



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 am Anfang der Woche, und sind weiterhin abrufbar auf TrolleyMotion. Eine gezielte Suche der Meldungen kann auch über die jeweilige Trolleybusstadt, abrufbar über die Weltkarte unter „[trolley:städte](#)“ erfolgen.

Esslingen [DE] - TrolleyPlus: Fördermittel genehmigt

[J. Lehmann](#) - 14.01.13

Der Wirtschaftsausschuss des Verbands Region Stuttgart erteilte Ende November 2012 dem Projekt TrolleyPlus der SVE als eins von neun Projekten im Bereich nachhaltiger Mobilität die Zusage eines finanziellen Zuschusses in Höhe von knapp 400.000 Euro.

Das Forschungsprojekt sieht die Verlängerung der Obuslinie 118 nach Berkheim im Batteriebetrieb vor, um hier die Linie 113 zu ersetzen. Die Linie 113 wird von Fa. Schlienz alle 20 Minuten befahren, in HVZ alle 15 Minuten, abwechselnd über Adenauerbrücke und wie Linie 118 über die Zollbergstraße. Die Firma Schlienz besitzt eine Konzession zur Bedienung dieser Linie bis 2018, es werden Gespräche aufgenommen, ob zugunsten des elektrischen Betriebs ein Übergang zur SVE zu einem früheren Zeitpunkt möglich ist.



Foto:

Nicht nur Linie 118, sondern auch Linie 113 befährt über die Zollbergsstraße nach Berkheim, nun sollen die Linien 118 und 113 zusammengelegt werden und mittels Batterieantrieb Berkheim erschließen, auf der Zollbergstraße wurden anlässlich des Jubiläums im Juni 2012 auch Gastfahrzeuge der Firma Solaris (Salzburg Solaris Trollino Nr.321 im Metrostyle, Aufnahme: Jürgen Lehmann) sowie der Firma Hess aus Winterthur Wagen 101 mit dem Esslinger VanHool 210 im Hintergrund (Aufnahme: Gunter Mackinger).



Im Vorfeld des Forschungsprojekts untersuchte die VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH die geplante Strecke, die von der Neuen Weststadt zum Bahnhof (0,7 km Batterieantrieb), von hier über die Zollbergstraße bis zur Nellinger Linde wird 4 km mit Oberleitung gefahren, von hier bis nach Berkheim und zurück 4,8 km im Batterieantrieb und bergab zum Esslinger Bahnhof wieder 4,6 km mittels Oberleitung. Bei einer Streckenlänge von 14,8 km (Hin- und Rückweg) wird 6,2 km mit Batterie und 8,6 km mit (vorhandener) Oberleitung gefahren. Bereits in Vorträgen der 3. Internationale Trolleybus-Konferenz im Oktober 2012 in Leipzig wurde das Projekt von Mickael Pandion, Werkleiter der SVE (siehe www.trolleymotion.ch/) und Christian Soffel, VCDB (siehe www.trolleymotion.ch/) vorgestellt. Nach Zuteilung von Fördermitteln wird Ende Januar 2013 im Werksausschuß der Stadt beantragt, für die neue Linie vier Trolleybusse mit vollwertigem Batteriebetrieb zu beschaffen. Nach dessen Bewilligung und erfolgreichen Verhandlungen mit der Firma Schlienz kann dann eine Ausschreibung in der zweiten Jahreshälfte veröffentlicht werden. Es besteht die Absicht, den ersten Batterie-Obus zur Eröffnung des ZOB im Herbst 2014 zu präsentieren.

Solingen [DE] - Linie 683 wird aufgewertet; Baustelle in Aufderhöhe hält an

[J. Lehmann](#) - 17.12.12

Auch zum Jahresende behindern Straßenbauarbeiten auf der Löhdorfer Straße in Aufderhöhe den Obusverkehr. Die Obusse müssen oft lange an der Baustellenampel warten und kommen daher insbesondere auf dem Hinweg nach Aufderhöhe verspätet an. Die Baustelle besteht bereits seit dem 30.01.2012, zuerst erfolgte der Straßenneubau von Kreisverkehr Siebels bis zum Löhdorfer Hof, nun wird das Stück bis zur Einmündung Steinendorfer Straße einschließlich der Kanäle erneuert. Dabei ist die Straße immer halbseitig gesperrt, in den ersten Monaten musste zeitweise mit Hilfsantrieben passiert werden.

In den Sommerferien vom 19.07.12 bis zum 21.08.12 erfolgte sogar eine komplette Sperrung der Löhdorfer Straße zwischen dem Kreisverkehr Siebels und der Einmündung der Steinendorfer Straße. Die Obuslinien 685 und 686 sowie die Buslinie 693 endeten an der Ersatzhaltestelle vor dem Kreisverkehr Siebels und wendeten dort. Die Fahrgäste zum Busbahnhof Aufderhöhe mussten in den Autobus der Linie 694 bzw. einen zusätzlichen Pendelwagen umsteigen und eine erheblich längere Umleitungsstrecke über die Umlandstraße fahren.

Auf den Obuslinien 685/6 wurden vorwiegend Autobusse eingesetzt, insbesondere an Samstagen, wodurch dann auch die Linie 684 aufgrund des Linienverbunds mit Dieselbussen bedient wurde. Ab dem 06.08.2012 kamen die SwissTrolleys auf den Linien 685/6 zum Einsatz, sie wendeten mit Hilfsmotor am Kreisverkehr Siebels. Grund waren Erneuerungsarbeiten an der Fahrleitung im Bereich Krahenhöhe der Linie 683, die hierdurch für knapp zwei Wochen (bis 18.8.12 abends) mit Dieselbussen bedient wurde. Am Samstag 12.8.2012 waren nur SwissTrolleys auf den Linien 684-686 im Einsatz, somit bestand hier erstmals wieder Obuseinsatz auf diesen Linien am Samstag. Ab Ende der Sommerschulferien am 22.8.12 konnten wieder alle Linien mit Trolleybussen bedient werden.

Um im Spitzenverkehr morgens Verspätungen zu vermeiden, wurde ab dem 19.03.2012 ein zusätzlicher Kurs morgens eingesetzt. Der übliche Dienstplan sah morgens nur eine kurze zweiminütige Wendezeit in Aufderhöhe vor, nun kommt bis etwa 9:30 Uhr ein vierter Kurs zum Einsatz, der durch den planmäßig von der Linie 684 überwechselnden Wagen abgelöst wird.

Am 22.11.2012 stieß der SwissTrolley 953 frontal mit einem Renault Twingo auf der Gräfrather Straße in Wuppertal zusammen. Die Karosserieschäden am 953 werden zurzeit in der Karosseriewerkstatt Karl Kuhlen GmbH in Remscheid beseitigt. Am 27.11.2012 wurde der beschädigte Solinger Bus mit einem ADAC-Abschleppwagen nach Remscheid gebracht, dieses ungewöhnliche Ereignis wurde in der [Tagespresse](#) ausführlich dokumentiert. Weitere SwissTrolleys standen im Laufe des Jahres wegen Problemen mit den Dieselmotoren der Firma Iveco in den APU-Aggregaten der Firma Kirsch nicht zur Verfügung. So musste in den Sommermonaten auf die Obusse 958 und 964 verzichtet werden, deren APU-Einheit zur Reparatur bei den Herstellerwerken verweilte

Anfang 2012 erfolgte eine Ausschreibung zur Ausstattung von 24 Haltestellen der Linie 683 mit Informationstafeln. Nach Vergabe des rund 500.000 Euro-Projekts wurde ein Baubeginn für November 2012 angekündigt, dieser musste jedoch aufgrund Lieferschwierigkeiten der neuen Haltstellenmaste und dem Wintereinbruch auf Anfang 2013 verschoben werden. Die an den Umsteigepunkten am Graf-Wilhelm-Platz, Solingen Hbf, Solingen Mitte und am Busbahnhof Aufderhöhe montierten Anlagen sind derzeit außer Betrieb, da der Rechner der Anlage zwecks Reparatur ist. Die Anzeigen weisen den Fahrgast lediglich darauf hin, den Aushangfahrplan zu beachten. Die Bestückung der Linie 683 soll dann als Modell für weitere Linien dienen, für die ebenfalls Fördermittel beantragt sind.

In einem Testbetrieb bietet die SWS nun W-LAN in einigen Bussen an, so sind die Obusse 179 und 962 neben dem Dieselbus 751 hiermit ausgestattet, sowie auch die Van Hool 266 und 267. Das Probeangebot ist bis Ende Januar 2013 vorgesehen, nach Analyse der Nutzung wird das Angebot verlängert.

Eine aufgrund des zugenommenen Defizits der Verkehrsbetriebe von der CDU angestrebte Einsparung von Bus-Kilometern (siehe [Solinger Tageblatt vom 11.05.2010](#)) wird auch zum Fahrplanwechsel ab Anfang Januar nicht realisiert. Ein unabhängiger Sachverständiger schlug vor, unter anderem die Obusringlinien 681 und 682 von 18 bis 20 Uhr auf einen 20-Minuten-Takt zu reduzieren, die Obuslinie 683 sollte demnach tagsüber statt bisher alle zehn Minuten nur noch alle 15 Minuten fahren und zwischen Krahenhöhe und Burg lediglich einen durchgehenden 30-Minuten-Takt statt des bisherigen 10-Minuten-Takts in der Mittagszeit erhalten. Zudem schlug das Gutachten vor, den Takt der Linien 685 und 686 bis auf die Hauptverkehrszeiten auf 60 Minuten zu erweitern. Damit sollte eine Einsparung von einer halben Millionen Euro jährlich erreicht werden und das Defizit der Verkehrsbetriebe wieder unter 10 Mill. Euro gesenkt

werden. Ein 2010 eingesetzter 27-köpfiger Fahrgastbeirat konnte Alternativvorschläge erarbeiten und auch eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans erwirken. Diesem fehlt jedoch noch die Zustimmung des Stadtrats, hier strebt die CDU weiterhin Ausdünnungen an, siehe (siehe [Solinger Tageblatt vom 05.10.2012](#)). Zum 1.1.2013 werden jedoch lediglich die Abfahrtszeiten ab den Endhaltestellen Hästen, Brockenberg, Bürger Bahnhof und Widdert geändert. Von Montags bis Freitags fahren hier die Obusse zwei Minuten früher ab, auf der Linie 684 ab Widdert jedoch nur zu den Hauptverkehrszeiten.

trolley:planung - [Aachen \[DE\]](#) : Elektromobilität für die Kurstadt

[D. Budach](#) - 31.12.12

Mit deutlicher Mehrheit stimmten am 19.12.2012 die Ratsmitglieder der CDU, SPD, Grüne und Linke für den Bau einer Stadtbahn in der knapp 250.000 Einwohner-Stadt Aachen, die zudem als Kurort anerkannt ist. Die Entscheidung für das 243 Mio-Projekt der sogenannten Campusbahn zwischen der Uniklinik und Brand wird durch einen Bürgerentscheid Mitte März 2013 noch zu bestätigen sein. Sofern hier eine Mehrheit und mindestens 10% der Bürger für die Campusbahn stimmen, werden weitere Schritte eingeleitet. Ein Baubeginn ist für 2016 geplant, die erste Niederflurstadtbahn soll 2019 rollen.

Der getroffene Beschluss sieht die Realisierung des "Einstiegskonzepts" vor, der die erste Linie vom Stadtteil Brand im Osten Aachens über den nördlichen Ring bis zur RWTH, dann über das neue Unigelände in Melaten zur Uniklinik umfasst.

Die Stadtbahn wird als innovativer Ansatz zur Elektromobilität verstanden. Die Luftverschmutzung übersteigt ständig im Talkessel von Aachen die Grenzwerte, außerdem soll die Stadt durch Lärmverminderung wohnlicher werden. Aber nicht nur die Stadtbahn soll elektrisch verkehren, sondern ist im ersten Bauabschnitt auf dem Adalbertsteinweg zwischen dem Kaiserplatz und dem Ostfriedhof auf rund 1 km Oberleitung für Obusse vorgesehen. Diese dient als "Ladestrecke" für zukünftig zu beschaffende Elektrobusse. So ist die Buslinie 2 Eilendorf-Preuswald, die derzeit im 15-Minuten-Verkehr fährt, als Batteriebuslinie geplant. An den Endhaltestellen dieser Linie sieht die Planung stationäre Aufladestationen vor. Entlang der gesamten Stadtbahnstrecke sollen zudem weitere Aufladestationen für Leih-PKW's und Pedelecs installiert werden, die aus den Unterwerken der Campusbahn gespeist werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) kündigte bereits im Oktober 2012 an, dass die Campusbahn im Programm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) eingeplant wurde. Somit wurde die Förderfähigkeit des Projekts nachgewiesen und die zur Realisierung notwendigen Fördermittel stehen bei Land und Bund bereit. So soll die geplante Trasse der Campusbahn zu 90 Prozent bezuschusst werden.

Ein zweiter Abschnitt ist ebenfalls in Planung, die zweite Linie soll von der Uniklinik bzw. vom Grenzübergang Vaals zum Bahnhof Schanz und weiter zum Bushof. Von dort führt die Strecke über den Hansemannplatz und die Jülicher Straße stadtauswärts nach Haaren bis nach Würselen-Kanisberg führen. Auch im Verlauf dieser Strecke ist auf der Vaalser Straße auch Oberleitung zur Aufladung von Batteriebussen geplant. Aus städtebaulichen Gründen sollen die Campusbahn im Innenstadtbereich die Abschnitte zwischen Republikplatz und Kaiserplatz (etwa 2,3 km) sowie auf etwa 400 m in Brand oberleitungsfrei mittels Batterie fahren.

Derzeit versuchen Busse das Verkehrsangebot zur Uni-Klinik über das Campus-Gelände zu bewältigen. Bis zu 12 Fahrten pro Stunde durch die Buslinien 73, 3B und 33 werden geboten. Auch Doppelgelenkdieselsbusse, und zwar acht VanHool AGG 330, kommen zum Einsatz, und zwar auf den Linien 5 und 45, die zwischen Uniklinik und Brand pendeln. Hier verkehrte vor 38 Jahren die letzte Straßenbahn. Der Aachener Stadtrat beschloss vor 40 Jahren fast einstimmig nach einem Gutachten die Einstellung des städtischen Straßenbahnnetzes, bereits ein Jahr später verblieb nur noch eine Straßenbahnlinie (15) von Brand nach Vaals, die dann am 29.09.1974 letztmalig verkehrte. Mit der Einstellung des Straßenbahnbetriebs wurde auch die knapp 20 km lange Obuslinie 51 nach Baesweiler am 3.02.1974 eingestellt.

trolley:planung - Bremen setzt auf Elektroantrieb

[J. Lehmann](#) - 18.02.13

Ab dem 15. Januar 2012 kam für rund vier Wochen auf der Quartierbuslinie 82 in Gröpelingen ein Elektrobus des Typs Solaris Urbino 8,9 LE electric zum Einsatz. Das 8,95 Meter lange Fahrzeug mit bis zu 62 Sitz- und Stehplätzen wird durch einen 120 kW-Asynchronmotor angetrieben. Die Firma Vossloh Kiepe zeichnete sich bei diesem Fahrzeug verantwortlich für die Traktionsausrüstung und ein effizientes Energiemanagement. Rund 120 km können täglich mit einer Batterieladung zurückgelegt werden. Als Energiespeicher dienen Lithium-Ionen-Batterien., diese können mit einem Ladeterminale in vier Stunden aufgeladen werden, aber auch eine Schnellladestation kann genutzt werden, die das Aufladen auf weniger als anderthalb Stunden verkürzt und somit die Standzeit des Busses reduziert. Auch eine Aufladung über einen Plug-in-Anschluss über einfache 400 V AC-Steckdosen (63A) ist möglich.

Die 220 Busse der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) sollen langfristig durch Busse ohne Verbrennungsmotor ersetzt werden. Dabei erwies sich der getestete Hybridantrieb als Brückentechnologie und nun setzt die BSAG auf die Elektro-Variante der Busse. Die nun beim Hersteller Evobus für Ende 2013 bestellten 33 Gelenkdieselsbusse des Typs Mercedes Citaro O 530 G sollen für die kommenden Jahre die letzten Beschaffungen von Dieselfahrzeugen sein. Erst in zwei Jahren sollen wieder Neufahrzeuge bestellt werden, dieser Zeitraum soll genutzt werden um die Elektrobustechnik zu erproben. Danach soll dann die Dieselbusflotte nach und nach durch abgasfreie Busse ersetzt werden, so dass im Jahr 2026 die gesamte Flotte der BSAG aus elektrisch angetriebenen Bussen besteht. Hierbei soll auch auf die Trolleybus-

Technik gesetzt werden. Zur Aufladung der Batterien während des Linieneinsatzes sollen die Busse den erforderlichen Strom aus Oberleitungen beziehen. Dabei kann die vorhandene Infrastruktur der Straßenbahnoberleitung genutzt werden. Eine Machbarkeitsstudie für erste Versuche mit dieser Technik in der Überseestadt wurde bereits beauftragt. Bereits vor über 50 Jahren bestand eine Trolleybuslinie in Bremen. Sie ersetzte die Straßenbahn auf einer teilweise nur 7,60 m breiten, stark befahrenen Reichsstraße. Die rund 7 km lange Strecke von Gröpelingen nach Burgdamm wurde alle 4-5 Minuten in den Hauptverkehrszeiten und alle 7½ Minuten zwischen 9 und 15 Uhr befahren. In Burgdamm bestand ein Übergang zum Omnibus, der die verschiedenen Gemeinden des nördlichen Bremer Stadtgebiets anband. Somit mussten die Fahrgäste von der Innenstadt oft zweimal umsteigen, so dass ein Durchführen der Autobuslinien nach Gröpelingen zur Straßenbahndaltestelle beschlossen wurde. Auch heute hat diese Situation Bestand. Mehrere Linien verkehren ab Gröpelingen in die nördlichen Stadtteile Bremens und somit wird die ehemalige Obuslinie heute durch die verschiedenen Buslinien im 5-Minuten-Takt befahren.

Salzburg [AT] - Linie 12 durch Nelböck-Unterführung eröffnet

[J. Lehmann](#) - 24.12.12

Zum dritten Mal in 2012 lud die Salzburg AG zur Erweiterung des Obusnetzes ein, zeitgleich mit der Wiedereröffnung der neu gebauten Unterführung des Nelböckviadukts unter der Bahnlinie nach Freilassing. Der Festakt begann um 10:00 Uhr an der neuen Haltestelle "Kiesel" auf der St. Julien-Straße mit Begrüßung von Direktor Mackinger. Er erwähnte, dass die Nelböck-Unterführung bereits 1943/44 von Trolleybussen passiert wurden, um die Bevölkerung mit Lebensmitteln vom Güterbahnhof zu versorgen, aber noch nie für den Linienverkehr genutzt wurde. Nun konnte nach Neubau der Unterführung auch Fahrleitung verlegt werden und es entstand eine 600 m lange Verbindung zwischen der Kreuzung Rainer-/ Saint-Julien-Straße und der Stelzhamer-/Sterneckstraße (Linie 2).

Nach Begrüßung der Mitarbeiter, Vertreter des Gemeinderats sowie Betriebsrats sprach Direktor Mackinger ein Lob an alle Beteiligten aus. Insbesondere dankte er für die intensive Zusammenarbeit mit den ÖBB. Schließlich übergab er das Wort nach einem kurzem Musikstück des Quartetts der Eisenbahner Musik an Bürgermeister Dr. Heinz Schaden. Dieser hob die Wichtigkeit der neuen Ost-West-Verbindung hervor und hofft, dass die neue Obusverbindung hilft, den Stau auf der Straße zu reduzieren. Die Kosten in Höhe von 700.000,- Euro finanzierte die Stadt, darin ist die Weiterführung bis zur Stelzhamerstraße und die Verbindung an die Linie 2 enthalten.

"Seit Jahren treibt die Salzburg AG den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs konsequent voran. Der Obus, als das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs, ist dabei ein besonders wichtiger Bestandteil. Zusätzlich zur Modernisierung der Fahrzeugflotte und der Optimierung von Fahrintervallen legen wir ein besonderes Augenmerk auf den Ausbau des Liniennetzes. Dafür hat die Salzburg AG dieses Jahr über 10 Millionen Euro an Investitionen getätigt", sagte Leonhard Schitter, Vorstand der Salzburg AG und wünschte den Fahrgästen eine freie und gute Fahrt auf der neuen Obuslinie 12. Nach einer Segnung durch Pfarrer Piroth von der Pfarre St. Andrä taufte die Gemeinderätin Hannelore Schmidt und Bürgermeister Schaden den festlich geschmückten Solaris MetroStyle 330 durch Entfernen des Aufklebers auf den Namen "Schallmoos".

Anschließend startete die erste Fahrt durch das Viadukt und über die Kreuzung Sterneckstraße zum Mirabellplatz. Das Nelböckviadukt wurde jedoch erst ab dem Folgetag für den allgemeinen Verkehr freigegeben. Die Obuslinie 12 verkehrt vorerst nur zu Hauptverkehrszeiten von 6.00 bis 9.00 Uhr und von 15.00 bis 19.30 Uhr an Werktagen von Montag bis Freitag auf dem den Neubauabschnitt, und zwar vom Landeskrankenhaus über Aiglhof – Nelböckviadukt – Volksgarten in die Josefiä, nachmittags fährt sie den Europark an. Von 9. bis 20. Dezember 2012 verkehrte die Obuslinie 12 nur im Morgenverkehr über Josefiä - Nonntal - Volksgarten - Sterneckkreuzung - Schallmoos - Mirabellplatz und zurück.

Die zehn Solaris Trollino sind nun seit Anfang November 2012 alle in Betrieb. Obus 330 als jüngster der Fahrzeugserie diente am 20.12.2012 als Eröffnungsfahrzeug für die Linie 12. Zwischenzeitlich bestellte die Salzburg AG 26 weitere MetroStyle bei Solaris. Die Bestellung beinhaltet verschiedene Varianten einer Option. Einerseits können 14 weitere Gelenkbusse geordert werden, andererseits sie auch für eine Lieferung von neun Doppelgelenkbusen gewandelt werden, je nach Mittelfreigabe durch die Salzburg AG.

Die Gelenkbusse 205 und 207 wurden am 19.12.12 abgemeldet und sollen nach Medias gehen. Weitere Gräf&Stift-Obusse sind derzeit wegen Rostschäden vorübergehend abgestellt, aber deren Aufarbeitung ist vorgesehen. Erst danach werden weitere Obusse der ältesten Serie (201-214, Bj. 1991/92) ausgemustert.

Mit Fahrplanwechsel am 9.12.12 erhielten die Linien 8 und 10 einen geänderten Streckenverlauf: Die Obuslinie 8 verkehrt im 10-Minuten-Takt nun ab Hanuschplatz über Mülln, Stadtwerk Lehen zur Bessarabierstraße bzw. zur Messe/Arena, während die Linie 10 alle 15 Minuten ab Sam über Hanuschplatz - Maxglan - Pressezentrum/Kugelhof nach Himmelreich Outletcenter. Linie 8 ein Kurs weniger, Linie 10 ein Kurs mehr, in Hauptverkehrszeit kommt ein weiterer Kurs auf Linie 10 hinzu, dann wird sie bis Walsersfeld verlängert. Da Linie 2 weiterhin alle 10 Minuten und Linie 10 alle 15 Minuten verkehrt wurde in der Wendeschleife eine Überholspur angelegt. Mit neuem Fahrplan verkehrt Linie 14 alle 15 Minuten mit vier Kursen morgens, die neue Linie 12 verkehrt ebenfalls alle 15 Minuten, morgens mit 5 Kursen, nachmittags mit 6 Kursen, im Gegensatz zur Linie 14 nicht auf die Schulzeiten beschränkt.

Biel/Bienne [CH] - RegioTram kommt zwei Jahre später

[J. Lehmann](#) - 28.01.13

Nach einem Postulat des Seeländer Großrats Peter Moser (FDP, Biel) zur Novembersitzung des Grossen Rats wird das Projekt Regiotram in Biel zeitlich verschoben. Es wird erwartet, dass die ursprünglich für Frühjahr 2013 geplante

Volksabstimmung der Bevölkerung von Biel und Nidau aufgrund der gegenwärtigen Finanzlage keine Mehrheit für das Projekt ergibt. Gemäß einer [Pressemitteilung](#) der Behördendelegation Ende Dezember 2012 wurde der Beschluss verkündet, die Abstimmungen und den Baubeginn um rund 2 Jahre zu verschieben.

Die Gemeinde Nidau, seit 1948 erschlossen durch die Trolleybuslinie 2, ab 1997 durch Linie 4, hat sich im Juni 2012 gegen die Führung der Tram durch die Innenstadt von Nidau entschieden. Somit kann auch bei Einführung der Tram, nun geplant für 2022, die Linie 4 auch als Trolleybuslinie bestehen bleiben. Ob diese dann nur noch alle 15 Minuten fährt, wie im [Buskonzept](#) nach Einführung des Regiotram als künftiges Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Agglomeration Biel vorgesehen, bleibt in Frage gestellt.

Das geplante Regiotram in Verlängerung der bisherigen Biel-Täuffelen-Ins-Bahn bis zum Bözingenfeld ersetzt auch nicht das übrige Trolleybusnetz, sondern läuft parallel zum Teil der Linie 4 bis Mett und führt dann etwa wie die derzeitige Autobuslinie 2 bis zum Bözingenfeld. Für die Trolleybuslinie 1 ist der Takt wie bisher vorgesehen, nun kann auch die Linie 4 mit unveränderten Linienweg bestehen. Der aktuelle Trolleybuspark aus 20 Einheiten mit je zehn Trolleybussen aus 1997 und 2008 ist durchweg niederflurig. In den Hauptverkehrszeiten morgens und ab 13 Uhr wird alle 7½ Minuten auf beiden Linien gefahren, dann kommen 16 Fahrzeuge zum Einsatz.

[Genève \[CH\]](#) - Generationswechsel in Sicht

[J. Lehmann](#) - 11.02.13

Die ersten zwei Trolleybusse der 33 bestellten sind bei der Firma VanHool in Bau, ein Wagen soll bei der Ausstellung der UITP im Mai 2013 zu Ausstellungszwecken dienen, das zweite Fahrzeug soll zur gleichen Zeit durch alle Stufen des Zulassungsverfahrens laufen. Die gesamte Serie von 33 Einheiten soll bis Mitte 2014 ausgeliefert sein.

Die Neufahrzeuge sollen die 12 Saurer/Hess/SAAS von 1982/83 und die 18 NAW/Hess/SAAS der Baujahre 1987/88 ersetzen und der Trolleybuspark wird damit komplett niederflurig.

Zum Fahrplanwechsel wurde die Trolleybuslinie 19 aufgewertet. Sie verkehrt nun auch abends und an Wochenenden, damit verkehren nach Onex-Cité und Vernier auch in Nebenzeiten zwei Linien und in der Regel wechseln an den Endhaltestellen die Trolleybusse von Linie 2 auf Linie 6, dann auf Linie 19 und letztendlich wieder zur Linie 2. Die Taktzeiten bleiben unverändert bei einem 10-Minuten-Takt tagsüber und einem 7½-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, so dass dann alle 3-4 Minuten ein Trolleybus verkehrt. Sonntags wird ein 15-Minuten-Takt geboten, so dass alle drei Endhaltestellen im 7½-Minuten-Takt bedient werden.

[Lausanne \[CH\]](#) - Auslieferung der ersten SwissTrolley4

[J. Lehmann](#) - 07.01.13

Im Dezember 2012 wurden die ersten der 27 bestellten SwissTrolleys ausgeliefert. Die Abnahme und Freigabe der Wagen 866 und 867 erfolgte am 17.12.2012. In einer Pressemitteilung am 20.12.12 (siehe Link "Mehr Information") teilten die TL mit, dass die 27 Trolleybusse aus dem Hause Hess 11 Anhängerzüge und 8 Solo-Trolleybusse ersetzen sollen und auf den Trolleybuslinien 1, 21 und 25 künftig ausschließlich Gelenktrolleybusse verkehren. Damit wird neben der Linie 6 und auch Linie 25 nun mit Gelenk- statt den bisherigen Solotrolleybussen bedient. Der Einsatz der Solotrolleybusse beschränkt sich dann nur noch auf die Linie 4, hier lässt die durch parkende Autos rechts und links stark verengte Av. de France keinen Gelenkwageneinsatz zu.

Von den derzeit 56 Solotrolleybussen der Baujahre 1982-1989 (Wagen 765 wurde nach einem Unfall am 10.05.2012 ausgemustert und verschrottet, Trolleybus 767 wurde nach einem Brand des Hilfsmotors am 23. September 2012 beschädigt und verschrottet.) sollen bis 2014 für die Linien 7 und 9 noch 30 Anhängerzüge (mit den 20 1989/90 und den 10 2006/7 beschafften Niederfluranhängern) neben den dann 62 SwissTrolleys im Trolleybuspark verbleiben. Bis 2017 wird auch die Autobusflotte erneuert. Nach einer Ausschreibung über eine Anschaffung von 120 Neufahrzeugen erhielt im Juli 2012 die Firma MAN den Auftrag. Bis 2014 werden 33 MAN Lion's City GL Gelenk- und 17 MAN Lion's City Solobusse an den Verkehrsbetrieb ausgeliefert. Sie ersetzen einen Großteil der Gasbusse.

Die übrigen 22 SwissTrolley4 (Nr. 871-892) werden ab Juni 2013 erwartet. Die neuen SwissTrolleys weisen eine Innenbeleuchtung mit LED-Leuchtmitteln auf, zudem wurde der Durchgang breiter, da die verwendeten Motoren kleiner dimensioniert wurden. Die Vordertür bleibt wie bisher einflügelig, jedoch wirkt sie durch ein verglastes Seitenteil breiter. Grund ist die beim SwissTrolley4 mögliche geneigte Tram-Front, bei der die Fronttür weiter zur Achse angelegt ist.

Am 14.12.2012 veröffentlichte die Transports publics de la région lausannoise SA eine Ausschreibung für den Bau der Verlängerung der Trolleybuslinie 25. Diese soll um rund 3 km von der bisherigen Endstation Bourdonnette an der gleichnamigen Station der M1 bis nach Renens, Glycines an der Südseite des Bahnhofs Renens-Süd, wo sich auch die Endstation der M1 befindet. Der Eingang der Angebote bzw. Anträge auf Teilnahme werden bis zum 06.02.2013 erwartet.

[Luzern \[CH\]](#) - Testfahrten für die Neubestellung von Trolleybussen sorgen für Aufsehen

[J. Lehmann](#) - 31.12.12

Für die am 20.10.2012 veröffentlichte Ausschreibung über neun Doppelgelenktrolleybusse wurden bis Ende 2012 Angebote erwartet. Als Voraussetzung zur Angebotsabgabe galten Test- und Erprobungsfahrten mit konstruktiv gleichen Fahrzeugen. So wurde am 5.12.2012 ein Doppelgelenk-Hybridbus der Firma VanHool überführt, um in Luzern

Testfahrten durchzuführen. Es handelt sich um einen der drei von Barcelona bestellten diesel-elektrischen Bussen des Typs ExquiCity. Dieser Wagen erlangte bereits auf dem Hinweg auf der Autobahn Aufsehen. Ein Leserreporter der Tageszeitung "Blick" (siehe Link "Mehr Information") berichtete verwundert über einen Zug auf der Autobahn. Eine Entscheidung, welcher Hersteller die neun Gelenkwagen (zuzüglich einer Option auf weitere 18) ab 2014 ausliefert, wird erst im März 2013 nach Auswertung der eingereichten Angebote getroffen werden.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erfolgte ohne wesentlichen Änderungen auf den Trolleybuslinien. Lediglich die Linie 4 erhielt eine zusätzliche Fahrt um 5:40 Uhr ab Hubelmatt mit Ankunft am Bahnhof um 5:48 Uhr, damit die Fahrgäste hier den ersten Zug nach Basel und Bern erreichen können. Im Busnetz werden die Linien 22 und 23 verdichtet. So verkehrt die Linie 23 in den Hauptverkehrszeiten bereits alle 7½ Minuten. Der Streckenabschnitt soll im Rahmen des Konzepts "Agglomobil due" in den kommenden Jahren elektrifiziert werden.

Die S-Bahn-Linien S4/S5 erhielten eine neue Haltestelle Allmend/Messe, die bislang nur von der Buslinie 20 erschlossen wurde, die wie die S-Bahn-Linien ebenfalls weiter nach Horw führt.

Mitte Oktober 2012 testete die VBL auf der Linie 11 den vollelektrischen Midibus des Typs Solaris urbino electric. Dieser verfügt über einen Elektromotor mit einer Leistung von 120 kW und zwei Batterien sorgen für ausreichend Energie für eine Einsatzdauer von gut 100 km. Danach müssen die je 700 kg schweren Batterien aufgeladen werden. Insgesamt zeigte sich die vbl mit dem Elektrobus zufrieden und sieht die Chance, daß die kleinen und damit leichteren Fahrzeuge wegen des Verhältnisses zwischen Gewicht und Leistungsbedarf bald wirtschaftlich einsetzbar sind. "Bei grösseren und schwereren Fahrzeugen wie Gelenk- oder Doppelgelenkbussen verfügt der Trolleybus noch immer über klare Vorteile", so resümiert die offizielle Pressemitteilung.

Zürich [CH] - Auslieferung der Doppelgelenkwagen abgeschlossen

[J. Lehmann](#) - 03.12.12

Am 28.11.2012 wurde der letzte Doppelgelenktrolleybus LighTram ausgeliefert, wie die übrigen erhielt er schon im Werk der Firma Hess die Betriebsnummer (89). Somit wurden alle 12 bestellten Einheiten ausgeliefert und mit den 2008 gelieferten 17 Einheiten gehören nun insgesamt 29 der knapp 25 m langen Trolleybusse zum Wagenpark. Sie kommen auf Linien 31 und 32 zum Einsatz. Zum Fahrplanwechsel wird nun die Linie 32 auf einen 6-Minuten-Verkehr umgestellt, hierdurch können vier Kurse in der Früh- und Abendspitze eingespart werden.

Für die neuen Doppelgelenktrolleybusse mussten schon einige der 18 Jahre alten 43 Mercedes-Benz O405GTZ Platz machen. So wurden unter anderem die Wagen 101, 103, 107, 117, 134 und 139 ausgemustert und direkt verschrottet. Ab dem Fahrplanwechsel werden alle Kurse wieder vom Depot Hardstraße starten, nachdem seit Mitte August 2012 zwölf Doppelgelenktrolleybusse auf dem Areal der Zentralwerkstatt über Nacht abgestellt wurden und von hier morgens zu ihrem Einsatz auf den Linien 31 und 32 mit Hilfsmotor ausrückten.

Noch vor Weihnachten wird der erste der 21 bestellten Gelenktrolleybusse erwartet, er wird im Anschluss an die 2006/7 gelieferten 18 Einheiten 144-161 die Nummer 162 erhalten.

- Mehr Mut zu weniger Diesel!

[J. Lehmann](#) - 25.02.13

Die 12 bestellten DGT standen bis Dezember 2012 in Dienst und somit konnte die Linie 32 komplett mit Doppelgelenkwagen bestückt werden. Die Taktzeit wurde von einem 5-Minuten auf einen 6-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten gedehnt, morgens werden 13 Kurse statt bisher 16 Kurse, nachmittags werden 15 Kurse benötigt, da die Fahrzeiten dann länger ausfallen (bis 16 Uhr: 33 Min., 16-18 Uhr: 40 Min.).

Auch die Linie 31 erhält abends zwei Kurse mehr aufgrund 5 Minuten mehr Fahrzeit. Der ganztags angebotene 7½-Minuten-Takt erfordert zwischen 9 und 16 Uhr elf Kurse, morgens 12 Kurse. Somit werden auf den beiden Linien nachmittags 28 der 29 Doppelgelenkwagen benötigt.

Die Linie 33 ist nachmittags mit 18 Kursen, Linie 46 nachmittags mit 9 Kursen und die Linie 72 mit 8 Kursen bestückt. Die Linie 34 verkehrt ganztags mit vier Kursen. Nachmittags sind somit 67 Kurse, morgens 64 und tagsüber 55 Kurse auf den sechs Trolleybuslinien im Einsatz.

Nach Ausmusterung von 19 Mercedes-Benz O 405 GTZ bis zum Jahresende verblieben noch 24 Einheiten (102, 106, 110-111, 113, 115, 118, 119, 122-125, 127-133, 136-137, 140, 142-143), der Gesamtbestand zählt somit 71 Trolleybusse.

Nach Auslieferung der 21 18,75m langen Gelenktrolleybusse, von denen der erste Mitte März 2013 erwartet wird, ist ein Bestand bei 68 Einheiten geplant. Damit ist auch der Trolleybuspark komplett niederflurig. Jedoch wird der Einsatz von Dieselnissen zunehmen. Schon jetzt ist ein vermehrter Einsatz von Gelenkdieselnissen des 2005/6 gelieferten Typs Neoplan N4522, von denen 29 Einheiten in der Busgarage Hardau beheimatet sind, zu verzeichnen. Zumeist sind sie als Verstärkungswagen morgens und abends sowie als Ersatz/Auswechslung defekter Fahrzeuge geplant. Die drei bzw. vier Verstärkungskurse der Linie 46 werden ohnehin von Dieselnissen bedient.

Eine Bestellung von weiteren Trolleybussen ist nicht vorgesehen, da im Zuge des Baus der [Limmattalbahn](#) in den nächsten Jahren eine Verkürzung der Linie 31 um den Abschnitt Bahnhof Altstetten -Schlieren zu erwarten ist. Nach den gegenwärtigen Planungen soll der Bau dieser Stadtbahn 2017 beginnen und 2020 das erste Streckenstück eröffnet werden. Zudem ist der Ersatz der Trolleybuslinien über die Hardbrücke durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 in Planung. Hier ist der Baustart für 2015 geplant, im Dezember 2017 soll die verlängerte Straßenbahnlinie 8 in Betrieb gehen.

Sofern eine Elektrifizierung der Linien 69 und 80 erreicht wird, wird die Option für weitere neue Trolleybusse gezogen. Hier besteht weiterhin ein akutes Kapazitätsproblem, wie beispielsweise im [Artikel der Lokalinfo](#) beschrieben. Die Infrastruktur für die Linie 69 ist teilweise vorhanden, bereits vor 20 Jahren sollte die Linie elektrifiziert werden. "Die teuersten Elemente, die Masten, bestehen auf der Reststrecke bis zur ETH Hönggerberg weitgehendst", so der [Artikel "Mehr Mut zu weniger Diesel!" der SP Zuerich Schwamendingen](#).

Aber nach Beantragung der Maßnahme «Elektrifizierung tangentielle Buslinien Nr. 69 und 80» mit 44 Mio. Franken als Teil der Trolleybus-Strategie ins Agglomerationsprogramm 2. Generation, Stadt Zürich-Glatal, Priorität A, lehnte es der Kanton Zürich ab, die Investitionen

für die Elektrifizierung der Trolleybus-Linien ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen.

"Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs können weiterhin aus dem Verkehrsfonds des Kantons mitfinanziert werden, auch ohne Aufnahme in das Agglomerationsprogramm. Daher wird eine Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes in der Stadt Zürich nicht verunmöglicht, nur weil sie nicht im Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgeführt ist. Für Beiträge des Kantons wird entscheidend sein, wie der Kantonsrat den Ausbau des Trolleybusnetzes im Rahmen des kommenden Beschlusses zu den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beurteilen wird", so gab sich jedoch der Regierungsrat in seinem [Beschluss des Regierungsrats vom 21.11.2012](#) auf die Anfrage einiger Kantonsräte am 21.11.2012 optimistisch.

[Limoges \[FR\]](#) - Vorstellung SwissTrolley4

[J. Lehmann](#) - 03.12.12

Am 30.11.2012 wurde der erste SwissTrolley für Frankreich in Limoges vorgestellt. Es handelt sich um Bauform SwissTrolley4 mit tramähnlicher Front. Er ergänzt den 116 Einheiten umfassenden Buspark der TCL und wird die letzten hochflurigen Trolleybusse des Typs Renault ER 100 des Baujahrs 1999 ersetzen. Der Einsatz der insgesamt vier Einheiten ist auf der Linie 4 geplant, eine Nord-Süd-Route, die viele Einrichtungen wie das Krankenhaus "Clinique François Chenieux" mit der Innenstadt und dem Wohngebiet an der Av. Montjovis verbindet. Zudem weist diese Linie eine Vorrangschaltung für die Ampelsysteme auf. Die Linie 4 hat sich mittlerweile als die meistgenutzte Linie des Trolleybusnetzes erwiesen, mehr als 5 Millionen Passagieren pro Jahr werden hier befördert. Insgesamt nutzten die fünf Trolleybuslinien mit einer Gesamtlänge von 32,5 km die Hälfte aller Fahrgäste, wobei diese nur einem Drittel der Gesamtkilometer des gesamten Busnetzes der Métropole Limoges ausmacht. Künftig werden 27 Einheiten an Solotrolleybussen des Typs Cristalis neben den vier Gelenktrolleybussen zum Einsatz kommen. Während die Gelenkwagen ein Fassungsvermögen von 146 Personen aufweisen, fassen die Solowagen 94 Personen. Die Linie 4 verkehrt derzeit im 10-Minuten-Takt von 7 bis 20 Uhr. Bei einer Fahrzeit von 22 bzw. 24 Minuten werden fünf bis sechs Kurse benötigt. Samstags und in den Schulferien verkehren vier Kurse bei einem 12-Minuten-Takt.

[Lyon \[FR\]](#) - Elektrifizierung der Linie C13 hat begonnen

[J. Lehmann](#) - 21.01.13

Ende November 2012 begannen auf der Avenue Lacassagne die Bauarbeiten für die Elektrifizierung der Linie C13. Diese wurde mit Einführung des neuen Busnetzes ATOUBUS ab dem 29.08.2011 von Croix Rouse über den bisherigen Endpunkt Hotel de Ville zum Part Dieu nach Grange Blanche verlängert. Auf der rund 5 km längeren Strecke wird nun die Fahrleitung errichtet, um die Linie wieder mit Trolleybussen bedienen zu können. Mit 25.000 Fahrgästen täglich ist die Linie C13 Caluire - Croix-Rousse - Part-Dieu - Grange Blanches eine der verkehrsreichsten Linien im Liniennetz der Stadt. Werktags wird sie alle 10 Minuten bedient, in Hauptverkehrszeiten besteht ein 8-Minuten-Takt.

Foto:

Die zuvor für die Linie C13 zugeteilten Cristalis-Trolleybusse werden seit der Einführung des neuen Busnetzes ATOUBUS ab dem 29.08.2011 auf der Linie C14 zugeteilt, die zuvor Linie 44 bezeichnete Linie wurde zuvor einige Jahre aus Mangel an Trolleybussen von Dieselbussen bedient. Aufnahme: J. Lehmann, 29.8.2012



Die Bauarbeiten begannen auf der Avenue Lacassagne am 26.11.12 in Höhe der Rue du Professeur Rochaix und setzten sich im Januar 2013 zwischen der Rue Roux Soignat und der Rue Rochaix fort. Behinderungen gibt es dadurch im Gehwegbereich aufgrund der Erstellung von Mastfundamenten. Die Arbeiten werden sich bis 2014 fortführen, erst dann soll die Linie C13 wieder von Trolleybussen bedient werden. Neue Trolleybusse sind nach Mitteilung der Systral hierfür nicht vorgesehen.

Ancona [IT] - Solaris Trollino in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 18.02.13

Anfang Oktober 2012 wurde der erste Gelenktrolleybus Solaris Trollino 18T mit Elektroausrüstung der Firma Cegelec nach Ancona ausgeliefert. Obwohl unmittelbar nach der Auslieferung die Test-, Einstellungs- und Abnahmefahrten stattfanden, dauerte es noch über vier Monate bis die beiden neuen Gelenktrolleybusse mit den Betriebsnummern 010 und 011 am 18.02.2013 den Liniendienst aufnahmen.

Von den 1983/86 beschafften Trolleybussen waren bis Ende 2012 noch drei Wagen (1, 3, 8) in Betrieb. Anfang des Jahres verkehrte davon lediglich Wagen 8 im Linieneinsatz. Es ist eine Umstellung der Fahrleitungsspannung auf 750V geplant, dann wird auch dieser außer Betrieb genommen.

Avellino [IT] - Die Infrastruktur wäre bereit zum nächsten Sommer

[J. Lehmann](#) - 24.12.12

In einer Pressekonferenz am 19.10.2012 kündigten die Bürgermeister und der Stadtrat für Mobilität die Wiederaufnahme der Arbeiten an dem Projekt 'Metropolitana leggera Avellinese' an. Es handelt sich um eine knapp 11 km lange Trolleybuslinie, für deren Bau im Frühjahr 2008 das Konsortium Sirti/Imet/Van Hool und Vossloh Kiepe den Auftrag erhalten hat. Die 2009 begonnenen Arbeiten wurden wegen einer Streckenänderung in der Innenstadt Anfang 2010 gestoppt, und die bereits erteilten staatlichen Fördermittel mußten neu beantragt werden. Die Innenstadt soll nun durch Parallelstraßen passiert werden, nachdem die Hauptstraße Corso Vittorio Emanuele II zur reinen Fußgängerzone erklärt wurde.

Nach Erteilung der Mittel aus dem Regionalen Fonds konnte nun der Bau der dritten Umspannstation am Kennedy Platz freigegeben und die Montage der fehlenden Fahrleitung aufgenommen werden. Der Bürgermeister Galasso gab sich optimistisch, dass im Sommer nächsten Jahres die Infrastruktur bereit zur Inbetriebnahme ist.

Bologna [IT] - Statt Civis liefert Irisbus nun Crealis

[J. Lehmann](#) - 28.01.13

Nach der Freigabe der Fahrleitung der Linie 14 kommen hier die 2010 beschafften Solaris Trollino zum Einsatz. Ein Großteil der bis zu knapp 30 Kurse in der Hauptverkehrszeit wird jedoch von Autobussen bedient. Zwischen 7:00 und 9:00 Uhr verkehrt sie alle 4 Minuten, von 16 bis 17 Uhr alle 5 Minuten, ansonsten alle 6-7 Minuten.

Elektrisch wird jedoch nur bis kurz vor der Haltestelle Tangenziale San Vitale gefahren, zwar ist von hier bis zum Depot Due Madonne die Fahrleitung mittlerweile fertig gestellt, jedoch fehlt noch das erforderliche Unterwerk für die Stromversorgung. Wie die Linienabzweige nach Pilastro (Linie 14C) und Rontonda Negroni (Linie 14B) wird zum Depot Due Madonne (Linie 14A) mit Dieselaggregat gefahren.

Während die Linien 13 und 33 überwiegend von Trolleybussen befahren werden, kommen seit Ende Oktober 2012 auf der Ringlinie 32 ausschließlich Autobusse zum Einsatz. Für die bis zu 80 Kursen auf den vier Trolleybuslinien stehen nur 46 Gelenktrolleybusse und einige Solotrolleybusse zur Verfügung, so dass der Einsatz von Autobussen unabdingbar ist. Die Solotrolleybusse kommen in der Frühspitze auf der Linie 13 zum Einsatz, diese Linie wird noch mit 600V Spannung gespeist, während die beiden Ringlinien und die Linie 14 mit 750 V versorgt sind. Die Solaris Trollino sind hierfür ausgerüstet, die jüngere Serie der MAN-Bussotto/Autodromo/Kiepe- Gelenktrolleybusse (1041-1055, Bj. 1999) wurden umgerüstet, von der drei Jahre älteren Serie 1021-1040 sind jedoch bislang nur wenige Wagen umgebaut worden.

Eine Aufstockung des Wagenparks wird mit der Beschaffung von 49 Gelenktrolleybussen des Typs Crealis der Firma Irisbus erreicht. Nach langen Verhandlungen und der zwischenzeitlichen Kündigung des Vertrags wird gemäß einer Ende November 2012 zwischen Irisbus, der Stadt Bologna und der Verkehrsbetriebe TPER Vereinbarung anstelle der 49 Civis-Gelenkwagen mit zentralen Fahrersitz nun 49 ebenfalls 18 m lange Gelenktrolleybusse, jedoch mit einem Fahrerplatz auf der linken Seite. Eine optische Spurführung erhalten die Wagen nur für die Einfahrt an den Haltestellen. Nach der Unterzeichnung der Vereinbarung gab der Bürgermeister von Bologna, Virginio Merola bekannt, dass die neuen Trolleybusse ohne Aufpreis geliefert werden und im Einklang mit den Kriterien für die Bestätigung der Finanzierung durch das Ministerium stehen. Auch die Crealis-Trolleybusse erhalten ein Dieselaggregat für Fahrten ohne Fahrleitung, dieser wird der Schadstoffbegrenzung Euro 6 entsprechen und nicht wie bei den Civis Euro 3.

Ein Prototyp ist bereits in Produktion und eine Auslieferung ist im Sommer 2013 geplant. Nach Genehmigung durch das Ministerium für Verkehr und den Probefahrten für die Haltestellenanfahrungen wird innerhalb von 24 Monaten Irisbus die ersten 20 Crealis anliefern, die restlichen sollen dann bis Mitte 2016 eintreffen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Umstellung der Linie 19 auf Trolleybusbetrieb geplant, bislang wurden ja nur die beiden Endhaltestellen in San Lazzaro mit Fahrleitung und optischer Spurführung mittels Markierung verbunden, um Testfahrten mit den Civis-Spurbussen durchzuführen. Aufgrund der fehlgeschlagenen Abnahme durch eine hohe Fehlerquote bei der Spurführung erhielten die Fahrzeuge keine Freigabe und der Bau weiterer Fahrleitung wurde eingestellt.

Lecce [IT] - Zweite Trolleybuslinie am 2.2.2013 in Betrieb genommen

[J. Lehmann](#) - 04.02.13

Endlich, fast ein Jahr nach der Eröffnung der ersten Trolleybuslinie am 12.01.2012 nehmen die Trolleybusse auf der Ringlinie, einst als Linie 1 geplant, nun jedoch weiterhin als Linie 30 und 31 befahren, am 02.02.2013 den Dienst auf. Die beiden Trolleybuslinien werden derzeit alle 40 Minuten mit je einem Kurs bedient. Ein zweiter Kurs in der Hauptverkehrszeit für einen 20-Minuten-Verkehr ist seit dem letzten Fahrplanwechsel zum 1.1.13 entfallen. Für die 4,5 km lange Strecke um die Innenstadt werden knapp 40 Minuten benötigt. Da kaum Pausenzeiten bestehen, summiert sich die Verspätung bei Störungen. So achtete die Polizei jedoch in den ersten Betriebstagen darauf, dass die Trolleybusse auf eingerichteten Busspuren nicht durch Falschparker behindert werden.

Bereits im Herbst kündigte die [Lokalpresse](#) einen Start für Dezember an, aber auch diesmal wurde aufgrund der Komplexität des Prüfverfahrens mit dem Verkehrsministerium der Termin verschoben. Nun wurden die letzten Überprüfungen am vergangenen Montag 28.01.13 vorgenommen und das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr erteilte die erforderliche Freigabe, so dass am Samstag, 2.2.2013 die Trolleybusse auf der Ringlinie verkehrten. Nun werden die erforderlichen Unterlagen für die Genehmigung der dritten Linie zusammengestellt, es handelt sich mit der Linie 27 um die Linie mit der dichtesten Frequenz. Gemeinsam mit den Expressbussen wird sie zeitweise im 8-Minuten-Verkehr befahren. Mit der ursprünglich als Linie 2 geplanten Linie zur Universität würde dann endlich das gesamte Trolleybusnetz komplettiert werden. "Schritt für Schritt", so der Präsident der SGM, "wird der komplexe Prozess der Zulassung und Inbetriebnahme der Trolleybusse abgeschlossen". So wurden auch für den Fahrdienst des Trolleybusbetriebs weitere 15 Fahrer geschult, mittlerweile stehen 27 Fahrer zur Verfügung. Von den zwölf Trolleybussen stehen mittlerweile 11 in Betrieb, nachdem kurz vor der Eröffnung noch drei Wagen ihre Zulassung erhielten. Ein Wagen verblieb noch für Einstellungsarbeiten bei der Firma VanHool in Belgien. So aktualisiert die Firma Kiepe die Software der Fahrzeuge, diese sind ja mittlerweile bis zu sieben Jahre alt. Der erste Trolleybus wurde bereits im September 2006 in Solingen erprobt und der Presse vorgestellt.

Napoli [IT] - Bauarbeiten für die siebte Trolleybuslinie verzögert

[J. Lehmann](#) - 14.01.13

In 2012 wurden die Bauarbeiten für die Trolleybuslinie 204, die die Autobuslinie R4 ersetzen soll, nicht fortgeführt. Wie berichtet (siehe [TrolleyMotion-Meldung vom 05.03.2012](#)), begannen die Bauarbeiten Ende 2011 mit dem Erstellen von Mastfundamenten. Doch bevor der erste Mast gesetzt wurde, gab es seitens der Anwohner Widerstand gegen die Aufstellung, da diese das Landschaftsbild verunstalten würden und außerdem teilweise mitten auf dem Bürgersteig angeordnet sind. Nach einer Sammlung von über 2500 Unterschriften der Anwohner wurde nun die 2009 zur Genehmigung des Projekts nicht erstellte Gutachten zum Landschaftsschutz nachgefordert. Die ANM wird nun die Planung überarbeiten, dabei sollen die Fahrleitungsmasten mit denen der Straßenbeleuchtung integriert werden und nach vorheriger Stellungnahme der Gemeindeverwaltung die Oberaufsicht nochmals einbinden.

Die bereits erstellten Mastfundamente entlang der Viale Colli Aminei bis vor der Endstation Cardarelli-Hospital wurden gut gekennzeichnet wieder geschlossen. Ebenfalls bestehen noch Unstimmigkeiten der Führung der zukünftigen Trolleybuslinie vor der Endstation. Eine Variante des genehmigten Projekts für eine andere Anordnung des Terminals Cardarelli Hospital wird zurzeit erarbeitet.

Die Trolleybuslinie 255 wird weiterhin verkürzt nur zwischen Portice und Via Volta (Brin) bedient, bis Torre del Greco müssen die Fahrgäste weiterhin in eine Autobuslinie 655 umsteigen. Somit wird vom 87 Einheiten umfassenden Wagenpark weiterhin weniger als die Hälfte genutzt. Einige Trolleybusse sind bereits länger abgestellt, so steht Wagen 9113 nach einem Unfall vor rund 10 Jahren unverändert beschädigt abgestellt. Es befinden sich etliche Fahrzeuge wegen Defekt länger außer Dienst, teilweise sind sie in anderen Busdepots abgestellt.

Athen [GR] - Neubaustrecken und Änderungen im Einsatzbestand

[D. Budach](#) - 17.12.12

Trotz der enormen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, mit denen Griechenland aktuell zu kämpfen hat und die auch spürbare Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot haben, gibt es beim Trolleybusbetrieb Athen auch einige positive Zeichen: So werden 7,5 km neue Fahrleitungsstrecke gebaut, die von der bestehenden Linie 21 abzweigen und über die breite Piraeus Avenue bzw. Leof. Athinon Pireos an mehreren Stellen Verbindung zum ehemals selbständigen Fahrleitungsnetz in der Hafenstadt Piräus herstellen werden. Die Hauptstrecke wird im Zentrum von Piräus enden und dort Anschluss an die Linie 16, 17 und 20 bieten, abzweigende Verbindungen führen zum Platz El. Venizelou der Linie 16 und zur Endstelle Moshato der Linie 1. Aktuell sind die Strecken etwa zur Hälfte fertiggestellt, man rechnet mit der Komplettierung und Inbetriebnahme im Frühsommer 2013. Noch ist nicht entschieden, welche Linien die neuen Abschnitte befahren werden. Die Baukosten betragen etwa 3,5 Mio.EUR, bezuschusst zu etwa 80% aus EU-Mitteln. Das neue Depot Rouf an der Linie 21 wird bis dahin vollständig für Trolleybusse nutzbar sein, dafür werden die meisten Wagen aus dem alten, zentrumsnahen Depot Attiki (Linie 1) abgezogen und das kleine Depot in Piräus an der Linie 20 geschlossen.

Der Wagenauslauf beträgt aktuell rund 220 Wagen zur Hauptverkehrszeit, rund 285 Wagen zählen zum Einsatzbestand. Etwa 80 Trolleybusse, überwiegend aus der ersten Neoplan-Serie sind aktuell in verschiedenen Depots abgestellt und nicht für den Verkehr zugelassen, die Hälfte davon im Untergeschoss des Depots Rouf. Als Sparmaßnahmen wurde der

Verkehr auf den bestehenden Linien durch Ausdünnung der Taktfrequenzen auf einen 10-, 12-, 15- oder 20-Minuten-Takt (Ausnahme: Linie 21 mit einem 7- und Linie 12 mit einem 8-Minuten-Takt) und auch der Personalbestand (Fahrer und Werkstätten) reduziert. Dies hatte als Konsequenz unter anderem die erwähnten Fahrzeugabstellungen aus der insgesamt 366 Trolleybussen starken Flotte.

Neben den beiden zuletzt erwähnten, aufgearbeiteten Museumstrolleybussen 704 und 3077 existieren außerhalb des Netzes auf einem Abstellgelände noch mehrere Wagen der früher eingesetzten Fahrzeugtypen, so unter anderem der erste, in Griechenland selbst karosserierte Trolleybus 1127 (Lancia/Biamanx 1968) und der einzige hochflurige Gelenktrolleybus 4001 (ZiU 683, Bj. 1988). Alle befinden sich in einem stark vernachlässigtem Zustand, sollen aber zum Teil wieder aufgearbeitet werden.

Der Trolleybusbetrieb I.L.P.A.P. S.a. und die Stadtbusgesellschaft E.Th.E.L. S.a. haben übrigens bereits mit Wirkung vom 5.7.2011 fusioniert und unterstehen nun einem gemeinsamen Management als Firma O.Σ.Y. A.E. (OSY S.a.), mit der entsprechenden Homepage www.osy.gr

Castellón [ES] - Trassierung fertigstellung und Fahrzeugbestellung angekündigt

[D. Budach](#) - 14.01.13

Am 26.12.2012 fand ein Besuch des Präsidenten der Region Valencia, Alberto Fabra, in Castellón statt, mit einer Begehung der neuen, in größeren Teilen bereits fertig gestellten Trasse der Verlängerung zum Hafenvorort El Grao. Das Projekt TRAM, unter dem der Spur-Trolleybus hier vermarktet wird, wird weiterhin als vordringlich für die Verbesserung der Infrastruktur der Stadt auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten angesehen. Der Ausbau der Avenida del Mar ist hier weitgehend fertig gestellt, einschließlich Unterführungen an Straßenkreuzungen, anschließende Streckenstücke und auch die Fahrleitung fehlen derzeit noch.

40 Mio. EUR hat die 3,8 km lange Verbindung zwischen Castellón und El Grao gekostet. Der Umbau der Innenstadtquerung ist ebenfalls noch zur Fertigstellung bis Ende 2013 vorgesehen, wie auch die Elektrifizierung der Außenstrecke. Die 400m lange Trasse durch den Parque Ribalta ist dagegen seit geraumer Zeit zwar komplett, aber per Gerichtsbeschluss wurde einer Klage von Umweltschützern stattgegeben, die Inbetriebnahme verzögert sich weiterhin. Eine Revisionsverhandlung wird erwartet.

Angekündigt wurde die Ausschreibung für die beabsichtigte eine Bestellung von sechs Trolleybussen mit starkem Batteriezusatzantrieb. Weiterhin wird die Vergabe des Betriebs der ganzen Linie 1 an einen privaten Konzessionär beabsichtigt, allerdings mit einer von vornherein vorgesehenen Unterdeckungssubvention der Regionalregierung.

Bergen [NO] - Trolleybussystem bis 2018 gesichert

[J. Lehmann](#) - 10.12.12

Der Verkehrsausschuss des Landkreises Hordaland traf am 14.11.2012 einstimmig den Entschluss, die Unterstützung des Trolleybusbetriebs bis 2018 zu verlängern. Die Stadt lehnte zuvor eine weitere finanzielle Unterstützung des Trolleybus über 2015 hinaus ab. Mit der damaligen Gaia Verkehr AS (später übernommen von Tide Buss AS) schloss die Stadt Bergen am 22.03.02 eine Vereinbarung, die höheren Investitions- und Betriebskosten der Trolleybusse für einen Zeitraum von dreizehn Jahren ab dem 01.01.02 bis zum 01.01.15 zu übernehmen. Diese Regelung wurde im Vorfeld der Beschaffung von sechs neuen Trolleybussen Neoplan/Kiepe getroffen, die vom Juni bis Ende 2003 in Betrieb gingen.

Mit der Entscheidung hielt sich nun der Landkreis die Option offen, im Zuge der Neuausschreibung des Stadtnetzes zum 1.12.2018 eine Erweiterung des Trolleybusnetzes zu erreichen. Vom Ausschuss wird der Trolleybus als bestes Verkehrsmittel neben der Stadtbahn gesehen, wenn der Umweltschutz im Vordergrund steht. Der Ausschuss erhofft einen Sprung in der Entwicklung von Batteriebusen oder anderen Technologien, so dass in Kombination mit dem vorhandenen Trolleybusnetz eine Erweiterung des elektrisch betriebenen Netzes bis 2018 erfolgen kann. Verlängerungen der Trolleybuslinien nach Fyllingsdalen, Sædalen oder Laksevåg Ness wären denkbar, so der stellvertretende Leiter des Verkehrsausschusses Alf Helge Greker. Entsprechende Planungen sollen 2016 aufgenommen werden.

Der seit 1950 bestehende Trolleybusbetrieb in Bergen besteht heute nur noch aus sechs Trolleybusse, die auf der 6,5 km langen Linie 2 zum Einsatz kommen. Somit machen die Trolleybusse heute nur noch rund 1% aller Busse aus, die im Landkreis in Betrieb sind (6 von etwa 600 Bussen). Zudem wurde die Trolleybuslinie seit 1982 nicht mehr erweitert, obwohl eine starke Besiedlungszunahme der Gebiete südlich und östlich von Endpunkt Birkelundstoppen erfolgte. Die Nachteile können nun mit Zusammenlegung mit der Organisation der Stadtbahn (Bybanen Bergen Light Rail AS) entgegen gewirkt werden. Die Synergien in Technik und Operationen der Stadtbahn weist eine äquivalente Systemleistung wie die Trolleybusse auf.

Die Trolleybuslinie 2 wird Montags bis Freitags von 7:00 bis 19:00 Uhr und Samstags von 10:00 bis 17:00 alle 10 Minuten befahren, dann kommen acht Kurse zum Einsatz. Obwohl der nach einem Brand am 03.01.2011 stark beschädigte Trolleybus 8198 wieder im Einsatz steht, müssen mindestens zwei Gelenkautobusse aushelfen.

Riga [LV] - Ausschreibung für Gelenktrolleybusse angekündigt

[D. Budach](#) - 25.02.13

Die Verkehrsbetriebe Riga beabsichtigen, kurzfristig eine Ausschreibung zur Beschaffung neuer Trolleybusse zu veröffentlichen. Der beabsichtigte Wagentyp wurde noch nicht bekannt gegeben, ebenso ist die Zahl der auszuschreibenden Wagen noch unklar, zwischen 25 und 75 werden erwartet. Die genauen Daten hängen unter anderem mit der Verfügbarkeit von (EU-) Fördermitteln zusammen.

Die Trolleybusflotte in Riga besteht aktuell aus rund 250 einsatzfähigen Wagen. Davon sind 150 Solowagen Škoda 24 Tr und 60 Gelenkwagen Solaris T18 und BKM 333 niederflurig. Daneben stehen 33 Škoda 15 Tr-Gelenktrolleybusse in Betrieb sowie einige wenige Škoda 14Tr. Über 50 Einheiten dieses Solowagens sind auf den beiden Betriebshöfen abgestellt, nachdem zum Fahrplanwechsel am 1.6.2012 erneut Taktanpassungen erfolgt sind.

Nach Inbetriebnahme der ersten 20 Niederflurstraßenbahnen des Typs Škoda 15T in 2010/11 folgen nun weitere Einheiten des Nachfolgetyps Škoda 15T1. Mit dem ersten Wagen (58011) wurde am 19.01.2013 der Linieverkehr auf der Straßenbahnlinie 11 aufgenommen, die fortan nur von Niederflurwagen bedient werden soll.

[Tallinn \[EE\]](#) - Trolleybuslinie 2 durch Autobusse ersetzt

[J. Lehmann](#) - 17.12.12

Zum 01.12.2012 wurde die Trolleybuslinie 2 eingestellt, seitdem übernehmen Busse der parallel laufenden Buslinie 24 den Verkehr, die mit dem gleichen 5- bis 10-Minuten-Takt die Route der bisherigen Trolleybuslinie Linie 2 bedient. jeder dritte Bus fährt als Linie 24A von Mustamäe weiter über Kivinuka nach Kadaka.

Durch die Einstellung werden rund zehn Trolleybusse entbehrlich, damit werden weitere Skoda 14Tr der Baujahre 1986-1989 ersatzlos abgestellt, die Gesamtzahl an Trolleybussen sank bereits unter 100 Einheiten nach Ausmusterung von vier Skoda 14Tr im Laufe des Jahres. nach Willen der Stadtgemeinde ist eine Neubeschaffung von Trolleybussen nicht vorgesehen, im kommenden Jahr werden hingegen 40 Dieselsebusse neu beschafft, die in Hinblick auf Abgaswerte lediglich den EURO 5 - Anforderungen entsprechen müssen.

[Vilnius \[LT\]](#) - Keine Unterstützung vom Bürgermeister

[J. Lehmann](#) - 10.12.12

Ab dem 01.09.2012 wurde wieder der Winterfahrplan eingeführt. Auf den 22 Trolleybuslinien (1-21 und 18A) kommen nun wieder bis zu 229 Trolleybusse zum Einsatz, während in den Sommermonaten bei ausgedünnten Frequenzen 177 Trolleybusse genügen. Der Trolleybuspark umfasst weiterhin über 300 Trolleybusse, über 250 Einheiten davon sind Skoda 14Tr, die ältesten von 1983, die jüngsten von 1999.

Die im Sommer des vergangenen Jahres veröffentlichte Ausschreibung über 13 Trolleybusse wurde Mitte des Jahres abgesagt, da keins der Angebote den geforderten Vorgaben entsprach bzw. die Gesamtsumme von 14,3 Mill. LTL weit überschritten wurde. Nun sollen für diesen Betrag 18 Gasbusse beschafft werden. Diese Umnutzung der Gelder konnte erfolgen, da im November 2012 nach einem Beschluss der Stadt die beiden Firmen UAB Vilniaus autobusai und UAB Vilniaus troleibusai zu einem Unternehmen Vilniaus Viesasis Transportas (VVT) fusionierten. Es werden nun 69 Bus- und 22 Trolleybuslinien bedient, neben den rund 300 Trolleybussen gehören knapp 400 Autobusse der neuen städtischen Gesellschaft.

Nun kündigte der Bürgermeister anlässlich einer Diskussion mit den Teilnehmern der litauischen Weltjugend an, dass in den nächsten zehn Jahren der Trolleybus in Vilnius durch Tram und Bus ersetzt wird. Bereits 2007 kamen Vorschläge auf, ein Stadtbahnnetz einzurichten, auch Pläne für ein aus drei Linien bestehendes Metro-Netz wurden erstellt. Aber aufgrund der finanziellen Lage werden wohl diese Pläne nicht realisiert werden können. Aber der Bürgermeister hält an seiner Meinung fest und äußerte anlässlich der Einführung von elektronischen Fahrscheinen zum 15.08.2012 erneut das Ende der Trolleybusse. Sie seien zweimal so teuer wie Autobusse und die Fahrleitung hindert an der Einführung von Schnellbuslinien, da sie nicht an Haltestellen überholen können.

Aber anstelle von Schnellbuslinien sollten die Vorzüge der schnellen Beschleunigung von Trolleybussen genutzt werden und eine Fahrzeitverkürzung durch eigene Busspuren und Vorrangschaltungen an den Ampeln erreicht werden.

[Lublin \[PL\]](#) - 38 Trolleybusse für Netzerweiterung ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 24.12.12

Am 10.12.2012 veröffentlichte die Verwaltung des städtischen Nahverkehrs in Lublin (Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie) eine Ausschreibung über 38 Trolleybussen mit Batterie-Hilfsantrieb. Angebote werden bis zum 25.01.2013 erwartet. Es sollen zweiachsige, niederflurige Trolleybusse mit bis zu 12,5 m Länge angeboten werden. Die erste Tranche von 5 Einheiten soll bereits zum 30.09.2013, die zweite Tranche von 12 Einheiten im Zeitraum 15.12.2013 bis 14.06.2014 in maximal drei Partien und die dritte Tranche von 21 Einheiten im Zeitraum vom 15.12.2014 bis 30.03.2015 in bis zu fünf Partien geliefert werden.

Bereits Mitte 2012 erhielt die Firma Solaris den Auftrag im kommenden Jahr 2013 zwanzig Trolleybusse zu liefern. Die ersten acht sollen bis zum 2.9.2013 geliefert werden, die restlichen zwölf im Dezember, spätestens jedoch bis zum 30.04.2012. Die 20 Trolleybusse werden mit einem STDa280-6B 175 kW Elektromotor der Firma Emit Zychlin und einem Kirsch-Diesellaggregat ausgerüstet, die gesamte Elektroausstattung wird von der polnischen Firma Medcom montiert. Derzeit umfasst der Wagenpark 70 Trolleybusse, fast die Hälfte (34) davon sind Solaris Trolleybusse. 23 Einheiten des Typs Jelcz PR110E stehen noch in Betrieb, hier wurden im September (3780), Oktober (3821) und Dezember (3802, 3815) nach Lutsk verkauft, die dort die Betriebsnummern 210 bis 213 erhielten. Sechs weitere Wagen sind zum Verkauf nach

Lusk vorgesehen und scheiden kurz vor dem Abtransport aus dem Liniendienst.

Ab dem 01.09.2012 verkehrt die Linie 153 in beiden Richtungen über die Straßen Głęboka und Wileńska (Wilnauer Strasse), stadtauswärts wurde nun auch neue Fahrleitung verlegt. Dies ist die erste neuerbaute Abschnitt des großen Ausbauplanes, welche nun für den Liniendienst freigegeben wurde. Ebenfalls ist die Fahrleitung zum zukünftigen neuen Depot auf der Antoniny Grygowej von der Endschleife Majdanek fertig, die jedoch noch nicht vom Linienverkehr genutzt wird. Der Bau des Depots wurde nun ebenfalls ausgeschrieben. Die am 10.12.2012 veröffentlichte Ausschreibung umfasst den Bau eines Verwaltungsgebäudes, Werkstätten, einer Abstellhalle und überdachten Stellplätzen für insgesamt 90 Einheiten. Geplanter Baubeginn ist der 01.04.2013, die Fertigstellung soll im November 2015 erfolgen.

Weitere Netzerweiterungen sind bereits im Bau, und zwar entlang den Straßen Aleja Unii Lubelskiej, Podzamcze und Unicka (Fertigstellung noch in 2012) sowie Zemborzycka und Diamentowa (Fertigstellung zum 15.12.2013 geplant). Im Bau befindet sich auch die zweite Strecke hinter der heutigen Endschleife Majdanek, sie soll nach Felin über die Droga Męcenników Majdanka und Doświadczalna führen. Hier mussten jedoch größere Straßenumbauarbeiten einschließlich einer neuen Endschleife an dieser neuen Wohnsiedlung durchgeführt werden, so dass als Fertigstellungstermin der 20.8.2013 geplant ist.

Der Bau von weiteren Strecken ist inzwischen ausgeschrieben, auch die Straßenzüge Bohaterów Monte Cassino (geplante Fertigstellung: 15.12.2013); Młyńska, Krochmalna, Jana Pawła II, Granitowa und Armii Krajowej (geplante Fertigstellung: 15.12.2014) sowie Lwowska, Aleja Generała Władysława Andersa und Mełgiewska (geplante Fertigstellung: 15.06.2014) sollen Fahrleitung erhalten. Weitere geplante Abschnitte werden noch ausgeschrieben, so sollen die Straßen Filaretów, Tomasza Zana, Nadbystrzycka Fahrleitung erhalten und die Linie nach Abramowice verlängert werden.

Insgesamt soll das Fahrleitungsnetz 2015 von derzeit 32 km sich mit etwa 26,5 km Neubaustrecken nahezu verdoppeln und somit fast alle wesentlichen Stadtteile erschließen.

Tychy [PL] - Erster von 15 Neufahrzeugen in Dienst

[J. Lehmann](#) - 11.02.13

Am 27.12.2012 traf der erste von 15 bei den Firmen Solaris/Medcom bestellten Trolleybussen ein, die mit Fördermitteln der EU beschafft wurden. Die dreitürigen Trolleybusse verfügen über 28 Sitzplätze und sind ausgestattet mit Fahrgastinformation über LCD-Monitor im Innenraum. Die Beheizung des Innenraums wird mit einer Wasserheizung gewährleistet. Anstelle eines Hilfsantriebs erhalten die Neufahrzeuge eine Batterie, mit der sich der Wagen direkt nach Auslieferung zu einer kleinen Präsentation bewegen konnte. Die Stromabnehmer sind halbautomatisch, sie können vom Fahrer automatisch eingezogen werden. Der Außenanstrich ist in freundlichen Grün und Gelb gehalten, wie die Dieselsebusse der MZK Tychy ihn bereits seit längerem tragen. Die übrigen Trolleybusse sind mit Werbung versehen, so daß eine einheitliche Grundlackierung bisher nicht üblich war.

Weitere Fahrzeuge werden noch diesen Monat ausgeliefert. Die gesamte Serie ersetzt nahezu alle hochflurigen Trolleybusse, von denen noch acht des Typs Jelcz PR 110 des Baujahrs 1998, zwei davon aus Gdingen gebraucht übernommen, diese sind 1988 und 1991 erbaut worden und sieben des Typs Jelcz 120 MTZ (Baujahr 1998/2001) vorhanden sind. Im letzten Jahr wurde bereits vom letzteren Typs Wagen 024 ausgemustert, in diesem Jahr ging bereits Wagen 012 aus der erstgenannten Serie außer Betrieb. Somit besteht der Wagenpark derzeit aus 22 Trolleybussen, die für den Einsatz der fünf Linien zur Verfügung stehen.

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

[J. Lehmann](#) - 28.01.13

Aus dem am 15.11.2010 zwischen dem Verkehrsbetrieb Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. und den Firmen Skoda Electric und SOR abgeschlossenen Rahmenvertrag über bis zu 31 niederflurige Trolleybusse wurden nun neben den 2011 gelieferten elf Gelenktrolleybussen bis Ende 2012 18 Zweiachser des Typs 30Tr abgerufen und in Dienst gestellt. Die letzten sechs verkehrten am 28.11.2012 erstmals im Liniendienst und ersetzten weitere Skoda 21Tr (Nr. 43-48, Bj. 2000), von denen nun nur noch fünf (Nr. 51-55) in Betrieb blieben. Drei der erst 15 Jahre alten Skoda 21Tr konnten nach Odessa verkauft werden, bereits Anfang 2012 gingen vier Einheiten des Baujahrs 1999 (Nr. 39-42) nach Brünn.

Elf Gelenkwagen erwiesen sich als ausreichend. Die Skoda 15Tr 77 und 78 blieben noch in Betrieb, nun steht Wagen 77 für historische Fahrten zur Verfügung - so zum Beispiel als Nikolausfahrt Anfang Dezember 2012, während Wagen 78 Ende 2011 abgestellt wurde. Als weiterer historischer Trolleybus wurde der Skoda 14Tr 08 bewahrt, der seinerzeit mit einem Anhänger mit Aggregat die nicht elektrifizierte Verlängerung nach Kluky bediente.

Marianske Lazne [CZ] - Abbau eines lange stillgelegten Streckenabschnitts im Jubiläumsjahr

[D. Budach](#) - 24.12.12

Nach knapp 50 Jahren Straßenbahnbetrieb zwischen der Innenstadt und dem rund 2 km entfernten Bahnhof übernahm ab 27.04.1952 der Trolleybus diese Verbindung. Somit konnte dieses Jahr 110 Jahre elektrischer Verkehr in der Kurstadt gefeiert werden, davon verkehrte der Trolleybus nunmehr 60 Jahre.

Während die Straßenbahn im Zentrum auf der Straße Masarykova endete, befuhr der Trolleybus eine große Wendeschleife um den Kurpark und erschloss damit besser die Hotels. Am 30. April 1953 wurde ein knapp 300 m

langer Abzweig vom Mírové nám. in die Straße Třebízského zur Schleife Waldquelle (Lesní pramen) in Betrieb genommen, der jedoch nur gelegentlich benutzt wurde. Erst ab 1960, als ein weiterer Abzweig nach Úšovice errichtet wurde, gab es mit der roten Linie eine zweite Trolleybuslinie von Lesní pramen nach Úšovice führte. In Úšovice ging ein neues Depot am 7.1.1962 in Betrieb, seit 1973 wird die Endhaltestelle Antoníčkův pramen angefahren. Hierhin verkehrten nun die Linien 2 und 3, die Linie 3 befuhr die Schleife um den Kurpark mit der Endhaltestelle Goetheplatz, die Linie 2 nach Lesní pramen. 1980 gab es eine Verlängerung der Linie 1 nach Panská Pole, hierhin verkehrten fortan die Linien 4 (von Lesní pramen) und 5 vom Goetheplatz. Eine Trolleybuslinie 6 zur Nachbargemeinde Klimentov ging am 1.10.1984 in Betrieb. In den Folgejahren wurde der Betrieb reduziert und 1996 nur noch die Linien 3, 5 und 6 angeboten. Der Abzweig nach Lesní pramen wurde aufgegeben, die Fahrleitung blieb ohne Verbindung zum übrigen Netz ungenutzt hängen, bis sie im Juli 2012 schließlich abgebaut wurde.

Am 29.09.2012 lud die MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně zu Sonderfahrten anlässlich des 110-jährigen Jubiläums ein. Auf eigens hierfür eingerichteten Linien 1 und 2, die am neuem Verkehrs-Terminal am Bahnhof stündlich starten, verkehrte ein historischer Trolleybus und historische Autobusse. Der aus Pilsen antransportierte Skoda 9Tr Nr. 323 bediente die Linie 1, die zur Innenstadt und dann wie die Trolleybuslinie 6 nach Klimentov und zurück über die Innenstadt bis zur Endstation der Linie 5 Panská Pole fuhr. Die Autobusse kamen auf der Linie 2 zum Einsatz, die zur Ortschaft Krakonoš führte, die sonst von der Autobuslinie 13 angefahren wird. Obwohl von den historischen Bussen nicht angefahren, wurde auch eine Besichtigung des Depots in Úšovice angeboten. Hier konnten fünf der sieben Skoda 24Tr (Samstags sind nur zwei Trolleybusse auf der Linie 7 im Einsatz) sowie die aus Pilsen übernommenden Skoda 14Tr (47 und 48, ehemals Pilsen 417 und 439) sowie die hierfür ausgemusterten Skoda 14 Tr Nr. 45 und 49 besichtigt werden.

Zlin [CZ] - 25 neue Trolleybusse von Škoda Electric

[D. Budach](#) - 31.12.12

Die Ausschreibung über 25 neue Trolleybusse ging an Škoda Electric als Generalunternehmer, der in den kommenden beiden Jahren vier verschiedene Karosserievarianten liefern wird:

6 Solowagen als Typ 24 Tr auf Basis des Iveco Citelis

4 Gelenkwagen als Typ 25 Tr auf Basis des Iveco Citelis

4 Solowagen als Typ 26 Tr auf Basis des Solaris Urbino 12

11 Gelenkwagen als Typ 27 Tr auf Basis des Solaris Urbino 18

Der Gesamtpreis der Lieferung wird mit 320 Mio. Kronen CZK (entsprechend etwa EUR 12,7 Mio.) angegeben.

Der städteverbindende Trolleybusbetrieb Zlin - Otrokovice verfügt bislang über 23 Niederflurwagen aus den Jahren 2004-2009, davon 14 Solowagen Irisbus/Škoda 24Tr und 9 Gelenkwagen Irisbus/Škoda 25Tr in zwei verschiedenen Karosserievarianten. Nach Indienstellung aller Neuwagen verbleiben von den aktuell 30 Hochflurwagen voraussichtlich nur vier in 2001 beschaffte Škoda 15TrM Gelenkwagen als Reserve im Einsatzbestand.

Bratislava [SK] - Endlich Mittel für die Flottenerneuerung

[D. Budach](#) - 07.01.13

Die slowakische Regierung hat ein Programm in Höhe von EUR 420 Mio. verabschiedet, das den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV in den beiden größten Städten der Slowakei vorsieht. 85% der Mittel stammen dabei von der EU, die Verwendung ist bis 2015 vorgesehen. Eingeschlossen in diesem umfangreichen Programm ist unter anderem auch der Kauf neuer Fahrzeuge bei Straßenbahn und Trolleybus in Bratislava.

Der Verkehrsbetrieb Dopravný podnik Bratislava hat daraufhin eine Ausschreibung im EU-Amtsblatt zur Lieferung von 15 Solotrolleybussen mit und 15 ohne Hilfsantrieb sowie 50 Gelenktrolleybussen ohne Hilfsantrieb veröffentlicht.

Außerdem sollen 20 Solo- und 20 Gelenkwagen als Option mit angeboten werden.

Der Fahrzeugbestand in Bratislava setzt sich ganz überwiegend aus hochflurigen Trolleybussen der Skoda-Bauarten 14 Tr und 15 Tr in verschiedenen Bauformen zusammen. Als Niederflurwagen stehen ledig 6 Gelenkwagen vom Typ 25Tr und ein einziger Skoda 21Tr zur Verfügung.

Presov [SK] - Weitere neue Skoda 31Tr im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 21.01.13

Zwei weitere Niederflurtrolleybusse Skoda 31Tr wurden im Oktober 2012 geliefert und verkehrten am 1.11.2012 erstmals im Liniendienst. Damit sind nun sechs Einheiten dieses Typs mit den Betriebsnummern 713-718 in Betrieb. Bereits 2006 bis 2008 wurden fünf Gelenk- und sieben Solo-Niederflurtrolleybusse des Typs Skoda 24Tr und 25Tr beschafft, somit sind nun 18 Trolleybusse niederflurig.

Damit kann an Wochenenden alle Kurse niederflurig angeboten werden, da dann nur neun Gelenktrolleybusse auf den Linien 4, 8 und 38 sowie vier Solotrolleybussen auf den Linien 1 und 2/5 benötigt werden. Im Fahrplan ist jedoch nur je ein Kurs als niederflurig gewährleistet. Die Linien 4 und 8 verkehren an Wochenenden alle 20 Minuten, die Linien 1 und 38 alle 30 Minuten und die Linie 2 und 5 stündlich, die Linie 7 verkehrt nicht. Montags bis Freitags wird in Spitzenzeiten ein 15- bzw. 12-Minuten-Takt geboten, hier sind dann die Skoda 15tr und Skoda 14Tr unentbehrlich.

Diese bilden noch den größten Teil des Wagenparks, 16 Skoda 15Tr und 10 Skoda 14Tr gehören noch zum Wagenpark. Für die beiden Neufahrzeuge fanden noch keine Ausmusterungen statt, im letzten Jahr wurden vier Gelenkwagen Skoda

15Tr verschrottet, Wagen 97, 106 und 108 wurden bereits 2011 abgestellt, Wagen 112 schied erst im Januar 2012 aus dem Liniendienst.

Zilina [SK] - Der erste neue Skoda/SOR 31 Tr ausgeliefert

[D. Budach](#) - 03.12.12

Die Verkehrsbetriebe im slowakischen Žilina haben beim Konsortium Skoda Electric/SOR insgesamt 20 neue Trolleybusse bestellt. Die Bestellung teilt sich in 10 Gelenkwagen vom Typ Škoda 31 Tr und 10 Solowagen vom Typ Škoda 30 Tr auf. Sieben Gelenk- und drei Solowagen sollen noch in 2012 geliefert werden. Die ersten Wagen beider Typen testete die Firma Škoda auf dem Netz der PMDP in Plzen, ehe sie nach Zilina ausgeliefert werden. Nach Auslieferung aller 20 Neuwagen wird sich tägliche Grundausschläufe ausschließlich mit Niederflurwagen darstellen lassen, lediglich zur Hauptverkehrszeit werden dann noch ältere Wagen zur Verstärkung eingesetzt werden. Am 12.11.2012 unternahm dann der erste Trolleybus Škoda 31 Tr SOR die ersten Probefahrten im Netz von Žilina, provisorisch mit der Betriebsnummer 251 gekennzeichnet. Nach den ersten Probefahrten werden Fahrerschulungen durchgeführt, ehe in der zweiten Hälfte des Dezembers eine Zeremonie zur Übergabe der neuen Trolleybusse in den Linieneinsatz geplant ist.

- Als Weihnachtsgeschenk: Zehn neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 14.01.13

Alle zehn neuen Trolleybusse des Typs SOR/Škoda 30Tr und 31Tr wurden am 20.12.2012 im Depot vorgestellt und gingen danach in den Liniendienst. Sieben Gelenkwagen 251-257 gingen nach der Präsentation unter anderem auf den Linien 3, 4 und 14 und drei Solowagen 258-260 unter anderem auf den Linien 1 und 5 in den Linieneinsatz.

Bereits zuvor wurden die Fahrgäste informiert, dass sich bei den neuen Trolleybussen die Türen nur mittels Tasterdruck öffnen und anschließend wieder automatisch schließen. Dieses bedeutet eine Umgewöhnung für die Fahrgäste, bislang wurden die Türen vom Fahrer geöffnet.

Bei der Vorstellung im Depot in Beisein des Bürgermeisters der Stadt Zilina berichtete die Direktion stolz, dass es nach zehn Jahren die ersten neuen Trolleybusse sind. Zudem sind es auch die ersten niederflurigen Trolleybusse des Betriebs. Für die zehn neuen Fahrzeuge bezahlte die DPMZ mehr als 4,8 Millionen Euro netto, sie erhielt Unterstützung aus der Stadtkasse und Fördermitteln der Region. Von der ursprünglichen Rahmenvereinbarung der DPMŽ mit dem Werk Skoda Electric über die Lieferung von 20 Trolleybussen konnte nach einem Beschluss der Stadt im Juni 2012 nur die Hälfte bestellt werden. Der Kauf zusätzlicher zehn Einheiten muss nun die DPMŽ selbst finanzieren. Es sind drei neue Gelenk- und sieben Solotrolleybusse für 2013 vorgesehen, die Gesamtkosten liegen bei fast 4,3 Millionen Euro.

Budapest [HU] - Letzter Einsatz der ZiU im Linienverkehr

[J. Lehmann](#) - 31.12.12

Am 31.12.2012 um 10 Uhr fand die Abschiedsfahrt der ZiU-9 in Budapest auf der Linie 74 statt. Mitarbeiter der BKV haben diese in Eigenregie organisiert und mit Wehmut durchgeführt, da die Abstellung der betagten russischen Solotrolleybusse auch eine Einsparung am Personal mit Personalabbau bedeutet. Der neue Fahrplan ab dem 1.1.2013 verspricht eine Erhöhung der Kapazität um 2%, die ohne Mehr-(Personal-)kosten umgesetzt werden soll.

Alle Trolleybuslinien erhalten einen neuen Fahrplan, so werden die Frequenzen der Linien 70 und 78 reduziert: Sie verkehren nun alle 10 Minuten tagsüber und alle 6-7 Minuten in den Hauptverkehrszeiten. Die Kapazität der Linien bleibt jedoch durch den Einsatz von Gelenkwagen statt der bisherigen Solowagen gleich. Im Fahrplan sind auch die Fahrten angegeben, die von Niederflurtrolleybussen bedient werden.

Die Linien 74 und 74A werden weiterhin von Solowagen bedient, jedoch nun komplett mit niederflurigen Fahrzeugen. Somit können mit dem neuen Fahrplan die letzten bis zu 30 Jahre alten ZiU 682 ausgemustert werden, es verbleiben somit nur noch 31 Solowagen der Typen Solaris Trollino 12B und Ikarus 412.81T.

Lediglich auf den Trolleybuslinien 72 und 79 kommen keine Niederflurwagen zum Einsatz, auf allen anderen Linien wird im Fahrplan der Einsatz von Niederflurwagen durch Unterstrich gekennzeichnet, sofern die Taktzeiten über 7 Minuten liegen. Da bei dichteren Frequenzen unter 7 Minuten nur der Taktabstand angegeben ist, entfällt hier die entsprechende Angabe.

So verkehrt die Linie 83 im 7½-Minuten-Verkehr nur niederflurig, in HVZ im 4-5 Minuten-Takt kommen einige hochflurige Wagen zum Einsatz. Während die Linie 77 von 6-7 Minuten auf einen 7½ Minuten-Takt reduziert wird und nur noch zwischen 6:15 und 7:05 Uhr alle 5-7 Minuten verkehrt, wurden auf der Linie 80A die Frequenzen verdichtet: Statt alle 5-6 Minuten verkehrt sie nun alle 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit, ansonsten statt alle 7½ nun im 6-7 Minuten-Takt. Auch die Linie 80 an Wochenenden wurde verdichtet, sie ersetzt dann die Linien 80A und 81, die in der Woche zu unterschiedlichen Taktzeiten verkehren, letztere weiterhin im dichten Takt von 5 min tagsüber, in der Hauptverkehrszeit sogar alle 2-3 Minuten.

Das Mehrangebot bei reduziertem Wagenpark wurde durch die Überarbeitung der Gelenkwagen Ikarus 435T und Inbetriebnahme der MAN/Gräf&Stift aus Eberswalde möglich. Von den ehemaligen Eberswalder Trolleybusse befinden sich die Wagen 350-357 (ehemals Eberswalde 040, 036, 038, 035, 032, 030, 031, 034) ohne 355 im Liniendienst. Die Abnahme von Wagen 355 wurde zurückgestellt, da dieser Wagen aus der ersten Serie stammt und druckluftbetriebene

Türen besitzt. Weitere Wagen sind fertiggestellt, so führte Wagen 359 bereits Probefahrten durch. Die restlichen Einheiten sollen bis zum Frühjahr 2013 folgen.

Szeged [HU] - 13 neue Skoda/Ikarus-Trolleybusse bestellt

D. Budach - 07.01.13

Nach einer Entscheidung per Abstimmung im Internet sollen die neuen Trolleybusse nun gänzlich in rot gehalten werden. 60% der abgegebenen Stimmen fielen auf rot. Der bisherige freundliche weiß/grüne Lackierung favorisierten nur 25%. Die Anfrage erfolgte im Vorfeld der Lieferung von 13 Gelenktrolleybussen, die nun im Oktober 2012 letztendlich bei den Firmen Skoda und Ikarus (entstand im Herbst 2010 durch einen Zusammenschluss der Auto Rad Controlle (ARC) Kft. und der Ikarus Rt.) bestellt wurden. Auf das im Januar 2011 veröffentlichte Ergebnis der bereits im September 2010 veröffentlichte Ausschreibung gingen Einsprüche ein, die erst gerichtlich geklärt werden mußten.

Die Gelenktrolleybusse basieren auf den Wagenkasten des 18,75 m langen Gelenkbus Ikarus V187, der auf dem von der Firma ARC entwickelten Modell basiert, von dem ein Wagen (T-660) bereits seit 2010 als Trolleybus verkehrt. Die elektrische Ausrüstung der Neufahrzeuge liefert die Firma Skoda. Der Gelenkwagen wird vollständig klimatisiert und Lithium-Ion-Batterien als Notantrieb erhalten. Der erste Trolleybus wird im Sommer 2013 erwartet, die Auslieferung der 13 Fahrzeuge wird sich dann bis September 2014 hinziehen.

Mit den Neufahrzeugen wird es möglich sein, auf den drei Linien 8, 9 und 19 niederflurige Gelenkwagen anzubieten. Bislang wird nur ein Kurs - im Fahrplan markiert - von Niederflurwagen bedient, da nur zwei niederflurige Gelenkwagen zum Wagenpark gehören, kommen hier aus niederflurige Solowagen zum Einsatz, von denen immerhin 11 vorhanden sind. Ansonsten stehen rund 20 Skoda 15 Tr zur Verfügung, weitere gebraucht aus Budweis und Teplice übernommene Skoda 15Tr sollen noch umgebaut werden. Aus Teplice wurden 2012 drei Einheiten (201-203) übernommen. Ebenfalls kommen Gelenkwagen des Typs Ikarus 280T (vorwiegend Wagen 505, Wagen 502 mußte nach einem Defekt abgestellt werden) noch häufig zum Einsatz, sie waren eigentlich ausschließlich als Museumswagen gedacht.

Nach Auslieferung der Neufahrzeuge ist beabsichtigt, die Linie 10 auf Trolleybusbetrieb umzustellen. Diese knapp 4 km lange Linie wird derzeit von Autobussen des Stadtbusverkehrs Szeged Tisza Volán ZRt. im 10-Minuten-Takt befahren, in Spitzenzeiten sogar alle 7½ Minuten. Die derzeitige Autobuslinie verkehrt wie die Straßenbahnlinie 3 von Honvéd tér bis zur József Attila sgrt., von da über die Római krt. und Szilléri sgrt. (rund 1 km ohne Fahrleitung) bis zur Lugas u. und von hier wie die Trolleybuslinie 19 zum Víztorony tér. Als Trolleybuslinie soll die Linie 10 dann wie die Linie 8 zur Brüsszeli krt. verkehren und von hier neue Fahrleitung bis zur Római krt. und Szilléri sgrt. erhalten. Bei der Erneuerung der Fahrleitung auf dem Csongrádi sgrt. wurde der neue Abzweig bereits berücksichtigt. Aus Pilsen wurden 2008 elf Autobusse des Typs Skoda 21Ab (dort Nr. 443, 444, 446-448, 465-470) beschafft. Der ehemalige Wagen 446 wurde zwischenzeitlich komplett überholt und mit einer Cegelec-Ausrüstung zum Trolleybus umgebaut. Er gelangte Ende 2012 unter der Betriebsnummer T-813 in den Liniendienst. Derzeit befindet sich der Wagen wieder in der Werkstatt, da er noch mit Traktionsbatterien ausgerüstet wird. Anlässlich der TROLLEY-Konferenz im Januar 2013 wird der Wagen den Konferenzbesuchern präsentiert, danach gelangt der Wagen wieder in den Liniendienst. Als weiterer umgebauter Trolleybus wird der ehemalige Autobus 443 als Trolleybus T-811 voraussichtlich im April 2013 die Zulassung erhalten.

- Vorstellung des Skoda-Umbautrolleybus im Zuge der TROLLEY-Konferenz

J. Lehmann - 04.02.13

Zur Abschlusskonferenz des EU-Projekts "Trolley" stellte die SZKT ihren ersten aus einem Autobus des Typs Skoda 21Ab umgebauten Trolleybus Nr. T-813 vor. In 2008 wurden von den Verkehrsbetrieben Pilsen elf Autobusse dieses Typs aufgekauft, die ersten wurden nun aufwändig in der Werkstatt der SZKT aufgearbeitet und elektrisch mit einer Ausrüstung "TV Europulse" der Firma Cegelec ausgerüstet.

Dabei erhielten die Wagen auch erstmals eine Batterie, mit der Strecken von bis zu 5 km ohne Fahrleitung zurückgelegt werden können. Finanziert wurde der Einbau vom Energieversorgungsunternehmen der Stadt. Die Batterie und die entsprechende Steuerung wurden von der Universität Szeged in Zusammenarbeit mit der SZKT entwickelt.

Um die Fahrt mit der Batterie zügig ohne langen Aufenthalt fortzusetzen, erhielt der neue Trolleybus auch eine automatische An- und Absenkungsvorrichtung der Stromabnehmer. Das neue Fahrzeug wird derzeit ausgiebig getestet und befand sich seit November für einige Wochen schon im Linienerkehr. Es besteht die Hoffnung, dass die Homologation des Fahrzeugs in einem Monat vorliegt um bis April nach einer Anpassung das zweite Fahrzeug mit der Nr. T-811 ebenfalls zulassen zu können.

Die zweitägige "Trolley"- Konferenz am 22. und 23.01.2013 stand im Zeichen der erarbeiteten Ergebnisse der einzelnen Projekte der Partnerstädte des nun auslaufenden von der EU geförderten Gesamt-Projekts. Hierzu trugen alle Partner die erreichten Ergebnisse in einer Vortragsreihe am Nachmittag des ersten Tages vor: Salzburg begann mit den Erfolgen zur Steigerung des Bekanntheitsgrad der Obusse und der Analyse, wie auf günstige Weise Netzerweiterung in die Außenbezirke realisiert werden können. Die Stadt Gdingen trug ihre Erfahrungen aus dem Umbau von Autobussen in Trolleybusse vor und stellte das entsprechende Handbuch vor. Die Vertreter der Stadt Brno referierten über die erforderlichen Dokumentationen für die planerische Erlaubnis am Beispiel der geplanten Verlängerung nach Starý Liskovec. Die Barnimer Bus GmbH aus Eberswalde stellte ihre veröffentlichten Berichte über "Stationäre

Energiespeichersysteme in Fahrleitungsnetzen von Nahverkehrsbahnen und Obussen", "Netzberechnung und Entwurfsplanung für energieeffizienten O-Busbetrieb der Barnimer Busgesellschaft" und "Ergänzende Untersuchung über die Auswahl und den Einsatz eines Energiespeichers im Fahrleitungsnetz von O-Bussen" vor. Außerdem konnte ein Bericht über die Untersuchungen von Verkehrsgebieten hinsichtlich der möglichen Erweiterung von O-Bus-Netzen mittels Batteriespeicher erstellt werden. Die TEP S.p.A. aus Parma stellte die geförderten Speichersysteme an den neuen beschafften Trolleybussen vor, diese befinden sich noch in der Zulassungsphase, es konnten aber die ersten Testergebnisse vorgestellt werden. Die LVB aus Leipzig stellte die Studien zur Einführung einer Trolleybuslinie unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur der Straßenbahn und der Energiespeicher in Trolleybussen vor. Die Universität von Gdańsk trug ihre Untersuchungen in den Trolleybusstädten der TROLLEY-Partnerstädte vor, insbesondere zur Fahrgastbefragung, die Potentiale und Perspektiven zur Verbesserung des jeweiligen Betriebs ergab. Abschließend trug Arnulf Schuchmann, der General-Sekretär der TrolleyMotion vor, dass im Rahmen des TROLLEY-Projekts die Homepage der TrolleyMotion neu gestaltet wurde und weitere Lobbyarbeiten sowie die 3.Trolleybus-Konferenz in Leipzig abgehalten wurde.

In weiteren Vorträgen wurden die drei Trolleybusbetriebe in Ungarn und die jüngsten Entwicklungen bei den Elektrobussen vorgestellt. Am Abend fand die "TROLLEY Marketing Award Ceremony" statt, auch neun weitere Trolleybus-Erklärungen wurden von Vertretern der Städte und öffentlichen Verkehrsbetrieben unterzeichnet.

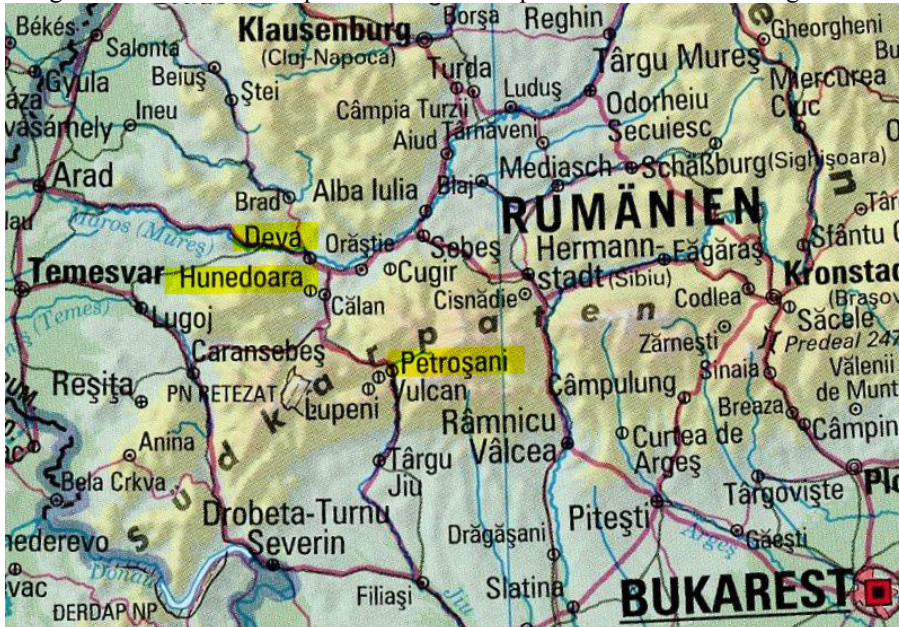
trolley:planung - Rumänien: Zwei neue Trolleybusbetriebe?

[J. Lehmann](#) - 07.01.13

Im September 2012 beschlossen die Gemeinderäte der Städte Deva und Hunedoara eine Trolleybuslinie zwischen den beiden Städten zu errichten. Hunedoara, eine Stadt mit knapp 50.000 Einwohnern liegt im gleichnamigen Kreises, Hauptstadt ist jedoch die 15 km entfernte 66.000 Einwohner-Stadt Deva. Zwischen den beiden Städten soll der öffentliche Verkehr verbessert werden, nachdem die derzeit angebotene Verbindung mit Bussen und Minibussen von vielen Pendlern beklagt wurden, unter anderem aufgrund ihrer teureren Tarife. Mehr als 1000 Menschen pendeln täglich zwischen den beiden Städten. Die Trolleybuslinie, die noch weitere Städte in der vom Bergbau geprägten Umgebung anbinden soll, soll über Investitionsmittel aus dem europäischen Fonds finanziert werden.

Auch die Gemeinden Petroșani und Petrla, ebenfalls im Kreis Hunedoara gelegen, haben die Absicht, den Trolleybus als Verbindung der beiden Städte einzuführen. Die Stadt Petroșani liegt am östlichen Fluss Jiu in den Karpaten Transsylvaniens, es wohnen knapp 50.000 Einwohner hier. Die benachbarte rund 25.000 Einwohner-Stadt Petrla ist ebenfalls nur unzureichend an die Nachbarstadt angebunden, es besteht zwar ein Gleisanschluss, aber dieser wird nur für den Kohlegütertransport genutzt. Der Bahnhof Petroșani ist Haltepunkt des Regionalzugs von Timisoara über Devo nach Targu Jiu.

Am 26.09.2012 stimmten hier die Gemeinderäte für das Projekt der rund 10 km langen Linie, es sollen 2014 aus dem Budget 2014-2020 der Europäischen Union entsprechende Mittel beantragt werden.



Grafik: Lage der Gemeinden, die nun den Trolleybus einführen wollen, aus "Meyers Neuer Weltatlas"

[Plovdiv \[BG\]](#) - Eingestellt durch Kündigung der Stadt

[J. Lehmann](#) - 11.02.13

Zum 30.09.2012 hat der Stadtrat den Vertrag mit der Firma "Gradski Transport" und dessen Eigentümer Angel Batakiev aufgrund permanenter Unterbesetzung der Linien gekündigt. Nur 26 % der bestellten Fahrten würde das

Unternehmen durchführen, während der Vertrag mindestens 75 % Erfüllung der Leistung vorsieht. Nach der Kündigung führen die Trolleybusse einige Tage weiter, erst Ende Oktober 2012 wurde der Betrieb eingestellt, zuletzt waren drei Trolleybusse täglich im Einsatz, es sollte verhindert werden, dass die Fahrleitung von Dieben demontiert wird. "Gradski Transport" und dessen Eigentümer Angel Bataklijev boten zuvor an, das Unternehmen wieder in städtische Regie zu nehmen. Dann hätte die Stadt die Gelegenheit gehabt, mit Unterstützung von Landesmitteln wie in anderen Betrieben Bulgariens (Pleven, Stara Zagora, Burgas, Varna und Sofia) neue Trolleybusse anzuschaffen und das Netz wieder auszubauen.

Aber da die Stromrechnungen nicht mehr bezahlt wurden, verblieb die Fahrleitung spannungslos und an vielen Stellen wurde bereits Fahrleitung von Dieben entwendet. Nun nahm die Stadt eine Demontage der Fahrleitung in den Außenbezirken vor, um die Schulden des Unternehmers Angel Bataklijev zu bezahlen.

Die seinerzeit aus Edmonton übernommenen 28 General Motors/Brown Boveri HR150G Trolleybusse des Baujahrs 1981 stehen seit 2010 im Hafengelände abgestellt, bislang war keine Klärung der anhängigen Zollverfahren möglich. Es ist beabsichtigt, die Trolleybusse zum Verkauf als Schrott anzubieten.

Sofia [BG] - Ausschreibung über 50 Wagen neu aktiviert

[D. Budach](#) - 25.02.13

Nachdem im vergangenen Sommer die Ausschreibung über 50 neue Gelenktrolleybusse aufgrund von Einsprüchen unterlegener Bieter zurückgezogen wurde - Gewinner war seinerzeit das Modell Skoda Electric/Solaris 27 Tr - wird nunmehr die Ausschreibung mit neuen Abgabeterminen veröffentlicht (siehe Link "Mehr Information"). Nach letzten Angaben wurde als neuer Abgabetermin der 01.03.2013 festgelegt, die Angebote sollen am 04.03.2013 geöffnet werden. Die Anzahl der Fahrzeuge bleibt somit bei 50 Einheiten, die zugesagten EU-Mittel zur Finanzierung stehen weiterhin zur Verfügung.

Für die 2012 durchgeführte Ausschreibung zur Lieferung von Ersatzteilen für Trolleybusse haben sich mehrere Firmen beworben, die Leistungen wurde nun in Teillosen an mehrere bulgarische Firmen vergeben.

Von den rund 140 Trolleybussen des derzeitigen Wagenparks sind nur 30 niederflurig, es handelt sich um die Solaris/Skoda Electric-Zweiachser vom Typ 26Tr, die 2010 in Dienst gestellt wurden.

Chernivtsi/Tschernowzy [UA] - Gebrauchte aus Lausanne oder Arnheim?

[J. Lehmann](#) - 14.01.13

Für den städtischen Trolleybusbetrieb ist es weiterhin schwierig, eine Erneuerung des Wagenparks durch Neufahrzeuge zu erreichen. Nun werden andere Wege beschritten. Einerseits wird die Generalüberholung von Trolleybussen fortgesetzt, so wurden gemäß Bericht in der [Lokalpresse vom 09.03.2012](#) drei Trolleybusse des Baujahrs 1985 generalüberholt. Andererseits beabsichtigt man den Kauf von gebrauchten Trolleybussen aus Westeuropa. So gab es eine Ankündigung in der [Tagespresse vom 10.08.2012](#), dass in Lausanne drei Solotrolleybusse gekauft wurden, die 25 Jahre alt sind. Dazu sollen auch die in Lausanne genutzten Anhänger später hinzukommen. Für den Gebrauchtkauf wurden 300.000 Griwna bereitgestellt, ein Neufahrzeug würde über 2,2 Millionen Griwna kosten. Auch von den zum Verkauf stehenden 10 Arnheimer Volvo-Trolleybussen von 1990 wurde Wagen 5182 im Betriebshof 2 vorgeführt, siehe Video auf YouTube im Link "Mehr Information"

Der Wagenpark besteht nun aus knapp 90 Einheiten, darunter sechs Skoda 9Tr der Bj.1979/82, die 2008 generalüberholt wurden. Als jüngste Fahrzeuge erhielt man 2008 Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E183D1, sowie hochflurige Trolleybusse des Typs LAZ 52222, die zuvor einem privaten Trolleybusbetrieb gehörten. Ansonsten stehen rund 60 Skoda 14Tr, von denen im Zeitraum 1983 bis 1991 über 100 Einheiten beschafft wurden, zur Verfügung.

Kiew/Kyiv [UA] - 37,8 km Neubaustrecke geplant

[J. Lehmann](#) - 03.12.12

Bei einem Treffen Anfang September 2012 verabschiedete das Ministerkabinett der Ukraine ein Dekret über den Bau einer Trolleybuslinie von Kiew zur Nachbargemeinde Brovary. Diese Stadt mit knapp 100.000 Einwohnern liegt rund 12 km östlich von der Metro-Station Lisova der Metrolinie 1. Hier enden die Trolleybuslinien 37 und 37a, die jedoch die Stadtteile in nordöstlicher Richtung erschließen.

528,5 Mill. UAH (umgerechnet knapp 50 Mill. Euro) werden bereitgestellt, für die Bau- und Montagearbeiten der 37,8 km langen Linie ein Anteil von 315 Mill. UAH, deren Ausrüstung 97 Mill. UAH und für sonstige Aufwendungen 107 Mill. UAH. Ein Teil der Mittel wird für die Reparatur der 4,2 km langen sechsspurigen Schnellstraße zwischen den Städten aufgewendet.

Die Auslieferung weiterer Trolleybusse wurde wieder aufgenommen, Ende November trafen weitere Gelenkwagen des Typs Bogdan 901.10 ein, von denen bis zur EM bereits zehn Einheiten geliefert wurden. Vom zweiachsigen, 12 m langen Typ Bogdan 701.10 gingen 64 Einheiten in Betrieb. Zudem lieferte die Firma LAZ bis zum Sommer 2012 17 Gelenkwagen des Typs E301 aus, von denen 2007/8 bereits 115 Einheiten beschafft wurden.

Wie am [14.05.12 berichtet](#), beschloss im August 2011 der Stadtrat, mittels Kreditaufnahme 77 Trolleybusse zu erwerben und Anfang 2012 mit Hilfe eines Kredits der europäischen Bank für Wiederaufbau 202 Trolleybusse in verschiedenen Größen bei der Firma Bogdan zu bestellen.

Der Trolleybuspark umfasst über 500 Einheiten derzeit, jedoch 80 Trolleybusse sind davon abgestellt. Der Anteil an Gelenktrolleybussen liegt bei rund 50%.

- Alle Škoda 14Tr und Škoda 15Tr außer Betrieb

[J. Lehmann](#) - 18.02.13

Durch die Neubeschaffung von Solo- und Gelenktrolleybussen in 2012 konnten nun am 15.01.2013 die letzten Škoda 14Tr und Škoda 15Tr aus dem Liniendienst ausscheiden. Insgesamt wurden von 1983 bis 1989 knapp 400 Einheiten des Solowagens und 1990/91 knapp 50 Exemplare des Gelenkwagens bei Skoda erworben. Ende 2012 gehörten noch knapp 50 Einheiten zum Wagenpark.

Auch vom Solowagen aus einheimischer Produktion vom Typ YMZ T2 sind von den 1995-2004 beschafften 93 Einheiten nur noch rund 30 im Liniendienst eingesetzt.

An Neufahrzeugen lieferte die Firma Bogdan 15 Gelenkwagen vom Typ T90110 und 74 Solowagen vom Typ 70110 aus. Zudem gingen noch 17 Gelenkwagen der Firma LAZ (Typ E301) in Betrieb.

Von den rund 500 Trolleybussen des Wagenparks sind nun über 300 niederflurig, davon liegt der Anteil an Gelenkwagen bei knapp 150 Einheiten.

[Kirovograd \[UA\]](#) - Nur noch Trolleybuslinie 10

[J. Lehmann](#) - 25.02.13

Nach schwerer Verschuldung des 2006 privatisierten Unternehmens Elisavetgradska Transportunternehmen (ETC), welches die Trolleybusse in der Stadt betreibt, setzt man auf eine drastische Kostensenkung durch Reduzierung des Angebots. Die Linien 1, 2, 3, 5 und 9 verkehrten letztmalig am 21.12.12. Der Grund für die Einstellung dieser Linien ist das geringe Passagieraufkommen, wodurch diese Linien nicht rentabel bedienbar sind. So wurde für die Linie 1, auf der zuletzt ein Wagen zum Einsatz kam, die Kosten dieses Wagens einschließlich Stromverbrauch und Personalkosten des Fahrers mit rund 350 Griwna beziffert, der Erlös an Fahrgeld hat nur 65-70 Griwna gebracht.

Es verblieb nun nur noch die Linie 10, die eine Route durch das gesamte Stadtgebiet befährt. Es kommen rund 10 Trolleybusse zum Einsatz, die Taktzeiten liegen bei 10-12 Minuten, jedoch sind häufige Fahrzeugausfälle zu verzeichnen. Die Linie bietet noch soviel Einnahmen, dass für die Trolleybusse auch Ersatzteile gekauft werden können und eine regelmäßige Wartung der bis zu 20 Jahre alten Trolleybusse ermöglicht werden können.

Vom einst über 80 Trolleybussen umfassenden Wagenpark sind nur 25 einsatzfähig. Bis 1994 dominierten die ZiU 682, danach wurden erst wieder 2004 neue Trolleybusse beschafft, und zwar fünf Trolleybusse vom Typ YMZ, 2006 zwei ZiU 682 und 2007 zwei LAZ-Niederflurtrolleybusse. Die ältesten Trolleybusse stammen vom Baujahr 1989.

Der am 2.11.1967 eröffnete Trolleybusbetrieb wurde zügig ausgebaut und 1994 wurde ein Netz von elf Linien befahren. Gespräche mit der Stadt über eine Unterstützung des Betriebs bleiben bisher erfolglos.

[Lviv \[UA\]](#) - 20 Gebrauchte Skoda-Obusse gesucht

[J. Lehmann](#) - 07.01.13

Nachdem auch im Rahmen der EM keine Mittel für Neufahrzeuge bereit gestellt werden konnten, beabsichtigt der Betrieb nun eine Verjüngung durch gebrauchte Trolleybusse. So kündigte am 10.10.2012 das städtische Unternehmen "L'vov'elektrotrans" eine Ausschreibung für den Kauf von 20 gebrauchten Skoda 14 Tr oder ähnlicher Modelle an.

Interessierte können auch nur einen einzigen Trolleybus anbieten, so dass sich mehrere Betriebe melden konnten.

Zwei gebrauchte Fahrzeug aus Tschechien trafen am 20.12.12 ein, sie wurden am 7.1.2013 abgeladen, es handelt sich um Budweis 22, der Mitte 2012 dort abgestellt wurde und um Pilsen 438, der am 31.12.2010 dort außer Betrieb ging und dem Verein ZHTA in Jihlava (Verein für die Rettung historischer Trolleybusse und Busse, <http://www.zhta.ic.cz/>) überlassen wurde.

Der gegenwärtige Wagenpark besteht zwar aus knapp 90 Einheiten, davon ist jedoch nur 2/3 betriebsfähig. Die Hälfte sind Skoda 14Tr der Baujahre 1988 bis 1990 und sechs der Baujahre 1982-87, die 1997 gebraucht beschafft wurden. Obwohl die Trolleybusse aus einheimischer Produktion des Typs LAZ 52522 jünger sind, sind diese mittlerweile nur bedingt einsatzfähig. Von den zwischen 1994 und 1997 beschafften knapp 50 Einheiten gehören nur noch etwas mehr als die Hälfte zu Wagenpark, davon sind aber nur noch ein Duzend betriebsfähig. Zudem gehören 14 niederflurige Trolleybusse, zwischen 2006 und 2011 beschafft, zum Wagenpark, die meisten stammen aus der örtlich ansässigen Firma LAZ (L'vivs'kyi Avtomobil'nyi Zavod, übersetzt: Lviv Autobus Fabrik).

Der 60. Jahrestag des Trolleybusbetriebs wurde am 25.11.2012 mit einer Sonderfahrt im Trolleybusnetz und Besuch der Firma LAZ gefeiert. Am 27.11.1952 nahm die erste Trolleybuslinie vom Bahnhof ins Zentrum (Mickiewicz-Platz) mit fünf Trolleybussen des Typs MTB-82 den Betrieb auf.

[Makiyivka \[UA\]](#) - Verbindung mit der Hauptstadt finanziell bewilligt

[J. Lehmann](#) - 17.12.12

Seit Eröffnung des Betriebs endete die Trolleybuslinie 5 an der Stadtgrenze zur Hauptstadt Donesk, nun soll sie mit der dortigen Trolleybuslinie 11 verbunden und als Gemeinschaftslinie bedient werden. Die neue 15 km lange Linie soll mit gleichem Wagenpark bedient werden, für die Beschaffung von 12 Trolleybussen stellte die Stadt im März 2012 für dieses Jahr ein Budget von 3 Mill. Griwna zur Verfügung. Sechs davon sollten für die neue Gemeinschaftslinie sein, die restlichen sechs zur Verbesserung des innerörtlichen Verkehrs.

Es wurde jedoch festgestellt, dass für den Einsatz von Niederflur-Trolleybusse der Firma LAZ der Wiederaufbau des Netzes im Stadtgebiet zwingend erforderlich ist. Insbesondere ist die Stromversorgung der Trolleybusse zu verbessern

und 5,6 Kilometer des Fahrleitungsnetzes ist zu modernisieren. Die ermittelten Kosten hierfür betragen 1,364 Millionen Griwnas, die der Stadtrat nun in seiner Sitzung Anfang November 2012 bewilligte.

Der am 13.11.1969 in Ergänzung eines seit 2006 eingestellten Straßenbahnbetriebs eröffnete Trolleybus umfasst zurzeit vier Linien auf einem 38,5 km langen Netz. Bis zu 18 der 25 Trolleybusse kommen zum täglichen Einsatz. Davon sind 18 ZiU 682 der Baujahre 1989-1992. Die beiden jüngsten Fahrzeuge (YMZ T2) stammen von 2010 und wurden zum Stadtjubiläum beschafft.

[Odesa/Odessa \[UA\]](#) - **Gebrauchte aus der Tschechischen Republik**

[J. Lehmann](#) - 21.01.13

Leider konnte auch hier die Finanzierung von Neufahrzeugen für den Trolleybus- und Straßenbahnbetrieb nicht erreicht werden. Somit werden nun aus der Tschechischen Republik gebrauchte Skoda-Trolleybusse und Straßenbahnen erworben. Aus Pardubice erhielt der Betrieb die dort in diesem Jahr ausgemusterten Skoda 14Tr Nr.370, 367 und 371. Sie befinden sich seit dem 29.12.2012 mit den Betriebsnummern 4001, 4002, 4003 im Einsatz. Mitte Dezember kamen aus Hradec Králové die dort durch Neufahrzeuge überzähligen Niederflurtrolleybusse des Typs Skoda 21 Tr (Nr. 33 – 35) der Baujahre 1996/98.

Es sind dies die ersten Skoda-Trolleybusse des Betriebs. Der Wagenpark besteht abgesehen von 41 Trolleybussen aus einheimischer Produktion (Typ YMZ T1 und T2, gebaut 1992-2003) sowie 16 im Jahre 2009 beschaffter Niederflurtrolleybusse des Typs 5265.00 „Megapolis“ der Firma TrolZa aus ZiU 682 der Baujahre 1985 bis 1992. Von den insgesamt rund 160 Einheiten des Wagenparks sind jedoch nur rund 130 Einheiten betriebsbereit, die auf den 13 Linien (1-3, 5-14) und der Verstärkungslinie 7a zum Einsatz kommen.

[Rivne/Rowno \[UA\]](#) - **Zwei neue Gebrauchte aus Pilsen**

[J. Lehmann](#) - 28.01.13

Im September 2012 konnte aus Pilsen zwei Skoda 14Tr (Nr. 412, Bj.1990 und 445 Bj. 1990) erworben werden. Sie erhielten die Betriebsnummern 160 und 161. bereits 2011 konnten aus Jihlava vier Einheiten (156-159, ehemals Jihlava 56, 60, 37 und 38), in 2010 aus Opava drei Einheiten (153-155 ehemals Opava 64, 67 und 71) sowie 2009 aus Prešov zwei Skoda 14Tr erworben werden (151, 152 ehemals Prešov 77, 79). Somit stieg die Anzahl der Skoda 14Tr auf 34 Einheiten, neu wurden davon 1989 lediglich 15 Einheiten (Nr. 101-115) beschafft. Der größte Anteil des Wagenparks mit 36 Einheiten machen weiterhin die Skoda 9Tr der Baujahre 1974 bis 1982 aus. Im Dezember 2012 wurden die Wagen 079 und 138 ausgemustert, letzterer wurde 1997 gebraucht aus Ostrava übernommen.

Daneben gehören zum Wagenpark vier Gelenkwagen des Typs YMZ T1, drei Solowagen YMZ T2 und ein Niederflurtrolleybus des Typs LAZ E183D1. Der 2008 beschaffte Wagen blieb bislang der einzige Niederflurtrolleybus. Insgesamt umfasst der Wagenpark knapp 80 Trolleybusse, hiermit werden acht Trolleybuslinien bedient, die Linien 7, 8 und 9 wurden im Mai 2005 zur Erschließung nördlicher Stadtteile eröffnet, jedoch wird nur die Linie 7 im dichteren Takt befahren, die Linien 8 und 9 werden wie die Linie 6 mit einem Kurs in unregelmäßigen Takt befahren.

[Sevastopol \[UA\]](#) - **Fünf weitere Niederflurtrolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 31.12.12

Die Firma LAZ lieferte fünf Trolleybusse des Typs LAZ E183A1 aus, einer gelangte bereits am 21.10.2012 in die größte Stadt der Halbinsel Krim, in deren südwestlichen Teil am Schwarzen Meer gelegen. Vier weitere Niederflurtrolleybusse folgten am 23.12.12. Der Auftrag wurde nach einer Ausschreibung am 27.09.2012 abgeschlossen.

Bereits Ende letzten Jahres lieferte die Firma LAZ elf Niederflurtrolleybusse dieses Typs aus. Im September 2012 folgten sechs Niederflurtrolleybusse der Firma TrolZa als Geschenk aus Russland.

Mit den ersten Niederflurtrolleybussen wurden ab dem 14.02.2012 auf bestimmten Kursen der Linien 7, 9, 10, 12, 14 und 20 niederflurige Fahrten angeboten, welche im Internet bekannt gegeben wurden.

Im Wagenpark dominieren jedoch weiterhin mit über 100 Einheiten die ZiU 682. 228 Einheiten wurden von 1978 bis 1993 geliefert, die ältesten einsatzfähigen (1091, 1103, 1104, 1107, 1108) stammen aus der Serie 1089-1108, die 1986 beschafft wurde.

Von 1995 bis 2008 wurden Trolleybusse aus einheimischer Produktion beschafft, und zwar vom Typ YMZ T2 sowie ein Gelenkwagen YMZ T1, der aber später zu einem Solowagen umgebaut wurde.

Der Wagenpark umfasst rund 140 Einheiten, damit werden 13 Linien bedient. Die Linie mit dem höchsten Angebot ist die 12, die alle 4-6 Minuten befahren wird. Auch die Linien 5, 6, 7, 10 und 20 werden zeitweise mit einem Takt von unter 10 Minuten bedient. Die Linie 13 hingegen verkehrt nur alle 64 Minuten mit einem Kurs, die Linie 18 mit zwei Kursen alle 60 Minuten. Diese Linie wurde ab dem 25.12.12 bis zur Endhaltestelle "5-km Autobahn Balaklava" verlängert. Hier enden auch die Linien 12, 13, 14, 17 und 20. Die Linie 18 startet am Depot 1, welches im Westen des Netzes liegt und vom 14.04.2011 für anderthalb Jahre das einzige Depot war. Das zweite Depot im Osten der Stadt wurde am 9.11.12 feierlich wieder eröffnet, von hier werden nun Linien 1,3,7,9,17 und 20 bedient. Die Trolleybusse wurden jedoch ohne Nummernänderung umgesetzt, so dass die Wagen 2311ff nicht alle dem Depot 2 zugeordnet sind und auch einige der Niederflurtrolleybusse 1502-1513 hier beheimatet sind.

Vuglegirsk/Uglegorsk [UA] - Mit vier übernommenen Trolleybussen wieder zum Bahnhof

[J. Lehmann](#) - 24.12.12

Im März 2011 wurde der letzte und in den letzten Jahren auch der einzige betriebsfähige ZiU 682 durch die Übernahme von zwei rund 10 Jahre alten Trolleybussen des Typs YMZ T2 aus Kiew (Nr. 536 vom Bj. 2002, 532 vom Bj.2001) ersetzt. Aus dem knapp 50 km südwestlich gelegenen Donezk erhielt die Stadt zwei weitere Trolleybusse dieses Typs (2023 Bj.2000 und 2028 Bj.2003), die dem Betrieb am 28.04.2012 übergeben wurden. Mit den drei betriebsfähigen Trolleybussen (Wagen 532 dient mittlerweile als Ersatzteilspender, er steht ohne Reifen im Depot) wurde nun der kurze Abzweig zum Bahnhof der Linie 1 wieder in Betrieb genommen, nachdem im Dezember 2011 die Instandsetzung der Fahrleitung erfolgte.

Makhachkala [RU] - Neue Trolleybuslinien sollen Umland erschließen

[J. Lehmann](#) - 10.12.12

Am 15. und 16. September 2012 feierte die Hauptstadt der russischen Republik Dagestan ihr 155-jähriges Bestehen. Während der Jubiläumsfeier wurde eine Reihe von neuen Projekten eröffnet, so die neue Straße von Machatschkala nach in das knapp 18 km südlich gelegene Kaspijsk entlang der Ansiedlungen an der Küste am Kaspischen Meer. Hier wird nun Trolleybusfahrleitung gespannt, um die Hauptstadt an die viertgrößte Stadt Dagestans anzubinden. Kaspijsk weist seit 2010 über 100.000 Einwohner auf, ist jedoch nur unzureichend mit der Hauptstadt verbunden. Die einzige Möglichkeit ist die Nutzung eines Taxis für 200 bis 300 Rubel.

Die neue Trolleybuslinie von Machatschkala soll noch in diesem Jahr eröffnet werden und die Liniennummer 12 erhalten. Nachdem am 13.02.2011 die Trolleybuslinie 3 wiedereröffnet wurde, werden im Stadtgebiet nun vier Trolleybuslinien geboten. Der Wagenpark wuchs wieder auf über 50 Trolleybusse an, nachdem in 2010 zwanzig Neufahrzeuge des bewährten Typs ZIU682 beschafft wurden. Sie erhielten die Betriebsnummern 223-242. Weitere Ansiedlungen im Umkreis sollen nun ebenfalls an das Trolleybusnetz angebunden werden, so 2013 Semender und Krasnoarmeyskoye nördlich der Hauptstadt und in den Folgejahren Leninkent, rund 8 km westlich der Hauptstadt gelegen.

Moskwa [RU] - Fast täglich neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 04.02.13

Die Auslieferung von Niederflurtrolleybussen der Firma TrolZa vom Typ 5265.00 „Megapolis“ geht zügig voran. Nahezu täglich werden Einheiten per LKW angeliefert. Rund 240 Einheiten wurden bereits bis Ende Januar 2013 angeliefert, rund 80 davon stehen bereits in Betrieb.

Wie [berichtet](#), erhielt im Juni 2012 die Firma TrolZa den Auftrag zur Lieferung von 263 Einheiten bis 2014. Für den Auftrag erhielt die Firma TrolZa eine Bankgarantie der "Bank von Moskau" um die Produktion zu finanzieren und somit eine zügige Auslieferung zu ermöglichen.

Zusammen mit den 101 in den Jahren 2006 bis 2010 gelieferten Einheiten macht der Niederflurtrolleybus der Firma TrolZa „Megapolis“ mit künftig 364 Einheiten den zweitgrößten Teil des Wagenparks aus. Der Niederfluranteil des Trolleybusparks wird damit auf 50% steigen. Mit knapp 600 Einheiten sind jedoch die Trolleybusse des Typs ZiU 682 am häufigsten im Trolleybuspark vertreten. Die 1998 bis heute gelieferten Fahrzeuge verkehren in den verschiedensten Bauformen. So sind rund 200 Einheiten mit Falttüren, und zwar hinten und in der Mitte als Doppel- und vorne als Einfachfalttüre im Einsatz, sie wurden bis Baujahr 2004 geliefert, darunter befinden sich rund 30 Lizenzbauten der MTrZ. 55 ZiU 682, die 2004-2005 neu geliefert wurden, erhielten Innenschwenktüren, ab 2005 wurden Umbauten aus bis zu 10 Jahre alten ZIU-682 mit neuen Wagenkästen durchgeführt; in 2012 wurden rund 40 Trolleybusse auf diese Weise verjüngt, gesamt sind es nun rund 310 Einheiten.

Almaty [KZ] - 100 der 195 neuen Trolleybusse aus China bereits geliefert

[J. Lehmann](#) - 28.01.13

Die ersten 50 Trolleybusse aus chinesischer Produktion der Firma China Youngman Automobile Group Co., Ltd. des Typs JNP6120GDZ, die [am 04.11.2012 mit der Bahn](#) Almaty erreichten, wurden am 08.11.2012 der Öffentlichkeit vorgestellt. 23 der Neufahrzeuge standen in einer Reihe auf dem "Alten Platz" im Stadtzentrum und konnten von der Presse und zahlreichen Bürgern begutachtet werden. Die 50 ersten neuen Trolleybusse wurden dem Depot 3 zugeteilt und erhielten die Betriebsnummern 3001-3050. Hier sind bereits sechs der zwanzig 2008 gelieferten beheimatet (Nr. 3128-3132). Eine zweite Lieferung von 50 Einheiten traf im Dezember 2012 ein. Diese ist für das Depot 1 vorgesehen und erhalten die Nummern 1151-1200. Hier sind bereits die übrigen 14 Trolleybusse des gleichen Typs vom Baujahr 2008 beheimatet.

Die 100 neuen Trolleybusse erhielten anstelle der Blei-Säure-Batterien, die als Notfahrt in den vor fünf Jahren produzierten Einheiten diente, nun Lithium-Ionen-Akkus mit hoher Energiedichte, bei denen eine lange Lebensdauer erwartet wird und ohne Fahrleitung eine Laufleistung von 5 km bis 20 km erbringen sollen. Die 95 restlichen der insgesamt 195 Trolleybusse werden bis April 2013 erwartet. Die Fahrzeuge werden mit Hilfe eines Darlehensvertrags mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) finanziert. Die Almatyëlektrotans erhielt hier Darlehen in Höhe von 36 Millionen US-Dollar, die über 10 Jahre abbezahlt werden muss.

Ebenfalls von der EBWE werden für den städtischen Busbetrieb die Lieferung von rund 200 neuen Erdgasbussen im

Sommer 2013 unterstützt.

Mit den Neufahrzeugen gingen die letzten ZIU außer Dienst. Nur noch Skoda 14Tr und rund 60 Trolleybusse des Typs KAZ 398 aus landeseigener Produktion, zwischen 2002 und 2006 hergestellt, verbleiben vorerst im Wagenpark. Zehn dieser Wagen wurden nun die den Trolleybusbetrieb der Stadt Taraz verkauft, die ersten fünf Anfang Januar 2013 abtransportiert.

Sterlitamak [RU] - 5 neue Trolleybusse aus Ufa BTZ-52763A vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 03.12.12

Fünf neue Niederflur-Trolleybusse vom Typ BTZ-52763A stellte die Stadt am 26.09.2012 in einer kleinen Zeremonie in der Innenstadt vor. Sie nahmen anschließend den Dienst auf der Linie 5 auf. Die Anlieferung erfolgte bereits einen Monat zuvor zwischen dem 22.08.12 und 05.09.12, ein Vorläuferfahrzeug wurde schon im Juli 2012 antransportiert. Die Trolleybusse erhielten die Betriebsnummern 1357, 1359, 1361, 1363 und 1365, kurze Zeit später wurden zwei Trolleybusse ins Depot 2 überstellt, die die entsprechenden Nummer 2358 und 2360 erhielten. Die neuen Trolleybusse sind dreitürig und die Karosserie stammt vom Autobus des Typs NEFAZ-5299. Bereits im letzten Jahr gingen 14 neue Trolleybusse des Typs BTZ 52767A, ebenfalls aus der aus der in Ufa beheimateten "Baschkirischen Trolleybus-Fabrik" neu in Betrieb.

Im Laufe des Jahres wurden bereits zahlreiche Trolleybusse, die 10 bis 20 Jahre alt waren, ausgemustert. Der Wagenpark umfasst nun rund 170 Trolleybusse, davon sind nur 30 Einheiten älter als 15 Jahre (Baujahr 1987-1996). Auch die Anzahl der Gelenktrolleybusse wurden reduziert, standen einst 22 Einheiten in Betrieb, reduzierte sich deren Anzahl nun auf acht Einheiten.

Aqtobe [KZ] - Betrieb auf letzter Trolleybuslinie 1 eingestellt

[J. Lehmann](#) - 11.02.13

Im Februar kündigte das Unternehmen TOO "Trolleybus Park" an, dass der Trolleybusbetrieb eingestellt ist, und man sich nur im Busverkehr engagieren wird. Die Fahrleitung soll jedoch nicht entfernt werden. Seit 2000 war nur noch eine Linie in Betrieb, auf der bis zu acht Trolleybusse eingesetzt wurden. 2006 erhielt der Betrieb neue Trolleybusse des Typs BTZ-5276-04 (Nr. 74-77) und 2010 wurden aus dem eingestellten Betrieb in Karaganda sechs Trolleybusse gleichen Typs (78-83 ex 10,11,9,8, 5,7) übernommen. Damit konnten die letzten ZiU 682 ersetzt werden. Der Trolleybusbetrieb wurde 1982 eröffnet und bestand bis 1993 bzw. 2000 aus 5 bzw. 4 Linien, für die bis zu 64 ZIU 682-Trolleybusse zur Verfügung standen.

In den letzten Jahren wurde ein großes Busnetz in der rund 370.000-Einwohner Stadt eingerichtet. Ende 2011 wurden die Konzessionen für 46 Linien nach Ausschreibung neu vergeben, so die [Tagespresse KazInform vom 21.12.2011](#), auch das Unternehmen "Trolleybus Park" erhielt Konzessionen für einem Drittel der Linien. Auf der Trolleybuslinie 1 sanken nun die Fahrgastzahlen, allein im letzten Jahr um 35%, so die Statistik der Stadt. Aber es konnten auch an zahlreichen Tagen keine Trolleybusse eingesetzt werden, so zuletzt ab dem 17.01.2013, so die [Tagespresse "Range" vom 23.01.2013](#), als Bauarbeiten für eine Brücke einer Autobahn eine Umleitung und partielle Demontage der Fahrleitung nach sich zogen.

Beijing [CN] - Konstante Erneuerung

[D. Budach](#) - 11.02.13

Während in der Millionenstadt Shanghai der Trolleybusbetrieb innerhalb weniger Jahre stark geschrumpft ist, finden sich in der Hauptstadt Peking noch immer diverse Ausbau- und Modernisierungspläne.

Neueste Erweiterung auf dem Fahrzeugsektor sind 110 Zweiachstrolleybusse des Typs BDJ WG120F (Nr.95600-709), die eine Reihe von 12-14 Jahre alten Wagen ersetzt haben. Sie waren bis August 2012 alle ausgeliefert. Weiter ist eine zweite Serie von 70 YOUNG - MAN Solowagen bestellt, worden, die Auslieferung hat aber noch nicht begonnen. Mit diesen 180 Neuwagen sollen alle Wagen des Typs BJD-120 außer Dienst gestellt werden.

Die Neufahrzeuge erhalten alle einen Batterieantrieb, mit denen fahrleitungslose Abschnitte in der Innenstadt überbrückt werden.

Der Wagenpark des Trolleybusbetriebs in der chinesischen Hauptstadt umfasst etwa 700 einsatzfähige Trolleybusse verschiedener Bauarten, die auf insgesamt 15 Linien (101 bis 109, 111, 112, 114, 115, 118 und 124) zum Einsatz kommen und mithelfen, die chronische Luftverschmutzung im inneren Stadtgebiet zu mildern.

Handan Fengfeng (Hebei Province) [CN] - Kleiner Betrieb mit 1 km Linie eingestellt

[J. Lehmann](#) - 11.02.13

Wie bereits [berichtet](#), wurde im April 2009 der einzige Trolleybus nur abgestellt vorgefunden, bereits damals diente ein Autobus als Ersatz. Nun wurde die damalige Einstellung des Betriebs auf der nur knapp 1 km langen Verbindung als permanent bestätigt, die Fahrleitung wurde mittlerweile demontiert.

Jinan [CN] - Einheitliche Flotte für vier Trolleybuslinien

[D. Budach](#) - 04.02.13

Der Wagenpark dieses gut unterhaltenen Provinzbetriebs besteht aus 136 Zweiachsern des Typs Sinotruk SK6120D aus lokaler Produktion, sie wurden 2000 bis 2005 erbaut. Die fünf Nummernreihen 1601-1639, 2002-2039, 2241-2259,

2400-2419 und 3400-3419 lassen auf die verschiedenen Lieferlose schließen. Äußerlich sind jedoch kaum Unterschiede zu erkennen. Zwanzig von ihnen (Nr. 3400-19) sind mit Batteriehilfsantrieb ausgestattet, um eine nicht elektrifizierte Teilstrecke durch die Einkaufsstraße der Innenstadt, von der Linie 101 gefahren, bedienen zu können. Das Netz besteht aus den dicht befahrenen vier Linien 101-104.

[Ji`xi Hengshan \(Heilongjiang Province\) \[CN\]](#) - Großzügiger Wagenpark für die drei km lange Linie

[D. Budach](#) - 25.02.13

Seit 1989 besteht zwischen der Kohlemine Dong Shan und einem Wohngebiet am Rande der Stadt Henshan eine Trolleybusverbindung. Die Strecke ist rund 3 km lang, der Trolleybus benötigt 8 Minuten Fahrzeit. 24 Fahrten täglich werden angeboten, so dass lediglich ein Wagen den täglichen Wagenauslauf bestreitet. Trotzdem besteht die Flotte aus sechs Wagen, davon 2 Sunwin SWP5105GWP-03, die Ende 2010 geliefert wurden, und vier BJD542E aus 2003 u.2006.

[Wuyang Coal Mine \(Shan'xi Province\) \[CN\]](#) - Interessanter Fuhrpark

[D. Budach](#) - 18.02.13

Zwischen der Kohlemine nordwestlich der Stadt Wuyang zu den weiter nördlich gelegenen Wohnsiedlungen besteht seit 1985 eine rund 3 km lange Trolleybusverbindung. Durch das von Sicherheitspersonal besetzte Eingangportal befährt der Trolleybus das Areal der Kohlemine, hier befindet sich auch der Abstellplatz der übrigen Trolleybusse, die nicht im Einsatz sind.

Die Linie wird im angenäherten 30-Minuten-Takt bedient, zwei Wagen kommen dabei zeitweise zum Einsatz. Der Fahrzeugpark aus fünf Gelenk- und vier Solowagen stellt sich überaus interessant dar. Unter den Gelenkwagen, die alle aus der Hauptstadt Peking stammen, sind drei Prototypen unterschiedlicher Bauart. Ein 2002 gebauter Gelenktrolleybus ist vom Typ BD-562 und wurde bei Sinotruk-Steyr hergestellt. Zwei 2004 und 2005 erbaute Gelenktrolleybusse des Typs BJD-WG160 wurden 2006 übernommen. Außerdem sind vier Solowagen der beiden Typen BJD WG120 und SK5102GP (je zwei) vorhanden.

oben:

Einer der Prototypen BJD-WG160 aus Peking 2006 übernommen im Einsatz auf der Linie am 12.08.2012.

Aufnahme: Michael Russell



[Xingtai Xintai \(Hebei Province\) \[CN\]](#) - Zuletzt nur noch ein Gelenktrolleybus im Einsatz

[D. Budach](#) - 25.02.13

Der Betrieb auf dieser Werks-Trolleybuslinie als Zubringer für Arbeiter im Schichtdienst einer Kohlenmine wurde im Januar 2012 eingestellt. Die Oberleitung wurde unmittelbar danach demontiert und die fünf Gelenkwagen, wovon zuletzt nur noch einer im Einsatz stand, wurden als Schrott verkauft.

Wie bereits [berichtet](#), war im April 2009 nur noch ein Gelenktrolleybus vom Typ Sk 562, für die rund 2 km langen Linie zwischen den Eingang der Kohlemine bis zu den Siedlung der Mitarbeiter betriebsbereit.

Diese Nachrichten wurden aus dem [Trolleybus Magazine](#) übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Ergänzungen wurden dem chin. Forum <http://bbs.52bus.com> mit einem Dank an Zachary Yang. Das [Trolleybus Magazine](#) erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus.

[Barquisimeto \[VE\]](#) - Öffentlicher Probetrieb endlich aufgenommen

[D. Budach](#) - 21.01.13

Endlich war es so weit: Mehr als sieben Jahre nach Beginn der Bauarbeiten, über drei Jahre nach Auslieferung der fabrikneuen Gelenkwagen und ebenso lang, seitdem die Bauarbeiten mit wenigen Unterbrechungen weitgehend ruhten, begann am 23.11.2012 ein erster Probetrieb der TRANSBARCA mit dem neuen BRT-Niederflur-Trolleybussystem in der venezolanischen Großstadt Barquisimeto.

Ein erster 8 km langer Abschnitt mit lediglich drei Haltestellen entlang der Avenidas Florencio Jiménez und Libertador ging in Betrieb, befahren allerdings nur Montags bis Freitags zwischen 12 und 16 Uhr, dafür aber gratis in der Benutzung. Etwa 25 der 80 Neoplan-Viseon/Bombardier-Gelenktrolleybusse wurden dafür fahrbereit hergerichtet, die übrigen stehen weiterhin ohne Nutzung abgestellt und warten auf ihre Inbetriebnahme.

Am 13.12.2012 nahm man einen weiteren, 5,2 km langen Abschnitt, getrennt vom ersten, in Betrieb, allerdings nur mit Solo-Dieselmotoren vom chinesischen Fabrik Yutong befahren.

Trotz dieser hoffnungsvollen Zeichen ist die vollständige Inbetriebnahme des Systems TRANSBARCA weiterhin nur in relativ weiter Ferne zu sehen, denn es fehlen noch immer Mittel zur Fertigstellung noch fehlender, oder begonnener Teilstrecken. Der Probetrieb auf dem ersten Abschnitt wurde Mitte Dezember auch auf die Zeit von lediglich 10 bis 12 Uhr von Montags bis Freitags beschränkt.

Sao Paulo (SPT) |BR| - Fahrleitungserneuerung aufgenommen

[D. Budach](#) - 04.02.13

Die seit langem angekündigte Erneuerung der seit Übergabe in private Hände in den neunziger Jahren stark vernachlässigten Fahrleitungsanlage der SP Trans hat planmäßig begonnen. Die Arbeiten zum Austausch der Fahrdrähte werden in der Regel nachts vorgenommen. Das Consórcio Via Aérea unter städtischer Regie ist für die Ausführung der Arbeiten verantwortlich.

Von den bestellten Dreiachsern (wie berichtet) sind inzwischen 30 Wagen eingetroffen und im Einsatz, neue Wagen folgen im 1-2 Wochen Rhythmus. Die Dreiachser kommen vorerst auf den Linien 4113 (Gentil de Moura – Pça da República), 2290 (Term. São Mateus – Term. Pq. Dom Pedro II), 3160 (Term. Vila Prudente – Term. Pq. Dom Pedro II) und 2100 (Term. Vila Carrão – Pça da Sé) zum Einsatz. 50 Wagen sind fest bestellt, weitere 50 sollen kurzfristig folgen, es könnte jedoch noch zu einer Änderung der Spezifikationen u.a. beim Batteriehilfsantrieb kommen.

Inzwischen wurden die letzten der in den neunziger Jahren bei Marcopolo auf alten Fahrgestellen neu karosserierten Trolleybusse mit E-Ausrüstung aus den 70er und 80er Jahren inzwischen außer Dienst gestellt. Sie werden ausnahmslos verschrottet werden. Abgestellt wurde auch der letzte Gelenkwagen 1485, ebenfalls eine Neukarosserie von Marcopolo auf einem älteren Wagen.

Sao Paulo (EMTU) |BR| - Serienbestellung von Gelenkwagen

[D. Budach](#) - 18.02.13

Konkreter werden die Pläne zur Ausweitung der Trolleybusflotte der Betreiberfirma METRA auf dem Vorortliniennetz der EMTU. Nach mehreren Prototypen und kleineren Umbauten ist nun die Beschaffung von 20 Gelenktrolleybussen des Typs Millennium III auf Mercedes-Benz Chassis O-500U verkündet worden. Es handelt sich um teilniederflurige Wagen. Ein Prototyp war wie gemeldet bereits vor einigen Monaten unter der Nummer 8160 in Dienst gestellt worden. Die nun bestellten Wagen werden allerdings eine abgeänderte Frontpartie erhalten und unter dem Markennamen "Millennium BRT" angeboten. Die Frontgestaltung entspricht den in Auslieferung befindlichen Dreiachsern des städtischen Betriebs auf dem Netz der SP Trans.

Die Ausweitung des Wagenparks ist unter anderem nötig, weil auf der 11 km langen Verlängerung der BRT-Trolleybusstrasse von Diadema nach Jabaquara aus Wagenmangel seit der Eröffnung vor einigen Monaten bis heute überwiegend Dieselbusse zum Einsatz kommen. Auch schon vorher gab es auf den bereits bestehenden, älteren 6 Linien immer wieder Zusatzfahrten mit Dieselbussen.

Der Fuhrpark von Metra wird sich damit künftig weiterhin sehr bunt darstellen. Aktuell sind 89 Wagen insgesamt neun verschiedener Typen im Bestand:

Nr. 5500 Scania/CAIO/ WEG-Eletra Bj. 2012 - Dreiachser, Niederflur

Nr. 7047-7068 Scania/Marcopolo/Powertronics Bj. 1988 –

in 1997 ex Electrobus SP Trans 7850-71, urspr. Belo Horizonte (dort nicht in Betrieb)

Nr. 7069-7092 Tutti/Scania/Marcopolo/Powertronics Bj. 1996/97 –

2006 ex SP Trans 7763, 83, 69, 87, 13, 70, 71, 38, 73, 22, 26, 45, 44, 72, 19, 84, 86, 80, 85, 67, 61, 29, 12, 08 (in dieser Reihenfolge), gebaut unter Verwendung von elektrischen Ausrüstungen aus 1979-82

Nr. 7201-7221 Busscar/ WEG-Eletra Bj. 2002-06 –

Niederflur, elektr. Teile wiederverwendet aus Serie 7001-46 (1988)

Nr. 7301 Mercedes-Benz/Busscar/WEG-Eletra Bj. 2002 - Niederflur-Fronteinstieg

Nr. 7400-7402 Mercedes-Benz/CAIO/ WEG-Eletra Bj. 2009/10 –

Niederflur, 7401 ex SP Trans

Nr. 8024-8033 Volvo/Marcopolo/Toshiba Bj. 1998 - Gelenkwagen

Nr. 8150-8155 Volvo/Busscar/ WEG-Eletra Bj. 2011/12 - Gelenkwagen,

Umbau ex Dieselbus Serie 8034-8040, bislang 6 Stück umgebaut

Nr. 8160 Mercedes-Benz/CAIO/WEG-Eletra Bj. 2012 - Gelenkwagen, Niederflur

Durch die Neubeschaffungen wird der Fuhrpark auf nominal 109 Einheiten aufgestockt. Allerdings ist mit

Ausmusterungen aus der Serie 7069 ff. zu rechnen, weitere Neufahrzeuge sollen dafür in Kürze ausgeschrieben werden.

trolley:firmen - HESS AG: Erste SwissTrolley4 ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 21.01.13

Bis Ende 2012 lieferte die Firma Carrosserie Hess die 12 Doppelgelenktrolleybusse an Zürich sowie die vier SwissTrolley4 nach Limoges und die ersten fünf SwissTrolley4 für Lausanne aus. Mit den zwei nachbestellten Winterthurer Trolleybussen dieses Jahr konnte die Firma Hess 23 Einheiten produzieren. Mit den Ende 2012 erfolgten Lieferungen nach Limoges und Lausanne erfolgte der Modellwechsel auf die Bauform SwissTrolley 4. Während Lausanne und Zürich für die bestellten 21 Gelenktrolleybusse eine Front, die identisch mit den bisherigen SwissTrolley3 ist, wählten, erhielten die vier SwissTrolley4 für Limoges eine tramähnliche Front.

Der Wagenkasten ist jedoch baugleich, lediglich die Vordertür differiert entsprechend. So ist bei den SwissTrolley4 mit herkömmlicher Front eine Türöffnung einheitlich für eine 1,3 m breite doppelflügelige Innenschwenktüre angelegt. Da jedoch Lausanne weiterhin eine einflügelige Vordertür wünschte, wurde hinter der einflügeligen Vordertür eine Glasscheibe angeordnet. Bei der tramähnlichen Front bleibt nur eine Öffnung für eine 85 cm breite einflügelige Außenschwingtüre.

Die SwissTrolley 4 erhalten eine Chassiskonstruktion, die nun gewichtsoptimiert in Modulweise aufgebaut ist, 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. Bei den im Dezember 2012 nach Limoges ausgelieferten SwissTrolley4 mit Tram-Front, wurden die erforderlichen Test- und Einstellungsfahrten unterzogen und in der kommenden Woche wird die Abnahme der Fahrzeuge erwartet.

In Fertigstellung befinden sich die 21 Züricher Trolleybusse, eine gesamte Auslieferung wird bis Spätsommer 2013 erwartet. Dazwischen erfolgt die Fertigstellung der ersten elf SwissTrolleys für Arnheim. Die ersten Fahrzeuge für Arnheim befinden sich bereits in der Endmontage, deren Auslieferung ist zwischen April 2013 und Juni 2013 geplant. Weitere der insgesamt 31 bestellten Trolleybusse werden 2016 und 1017 produziert. In der zweiten Jahreshälfte werden die restlichen 22 SwissTrolley4 für Lausanne geliefert.

Der nach einem Unfall im August beschädigte SwissTrolley 837 aus Lausanne befand sich in Reparatur bei der Firma Hess. Er wurde am vergangenen Samstag (19.01.2013) mit dem SwissTrolley4 Nr.868 nach Lausanne transportiert. Dieser wurde bei seiner ursprünglichen Auslieferung bei einem Unfall leicht beschädigt, so dass er im Werk repariert werden musste.

Die Ergänzung der 2009 nach Arnheim gelieferten SwissTrolleys (5234-5242) mit einer Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum und einer elektrisch bedienbaren Rollstuhllrampe wurde abgeschlossen.

An Hybridbussen wurden im April zwei Doppelgelenkbusse nach Hamburg ausgeliefert. Das 2007 gebaute Vorläuferfahrzeug ging nach Luxemburg, die Firma Emile Weber besitzt somit nun drei Doppelgelenk-Hybridbusse. In diesem Zusammenhang erhielten die beiden 2009 gelieferten Serienfahrzeuge in der zweiten Jahreshälfte 2012 eine Überarbeitung, bei der die Optimierung der Software durch die Firma Vossloh-Kiepe erfolgte. Der verwendete Dieselmotor der Firma Cummins verblieb bei den beiden 2009 gelieferten Fahrzeugen, während das ehemalige Vorführfahrzeug einen Scania-Motor besitzt. Weitere vier Doppelgelenk-Hybridbusse sind in Produktion. Diese wagen ursprünglich für die GVV in Utrecht gedacht, jedoch wurde hier der Auftrag zurückgezogen. Die Verkaufsverhandlungen in einen anderen Betrieb stehen kurz vor dem Abschluss.

Der ein Jahr von sieben Schweizer Busbetrieben, unterstützt vom VöV, dem Verband öffentlicher Verkehr Schweiz, genutzte Hybrid-Gelenkwagen verkehrt zurzeit in Solothurn. Das weiterhin in Eigentum der Firma Hess befindliche Fahrzeug erhält Optimierungen, die dann direkt im Linieneinsatz erprobt werden können.

trolley:firmen - SOLARIS: Auch 2012 über 60 Trolleybusse geliefert

[J. Lehmann](#) - 10.12.12

Auch in 2012 konnte die Firma Solaris über 60 Trolleybusse europaweit liefern. Die meisten davon erhielten eine Ausrüstung der Firma Skoda. Gemeinsam mit Skoda wurden in Betriebe der Tschechischen Republik 16 Einheiten geliefert. Nach Italien gingen weitere SolarisTrollino mit Skoda-Ausrüstung nach Cagliari bis Juni 2012 und nach Ancona, diese beiden Gelenktrolleybusse sind bislang noch nicht in Betrieb. Zudem konnten im Heimatland Polen 15 Einheiten nach Lublin, die die Firma Skoda ausrüstete, ausgeliefert werden. Drei Einheiten gingen nach Gdingen mit E-Ausrüstung der Firma Medcom. Im Frühjahr konnte mit der Auslieferung der letzten drei Einheiten der Auftrag für Eberswalde abgeschlossen werden, die elektrische Ausrüstung lieferte hier Cegelec zu, die Montage führte die Firma EKOVA ELECTRIC a.s. durch. Auch die zehn Trollino im "MetroStyle" für Salzburg erhielten hier ihre elektrische Ausrüstung.

Weitere Wagenkästen konnten noch in diesem Jahr an die Firma Skoda übergeben werden, und zwar der Vorläufer für zehn Gelenktrolleybusse für die Stadt Usti nad Labem (der Auftrag beinhaltet auch 16 Trolleybusse in 15 Meter Länge) und acht Solowagen für Baia Mare in Rumänien; diese werden Anfang 2013 bei der Firma Skoda ausgerüstet.

Im Frühjahr 2013 steht dann die Auslieferung von 20 Einheiten für Lublin und 15 Einheiten für Tychy an, weitere vier Solofahrzeuge werden nach Skoda geliefert, um dort für Pardubice ausgerüstet zu werden.

Vor kurzem konnte ein Vertrag zur Lieferung von 26 Einheiten zuzüglich einer Option auf weitere 14 für die Stadt Salzburg abgeschlossen werden. Die Lieferung soll sich bis 2017 hinziehen. Diese werden in dem ebenfalls Mitte 2012 erstmals hierhin gelieferten MetroStyle-Design erbaut werden, siehe [Pressemitteilung der Firma Solaris vom 05.12.12](#).

Lieferungen Swiss Trolley 1991-2013

Stadt	Anzahl	Typ	Betriebs-Nr.	Chassis	Gen.	Lieferung	Bemerkung
Prototyp	1	Gelenkwagen	Zürich 50, später Biel 80	NAW	1	1991	1996 vk. an Biel, 2008=Medias
Genève	13	Gelenkwagen	TPG 701-713	NAW	1	1992-1993	709: 2003 Umbau zum DGT 721
La Chaux-de-Fonds	5	Gelenkwagen	TRN 121-125	NAW	2	1996	
Bienne	10	Gelenkwagen	TPB 81-90	NAW	2	1997	
Berne	20	Gelenkwagen	BernMobil 1-20	NAW	2	1997-2000	
Fribourg	9	Gelenkwagen, DUO-Bus	TPF 513-521	MAN	-	2003-2004	
	58						
Luzern	8	Gelenkwagen	VBL 201-208		3	2004	
Genf	38	Gelenkwagen	TPG 731-768		3	2004-2005	
Luzern	2	Gelenkwagen	VBL 209-210		3	2005	
Genf	10	Doppelgelenkwagen	TPG 781-790		3	2005-2006	
Luzern	3	Doppelgelenkwagen	VBL 231-233		3	2006	
Zürich	18	Gelenkwagen	VBZ 144-161		3N	2006-2007	
Zürich	17	Doppelgelenkwagen	VBZ 61-77		3N	2007-2008	
Biel	10	Gelenkwagen	TPB 51-60		3N	2008	
St. Gallen	17	Gelenkwagen	VBSG 171-187		3N	2008-2009	
Solingen (D)	15	Gelenkwagen	SWS 951-965		3N	2008-2009	
Luzern	16	Gelenkwagen	VBL 211-226		3N	2009	
Arnhem (NL)	9	Gelenkwagen	Breng 5234-5242		3N	2009	
Lausanne	35	Gelenkwagen	TL 831-865		3N	2009-2010	
Neuchâtel	20	Gelenkwagen	TN 131-150		3N	2010-2011	
St. Gallen	7	Doppelgelenkwagen	VBSG 188-194		3N	2009	
Winterthur	21	Gelenkwagen	SW 101-121		3N	2010-2011	
Fribourg	12	Gelenkwagen	TPF 522-533		3N	2010	
Schaffhausen	7	Gelenkwagen	VBS 101-107		3N	2011	
Zürich	12	Doppelgelenkwagen	VBZ 78-89		3N	2012	
Winterthur	2	Gelenkwagen	SW 122-123		3N	2012	
Limoges (F)	4	Gelenkwagen	TCL 901-904		4T	2012	
Lausanne	5	22 Gelenkwagen	TL 866-892		4	2012-2013	
Zürich		21 Gelenkwagen	VBZ 162-182		4	2013	
Arnhem (NL)		31 Gelenkwagen	verm. Breng 5243-273		4	2013-2017	
	288	74					

Lieferungen Hybridbusse 2007-2013

Vorfürswagen	1	Doppelgelenkwagen	EW 1442			2007	ging 2012 nach Luxembourg
Luxemburg	2	Doppelgelenkwagen	EW 1440-1441			2009	
Düsseldorf	3	Gelenkwagen	Rheinbahn 8411-13			2010	
Dortmund	2	Gelenkwagen	DSW 1820-1821			2010	
Hagen	1	Gelenkwagen	HST 800			2010	
Ennepetal	1	Gelenkwagen	VER 365			2010	
Wuppertal	1	Gelenkwagen	WSW 1059			2010	
Dresden	1	Gelenkwagen	DVB 461 001			2010	
VST Schweiz	1	Gelenkwagen	BS 59326			2011	Vorfürswagen in 7 Schweizer Betrieben, fährt nun in Solothurn, Besitz Fa.Hess
Hagen	1	Gelenkwagen	HST 801			2011	
Dresden	5	Gelenkwagen	DVB 461 002-006			2011	
Leipzig	10	Gelenkwagen	LVB 201-210			2011	
Lübeck	5	Gelenkwagen	SL 495-499			2011	
Hamburg	2	Doppelgelenkwagen	HHA 9201-9202			2012	
in Verkaufsverhandlung	4	Doppelgelenkwagen				2013	
	40						

Mehr Mut zu weniger Diesel!

Marcel Savarioud<

Er weist die beste Ökobilanz auf. Wir kennen kein sanfteres Verkehrsmittel als ihn. Genf hat den Wert des Trolleybusses erkannt – Zürich zögert.

Genf bestellte vor wenigen Jahren über fünfzig neue Trolleybusse und setzte damit Schweiz weit einen neuen Massstab. Zehn der Fahrzeuge werden mit einer Überlänge von 24 Metern als Doppelgelenk-Trolleybusse gebaut. Diese Innovation, die in Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma Hess entstand, eröffnete Genf neue Möglichkeiten. Knapp ein Drittel des städtischen VBZ - Busliniennetzes werden heute durch Trolleybusse betrieben. Sie leisten damit einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Reduktion der Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Kein Wunder sind die Busse mit den Schienen am Himmel bei den Benutzerinnen und Anwohnern beliebt. Wo eine Umstellung in Trolleybusse realisiert wurde, steigen erfahrungsgemäss auch die Passagierzahlen. Grund genug für Hans Jörg Käppeli und mich eine Motion einzureichen. Wir möchten, dass von den bestehenden 90 km Autobuslinien 20 km in Trolleybuslinien umgerüstet werden.

Bereits vor 20 Jahren beschäftigte sich der Gemeinderat aufgrund einer Einzelinitiative mit einer Umstellung. Schon damals war der Stadtrat defensiv eingestellt. Eine einstimmige Kommission verhalf dem Trolleybus trotzdem zu einem weiteren Ausbau, die Linien 46, 72 wurde umgestellt sowie die Verlängerung der Linie 33 vorgenommen. In einer zweiten Etappe sollten die Dieselbuslinien 67, 69 und 80 folgen. Dazu kam es leider nicht.

Die Entwicklung zeigt, dass der Ausbau richtig war: Heute verkehren auf dem VBZ - Netz wie in Genf zweigelenkige Trolleybusse und Standardmässig wird Bremsenergie zurück gewonnen, was zu einer Verbesserung der Energieeffizienz von bis zu 25 % führt. Umso unverständlicher ist die ablehnende Haltung des Stadtrates gegenüber unserer Motion. Immerhin möchte die Exekutive unser Anliegen in der abgeschwächten Form eines Postulates entgegennehmen.

Der Stadtrat schreibt (Zitat):

«Die Kilometerkosten des Trolleybusbetriebes sind vergleichsweise hoch. Dies liegt an der notwendigen Fahrleitung und den höheren Investitionskosten in der Fahrzeugbeschaffung.» Dieser und auch andere erwähnte Ablehnungsgründe halten der genaueren Überprüfung nicht stand! Zum Beispiel sind die Kosten für die Fahrleitung der Linie 69 sehr gering, die Strecke Milchbuck – Bucheggplatz ist elektrifiziert und die teuersten Elemente, die Masten, bestehen auf der Reststrecke bis zur ETH Hönggerberg weitgehendst. Übrigens auch in Schwamendingen entlang der Linie 62 an der Winterthurerstrasse. Auf der Linie 80 und anderen Linien dürfte zudem der Einsatz von Doppelgelenk - Trolleybusse Betriebskosten, durch den Hinfall kapazitätsbedingter Zusatzkurse, einsparen. Dies erkannte vor 3 Jahren auch noch die VBZ: «Für den Trolleybus könnte sich», schreiben die VBZ, «gar eine Renaissance anbahnen, wenn die langen Buszüge Gefallen finden und sie die Wirtschaftlichkeit verbessern können.»

Etwas gar hilflos wirkt die stadträtliche Argumentation hinsichtlich fehlender Reservebusse in besonderen Lagen wie ein grossflächiger Stromausfall mit Lahmlegung aller Tram- und Trolleybuslinien. Einen solchen Ausfall gab es in der 125-jährigen Geschichte wohl noch nie. Die einzige wirkliche grosse Notsituation war während des 2. Weltkrieges als der Treibstoff knapp wurde. Und da stellte man auf Trolleybusbetrieb um!

Eine ähnliche argumentative Fluchtburg ist der Hinweis, dass eine Umstellung zwangsweise zu einer Reduktion des ÖV-Angebotes in der Stadt führt, dies weil der ZVV ihre Subventionen nicht erhöht. Die Fahrleitungsinvestitionen für die seinerzeitige Umstellung der Linien 46,72 sowie der Verlängerung der Linie 33 wurde auf Basis des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) getätigt. Damit wäre die Mehrkostenfrage für die VBZ nicht mehr relevant, sofern der ZVV die Umstellung ein weiteres Mal unterstützt.

Es stellt sich nun die Frage, ob Zürichs Ruf als umweltbewusste Stadt weiter festigen wollen. Eine kürzlich von der Stadt Winterthur in Auftrag gegebene Infras und EMPA Studie zeigt, dass sich die Dieseltechnologie entwickelt und ihre Umweltverträglichkeit durchaus verbessert hat. Trotzdem ist gemäss der Studie der Oberleitungsbus umweltfreundlicher als der Dieselbus, der CO2 Ausstoss spricht sowohl gegen den Diesel - wie auch gegen den Gasbus.

Interessant ist die Tatsache, dass der Dieseltreibstoff für öffentliche Verkehrsmittel verbilligt wird, elektrische Systeme wie der Trolleybus aber nicht gefördert werden. Ich wünsche den VBZ den Mut zu einer offensiven Trolleybusstrategie, damit unsere City bald von schweren Gelenk-Dieselbussen befreit ist!