



Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe www.trolley-motion.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“.

Eberswalde [DE] - Netzerweiterung mit Batterieantrieb?

[J. Lehmann](#) - 12.11.12

Am 22.10.2012 wurde feierlich die Poratzstraße nach komplettem Neubau durch den Verkehrsminister des Landes Brandenburg und den Bürgermeister der Stadt Eberswalde für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Der historische Autobus Skoda 706 RTO mit Anhänger fuhr mit interessierten Gästen eine Runde durch Nordend.

Ehe nun die Obusfahrleitung auf der Poratzstraße ergänzt wird, wurden die Fahrgäste über den Internetauftritt der BBG befragt, ob der bisherige Schleifenverkehr wieder eingeführt werden soll. Für den Zeitraum der Bauarbeiten seit dem 11.07.2011 fuhr die Obuslinie 861 in beiden Richtungen über die Breite Straße (B2) und Neue Straße mit einer Wendeschleife über das Depotgelände. Mehrheitlich wünschten sich die Fahrgäste die alte Regelung wieder zurück. In einer Bürgerversammlung am 22.10.2012 sprachen sich die anwesenden Bewohner auch nochmals für die Wiedereinführung der alten Regelung mit Schleifenfahrt gegen den Uhrzeigersinn durch die Poratzstraße aus. Zum Fahrplanwechsel soll nun hier die Fahrleitung wieder montiert werden und die provisorische Fahrleitung demontiert werden.

Eine Lösung ohne Fahrleitung kam nicht in Frage, da bislang nur ein Fahrzeug mit Batterie-/Energiespeicher in Betrieb ist. Aber bei zukünftigen Erweiterungsmöglichkeiten wird die Nutzung dieses Antriebs erwägt, so zum Beispiel bei einer weiteren Erschließung von Ostende durch eine Schleifenfahrt über die Saarstraße und der noch auszubauenden Straße Ostender Höhen.

Auch für die westlichen Endpunkt in Finow [schluss der Bürgermeister eine Verlängerung](#) über die Biesenthaler Straße bis zum Friedhof mittels Batterieantrieb vor, auch andere Ziele zur Erschließung des Stadtteils Finow wie die westliche Eberswalder Straße, die Fritz-Weineck-Straße und die Ansiedlungen im Bereich der Angermünder Straße/Mühlenstraße wurden vorgeschlagen.

Wenige Tage vor der Vorstellung des [12. Solaris Trollino am 30.06.2012](#), der wegen Kennzeichenbelegung die Nr. 063 (Kennzeichen BAR-BG 963) erhielt, fand am [24.06.2012 die letzte Fahrt eines MAN-Gelenkobusses](#) statt.

Fotos:

Obus 063 hat zwischenzeitlich eine auffällige Beklebung zum Schriftzug "Erster Oberleitungshybridbus Europas" erhalten, hier auf der Neue Straße in Nordend, die zweite Fahrleitung für die Gegenrichtung wurde an den zuvor verlängerten Ausleger montiert und wird künftig nicht mehr benötigt. Aufnahme: J. Lehmann, 22.10.12



Am 26.06.2012 (017, 029) und 02.07.2012 (011, 033) wurden die letzten vier Gelenkwagen Richtung Budapest abtransportiert. Somit verkehren seit Ende Juni ausschließlich Solaris Trollino auf den je vier (im 15-Minuten-

OKB 90

Verkehr) bzw. fünf (im 12-Minuten-Verkehr) Kursen der Obuslinien 861 und 862. Für einen 10-Minuten-Verkehr morgens zwischen 7:00 und 8:00 Uhr kommt jeweils ein sechster Kurs hinzu.

Märkische Oderzeitung

VIOLA PETERSSON 03.07.2012 07:55 UHR
RED. EBERSWALDE, EBERSWALDE-RED@MOZ.DE

Europas erster Hybrid-Obus rollt

Eberswalde (MOZ) Rein äußerlich unterscheidet ihn nichts von seinen elf "Kollegen". Und doch ist Strippi Nr. 12 anders. Der jüngste Obus ist ein echtes Hybridfahrzeug. Barnimer Busgesellschaft und Kreisverwaltung sprechen sogar vom ersten Oberleitungshybridbus in Europa überhaupt, der ans Netz geht.



Seit Montag rollt das innovative Gefährt im Eberswalder Stadtverkehr. Auf den Linien 861 und 862. Zum Tag der offenen Tür am Wochenende stellte das Team um BBG-Geschäftsführer Frank Wruck den Bus vor. Mit ihm ist die neue Obus-Flotte in Eberswalde nunmehr komplett.

Dort, wo die anderen Fahrzeuge ihren Dieselmotor haben, sitzt beim Neuen eine Lithium-Ionen-Batterie. "Folglich werden die Fahrgäste ein Auspuffrohr vergeblich suchen", so Wruck. Dank des Verzichtes auf den Generator verfüge das letzte Fahrzeug der neuen Obus-Reihe erstmals über zwei vollwertige elektrische Antriebssysteme. Der Bus könne seinen Fahrstrom nun entweder aus der Strippe, also aus der Fahrleitung, oder aus der Batterie beziehen. Damit sei der Bus emissionsfrei unterwegs.

Vor der Lieferung nach Eberswalde sei der Hybridbus im tschechischen Ostrava getestet worden, erzählt Wruck. Die Stadt entspreche in ihrer Topografie den Eberswalder Gegebenheiten. Im Probetrieb konnte das Fahrzeug per Batterie eine Strecke von gut 18 Kilometern zurücklegen. Ein passables Ergebnis, wie der BBG-Geschäftsführer findet. Und ein wichtiger Schritt in Richtung möglicher Streckenerweiterungen in Eberswalde. "Mein Ziel wäre beispielsweise schon, eines Tages den Friedhof in Finow anzubinden. Und zwar ohne das Oberleitungsnetz verlängern zu müssen." Zum einen seien diese infrastrukturellen Investitionen ziemlich kostspielig, zum anderen seien sie aus städtebaulicher Sicht nicht immer wünschenswert, bekennt Wruck.

Und warum wurden dann nicht alle zwölf Fahrzeuge gleich mit einer Batterie ausgestattet? "Als wir 2009 die neue Flotte bestellt haben, war dies technisch noch nicht darstellbar", sagt der Fachmann. Im Übrigen sei es auch eine Frage des Preises. Der neue Bus sei - als "Einzelstück" - immerhin 100 000 Euro teurer als die anderen elf. Allein die Batterie schlage mit satten 60 000 Euro zur Buche. Seit Oktober 2010 hat die BBG schrittweise die alte Obus-Flotte erneuert. Die Solaris-Fahrzeuge laufen "ohne Probleme". In puncto Lautstärke und Klimaanlage gebe es aber noch Nachbesserungsbedarf, so Wruck.

[Arnhem \[NL\]](#) - Änderungen zum Fahrplanwechsel

[J. Lehmann](#) - 19.11.12

Zum Fahrplanwechsel beginnt der 10-Jahres-Vertrag des Busunternehmens Novio, Tochtergesellschaft von Connexion, die weiterhin unter der Bezeichnung „Brenge“ den Stadtverkehr in Arnhem und Nimwegen durchführt. Vertragsgemäß erfährt das Liniennetz Änderungen. So tauschen die Trolleybuslinien 1 und 3 wieder ihre Liniennäste, wie bis Januar 2002 verkehrt von Oosterbeek bis Velp die Linie 1 und von Het Duffe bis Burger's Zoo die Linie 3.

Die beiden früheren Endhaltestellen Alteveer und Burgers Zoo der Linie 3 werden nun durch große Schleife bedient, wie bisher geht es zum Burger's Zoo über den Kluizeweg und der Peter van Anrooylaan, zurück über Schelmseweg und Cattepoelseweg. Dadurch erhält das Openlucht Museum eine näher gelegene Haltestelle. Rund 800 m neue Fahrleitung wird hierfür verlegt. Die Endhaltestelle Alteveer wird nun halbstündlich durch einen veränderten Linienweg der Autobuslinie 8 (bislang Linie 20) bedient. Diese erschließt mit der Linie 9 (ehemals 21) einige Randbezirke im annähernden Rundverkehr.

Die Linie 5 wird in zwei Linien aufgeteilt, und zwar Linie 5 von Schuytgraaf nach Presikhaaf und Linie 6 von De Laar West nach Elsweide/HAN. Beide Linien verkehren nun ganztägig im 15-Minuten-Verkehr, so dass auf dem gemeinsamen Linienweg ein 7½-Minuten-Verkehr geboten wird. Der bisherige 6-Minuten-Verkehr in Spitzenzeiten entfällt nun. Dadurch werden ganztägig maximal 35 Trolleybusse benötigt.

Für 2013 ist die Erschließung von Huissen durch Erweiterung der Trolleybuslinie 3 geplant, dann steigt der Bedarf an Trolleybussen wieder. Leider stößt die Verlängerung auf viel Widerstand bei den Bewohnern in der Nachbargemeinde, da die Linie zusätzlich ein Wohngebiet erschliessen soll und damit sich die Fahrtzeit verlängert. Außerdem klagt ein Aktionskomitee die visuelle Verschmutzung durch Fahrleitung und Masten an und sammelte Unterschriften gegen den Bau. Der Gemeinderat hob daraufhin eine Entscheidung zum Bau der Trolleybuslinie auf. Zum Fahrplanwechsel sollen alle SwissTrolleys eine elektrische ausfahrbare Rampe erhalten und die Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum eingebaut werden, bisher hat nur der Fahrerplatz eine Klimaanlage. Die Wagen 5236 und 5238 waren Ende Oktober bereits umgebaut in Dienst. Zwei Wagen werden jeweils gleichzeitig in der Schweiz bei der Firma Hess umgebaut, damit der Termin zum Fahrplanwechsel gehalten werden kann.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel soll der gesamte Dieselpark durch Gasbusse ersetzt werden, die 144 MAN Lion's City CNG erhalten die Betriebsnummern 5300-5443 und weisen je nach Einsatzort ein rosa Dach für Nimwegen oder hellblaues Dach für Arnheim auf.

Salzburg [AT] - Investitionsprogramm für die Jahre 2012 bis 2017 beschlossen

[J. Lehmann](#) - 15.10.12

Der zehnte Solaris MetroStyle wurde am 15.10.2012 ausgeliefert. Im Linieneinsatz sind aufgrund Mängeln an Zulieferteilen bisher nur fünf Einheiten (321, 323, 324, 325, 326 und 327). Weitere drei sind bereits zugelassen und werden für Sonder-, Fahrschul- und Verstärkungsfahrten genutzt.

Ende Oktober wird damit gerechnet, dass alle Wagen im regulären Einsatz sind. Bislang wurde nur ein älterer Obus ausgesondert, und zwar der 1993 in Dienst gestellte Wagen 210 (aus der Serie 210-214, bis 2007: 9370-74), der am 25.07.2012 abgemeldet wurde. Voraussichtlich werden diesem noch zwei Wagen im Jahr 2012 folgen. Zwei weitere Obusse sind zur Abgabe nach Kleinkopisch (Medias /RO) vorgesehen (voraussichtlich 205 und 207 aus der Serie 201-209, bis 2007: 9161-69, Bj. 1991).

Des Weiteren erfolgte eine wegweisende Entscheidung des Aufsichtsrats der Salzburg AG für die Erneuerung des Wagenparks. Wie am 05.10.2012 in einer [Pressemitteilung](#) mitgeteilt, beschloss der Aufsichtsrat neben der Beschaffung von 26 neuen Gelenkobussen in den Jahren 2013 bis 2017 die Sanierung von elf Gräf&Stift-Obussen der ersten Niederflur-Generation und den Ankauf von vier "bereits in der Schweiz erprobten Obussen" sowie die Modernisierung der Werkstätteninfrastruktur. Bei dem Gelegenheitskauf handelt es sich um die 2005 beschafften SOLARIS/Cegelec-Gelenkbusse des Schweizer Trolleybusbetrieb in La Chaux de Fonds, die 2011 bei SOLARIS in Zahlung gegeben wurden. Es stehen hiermit bewährte und moderne Gelenktrolleybusse zur Verfügung, die eine Bauart- und Ersatzteilgleichheit zu den bereits beschafften Fahrzeugflotten aufweisen. Die vier ehemaligen Trolleybusse 141-144 aus La Chaux de Fonds sollen ab 2013 als Obus 316 - 319 zum Einsatz kommen.

Mit den 30 neuen Trolleybussen können bis 2016 die letzten hochflurigen Wagen bis auf Obus 220 (ehemals MVG 25) ausgesondert werden. Dieser verbleibt als historischer Wagen und wird bedarfsweise eingesetzt. 2016 soll der Obusbetrieb der SLB über eine Flotte von 85 modernen Obussen verfügen, und zwar 30 VanHool aus den Jahren 2000, 2003-2005, 29 SOLARIS aus den Jahren 2005, 2009-2012 und 26 Obusse der neuen Beschaffung sowie weiteren aufgearbeiteten älteren Niederflurobussen.

Für die neuen Fahrzeuge läuft das am 06.02.2012 veröffentlichte Ausschreibungs- und Bieterverfahren. Eine Entscheidung, welcher der drei Anbieter den Zuschlag erhält, wird Ende 2012 erwartet. Zur Steigerung der Beförderungskapazitäten auf der Nord-Süd-Achse durch die Stadt Salzburg besteht die Möglichkeit, bis zu neun der neuen Fahrzeuge als Doppelgelenkbusse auszuführen.

Der Probeinsatz des LighTram Nr. 78 aus Zürich wurde anlässlich der Salzburger Verkehrstage von den Organisatoren der Fachzeitschrift "Regionale Schienen" und des Vereins "proBahn" veranlasst. Am 02.10.2012 traf das 25 Meter lange, mit zwei Gelenken ausgestattete Fahrzeug in Salzburg ein, und machte sogleich die ersten Probefahrten. Aufgrund Mitlenken der Achse des zweiten Nachläufers kann das Fahrzeug wie der gewohnten 18-Meter-Bus gesteuert werden. Bei Probefahrten mit Experten an Bord im gesamten Liniennetz wurden die zahlreichen Engstellen im Netz wie das berühmte Klausentor und die kurvenreichen engen Straßen in der Altstadt problemlos befahren. Ab dem 05.10.2012 wurde das "LighTram" auf der Linie 3 als Zusatzkurs frei vom Fahrplan eingesetzt und die Fahrgäste konnten gratis probefahren, nahezu alle Fahrgäste äußerten sich positiv über das Fahrzeug.

Zum dritten Mal in 2012 wird die Eröffnung eines neuen Abschnitts im Obusnetz der Stadt Salzburg erwartet. Mit der Wiedereröffnung der Nelböckunterführung erhält das Obusnetz eine Verbindung von der Saint-Julien-Straße

über die Gabelsbergerstraße zur Sterneckerstraße. Auf dieser Verbindung soll zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags eine neue Linie 12 verkehren, die von Lehen bis zur Josefaia über die Eberhard-Fugger-Straße um den Kapuzinerberg und der Karolinen Brücke im 15-Minuten-Takt fährt. Die letztes Jahr eingeführte Linie 14 verkehrt weiterhin in der Frühspitze, jedoch nur noch alle 15 Minuten.

In Lehen wird von der Linie 12 die Stadtbibliothek angefahren. Der Abschnitt der Linie 10 ist nach der Eröffnung im März 2012 so gut angenommen, dass der Obus hier künftig alle 10-Minuten verkehrt, und zwar wird ab dem Fahrplanwechsel die Linie 8 hierhin geführt, während die Linie 10 von Sam aus kommend weiter zum Einkaufszentrum Himmelreich fährt, dieses jedoch nur noch im 15-Minuten-Takt.

Fotos:

oben "Wir testen für die Zukunft - Mitfahrt gratis" stand an den Türen des Doppelgelenkobus, als er am letzten Einsatztag in Salzburg am 10.10.2012 an die beengten Busbahnsteigen vor dem Bahnhof verlässt, am nächsten Tag ging der Wagen weiter nach Linz.



[Linz \[AT\] - LighTram-Gastspiel](#)

[J. Lehmann](#) - 22.10.12

Nach einer erfolgreichen Erprobung in Salzburg wurde der Züricher Doppelgelenktrolleybus 78 nach Linz transportiert, wo er am Abend des 11.10.2012 eintraf. Am Freitag 12.10.12 lud die Linz AG zu einer Pressefahrt ein, die im Depot und am Hessenplatz endete.

In einer [Pressemitteilung](#) wird die Langlebigkeit und Leistungsstärke des Obus hervorgehoben, die "auf neuesten Erkenntnissen basierende Präzisionstechnologie sorgt für einen emissions- und geräuscharmen Elektroantrieb". Auch die Energieeffizienz der Obusse wird gepriesen, eine Energierückgewinnung von 15 bis 35 Prozent versorgt mittels einem Zwischenspeicher auch das eigens entwickelte Heizsystem des 25 Meter langen Fahrzeugs. Während der Pressefahrt zeigte der Wagen die Zielanzeige "Zürich grüßt Linz", auch in Linz wurden die Fahrziele eingespeichert. Im Zuge der Neubeschaffung von Trolleybussen, die nun für 2016/17 vorgesehen ist, überlegt Linz-Linien den Einsatz größerer elektrogetriebener Busse um das wachsende Passagieraufkommen bewältigen zu können und gleichzeitig Kosten sparen zu können. So ist es auf den Linien 45 und 46 im Nachmittagsverkehr nicht mehr möglich, den derzeitigen 5-Minuten-Takt zu verdichten, da wären größere Busse von Vorteil", so Linz-Linien-Vorstand Erich Haider.

Am Freitagnachmittag absolvierten einige Fahrer Schulungsfahrt auf dem 25 m langen Trolleybus und am Samstag, 13.11.12 begann der Testeinsatz im Fahrgastbetrieb auf der Linie 46, am Sonntag auf der Linie 45. Am Montag und Dienstag folgte ein Einsatz auf den Linien 41 und 43, ehe am Mittwoch der LighTram wieder nach Zürich zurückkehrte.

Pressemitteilung:

Erster Doppelgelenk-Obus im Test

LINZ AG LINIEN testen erstmals Doppelgelenk-Obus

In Zeiten eines höheren Klimabewusstseins steigt auch die Nachfrage an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Die LINZ AG LINIEN sind laufend auf der Suche nach Alternativen zu fossilen Brennstoffen für den öffentlichen Verkehr. In regelmäßigen Abständen werden unterschiedliche neue Technologien und Fahrzeugmodelle in der Praxis getestet und auf ihre Alltagstauglichkeit geprüft.

Neue Dimensionen

Von 12. bis 17. Oktober kommt erstmals ein Doppelgelenk-Obus zum Einsatz. Der HESS LighTram® Trolley BGGT-N2C ist 24,7 Meter lang, 2,55 Meter breit und 3,4 Meter hoch und bietet Platz für bis zu 220 Fahrgäste.

Abwechselnd im Einsatz auf allen Obus-Linien

Von 12. bis 17. Oktober ist der Doppelgelenk-Obus auf den Linzer Obus-Linien (abwechselnd L. 41, 43, 45, 46) im Einsatz und wird im Linienbetrieb ausgiebig getestet.

Bereits im Einsatz in der Schweiz

Auf der Basis jahrzehntelanger Erfahrung im Bau von Trolleybussen präsentierte HESS im Jahr 2003 den ersten Niederflur-Doppelgelenk-Trolleybus. Dieser Fahrzeugtyp wurde seither mehr als 50 Mal gebaut und ist in verschiedenen Schweizer Städten im Einsatz.

Innovative Technologien

Die auf neuesten Erkenntnissen basierende Präzisionstechnologie sorgt für einen emissions- und geräuscharmen Elektroantrieb. Die Elektromotoren sind modern und wartungsarm. Gleichzeitig ist der Bus leistungsstark und zeichnet sich durch eine lange Lebensdauer aus. Ein batteriebasiertes Notfahrssystem mit modernster Lithium-Ionen-Technik macht zudem abschnittsweise elektrisches Fahren auch ohne Oberleitung möglich.

Mit einer Energierückgewinnung von 15 bis 35 Prozent ist der Obus besonders effizient. Ein eigens entwickeltes Heizsystem nutzt auch gewonnene Bremsenergie für die Heizung.

Um eine hohe Fahrstabilität zu gewährleisten ist der 4-Achs-Bus mit einem 2-Achsenantrieb ausgestattet. Die gelenkten Achsen 1 und 4 erlauben eine Wendigkeit wie bei normalen Gelenk-Trolleybussen. Damit können auch schwierige topografische und klimatische Gegebenheiten wie Eis, Schnee und Regen, bewältigt werden.

Hoher Komfort für Fahrgäste

Der HESS LighTram® Trolley eignet sich besonders für Kurzstrecken mit vielen Haltestellen. Die Fahrgäste profitieren von einer gleichmäßigen Beschleunigung und Bremsung.

Bei der Gestaltung wurde Wert auf große Fenster und helle Innenräume gelegt. Barrierefreiheit bieten Niederflurtechnik, behindertengerechte Einstiege und Rollstuhlrampen.

Das fast 25 Meter lange Fahrzeug erlaubt neue Dimensionen im System Trolleybus und bietet Platz für rund 200 Fahrgäste. Das sind bis zu 50 Prozent mehr Sitzplätze und bis zu 35 Prozent mehr Raum für Steh- und Sondernutzflächen. Je nach Innengestaltung beträgt die totale Fahrgastkapazität 190 bis 220 Personen.

Zukünftige Konzeptentwicklung

Die bei den Probefahrten gesammelten Erfahrungen fließen in Verkehrs-konzepte der Zukunft ein.

Vorstandsdirektor DI Erich **Haider**: „Doppelgelenk-Obusse sind eine gute Option für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs. Dabei hat neben der Umweltfreundlichkeit und der hohen Fahrgastkapazität auch der Komfort für Fahrgäste und Fahrer/innen oberste Priorität.“

Durch laufende Marktbeobachtung und umfangreiche Testfahrten können wir feststellen, ob der Einsatz neuer Fahrzeugtypen für die Zukunft zielführend ist.“

Wien/Vienna [AT] - Elektro-Kleinbuskonzept

[D. Budach](#) - 01.10.12

Nach erfolgreichen Testfahrten mit elektrisch angetriebenen Kleinbussen im Jahr 2011 wird diese Antriebstechnik auf den Citybus-Linien 2A und 3A der Wiener Linien Anwendung finden. Sogenannte „ElectriCitybusse“ werden hier zum Einsatz kommen.

12 Mini-Busse vom Typ Siemens/Rampini Alé sind bestellt, 2 bislang ausgeliefert, die anderen folgen bis Anfang 2013, um im Sommer 2013 beide Linien vollständig elektrisch betreiben zu können. Geladen werden die neuen Fahrzeuge an kurzen Oberleitungsstücken, die an den Endstellen Schwarzenbergplatz und Schottenring montiert sind. Zur Stromaufnahme dient ein Einholmstromabnehmer (Pantograph), der per Knopfdruck hoch- und heruntergefahren wird. Diese Schnell-Aufladung dauert maximal 15 Minuten. Die Stromzufuhr der kurzen Oberleitungsabschnitte erfolgt durch Verbindung mit der Straßenbahnfahrleitung. Über Nacht werden die Busse außerdem im Depot über mehrere Stunden in langsamem Modus aufgeladen.

Einige technische Daten der Busse:

Hersteller: Rampini/Siemens

Dreiphasen Synchronmotor Siemens, max. Leistung: 150 kW

Reichweite: 150 km

Länge: 7,72 m

Breite: 2,20 m

Höhe: 3,15 m

Fahrgastplätze: 44, davon 9 Sitzplätze

Genève [CH] - Trolleybusse ohne Fahrleitung zur Ausstellung

[J. Lehmann](#) - 17.09.12

Zum Weltkongress der International Union of Public Transport in Genf im Mai 2012 soll ein Teil der Autobuslinie 5 zwischen Flughafen und der Palexpo mit einem Elektrobuss bedient werden. Auf der von der ABB Industries Promotion geplanten, etwa 1,8 km langen Strecke sollen Gelenkwagen mittels Energie aus Superkondensatoren und Batterien fahren. An Haltestellen soll eine schnelle Aufladung der Energiespeicher ermöglicht werden. Nach Auskunft der ABB Sécheron SA Genf soll die Leistung wahrscheinlich von der Oberseite des Fahrzeugs eingespeist werden. Den 18 m langen Versuchsträger wird die Firma Hess bauen, weitere Details dieser neuen Technologie wurden von der Sécheron SA noch nicht mitgeteilt. Einschließlich der Vorplanung, die seit einem Jahr läuft, sind für dieses Projekt etwa 5 Millionen Franken bewilligt. Wenn die Ergebnisse des Experiments positiv sind, sollen weitere neue Linien in 2014 eröffnet werden. Auch andere Schweizer Städte bekundeten Interesse an dem neuen System, welches nach Angaben der Planer nicht teurer sein soll als der heutige Trolleybusbetrieb. Eine Auftragsvergabe über die Lieferung der 33 Trolleybusse, die am 03.10.2011 veröffentlicht wurde, erfolgte bislang nicht. Zwar beschloss der Verwaltungsrat der TPG am 26.06.2012 die Vergabe des Auftrags an die Firma VanHool, jedoch wurde die anschließende Einspruchsfrist beansprucht. Dieser Einspruch ist bislang noch nicht endgültig behandelt worden. Der in der Ausschreibung vorgesehene Lieferzeitraum vom 01.12.2012 bis 31.05.2013 war ohnehin auf einen Zeitraum von Mitte 2013 bis Mitte 2014 verschoben worden, eine weitere Verschiebung ist zu erwarten.

Lausanne [CH] - Ersten fünf von 27 SwissTrolleys in Bau

[J. Lehmann](#) - 10.09.12

Die ersten SwissTrolley4 werden Ende 2012 nach Lausanne geliefert. Die 5 Fahrzeuge sind karosseriemäßig fertig und werden zur Zeit bei der Firma Hess von Vossloh-Kiepe elektrisch ausgerüstet. Am 25.08.2012 konnten die Wagen beim Tag der offenen Tür der Firma Hess besichtigt werden.

Die Front ist identisch mit den bisherigen SwissTrolley3, bislang erhalten nur die vier für Limoges bestellten Wagen eine tramähnliche Front. Hinter der einflügeligen Vordertür ist eine Glasscheibe angeordnet, die Türöffnung wurde einheitlich für eine 1,3 m breite doppelflügelige Innenschwenktüre angelegt, bei der tramähnlichen Front beginnt hier schon die 85 cm breite einflügelige Außenschwingtüre. Die Chassis konstruktion wurde nun gewichtsoptimiert in Modulweise aufgebaut, dabei kommt vorne für einen erhöhten Fahrkomfort eine Einzelradaufhängung zum Einbau, die Antriebsachse, ebenfalls von der Firma ZF zugeliefert, ist stabiler und ermöglicht einen breiteren Durchgang durch das Fahrzeug. Die Beleuchtung im Innenraum erfolgt nun durch langlebige und wartungsarme LED-Leuchten. Insgesamt sind 27 Einheiten bestellt, die restlichen 22 SwissTrolley4 folgen 2013.

Mit einem kleinen Fahrplanwechsel am 27 August 2012 wurde die Bedienung in den Stadtteilen nördlich von Renens geändert, die Linien 17 und 18 fahren neue Endstationen an, zusätzlich wurden die Quartierbuslinien 31, 32 und 33 geändert und eine neue Linie 38 eingeführt. Der Fahrplan der Trolleybuslinie 7 nach Renens wurde nicht geändert, sie verkehrt weiterhin alle 5-6 Minuten in der Hauptverkehrszeit und alle 7½ Minuten tagsüber, obwohl die Buslinie 17 parallel zur Linie 7 alle 15 bzw. 20 Minuten verkehrt.

Die Planung für das Liniennetz Réseau 2014 (R14) ab Dezember 2013 sieht die Verdichtung der Frequenzen aller Linien und eine Verlängerung der Trolleybuslinie 25 (Pully - Bourdonnette) zum Bahnhof Renens vor.

In den Sommerschulferien 2012 verursachten Straßenbaustellen eine Änderung in der Bedienung der Trolleybuslinien. Die Trolleybuslinie 9, üblicherweise von Anhängerzügen befahren, war in Richtung Lutry-Corniche bis zum Kreisverkehr vor der Haltestelle Rive verkürzt und wurde ausschließlich von Gelenkwagen bedient. Außerdem musste die Linie 6, die nach Erreichen ihrer üblichen Endhaltestelle Sallaz die Wendeschleife Valmont nutzt, hierhin mit Hilfsmotor verkehren, da wegen einer Baustelle die Fahrbahn halbseitig gesperrt war. Auch hier kamen ausschließlich SwissTrolleys zum Einsatz.

La-Chaux-de-Fonds [CH] - Geht ein Stück Urbanität verloren?

[J. Lehmann](#) - 24.09.12

Die Auslieferung der Hybridbusse der Firma Solaris verzögerte sich, sie werden erst in den nächsten Wochen erwartet. Auch die geplanten Bauarbeiten am Bahnhofplatz haben nicht begonnen. Somit befinden sich die Trolleybusse weiterhin in Betrieb, die für den Sommer beabsichtigte vorläufige Einstellung des Betriebs verschiebt sich. Die Werkstatt will jedoch die Trolleybusse so schnell wie möglich verkaufen bzw. an Neuchatel abgeben. Einige Politiker und Initiativen setzten sich für den Beibehalt des Trolleybusses ein. Dem Gemeinderat wurde in ihrer Sitzung am 26.3.12 zum Sachstand des Umbaus des Bahnhofplatzes nochmals die Entscheidung der TRN dargelegt, den Trolleybusbetrieb einzustellen. Unter anderem wird die erforderliche Renovierung des gesamten Fahrleitungsnetzes angeführt. Da die Lage des Busbahnhofs nun südlich vom Bahnhof geplant ist, muss eine komplett neue Fahrleitung einschließlich eines neuen Abzweigs von der Avenue Léopold-Robert errichtet werden. In einem offenen Brief des Vereins Verkehr und Umwelt (ATE) an die TRN wurde nochmals der Fehler verdeutlicht, den die Stadt mit der Abschaffung des Betriebs machen wird. Es ginge ein Stück Urbanität verloren, durch das Fehlen des elektrischen Stadtverkehrs würde die Stadt mehr zur Provinz degradiert werden. Zudem wird der Stadtverkehr durch die Wahl von Hybridbussen mit unerprobter Technik unzuverlässiger. Direktor Jean-Michel von Kaenel verteidigte die Wahl der Hybridbusse: Es wurde mit der Wahl von Solaris/Allison eine bewährte Technik

gewählt. Er verschwieg jedoch den Politikern, dass dieser Bus nicht abgasfrei elektrisch fahren kann, da der Elektromotor lediglich den Dieselmotor mit der beim Bremsen gespeicherten Energie unterstützt, um den Kraftstoffverbrauch etwas zu senken.

Nicht nur durch Bauarbeiten, auch durch Veranstaltungen wird eine Einschränkung des Trolleybusbetriebs forciert. Im Zeitraum 31.8.2012 bis 12.09.2012 war das Liniennetz getrennt, die südlichen Streckenabschnitte der Linien 1, 2 und 4 wurden von Trolleybussen bedient, nördliche von Autobussen, der Grund der Aufbau eines Zertes auf der Westseite der Avenue Léopold-Robert, um vom 3.9.12 bis 8.9.12 eine Messe "Capacité" für Berufseinsteiger abzuhalten. Die Trolleybuslinien wurden nördlich des Bahnhofs über die Rue des Musées umgeleitet. Eine direkte Eisenbahnanbindung mit dem Namen TransRun, die die Städte La Chaux de Fonds und Neuchatel in nur 14 statt derzeit 30 Minuten verbindet, wurde in einer kantonalen Volksabstimmung am 23.09.12 knapp abgelehnt. 50,29 Prozent der Bevölkerung des Kantons Neuchatel stimmten mit "Nein" gegen diese neue S-Bahn-Linie, die Kosten in Höhe von über 900 Millionen Franken verursacht hätte.

- Trolleybusbetrieb bleibt bis 2014

[J. Lehmann](#) - 29.10.12

Die Firma Solaris lieferte die sieben Hybridbusse bis Ende September 2012 aus, am 10.10.2012 wurden die Wagen mit den Betriebsnummern 341-347 im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellt. Dabei wurde die Hybridtechnik mit einem angemessenen Mehrpreis im Vergleich zum Dieselbus hervorgehoben. Der Kaufpreis belief sich auf CHF 710'000,-, gegenüber CHF 510'000,- für einen konventionellen Gelenkbus. Für einen Trolleygelenkbus hätte man CHF 1.160.000,- gezahlt. Etwa 2/5 der Investition werden durch den Weiterverkauf von vier Solaris-Gelenktrolleybusse Ende 2011 getragen.

Mit den Hybridbussen wird der Einsatz der verbliebenen acht Trolleybusse reduziert. Der Trolleybusbetrieb bleibt bis 2014 bestehen, erst dann wird von der Gemeinde ein Beschluss gefasst, ob der neue Busbahnhof neben dem Bahnhofgebäude Fahrleitung erhält. Ob die acht Trolleybusse bis 2014 in Betrieb bleiben, steht noch nicht fest. Da die Betriebe in Neuchatel und La Chaux de Fonds nun zu einer Gesellschaft TransN vereinigt sind, besteht die Möglichkeit, die Fahrzeuge auch in Neuchatel einzusetzen.

Nach einem Postulat von drei Ratsmitgliedern wurde in der Sitzung am 06.03.2012 beschlossen, ein Gutachten in Auftrag zu geben, welches die Energieverbräuche der verschiedenen Betriebssysteme vergleicht sowie deren Lärm- und Schadstoffemissionen und deren Anschaffungspreis in Bezug auf die Lebensdauer untersucht. Der Beschluss zur Aufgabe des Trolleybussystems erfolgte wie berichtet bereits im April 2012 seitens der Direktion der TRN, als Grund wurden die hohen Kosten für die Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitung und die hohen Kosten für Neufahrzeuge sowie klimatische Bedingungen genannt. Dabei wurde insbesondere die Kostenangabe für die Erneuerung der Oberleitung wesentlich zu hoch angesetzt. Die neuen Hybridbusse sind in jedem Fall kein gleichwertiger Ersatz für den umweltfreundlichen Betrieb, sie steigern die CO₂-Belastung ähnlich wie ein Dieselbus und erhöhen die Lärmbelastung, da sie im Gegensatz zu anderen Hybridfahrzeugen nicht rein elektrisch fahren können.

[Luzern \[CH\]](#) - Neun Doppelgelenktrolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 05.11.12

Am 20.10.2012 veröffentlichte die Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL) eine Ausschreibung über neun Doppelgelenktrolleybusse. Angebote werden bis zum 21.12.2012 erwartet, als zwingende Voraussetzung zur Angebotsabgabe sind Test- und Erprobungsfahrten mit konstruktiv gleichen Fahrzeugen anzubieten. Dabei wird ein Doppelgelenktrolleybus als Testfahrzeug bevorzugt, aber auch Doppelgelenkbusse mit einem anderen Antriebskonzept werden akzeptiert. Der Auftrag beinhaltet im Hauptauftrag die Lieferung von neun Doppelgelenktrolleybussen bis zum 15.12.2014, bis zu diesem Zeitpunkt muss die erfolgreiche Abnahmeprüfung des letzten Fahrzeugs erwirkt sein. Zwei Optionen zu acht und zehn Doppelgelenktrolleybussen sind im Vertrag vorgesehen, diese ist jederzeit einlösbar bis 31.07.2016 bzw. 31.07. 2020.

Mit den dann insgesamt 30 Doppelgelenktrolleybussen werden alle Solo- bzw. Anhängerzüge ersetzt. Die Anhänger sind derzeit erst bis zu 16 Jahre alt, jedoch weist ein Anhängerzug ein geringes Fassungsvermögen auf und der Fahrkomfort Doppelgelenkwagen wird von den Fahrgästen bevorzugt. Somit sollen keine neuen Solofahrzeuge beschafft werden.

Damit wird eine der Forderungen des Konzepts "Agglomobil due" (siehe [Meldung vom 23.04.12](#)) erfüllt, es ist der erste Schritt zur Umstellung der Linie 1 auf Doppelgelenkwagen.

Gleichzeitig wurden auch für das Bauprojekt zur Verlängerung nach Büttenen die Beschaffung von Masten ausgeschrieben. Hier ist die Submission für den 30.11.2012 vorgesehen, die Lieferung der Masten ist für April/Mai 2013 geplant.

Der letzte NAW-Trolleybus aus der Serie 181-200, Trolleybus 190 wurde nach einem Unfall am 24.07.2012 ausgemustert. Ein Auto kam auf der auf Gerliswilstrasse in Emmen in die Gegenfahrbahn und prallte frontal in den entgegenkommenden Trolleybus 190 im Einsatz auf der Linie 2. Eine Reparatur des Wagens erfolgte nicht mehr, er ging als Ersatzteilsponder zur Vereinigung Retrobus, wo bereits Trolleybus 184 aus gleicher Serie erhalten wird. Alle anderen Trolleybusse der Serie wurden verschrottet, nachdem ein Verkauf von fünf Einheiten nicht erreicht wurde.

Winterthur [CH] - Neues Outfit im Innenbereich

[J. Lehmann](#) - 03.09.12

Die bei der Fa. Carrosserie Hess nachbestellten Trolleybusse sind bereits karosseriemäßig fertig. Derzeit erfolgt bei der Firma Hess die Komplettierung der elektrischen Ausrüstung und Einbau des Hilfs-Dieselaggregats der Firmen ESW/Steyr. Die Trolleybusse erhalten die Nummern 122 und 123. Ihr erster Linieneinsatz ist für den 15. Oktober geplant. Sie ersetzen die beiden Mercedes-Benz O405GTZ (147, 149) des Baujahrs 1989, die noch von Montag bis Freitag täglich im Einsatz stehen. Die 2004/05 beschaffte Serie von zehn Solaris Trollino -Gelenktrolleybussen wird in Bezug auf die Innenausstattung an die 21 bzw. 23 SwissTrolleys angepasst und der Innenraum ebenfalls das neue Erscheinungsbild erhalten. So werden neue Haltestangen aus Chromstahl, neue Polster und ein neuen Bodenbelag sowie manuell bedienbare Rollstuhlrampen eingebaut. Die Firma Carrosserie Hess erhielt den Auftrag, Ende August war der neunte Solaris (Wg. 176) bereits in Arbeit bei der Firma Hess, als letzter Wagen wird im September der Trolleybus 174 folgen.

- Abschied von den letzten hochflurigen Gelenktrolleybussen

[J. Lehmann](#) - 26.11.12

Die zwei nachbestellten SwissTrolleys 122 und 123 nahmen am 08.11.2012 nachmittags den Linienbetrieb auf. Die Firma Hess lieferte sie wie geplant Mitte Oktober 2012 aus, nachdem die Bauteile für das Notstromaggregat der Firma ESW geliefert werden konnten. Die zwei Trolleybusse sind baugleich zu den 2010/11 gelieferten 21 SwissTrolleys.

Damit wird die Ära der Daimler-Benz O405 GTZ nach fast 25 Jahren beendet. Die ersten beiden Gelenktrolleybusse dieses Typs erhielten in Winterthur am 20.12.1988 ihre Zulassung, die letzten beiden der 21 Einheiten wurden am 05.06.1992 zugelassen. Nach Inbetriebnahme der 21 SwissTrolleys blieben zwei Wagen dieses Typs (147, 149) noch in Betrieb, um für einen eventuellen Mehrbedarf während der Teilung des Trolleybusnetzes durch die Bauarbeiten am Bahnhofsvorplatz zu dienen. Hier ist nun eine Lösung ohne Mehreinsatz gefunden worden, indem die beiden Linien anders verknüpft wurden, und zwar von Töss nach Seen und von Wülflingen nach Oberwinterthur. Die Wagenparkstärke blieb nun bei 33 Trolleybussen, damit erreicht werden kann, dass alle 31 Kurse der drei Trolleybuslinien in den Hauptverkehrszeiten von Trolleybussen bedient werden können. Zum Abschied der letzten Gelenktrolleybusse des Typs Daimler-Benz O405 GTZ in Winterthur wird am Mittwoch, 05.12.12 mit Wagen 147 eine Abschiedsfahrt stattfinden.

Zürich [CH] - Leihgabe nach Österreich

[J. Lehmann](#) - 08.10.12

Am Montag 01.10.2012 wurden die ersten neuen Doppelgelenktrolleybusse der Presse präsentiert und gleichzeitig ein Wagen zum Abtransport nach Österreich an die Vertreter der SLB Obus aus Salzburg übergeben. Trolleybus 78 wird hier nach Testfahrten und Vorstellung der Lokalpresse auf der Linie 3 eingesetzt, ehe er am 11.10.2012 an den Betrieb in Linz weiter gegeben wird, die einen Einsatz bis zum 17.10.2012 geplant haben.

Die restlichen 8 der insgesamt 11 bestellten LighTrams werden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 in Zürich erwartet. Dann stehen 28 Einheiten zur Verfügung und die Linien 31 und 32 sollen dann komplett mit den knapp 25m langen Fahrzeugen ausgestattet sein. Die Linie 32 wird dann zu den Hauptverkehrszeiten alle 6 Minuten verkehren, hier werden 13 bzw. 14 Kurse zu besetzen sein (bisher verkehren hier 16 bzw. nachmittags 18 Kurse im 5-Minuten-Verkehr). Die Linie 31 verkehrt weiterhin ganztägig alle 7½ Minuten, die Verdichtung in Spitzenzeiten hatte man hier nach Neubeschaffung der ersten LighTram vor knapp fünf Jahren aufgegeben.

Die letzten der Fahrschulwagen aus der ersten Mercedes-Benz O405 GTZ-Bauserie (Nr. 4124 ehemals 3, 4128 ehemals 33 und 4129 ehemals 32) wurden bis Sommer 2012 außer Dienst genommen und verschrottet, als Fahrschulwagen dient nun der SwissTrolley 161, der für das Einsetzen eines Fahrerplatzes ausgestattet ist, aber auch im Liniendienst anzutreffen ist.

Bari [IT] - Erneute Ankündigung der Betriebsaufnahme

[J. Lehmann](#) - 15.10.12

Erneut wurde in der Tagespresse (siehe Link mehr Information) angekündigt, dass der Betrieb in zwei Monaten aufgenommen wird. Die zuletzt bestehenden Uneinigkeiten bezüglich der Finanzierung der Mehrkosten des Trolleybusbetriebs sind beigelegt. Die Stadt zahlt rund 20 Mio. Euro mehr an den Betreiber AMTAB. Für den Betrieb stehen sieben Solotrolleybusse zur Verfügung, und zwar drei VanHool A330T/Vossloh-Kiepe und fünf Typs Breda 4001.12/Ansaldo. Während die erstgenannten drei Trolleybusse neu beschafft wurden, sind die fünf Breda 1997 für die Wiederaufnahme des 1982 stillgelegten Betriebs angekauft worden. Sie kamen jedoch nie zum Einsatz. Zwei baugleiche Trolleybusse aus Cremona, die dort sechs Jahre bis zur Einstellung des Betriebs im Einsatz standen, wurden noch als Ersatzteilsponder beschafft.

Bologna [IT] - Trolleybuslinie 14 eröffnet!

[J. Lehmann](#) - 08.10.12

Kurz nach der Wiedereröffnung der Ringlinien 32 und 33 am 14.10.2002 begann die Elektrifizierung der heutigen Linie 14. Sie bedient im südwestlichen Stadtgebiet die damalige Trolleybuslinie 43, im nordöstlichen Teil der Linie

bestand noch keine Fahrleitung. Bis 2007 wurde die Fahrleitung größtenteils fertiggestellt, es fehlte durch Bau einer Eisenbahnunterführung ein Teilstück und die drei verzweigenden Linienäste 14A, 14B und 14C wurden vorerst nicht elektrifiziert. Im Herbst 2011 wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, die Fahrleitung an der Unterführung ergänzt und der Linienweg der Linie 14A zum Depot Due Madonna mit Fahrleitung versehen.

Am 24.09.2012 verkehrte erstmals ein Trolleybus im Linienverkehr auf der Linie 14, um 6:15 Uhr erreichte der Solaris Trollino Nr.1064 die Endstation Via della Barca.

Die offizielle Eröffnung der Linie 14 folgte knapp 10 Tage später am 03.10.12. Sie fand in der Innenstadt am Piazza del Nettuno statt, und zwar in Anwesenheit der Präsidentin der TPER, Giuseppina Gualtieri und der Generaldirektor Claudio Ferrari sowie die für die Mobilität der Gemeinde und der Provinz zuständigen Ratsherren Andrea Colombo, Giacomo Venturi und Alfredo Peri.

Seit dem 01.02.2012 wurden die Verkehrsbetriebe ATC und RES zusammen gelegt, das neue Unternehmen heißt TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna spa), es ist für den Bus- und Zugverkehr der Region verantwortlich, aber auch für die Management-Aktivitäten der Planung und dem Car-Sharing-Service sowie weitere Bereiche zur Unterstützung der Mobilität.

[Parma \[IT\]](#) - ExquiCity nun als 'schönes Weihnachtsgeschenk' geplant

[J. Lehmann](#) - 12.11.12

Leider dauert die Homologation der neuen ExquiCity der Firma VanHool länger als ursprünglich geplant, so dass nun die Betriebsaufnahme der neun ExquiCity auf Ende 2012 verschoben wurde. Entsprechendes erfuhren die Bewohner der Stadt Parma am 26.10.2012 durch [die Tagespresse am 26.10.2012](#).

Drei Fahrzeuge befinden sich nun in Parma, das dritte wurde in der vergangenen Woche geliefert. Die ersten beiden erhielten die Fahrzeugzulassung mit dem Kennzeichen PR-101 und 102 sowie den Betriebsnummern 5101 und 5102. Nach den Sommermonaten werden alle vier Trolleybuslinien ab dem 17. September wieder elektrisch bedient. Die Linien 3 und 4 verkehren je alle 15 Minuten, Linie 1 alle 12 Minuten, und Linie 5 alle 10 Minuten. Hier werden die ExquiCity zum Einsatz kommen. Die übrigen Linien verkehren mit vier (1), drei (4) und fünf (3) Kursen, diese sollen dann von den MAN-Niederflurwagen des Baujahrs 1997/2000 bedient werden. Die gut erhaltenen und gepflegten Solotrolleybusse aus den 80er Jahren stehen dann zu Ausmusterung an, derzeit sind vier Baujahr 1981 (021, 026, 028, 030) und zehn vom Baujahr 1986 (031-040) in Betrieb.

Eine Netzverlängerung am östlichen und westlichen Ende der Linie 3 zu den Park&Ride-Parkplätzen ist weiterhin geplant, eine Mittelzusage erfolgte aber bislang nicht, so daß der Bau zur besseren Anbindung der großen Parkplätze an die Innenstadt nicht realisiert werden kann. Dieses erfolgt weiterhin durch die Autobuslinie 23, die alle 15 Minuten fährt, jedoch die Innenstadt über den Strassenring am Bahnhof vorbei passiert.

Entsprechend kam der Besuch aus Spokane (Washington/USA) leider zu früh nach Parma, sie konnten am 26.10.2012 die neuen Trolleybusse nur im Depot besichtigen, siehe Link "mehr Information".

Foto:

ExquiCity 5101 muss weiter im Depot auf den ersten Einsatz warten. Aufnahme: J. Lehmann, 12.11.2012



[Lecce \[IT\]](#) - Eröffnung der zweiten Trolleybuslinie für November angekündigt

[J. Lehmann](#) - 05.11.12

Nach Abnahme der Fahrleitung der Ringlinie (derzeit Linien 30/31) und weiterer Trolleybusse soll nach Schulungen der Fahrer hier der Trolleybusbetrieb Mitte November aufgenommen werden. Damit ist endlich die zweite Trolleybuslinie eingerichtet, nachdem die erste Linie (29) am 12.01.12 eröffnet wurde. Auf dieser Linie standen drei Trolleybusse im 16-Minuten-Verkehr im Einsatz, bis am 07.06.2012 nach dem plötzlichen Tod des Betriebsleiters Ing. Pasquale Borelli der Betrieb durch Verfügung der Ustif eingestellt wurde. Aber bereits im Jul 2012 wurde dann Ing. Silvano Cavaliere als Betriebsleiter benannt und die Trolleybusse durften ab Mittwoch,

18.07.12 wieder mit unveränderten Fahrplan eingesetzt werden.

Im September 2012 verkündete der Bürgermeister Paolo Perrone, dass das Ministerium für Infrastruktur und Transport die Mittel für die Finanzierung des Baus der Trolleybuslinie freigibt. Der knapp 45-jährige Paul Perrone von der Partei PdL - Popolo della libertà wurde am 28. Mai 2007 zum Bürgermeister und durch Mehrheit seines Mitte-Rechts-Bündnis mit 23 von 32 Sitzen im Gemeinderat nach der Kommunalwahl im Mai 2012 wiedergewählt. Er sprach sich stets gegen den Trolleybus aus, der durch seine Vorgängerin Adriana Poli Bortone seinerzeit unterstützt wurde. Sie konnte die erforderlichen Mittel zum Bau der Anlage beschaffen und feierlich im März 2007 den ersten Trolleybus vorstellen.

Mit der Freigabe der Mittel konnten auch die erforderlichen Zahlungen geleistet werden, um die vier bei der Firma VanHool verbliebenen Trolleybusse zu erhalten. Ende Oktober 2012 wurden hiervon die ersten beiden Trolleybusse erwartet. Somit könnte auch bald die dritte Linie zur Universität zur Trolleybuslinie werden, die inzwischen im 8-Minuten-Takt verkehrt.

Roma [IT] - Langsamer Fortschritt beim "Corridoio Laurentina-Tor Pagnotta"

[J. Lehmann](#) - 26.11.12

Die letzten der 45 Trolleybusse BredaMenarini/Skoda AVANCITY + SF für die Hauptstadt Italiens stehen kurz vor der Fertigstellung in Pilsen. Nachdem 2010 die Firma Skoda die ersten beiden Fahrzeuge fertig stellte und zur Herstellerfirma BredaMenarini in Bologna abgab, folgten 2011 23 weitere Trolleybusse. Nun rüstete Skoda auch die letzten 20 Einheiten aus, die zwar im Sommer fertig waren bislang aber noch nicht nach Italien gingen. Die 45 Neufahrzeuge sind für ein Netz von Trolleybuslinien vorgesehen, die an den Metro-Stationen Eur und Laurentina beginnen und in die Neubaugebiete im Süden der Stadt führen sollen. Im Februar 2012 wurde der Straßenbau für Busspuren auf der Via Laurentina wieder aufgenommen. Im November waren etwa 2 km Busspuren von der Viale dell'Umanesimo bis zur Via di Tor Pagnotta fertiggestellt, aber weder Haltestellenanlagen noch Fahrleitungsmasten zu sehen. Die im Frühjahr 2012 angekündigte Fertigstellung im März 2013 ist daher in Frage zu stellen. zum Neubaugebiet "Tor de Cerni" sollen nach letzten Planungen nur Autobusse verkehren, von einer Elektrifizierung soll Abstand genommen werden. Entsprechend waren auch keine Bauarbeiten auf der bis zu 10-spurigen Via Cristoforo Colombo zu sehen.

Die Linie 90 im Nordwesten der Stadt wird weiterhin von Solaris Trollino bedient. Sie verkehren im Batteriebetrieb von Rom Termini bis Porte Pia sowie zum Depot Rimesse auf der Via di Monte Sacro rund 400 m von der Haltestelle Sempione entfernt, ansonsten ist die Linie mit Fahrleitung versehen. Die als Linie 90dev befahrene Zweigstrecke von Haltestelle Adriatico/Lampedusa bis Largo Pugliese, Endhaltestelle der Linie 60 wird nicht mehr angeboten, auf Plakaten im Innenraum der Trolleybusse ist sie jedoch noch abgebildet. Daher nur verkehrt nun nur noch die Linie 90 alle 6-7 Minuten, hierfür werden rund die Hälfte der 30 Trolleybusse benötigt. Einige sind bereits wegen Probleme mit den nun 7 Jahre alten Batterien abgestellt.

Verona [IT] - Neues Trolleybussystem wird gebaut

[J. Lehmann](#) - 19.11.12

Im Sommer unterzeichnete die Kommission des Stadtrats die Verträge mit dem Konsortium von Unternehmen, welches das neue Metrobus-System bauen soll. Damit erfolgt eine Wiedereinführung eines Trolleybussystems in der rund 25 km östlich vom Gardasee gelegenen Stadt Verona. Die Trolleybusse sollen auf zwei Linien verkehren, die sich an den Endpunkten gabeln, so dass vier Linien entstehen: Linie 1a und 1b je 8,0 km und Linie 2a und 2b: 9,5 km bzw. 8,0 km. Insgesamt misst das geplante Netz 23,8 km, die Ausfallstraßen werden mit Oberleitung versehen, während die Innenstadt oberleitungsfrei bleibt. Auf den 16 km in den Außenbezirken kann der Zwischenspeicher aufgeladen werden, der dann für die Fahrt durch die Innenstadt Energie abgibt, die erforderliche Restmenge an Energie wird durch einen Euro6- Dieselmotor produziert.

Insgesamt rund 50 Haltestellenanlagen sind geplant, an die der Trolleybus mit elektromagnetischer Spurführung heranfahren soll. Somit soll ein rollstuhlfreundlicher Zugang mit einem maximalen Abstand von 5 cm geboten werden.

Nach Ablehnung der Anfrage der Stadtverwaltung beim Transportministerium für den Einsatz von Doppel-Gelenkwagen wurden nun die für das System erforderlichen 37 Gelenktrolleybusse bei den Firmen Vossloh-Kiepe und VDL bestellt. Es wurden Gelenkbusse des Typs VDL Citea mit 18 m Länge und einer Kapazität von 140 Personen gewählt.

Ehrgeizig ist das Ziel der Realisierung: Bereits 2015 sollen die Trolleybusse auf den neuen Liniennetz eingesetzt werden, so die [Pressemitteilung der Firma Vossloh-Kiepe vom 15.11.12](#).

Limoges [FR] - SwissTrolleys für Frankreich im Bau

[J. Lehmann](#) - 24.09.12

Die Lieferung des ersten SwissTrolley für den Betrieb in Limoges wird im Dezember 2012 erwartet. Die vier 18,74 m langen Trolleybusse sind im Bau. Sie erhalten die Neuerungen des Typs SwissTrolley4 und erstmals auch eine tramähnliche Front. Die Wagen erhalten vier Schwenkschiebetüren, drei doppelflügelige Türen mit 1,20 m lichte Breite und eine einfache, 82 cm breite Vordertür. An der zweiten Tür ist eine elektrisch bedienbare Klapprampe eingebaut. Im Fahrgastraum sind 41 Sitzplätze zuzüglich zwei Klappsitze angeordnet, drei Sitze sind etwa 50%

breiter für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Anlässlich der Hess Open Days konnten die vier Wagen besichtigt werden, es fehlte jedoch noch die Maske der Vorderfront. Diese konnte bei dem als Muster stellten 1:1-Modell begutachtet werden.

Die vier Gelenktrolleybusse ersetzen die letzten Renault ER 100H, die derzeit ausschließlich auf den 6 Kursen der Linie 6 eingesetzt werden. Diese wird seit dem Fahrplanwechsel im September nur bis 13 Uhr im 10-Minuten-Takt bedient, für den ansonsten gültigen 12-Minuten-Takt werden fünf Kurse benötigt. Die übrigen vier Linien verkehren weiterhin im 10-Minuten-Takt, die 24 Kurse sollen in der Regel von den Cristalis-Trolleybussen 101-127 der Baujahre 2006-2011 bedient werden.

[Castellón \[ES\]](#) - Ausschreibung für den Betrieb angekündigt

[D. Budach](#) - 17.09.12

Durch die zuständige Landesbehörde Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente wurde angekündigt, die Betriebskonzession der ersten Linie 1 des spurgeführten Trolleybus' "TRAM" kurzfristig öffentlich auszuschreiben. Künftige Anbieter müssen die für den Fahrbetrieb auf der verlängerten Linie 1 auch die Fahrzeuge stellen, die voll elektrisch sein sollen. In der Praxis bedeutet dies die Bestellung von voraussichtlich 7 Trolleybussen mit leistungsfähigen Akkus für den Betrieb auf der nicht elektrifizierten Innenstadtquerung. Diese und auch die anschließende Verlängerung zum Hafengebiet Grau befinden sich im Bau und sollen nunmehr im kommenden Jahr 2013 eröffnet werden. Die Linie 1 wird dann die folgenden Haltestellen bedienen: Universidad Jaime I, Avda. Sos Baynat, Paseo Universidad Riu Sec, Pintor Oliet-Intermodal (Bahnhof Renfe und Busbahnhof), Parque Ribalta, Zaragoza, Rey Don Jaime, Gobernador, Cardona Vives, Torreblanca, Columbres, Recinte Castelló, Avda. del Mar 1, Avda. del Mar 2, Avda. del Mar 3, Avda. del Mar 4 und Grau.

Die Konzession ist für einen Zeitraum von 10 Jahren vorgesehen, mit Verlängerungsoption um weitere 5 Jahre. Der Gewinner der Ausschreibung soll auch als bevorzugter Bieter bei einer weiteren Ausschreibung des Betriebs der künftigen Linie 2 eingestuft werden. Allerdings ist hier ein Baubeginn zumindest kurzfristig nicht abzusehen. Ob die gegenwärtig vorhandenen drei Cristalis DUO-Solowagen (Fahrdraht/Diesel) ebenfalls vom künftigen Betreiber zu übernehmen sein werden, ist noch nicht entschieden.

trolley:planung - Amadora: Projekt vorläufig auf Eis

[D. Budach](#) - 17.09.12

Das Projekt für eine Trolleybusstrecke auf Eigentrasse von der S-Bahn- und künftigen Metro-Station Reboleira über Venda Nova, Falagueira, Metrostation Amadora-Este), Mina, São Brás e Brandoa Metrostation zum riesigen Einkaufszentrum Dolce Vita Tejo ist bis auf weiteres zurückgestellt. Die bereits veröffentlichte Ausschreibung über fünf Gelenktrolleybusse wurde zurückgezogen und es kommt vorerst zu keiner Bestellung. Hintergrund der Entscheidung ist die überaus schwierige Finanzlage der öffentlichen Haushalte im Land, die zur Verschiebung oder Absage diverser neuer Investitionsprojekte geführt hat, ebenso wie zu zahlreichen Einschränkungen beim bestehenden ÖPNV-Angebot. Offiziell wird außerdem angeführt, dass die rechtliche Situation im Hinblick auf die Einrichtung neuer kommunaler Busbetriebe wie in diesem Fall durch die Großgemeinde Amadora ungeklärt ist. An den Investitionskosten des Projekts wollten sich die privaten Betreiber des Einkaufszentrums namhaft beteiligen. Der erste Abschnitt sah eine 7 km lange Strecke vor, zu einem späteren Zeitpunkt sollten noch einmal 5 km Strecke bis nach Odivelas dazukommen.

Allerdings bestehen weiterhin Pläne, mittelfristig auf mehreren, heute stark belasteten Tangentialrouten ein BRT System einzuführen, das zumindest abschnittsweise elektrisch befahren werden kann.

[Stockholm \[SE\]](#) - Italienischer Gelenktrolleybus wieder aufgetaucht

[D. Budach](#) - 05.11.12

Zu den weltweit ersten Gelenktrolleybussen gehörten zehn vierachsige Wagen des Herstellerkonsortiums Alfa-Romeo/Marelli/Stanga, die diese 1950 an den Trolleybusbetrieb Stockholm lieferten. Zuvor gab es eine Serie von 14,4 m langen Gelenktrolleybussen für Mailand (Nr.501-520), die ab 1939 geliefert wurden, aber noch kein richtiges Gelenk besaßen und einen 18 m langen Prototyp der Firmen Satnga/TIBB, der im April 1941 in Rom in Dienst gestellt wurde. Die Stockholmer Serie bewährte sich nicht und wurde schon nach fünf Jahren wieder außer Dienst gestellt. Sie kamen fast ausschliesslich auf der Linie 98 zum Einsatz. Das Fahrgestell der Wagen ist ein Alfa-Romeo 140AFS4, das für 12m-Dreiachser mit Tandem-Antrieb auch andernorts in Italien und Griechenland recht weite Verbreitung gefunden hatte.

In der Nähe von Uppsala tauchte nun nach Jahrzehnten einer dieser längst verschrottet geglaubten Trolleybusse wieder auf, wenn auch bislang nur das vordere Wagenteil. Er befindet sich allerdings in sehr schlechtem Zustand, da der Wagen seit Ende der 50er Jahren zuerst als Sommerheim für Jugendliche auf einer Insel im Stockholmer Archipel verwendet wurde und anschließend ab etwa Mitte der 70er Jahren irgendwo in der Nähe bei einem Bauernhof im Freiem abgestellt stand. Nach dem Tod des Besitzers des Bauernhofes war der ehemalige Trolleybus nun auf dem Weg zum Schrotthändler. Die Reste werden nun gesichert und zu einem überdachten Abstellplatz südlich von Stockholm gebracht werden, nach dem zweiten Wagenteil wird noch "gefahndet".

Hradec Kralove [CZ] - 12 neue Skoda 30Tr im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 08.10.12

Am 11. und 12. Juli 2012 nahmen der fünfte und sechste Skoda 30Tr der Lieferung von 2012 mit den Betriebsnummern 21 und 22 den Liniendienst auf der Linie 6 bzw. 7 auf. Damit sind nun 12 Solowagen neben den elf Anfang 2011 gelieferten Gelenktrolleybussen mit Aufbauten der Firma SOR in Betrieb.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Skoda 30 Tr 21 und 22 galt bereits der Sommerfahrplan, der einen Einsatz von maximal 20 Trolleybusse (7 Gelenk- und 13 Solowagen) vorsieht. Die Linien 1, 2, 6 und 7 werden in den Hauptverkehrszeiten alle 15 und die Linie 3 alle 12 Minuten bedient. Zwischen 8 und 13 Uhr verkehren die Trolleybuslinien nur alle 20 Minuten, die Linie 7 nur etwa alle 25 Minuten, die Linie 3 jedoch alle 15 Minuten. Dann stehen nur 11 Solo- und 5 Gelenktrolleybusse im Einsatz.

Erst ab dem 3.09.12 bot der Fahrplan wieder normale Taktzeiten, in der Hauptverkehrszeit fahren die Linien 1, 2, 6 und 7 fünfmal je Stunde und die Linie 3 zeitweise im 10-Minuten-Takt. Dann kommen 26 Trolleybusse (9 Gelenk- und 17 Solotrolleybusse) zum Einsatz. Zwischen 9 und 13 Uhr besteht dann ein 15-Minuten-Takt.

Die Linien 1 und 2 werden von Gelenkwagen bedient, Ausnahme ist der Kurs der Linie 1, der mit Hilfsaggregat einmal stündlich nach Kluky weiterfährt, hier kommt einer der beiden Skoda 30Tr mit Hilfsantrieb (Nr. 17 und 18) zum Einsatz.

Von den 22 Solotrolleybussen des Typs Skoda 21Tr sind bereits sechs Wagen ausgemustert, zuletzt ging Wagen 40 außer Betrieb, er wurde nun nach Brno abgegeben, zusammen mit dem 2011 abgestellten Trolleybus 39 und 42 sowie dem 2010 abgestellten Wagen 41 am 27.08.2012 und den folgenden Tagen. Alle vier Trolleybusse stammen vom Baujahr 1999.

Marianske Lazne [CZ] - 60-jähriges Jubiläum wird am 29.09.12 gefeiert!

[J. Lehmann](#) - 24.09.12

Der neue Bahnhofsvorplatz wurde termingerecht Ende Mai 2012 fertiggestellt. Ab dem 1.6.12 verkehrte die Linie 5 wieder auf der ursprünglichen Linienführung und auf allen Kursen der vier Trolleybuslinien können wieder Trolleybusse eingesetzt werden.

Zum 60-jährigen Jubiläum des Trolleybusbetriebs (und 110 Jahre ÖPNV in Marienbad) werden am Samstag 29.09.2012 zwei historische Fahrzeuge Skoda 9Tr und Skoda 706 RTO eingesetzt. Sie bedienen die eigens hierfür eingerichteten Linien 1 und 2, die am neuem Verkehrs-Terminal am Bahnhof stündlich starten. Während die Linie 1 zur Innenstadt und dann wie die Trolleybuslinie 6 nach Klimentov und zurück über die Innenstadt bis zur Endstation der Linie 5 Panská Pole fährt, bedient die Linie 2 die Ortschaft Krakonoš, die sonst von der Autobuslinie 13 angefahren wird. Die Linie 1 wird vom Škoda 9Tr Nr. 323 aus Plzeň bedient, die Linie 2 von einem Autobus Škoda 706 RTO des Škoda - Bus Klub Plzeň. Sie halten an allen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entlang ihrer Fahrtstrecke, für die Mitfahrt muss jedoch ein besonderer Tarif von 30 CZK bezahlt werden. Der Fahrschein berechtigt jedoch zum beliebigen Umstieg zwischen den Linien 1 und 2, außerdem erhalten die Fahrgäste mit jedem Fahrschein ein kleines Geschenk.

Pardubice [CZ] - Neue Trolleybusse Skoda 28Tr und 26Tr

[J. Lehmann](#) - 15.10.12

Anfang September 2012 wurden die für 2012 aus dem Ende 2010 abgeschlossenen Rahmenvertrag an die DPMP ausgeliefert. Es handelt sich um zwei 15 m lange Solaris/Skoda 28Tr und zwei 12m lange Solaris/Skoda 26Tr. Die Dreiachser erhielten die Betriebsnummern 408 und 409, damit stehen nun 10 Trolleybusse diese Typs im Einsatz, weitere sollen vorerst nicht beschafft werden. Wagen 408 absolvierte am 22.09.2012 seinen ersten Liniendienst, Wagen 409 jedoch erst eine Woche später am 28.09.12, da er während des Antransports auf dem Strassentiefelader beschädigt wurde und zuerst die Vorderscheibe getauscht werden musste.

Erstmals erhielt die DPMP auch zwei Solaris in 12 m Länge. Diese Trolleybusse erhielten die Betriebsnummern 323 und 324.

Bereits ausgemustert wurden die Skoda 14Tr 365 und 366 (abgestellt 2011, verschrottet im Februar 2012). Im Oktober sollen die Skoda 14Tr 367, 368, 370 und 371 folgen. Wagen 368 diente bereits als Fahrdracht-Enteiser im Winter 2011/12, er wurde am 12.6.12 ausgemustert. Für den kommenden Winter wird der Skoda 14Tr Nr. 349 des Baujahrs 1994, rekonstruiert 2001 umgerüstet. Der Skoda 367 ist bereits seit Sommer 2012 außer Betrieb und diente im Juli 2012 als provisorisches Pfortnerhaus während der Reparatur der Kanalisation vor der Depot-Ausfahrt. Es verbleiben somit 21 Skoda 14 Tr, und zwar die 2005-07 in Pilsen grundüberholten Wagen 340-343, 345-348 des Baujahrs 1991 und die 13 Skoda 14TrM Nr. 372-384 der Baujahre 1996-99.

Daten der vier Neufahrzeuge:

323 Skoda Solaris 26Tr:

VIN Solaris SUU241160CB010719,

VIN Skoda TM9ATAJ6VCASE3668,

"Baldur" - das Siegerpferd 1922,

erstmalig auf Linie 13 um 22. 9. 2012

324 Skoda Solaris 26Tr:

VIN Solaris SUU241160CB010720,
VIN Skoda TM9ATAJ6VCASE3669,
"Landgraf II" - das Siegerpferd 1923 und 1925,
erstmals auf Linie 11 um 22. 9. 2012

408 Skoda Solaris 28Tr:

VIN Solaris SUU341200CB010721,
VIN Skoda TM9ATAJ6VCASE3666,
"Dick Turpin" - das Siegerpferd 1913,
erstmals auf Linie 2 um 22. 9. 2012

409 Skoda Solaris 28Tr:

VIN Solaris SUU341200CB010722,
VIN Skoda TM9ATAJ6VCASE3667,
"Periwig" - das Siegerpferd 1921*,
erstmals auf Linie 7 um 28. 9. 2012

* in Jahre 1914 - 1919 fand kein Pferderennen "Steeplechase" statt, und im Jahr 1920 kam nur ein einziges Pferd (Jonathan) am Ziel an, aber er hielt ein bestimmtes Zeitlimit nicht ein, darum wurde er disqualifiziert.

Plzen [CZ] - 4 neue Skoda 26Tr vor der Auslieferung

[J. Lehmann](#) - 10.09.12

Die 4 aus dem Rahmenvertrag für 2012 abgerufenen 12m-Trolleybusse des Typs Skoda 26 Tr werden zur Zeit endmontiert und sind fallweise zu Probefahrten auf dem Pilsener Netz unterwegs. Nach deren Auslieferung sind die Skoda 14 Tr 407, 409, 433 und 448 zur Ausmusterung vorgesehen und stehen bis auf den defekten Wagen 409 zum Verkauf.

Damit verbleiben noch 17 Skoda 14 Tr der Baujahre 1989 bis 1991 im Einsatz, sämtliche dieser über 20-jährigen Trolleybusse sind generalüberholt sowie mit Matrixanzeige und mit Klimaanlage für den Fahrer versehen.

Von Gelenkwagenausführung Skoda 15 Tr ist nur noch ein Wagen (473) als Reservefahrzeug im Wagenpark. Die letzten der einst 18 Einheiten wurden Anfang des Jahres ausgemustert und zwar Wagen 472 und 478 im Februar 2012 und 466, 468, 469 im März 2012.

Zwei der Ende 2012 ausgemusterten Gelenkwagen konnten nun nach Ternopil verkauft werden, sie gelangten per Bahn am 27.8.2012 dorthin.

Seit dem 30.08.2012 nutzen die Trolleybuslinien 10, 13 und 14 wieder die Unterführung Purkyňova, nachdem diese im Zuge des Umbaus der Eisenbahngleise erneuert wurde. Die Umleitungstrecke über die U Trati bleibt somit nur noch als Betriebsstrecke bestehen.

- Vier neue Skoda 26Tr ersetzen Skoda 14Tr

[J. Lehmann](#) - 29.10.12

Vier neue Solotrolleybusse Solaris Skoda 26Tr lieferte die Firma Skoda bis September 2012 aus. Sie gingen unter den Betriebsnummern 545-548 in Dienst. Aus dem Linienverkehr schieden die Skoda 14Tr 409 im Juli und 448 im August aus. 407 und 433 folgten im September und Oktober 2012.

Die vier bis zu 25 Jahre alten Trolleybusse stehen zum Verkauf. Es verbleiben noch 17 hochflurige Skoda 14Tr und ein Skoda 15Tr in Dienst. Jedoch ist im nächsten Jahr keine Neubeschaffung vorgesehen.

Planungen für weitere Netzvergrößerungen werden erst im kommenden Jahr aufgenommen. Es ist für 2013 lediglich eine Erweiterung in Cernice vorgesehen, hier ist die Endschleife zu klein, eine neue soll hinter der Ortschaft angelegt werden. Ebenfalls ist beabsichtigt, die Betriebsstrecke über die Straße U Trati zwischen fertig zu stellen.

Praha [CZ] - Vorfühswagen aus Pilsen

[D. Budach](#) - 26.11.12

Im Nachgang der Messe "Czechbus", die vom 15. bis 17.11.2012 in Prag stattfand, wurde einer der im letzten Jahr gelieferten Skoda Electric/Solaris 27 Tr der Verkehrsbetriebe Plzen PMDP in der Hauptstadt Prag gezeigt. Hier gibt es zwar seit 40 Jahren keinen Obusbetrieb mehr, doch werden diverse Optionen eines umweltfreundlichen Busbetriebs untersucht. Wagen 530 aus Pilsen unternahm Vorführfahrten, natürlich ohne Oberleitung, das Interesse war außerordentlich groß. Während der Messe war auch Symposium zum Thema Alternativen bei der Elektromobilität auf der Strasse abgehalten worden.

Information: Dagmar Braunová, www.busportal.cz

Teplice [CZ] - 3 Stück Niederflur-Trolleybusse?

[J. Lehmann](#) - 01.10.12

Die am 21.2.2012 von der Stadt Teplice veröffentlichte Ausschreibung für die Lieferung von drei Trolleybussen in 12 Meter Länge musste zurückgezogen werden und am 11.09.2012 wurde eine neue Ausschreibung veröffentlicht,

deren Vergabeverhandlung nun ab dem 12.10.2012 terminiert ist. Damit verzögert sich die Lieferung der drei Trolleybusse auf 2013.

Wegen Rekonstruktion des Unterwerks in Prosetice werden die Trolleybuslinien 1 und 7 ab dem 01.10.2012 voraussichtlich einen Monat lang verkürzt. Sie enden an der Haltestelle Pražská und zur Endhaltestelle Prosetice müssen die Fahrgäste in einen Autobus umsteigen, der sie als Linie X1 bis dorthin bringt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 sind keine Änderungen des Fahrplans auf den Trolleybuslinien vorgesehen.

Kosice [SK] - Entscheidung verschoben

[J. Lehmann](#) - 24.09.12

Am 17.09.2012 beschloss der Stadtrat die Erhöhung der Tarife, jedoch eine Entscheidung über die von der städtischen Verkehrsbetriebe Košice (DPMK) vorgeschlagene radikale Privatisierung des gesamten Busverkehrs verschoben sie auf die nächste Sitzung. Die DPMK beabsichtigt, einem Privatunternehmer nach Ausschreibung die Bedienung aller Buslinien einschließlich der zwei Trolleybuslinien zu vergeben. Der 10-Jahres-Vertrag soll die Beschaffung von 150 neuen Bussen durch den Privatunternehmer festschreiben. Damit will die DPMK die hohen Wartungs- und Reparaturkosten von jährlich 6 Mio. € reduzieren, Der Bürgermeister verlange jedoch eine Untersuchung, ob die Privatisierung wirklich eine Kostenersparnis für die Stadt darstellen, außerdem soll die Mehrkosten des Trolleybussystems im Verhältnis der dem Nutzen für die Umwelt gesetzt werden. Eine Petition mit über 5.000 Unterschriften wurden zur Ratsitzung vorgelegt. Diese hatten eine private Initiative gesammelt, nachdem erneut (wie bereits 2007) Vorschläge zur Einstellung des Betriebs aufkamen.

Als Hauptgrund für die Einstellung des Trolleybusbetriebs wird genannt, dass der Wagenpark überaltert ist und eine Neubeschaffung finanziell nicht tragbar ist. Dabei hat die DPMK ein Angebot des Verkehrsministeriums, 20 neue, niederflurige Trolleybusse, finanziert mittels Europafonds zu kaufen, ohne Angabe von Gründen abgelehnt. Es bleibt zu hoffen, dass neben dem Straßenbahnbetrieb in der zweitgrößte Stadt der Slowakei auch der Trolleybusbetrieb erhalten bleibt und mit dessen Ausbau auf weitere frequentierte Linien ein wichtiger Schritt für den Umweltschutz und dem Wohl der Bevölkerung in bezug auf Straßenlärm getan wird und dem Titel der Kulturhauptstadt Europas 2013 gerecht wird.

Zilina [SK] - Skoda liefert 20 neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 17.09.12

Am 15.09.2012 wurde im europäischen Amtsblatt die Zuschlagsentscheidung für die Lieferung der am 30.05.2012 veröffentlichten Ausschreibung über 20 Trolleybusse bekannt gegeben. Den Auftrag wird die Firma Skoda von der Dopravný podnik mesta Žiliny, s.r.o. erhalten. Es ging nur ein Angebot ein. Der Gesamtauftragswert beträgt 9,1 Mill. Euro. Es sollen zehn Gelenk- und zehn Solotrolleybusse beschafft werden. Die Finanzierung des Projekts erfolgt über ein Darlehen aus dem EU-Fond für kommunale Finanzierungen, welches durch die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) verwaltet wird.

Mit den Neufahrzeugen erfolgt eine Erneuerung der Hälfte des derzeit komplett hochflurigen Wagenparks. Gegenwärtig stehen 29 Gelenk- und 13 Solotrolleybusse für den Einsatz auf den acht Linien zur Verfügung. Von den acht Linien werden die Linien 3, 4, 14 sowie 6/16 tagsüber alle 20 Minuten, in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten befahren. Fahrplanmäßig werden zur Hauptverkehrszeit 27, von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr 19 Trolleybusse benötigt.

Pernik [BG] - Zwei Linien neu eröffnet

[J. Lehmann](#) - 03.09.12

Am 2. Juli 2012 wurde die Linie 17 wieder als Trolleybuslinie eröffnet und eine neue Linie 15 eingeführt. Die Linie 17 startet wie die Linien 10 und 20 von Tsentara in der Nähe des Bahnhofs von Pernik und führt zum Stahlwerk "Metal". Die Linie 15 verbindet die Endhaltestelle der Linie 10 mit der Endhaltestelle der Linien 10 und 17. Hier verkehrt nur ein Trolleybus pro Stunde bzw. zweistündlich. Die Linien 10 und 17 verkehren alle 30 Minuten, lediglich die mit über 12 km längste Trolleybuslinie 20 verkehrt alle 12 bzw. 15 Minuten. Der Wagenpark besteht aus 16 ZiU 682 (Nr. 201...228) des Baujahrs 1987 und fünf Gelenktrolleybussen der Firmen DAC-Chavdar 317ETR (Nr. 110, 113, 116, 118, 119) des Baujahrs 1986.

Auf der neu eingerichteten Webseite des Betriebs "Trolley Transport" <http://troltrans.alle.bg/> wird für Ende 2012 der Ersatz aller Trolleybusse durch voraussichtlich 20 Neufahrzeuge angekündigt. Auch hier werden Fördermittel des Landes erwartet.

Sofia [BG] - Ausschreibung für 50 Gelenktrolleybusse zurückgezogen

[J. Lehmann](#) - 29.10.12

Nachdem im Juli 2012 aufgrund des Ergebnisses der Ausschreibung bereits angekündigt wurde, dass die tschechische Firma Skoda 50 neue Gelenktrolleybusse des Typs Skoda 27tr mit Wagenkästen der Firma Solaris liefern sollte, musste nun aufgrund des Einspruchs des unterlegenen Bieters die Ausschreibung aufgehoben werden. Eine entsprechende Ankündigung der Aufhebung der Ausschreibung veröffentlichte die "Metropolitan elektrisch Ltd" am 04.09.2012. Es bleibt zu hoffen, dass man mit den erteilten Mitteln der EU nun nochmals ausschreibt und eine Beauftragung erfolgen kann.

Der größte Teil des knapp 150 Einheiten umfassenden Wagenparks besteht aus Gelenktrolleybussen des Fabrikats Ikarus 280T/Ganz, die nun rund 25 Jahre alt sind. Acht Gräf&Stift-Trolleybusse wurden 2006 aus Innsbruck übernommen, zuvor gingen auch drei Solowagen aus einheimischer Produktion in Betrieb, rüstete die einheimische Firma Tramkar Wagenkästen der türkischen Firma Gülyüz, Typ Cobra GD 272 elektrisch aus. 2002 und 2005 gingen die Wagen mit den Betriebsnummern 2002 bis 2004 in Dienst. Im Februar 2012 brannte Wagen 2003 aus, er wurde jedoch wiederaufgebaut und wurde im September wieder in Betrieb genommen.

Chisinau [MD] - Erste BKM 321 aus eigener Werkstatt

[J. Lehmann](#) - 10.09.12

Bauteile für fünf neue Trolleybusse lieferte die Firma Belkommunmash Anfang Juli 2012 nach Chisinau und am 09.07.2012 begann die Montage. Es handelt sich um fertig lackierte Wagenkästen, die bereits mit Fenster und Türen ausgestattet sind sowie separate Bauteile der elektrischen Ausrüstung wie Motor und Steuerung. Diese werden nun in Chisinau in die Wagenkästen eingebaut.

Ein Team von Experten aus Minsk hilft den Mitarbeitern in Chisinau um die nötigen Qualifikationsnachweise zu erhalten, die Montage der ersten Trolleybusse wird von zwei Experten des weißrussischen Herstellers begleitet. Auch zukünftig wird der Hauptteil der Trolleybusse von Belkommunmash geliefert werden, jedoch werden andere Elemente wie Motoren und elektrische Systeme aus Russland importiert werden. Vor der Inbetriebnahme des Wagens muss dieser 500 Kilometer Testfahrten fehlerfrei bestehen.

Bis Ende des Jahres sollen auf diese Art zehn neue Wagen in Betrieb gehen, für die kommenden Jahre ist eine jährliche Produktion von 50 Einheiten vorgesehen. Damit soll der Wagenpark auf 250 neue niederflurige Trolleybusse aufgestockt werden. "Um die Flut an Kleinbussen einzudämmen, muss die Trolleybus-Flotte auf 300 moderne Fahrzeuge ergänzt werden", so der Bürgermeister anlässlich der Pressekonferenz zum Montagebeginn.

Nach der kompletten Neugestaltung der Trolleybus-Flotte in Chisinau soll dieses auch in den übrigen Trolleybusbetrieben in Balti und Tiraspol umgesetzt werden.

Derzeit umfasst der Wagenpark rund 360 Trolleybusse, darunter 102 Niederflurtrolleybusse, die mit Hilfe der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) im vergangenen Jahr beschafft wurden. Über die Hälfte des Wagenparks besteht jedoch aus ZIU 682 der Baujahre 1983-1995, darunter auch sieben Einheiten als Gelenktrolleybusse (ZiU 683). Diese verkehren gemeinsam mit den 1996 aus ukrainischer Produktion gelieferten YMZ T1 und den 2005 beschafften BKM 213 aus Weißrussland vorwiegend auf den Linien 22 sowie 8 und 18. Jünger als 15 Jahre sind neben den 102 Neufahrzeugen lediglich 39 Skoda 14Tr der Baujahre 2001-2003 und 20 YMZ-T2 des Baujahrs 2006 sowie fünf Trolleybusse verschiedener Hersteller.

Es wird ein Netz von 26 Linien bedient, in den letzten Jahren gab es nur geringfügige Änderungen, so zum 24.8.2012, als die Linie 4 westlich der Innenstadt eine neue Endschleife unter bestehender Fahrleitung bedient.

Tiraspol [MD] - Neue Niederflurtrolleybusse für Transnistrien

[J. Lehmann](#) - 26.11.12

Im August 2012 traf das erste Neufahrzeug für den Betrieb nach fast 20 Jahren ein. Bis 1994 konnte regelmäßig neue Trolleybusse des russischen Standardtyps ZIU 682 beschafft werden. Von diesen ZIU 682 stehen derzeit noch über 20 Einheiten des knapp 50 Einheiten umfassenden Wagenparks. 2006 konnte dieser mit gebrauchten Trolleybussen aus Moskau und 2009 aus Minsk verjüngt werden.

Nun wandte sich die Hauptstadt des 1992 von Moldawien losgesagten Transnistrien erneut an Minsk und neben gebrauchten Arbeitsfahrzeugen für die Stadt und für die Feuerwehr konnten neue Trolleybusse der Firma Belkommunmašh erworben werden. Bis Ende September gingen acht Einheiten in Betrieb, und zwar sechs BKM 321 und zwei BKM 420. Ferner wurden im Oktober fünf der nunmehr zehn Jahre alten Trolleybusse des Typs MAZ 103T von Minsk (Nr. 4446, 4447, 4449, 4450 und 4452) bereitgestellt und teilweise bereits nach Tiraspol abtransportiert.

Auch Bendery (Tighina), die zweite Trolleybusstadt in Transnistrien erhielt vier BKM 321, die überwiegend auf der Gemeinschaftslinie 19 zwischen den beiden Städten eingesetzt werden.

Mariupol [UA] - Neue Trolleybusse aus Weißrussland

[J. Lehmann](#) - 12.11.12

Am 24.10.2012 präsentierten sich auf dem Prospekt Lenin die vier neuen Trolleybusse vom Typ BKM 321, die ab 20.10.2012 aus Weißrussland angeliefert wurden. Die Niederflurtrolleybusse sind ein Geschenk der ortsansässigen Firma Azavmash, die die neuen Fahrzeuge für 7,5 Mill. Griwna bei der Firma Belkommunmash in Weißrussland gekauft hat. Bereits 2006 erhielt der Betrieb fünf Trolleybusse der Firma TrolZa vom bewährten Typ ZiU 682 (Nr.0001-0005). 2007 erwarb der Verkehrsbetrieb vier gleiche Einheiten dieses Typs. In 2008 folgten fünf und 2011 drei YMZ T2, von denen bereits seit 1994 14 Stück beschafft wurden. Der Wagenpark besteht aus 60 Fahrzeugen, davon aber nur unter 50 Trolleybusse betriebsbereit sind.

Vor rund 20 Jahren standen noch 200 Trolleybusse für den Einsatz auf 15 Linien zur Verfügung, nachdem weitere 20 Jahre zuvor am 21.04.1970 mit der Linie 1 die ersten Škoda 9Tr den Trolleybusbetrieb als Ergänzung des Straßenbahnnetzes aufnahmen. Bereits ein Jahr später standen schon 84 Trolleybusse zur Verfügung, bis 1982 folgten noch weitere 130 Einheiten. Ab 1983 lieferte die Firma Škoda Trolleybusse des Typs 14Tr, und zwar bis

1990 insgesamt 76 Einheiten. 1992/93 gingen dann ZIU 682 und auch Gelenkwagen ZIU 683 des russischen Standardtyps in Dienst. Je etwa zehn Škoda 14Tr und ZiU 682 gehören heute noch zum Wagenpark, ebenfalls drei Gelenkwagen der ursprünglich 13 vorhandenen Einheiten.

Von den einst 15 Linien (1-15) werden heute noch 12 Linien bedient, und zwar Linien 1, 2, 4 - 6, 8 - 13 und 15.

[Mikolayiv/Nikolayev \[UA\]](#) - Neue MAZ ETON T-103 bestellt und geliefert

[J. Lehmann](#) - 22.10.12

Für den Ankauf von sieben neuen Niederflurtrolleybussen öffnete die "Nikolaeelektrotrans" die Angebote am 25.07.12. Einen Monat später am 24.08.2012 gab das kommunale Unternehmen "Nikolaeelectrotrans" bekannt, daß die Firma "MAZ-Transservis" mit der Lieferung von sieben Trolleybusse des Typs MAZ ETON T-103 beauftragt wird, die bis Oktober 2012 in Dienst gehen sollen. Der Kaufpreis beträgt 11,34 Millionen Griwna, dieser war zu 75% entscheidend, mit 25% wurde die vorgeschlagene Service-Garantie bewertet. Die einheimischen Lieferfirmen "Trade and Finance Company LAZ" und "Bogdan Motors" unterlagen mit Angeboten in Höhe von 11,83 Millionen Griwna und 13,23 Millionen Griwna. Aber die Kartellbehörde mußte vor endgültiger Beauftragung über eine Beschwerde der Lviv Bus Plant (LAZ) entscheiden, die anzeigte, dass inländische Produzenten ignoriert wurden.

Am 1.10.12 gab jedoch der Direktor der "Nikolaeelektrotrans" bekannt, daß der Einspruch endgültig behandelt und abgelehnt wurde und der Auslieferung der neuen Trolleybusse nichts im Wege steht. Am 5.10.2012 wurde der erste Wagen geliefert, am 11.10.2012 der zweite. Sie erhalten im Anschluß an die 2008 zuletzt gelieferten LAZ-Niederflurtrolleybusse die Betriebsnummern 3006 und 3007.

Ihr Einsatz ist auf den Linien 2 und 5 vorgesehen, die Linie 6 wird von den bisherigen Niederflurtrolleybussen des Typs LAZ bedient. Insgesamt besteht das Netz aus vier Trolleybuslinien, die neben den verbliebenen fünf Straßenbahnlinien (1, 3, 6, 7 und 11) den Hauptanteil des ÖPNV in der rund 60 km vom schwarzen Meer entfernt liegenden Stadt.

[Lutsk \[UA\]](#) - Neue Gebrauchte aus Polen

[J. Lehmann](#) - 15.10.12

Der knapp 60 Einheiten umfassende Wagenpark weist nur 24 Einheiten auf, die jünger als 20 Jahre sind. Der größte Teil des Wagenparks besteht aus Ziu682 der Baujahre 1985-1991.

Als Ersatz konnte Lusk zehn Jelcz/KPNA PR110E aus Lublin übernehmen, von denen der erste (Nr.3780) am 24.09.12 eintraf und am 12.10.12 den Liniendienst als Nr. 210 aufnahm. Diese Trolleybusse sind zwar auch 20 Jahre alt und nicht niederflurig, sie wurden jedoch zuletzt in Lublin grundüberholt. Der Direktor des Trolleybusbetriebs LET teilte in einer Presseerklärung mit, dass die 10 Trolleybusse zu einem symbolischen Preis an Lutsk übergeben wurden, jeder Wagen besitzt eine ausführliche Dokumentation und etliche Ersatzteile wurden zu einem niedrigsten Preis überreicht.

Bislang besitzt der Betrieb neun Niederflurtrolleybusse, und zwar fünf Dreiaxser der Baujahre 2007/08 (Nr. 203-205, 208, 209), von denen vier bei NSA Nr. 1 "JSC" AK "Bogdan Motoren" zu Ehren des 40 Jahrestages der Einführung des Trolleybus in Lutsk renoviert wurden sowie zwei Trolleybusse in 10 m Länge vom Typ T501.10 (Nr. 206, 207), die ebenfalls 2008 neu beschafft wurden.

Elf Trolleybuslinien werden bedient, die Linien 1, 1a, 2, 2a und 4 verkehren mit jeweils 5-7 Trolleybussen in einem Takt bis zu 15 Minuten in Spitzenzeiten, die Linien 5, 8, 9 und 12 etwa alle 20 Minuten mit 4-5 Trolleybussen und die Linien 3, 4a, 6 und 7 mit je einem Trolleybus in unregelmäßigen Takt mit einigen Fahrten tagsüber.

[Slavyansk \[UA\]](#) - Niederflur-Trolleybusse aus Donesk

[J. Lehmann](#) - 08.10.12

Am 02.10.2012 wurden fünf Trolleybusse des Typs LAZ E1883A1 feierlich, mit Girlanden und Luftballons geschmückt, in Betrieb genommen. Es handelt sich um fünf Trolleybusse, die 2011/12 in Donesk in Dienst gingen und gemäß dem Beschluss des Stadtrates von Donesk an die rund 100 km nördlich gelegene Stadt Slawjansk übergeben wurden. Hier erhalten die fünf Wagen (Donesk 1503, 2353, 2354, 2357, 2359) die Betriebsnummern 201-205.

Der Trolleybusbestand sank vor der Neubeschaffung auf unter zehn Einheiten, und zwar ein Gelenkwagen des Typs YMZ T1 (Nr.107, Baujahr 1997) sowie sechs Solowagen des Typs YMZ T2 der Baujahre 1993-1998, darunter einer im Jahre 2010 von Kiew übernommener Trolleybus sowie ein ZIU 682 (Nr.060) vom Bj. 1990, weitere Trolleybusse dieses Typs sind seit 2008 abgestellt.

[Ternopil \[UA\]](#) - Neue Gebrauchte aus Pilsen und Budweis

[J. Lehmann](#) - 19.11.12

Mit der Beschaffung von zwei Gelenkwagen des Typs Skoda 15Tr aus Pilsen (dort 465 und 467) beabsichtigt der Betrieb nun eine Verjüngung des Fuhrparks, der das Durchschnittsalter der Trolleybusse senken soll. Es folgten drei Trolleybusse aus Budweis (Nr.24, 16 und 29) Der erste nahm am 06.11.2012 den Liniendienst auf, die anderen beiden trafen am 7.11.2012 ein. Wie die anderen beiden soll er auf der Linie 8 zum Einsatz kommen, die am 22.09.12 eine Erweiterung um rund 2 km in das Wohngebiet "Alaska" erhielt. Unter den ersten Fahrgästen waren neben zahlreichen Vertretern der Behörden auch Vertreter der Kirche, die die neue Anbindung feierlich einweihten.

Weiterhin werden sieben Trolleybuslinien bedient, die in Spitzenzeiten alle 6 Minuten (Linie 10), bzw. alle 7-10 Minuten (Linien 1, 2, 5, 11) sowie alle 15-16 Minuten (Linie 8, 9) verkehren.

Hierfür steht ein Wagenpark von über 50 Trolleybussen zur Verfügung, zu dem noch 12 Skoda 9Tr der Baujahre 1976 bis 1982 gehören. Vier davon wurden 1996 aus Ostrava übernommen. Auch einige der Skoda 14Tr sind fast 30 Jahre alt, die 16 Einheiten stammen aus den Baujahren 1983-89. Hier sind zahlreiche gebraucht aus Brünn, Zlin, Ostrava und Pardubice übernommen.

Die letzten Neufahrzeuge erhielt der Betrieb in 2006, als zwei hochflurige Trolleybusse des Typs LAZ-52522, gefolgt von drei Niederflurtrolleybussen des Typs LAZ E183 in 2007/08. Dies waren die ersten Neufahrzeuge nach den 1992-94 beschafften Gelenk- und Solowagen des Typs YMZ T1 und T2 (Nr.116-129). Die Gelenkwagen wurden 2003/04 größtenteils in Solowagen umgebaut. Die nun übernommenen Gelenkwagen sind zwar vom Baujahr 1991 und 1995, jedoch tragen sie dazu bei, das Durchschnittsalter des Wagenparks von über 25 Jahren zu senken.

Babruvsk/Bobruisk [BY] - Weitere Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 10.09.12

Weiterhin verkehren drei Trolleybuslinien mit 40,7 km Linienlänge. Der Wagenpark umfasst knapp über 73 Trolleybusse, von denen über die Hälfte für den Einsatz auf den drei Linien benötigt werden. 2011 kamen weitere sechs BKM 321 (Nr. 149-153, 155), so dass nun 26 Einheiten dieses Niederflurtrolleybusses vorhanden sind. Letzter Neuzugang ist ein MAZ-ETON-T203, ein Vorführwagen des Baujahrs 2009, der im Februar 2012 den Liniendienst aufnahm.

Kaliningrad [RU] - Trolleybusse aus Weissrußland

[J. Lehmann](#) - 29.10.12

Nachdem ab März 2011 der erste Niederflur-Trolleybus der Firma Belkommunmash vom Typ BKM 420 den Liniendienst aufnahm, bestellt das kommunale Unternehmen "Kaliningrad GorTrans" nun zehn weitere Einheiten dieses modern anmutenden Wagens, zusätzlich auch ein Triebwagen für den Straßenbahnbetrieb (Typ BCM 62103 für Meterspur). Der erste Trolleybus der inzwischen in der vierten Generation (bez. BKM 420 002) geführte Wagen wurde am 01.07.2012 ausgeliefert und am 07.07.2012 der Öffentlichkeit präsentiert. Weitere Niederflurtrolleybusse, die von den Fahrgästen aufgrund ihrer grünen Lackierung und des Aussehens liebevoll "Heuschrecke" genannt werden, trafen am 20. und 30.09.2012 (Nr. 403, 404) sowie am 16. und 22.10.2012 (Nr. 405, 406) ein. Wagen 404 wurde am Wochenende 6./7.10.2012 in der Innenstadt mit einem neuen Autobus des Typs Autosan Suncity 12LF ausgestellt.

Bis zum Sommer 2012 sank die Zahl der eingesetzten Trolleybusse auf 48 Einheiten. In den letzten drei Jahren wurden rund zehn der über 20-jährigen ZiU-682 ausgemustert, nur noch knapp zehn Einheiten dieses Typs befinden sich noch im Einsatz. Weiterhin im Einsatz bleiben die 2009 beschafften 18 Einheiten dieses Typs sowie die zehn 2006 in Dienst gestellten Trolza-5275,05 "Optima". Mit den knapp 50 Trolleybussen werden vier Linien bedient, und zwar die Linien 1, 2, 6 und 7. Das Straßennetz besteht aus drei langen Durchmesserlinien (1, 3, 5), hierfür stehen ebenfalls noch knapp 50 Triebwagen zur Verfügung. Mit den Neubeschaffungen scheint zum jetzigen Zeitpunkt der Bestand beider Betriebszweige gesichert.

Foto:

Trolleybus 401, hier im Einsatz auf der Linie 7, brachte als erstes Neufahrzeug eine optische Aufwertung des Trolleybusbetriebs im ehemaligen preußischen Königsberg (seit 1946 offiziell Kaliningrad), der Wagen des Baujahrs 2009 diente 2010 als Vorführwagen in den Trolleybusbetrieben Gomel (Weißrussland), Vilnius (Litauen) und Aschgabat (Turkmenistan).
Aufnahme: Denis039
(<http://transphoto.ru/>), 02.05.2011



Kursk [RU] - Zum 40. Jahrestag wurde der neue Trolleybus 040 präsentiert

[J. Lehmann](#) - 17.09.12

Die Auslieferung von Trolleybussen des Typs BKM 321, die in eigener Werkstatt komplettiert werden, geht weiter. Bis Ende 2011 gingen die Wagen 029-031 in Betrieb, so dass bis dahin elf Trolleybusse aus eigener Produktion zum Wagenpark gehörten. In der ersten Jahreshälfte 2012 bis zur Inbetriebnahme von Wagen 37 am 21. Juni 2012 folgten

fünf weitere Neufahrzeuge (Nr.033-37). Ein Fahrzeug wurde am 14.04.2012 fertig aus Weißrussland angeliefert und ging als Wagen 032 am 5.5.2012 in Betrieb.

Zum 40. Jahrestag der Eröffnung des Trolleybusbetriebs wurde am 24.08.2012 Trolleybus 040 feierlich übergeben. Bis zum Ende des Jahres sollen noch die Neufahrzeuge 038, 039, 041, 042 folgen, so dass 2012 zehn Trolleybusse in eigener Werkstatt produziert werden. Obwohl der Betrieb entsprechend zertifiziert ist, konnte bislang ein Verkauf der Fahrzeuge in andere Betriebe der Umgebung noch nicht erreicht werden.

Ein spektakulärer Unfall ereignete sich am 14.09.2012. Trolleybus 218, ein ZIU 682 des Baujahres 1998 musste einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug ausweichen und rollte einen Abhang hinunter. Es entstand nur ein hoher Sachschaden, einige Fahrgäste und der Fahrer wurden nur leicht verletzt, vorwiegend durch Glassplitter, ein Fahrgast erlitt einen Schock.

Die Stadt Kursk, erstmals im Jahre 980 nach Gründung einer Festung besiedelt, liegt etwa 500 km südlich von Moskau in der Nähe der Grenze zur Ukraine. Seit dem 30.04.1898 besitzt die Stadt einen Straßenbahnbetrieb; heute werden sechs Linien bedient, für die ein Wagenpark von rund 80 Triebwagen zur Verfügung steht. Der vor 40 Jahren am 18.08.1972 aufgenommene Trolleybusbetrieb besteht aus neun Trolleybuslinien, die im wesentlichen aus einer Nord-Süd-Strecke mit mehreren Abzweigen besteht, jedoch keine der neun Linien bedient die komplette Nord-Süd-Verbindung durchgehend. Rund 90 Trolleybusse umfaßt der Wagenpark, davon sind nun 27 Einheiten komplett niederflurig.

[Moskwa \[RU\]](#) - TrolZa liefert 263 Trolleybusse bis 2014

[J. Lehmann](#) - 19.11.12

Mitte Mai 2012 wurde eine Ausschreibung für die Lieferung von 263 Trolleybussen gestartet. Den Auftrag erhielt im Juni 2012 die Firma TrolZa, die bereits die ersten Einheiten im Oktober und November 2012 lieferte. Es handelt sich um den Typ TrolZa-5265.00 „Megapolis“, der eine vollständige Niederflrigkeit bietet und von dem seit 2006 bereits über 100 Einheiten beschafft wurden. Bis Mitte November wurden bereits 46 Einheiten antransportiert und die ersten nahmen Ende Oktober 2012 den Liniendienst auf. Die Lieferung aller Einheiten soll sich bis 2014 hinziehen.

Bereits Ende 2011 erhielt die Firma Belkommunmash den Auftrag zur Lieferung von 100 Trolleybussen, die bis Herbst 2012 ausgeliefert wurden aber noch nicht alle in Betrieb sind. Alle sieben Depots erhielten 10 bis 18 Einheiten zugeteilt.

Ebenso wurden die Umbauten der bis zu 10 Jahre alten ZIU-682 mit neuen Wagenkästen fortgeführt; in 2012 wurden bislang 24 Trolleybusse auf diese Weise verjüngt, gesamt sind es nun über 300 Einheiten. Der Wagenpark besteht derzeit aus über 1.700 Trolleybussen, davon sind jedoch bislang nur ein Viertel niederflurig, aber mit der Neubeschaffung wird die Absicht deutlich gemacht, den Anteil weiter zu steigern.

[Podolsk \[RU\]](#) - Erste Niederflur-Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 08.10.12

Der erste von fünf neuen Trolleybussen des Typs 5275.03 "Optima" der Firma TrolZa wurde Ende September ausgeliefert und ging am 7.10.12 feierlich in Betrieb. Es handelt sich um die ersten niederflurigen Trolleybusse in der Stadt Podolsk, eine Großstadt rund 40 km südlich von Moskau. Die Trolleybusse des Typs 5275.03 "Optima" sind jedoch nicht vollständig niederflurig, nur der Bereich zwischen den beiden ersten Türen einschließlich der beiden Türzugänge sind niederflurig.

Die ersten Trolleybusse des 2001 eröffneten Betriebs wurden zwischenzeitlich generalüberholt durch die Trolleybuswerkstatt in Ivanovo, zwei Wagen in 2010, neun in 2011 und bislang sechs in diesem Jahr. Derzeit ist Wagen 19 in Arbeit, Trolleybus 17 ist noch im ursprünglichen Zustand, während der ZIU 682 Nr. 20 bereits ausgemustert wurde.

[Sankt Peterburg \[RU\]](#) - 80 neue Trolleybusse in vier Ausschreibungen

[J. Lehmann](#) - 01.10.12

Am 12.09.12 kündigte der Verkehrsausschuss zwei weitere Auktionen für den Kauf von insgesamt 36 neuen Trolleybusse an. Es ist die Beschaffung von 22 Solo- und 14 Gelenkfahrzeuge beabsichtigt. Der maximale Gesamtpreis der ausgeschriebenen Verträge soll 347 Millionen Rubel betragen.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden als Vorlage für den Ausschuss für Verkehr am 15.10.2012 angekündigt.

Die neuen Fahrzeuge sollen Niederflurtrolleybusse sein, so die wichtigste Voraussetzung der Anfrage, außerdem müssen die Wagen mit einem Informationssystem ausgestattet sein, die in Fahrgastraum die Routenführung anzeigen. Der Kauf soll eine deutliche Verbesserung des Wagenparks der "Gorelectrotrans" durch Ersatz älterer Fahrzeuge bringen und die aktuellen Taktzeiten einiger Linien verbessern.

Somit beabsichtigt die Stadt den Trolleybus-Wagenpark zum vierten Mal durch Neufahrzeuge zu aktualisieren. Im Februar hat der Ausschuss für Verkehr bereits 19 Trolleybusse des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" aus Vologda (Nr.1221, 1226-1232, 2337-38, 3334-35, 5344-47, 6829-31) und in einer weiteren Auktion für 23 Millionen Rubel vier Trolleybusse des Typs TrolZa-5275.03 „Optima“ aus Saratov (Nr. 1222-1225) genehmigt. Im Juni wurden Mittel in Höhe von 168,28 Millionen Rubel für eine weitere Auktion für den Kauf von 21 Trolleybussen bewilligt.

Trotzdem warnen Experten, dass diese Anzahl an Neufahrzeugen nicht ausreicht. Bisher wurden in den letzten Jahren zwar 270 Einheiten, somit mehr als 40% des mit Stand von 01.06.12 aus 632 Trolleybussen bestehende Wagenpark erneuert. Rund 40% davon wären verschlissen und müssen ausgetauscht werden, da die über 7-8 Jahre alte Technik überaltert wäre. Die beiden ältesten Trolleybusse in St. Petersburg stammen sogar aus dem Jahr 1985.

Twer [RU] - Neue Niederflurtrolleybusse mit Fördermitteln

[J. Lehmann](#) - 24.09.12

Die Firma Trolza erhielt nach einer Ausschreibung den Auftrag zur Lieferung von sechs Niederflur-Trolleybusse für die rund 170 km nordwestlich von Moskau gelegene Stadt. Der Kauf der Trolleybussen wurde mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt im Rahmen des Programms "zugängliche Umgebung" zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, unterstützt. Es handelt sich mit dem Typ 5265 "Megapolis" um die ersten voll Niederflur-Trolleybusse der Firma Trolza für die Stadt Twer. Bisher lieferte Trolza zwei Trolleybusse mit einem Niederflurigen Boden im vorderen Bereich, so dass die erste und zweite Zugangstür niederflurig ist.. Zuvor gingen in 2010 vier Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 321 (Nr. 9, 19, 27 und 78) aus Weißrussland in Dienst.

Weiterhin besteht der Wagenpark aus knapp 100 Trolleybussen, von denen jedoch über 20 bereits abgestellt wurde. So sind von den rund 20 Einheiten des Typs ZiU 682 vom Baujahr 1990-93 nur wenige im aktiven Liniendienst, über 15 Einheiten sind abgestellt. Ebenfalls abgestellt vorhanden sind noch 10 Gelenkwagen, die bereits 2010 abgestellt wurden.

Yaroslavl/Jaroslavl [RU] - Fa. Trolza lieferte 14 neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 03.09.12

14 neue Trolleybusse des Typs 5275.07 "Optima" lieferte die Firma Trolza im Juni und Juli 2012 aus. Zehn davon sind im Depot 1 (Betriebs-Nr. unter 100) und vier im Depot 2 (105, 112, 146, 151) beheimatet. Die Fahrzeuge sind teilniederflurig, 2008 bot man mit der Beschaffung von fünf Trolleybusse Megapolis vollständig niederflurige Wagen an, aus Kostengründen entschied man sich nun für diese Bauart.

Nachdem 16 der ursprünglich 30 Gelenktrolleybusse der Baujahre 2000/01 sowie die zwei 1997/8 beschafften Vorläuferfahrzeuge (101, 103) in den Jahren 2008/2009 generalüberholt wurden, sind nun die nicht renovierten Wagen 2011/12 außer Dienst gestellt worden. Die in 2008 noch auf 37 Einheiten gewachsenen Anzahl an Gelenktrolleybussen sank nun auf 24 Einheiten.

Auf den acht Linien kommen bis zu 86 Trolleybussen in Spitzenzeiten zum Einsatz. Der Wagenpark besteht aus rund 130 Einheiten, davon sind 30 ZiU 682 der Baujahre 1991 bis 1993 die ältesten Einheiten, es handelt sich um diejenigen von den über 100 Einheiten, die in 2008/9 generalüberholt wurden.

Almaty [KZ] - 200 neue Trolleybusse liefert mit Hilfe der EBWE

[J. Lehmann](#) - 22.10.12

2010 bewilligte die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD=European Bank for Reconstruction and Development) Mittel für die Beschaffung von Neufahrzeugen für den Trolleybusbetrieb KGP Almatyelektrotrans. Den Auftrag hierfür erhielt nun die Firma Neoman aus China. Insgesamt werden 195 Trolleybusse geliefert, die erste Charge von 50 Trolleybussen ist nun Anfang Oktober 2012 auf die Reise nach Kasachstan gesandt worden. Der lange Zug mit den Trolleybussen ist von Jinhua nach Dzungarian Gate an der Grenze zu Kasachstan vier Tage und drei Nächte unterwegs. Dort werden die Fahrzeuge umgeladen, da Kasachstan die russische Breitspur der Eisenbahn hat, während sie in China auf Normalspurmaß von 1435 mm fährt.

Mit den neuen Trolleybussen soll nahezu der komplette Wagenpark erneuert werden. Außerdem ist die Wiedereröffnung der Linien 3 und 25, die vor rund 20 Jahren aus Mangel an Trolleybussen eingestellt wurde. Der derzeitige Wagenpark umfasst rund 170 Trolleybusse, von denen rund 30 abgestellt sind, unter anderem die letzten ZIU 682. Auch die Skoda 14Tr und die aus einheimischer Produktion stammenden Solotrolleybusse des Typs KAZ 398 werden ausgemustert. Von den rund 130 Einheiten, die von 2001 bis 2007 gebaut wurden, sind noch etwa 80 in Betrieb.

Anfang des Jahres am 14.02.2012 wurde die Trolleybuslinie 6 verlängert. Sie erschließt von der bisherigen Endstation das Wohngebiet Mamyr mit rund 1 km neuer Fahrleitung.

Ende 2011 wurde die U-Bahn, mehr als 23 Jahre nach dem ersten Spatenstich, mit sieben Stationen eröffnet, die Betriebslänge beträgt 7,6 km.

Shanghai [CN] - Investitionen im Netz bleiben aus

[J. Lehmann](#) - 12.11.12

Zum Ende des Jahres wird die Trolleybusflotte erneut reduziert. Da die Fahrzeuge nur auf rund acht Jahre Nutzungszeit ausgelegt sind, werden die rund 60 Trolleybusse, die vor 2005 produziert wurden, ausgemustert. Obwohl die Stadt noch Anfang des Jahres ankündigte, neue Trolleybusse zu beschaffen, wurden nun als Ersatz wieder Batteriebusse gewählt. Diese kosten rund den dreifachen Preis eines Dieselmotors. Die Beschaffungskosten eines 12-m-Dieselmotors betragen rund 80-100 T€, ein Trolleybus ist nur geringfügig teurer. Ein Batteriebus kostet hingegen mehr als 250.000 €, einschließlich der Batterie. Außerdem sind sie in den Betriebskosten wesentlich höher

als Diesel- und Trolleybusse. Denn die Batterien sind nicht für eine Aufladung im Betrieb vorgesehen, sondern müssen im Depot aufgeladen werden. Mit aufgeladener Batterie hat das Fahrzeug jedoch nur eine Reichweite von 80 km, was nur für wenige Betriebsstunden ausreicht.

Derzeit umfasst der Trolleybuspark rund 140 Einheiten, einige in 2004 gebaute Sunwin-Trolleybusse wurden bereits ausgemustert, weitere folgen bereits in den nächsten Wochen. Da die Batteriebusse erst Anfang 2013 erwartet werden, wurden von anderen Busfirmen in Schanghai zehn Dieselsebusse angemietet. Somit bleiben Anfang 2013 nur noch 91 Trolleybusse, der Ausmusterung im Februar 2013 (Nr. H0A 001-002, H0A steht für Hangzhou made Xianfei Trolleybus gebaut von Firma Hangzhou Changjiang, heute in Konkurs), im Februar 2014 (KGP 383-402, KGP steht für Shanghai made Sunwin trolleybus, Hersteller: Shanghai Sunwin, ein Joint-Venture der Firma VOLVO und der Shanghai Auto Group, die Nummer ist die Endziffer der Seriennummer des Herstellers), im April 2014 (H0A 003-016, 018-022), im September 2014 (H0A 023-042) und im Januar 2015 (H0A 043-072) vorgesehen ist. Weiterhin werden zehn Trolleybuslinien (Linien 6, 8, 14, 15, 19, 22, 23, 24, 25 und 28) bedient, jedoch inzwischen alle im Mischverkehr mit Autobussen. Der überwiegende Teil wird vom Depot 2 bedient, wo die größere Anzahl an Trolleybussen beheimatet ist. Im Depot 1 werden unter anderem die Linien 15 und 24 bestückt, auf denen nur ein bzw. drei Kursen mit Trolleybussen bedient werden.

Die Fahrleitung des Netzes wird von einer separaten Firma unterhalten, Reparaturen werden zeitnah durchgeführt, auch bei ungenutzten Fahrleitungen. Jedoch unterblieb eine Modernisierung der Anlagen in den vergangenen Jahrzehnten, technisch entspricht sie einem Stand noch vor 50 Jahren, weshalb sich die Trolleybusse nur langsam im Stadtverkehr fortbewegen können.

Kurz vor dem 98-jährigen Geburtstag des Betriebs äußerte ein Vertreter des lokalen Trolleybus-Betreibers am 5.11.2012 in einem Interview der lokalen Presse, dass der Trolleybusbetrieb in 2015 enden wird und vollständig durch Batteriebusse und Supercap-Busse ersetzt wird. Auf ein oder zwei Linien soll die Fahrleitung lediglich unter einem historischen Aspekt beibehalten werden.

Es bleibt zu hoffen, dass die städtische Regierung diese Entwicklung stoppt und anstelle der teuren und unwirtschaftlichen Batteriebusse man sich für eine Erneuerung des Wagenparks durch Trolleybusse entscheidet und dann auch eine Modernisierung der Fahrleitung erreicht, so dass sich der Trolleybus auch hier als moderne und umweltfreundliche Betriebsform präsentieren kann.

Wellington [NZ] - Fünf 'High Frequency'-Trolleybuslinien geplant

[D. Budach](#) - 10.09.12

Nach mehreren Monaten Diskussion per Internet (siehe Link "mehr Information) sowie auf politischer Ebene über die Partei der Grünen konnten die geplanten einschneidenden Veränderungen am Liniennetz nun zugunsten des Trolleybusnetzes folgende Änderungen erfahren:

Auf die Führung der Linie 11 nach Seatoun über die Straße "The Terrace" wurde verzichtet, daher kann diese Linie weiterhin von Trolleybussen bedient werden. Auch ein Abzweig der Linie 3 nach Evans Bay wurde fallen gelassen, somit verkehren hier auch weiterhin Trolleybusse. Der nordwestliche Teil der bisherigen Linie 3 wird von der Linie 1 übernommen. Die Linien nach Kingston (7), Karori, Lyall Bay und Island Bay (1 und 3), Miramar (2), Seatoun (11) werden als "High Frequency Bus Route" geführt. Der bisherige 10-, 12- und 15-Minuten-Verkehr auf diesen Linien wird somit beibehalten und sogar teilweise verbessert.

Drei Trolleybuslinien (5, 9 und 10) werden nach der aktuellen Planung eingestellt und durch vorhandene Autobuslinien oder nach Verlängerung neue Autobuslinien ersetzt. Es handelt sich jedoch um Linien, die bisher nur in der Hauptverkehrszeit bzw. nur Montags bis Freitags bedient werden. So verstärkt die Linie 5 in der Hauptverkehrszeit im 20 Minuten-Takt die Linie 2 und befährt einen Abzweig von der Linie 2 abgehend. Die Linie 9 wird alle 30 Minuten befahren und zweigt von der Linie 7 ab, bei der bisherigen Trolleybuslinie 10, die alle 20 Minuten verkehrt, wird nur ein kleiner Streckenabschnitt als Abzweig von der Linie 11 bedient. Diese drei Linien bedienen bis zu sechs Trolleybusse, die nun genutzt werden können, um den Dieselseinsatz in den Spitzenzeiten auf den verbleibenden fünf Linien zu reduzieren.

- Historischer Trolleybus kehrt heim

[D. Budach](#) - 19.11.12

Fast 50 Jahre nach seinem Export aus dem Vereinigten Königreich kehrt einer der letzten überhaupt gelieferten, britischen Trolleybusse in sein Ursprungsland zurück. Es handelt sich um einen BUT RETB/1 / MCCW B42D, der 1964 nach Neuseeland exportiert worden war und dort beim Wellington City Transport unter der Nummer 82 bis Mitte der achtziger Jahre in Dienst stand. Der Obus kam danach zur New Zealand Omnibus Society und war lange Jahre im Freien im Wellington Tramway Museum abgestellt, zwischenzeitlich auch im Trolleybusmuseum in Foxton.

Der Wagen wurde nun vom Britischen Trolleybus Museum in Sandtoft erworben und trat Mitte Oktober 2012 seine Seereise nach Grossbritannien über Melbourne an. In Sandtoft wird der Wagen umfangreich restauriert werden. Vor seinem Export nach Neuseeland war der Wagen beim britischen Betrieb in Walsall 1964 zum Probeeinsatz.

Sao Paulo (SPT) [BR] - 100 Dreiachser bestellt!

[D. Budach](#) - 22.10.12

Die Bestellung von 100 teil-niederflurigen, dreiachsigen Trolleybussen wurde inzwischen bestätigt. Nach der Lieferung und erfolgreichen Tests eines Vorserienwagens (Nr. 1775) werden bis zum kommenden Frühjahr die Serienwagen ausgeliefert, die äußerlich einige Abweichungen bei der Karosseriegestaltung aufweisen. Es handelt sich um 15 Meter lange Wagen des Typs Millennium BRT von CAIO auf Scania K270 Fahrgestell. Die Wagen haben drei Einstiegstüren, der vordere Wagenteil ist niederflurig, der hintere über eine Stufe zugänglich. Der erste Wagen 1501 traf am 13. Oktober 2012 im Depot der Betreibergesellschaft Himalaia ein und wird nun für den Fahrgastbetrieb komplettiert.

Nach Auslieferung der 78 Zweiachser des Typs Mercedes-Benz 0500U/CAI Millennium III wurden bislang rund 75 ältere Hochflurwagen ausgemustert. Es handelt sich dabei um die 1995/6 unter Verwendung alter Komponenten gebauten Marcopolo/Tutti Solowagen. Im Februar 2012 wurde außerdem einer der beiden Gelenkwagen des SP Trans Netzes ausgemustert (Nr. 1486), der zweite Wagen 1485 wird kurzfristig folgen.

Mit diesen Lieferungen soll die vollständige Flottenerneuerung bis 2013 abgeschlossen sein, es fahren dann nur noch Niederflurwagen. Weitere Trolleybusse wären für die Ausweitung des Betrieb, u.a. für die mögliche Wiederinbetriebnahme seit mehreren Jahren stillliegender Strecken nötig. Dazu gibt es bislang aber keine Entscheidungen. Die kurzfristig anstehenden Wahlen auf lokaler Ebene könnten das Bild allerdings noch einmal deutlich wandeln.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - Streckenverlängerung und eine weitere neue Trolleybusbauart!

[D. Budach](#) - 03.09.12

Seit Eröffnung der Neubaustrecke nach Jabaquara im April 2012 wird diese von den beiden Linien:

289: Terminal Piraporinha - Terminal Jabaquara

290: Terminal Diadema - Terminal Jabaquara

befahren. Es stehen aber weiterhin nicht genügend Trolleybusse für die nunmehr sieben Linien der EMTU zur Verfügung. Die Metra, Betreiber des Trolleybusnetzes der EMTU, das ausschließlich in den südlichen Vororten Sao Paulos verläuft, prüft deshalb gegenwärtig mehrere Optionen zur Erweiterung des Fuhrparks. Wie berichtet (siehe [Meldung vom 28.05.2012](#)) wurde im Frühjahr der Scania/CAIO/WEG-Eletra Dreiachser 5500 in Dienst gestellt, außerdem wurden bislang zwei Dieseltankbusse von Volvo/Busscar/WEG-Eletra in Trolleybusse umgewandelt und unter den Nummern 8150 und 8151 in Dienst gestellt. Im Juli 2012 traf nun, vorerst zur Erprobung, ein neuer, im vorderen Wagenteil vollständig niederfluriger Gelenktrolleybus ein, hergestellt von Mercedes-Benz/CAIO/WEG-Eletra als Typ Millennium III auf Mercedes Benz O 500 UA 2836 Chassis. Es handelt sich um die erste Trolleybus-Ausführung dieser als Dieselbus verbreiteten Bauart. Der Wagen ist 18,6m lang und hat vier Einstiege, davon zwei stufenlos im vorderen Wagenteil. Der Wagen wird ausführlichen Tests unterzogen werden, bevor eine Serienlieferung beginnt. Er ist unter der Nummer 8160 bei der Metra eingereicht.

- Weitere neue Strecke nach BRT-Standard in Vorbereitung

[D. Budach](#) - 05.11.12

Nachdem die Strecke Terminal Diadema - Terminal Jabaquara am 30.3.2012 offiziell eröffnet worden war, ist nunmehr eine weitere deutliche Streckenverlängerung in Vorbereitung. Vom Terminal Diadema soll eine 12 km lange Zweigstrecke ebenfalls mit weitgehender Führung auf separierter Trasse zur großen Umsteigestation Morumbi errichtet werden. R\$ 10,1 Mio. Investitionen sind dafür vorgesehen. Auf der Trolley:Motion-Tagung in Leipzig stellte der Vertreter der EMTU das Projekt am 24.10.2012 vor. Dabei wurde der Charakter der EMTU-Strecken überwiegend nach BRT-Standard deutlich.

Die bestehende Flotte aus 88 Trolleybussen (Einsatzbestand 70, davon 26 mit Niederflureinstieg) wird erneuert und erweitert werden. Dazu wurden, wie in früheren Meldungen beschrieben, mehrere verschiedene Prototypen in Dienst gestellt. Dem 15m langen Dreiachser, von dem sich beim Nachbarbetrieb SP Trans/Consortio Himalaia eine Serie von 100 Exemplare in Auslieferung befindet, könnte der Betreiber des EMTU-Netztes, die Firma Metra, eine größere Serie als Anschlussbestellung realisieren.

Barquisimeto [VE] - Wieder Bewegung ?

[D. Budach](#) - 26.11.12

Trotz der erheblichen, schon geleisteten Investitionen und teilweise abgeschlossener Bauarbeiten auf einzelnen Teilstrecken herrschte seit mehr als zwei Jahren nahezu völliger Stillstand beim ÖPNV-Grossprojekt in der venezolanischen Provinzmetropole Barquisimeto. Mehr als 250 Mio. USD (> 200 Mio. EUR) sind verbaut worden, doch nach selbst offiziellen Angaben sind weniger als 30% des Projekts erst fertiggestellt.

Vor den landesweiten Wahlen kam im August erstmals wieder etwas Bewegung in das Projekt mit seinen überall sichtbaren, unvollendeten Anlagen und Bauruinen. Angeblich wurden von der Zentralregierung 20 Mio. USD zur Fertigstellung der ersten 8 von im ersten Abschnitt ursprünglich geplanten 17 km Strecke bereitgestellt. Einzelne Bauarbeiten waren zu beobachten und eine Teilstrecke probeweise unter Fahrdrahtspannung gesetzt.

Der bis 2009 vollzählig ausgelieferte Wagenpark von 80 niederflurigen Neoplan-Viseon/Bombardier Gelenktrolleybussen stand seit drei Jahren bewacht, aber vor der Witterung ungeschützt im Freien abgestellt. Vor einer Inbetriebnahme müssten die Wagen also zunächst instand gesetzt werden. Am 26.9.2012 wurden zwei Trolleybusse unter Fahrdrachtspannung auf einem 8 km langen Abschnitt entlang der Avenida La Salle zwischen Calle 40 und dem Neuen Friedhof getestet. Die Betriebsaufnahme auf diesem Abschnitt, mit zunächst 25 der ausgelieferten 80 Obusse, soll angabegemäß noch vor Jahresende stattfinden. Allerdings gab es Ankündigungen der Betriebsaufnahme bereits früher, ohne dass diese auch tatsächlich eintrafen.

Merida [VE] - Streckenverlängerung eröffnet

[D. Budach](#) - 12.11.12

Die seit langem angekündigte Streckenverlängerung um fünf Haltestellen auf dem Abschnitt Pie de Llano - Mercado Periférico wurde provisorisch am 3.9.2012 eröffnet, allerdings gab es zunächst nur testweise Fahrgastbetrieb ausschließlich montags! Dieses Kuriosum endete noch im selben Monat, seit 22.9.2012 wird täglicher Fahrbetrieb geboten. Die Gelenkwagen wenden abgebügelt im Dieselbetrieb am Mercado Periférico und nehmen dann die Fahrt in der Gegenrichtung wieder elektrisch auf. Es wird weiterhin kein Fahrgeld erhoben, allerdings begann am 24.10.2012 die Ausgabe von Fahrscheinen. Die Fahrgäste sollen so an den künftigen Betriebsablauf gewöhnt werden.

45 DUO-Busse MB/Hispano/Vossloh-Kiepe sind seit 2003 in Mérida, mit ihnen soll eines Tages die 18,2 km lange Gesamtstrecke vom El Ejido am Flughafen vorbei durch die Innenstadt zur Universität im Nordosten bedient werden. Der (kostenlose) Fahrgastbetrieb läuft bereits seit November 2006.

trolley:planung - Aktuelles über Elektrobusse in Vergleich zu Trolleybussen

[J. Lehmann](#) - 01.10.12

erfahren Sie am 23. und 24. Oktober 2012 bei der 3. Internationalen Trolleybus Konferenz in Leipzig. Sie findet diesmal unter dem Leitthema "Neue Horizonte im Stadtverkehr - Innovative elektrische Stadtbussysteme ebnen den Weg zur postfossilen Gesellschaft" statt. Die Konferenz wird von Trolley:Motion organisiert, die sich weiterhin für die Förderung elektrischer Bussysteme einsetzen und alle Bemühungen zum Aufbau und Erhalt von Trolleybussystemen weltweit durch Wissens- und Erfahrungstransfer und durch Beratung von Kommunen und Nahverkehrsunternehmen unterstützen.

Die 3. Internationale Trolleybus Konferenz setzt die Tradition der erfolgreichen Veranstaltungen in Zürich im November 2008 und Luzern im November 2010 fort, welche mit großer internationaler Beteiligung aus Europa und Asien sowie den USA und Russland stattfanden.

Die im Rahmen der Messe „euregia 2012“ im sächsischen Leipzig platzierte Konferenz betont durch die Standortwahl einmal mehr, dass es bei allen Darstellungen und Anwendungsbeispielen um die Gegenüberstellung verschiedener elektrischer Antriebskonzepte im Busbereich gehen wird. Das traditionelle Verkehrsmittel Trolleybus, in Leipzig selbst derzeit nicht ÖPNV Angebot enthalten, wird in Bezug zu den aktuellen wirtschaftlichen und technischen Überlegungen und Ergebnissen bei den Anwendung alternativer, elektrischer Antriebsformen im Busbereich gesetzt werden.

Dazu gehören natürlich auch die aktuellen Hybridtechnologien. Aber auch weitere, technologisch noch nicht ausgereifte Konzepte werden dargestellt werden:

Elektrobusse mit Batteriespeicher und Nachladefunktion an Haltestellen und / oder an Linienendpunkten, Elektrobusse, deren Energiespeicher ausreichen, um im Betriebshof einen Batterietausch vorzunehmen und Elektrobusse, die eine induktive Energieversorgung aus der Straße erhalten (System PRIMOVE). Außerdem gehören zum Kreis auch die Elektrobusse, die Energie aus einer wasserstoffgestützter Brennstoffzelle erhalten sowie als Brückentechnologie hierzu das breite Feld der Hybridbusse.

Die Konferenz widmet sich ausgehend von zwei Leitvorträgen unter anderem den folgenden Fragestellungen:

Bewertung des Status Quo bei Elektrobussystemen weltweit; Nachhaltigkeitskriterien, Umweltentlastung, Energieeffizienz und Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen, Technisch-technologische Innovationen bei Elektrobussen sowie der Elektrobuss im Rahmen der Mobilitätsplanung von Städten und Ballungsräumen.

Außerdem werden im Rahmen der Veranstaltung Ergebnisse des Förderprojekts TROLLEY vorgestellt werden. Das Projekt TROLLEY wurde ins Leben gerufen, um Trolleybussysteme als saubere und volkswirtschaftlich vorteilhafte Art des öffentlichen Verkehrs für nach Nachhaltigkeit strebende Städte und Regionen Zentraleuropas zu fördern.

TROLLEY erhält Zuschüsse in Höhe von mit 4,3 Mio. EUR aus dem Europäischen Förderprogramm Central Europe, das transnationale Kooperationen zwischen den Ländern Zentraleuropas unterstützt (www.central2013.eu). Projektpartner sind die Verkehrsbetriebe in Salzburg, Eberswalde, Brno, Parma Szeged und Leipzig, die Universität Danzig und die Universität Gdingen sowie die Vereinigung Trolley:Motion. Die Projektpartner betreiben 25% aller Trolleybusse und rund 30% aller Trolleybuslinien in Zentraleuropa.

TrolleyMotion - Zusammenfassung der 3. Internationalen Trolleybus-Konferenz 2012

[J. Lehmann](#) - 29.10.12

Rund 200 Teilnehmer besuchten die 3. Internationale Trolleybus-Konferenz. Mit der Wahl des Standorts Leipzig setzte der Gastgeber trolley:motion ein Zeichen für die weitere Verbreitung von Trolleybussystemen auch in Deutschland. Bislang hat man nur einen kleinen Schritt in Richtung Elektromobilität im Busnetz begangen und aufgrund der für neue Technik erteilten Fördermittel 2011/12 Hybridbusse verschiedener Hersteller beschafft. Aber die ablehnende Haltung des BMVS, die bewährte Technik der Trolleybusse zu fördern, wandelt sich langsam. Die [NOW GmbH](#) (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, 2008 gegründet) koordiniert und steuert Marktvorbereitungsprogramme für Produkte und Anwendungen aus dem Technologiefeld Wasserstoff, Brennstoffzelle und batterieelektrische Antriebe und deutete an, auch Anträge mit Trolley- und Batterietechnik auf Förderfähigkeit zu prüfen. Förderfähig ist nicht alleine der Trolleybusbetrieb, der ja seit Jahrzehnten wie am Beispiel Solingen vorgetragen bewährt ist, sondern [wie in Esslingen geplant](#), ein kombinierter Batterie-Trolleybus. Das Projekt sieht eine Fahrt von rund 3 km der insgesamt 6 km langen Linie unter bestehender Fahrleitung elektrisch vor. Im Ortsteil Berkheim und in der Esslinger Südstadt kommt die Batterie zum Einsatz, ein Gutachten hierüber erstellte die VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH. In der Hoffnung auf Fördermittel wurden nun Anträge gestellt. Ähnliche Gedanken haben die Verkehrsbetriebe in Leipzig, die Linie 70 soll partiell mit Fahrleitung versehen werden und somit Gelenkbatteriebusse während der Fahrt aufgeladen werden. Es werden im Zuge eine zweiter Förderwelle "Schaufenster Elektromobilität" Mittel erhofft. Ebenfalls sollen auch reine Batteriebusse im Rahmen dieses Programms die Ortschaft Markkleeberg erschließen.

International wird bei der Elektromobilität mehr auf den Trolleybus gesetzt: So konnten die Teilnehmer erfahren, dass [Montreal auf dem Weg zum elektrischen Nahverkehr](#) voll auf den Trolleybus setzt, hier werden einige Hauptlinien ab 2017 elektrifiziert und auf den weniger frequentierten Zubringerlinien sollen Batteriebusse dienen. Die Stadt Leeds, drittgrößte Stadt in England, hat nun nach mehrjähriger Planung staatliche Fördermittel für ihr "New Generation Transport" erhalten, der einen [Trolleybusbetrieb auf zwei Linien](#) mit insgesamt 14 km Länge vorsieht. Auch die Region Sao Paulo [setzt im Kampf gegen den Umweltschmutz auf Trolleybusse](#), hier werden weitere BRT-Korridore in den kommenden Jahren elektrifiziert und das bestehende Netz leistungsfähiger ausgebaut. In einem weiteren Block der Tagung wurde das Defizit der Batteriebusse dargestellt: Nur kleine Busse schaffen eine Reichweite von 200 km bei einem annehmbaren Batteriegewicht, die für einen Tageseinsatz reichen. Hier gibt es bereits viele Anbieter und Praxiseinsätze. Ein erster 12m-Bus mit Batterieantrieb stellte die Firma Solaris auf der IAA vor, hier wird das Nutzgewicht mit einer 2 to schweren Batterie beschränkt, die 0,1 bis 0,2 kWh/kg Energiedichte vorweist. Dieses ist gering gegenüber dem Tank eines Dieselmotors (von über 3 kWh/kg), so [Lino Guzzella](#) in seinem Vortrag auf Seite 22 oder dem kurzen Fahrleitungskontakt, wie [Prof. Dr.-Ing. Arnd Stephan](#) durch Stromabnehmer von Bahnen, der eine Leistung von über 8 MW zur Verfügung stellen kann. Ein weiterer 12 m Batteriebus von Viseon wurde ebenfalls auf der IAA vorgestellt, er wird mittels "Primove" aufgeladen. [Bombardier stellte dieses System vor](#): Es sieht Ladestation an Haltestellen vor, bestehend aus 1,50 m langen Elementen mit Strom aus dem 400V AC-Netz, eine Linie wird in Braunschweig gefördert. Statt einer Aufladung der Batterien in Elektrobussen wurde auch eine Energiezufuhr durch Brennstoffzellen vorgestellt, beide Systeme erschienen im Vortrag serienreif. Jedoch bleibt festzuhalten, dass der Trolleybus als Jahrzehnte bewährtes Verkehrsmittel auch Forschungsebenen aufweist, zum Beispiel das Andrahten während der Fahrt ohne Trichter in der Fahrleitung steht auf dem Wunschzettel vieler auf dem Weg des "Trolleyhybridbus" auf dem Weg zur idealen Elektromobilität.

trolley:firmen - PRIMOVE Bus-Projekt zur Erprobung der fahrdrahtlosen Energieversorgung

[D. Budach](#) - 15.10.12

Nachdem Bombardier Transportation bereits seit geraumer Zeit sein kontaktloses Stromversorgungssystem für Straßenbahnen erprobt, wird das Projekt nun, in Zusammenarbeit mit VISEON Bus GmbH auf die Anwendung im Omnibusbereich erweitert. Mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entwickeln beide Firmen gemeinsam neue Technologien zur fahrdrahtlosen Energieversorgung elektrisch angetriebener Omnibusse. Der Projektname ist auch hier PRIMOVE. Auf der IAA 2012 stellten Bombardier Transportation und VISEON den ersten PRIMOVE-Linienbus vor, der mit einem von VISEON speziell für den Einsatz in Omnibussen entwickelten kontaktlosen Stromabnehmer am Unterboden ausgerüstet ist. PRIMOVE ist ein elektrisches Antriebs- und Ladesystem, das auf dem Prinzip der induktiven Energieübertragung beruht. Dieses System findet bisher bereits in der Industrie, etwa bei werksinternen Transportsystemen, oder im Haushalt, etwa bei elektrischen Zahnbürsten, Verwendung. Bei der induktiven Stromübertragung generiert ein elektrischer Leiter ein Magnetfeld, das in einem anderen Leiter innerhalb des Feldes elektrischen Strom erzeugt. Beim PRIMOVE-System sind unter der Straße, beispielsweise an Haltestellen oder an Steigungen, Induktionsschleifen verlegt, die hochfrequenten Wechselstrom führen und so ein Magnetfeld erzeugen können. Ein Sensor erkennt, ob das Fahrzeug direkt über der Schleife positioniert ist. Erst dann schaltet das System den Ladevorgang ein. Dabei induziert das Magnetfeld eine Spannung im fahrzeugseitigen Stromempfänger. Diese Spannung nutzt das System, um den bordseitigen Batteriespeicher zu laden oder den elektrischen Antrieb mit Strom zu versorgen. Bei der dynamischen Stromversorgung während der Fahrt besteht die Induktionsschleife in der Straße

aus vielen einzelnen Segmenten. Das System aktiviert immer nur das Segment, über dem sich das Fahrzeug gerade befindet. Andere Verkehrsteilnehmer können somit nicht in den Bereich des Magnetfelds gelangen. Während die straßenseitigen Komponenten des Systems bereits auf einer Straßenbahnteilstrecke erfolgreich Anwendung gefunden haben, stellte die bordseitige Technik – und hier vor allem die Stromaufnahme – die Projektpartner vor große Herausforderungen. Denn anders als Straßenbahnen rollen Omnibusse auf Gummireifen und verfügen über eine weiche Luftfederung. Dies erhöht zwar den Komfort der Fahrgäste, doch es bewirkt auch, dass sich der Abstand zwischen Fahrzeugboden – und damit dem Stromaufnehmer – und der Induktionsschleife in der Straße ständig undefiniert verändert. VISEON hat daher einen speziellen Hebe- und Senkmechanismus zum Ausfahren des Pick-ups entwickelt. Dieser befindet sich am Unterboden des Busses und fährt bei Bedarf nach unten aus, um in die Reichweite des Magnetfelds zu kommen. Bei statischen Ladungen, etwa an Haltestellen, wird der Stromaufnehmer-Pick-up zur Erreichung höchster Übertragungsraten auf dem Boden abgelegt. Rollen am Pick-up halten den Stromaufnehmer auf ausreichend Abstand und verhindern, dass dieser beim Absetzen beschädigt wird. Der neue, zum Patent angemeldete Hebe- und Senk-Mechanismus ist so ausgelegt, dass er dem Stromaufnehmer auch die Stromaufnahme während der Fahrt ermöglicht. Beim statischen Laden fährt das Fahrzeug einen Ladepunkt an, zum Beispiel an der Haltestelle. Das System startet selbsttätig den Ladevorgang, der wegen des hohen Leistungsniveaus sehr rasch erfolgt. Der Fahrer muss nicht eingreifen. Auch besteht keinerlei Gefahr, mit Elektrizität in Verbindung zu kommen. Bombardier und VISEON werden im Jahreszeitraum das System auf einer Teststrecke im Betrieb testen und weiterentwickeln.

Münster [DE] - Erste Hybridbusse als Vorstufe zum Elektroantrieb

[J. Lehmann](#) - 03.09.12

Am 27.08.2012 stellten die Stadtwerke Münster die ersten beiden Hybridbusse vor, die ab dem Folgetag auf der Linie 11 zum Einsatz kamen. Es handelt sich um Hybridbusse des Typs Mercedes-Benz O530 GDH mit Radnabenmotoren von 240 kW Dauerleistung. Der Strom wird über ein Dieselmotor mit Aggregat erzeugt. Die Anschaffungskosten der beiden Hybridbusse liegen nach Angaben der Stadtwerke Münster doppelt so hoch wie bei Dieselsingelbussen.

Für 2014 wird dann der Einsatz eines rein elektrischen Busses auf der Linie 14 angekündigt. Das öffentlich geförderte Projekt erfolgt in Zusammenarbeit mit den Herstellern Vossloh Kiepe GmbH für die Traktionsausrüstung, die Hoppecke Advanced Battery Technology GmbH als Lieferant für die Elektroenergiespeicher, die Firmen Cavotec Fladung GmbH, PINTSCH BAMAG Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH, Schunk Bahn- und Industrietechnik GmbH sowie M & P Motion control and Power electronics GmbH entwickeln die Ladestationen. Die RWTH Aachen und das Fraunhofer-Institut führen die Forschungsarbeiten durch. Am Ende der Forschungen sollen die zu entwickelnden Technologien im Liniendienst sowohl in Münster als auch in Dresden erprobt werden. Hierzu wird jeweils ein Standardbus mit den für den elektrischen Fahrbetrieb notwendigen Komponenten ausgerüstet und die notwendige Ladeinfrastruktur entlang der geplanten Buslinien installiert.

Das Verbundprojekt "Schnellladesysteme für Elektrobusse im ÖPNV (SEB)" wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der Förderbekanntmachung "Schlüsseltechnologien für die Elektromobilität (STROM)" mit insgesamt 4,6 Mio. € gefördert.

Ebenfalls erhielten die Firmen Bombardier Transportation GmbH und Viseon Bus GmbH einen Förderbetrag in Höhe von 2,2 Mill. Euro. Es soll eine weltweit erste multimodale Teststrecke "Primove Road" für induktiv geladene Fahrzeuge sowie eines vollelektrisch angetriebenen Busprototypen, welcher mittels Induktion unterflur, kontaktfrei und permanent mit Strom versorgt wird, entwickelt werden.

