen mit alten Komponenten, um die Lebensdauer der Fahrzeuge zu erhöhen. Die Flottenerneuerung begann 2008/9.

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Verbesserung des Trolleybusbetriebs in São Paulo ist die Modernisierung des Fahrleitungsnetzes. Eine Firma wurde mittlerweile beauftragt, es zu modernisieren und eine präventive und korrektive Wartung vorzunehmen. Insgesamt werden 162,5 km der insgesamt 201,4 km Fahrleitung komplett überarbeitet.

Die neueste Serie wurde in der neuen Lackierungsvariante in rot-silber ausgeliefert, alle anderen Niederflurwagen sollen nach und nach so umlackiert werden.

Die Lieferung von 50 weiteren dreiaxigen 15 m-Trolleybussen analog des Prototyps Nr. 4 1775 mit Aufbau der Firma Caio Millennium auf einem Fahrgestell der Firma Scania K270 15m mit Ausrüstung der Firma Eletra ist im Gespräch.

### **Santos [BR] - Modernisierung der sechs Wagen**

[D. Budach](#) - 27.08.12

In Santos wird seit mehr als 15 Jahren nur noch eine einzige der früher sechs Trolleybuslinien betrieben, aktuell stehen dafür sechs Wagen zur Verfügung, die Mafersa/Villares 1986 gebaut hatten. Sie tragen die Wagennummern 5302-5307. Wagen 5305 und 5306 wurden in den vergangenen Monaten nochmals modernisiert, elektrische Komponenten wurden durch zeitgemäße Technik ersetzt, die Inneneinrichtung aufgearbeitet und die Wagen erhielten eine Lackierung mit historischen Punkten und Sehenswürdigkeiten der Hafenstadt Santos.

Die Trolleybusse nutzen die Stromversorgung gemeinsam mit der in den letzten Jahren aufgebauten Museumsstraßenbahn, was mit zum Überleben des kleinen Betriebs beigetragen hat. Die Ringlinie 20, die an der zentralen Praça Mauá direkte Umsteigemöglichkeit zur Tram bietet, erschließt das historische Zentrum und verbindet es u. a. mit dem Hotelviertel Gonzaga. Vier Trolleybusse werden im Tagesverkehr eingesetzt. Auch die übrigen Wagen sollen entsprechend modernisiert werden

### **Merida [VE] - Neuer Abschnitt vor der Einweihung**

[D. Budach](#) - 20.08.12

Im Herbst 2011 gab die Zentralregierung in Caracas neue Mittel für die Fertigstellung mehrerer bereits begonnener Verkehrsprojekte im Land frei, davon 131 Mio. Bolívares (= ca. 24,8 Mio. EUR) für das Trolleybusssystem auf Eigentrasse in Mérida. Davon sind 76 Mio. Bolívares für die Fertigstellung der ersten Linie vorgesehen, weitere 55 Mio. Bolívares für die geplante zweite Linie 3. Daraufhin begannen die Bauarbeiten zur Verlängerung der seit 2007 befahrenen Strecke in Richtung Innenstadt, und mittlerweile wird ein fertiggestelltes Teilstück seit längerem im Probebetrieb getestet. Die Eröffnung sollte kurzfristig stattfinden können.

Im Liniendienst befahren wird aktuell der Abschnitt El Ejido - Pie de Llano, der 15 Haltestellen umfasst. Alle Haltestellen sind witterungsgeschützt überdacht konstruiert und haben Zugangskontrollen installiert. Der jetzt fertiggestellte Abschnitt Pie de Llano - Mercado Periférico hat 6 weitere Stationen. Anschließend soll der Restabschnitt Mercado Periférico - Los Conquistadores mit weiteren 6 Haltestellen fertig gestellt werden, gewendet wird dabei als Schleifenfahrten über mehrere Blocks. An der Station Los Conquistadores wird Anschluss an die Seilbahn „Trolcable“ bestehen, die ebenfalls vornehmlich als Stadtverkehrsmittel dient. Die gesamte Anlage wird inzwischen unter der Bezeichnung „Tromerca“ vermarktet (vorher: Trolmerida), die Betreibergesellschaft firmiert unter Trolébús Mérida, C.A.

Nachdem in den Anfangsjahren der Fahrbetrieb auf wenige Stunden beschränkt war, gelten seit 27.4.2011 die folgenden Einsatzzeiten: Montags bis Freitags 6-10 Uhr und 16-20 Uhr, samstags 7-11 Uhr und 16-20 Uhr, sonntags 11-19 Uhr. Mit der Streckenverlängerung soll ein durchgehender Fahrplan über den ganzen Tag angeboten werden. Damit sollen die Fahrgastzahlen deutlich gesteigert werden, erwartet werden 40.000 Fahrgäste pro Werktag. Derzeit liegt die Auslastung bei rund 15.000 Fahrgästen, trotz des eingeschränkten Fahrtenangebots. Der Fahrplan wird auf der bisherigen Strecke teilweise an bestimmten Tagen ausgeweitet. Bislang wird noch kein Fahrgeld erhoben. Nach mehreren Jahren der Agonie insgesamt also recht erfreuliche Nachrichten von diesem neuen System nach BRT-Standard.

### **trolley:firmen - HESS: Tag der offenen Tür am 25.08.2012**

[J. Lehmann](#) - 20.08.12

Mit einem Tag der offenen Tür präsentiert sich die Firma Hess am Samstag, 25.08.2012. Nachdem der erste Doppelgelenkwagen an Zürich ausgeliefert wurde, werden die 11 übrigen Einheiten in verschiedenen Baustadien zu

besichtigen sein. Die Auslieferung der restlichen der insgesamt 12 Doppelgelenktrolleybusse ist ab Mitte September bis November vorgesehen. Danach folgt die Auslieferung der vier SwissTrolley4 für Limoges, von dessen neuen Frontpartie wird ein 1:1-Muster zu sehen sein. Weitere Aufträge stehen an, und zwar 27 Einheiten für Lausanne ab Ende 2012, 31 Einheiten für Arnheim ab Juni 2013 (bis 2017) und 21 Gelenkwagen in 18,7 m Länge für Zürich. Der Tag der offenen Tür bei der Firma Hess wird mit der Car Tourisme Suisse, die Fachgruppe Car (Reisebus) der ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, bei dem 480 Unternehmen - organisiert in elf Sektionen - angeschlossen sind) abgehalten. Diese präsentieren ihre Ziele im Reisebussektor, und zwar in den Themen Sicherheit, Professionalität und Kundenorientierung.

**. - Teilelektrisch unterwegs: Hybrid-Vorstellung im VRR**

[J. Lehmann](#) - 18.06.12

In den Jahren 2009 bis 2011 beschafften ein privater und 15 kommunale Verkehrsbetriebe mit Hilfe eines Förderprogramms des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) insgesamt 70 Hybridbusse, und zwar 59 Gelenkwagen und elf 12m-Wagen. Nun präsentierte der VRR am 15.06.2012 die Ergebnisse der ersten Betriebsjahre, Veranstaltungsort war das Depot der SWK in Krefeld. Das Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen University und der TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG stellte die Untersuchungsergebnisse vor, die sie im Rahmen des Projektes ermittelt hat. Sie resümierten, "dass mit den Hybridbussen sämtlicher vertretenen Hersteller sowohl Kraftstoffersparungen als auch eine Reduktion von Abgas- und Geräuschemissionen erreichbar sind. Durch Optimierungen an den Bussen durch die Hersteller hat sich zudem innerhalb der Projektlaufzeit der Kraftstoffverbrauch und die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge verbessert". Eine erhebliche Reduzierung konnte bei der NO<sub>2</sub>-Direktemission gemessen werden, die sich im Mittel um 74,9 % reduzierte. Je nach Einsatzgebiet und Fahrzeug schwankt die Reduktion zwischen 62,4 % und 82,0 %. Bei der CO<sub>2</sub>-Emission konnte nur eine Senkung im Mittel um 10,3 % ermittelt werden. "Die unterschiedlichen Einsatzbedingungen führen hierbei zu einer Schwankungsbreite von +7,3 % bis -30,4 % gegenüber den konventionellen Fahrzeugen", so ihr Bericht. (Kommentar des Verfassers: Eine sehr geringe Einsparung gegenüber Trolleybussen, die innerhalb der Stadt keine Abgase ausstoßen würden!). Entsprechend dem CO<sub>2</sub>-Verbrauch war auch der Kraftstoffverbrauch weitaus weniger gesenkt als erhofft.

Im anschließenden Vortrag von Burkhard Kuphal, Leiter des Technischen Bereichs der SWK MOBIL wurde der Werdegang der inzwischen zehn Einheiten umfassenden Flotte der SWK beschrieben. Obwohl der Betrieb Erfahrung mit 600V-Anlage hat, musste stark in den Werkstätten investiert werden, hierfür erfolgte jedoch keine Förderung. Beim Kraftstoffverbrauch lagen die Hybridbusse gegenüber den konventionellen Dieselbussen gleichauf, hier hatte die SWK durch die Aussagen des Herstellers mit 20 Prozent Ersparnis gerechnet. Anfangs mussten sogar Mehrverbräuche bei den Hybridbussen hingenommen werden, da das Heizungssystem und das Software-Energiekonzept

mangelhaft waren. Hier konnte durch den Einbau von Wärmetauschern beziehungsweise eine optimierte Programmierung für Abhilfe gesorgt werden.

Über die Förderung der Hybridbusse im VRR sprach Martin Husmann, Vorstandssprecher VRR; er kündigte an, dass keine Förderung für weitere Hybridbusse vorgesehen ist, zuerst sollen die Langzeittestergebnisse der bisher beschafften 70 Fahrzeuge abgewartet werden. Weitere Gastreden hielten der Minister Harry Voigtsberger, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW und Dr. Steinle, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Es waren in der Halle ausgestellt bzw. verkehrten auf einem Rundkurs im Depot (\*):

- Volvo 7700 Hybrid: TRD-Reisen DO-HY45, Vorführwagen M-V 1504\*
- Solaris Urbino 18 Hybrid II/Allison: Neuss 2100
- Solaris Urbino 18 Hybrid III/Voith Bochum-Gelsenkirchen 1167, Düsseldorf 8401
- Solaris Urbino 12 Hybrid/Eaton: M.Gladbach 1115
- Mercedes-Benz O 530 GDH (Citiro): Krefeld 5627 und 5630\*, Mülheim 6701, Duisburg 1101, Vestische 2301, Essen 4701, Wuppertal 1259
- MAN A37 Hybrid (Lion's City)/Siemens: Oberhausen 693, Viersen 43, Hagen 701 und ein weißer Vorführwagen
- Hess Swisshybrid/Vossloh-Kiepe: Dortmund 1821, Ennepetal 365, Hagen 801\*

Am Rande war zu erfahren, dass sein zwei Wochen die beiden Doppelgelenk-Hybridbusse in Hamburg bei der HHA im Einsatz auf der Linie M5 stehen, der zweite Wagen erst seit zwei Tagen. Eine offizielle Vorstellung für die Presse fand Anfang Juni 2012 statt.

Dabei erhielten die Hybridbusse ein neues Versorgungskonzept: Die Firma Hess ist nun für den Motor der Firma Cummins zuständig, die Firma Vossloh-Kiepe steuert einen Generator aus eigener Produktion bei, anstelle des bisher verwendeten Iveco-Motors und Bauteil des Zulieferers Kirsch. So konnte die Dieselmotoran- und Ausschaltung optimiert werden trotz weiterer Abgasreinigung durch Blue-Tec-Zuführung. Außerdem wurde eine neue Software zur optimierten Stromverbrauch entwickelt. Zudem sind die eingebauten Elektromotoren kleiner, sie weisen eine Nennleistung von je 100 kW auf. Somit wird nun eine Einsparung von 15% Dieseldieselkraftstoff erwartet.