



Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe [www.trolley-motion.com](http://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.

### [Solingen \[DE\]](#) - Verlängerung zum Bahnhof Vohwinkel nun ab 2014?

[J. Lehmann](#) - 15.04.13

Im Mai 2012 erhielt die Stadt Wuppertal einen Zuwendungsbescheid vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Höhe von insgesamt rund 556.000 Euro für die geplante behindertengerechten Umgestaltung des Vorplatzes Vohwinkel. Der notwendige Eigenanteil wird durch drei Partner, der WSW mobil, der Stadtwerke Solingen und der Clees-Gruppe, als Anlieger bzw. Nutzer des Vorplatzes erbracht. Die DB Station&Service als Eigentümerin des Vorplatzes stellt den seit über 60 Jahren unveränderten Bahnhofsvorplatz unentgeltlich zur Verfügung. Der Verkehrsknotenpunkt soll mit sechs Bushalteplätzen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet werden, so dass ein moderner Verknüpfungspunkt zwischen dem Bahnverkehr und dem kommunalen Nahverkehr entsteht. Der für Frühjahr 2013 geplante Baubeginn verzögert sich zur Verärgerung der vielen Nutzer und Anwohner um sechs bis zwölf Monate. Der Abschluss eines Bauvertrags mit dem Eigentümer Bahn AG ist diesen Monat vorgesehen, anschließend folgt noch das Genehmigungsverfahren der Bahn. Ein Baubeginn ist somit frühestens für Oktober 2013 zu erwarten, je nach Dauer des Genehmigungsverfahrens und der Witterung sogar erst im nächsten Frühjahr. Es wird mit einer Bauzeit von vier Monaten gerechnet, so dass erst 2014 die Verlängerung der Obuslinie 683 zum Bahnhof Vohwinkel erfolgen kann. Die 800 m sollen mit Dieselantrieb überbrückt werden, da in der flachen Unterführung ohne große bauliche Änderungen keine Fahrleitung verlegt werden kann. Nach einem Beschluss der Bezirksvertretung Vohwinkel sowie dem Ausschuss für Verkehr aus deren [Sitzungen vom 13.02.2013](#) soll die Rubensstraße, auf der sich derzeit die Endstation der Linie 683 befindet, künftig in beiden Richtungen befahren. Am Fußpunkt der Rubensstraße zur Vohwinkeler Straße nahe der Endstation der Schwebebahn soll der Obus vom Bahnhof Vohwinkel aus kommend eindrahten und auf einer neuen Oberleitungsspur auf der Rubensstraße in Richtung Solingen fahren. Der Wunsch eines Vertreters des Verkehrsausschusses, die Haltestelle Obere Rubensstraße in Richtung Kreuzung Westring zu verlagern, wird noch geprüft.



Die Gräfrather Straße soll nach Verlängerung der Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel nicht mehr befahren werden, zukünftig sollen die Trolleybusse in beiden Richtungen die links im Bild sichtbare Rubensstraße befahren; auf der Gräfrather Straße kommt der Museumsobus 59 vom Baujahr 1959 bei seiner ersten „Rittertour“ dieses Jahres, die bis Oktober jeden zweiten Sonntag im Monat angeboten wird, entgegen.

Die Haltestellen der Obuslinie 683 werden zwischen Burg und der Stadtgrenze zu Wuppertal-Vohwinkel mit Fahrplaninformationen auf elektronischen Tafeln ausgestattet. Die Stadt Solingen schrieb die Arbeiten Anfang 2012 aus, dabei sollten die insgesamt 24 Haltestellen mit 45 elektronischen Anzeigen bis Ende 2012 versehen sein. Jedoch

verhinderte eine verspätete Auftragsvergabe und ein entsprechend späterer Baubeginn diesen ehrgeizigen Termin. Im Oktober 2012 begannen zwar die Arbeiten, aber bedingt durch den strengen Winter waren sie lange unterbrochen. Bislang sind noch wenige Haltestellen mit den erforderlichen Vorarbeiten bestückt. Speziell gefertigte Masten und Haltestellenüberdachungen sind bisher in Gräfrath, Bergerbrühl und Central zu sehen, eine Fertigstellung der gesamten Haltestellen wird nun frühestens für September 2013 erwartet.

Die am 30.1.2012 aufgenommenen Straßenbauarbeiten im Bereich Aufderhöhe bedingen derzeit einen Ersatzverkehr mit Autobussen. Seit Anfang des Jahres wird im dritten Abschnitt von Einmündung Steinendorfer Straße bis Richtung Aufderhöhe rund 150m Straße einschließlich Abwasser- Wasser, Gas- und Elektroleitungen erneuert. Die Fahrleitung kann derzeit nicht genutzt werden, da diese sich direkt über der Baumaßnahme in der Mitte der Straße befindet. Somit kommen überwiegend Dieselbusse zum Einsatz. Außerdem wird seit April 2013 wegen der einspurigen, von Ampeln geregelten Fahrbahn der Baustelle ein Zusatzkurs eingesetzt. Somit verkehren zwischen 6:00 Uhr und 8:00 Uhr statt drei nun vier Kurse auf den Linien 685/6, gegen 8:30 Uhr wechselt der vierte Kurs von der Linie 684 und der Zusatzkurs rückt ins Depot.

Am 12.2.2013 wurde eine Ausschreibung im zweistufigen Verfahren über 14 Dieselbusse, und zwar 10 Niederflur-Solowagen und 4 Gelenkwagen veröffentlicht. Diese sollen im gegenwärtig 49 Autobusse umfassenden Wagenpark Dieselbusse Baujahre 1995-1997 ersetzen, darunter auch die ersten 1996 beschafften Gelenkdieselbusse von nunmehr 13 Einheiten.

### [Aachen \[DE\]](#) - Rückschritt bei der Planung für einen umweltfreundlichen Nahverkehr

[J. Lehmann](#) - 11.03.13

Die Stadt muss jetzt nach neuen Lösungen suchen: "Das wird in den nächsten 20 Jahren ohne Schiene geschehen." so Oberbürgermeister Marcel Philipp (CDU) enttäuscht nach der klaren Niederlage beim Bürgerentscheid. So wird nun eine innovative Anbindung des neuen Uni-Campus ans Stadtzentrum gesucht, denn der bisherige Busverkehr ist überlastet und die Stadt hat die Schadstoffbelastung zu senken.

Von den rund 43% der Aachener Bürger, die zur Abstimmung gingen, stimmten 66,3 Prozent gegen das 240 Millionen Euro teure Projekt, welches der Stadtrat im Dezember 2012 auf den Weg gebracht hatte (siehe [Meldung vom 31.12.12](#)). Dabei war als Ergänzung der beiden Stadtbahnlinien der Einsatz von Batteriebussen mit Aufladung unter Trolleybusfahrleitung vorgesehen. Wird dieses nun die Hauptlösung mit eigenen Busspuren als Vorläufer für ein späteres neues Stadtbahn-Projekt?

### [Arnhem \[NL\]](#) - Nun sechs Trolleybuslinien

[J. Lehmann](#) - 04.03.13

Mit dem neuen Fahrplan ab 9.12.12 wurde eine neue Trolleybuslinie 6 eingeführt, die Linienziffer 6 fand erstmals in Arnhem für eine Trolleybuslinie Verwendung. Die neue Linie 6 verkehrt nun von Elsweide nach De Laar West, bisher liefen diese Fahrten als Linie 5. Diese verkehrt nun ausschließlich zwischen Presikhaaf und Schuijtgraf. Auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt besteht weiterhin ein 7½-Minuten-Takt, jede Linie verkehrt alle 15 Minuten. Abends endet die Linie 6 von De Laar West am Bahnhof und wird dann mit der Linie 2 nach Hoogkamp verknüpft. Sonntags verkehrt die Linie 6 auch alle 30 Minuten auf der gesamten Strecke, so dass ein 15-Minuten-Takt auf der gemeinsamen Strecke geboten wird.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel erhielt die Linie 3 eine bessere Anbindung an Burger's Zoo. Dieser wird nun täglich im 15-Minuten-Takt angefahren und durch eine knapp 900 m Neubaustrecke über den Schelmseweg und dem Cattepoelseweg wird auch das Openluchtmuseum besser bedient. Die neu angelegte Haltestelle verkürzt den Fußweg zum Eingang auf etwa 300 m. Die alte Fahrleitung über die Eduard van Beinumlaan sowie dem Brandts Buysweg zur ehemaligen Endhaltestelle Alteveer wurde einschließlich Masten abgebaut.

Die neue Oberleitung im Wohnviertel 't Cranevelt ist bis auf eine Kreuzung ohne Weichen angelegt. So ist es auch im Abendverkehr nicht möglich, ohne die Schleife am Burgers' Zoo zu befahren, rechts auf den Schelmseweg abzubiegen. Auch die Kreuzung auf der Beethovenlaan/Kluizeweg, wo der Abzweigung für die beiden Einhaltestellen lag und die für den Abendverkehr auch eine Fahrtmöglichkeit von Alteveer nach 't Cranevelt vorsah, ist demontiert worden. Lediglich Haltestellenhäuser weisen nun noch auf den alten Streckenverlauf hin.

Die Linie 1 verkehrt nun seit Dezember 2012 wieder von Velp nach Oosterbeek während die Linie 3 von Burger's Zoo nach Het Dufje verkehrt. Beide Linien benötigen für den 15-Minuten-Takt je 6 Kurse. Der Tausch ermöglichte optimalere Wendezeiten.

Für die geplante Verlängerung der Linie 3 in die Nachbargemeinde Huissen wurden zwar schon Masten aufgestellt, so auf der neu angelegten Busspur vor der Siedlung Het Dufje, jedoch steht der Entschluss zum Bau der Trolleybuslinie vom Gemeinderat der Nachbargemeinde weiter aus. Mit einem Referendum beabsichtigen einige Anwohner die neue Trolleybusanbindung zu kippen. So stößt die zusätzliche Anbindung eines Wohngebiets mit einer Schleife auf Ablehnung. Außerdem müssen die Anwohner auf die Linie 33 verzichten, die bisher nach Nijmwegen weiter verkehrte. Die ebenfalls zwischen Arnhem und Nijmwegen über Huissen fahrende Linie 300 soll jedoch bestehen bleiben. Während die Linien 1, 3, 5 und 6 alle 15 Minuten fahren (die Linie 2 alle 30 Minuten), verkehrt die Linie 7 weiterhin im 10-Minuten-Takt. Ausgenommen sind Ferienzeiten, dann wird auch die Linie 7 im 15-Minuten-Takt mit sechs Kursen bedient. Insgesamt sind 36 Kurse auf den sechs Trolleybuslinien zu bestücken, es stehen jedoch derzeit nur 39

Trolleybusse zur Verfügung. Am 27. Dezember erlitt der 1993 erbaute DUO-Bus 5201 (VanHool/Kiepe) einen Kurzschluss am Dieselmotor, der Brand war zwar schnell unter Kontrolle, aber eine Instandsetzung wurde in Anbetracht der Neulieferung von Trolleybussen ab April 2013 nicht durchgeführt. Somit wurde Wagen 5201 am 06.02.2013 in ein Lager im benachbarten Ort Tiel abgestellt, wo sich auch die im Dezember 2012 abgestellten letzten hochflurigen Solotrolleybusse 5177 und 5180 befinden.

Die Berkhof-Trolleybusse der zweiten Serie von 2002 (5222-5231) wurden mit einer Klimaanlage für den Fahrgastraum nachgerüstet, dieses ist durch die zwei neuen Dachkästen erkennbar. Alle Berkhof der beiden Serien (5212-5231) erhielten vom Fahrersitz bedienbare Rollstuhlrampen, die ausklappen. Im Gegensatz hierzu fahren die Rampen der umgebauten SwissTrolleys waagrecht aus. Auch die neun 2009 gelieferten Trolleybusse erhielten eine Klimaanlage für den Fahrgastraum, der zudem neue Sitzbezüge analog zu den im Dezember in Betrieb genommenen 144 MAN-Gasbussen erhielt.

Die Wagen 5202-211 wurden jedoch nicht umgebaut, die knapp 15-jährigen Niederflurtrolleybusse werden Mitte 2013 durch elf SwissTrolley4 der Firma Hess ersetzt, sie stehen dann zum Verkauf. Die neuen SwissTrolleys erhalten die Front wie die 2009 gelieferten Einheiten, sind ebenfalls 18 m und dreitürig, jedoch werden sie nach dem Vorbild von Winterthur nur einen Antriebsmotor erhalten.

### Salzburg [AT] - Zuwachs im Wagenpark ab Sommer 2013

[J. Lehmann](#) - 13.05.13

Nach Abmeldung der Gelenkbusse 205 und 207 vom Baujahr 1991 im Dezember 2012 und Wagen 210 aus der gleichen Serie am 25.07.2012 sowie Neuzulassung der beiden letzten von zehn Solaris Metrostyle (328, 330 am 25.10.2012) besteht der Wagenpark aus 100 Trolleybussen zuzüglich der drei Museumsfahrzeuge. Die beiden jüngeren davon (109 und 178) sind weiterhin im Linienverkehr als Reservefahrzeuge bzw. als Verstärkerwagen in der Frühspitze zu finden. Von den 100 sind 80 Obusse mittlerweile niederflurig.

Seit dem neuen Fahrplan werden maximal 89 Obusse in der Frühspitze und 86 Trolleybusse nachmittags auf den 11 Trolleybuslinien benötigt. Im Tagesverkehr auf Linien 1 bis 8 und 10 kommen 76 Obusse zum Einsatz, für die Linie 5 (Verlängerung Itzling) kommen in der HVZ zwei Kurse hinzu, die Linie 12 verkehrt morgens und nachmittags mit fünf Kursen, die Linie 14 nur morgens mit vier Kursen. Morgens kommen zusätzlich noch zwei Verstärkungswagen zum Einsatz.

40 Einheiten sind mit Hilfsmotor ausgestattet, so dass bei Umleitungen und sonstigen Unterbrechungen im Netz dieser in Anspruch genommen werden kann. So war der Einsatz von Obussen mit Hilfsmotor Ende März von Dienstag, 26.03.13 bis zum 28.03.13 auf den Linien 2 und 10 erforderlich, als die alljährliche Reinigung der Flughafenunterführung durchgeführt wurde. Hierfür wird immer eine Röhre mit den beiden Fahrspuren einer Richtung gesperrt und eine einspurige Verkehrsführung mit Gegenverkehr in der anderen Tunnelröhre eingerichtet. Die Oberleitung im Bereich des Tunnels wurde stromlos geschaltet, somit mussten die Obusse in diesem Bereich in beiden Richtungen mittels Hilfsaggregat verkehren.

In den Sommermonaten werden vier Solaris Trollino 18T erwartet, die von der Firma Solaris von dem Betrieb in La Chaux de Fonds in Zahlung genommen wurden. Bei der Firma Solaris erfolgt eine Generalüberholung der vier Gelenkbusse, dabei erfolgt ein Umbau der Heckplattform an der letzten Tür nach Salzburger Muster. Ein Wagen ist bereits in Ostrava, wo die elektrische Ausrüstung überprüft wird, der zweimotorige Antrieb bleibt jedoch hierbei unverändert. Auch die Batterien als Hilfsantrieb verbleiben im Fahrzeug. Nach ihrer Fertigstellung kommen die Gelenkbusse von Ostrava direkt nach Salzburg und werden hier die Betriebsnummern 316-319 erhalten. Ein Beginn der Auslieferung der 26 weiteren bei Firma Solaris bestellten Metrostyle wird ab Ende 2013 beginnen.

Ein neuer Fahrleitungswagen von MAN mit einem Aufbau der Firma Meingast wurde am 17.04.2013 ausgeliefert, er erhielt die Betriebsnummer 912. Ein weiterer Turmwagen wird Ende des Jahres erwartet. Diese sollen dann den 1966 beschafften Mercedes-Benz-Fahrleitungswagen ablösen, der vorerst mit der neuen Betriebsnummer 911 in Dienst bleibt. Ebenfalls dient der seit vergangem Jahr vom Museum in Ferlach (zuvor Graz 327) ausgeliehene und mit dem Kennzeichen S-224PW am 31.05.2012 zugelassene Turmwagen Nr.3 für Fahrleitungsarbeiten. Während die beiden älteren Wagen im warnenden Orange gehalten sind, trägt der neue Fahrleitungswagen das ebenfalls auffällige Rot der SLB.

Die am 19.12.12 abgemeldeten Gräf & Stift/Kiepe - Gelenkbusse 205 und 207 verließen Salzburg am 30.01.2013 Richtung Medias, um dort weiter genutzt zu werden.

Auch in diesem Jahr werden in den Sommermonaten an Freitagen vom 26. Juli bis 30. August 2013 Sonderfahrten mit dem von privaten englischen Sammlern geliehenen Obus des Typs ÜHIII Nr. 123 geboten. Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der Obuslinie 7 wird diese Linie von 14:00 bis 18:00 Uhr befahren.

### Wien/Vienna [AT] - Elektrobusse mit Pantographen jetzt im vollen Linieneinsatz

[D. Budach](#) - 20.05.13

Der am 10. September 2012 vorgestellte Elektrobus mit Pantograph vom Typ Alé EL des italienischen Herstellers für Spezialfahrzeuge Rampini mit Siemens-E-Antrieb ist inzwischen mit einer Anzahl von 12 Wagen bei den Wiener Linien im Einsatzbestand. Der Planauslauf während der Hauptverkehrszeit beträgt neun Wagen, die auf den beiden kurzen, innerstädtischen Linien 2A und 3A zum Einsatz kommen. Die beiden Linien werden werktags im 10-Minuten-Takt bedient, die Fahrzeit beträgt 15 bzw. 18 Minuten. Beide Linien werden vollständig mit diesem Wagentyp bedient.

Die Aufladung der Traktionsbatterien zum Antrieb des Asynchronmotors mit einer Nennleistung von 85kW (Max. 150kW) erfolgt an der Endstelle Schwarzenbergplatz und in der Zelinkagasse am Schottenring durch ein kurzes Stück montierter zweipoliger 600V Oberleitung, die mit der Strassenbahnfahrleitung verbunden ist und so gespeist wird. Ein Schnellladevorgang dauert jeweils etwa 10 Minuten. Auflademöglichkeit über Nacht gibt es auch auf dem Depotgelände. Die Stromaufnahme erfolgt über einen Pantographen, der aus zwei isolierten, nebeneinander montierten Schleifstücken besteht.

Die Elektrobusse haben eine Kapazität von 30 Fahrgästen (9 sitzend) und messen 7,72 x 2,20 m.

#### **Fribourg [CH] - Abzweig ins Industriegebiet eingestellt**

[J. Lehmann](#) - 20.05.13

Mit dem Fahrplanwechsel wurde auf den mit Dieselantrieb befahrene Abschnitt der Linie 2 nach Route des Biches verzichtet. Der nicht mit Fahrleitung versehene Abzweig der Linie 2 in das etwa 700 m entfernte Industriegebiet Les Biches wurde stündlich befahren, in der Hauptverkehrszeit zwei Fahrten pro Stunde. Nun fahren alle Kurse der Linie 2 nach Les Dailles, der 1,23 km lange Streckenabschnitt wurde am 16.06.2005 elektrifiziert.

Die am 15.05.1949 eröffnete Trolleybuslinie nach Vignettaz bedienten ab 1972 Dieselbusse, als diese in die Nachbargemeinde Villars-sur-Glâne nach Moncor verlängert wurde. Mit Inbetriebnahme der DUO-Busse 1988/89 verkehrte diese Linie wieder elektrisch, die Fahrleitung wurde bis Moncor verlängert, im Dieselantrieb wurden die Abzweige nach Les Dailles alle 20 Minuten und in das Industriegebiet Les Biches stündlich, in Spitzenzeiten auch alle 20 Minuten bedient. Während der Verkehr nach Les Dailles wegen der dortigen Neubaugebiete zunahm, wurde das Industriegebiet weniger frequentiert.

Die Linie 2 verkehrt alle 7½ Minuten, nun können alle Kurse von den Ende 2010 beschafften zwölf SwissTrolleys bedient werden. Der Einsatz der neuen DUO-Busse konzentriert sich auf die Linie 1, die nun in der Regel ohne Einsatz von Dieselmotoren auskommt. Die ursprüngliche Trolleybuslinie 1 (bis 1.12.89 noch 1-3 nach den nummerierten Endhaltestellen genannt) wurde ab dem 16.06.2002 in die Nachbargemeinden Granges-Paccot und Marly verlängert. Die rund 2 km lange Abschnitt vom Friedhof Saint-Léonard nach Portes-de-Fribourg und der etwa 3,6 km lange Abschnitt von Pérolles bis Marly, Gérine werden dabei im Dieselmotoren gefahren, lediglich auf knapp 3 km der Linie 1 durch das Stadtgebiet ist Fahrleitung vorhanden.

Die neuen SwissTrolleys sind lediglich mit einem 100 kW-Dieselmotoren ausgestattet, mit dem nur kürzere und flache Abschnitte ohne Fahrleitung bewältigt werden können. So wird dieser abends, an Samstagen und Sonntagen im Einsatz auf der Linie 3 genutzt, dann ist die Linie 3 verkürzt bis zum Bahnhof und wendet im Busbahnhof hinter dem Bahnhof.

#### **Bern [CH] - Verlängerung Linie 11 frühestens 2014**

[J. Lehmann](#) - 22.04.13

Nach der Bewilligung eines Kredits in Höhe von 9,7 Millionen durch einen Volkseinscheid im September 2012 erfolgt nun die geplante Gesamtanierung der Marktgasse. In diesem Zuge werden neue Tramgleise eingebaut, Werkleitungen für Gas, Wasser und Strom saniert sowie zwei neue Mischwasserleitungen gebaut. Zudem wird die ganze Gasse neu gepflastert und eine abgesetzte Fahrbahn für die Straßenbahnlinien und die Trolleybuslinie 12 vorgesehen. Dabei werden die Haltestellen auch behindertenfreundlich angelegt. Die Bauarbeiten bedingen eine Vollsperrung der Straße, so dass neben den Tramlinien auch die Trolleybuslinie 12 unterbrochen wird. Der Abschnitt zur Langstraße wird von Trolleybussen bedient, die um die Heiliggeistkirche wenden. Diese Wendeschleife war nach Sanierung des Hotels Schweizerhof bis Mai 2012 außer Betrieb und teilweise abgebaut.

Das Projekt zur Verlegung der Trolleybuslinie 11 zum Inselspital und Stadtteil Holligen mit Haltestellen bei der Linden-Apotheke, dem Bettenhochhaus und dem Anna-Seilerhaus und Wendeschleife am Friedbühl-Kreisel verzögert sich weiter. Nach Einigung über die Linienführung und über die Finanzierung der Projektkosten in Höhe von 9,2 Mio. CHF, die vom Inselspital zu 57%, von BERNMOBIL zu 29% und von der Stadt Bern zu 14% getragen wird, konnte eine Plangenehmigung am 28. Februar 2012 erreicht werden. Ein Einspruch lässt die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 geplante Inbetriebnahme erneut verschieben. Eine Wohnbaugesellschaft hat beim Bundesverwaltungsgericht gegen BERNMOBIL und das Bundesamt für Verkehr Beschwerde erhoben und verlangt eine Aufhebung der Plangenehmigung. Somit kann die neue Linie voraussichtlich nicht vor Ende 2014 in Betrieb genommen werden. Wird nach dem Entscheid ans Bundesgericht weitergezogen, müsste nochmals mit 6 bis 12 Monaten Verzögerung gerechnet werden.

Für den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes wird zurzeit die Ausführungsplanung für die Tramlinie Köniz nach Ostermundigen erarbeitet, nachdem der Bundesrat im Oktober 2012 die Konzession für diese Tramachse erteilt hat. Sie ersetzt die stark belastete Autobuslinie 10. Weitere Projekte zur Umstellung auf Tram sollen folgen. Als nächstes wird ein Tramprojekt Länggasse-Bahnhof-Wankdorf erarbeitet, welches einen Teil der Trolleybuslinie 12 und die Trolleybuslinie 20 ersetzen soll. Jedoch fordert die Plattform für Mobilität und Planung Bern die Aufgabe der anstehenden Tramausbauprojekte und schlagen als Alternative den Doppelgelenkbus vor. Sicherlich ist dies eine schnell umsetzbare Lösung auf den Trolleybuslinien, die in Spitzenzeiten auf Teilabschnitten im 3 bzw. 2-Minuten-Takt bedient werden, jedoch sind die Kapazitäten des Depots nicht hierfür ausgelegt.

### [Genève \[CH\]](#) - Neuigkeiten zur UITP-Tagung

[J. Lehmann](#) - 27.05.13

Der erste Trolleybus der 33 bestellten VanHool ExquiCity mit Elektroausrüstung der Firma Vossloh Kiepe wurde auf der UITP-Tagung in Genf vom 26.-29.5.2013 vorgestellt. Der Trolleybus mit der Nummer 1601 stand zwischen einem Hybrid-Doppelgelenkbus für Barcelona und einen für Metz. Während die Fronten des ExquiCity für Barcelona identisch mit der für die Genfer Trolleybusse ist, hat das Fahrzeug für Metz ein besonderes Design der Front erhalten.

Der ExquiCity 1601 wird nach der Ausstellung noch einige Zeit in Genf verbleiben, um dort eine Vorabnahme der TPG zu erhalten. Anschließend geht das Fahrzeug zurück nach Belgien zur Firma VanHool, um hier komplettiert zu werden. Die Auslieferung der Serienfahrzeuge ist ab Ende 2013 geplant.

Mit der Betriebsnummer 1397 nahm die TPG den ersten Elektrobuss des TOSA-Projekts in Betrieb. Er pendelte im 20-Minuten-Takt zwischen dem Messegelände und dem Flughafen, der 600 m Luftlinie entfernt liegt. Der Fahrplan bietet von 10:00 bis 18:00 mit einer knapp einstündigen Mittagspause von 13:00 bis 14:00 Uhr Fahrten zusätzlich zur Linie 5 an. Vier Minuten Fahrzeit ist für die Hin- und Rückfahrt, am Flughafen wurde eine Pause von 5 Minuten eingeplant, in der eine drei bis vier Minuten lange Aufladung 200 kW erfolgt. Vor der Palexpo wird nur 15 Sekunden von 400 kW geladen. Der Stromabnehmer hat eine Würfelform, der in eine etwa 1m lange Schiene hochfährt. Dabei kann dieser Würfel sich automatisch flexibel in beiden Richtungen bewegen, so dass das Fahrzeug nicht in exakter Position stehen braucht. Eine Erweiterung des Betriebs ist für die gesamte knapp 9 km lange Linie 5 geplant, hier sollen elf Fahrzeuge verkehren, 12 Kurzladestationen und zwei Ladestationen an den Endhaltestellen sollen ein geringes Batteriegewicht ermöglichen, die Energiedichte soll zwischen 25 und 35 kWh betragen, dies entspricht denjenigen für zwei Elektroautos.

Die Abkürzung TOSA steht für Trolleybus Optimisation Systeme Alimentation, frei übersetzt Fahrleitungsloses System für Nahverkehrsbusse, aber die Kürzel stehen auch für die Hauptpartner des Projekts, neben der TPG auch OPI als Koordinator für Industrieprojekte, SIG (Genfer Kraftwerke) für die Stromversorgung und ABB als Ausrüster des von der Firma HESS zugelieferten 18,75m langen Gelenkwagens.

Bedingt durch die fehlende Fahrleitung ist die Abfahrtsstelle des TOSA am Genfer Flughafen schlecht ersichtlich, sie befindet sich an der östlichen Seite des Zugangs zum Bahnhof SBB. An der südlichen Seite früher auch Linie 10 ab, deren Abfahrtsstelle ist etwa 300 m weiter südlich an einem provisorischen Terminal. Hier befinden sich die Doppelgelenktrolleybusse im Einsatz, die nun rund 350 Tkm in ihren sechs Betriebsjahren erbracht. Die Doppelgelenkwagen sind nun auch als Werbeträger beliebt, so wirbt Wagen 788 für den Energieversorger SIG, Wagen 789 für Saudiairline, die unter anderem Flüge von Genf nach Dubai anbieten. Auch die SwissTrolleys 732 und 757 werben für diese Fluggesellschaft, jedoch in anderen Farben.

### [Neuchâtel \[CH\]](#) - Zuwachs im Trolleybusbestand

[J. Lehmann](#) - 01.04.13

Vom Trolleybusbetrieb La Chaux de Fonds setzte die TransN zwei 1996 erbaute SwissTrolleys nach Neuchâtel um. Während der Gelenkwagen 123 nach einem Unfall in La Chaux de Fonds ohne Stoßstange und Frontklappe im Depot Marin steht, kommt Trolleybus 125 mit unveränderter Lackierung und der bisherigen Betriebsnummer im Liniendienst. Zuvor wurden Anpassungen durchgeführt, so wurden die Leinenfänger an der Rückfront ausgebaut und durch Seile wie bei der Serie 101-121 ersetzt.

Damit steht ein Niederflurtrolleybus mehr im Einsatz neben den 20 SwissTrolleys 131-150. Zehn Kurse werden im Fahrplan als Niederflurkurse garantiert, auf Linie 1 fünf Kurse (von 13), Linien 2 und 8 zwei Kurse (von 4) und Linie 7 drei Kurse (von 6).

Um die doppelte Nummerierung zu vermeiden, erhielt der Trolleybus 121 (NAW/Hess, Baujahr 1991) die Betriebsnummer 621. Er ist der einzige Trolleybus in der gelb/weiß/schwarzen Lackierung, die vorübergehend Verwendung fand. Vorläuferwagen 131 wurde zwar in dieser Lackierung ausgeliefert, jedoch wurde er mit einer Ganzreklame in schwarzer Grundfarbe beklebt. Die SwissTrolleys 132-150 erhielten bereits die weiß/grüne Lackierung der TransN, während die verbliebenen NAW/Hess-Gelenktrolleybusse ihre überwiegend gelbe Lackierung behielten.

### [La Chaux-de-Fonds \[CH\]](#) - Entscheidung noch offen?

[D. Budach](#) - 25.03.13

Eine Entscheidung über den Fortbestand des Trolleybusbetriebs soll nach den Bauarbeiten für den neuen Busbahnhof erfolgen. Der für Frühjahr 2013 geplante Beginn der Bauarbeiten sieht in der ersten Phase einen Neubau der Bussteige westlich vom Bahnhofoseingang vor. Sobald dieser in der Fertigstellungsphase und der alte Busbahnhof aufgelassen wird, soll eine Entscheidung zum Fortbestand des Trolleybusbetriebs getroffen werden. Auf der Präsentationsseite des neuen Bahnhofsvorplatzes sind leider nur Dieselsebusse dargestellt (siehe Link "Mehr Information")

Aufgrund Intervention der Grünen konnte eine Einstellung des Betriebs in 2012 abgewendet werden. Nach Auslieferung und Inbetriebnahme der sieben Solaris-Hybridbusse (Nr.341-347) wurden einige ältere Dieselgelenkbusse ausgemustert und die Anzahl der Trolleybusse im November 2012 von acht auf sechs Einheiten reduziert. Neben den 12m-Trolleybussen 131-133 verblieben nur noch drei der fünf NAW/Hess/Siemens Swisstrolley2-Gelenkwagen vom Baujahr 1996, und zwar 121, 122 und 124. Die Trolleybusse 123 und 125 wurden an den Betrieb Neuchâtel der TransN abgegeben. Die Trolleybusnetze liegen geographisch etwa 15 km voneinander entfernt und werden seit Anfang 2012 unter gemeinsamer Regie durch die Transports Publics Neuchâtelois (TransN) betrieben.

Wagen 123 weist einen in La Chaux de Fonds nicht reparierten Unfallschaden auf und dient vorerst als Ersatzteilspender. Er steht im Depot Marin in Neuchâtel ohne Stoßstange und Frontklappe. Trolleybus 125 befindet sich mit unveränderter Lackierung, jedoch mit einigen kleineren Anpassungen im Liniendienst. Während die drei Gelenktrolleybusse 121, 122 und 124 in Dienst stehen, ist von den drei Solaris Trollino 12T-Zweiachser Nr. 131-133, Baujahr 2005 der Wagen 131 im Außenbereich des Betriebshofs abgestellt.

### Lausanne [CH] - Baubeginn für 'Axes forts'

[J. Lehmann](#) - 29.04.13

Im März 2013 begannen die Bauarbeiten für die ersten beschleunigten Trolleybuslinien mit eigenen Fahrspuren „Axes forts“ im Zuge der Avenue Chailly, die von der Trolleybuslinie 7 nach Val Vert befahren werden. Um die Parkmöglichkeiten der Anwohner und den Verkehr nicht zu stark einzuschränken werden die Arbeiten in kleinen Abschnitten von rund 100 m durchgeführt, beginnend an der Haltestelle „Port des Chailly“. Im ersten Schritt werden die Elektro-, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen erneuert. Ab Sommer ist die Wiederherstellung des Straßenbelags einschließlich Gehwegpflasterung und den partiellen Busspuren und Haltestellenanlagen vorgesehen. Die Bauzeit wird sich bis Oktober 2014 hinziehen, so die [Information der Stadt](#); es betrifft nur den Bereich zwischen den Haltestellen „Port des Chailly“ und „Cloudette“. Die Einführung der ersten BHNS-Linie ist jedoch erst 2018 vorgesehen. Es ist eine Trennung der Linie 7 geplant, von Val Vert soll die künftige Linie 7 über Tunnel, Riponne, Bel Air und St. Francois eine Schleife um die Innenstadt fahren. Den Abschnitt nach Renens soll die Autobuslinie 17 übernehmen, ehe eine Umstellung auf Stadtbahn geplant ist.

Für die fünf Ende Dezember 2012 ausgelieferten SwissTrolleys (nach einem Unfall beim Transport nach Lausanne verschob sich die Auslieferung von SwissTrolley 868 auf Ende Januar 2013) wurden neben den 2012 nach Unfall- bzw. Brandschaden ausgemusterten 765 und 767 auch die FBW/Hess-Solotrolleybusse 732, 733, 741 und 742 abgestellt. Während 732 und 733 an Retrobus gingen, dienten die beiden anderen als Ersatzteilspender und werden verschrottet, Wagen 741 soll zuvor als Übungsobjekt der Feuerwehr dienen. Neben den Trolleybussen 721 und 722, die vorwiegend als Fahrschulwagen dienen, befinden sich noch die Wagen 739 und 740 aus der 1982 beschafften Serie von einst 20 Einheiten im Einsatz. Deren Ausmusterung sowie der Wagen 743-750 ist nach Inbetriebnahme der weiteren 22 bestellten SwissTrolleys vorgesehen, sie werden ab Sommer 2013 erwartet.

Die dann vorhandenen 62 Gelenktrolleybusse verdrängen dann die Solotrolleybusse auf den Linien 25 und 4 sowie die Anhängerzüge auf den Linien 1, 2 und 21. Ein erster Einsatz von Gelenkwagen wird auf der Linie 4 in den nächsten Monaten erwartet, nachdem die Straße Av. de France begradigt wurde und Verschwenkungen zur Verkehrsberuhigung ausgebaut wurden.

Die Trolleybuslinie 3 verkehrt seit Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wieder ganztägig im 10-Minuten-Takt. Damit gab die TL dem Kundenwunsch weiter nach, nach dem Plan Réseau 08 sollte Linie eingestellt werden, dann verkehrte sie aber aufgrund Einsprüchen weiter im 15-Minuten-Takt. Nach hohem Fahrgastaufkommen wurde dann seit Ende 2011 in den Spitzenzeiten morgens und nachmittags ein 10-Minuten-Takt geboten. Nachdem nun die Linie 3 ganztags alle 10 Minuten verkehrt, wurde die Verdichtung der Linie 21 in HVZ zurückgenommen, sie verkehrt nun ebenfalls ganztägig im 10-Minuten Takt, mit der Linie 3 vom Bahnhof bis zur Haltestelle Beaulieu-Jomini ist sie auf einen 5-Minuten-Verkehr vertaktet.

Nach Auslieferung der restlichen 22 SwissTrolley 4 sollen insgesamt 62 Gelenktrolleybusse zur Verfügung stehen, und zwar für die Bedienung der Linien 1, 2, 3, 4, 6, 8, 21 und 25. Nach derzeitigem Fahrplan kommen hier 60 Kurse in der Hauptverkehrszeit zum Einsatz. 30 Anhängerzüge sollen für die Linien 7 und 9 verbleiben, hier werden in der Hauptverkehrszeit 27 Kurse benötigt. Deren Ersatz ist erst ab 2018 vorgesehen. Die letzten hochflurigen Anhänger werden somit dieses Jahr ausgemustert, von den 13 noch vorhandenen fast 40-jährigen Anhängern wurden No. 951, 965, 967 und 972 bereits abgestellt.

Somit kommen bei Ausfällen weiterhin Autobusse zum Einsatz, die in den letzten Jahren beschafften Gasbusse werden nun durch MAN-Dieselmotorkwagen in den kommenden Jahren ersetzt, 17 Solo- und 33 Gelenkdieselmotorkwagen wurden bei MAN zur Lieferung in 2013/14 bestellt, nur noch 13 Gasbusse werden nach deren Auslieferung in Betrieb bleiben. Der nach einem Unfall in der Wendeschleife Maladière stark beschädigte SwissTrolley 837 wurde bei der Firma Hess instandgesetzt und gelangte am 11.02.2013 wieder in Betrieb.

### Luzern [CH] - Auftragsvergabe für neue Doppelgelenktrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 11.03.13

Am 08.03.2013 gab die VBL die Entscheidung für die Vergabe der neun Doppelgelenkwagen bekannt. Den Auftrag soll die Firma Carrosserie Hess erhalten, ab Mitte 2014 sollen dann die LighTram mit einer tramähnlichen Front dem Nahverkehr ein modernes Image geben, bis Dezember 2014 sollen dann alle neun Neufahrzeuge im Einsatz stehen. Auf der am 20.10.2012 veröffentlichten Ausschreibung gingen zwei Angebote ein, im Dezember wurden Fahrzeuge der Firmen VanHool und Hess erprobt. Die Bewertung dieser Angebote erfolgte nach zuvor festgelegten Kriterien. So war für den Vergabeentscheid unter anderem ausschlaggebend, dass die LighTram der Firma Hess maximal 207 Personen fassen können, während in den ExquiCity der Firma VanHool 192 Personen Platz finden. Die Vergabesumme beträgt 12,75 Mio. CHF, umgerechnet 10,3 Mio. Euro, somit liegt der Stückpreis bei 1,15 Mio. Euro.

Zum Baubeginn für die Linie nach Büttlenen lud der VBL zur Anwohnerinformationsveranstaltung am 21.02.2013 im Schulhaus Büttlenen ein. Die erforderlichen Straßenbauarbeiten auf der Kreuzbuchstrasse sind aufgenommen worden. So

wird zwischen der Giselistrasse bis zur Abzweigung Oberseeburg die Straße von 5,50 auf 6,50 m verbreitert. In Bereich der Straße Oberseeburg in Höhe der Querstraße Oberseeburgrain ist hingegen eine Signalregelung geplant, damit die Trolleybusse die Engstelle passieren können. Außerdem wird in der Höhe der Giselistrasse zur Stromversorgung ein Trafogebäude erstellt, um hier die neue Gleichrichterstation Giseli zu installieren. Mit den Straßenbauarbeiten erfolgt die Herstellung der Mastfundamente, die Masten werden dann im Sommer aufgestellt und die Fahrleitung bis Herbst 2013 montiert. Einige Wochen vor der Inbetriebnahme werden Probe- und Schulungsfahrten erfolgen, so daß zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 die Linie 6 bis Büttenen verkehrt.

#### **St. Gallen [CH] - Linienerweiterung für 2017 geplant**

[J. Lehmann](#) - 18.03.13

Für das kantonale ÖV-Programm 2014–2018 beantragte das städtische Tiefbauamt mit der VBSG die Verlängerung der Trolleybuslinie 3 und die Taktverdichtung der Trolleybuslinien 1 und 4 am Abend vom 20- auf einen 15-Minuten-Takt. Für beide Maßnahmen sollen je 500'000 Franken eingestellt werden.

Nach den Planungen soll die Linie 3 nach St. Georgen verlängert werden und hier einen Teil der Autobuslinien 2 und 8 ersetzen. Dafür sind etwa 2,7 km zweispurige Fahrleitung neu zu verlegen, während knapp 1 km vorhandene Fahrleitung der Linie 5 mitgenutzt werden kann. Für den Neubau der Trolleybusfahrleitung vom Abzweig in die Felsenstrasse bis nach St. Georgen Bach rechnet der stellvertretende Stadtgenieur Christian Hasler mit Kosten in Höhe von drei Millionen Franken, die ebenfalls beim Agglomerationsprogramm des Bundes beantragt wurden. Bis 2016 soll mit den Bauarbeiten begonnen werden und die Trolleybuslinie 3 kann dann erstmals 2017 nach St. Georgen fahren. Die tagsüber je alle 20 Minuten verkehrenden dann verkürzten Autobuslinien 2 und 8 sollen mit den übrigen Buslinien 6, 9, 10, 11 und 12, die am Bahnhof enden, verbunden werden.

Die bislang noch städtische VBSG soll nun in zwei Aktiengesellschaften umgewandelt werden, und zwar in eine Transport AG und eine Logistik AG. Mit den beiden Gesellschaften, die weiterhin zu 100% in städtischem Besitz bleiben, hätte der Betrieb eine gleiche Betriebsform wie die anderen Verkehrsunternehmen im Tarifverbund. Der Umwandlung hat das Stadtparlament bereits mehrheitlich zugestimmt. Eine Volksabstimmung am 9.06.2013 soll nun entscheiden, ob die städtischen Verkehrsbetriebe VBSG nun ausgelagert werden sollen.

Mit der Eröffnung der neuen Bahnhofsvorfahrt nördlich des Bahnhofs im Vorfeld der Eröffnung der neuen Fachhochschule St. Gallen wurde die Gutenbergstraße für den Autoverkehr gesperrt und somit der Bahnhofsvorplatz dem Busverkehr vorbehalten. Ab dem 11.10.2012 erhielten einige Postbuslinien nun vor dem Postgebäude anstelle der dortigen bisherigen Stellplätze ihre Haltestellen, die zudem mit elektronischen Abfahrtsanzeigen ausgestattet wurden.

#### **Zürich [CH] - Erste SwissTrolley4 angeliefert**

[J. Lehmann](#) - 08.04.13

Anfang März 2013 lieferte die Firma Hess die ersten SwissTrolley4 aus, die bereits Mitte März den Liniendienst aufnahmen. Bis heute wurden sieben Fahrzeuge ausgeliefert, zwei weitere werden diese Woche folgen. Wie der SwissTrolley 161 der ersten Serie wurden die Wagen 162 bis 166 für Fahrschule umrüstbar ausgestattet. Der Fahrkomfort soll durch die Einzelradaufhängung der Vorderachse erheblich gesteigert sein, dadurch ist die Vorderachse um ein paar Zentimeter nach vorne angeordnet. Wie bei der 2012 gelieferten Serie der Doppelgelenktrolleybusse erfolgt die Notfahrt mittels einer Traktionsbatterie. Die Auslieferung der insgesamt 21 Einheiten soll bis Mitte 2013 abgeschlossen sein.

Weiterhin wird die Ausmusterung der DB O 405 GTZ fortgesetzt. Jüngster Wagen ist No. 136, es verbleiben noch 23 dieser knapp 20-jährigen Trolleybusse (102, 106, 110-111, 113, 115, 118, 119, 122-125, 127-133, 137, 140, 142-143). Obwohl die Auslieferung der Neufahrzeuge erst im Sommer abgeschlossen wird veranstaltet das [Tram-Museum Zürich](#) am 21.04.2013 eine Abschiedsfahrt mit einer ausgedehnten Stadtrundfahrt auf verschiedenen Linien, in deren Zuge auch Dienststrecken befahren werden. Es kommen zwei MB O405 GTZ zum Einsatz, eine Voranmeldung braucht nicht erfolgen, der Fahrpreis von 20 CHF dient zur Erhaltung der Bus- und Tram-Oldtimer des Tram-Museums. Die Fahrt beginnt am Sonntag, 21.04.2013 um 10:00 Uhr am Hauptbahnhof.

Eine neue Trolleybuslinie 71 soll den Takt auf der Hardbrücke zwischen Albisriederplatz und Rosengarten verstärken. Die Trolleybuslinie 33, bislang mit 14,5 km einfacher Länge die längste Trolleybuslinie der Stadt soll dann mit der Linie 72 die Endhaltestellen tauschen.

Die Linien 33 (Tiefenbrunnen - Hardbrücke - Triemli) und 72 (Bucheggplatz-Hardbrücke-Morgental) verkehren dann ab Dezember 2013 in einem ganztägigen 7½-Minuten-Takt. Die neue Linie 71 verstärkt dann in den Hauptverkehrszeiten vom Friedhof Sihlfeld (Wendeschleife beim Albisriederplatz durch Einbahnführung der Linie 33) bis zur Rosengartenstrasse die beiden Linien 33 und 72 auf der Strecke über die Hardbrücke morgens im 7½-Minuten-Takt, abends aufgrund der längeren Fahrzeit im 8-Minuten-Takt mit drei Kursen. Morgens sind 10 Minuten für die Hinfahrt zur Rosengartenstrasse und 8 Minuten für die Rückfahrt geplant, abends 11 und 9 Minuten, so der Fahrplanentwurf, der auf der [Homepage des Verkehrsverbundes ZVV öffentlich ausgelegt wurde](#).

#### **Bari [IT] - Rückkehr nach 25 Jahren-aber nur für eine Testfahrt**

[J. Lehmann](#) - 08.04.13

Für eine Testfahrt verkehrte nach mehr als 25 Jahren wieder ein Trolleybus in der Hafenstadt. Wie die Verkehrsbetriebe [AMTAB S.p.A.](#) mitteilten, wurde für den 04. und 05.04.2013 die Stromversorgung der Oberleitung

der Strecke Bari-Carbonara angeschaltet um die neu beschafften Trolleybusse der Firmen VanHool-Vossloh Kiepe mit ihrer modernen Konzeption zu testen.

Die vorübergehende Betriebsaufnahme dient der vom Gesetz vorgeschriebenen Prüfung, die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur durchgeführt wird. Als Kommission nahm der Direktor der USTIF von Bari (Mr. Alessandro Di Paola) sowie der Direktor der AMTAB SpA, Sergio Bocchetti, sowie qualifizierte Vertreter der Region Apulien und der Gemeinde Bari teil. Es wurde in Begleitung der Presse eine 15-minütige Fahrt von der Corso Alcide De Gasperi nach Carbonara durchgeführt.

Die Fahrleitung wurde bereits vor einigen Jahren komplett erneuert, aber zuerst wollte der Betreiber AMTAB S.p.A. höhere Zuschüsse für den Trolleybusbetrieb erreichen (siehe [Meldung vom 15.10.12](#)), nun fehlt die Abnahme der neuen Fahrleitung und der Fahrzeuge. Die Trolleybuslinie verbindet die Vororte Carbonara und Ceglie mit der Innenstadt. Derzeit verkehrt hier die Buslinie 4 der AMTAB im 15-Minuten-Takt. Gegenüber der früheren Trolleybuslinie, die am Friedhof Ceglie endete, wurde die Linie 4 um knapp 1 km bis zum Eingangstor des Agronomischen Instituts „L'Istituto Agronomico Mediterraneo di Bari (IAMB)“ verlängert. Die Fahrleitung für die neue Trolleybuslinie endet in Richtung Innenstadt an der Westseite des Bahnhofs auf der Via Giuseppe Capruzzi mit einer einspurigen Schleife von Viale dell'Unità D'Italia in Richtung Innenstadt und über die Corso Benedetto Croce stadtauswärts. In die Innenstadt zur Endhaltestelle Piazza Eroi del Mare muß dann das Diesellaggregat genutzt werden.

In einem [Interview der Tagespresse](#) äußerte sich der im November des Vorjahrs neu gewählte Direktor der AMTAB Ingenieur Sergio Bocchetti bereits im Februar über die Schwierigkeiten zur Wiedereröffnung des Trolleybusbetriebs. Zum Zeitpunkt des Interviews wurden die Kontrollen an den drei Unterstationen Sant'Anna (Viale De Gasperi), Largo 2 Giugno (in der Nähe des Supermarktes GS) und Ceglie (via Domenico di Venere) durchgeführt. Zudem beabsichtige er den Beginn der erforderlichen Revisionen der Trolleybusse und die erste Schulung der Mitarbeiter, die für die Fahrleitung verantwortlich sind. Nach 25 Jahren, seitdem der Trolleybus Ende 1987 aufgegeben wurde, wären keine Fachkräfte mehr übrig geblieben, darüber hinaus bestehen nun neue Regelungen aufgrund neuer Bestimmungen über Sicherheit, die vom Betreiber erfüllt werden müssen und von der USTIF geprüft werden. Für die Prüfung müssen jedoch zahlreiche Testfahrten durchgeführt werden, die nicht nur nachts, sondern auch am frühen Nachmittag beginnen sollen. Hierfür sind die fünf „alten“ Trolleybusse vom Typ BRENDA, F1 (Bj.1999, bisher noch nicht in Dienst gewesen) zu aktivieren, auch die drei neuen Trolleybusse des Typs VanHool A330T sind wieder in Betrieb zu nehmen. Sie stehen schon seit mehreren Jahren im Depot und die empfindlichen elektronischen Bauteile sind durch die Nichtnutzung beschädigt und müssen ersetzt werden.

Im ersten Stadium der Testfahrten soll durch die Zulieferer zur Verfügung gestelltes Personal, zumeist Fahrer aus Neapel und Lecce die Testfahrten durchführen. Er hofft jedoch, dass aus den 50 Bewerbungen von Busfahrern aus der Provinz Bari zwei Dutzend neue Trolleybusfahrer ausgewählt werden können. Die Bewerber müssen einen Kurs besuchen und eine abschließende Prüfung vor einem Ausschuss ablegen, der jedoch noch zu gründen ist und aus Experten der USTIF und der AMTAB besteht.

### **Cagliari [IT] - Nutzung des Hilfsmotors anstelle von Ersatzverkehr**

[J. Lehmann](#) - 13.05.13

Nach Auslieferung der restlichen sechs Solaris Trollino im Juni 2012 verbleiben nur noch die Trolleybusse der jüngeren Serie 636-651 des Typs Socimi 8845 des Baujahrs 1991/92 in Betrieb, die restlichen Alt-Trolleybusse des Baujahres 1986 wurden ausgemustert. Von der Serie schied Wagen 649 nach einem Unfall bereits 2007 aus, nun erlitt am 13.09.2013 der Wagen 648 bei einem Auffahrunfall auf einen Solaris Trollino am Piazza Matteotti (siehe [Artikel in der Tagespresse](#)) eine so starke Beschädigung, dass eine Wiederinbetriebnahme unwahrscheinlich ist.

Im Gegensatz zu den 20 Jahre alten Fahrzeugen besitzen die Solaris Trollino ein Diesellaggregat zur Fahrt ohne Oberleitung, das nun bereits häufiger genutzt wurde. So wurden im September die Linie 5 ausschließlich von den neuen Trolleybussen bedient, da zwischen der Viale Merello und der via de Magistris die Fahrleitung noch nicht verbunden wurde und die Fahrleitung am Kreisverkehr an der Viale Merello noch nicht angepasst war. Die Trolleybusse legten die Stangen kurz vor der Piazza d'Armi automatisch ab und in der Via De Magistris wieder an.

Eine Anpassung der Fahrleitung und ein Zurückschneiden der Bäume im Zuge der Viale Merello erfolgten erst im März 2013, kurz bevor ab dem 13.03.2013 die Viale Bonaria wegen Straßenbauarbeiten in Richtung Via Roma gesperrt war. Durch diese Straße verkehren alle drei Trolleybuslinien und da eine Umleitung über die Viale Armando Diaz eingerichtet war, konnten seitdem bis zum Montag, 29. April 2013 nur Solaris Trollino eingesetzt werden, die die Umleitungsstrecke mit ihren Diesellaggregaten befuhren.

Anlässlich des 60-jährigen Bestehens des Trolleybusbetriebs (Eröffnet am 22. Dezember 1952) beteiligte sich die CTM mit der Stadt an der Woche der Europäischen nachhaltigen Mobilität vom 16. bis 22.09.2012. Es wurden Werbestände an wichtigen Plätzen aufgestellt und den Interessierten Informationsmaterial, Fragebögen zur Kundenzufriedenheit und kostenlose Tagesfahrkarten ausgegeben. Außerdem spielte ein [Streichquartett](#) auf einigen Fahrten im Trolleybus.

Um die Wartung und Instandhaltung der alten Fahrleitungen zu ersparen wurden ab Dezember 2012 alle nicht benötigten Fahrleitungen stillgelegter Trolleybusstrecken abgebaut. Es verblieben nur noch die Fahrleitung für die drei Trolleybuslinien 5, 30 und 32 sowie die je über 2 km lange Fahrleitung von der Innenstadt bzw. von der Via San Benedetto zum Depot. Auch die Fahrleitung in Quartu, wo der Trolleybus ursprünglich bis Via Fuime verkehrte, wurde demontiert.



**Chieti [IT] - Eröffnung zum 15.4.2013 angekündigt!**

[J. Lehmann](#) - 01.04.13

Der Kommissar für öffentliche Arbeiten der Stadt Chieti, Mario Colantonio kündigte am 28.3.2013 in der Tagespresse von Chieti an, die Arbeiten zur Abnahme wären soweit fortgeschrieben, dass nun eine Eröffnung des Trolleybusbetriebs im April erfolgen kann. An diesem Tag teilte die USTIF, die Behörden der Stadt sowie der Region Abruzzen dem übernehmenden Betrieb "La Panoramica" die erfolgreiche formale Prüfung der Trolleybuslinie von Chieti einschließlich der neu errichteten Verlängerung vom Piazzale S. Anna – Stazione Piazzale Marconi – Sottostazione Ospedale Clinicizzato di Colle dell'Ara in einer Gesamtlänge von 9,6 km mit. Bereits direkt nach den ersten Besuchen der Vertreter der Abnahmebehörden fanden die erforderlichen Arbeiten zur Erfüllung der Anforderungen an die Sicherheit und die Korrekturen an der Fahrleitung sowie die geforderte Nummerierung der Masten der Anlage und das Beschneiden der überhängenden Zweige statt. Zudem wurde ein Fahrverbot auf der Rampe vor einem Nebengebäude der Universität D'Annunzio ausgesprochen.

Bereits für Anfang April wird die Genehmigung der Region Abruzzen erhofft, so dass die Schulung der Fahrer formell beginnen kann. Für den 15.04.2013 ist eine Übergabe der technischen Unterlagen durch die Beamten der USTIF und der Region und der Stadt Chieti an das Unternehmen „La Panoramica“ geplant, dann wäre ein Vollbetrieb möglich. Zum Schluss dankte der Kommissar allen, die dazu beigetragen haben, den Prozess zu beschleunigen, um den umweltfreundlichen Betrieb in voller Übereinstimmung mit ökologischen Standards endlich aufnehmen zu können.

**Genova [IT] - Trolleybuslinie 30 verkürzt, Frequenzen ausgedünnt**

[J. Lehmann](#) - 18.03.13

Mit einem Fahrplanwechsel am 15.10.2012 wurde das Angebot reduziert und die Linienführung der Trolleybuslinie 30 verkürzt. Sie endet nun nicht mehr auf der Viale Duca D'Aosta in der Nähe des Bahnhofs Genua Brignole, sondern am Piazza Fontane Marose und passiert somit nicht mehr die Innenstadt (Piazza De Ferrari und Via XX Settembre). Die Linie 30 verkehrt zudem nur noch alle 10 Minuten morgens und alle 15 Minuten tagsüber. Die Trolleybuslinie 20, auf der die VanHool-Gelenktrolleybusse zum Einsatz kommen, fährt weiterhin im 5-7 Minuten-Takt zwischen 7:40 und 9:30 Uhr, sonst jedoch alle 10-13 Minuten. Beide Trolleybuslinien wurden bisher morgens alle 6-7 Minuten, mittags alle 8-9 Minuten und sonst alle 10-11 Minuten bedient. Auf der verkürzten Trolleybuslinie 30 kommen vorwiegend Autobusse zum Einsatz. Offiziell wird dies von der AMT mit fehlender Fahrerschulung begründet, jedoch sind auch weitere Solotrolleybusse des Baujahres 1997 abgestellt und warten auf ihre Verschrottung. Bereits Ende 2011 war die Zahl der nun 15-jährigen Solotrolleybusse von 17 Einheiten (2007) auf 15 gesunken. Die Trolleybusse weisen eine geringe Laufleistung auf. Nach der Wiedereröffnung des Trolleybusbetriebs auf der Linie 30 nach Foce in 1997 wurde der elektrische Betrieb ein paar Jahre später wieder eingestellt. Grund war die Sanierung des Piazza De Ferrari und die Einrichtung von Einbahnstraße in der Via Balbi. Erst am 13.02.2007 verkehrte sie wieder elektrisch, ehe die Linie 30 zur Verstärkungslinie degradiert wurde als am 05.05.2008 eine Reorganisation des Netzes mit der Einrichtung der nun bis Sampierdarena verlängerten Linie 20 erfolgte.

**Modena [IT] - Trolleybusbetrieb immer noch nicht wieder aufgenommen**

[J. Lehmann](#) - 06.05.13

Weiterhin wartet die SETA Spa (Società Emiliana Trasporti Autofiloviari) auf die Genehmigung des Ministeriums zum Betreiben des Trolleybussystems. In der [Tagespresse vom 22.03.2013](#) und [23.03.2013](#) wurde diese bereits für April 2013 angekündigt, nachdem die Arbeiten im Netz fertig gestellt waren.

Der Trolleybusbetrieb wurde nach dem zweiten Erdbeben in der Emilia-Romagna mit einer Stärke von 5,8 auf der Richterskala vorübergehend eingestellt. Obwohl keine sichtbaren Schäden vorlagen, fürchtete man, dass Schäden an der Fahrleitung durch bereits beschädigte Gebäude entstanden. Die geplante komplette Überholung des Netzes schloss sich der vorläufigen Einstellung an, es wurden alle Weichen im Fahrleitungsnetz erneuert.

Zuvor war die um etwa 400 Meter verlängerte Linie 6 nur kurz wieder in Betrieb. Als die Genehmigung zum Betrieb vorlag, riß ein unbekannter LKW Teile der Fahrleitung auf der Via Filippo Paolucci nieder, die Trolleybusse konnten die Endstation Santi nicht anfahren. So verkehrten nur an einigen Sonn- und Feiertagen im April 2012 Trolleybusse auf der Linie 6, da an Wochenenden diese nur bis zum Busbahnhof Autostazione verkehrt. Die gesamte Linie 6 war dann ab dem 15.5.2012 wieder befahrbar, als die Vandalismusschaden an Fahrleitung repariert wurden.

**San Remo [IT] - Anhaltende Diskussionen**

[D. Budach](#) - 29.04.13

Wie bereits berichtet, beabsichtigt Rivera Transport (RT) die Beschaffung von Wasserstoffbussen mit Fördermitteln der EU. Das von der Firma VanHool gelieferte erste Fahrzeug wurde am [29. März 2012 vorgestellt](#). Im November 2012 gab der Rat der Stadt eine befürwortende Stellungnahme zu dem Projekt von RT. Für den Kauf von 5 neuen Fahrzeugen erhielt das Unternehmen die nötige Finanzierung der Europäischen Union mit einem Gesamtvolumen von 31,5 Mio. €, davon werden 13,5 Mio. € von der EU finanziert.

Die RT beabsichtigt, mit den geförderten umweltfreundlichen Fahrzeugen den weitaus umweltfreundlicheren Trolleybusbetrieb zu ersetzen.

Fachjournalisten waren vor diesem Schritt und weisen außerdem auf den hohen Energieverbrauch hin, der bei der Produktion von Wasserstoff benötigt ist. Die Förderung des Projekts und damit der wesentlich höheren Betriebskosten

läuft jedoch nur bis 2016.

Der bewährte Trolleybus verkehrt weiterhin nur auf zwei Linien. Die Frequenzen der städtischen Linie U wurde in den letzten Jahren bereits drastisch ausgedünnt. Auf der rund 17,4 km lange Linie 2 bzw. V nach Ventimiglia können bedingt durch das nach einen Blitzschlag vor einigen Jahren beschädigte Unterwerk nur bis zu vier der acht Kurse elektrisch befahren werden.

Die dritte ehemalige Trolleybuslinie T, die mit Fördermitteln im Zuge des Neubaus der Eisenbahnstrecke und dem damit verbundenen Neubaus des im Dezember 2001 eröffneten Bahnhofs in Taggia rund 2 km Fahrleitung neu erhielt, kann wegen Errichtung von Kreisverkehren im Zuge der Strecke ohne Anpassung der Fahrleitung nicht elektrisch betrieben werden. Ohnehin wird auf dieser Linie nur ein 20-Minuten-Verkehr geboten.

Nachdem zum Jahresende 2011 der letzte der 1988 gebauten Menarini-Wagen aus dem Betrieb ging und die Wagen 1600-1602 im Depot auf ihre Verschrottung warten, stehen noch zehn der über 20-jährigen Trolleybusse der Serie 1700 (Bredabus 4001.12/ AEG, Bj. 1991) zur Verfügung. Hier erhielten einzelne Wagen eine Überholung der elektrischen Ausrüstung, so zuletzt Obus 1701 Ende 2012, er nahm Anfang Januar 2013 wieder den Liniendienst auf. Auch einer der beiden einige Zeit abgestellten Solaris Trollino 12 (Bj. 2007) steht wieder regelmäßig im Einsatz, nachdem bei Wagen 1801 einzelne elektronische Komponenten ersetzt wurden.

Die Linie U als Verstärkungslinie im Stadtgebiet wird nur noch alle 20 Minuten befahren, nachmittags sogar nur alle 30 Minuten. Nun mußte die RT mit einem außerordentlichen Fahrplanwechsel zum 08.04.2013 erneut den Fahrplan reduzieren, um ihre schlechte finanzielle Lage entgegen zu wirken. So verkehren abends die Linien U, T und 2 statt bis 24 Uhr nur noch bis 21 Uhr. Sonntags verkehrt Linie 2 nach Ventimiglia nur noch alle 30 Minuten und ersetzte damit den 20 Minuten-Verkehr, sonntags morgens wird statt alle 30 Minuten nur noch stündlich gefahren.

### **Limoges [FR] - SwissTrolley im Linieneinsatz**

[J. Lehmann](#) - 25.03.13

Die im Dezember 2012 ausgelieferten vier SwissTrolley4 erhielten Mitte März 2013 ihr Zulassung und nahmen am 18.03.2013 den Liniendienst auf. Sie kommen auf der Linie 4 zum Einsatz, die hier entbehrlichen Cristalis-Solotrolleybusse übernahmen den Verkehr auf der Linie 6. Bis zum 16.03.13 kamen auf dieser Linie die letzten ER100 zum Einsatz, damit endete die über 30-jährige Ära dieser Fahrzeuge. Ersten 1978 in Betrieb, Prototyp 1975. Der Betrieb in Limoges erhielt 1983 fünfzehn, 1985 zehn und 1989 fünfzehn Einheiten.

Die vier SwissTrolley erhielten Betriebsnummern 901-904 (Kennzeichen: CR 459 SN, CR 433 SN, CR 442 SN und CR 450 SN). Der vierte Wagen erhielt kurz nach Auslieferung eine Beklebung mit Motiven der Serie Les Légendaires, damit wird der in Limoges geborene Zeichner Patrick Sobral geehrt, der 2003 die ersten Hefte mit Zeichnungen dieser Figuren veröffentlichte.

Die Taktfrequenzen der fünf Linien bleiben unverändert beim 10-Minuten-Takt. Trotz höherer Kapazitäten der neuen Gelenktrolleybusse von 146 gegenüber 94 Fahrgästen wird auch die Linie 4 weiterhin alle 10 Min befahren. Auf der Linie 4 sechs Kurse, fahrplanmäßig auf allen Linien 30 Kurse zu bestücken. Der Wagenpark verminderte sich jedoch nun auf 31 Einheiten.

### **Lyon [FR] - Planmässiger Baufortschritt und weitere Ausbauten der BRT-Linien**

[D. Budach](#) - 22.04.13

Die Bauarbeiten zur Verlängerung der stark belasteten Linie C13 Caluire - Croix-Rousse - Cordeliers - Part Dieu - Grange Blanche gehen planmässig voran, nach dem Sommer kann mit der Eröffnung gerechnet werden. Als Linie 13 war ein Teil der Strecke bereits bis 2011 als Trolleybuslinie betrieben worden.

Daneben widmet man sich der weiteren Beschleunigung der Schwerpunktlinien. Neben Verbesserungspotential bei den Ampelsteuerungen steht im Verlauf der Linie C3 die Schaffung einer durchgehenden, zweispurigen Eigentrasse zwischen Pont Lafayette und dem Umsteigeknoten Laurent Bonnevey an, am 15.4.2013 wurde eine entsprechende Ausschreibung veröffentlicht, bis 24.5.2013 ist Angebotsabgabe möglich. Die Linie C3 wird stellenweise durch den stockenden Verkehrsablauf merklich behindert, Pulkbildung und unregelmässige Taktfrequenzen sind die Folge. Die Schaffung weiterer Eigentrassen auch auf anderen Linien ist mittelfristig im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen. Auf der steilen und kurvenreichen Oberstadtlinie S6 kommen weiterhin die kleinen MAN/Hess-Trolleybusse aus 1999 zum Einsatz. Werktags zur Hauptverkehrszeit fahren 4 Wagen bei einem 8-Minuten-Takt, sonntags muss ein einzelner Wagen zur Bedienung der Linie ausreichen, dann wird nur ein 30-Minuten-Takt geboten.

### **Coimbra [PT] - Fahrplanreduzierungen und reduzierter Einsatzbestand**

[D. Budach](#) - 15.04.13

Am 3.1.2013 wurden einige weitere Fahrplaneinschränkungen bei der STMUC umgesetzt, die auch die beiden verbliebenen Trolleybuslinien 4 und 103 betreffen. So wurden Fahrten in den Tagesrandlagen morgens und abends gestrichen. Weiterhin sind auf den beiden Linien montags-freitags je drei Wagen bei einem 15-20-Minuten-Takt im Einsatz, am Wochenende und während der Sommerferien (im wesentlichen der Monat August) fahren keine Trolleybusse. Der Wagenauslauf von 6 Trolleybussen steht dabei im Vergleich zu 106 Dieselnissen werktags im Liniendienst. In hügeligen Coimbra kommen die Vorteile des elektrischen Antriebs auf den diversen Steigungstrecken besonders gut zur Geltung.

Die eingesetzten Wagen sind fast alle 27-29 Jahre alt, Ausnahme bildet lediglich der Solaris Trollino 12 aus 2009 mit

der Nummer 75. Einsatzfähig sind von den kleinen, nur 10,8 m langen Caetano/EFACEC-Wagen aus 1984-86 noch die folgenden Fahrzeuge: 51, 54, 55, 57, 58, 59, 63, 66, 67, 68 und 69. Wagen 69 ist derzeit in Reparatur. Ohne Motor als Ersatzteillieferer ist außerdem noch Wagen 62 vorhanden. Alle anderen Wagen wurden verschrottet, der baugleiche Wagen 71, der seit 2003 aus Porto ausgeliehen worden war, kehrte inzwischen dorthin zurück. Fahrzeuge und Teile der Fahrleitungsanlage befinden sich in erneuerungsbedürftigem Zustand, doch sind dafür aktuell kaum Mittel vorhanden. Der Kauf von jüngeren Gebrauchtwagen, eventuell sogar Solaris, könnte eine sinnvolle Option sein.

#### **Landskrona [SE] - Trolleybus 5 wird batterie-elektrisch fahren**

[J. Lehmann](#) - 27.05.13

Als fünfter Trolleybus für den nun fast 10 Jahre alten Betrieb wird ein Solaris/Skoda im August 2013 erwartet. Er ist Teil eines Forschungsprojekts und weist daher Batterien auf, die einen Betrieb ohne Fahrleitung von 6 bis 8 km ermöglichen. Dieses Projekt ist auf drei Jahre befristet und es soll untersucht werden, ob auf den Autobuslinien 4 und 5 auch ein elektrischer Betrieb möglich ist. Der Trolleybus soll nach einer Fahrt auf der Linie 3 einen Umlauf der Linie 4 mit einem nicht elektrifizierten Streckenstück von über 3 km bzw. der Linie 5 mit einem nicht elektrifizierten Streckenstück von über 4 km bis Borstahusen durchführen, ehe dann wieder mit dem Einsatz auf der Linie 3 ein Aufladen der Batterien erfolgen soll. Nach den 3 Jahren des Forschungsprojekts soll der Trolleybus dann den Trolleybus-Wagenpark verstärken. Weiterhin wird in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 8 sowie 14 und 18 Uhr ein 6-Minuten-Takt geboten, für den vier Kurse erforderlich sind.

Bei der Betriebsaufnahme vor knapp 10 Jahren verkehrte die Linie 3 noch 7x stündlich, auch in Spitzenzeiten. Hier reichten noch drei Trolleybusse aus. Das 10-jährige Jubiläum wird voraussichtlich vom 27.-29. September gefeiert, noch stehen keine weiteren detaillierten Termine fest, es ist geplant, dass neben dem dann fünf Trolleybussen auch noch bis zu vier Trolleybus-Oldtimer zum Einsatz kommen.

#### **trolley:planung - Malatya führt erste Linie des 'Tram-Bus' ein**

[J. Lehmann](#) - 27.05.13

Am 25.03.2013 veröffentlichte die rund 600 km östlich von der türkischen Hauptstadt Ankara gelegenen Stadt Malatya, mit, die Ausschreibung für die erste Stufe ihres Projekts "Trambüs".

Es handelt sich dabei um die Einrichtung eines Trolleybusnetzes, welches der Bürgermeister Ahmet Çakır bereits am 6.11.2012 der lokalen Presse vorstellte. Ein Stadtbahnsystem käme für die Stadt Malatya nicht in Frage, dieses wäre nur bei einem Verkehrsaufkommen von 15 bis 20 Tausend Fahrgästen pro Stunde rentabel. Für die über 400.000 Einwohner- Gemeinde werden jedoch auf den stärksten Linien vier Tausend Passagiere pro Stunde erwartet. Das neue Verkehrsmittel, welches die zahlreichen Busse und privaten Minibusse ablösen soll und damit die Straßen entlastet, soll elektrisch verkehren. Viele Vorteile sprechen für den technisch ausgereiften Trolleybus, der entgegen früherer Zeit durch ein Notfahrregulat von der Fahrleitung unabhängig ist. Ein Netz von 51 km (Linienlänge hin und zurück gemessen) soll in den kommenden Jahren aufgebaut werden. Zuerst soll die Strecke zur Universität, rund 10 km östlich von der Innenstadt gelegen, mit neuen Doppelgelenktrolleybussen im tramähnlichen Design bedient werden. Die Angebote zur Ausschreibung erwartete man bereits am 22.04.2013, die türkische Firma Bozankaya gab ein Angebot ab. Für die 10 Fahrzeuge, 20 km Oberleitung sowie Steuer-, Signal- und Kommunikationstechnik wurde ein Angebot von 19,8 Mio. Euro? abgegeben. Leider ist das Projekt "Trambüs" politisch umstritten. Die Opposition zweifelt den Nutzen für die Stadt an, eine Verkehrsberuhigung würde es durch das neue Verkehrsmittel nicht geben, so Vertreter der Oppositionspartei. Es bleibt zu hoffen, dass der Bürgermeister das Projekt durchziehen kann, die terminlichen Ziele in der Ausschreibung sind ehrgeizig, innerhalb von einem Jahr sollen die Doppelgelenktrolleybusse bereits geliefert sein, so der Auszug der [Ausschreibungsunterlagen in der Tagespresse](#).

#### **Gdynia [PL] - Nur noch niederflurig**

[J. Lehmann](#) - 18.03.13

Mitte Januar 2013 ging der erste von zwei Umbautrolleybussen aus Solaris Urbino 12 in Betrieb. Das Fahrzeug erhielt die Betriebsnummer 3042, der Bus diente von 2003 bis 2011 in Tychy (Nr. 180) und wurde von Solaris zurückgenommen, nachdem diese durch 28 zwei Jahre alte Gasbusse von der Buslink Stockholm ersetzt wurden. Der Wagenkasten des 10 Jahre alten ehemaligen Dieselmotors wurde in eigener Werkstatt aufgearbeitet und erhielt eine elektrische Ausrüstung der Firma ENIKA aus Łódź. Als zweiter Wagen ist der ehemalige Solaris Urbino Nr. 176 in Bau.

Im Rahmen des Trolley Projekts erstellte die PKT ein Handbuch für die Umwandlung von Dieselmotoren in Trolleybusse. Von 2004 bis 2010 baute die PKT 28 Mercedes-Benz O 405, zwei Citaro und nun zwei Solaris Urbino von Dieselmotoren in Trolleybusse um. Die damit erworbene Erfahrung einschließlich technischer Entwicklung, Störanfälligkeit und Kosten sind nun in einem Handbuch, abrufbar über [TROLLEY publications](#). Das Handbuch stellte die PKT Gdynia gemeinsam mit der Universität von Danzig zusammen.

Neben den 32 Umbaufahrzeugen wurden 50 Solaris Trollino von 2003 bis 2012 neu geliefert, zusätzlich steht ein Jelcz Niederflurtrolleybus zur Verfügung. Damit ist der Wagenpark komplett niederflurig, am 20.12.2012 verkehrte letztmalig ein hochfluriger Trolleybus des Typs Jelcz 120MT (Nr.3380) in der Morgenspitze auf der Linie 29. Die 83 niederflurigen Trolleybusse erhielten eine Betriebsnummer beginnend mit 30, somit 3001-3085. Die beiden oben

genannten Umbautrolleybusse erhalten die Nummern 3042 und 3043. Damit sind lediglich zwei Endnummern nicht belegt: 44 und 49.

### Lublin [PL] - 70 neue Trolleybusse in den kommenden Jahren

[J. Lehmann](#) - 13.05.13

Auf die Ausschreibung von 38 Trolleybussen unterzeichnete am 25. April 2013 die MKP mit dem Konsortium der Firma Ursus und dem ukrainischen Hersteller Bogdan einen entsprechenden Liefervertrag. Es handelt sich um Trolleybusse des Typs Bohdan T701, von denen nach Herstellerangaben bereits 130 Einheiten, hauptsächlich in der Ukraine geliefert wurden. Bei der polnischen Firma Ursus SA handelt es sich um die 1946 gegründete Firma POL-MOT Warfama SA, die 2012 den Namen der traditionellen, ursprünglich aus dem gleichnamigen Warschauer Stadtteil Ursus stammenden Firma URSUS annahm. Sie produzierte landwirtschaftliche Maschinen, insbesondere Traktoren. Vor dem zweiten Weltkrieg wurden auch Autobusse produziert und vertreibt die Firma nun auch Busse und Trolleybusse, die nun auch den Markennamen Ursus erhalten. Nach einer Entscheidung der Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft am 17. April 2013 wurde der Firmensitz mit der Hauptverwaltung nach Lublin verlegt, wo bereits in einem ehemaligen LKW-Werk Traktoren montiert werden. Die Auslieferung der ersten fünf URSUS-Trolleybusse ist bis Ende September 2013 geplant, weitere 12 werden bis Mitte Juni 2014, die restlichen 21 bis Ende März 2015 erwartet. Die 12m-Trolleybusse erhalten Batterien als Notfahrteinrichtung, diese sollen eine Reichweite von 5 km erzielen. Bereits im vergangenen Jahr fand eine Ausschreibung über 20 Trolleybusse statt, welche die Firma Solaris für sich entschied. Gemeinsam mit Firma Medcom sollen die ersten acht Einheiten bis September 2013 geliefert werden, die restlichen zwischen Dezember 2013 und April 2014. Da diese Trolleybusse einen Dieselmotor als Notfahrantrieb erhalten und ab 2014 dieser die Schadstoffwerte von EURO-6 erfüllen muss, werden die Fahrzeuge vermutlich bis Ende 2013 ausgeliefert.

Am 4.5.2013 veröffentlichte die Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie (ZTM, die Organisations- und Verwaltungsstelle der öffentlichen Verkehrsmittel in Lublin) eine dritte Ausschreibung; diesmal soll ein Lieferauftrag für 12 Gelenktrolleybusse abgeschlossen werden. Angebote werden bis 11.06.2013 erwartet, die erste Tranche von sechs Trolleybussen soll bis Ende April 2014 und die zweite von weiteren sechs Ende September geliefert werden. Die insgesamt 70 Neufahrzeuge gehören zu einem EU-Projekt im Rahmen der Operationellen Programmentwicklung des polnischen Osten zur Schaffung eines integrierten öffentlichen Nahverkehrs, zu dem auch die Erweiterung des Trolleybusnetzes um 25 km zweispurige Fahrleitung gehört. Die Realisierung ist bis 2015 vorgesehen, bereits jetzt werden an verschiedenen Stellen in Lublin an Erweiterungen des Fahrleitungsnetzes gebaut, auch ein neues Depot wird bis 2015 eröffnet.

Derzeit umfasst der Wagenpark 64 Trolleybusse, nachdem die Anzahl der Jelcz PR110E von 23 auf 17 Einheiten sank. Die Trolleybusse 3822, 3776, 3809 und 3831 gingen nach Lutsk und stehen nun dort als Nr. 214-217 in Dienst, 3813 folgte kürzlich und 3766 schied ebenfalls aus.

Acht Linien (150-153, 155,156,158 und 160) sowie eine Abendlinie 951 werden derzeit bedient. Die Linien verkehren Montags bis Freitags im 20-Minuten-Takt, an Wochenenden etwa alle 40 Minuten, ausgenommen sind die Linien 151 und 158, die im 10-Minuten-Takt verkehren, letztere Linie wird voraussichtlich mit den Gelenktrolleybussen bestückt.

### Tychy [PL] - Alle 15 Solaris Trollino ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 06.05.13

Nach Auslieferung des ersten der insgesamt 15 Trolleybusse des Typs Solaris/Medcom Ende Dezember 2012 wurden bis Februar sieben Trolleybusse ausgeliefert und in Dienst gestellt. Die Auslieferung der restlichen Fahrzeuge begann am 19.02.13 und wurde bis 26.02.13 abgeschlossen.

Auch die restlichen acht Trolleybusse wurden inzwischen geliefert, sie erreichten ihre neue Wirkungsstätte zwischen dem 18. und 26.04.2013. Die 15 Neufahrzeuge erhielten die Nummern 25-39. Bereits 2002 bis 2008 kamen sechs Solaris in Dienst mit Nr. 003-007 und 011. Damit umfasst der Wagenpark 21 niederflurige Trolleybusse. Die hochflurigen werden größtenteils ausgemustert, wie bereits in 2012 Jelcz 120MT/PNTKM Nr. 024, nun sind noch sieben dieses Typs im Einsatz (Nr.001, 009, 010, 020-023). In 2013 wurde bereits der aus Gdingen 2011 übernommene Jelcz PR110E/KPNA Nr.017 (ehemals 3343, Bj.88) ausgemustert, von den ehemaligen Gdingener verblieben noch 013, 015 und 018 (ehemals 3354, 3353, 3342, Bj.88-91) und vom Typ Jelcz PR110E/KPNA Nr.008 und 017, der von 1984 bis 1986 T044 in Warschau war und bis 2013 die Betriebsnummer Nr.002 besaß.

Der Kauf der 15 Neufahrzeuge wurde durch die Unterstützung der Europäischen Union ermöglicht. Das Auftragsvolumen beträgt mehr als 23 Millionen PLN (umgerechnet rund 5,5 Mill. €, somit liegt der Preis pro Wagen etwas über 1,5 Mio. PLN (umgerechnet rund 360.000 €). Hiervon werden 59% von der EU finanziert.

Die dreitürigen Trolleybusse verfügen über 28 Sitzplätze, gegenüber der mittleren Türe, die mit einer Rollstuhllampe ausgestattet ist, befindet sich auch ein Standplatz für Rollstuhlfahrer. Die elektrische Ausrüstung stammt von der Firma Medcom, als Hilfsantrieb dient eine Batterie, deren Energie für eine Fahrt von über 2 km ohne Oberleitung reichen soll.

### Brno [CZ] - Erneuerung durch gebrauchte Skoda 21Tr, Neubeschaffungen beabsichtigt

[J. Lehmann](#) - 15.04.13

Gemäß einem Pressebericht vom 6.3.2013 beabsichtigt die DPMP den Ankauf von bis zu 30 Gelenktrolleybussen zwischen 2013 und 2015. Diese sollen hauptsächlich auf den Trolleybuslinien 25 und 26 zum Einsatz kommen, auf

denen sich in den letzten Jahren die die Anzahl der Passagiere deutlich erhöht hat. Neben den neuen Fahrzeugen soll eine Verjüngung des Wagenparks durch den Ankauf von Gebrauchtwagen und der Generalüberholung dieser sowie der eigenen Trolleybusse erreicht werden. So plant die DPMB zwölf ältere Trolleybusse rekonstruieren. Weitere gebrauchte Skoda 21Tr übernahm die DPMB im August 2012 aus Hradec Kralove. Vom 27. bis 30.08.2012 trafen die Škoda 21Tr Nr. 38 -41 des Baujahres 1999 ein, die in Brünn in Nummern 3048-3051 erhalten werden. Bereits im letzten Jahr wurden vier Trolleybusse aus Jihlava übernommen, zuerst aber nur Wagen 3045 (ehemals Jihlava 54) in Einsatz gebracht. Nach einer kompletten Überholung stehen seit Ende März bzw. Anfang nun auch 3046 und 3044 in Dienst. Auch die übrigen der insgesamt acht rund zehn Jahre alten Trolleybusse werden einer umfangreichen Revision unterzogen. Dieses erfolgte nach und nach auch bei den übrigen 43 Skoda 21Tr sowie den Gelenkwagen des Typs 22 Tr vom Baujahr 2003/2004. Derzeit befinden sich neben den oben erwähnten Škoda 21Tr der Gelenkwagen Škoda 22Tr Nr.3606 in Überholung. Von den acht Gelenkwagen ist er der vorletzte, Anfang 2013 wurde 3608 fertig gestellt. Die Wagen erhalten dabei eine Klimaanlage für den Fahrer. Bei der Grundüberholung werden die Wagen vollständig entkernt und entkleidet, die Rohkonstruktion erhält eine neue Grundierung. Diese Arbeiten werden außerhalb der Werkstatt durchgeführt, so dass man in der Stadt einen Transport mit einem Gerippe sichten kann. Die DPMB betreibt 144 Trolleybusse, die ein Durchschnittsalter von 16 Jahren aufweisen. Ältester Wagen im Linieneinsatz ist weiterhin der Skoda 14Tr Nr.3194 vom Baujahr 1985. Die letzten beiden Skoda 14Tr des Baujahrs 1987 wurden Anfang 2013 verschrottet, sie waren bereits im Ende 2011 (Wg.3107) und Juni 2012 (Wg.3210) abgestellt worden und dienten bislang als Ersatzteilspender. Auch die Autobusflotte, die 298 Busse umfasst und ein Durchschnittsalter von 9 Jahren aufweist, soll im kommenden Jahr durch 50 Gasbusse und ein Jahr später nochmals 50 Fahrzeuge verjüngt werden. Zum Fahrplanwechsel ab 1.1.2013 wurde die am 01.09.07 eingeführte Trolleybuslinie 29 eingestellt. Diese verkehrte ohnehin nur Montags bis Freitags von 6 bis 19 Uhr im 20-Minuten-Takt und wurde zur Bedienung des damals neu eröffneten Universität Kampus eingerichtet. Sie verkehrte parallel zu den Linien 34/36 und 30, nutzte zwischen dem Depot Komin über die Straße Veslařská bis zur Strasse Pisárecká eine als Betriebsstrecke eingerichtete Fahrleitungsverbindung und fährt dann weiter wie die Linie 25 zur Universität Kampus. Die Betriebsstrecke wird nun nur noch von den Autobuslinien 44 und 84 befahren, die hier im 10-Minuten-Takt verkehren. Neu eingeführt wurde hingegen eine Linie 35, die vom Mendlovo náměstí zur Endstation der Linie 39 verkehrt, jedoch tagsüber alle 20 Minuten, nur in HVZ alle 10 Minuten, aber zur Zeit nur von Autobussen bedient. Auf der Linie 31 wird ebenfalls ein 20-Minuten-Takt geboten, sonst fahren alle Linien im 10-Minuten-Takt, verdichtet in den Hauptverkehrszeiten auf 6-7-7 Minuten. Ausnahme ist jedoch die Linie 33, die zeitweise alle 6 bzw. morgens alle 4-5 Minuten bedient wird. Ebenfalls besteht auf den Linien 25, 26 und 27 eine dichtere Wagenfolge. Die Linien 25 und 26 verkehren alle 10 Minuten ganztägig, somit auf dem gemeinsamen Streckenstück tangential um den Stadtkern alle 5 Minuten. In den Hauptverkehrszeiten werden zusätzlich im Plan verzeichnete Einschubwagen eingesetzt, so dass zeitweise ein 3 Min-Verkehr besteht. Auch die Linie 27 verstärkt diese beiden Linien in den Hauptverkehrszeiten, sie verkehrt dann alle 5 Minuten. Für den 10-Minuten-Verkehr der Linien 25 und 26 werden je Linie bis zu 11 Kurse benötigt, somit reicht der Bestand an Gelenktrolleybussen (25 Einheiten) gerade aus, die Grundkurse zu besetzen, die Einschubwagen werden von Solotrolleybussen bedient.

### Ceske Budejovice [CZ] - Zwei Niederflurgelenktrolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 25.03.13

Am 22.02.13 veröffentlichte die Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. eine Ausschreibung über die Lieferung von zwei niederflurigen Gelenktrolleybussen. Diese sollen bis zum 15.12.2013 geliefert werden. Eine Abgabe der Angebote wird zum 18.04.13 erwartet. Damit soll der Ersatz der teilweise über 20-jährigen Gelenktrolleybusse Skoda 15Tr fortgesetzt werden sowie der Anteil der niederflurigen Wageneinheiten erhöht werden. Gegenwärtig stehen neben 31 Gelenktrolleybusse des Typs Skoda 25Tr mit Iveco Citelis-Aufbau (58-88) 27 Skoda 15Tr der Baujahre 1990 bis 2004 im Einsatz. Nach Neubeschaffung von fünf Einheiten im letzten Jahr wurden die Skoda 15Tr Nr. 16, 22, 24 und 29 ausgemustert, die Wagen 16, 24 und 29 wurden nach Ternopil (dort 154-156) und 22 nach Lviv (dort Nr. 598) verkauft. Mit den 58 Einheiten werden sechs Linien (1, 2, 3, 5, 8 und 9) sowie die Nachtlinien 53 und 59 bedient. Die Trolleybuslinie 3 verkehrt zwischen 7 und 8 Uhr alle 4 Minuten, zwischen 6 und 7 sowie 14 und 16 Uhr alle 5 Minuten, zwischen 17:30 Uhr bis 18:30 Uhr alle 6 Minuten und tagsüber alle 7½ Minuten, die Fahrzeit zwischen dem Bahnhof und Maj betragen 18 Minuten. Die Linie 9 wird alle 7½/15 Minuten, die Linie 2 und 5 alle 10/15 Minuten und die Linie 8 alle 30/60 Minuten befahren. Die Linie 1 verkehrt nur noch alle 15/30 Minuten, nach deren Eröffnung am 1.04.2012 löste die Aufteilung der ehemaligen Autobuslinie 1 in drei Linien Kritik aus. Seit dem 2.9.2012 wurde die Linie 21, die zuerst von Haklovy Dvory an der Haltestelle Výstaviště und die Fahrgäste Richtung Innenstadt umsteigen mussten, wieder auf gesamter Länge durchgezogen. Sie verdichtet nun die Linie 1 auf einen 7½/15-Minuten-Takt. Wegen Neubau der Eisenbahnbrücke über die Rudolfovská tř. wird diese erneut für den gesamten Verkehr gesperrt. Vom 01.04. bis 12.05.2013 wird daher die Trolleybuslinie 9 verkürzt bedient und eine Autobuslinie 39 bedient den Abschnitt Bahnhof – Vrbné, deren Fahrzeit sich durch die Umleitungsstrecke etwas verlängert. Keine Änderung erfährt hingegen die Nachtlinie 59, die in diesem Zeitraum unverändert von Autobussen befahren wird. Für den Zeitraum 2015-2017 wurde eine Verbindung von der Linie 2 (Haltestelle Poliklinika) zur Linie 3 (Haltestelle Výstaviště) über die Straße Na Dlouhé louce geplant. Dieser 1,7 km lange Abschnitt würde eine Umstellung der Linie

15 ermöglichen sowie einem Teil der Linie 7, mit der diese Straße in der Hauptverkehrszeit alle 7½ Minuten, sonst alle 15 Minuten befahren. Mit der Erhöhung der Laufleistung im Trolleybusverkehr soll dieser eine bessere Wirtschaftlichkeit erhalten, so der Generalplan des städtischen Verkehrs „<http://www.dpmcb.cz/info-pro-cestujici/generel-mhd-2010-2020/> Generel městské dopravy, für den Zeitraum 2010-2020 führen.

### **Plzen [CZ] - Einladung zur Konferenz**

[J. Lehmann](#) - 04.03.13

Wie erstmals im letzten Jahr veranstalten die städtischen Verkehrsbetriebe PMDP eine Tagung zum Themenbereich des öffentlichen Nahverkehrs. Dieses Jahr läuft die Veranstaltung unter dem Motto "Intelligenter und gesunder öffentlicher Stadtverkehr". Die Konferenz findet am 09. und 10. April 2013 im Parkhotel Pilsen statt. Die DMDP erhofft ein ähnliches Interesse wie 2011, als über 300 Fachleute aus Verkehrsbetrieben und Kommunalverwaltungen zu Gast waren. Auch diesmal werden zahlreiche Fachvorträge von internationalen Rednern erwartet. Im Gegensatz zu 2011 kann Pilsen jedoch keine Neuheiten aufbieten. 2011 wurde der neu aufgearbeitete Museumswagen vom Typ Skoda 9Tr vorgestellt, außerdem wurde der Wagenpark durch neue Solaris 27Tr und 26Tr erneuert. Für dieses Jahr sind keine Neubeschaffungen geplant, auch Netzerweiterungen befinden sich erst im frühen Planungsstadium.

### **Ostrava [CZ] - Niederflrigkeit im Wagenpark erhöht**

[J. Lehmann](#) - 29.04.13

Nach den zwei Gelenkwagen des Typs Solaris/Skoda 27Tr ging im September 2012 noch ein Solaris/Skoda 26Tr in Betrieb. Mit 21 Solaris Trollino 12T ist dies die größte Wagenserrie, davon erhielten die letzten sieben eine Skoda-Ausrüstung.

Gleichzeitig wurde die Zahl der Skoda 14Tr reduziert, es sind nur noch neun Einheiten. Im Oktober und November 2012 schieden die Skoda 14Tr 3254 und 3255, im April 2013 der Skoda 14Tr 3250 aus dem Wagenpark aus. Neben diesen Solotrolleybussen gehören noch acht Gelenktrolleybusse Skoda 15Tr zum Wagenpark, der insgesamt 63 Einheiten umfasst.

Neben den 29 Niederflurwagen Solaris Trollino in 12m-, 15m und 18m Länge übernahm die DPO im Mai 2009 bzw. im Februar 2011 die drei Prototypen der Firma SOR TN 12C (Nr.3911), TNB 12 (Nr.3912) und TNB 18 (Nr.3951) mit Cegelec-Ausrüstung.

Außerdem stehen 12 Skoda 21Tr, die zwischen 1998 und 2002 beschafft wurden, in Dienst. Die zwei Prototypen von 1996 wurden Ende 2011 bzw. Anfang 2012 ausgemustert, Skoda 21Tr Nr. 3310 wurde nach einem Unfall mit Totalschaden ausgemustert.

Ein weiterer Prototyp wird zurzeit im Trolleybusnetz erprobt. Ein Wagenkasten der Firma AMZ-Kutno SP. Z o.o. (Polen) wurde mit einer Ausrüstung der Firma Cegelec komplettiert. Die Firma baut seit 2001 Kleinbusse, in 2011 wurde der erste 10m lange Bus mit dem Produktnamen AMZ City Smile vorgestellt, ein 10m-Batteriebus folgte 2012. Im Sommer 2012 wurde der Wagenkasten des AMZ City Smile nach Ostrava überführt, hier wurde er bei der Firma Ekova ELECTRIC SpA mit einer Cegelec-Ausrüstung versehen. Am 17.01.2013 wurden die ersten Testfahrten durchgeführt, am 04.02.2013 begannen kontinuierliche Fahrten, weiterhin ohne Fahrgäste für die Erstzulassung. Ein Vorläuferfahrzeug der Firmen Bodgan/Cegelec ist weiterhin in Ostrava abgestellt. Das 12m-Fahrzeug mit der Betriebsnummer 9997 erhielt seine Zulassung, nachdem es von 18.03. bis 14.05.2011 in Linienverkehr eingesetzt wurde. Zum Tag der offenen Tür zum 60-jährigen Jubiläum am 05.05.2012 war das Fahrzeug auf dem Betriebshof ausgestellt.

In 2013 sind bislang noch keine Neufahrzeuge beschafft worden, jedoch investiert man derzeit in Überholung des Oberleitungsnetzes. So wurde die Fahrleitung auf der Ulici Českobratrské in Nacharbeit erneuert, der Nachtverkehr vom 29.04 bis 03.05.13 wurde daher von Autobussen bedient. Aus gleichem Grund werden ab Samstag Abend bis Sonntag Nacht alle Trolleybuslinien von Autobussen bedient, hier wird zudem die Fahrleitungsschleife am Náměstí Republiky erneuert und das Unterwerk Slezská einer Revision unterzogen.

Ab dem 01.05.13 wird die Schleife auf dem Platz vor dem Hauptbahnhof saniert. Für 3-4 Monate verkehrt daher die Linie 102 mit Autobussen, während die Trolleybuslinien 101 und 108 bis zur Haltestelle Sad B. Němcové verkürzt sind und hier von der einen auf die andere Linie wechseln. Ein Anschlussbus verkehrt ab dem Bahnhof bis hierhin.

### **Teplice [CZ] - Neue Trolleybusse von Škoda mit SOR Aufbau bestellt**

[J. Lehmann](#) - 20.05.13

Die am 11.01.2013 mit einer neuen Abgabefrist veröffentlichte Ausschreibung über drei Trolleybusse wurde knapp für das Konsortium SOR/Skoda entschieden. Im Gegensatz zu den Lieferungen in den vergangenen drei Jahren war damit Solaris unterlegen. Sie lieferten von 2009 bis 2011 sechs Solowagen und sechs 15 m lange Dreiachser. Die drei neuen Fahrzeuge des Typs Skoda 30Tr werden im Herbst dieses Jahres erwartet.

Zur Eröffnungsfeier der 859. Badesaison in Teplice am 25. und 26.05.2013 wird die Veolia Transport Teplice verstärkt Großraumfahrzeuge einsetzen. Diese kommen ansonsten nur Montags bis Freitags auf den Linien 2, 5, 7 und 12 zum Einsatz, am kommenden Wochenende dann auch auf den Linien 10 und 13. Auch die beiden letzten hochflurigen Skoda 15Tr (Nr. 205, 211) kommen dann zum Einsatz. Einer der beiden sowie die letzten Skoda 14Tr des Baujahrs 1991 (146, 148 und 149) sind für Mitte des Jahres im Vorfeld der Neubeschaffungen zur Ausmusterung vorgesehen. Die Stadt

Teplice als Eigentümer der Wagen wird versuchen, die Wagen zu verkaufen.

Die Skoda 14Tr 154-164 des Baujahrs 1995 werden weiterhin im Wagenpark verbleiben. Sie kommen nur werktags zum Einsatz, an Sonntagen, wenn nur 10 Kurse auf den Trolleybuslinien benötigt werden, kommen ausschließlich die jüngeren Niederflurtrolleybusse zum Einsatz.

Der Museumswagen 105 vom Typ Skoda 9Tr des Baujahrs 1980 wird auch dieses Jahr auf der historischen Linie 11 eingesetzt, dieses Jahr wird nach dem Ersteinsatz in diesem Jahr am 4.5. auch am 25. und 26.5., 22.6., 13.7., 10.8., 31.8. und 28.9.2013 zum Einsatz kommen.

Seit 2002 wird der Betrieb von der Veolia Transport Teplice Ltd geführt. Zu diesem 10-jährigen Jubiläum erstellte der Betrieb eine 100 Seiten umfassende Festschrift, die die letzten 10 Jahre des Betriebs der öffentlichen Verkehrsmittel in Teplice und seine Umgebung abbildet. Die Festschrift kann im Informationszentrum für 270 CZK erworben werden.

### Zlin [CZ] - Erste neue Gelenkwagen ausgeliefert

[D. Budach](#) - 06.05.13

Der erste der bestellten Iveco/Skoda Electric 25Tr Citelis Gelenkwagen wurde Ende März per Tieflader auf den Weg vom Werk der Skoda Electric in Plzen in seine künftige Heimat auf den Weg nach Zlin geschickt. Noch im Laufe des Aprils soll er in Zlin in den Fahrgastbetrieb gehen.

Der Trolleybusbetrieb Zlin-Otrokovice wird wie berichtet in den nächsten Monaten durch die Lieferung von insgesamt 25 Neuwagen verstärkt und modernisiert:

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

Ausgeliefert werden zunächst die bestellten Gelenkwagen. Der erste der Wagen vom Typ 25Tr traf Ende März auf einem Tieflader in Zlin ein. Die übrigen folgen kurzfristig, auch die Lieferung der Wagen des Typs 27Tr wird kurzfristig anlaufen. Gegenüber den zuletzt vor einigen Jahren gelieferten 25Tr haben die neuen Wagen etliche technische Verbesserungen wie ein neues Bordinformationssystem und Türüberwachungskameras aufzuweisen. Außerdem sollen 15 Wagen eine Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum erhalten.

### Bratislava [SK] - Ausschreibung wird wiederholt

[J. Lehmann](#) - 11.03.13

Auf die am 6.11.2012 veröffentlichte Ausschreibung ging nur ein Angebot der Firmen SOR/Skoda Electric ein. Die Firma SOR bietet zurzeit als einzige Firma 18,75 m lange Gelenktrolleybusse mit fünf Türen und Solowagen mit vier Türen an. Für die EU-Förderung legt jedoch Wert auf möglichst offenen Wettbewerb mit mehreren Angeboten und sieht keinen Grund, dass die Ausschreibung die Wahl von fünftürigen Fahrzeugen festlegt.

Die Ausschreibung, die eine Lieferung von 15 neue Solotrolleybusse mit APU und 15 ohne APU sowie 50 Gelenktrolleybusse vorsieht, wird aus Mitteln der Europäischen Union aus dem Operationellen Programm Verkehr finanziert.

Am 25.02.2013 gab der Bürgermeister und der Verkehrsminister bekannt, dass die Ausschreibung wiederholt werden soll. Die Bedingungen sollen so geändert werden, dass für die rund 70 Millionen Euro Auftragswert mehrere Angebote eingehen können. So soll auch die Bedingung geschwächt werden, die fordert, dass der angebotene Trolleybustyp bereits in der Slowakei zugelassen wurde. Bislang sind nur die beiden Hersteller SOR und Irisbus.

### Kosice [SK] - EU-Mittel für neue Trolleybusse nicht in Anspruch genommen

[J. Lehmann](#) - 22.04.13

Nachdem der Stadtrat den Vorschlag der Verkehrsbetriebe Košice (DPMK) ablehnte, den Busbetrieb zu privatisieren und nur noch die Straßenbahn in städtischer Regie zu behalten, konnte mit Hilfe des [Vereins zur Förderung der ökologischen Verkehr in Košice](#), die innerhalb weniger Tage über 7.500 Stimmen zur Erhalt des Trolleybusbetriebs sammelten, durch den Stadtrat im Oktober ein Beschluss zur Einstellung des Betriebs abgelehnt werden. Der Vorschlag des Ministeriums für Verkehr eine Finanzierung von neuen Trolleybussen mit Mitteln aus einem EU-Fond zu ermöglichen, wurde jedoch nicht weiter verfolgt. Jedoch werden nun EU-Mittel für die Beschaffung von neuen Straßenbahnen in Anspruch genommen. 23 Triebwagen wurden im April ausgeschrieben, Angebote erwartet man bis Ende Mai. Auch für den Busbetrieb, der aus über 200 Einheiten mit einem Durchschnittsalter von 10 Jahren besteht, werden mit Hilfe von EU-Mittel insgesamt 127 neue Autobusse beschafft.

Durch den Beschluss des Stadtrats von Oktober 2012 wird nun die Überholung der Trolleybusse fortgesetzt. Der Wagenpark besteht weiterhin aus 20 Gelenk- und 7 Solotrolleybussen, die aus den Baujahren 1993 (15), 1998 (5) und 1999 (7) stammen.

### Cluj-Napoca/Klausenburg [RO] - Neue Gelenktrolleybusse durch Umbau von Dieselnissen

[J. Lehmann](#) - 29.04.13

Der Umbau von rund 10 Jahre alten Dieselnissen des Typs Renault Agora L, die aus Paris übernommen wurden, konnte Mitte 2012 mit der Inbetriebnahme der 15. Einheit vorerst abgeschlossen werden. Nachdem 2011 elf Umbauten, die bei Astra in Arad erfolgten, in Betrieb gingen (Betriebs-Nr. 002 - 004, 006, 009, 010, 013, 014, 016, 017

und 021) folgten 2012 noch vier Wagen (025, 026, 030, 033). Bei der Firma Astra wurde der Wagenkasten vollständig überholt und die Wagen erhielten eine elektrische Ausrüstung von [ICPE SAERP S.A.](#), eine rumänische Firma, die Planung und Herstellung von elektrischen Antrieben und Apparatebau durchführen. Sie lieferten auch die elektrische Ausrüstung für die 37 Zweiachstrotrolleybusse auf Basis der Dieselsebusskarosse Irisbus Citelis, die bis 2011 geliefert wurden.

Neben den 52 Niederflurtrolleybussen gehören noch rund 40 ROCAR-Trolleybusse als Gelenk- und Solowagen zum Wagenpark, von denen rund 30 betriebsbereit sind, die ältesten (Nr.012, 020, 022, 024 und 039) stammen vom Baujahr 1991, die jüngsten, zwei ROCAR E312 (Nr.077 und 079) von 1997 und zwei ROCAR E412 (Nr.135, 136) von 2002. Weiterhin werden sechs Linien bedient, mit 10 km Streckenlänge ist die Linie 3 die kürzeste Linie, wie auf den Linien 1, 4 und 7 kommen bis zu acht Kurse zum Einsatz. Die Linien 6 und 25 sind 17 bzw. 17,5 km lang und werden zeitweise im 4-Minuten-Takt bedient, dann werden je bis zu 16 Kurse benötigt. Insgesamt werden im Spitzenverkehr 64 Trolleybusse eingesetzt, sonntags kommen bei einem 10-12 Minuten-Takt (Linie 1: 20 Minuten) 23 Trolleybusse zum Einsatz.

### **Burgas [BG] - Gemeinsame Sache: 100 Trolleybusse ausgeschrieben!**

[J. Lehmann](#) - 04.03.13

Nachdem Ende November 2012 bei einem Treffen in Burgas mit Vertretern der Kommunen und Gemeinden Varna, Stara Zagora und Pleven erfolgreich war (siehe [Presseartikel vom 22.11.2012](#)) und die vier Gemeinderäte bis Ende 2012 dem Vertragsentwurf zustimmten, konnte das Förderprogramm "Umwelt 2007-2013" für Investitionen in den Trolleybusbetrieben genutzt werden. Unter Führung des städtischen Betriebs "Burgasbus" LTD wurde am 08.02.2013 eine Ausschreibung im Amtsblatt der Europäischen Union über 100 Trolleybusse veröffentlicht.

Die Angebote werden bis 08.03.2013 erwartet, eine Lieferung soll innerhalb von 12 Monaten erfolgen. Als Gesamtumfang wird eine Summe von 81 bis 97 Mio. BGN (umgerechnet 41,5 bis knapp 50 Mio. Euro).

Die Ausschreibung unterteilt sich in vier Lose, im Los 1 sind mindestens 22 Trolleybusse an Burgas, im Los 2 sind mindestens 30 Trolleybusse an Varna, im Los 3 sind 40 Trolleybusse an Pleven und im Los 4 sind mindestens acht Trolleybusse an Stara Zagora zu liefern. Der Umfang der Lieferung beinhaltet auch die Inbetriebnahme der neuen Wagen, Ausbildung des Personals des Betreibers der Fahrzeuge in der jeweiligen Stadt und Garantieleistungen.

In Burgas verkehren derzeit auf zwei Linien 14 Trolleybusse, sämtlich gebraucht aus der Schweiz übernommen. Seit 1999 bzw. 2001 verkehren die aus Winterthur übernommenen Berna/R&J des Baujahrs 1965, nach Ausmusterung des Wagens 15220 im September 2012 stehen von den einst sechs Wagen noch vier im Einsatz. 2004 wurden 11 Volvo/Hess-Gelenktrolleybusse aus Winterthur übernommen, von denen zehn noch zum Wagenpark gehören.

Den Autobuspark hat die "Burgasbus" LTD bereits mit Hilfe von EU-Mitteln komplett erneuert. 67 Dieselbusse des Fabrikats "Solaris Urbino 12" im Wert von über 33 Millionen Levs nahmen am 19.02.2013 den Liniendienst auf. Die klimatisierten Fahrzeuge verfügen über Motoren, die den europäischen Umweltstandard Euro5 erfüllen.

### **Ruse [BG] - Sieben Renault-Trolleybusse aus Limoges übernommen**

[J. Lehmann](#) - 13.05.13

Zur Ergänzung ihres Wagenparks wurden über einen Zwischenhändler die letzten acht ER100 aus Limoges, die hier im März 2013 durch neue Gelenktrolleybusse ersetzt wurden, angekauft. Sie gingen unter den Betriebsnummern 54901, 54912, 54923, 54934, 54945, 54956, 54967 und 54978 in Betrieb.

Damit umfasst der Wagenpark über 50 Trolleybusse, darunter 9 Gelenkwagen, jedoch dient je einer der beiden Gelenkwagentypen Neoplan N6020 ehemals Basel und Mercedes-Benz O405 GTD ehemals Esslingen als Ersatzteilspender.

Acht Trolleybuslinien bedient die "Egged Ruse" JS Co mit dem Wagenpark, davon werden die Linien 2, 27 und 29 im dichten Takt von 10 Minuten, zeitweise auch 5 Minuten Abstand, aber auch in den Vormittagsstunden auch bis zu 20 Minuten Abstand bedient. Die übrigen Linien 9, 13, 21, 24 und 25 werden nur zu Hauptverkehrszeiten alle 15, 20 oder 30 Minuten bedient, in Vormittagsstunden wird teilweise nur alle 60 oder sogar 70 Minuten gefahren. Die Linie 25 bedient den Bahnhof und ein ermäßigter Fahrpreis von 0,80 Leva -gegenüber den normalen Einzelfahrpreis von 1 Leva- sollte mehr Fahrgäste bringen. Ab dem 1.09.2012 erhielt die Linie 25 einen neuen Endpunkt, sie verkehrt nun über den "Zar Ferdinand" Boulevard zum Hotel Riga, dieser Streckenabschnitt in der Nähe zum fußläufigen Stadtzentrum wurde einige Jahre nicht von einer Trolleybuslinie bedient.

Mittels einem Förderprogramm wird die Qualität des Stadtverkehrs verbessert, so wird ein elektronisches Zahlssystem eingeführt und neue Haltestellenüberdachungen installiert. Auf diese Weise wurden bis Januar 2013 bereits fünf Haltestellen aufgerüstet. Insgesamt sollen 260 Haltestellen eine Überdachung erhalten.

### **Cherkassy/Tscherkassy [UA] - Ein neuer Trolleybus mit Unterstützung einer AG**

[J. Lehmann](#) - 27.05.13

Mit Hilfe der Aktiengesellschaft "Azot" sollte nach vier Jahren wieder neue Trolleybusse beschafft werden. Jedoch war die Stadt nicht in der Lage, Ihren finanziellen Beitrag zu erbringen, so blieb es vorerst bei einem Trolleybus des Typs BKM 321, der am 2.6.12 durch die Ehrenpräsidentin der AG "Azot" Valentina Shukowo an die Fahrgäste und den Verkehrsbetrieb "Čerkassyëlektrotrans" feierlich vorgestellt und übergeben werden. Am 9.10.12 nahm dieser den Betrieb auf der Linie 1 mit der Betriebsnummer 376 auf.



Die ursprünglich geplante Beschaffung weiterer 15 Wagen blieb jedoch aus, selbst der Ankauf von 4 Wagen, der Ende 2012 in Aussicht gestellt wurde, unterblieb bislang. Das Verkehrsunternehmen selbst ist in starken finanziellen Schwierigkeiten, die Gehälter der Fahrer konnten wiederholt nur verspätet gezahlt werden, und wiederholt wurde auch der Fahrplan verdrängt.

Bereits im Fahrplan von November 2011 erfolgte eine drastische Reduzierung. Weiterhin werden 12 Trolleybuslinien (1, 1A, 2, 4A, 4, 6, 7, 7A, 8, 8P, 10 und 14) geboten, aber seit Oktober 2011 mit zahlreichen Kursen auf zuerst sechs, später auf allen Trolleybuslinien, die nur privilegierten Fahrgästen, wie den Mitarbeitern der AG "Azot".

Insgesamt sank die Anzahl der eingesetzten Trolleybusse auf unter 50 Einheiten, der Wagenpark besteht mittlerweile aus unter 80 Trolleybussen, von denen nur 60-70 Einheiten betriebsfähig sind.

### [Chernigov/Tschernigow \[UA\]](#) - Neuer Trolleybustyp für die Ukraine

[J. Lehmann](#) - 22.04.13

Am 27.12.12 stellte die Firma Etalon einen neuen Trolleybus mit der Bezeichnung T12110 "Barwin", der in der JSC "Chernigov Avtozavod" produziert wurde. Als Basis diente der Autobus des Typs A11110, der in über 1.300 Einheiten produziert wurde. Der neue Trolleybus kann 105 Fahrgäste befördern, 31 Sitzplätze stehen zur Verfügung. Die Firma erwartet günstigeres Produkt für den Markt in der Ukraine, der Trolleybus soll 20% günstiger als die der Mitanbieter sein.

Die 2011 begonnene Zusammenarbeit mit der weissrussischen Firma Belkommunash wird nicht mehr fortgesetzt. Nach dem am 11.04.2011 vorgestellten Prototyps des in Tschernigow komplettierten BKM321 konnte kein Exemplar verkauft werden, da das Fahrzeug zu teuer im Wettbewerb zu anderen Fahrzeugen war. Somit suchte die Herstellerfirma ein günstigere Möglichkeit der Produktion. Dabei waren die Erfahrungen von der Zusammenarbeit mit der Firma Belkommunash nützlich. Die weissrussische Firma hat nun rechtliche Schritte gegen die vorzeitige Kündigung des Kooperationsvertrags angekündigt.

Der neue Trolleybus wird seit dem 13.4.2013 in Tschernigow eingesetzt, um seine Zulassung für den Linienverkehr in der Ukraine zu erreichen.

Der Prototyp aus der gemeinsamen Produktion mit der Firma Belkommunash wurde nun an die städtische Verkehrsbetriebe abgegeben und kommt hier mit der Betriebsnummer 482 zum Einsatz. Damit gehören nun drei Niederflurtrolleybusse zum rund 100 Einheiten umfassenden Trolleybuspark, weiterhin besteht ein Großteil des Wagenparks aus über 20-jährigen ZiU 682, die ältesten stammen vom Baujahr 1986.

Nachdem am 19.09.2012 die Linie 9 zum Krankenhaus Hospital TC "Freundschaft" wieder eingeführt wurde, werden nun wieder 10 Linien (1-10) befahren.

### [Chernivtsi/Tschernowzy \[UA\]](#) - Gebrauchte Trolleybusse auf Linie 2

[J. Lehmann](#) - 15.04.13

Seit dem 25.02.2013 steht der aus Arnheim (NL) übernommene Trolleybus 182 im Einsatz auf der Trolleybuslinie 2, die von der Universität zur vul. Ruska "Graviton" im Osten des Stadtgebiets führt. Der Trolleybus stammt aus einer Serie von elf Trolleybussen des Typs Volvo B10M-58-E mit Den Oudsten-Aufbau und E-Ausrüstung der Firma Kiepe, die 1990 in Dienst gestellt werden und hier 2009 bis auf zwei Wagen ausgemustert wurden.

Die Verkehrsbetriebe äußerten sich zufrieden mit dem Wagen, der mit einer Beplankung aus Kunststoff besteht und daher im Gegensatz zu den vorhandenen größtenteils jüngeren Trolleybussen im guten Zustand ist.

Es besteht nun die Absicht, zwei weitere Trolleybusse kurzfristig zu erwerben, diese sind bereits bei den Zollbehörden. Sofern die die Wagen sich im Einsatz bewähren, sind im kommenden Jahr weitere fünf Wagen geplant.

Die sieben über 20-jährige Trolleybusse kosten etwa so viel wie ein neuer Trolleybus aus ukrainischer Produktion, dessen Preis mit 2-2,5 Mio. UAH (umgerechnet rund 190-230 T€) beziffert wurde.

Der bereits am 1.02.1939 eröffnete Betrieb weist eine Netzlänge von 86 km Fahrleitung und 42 km unterirdische Kabelnetze auf, das von 10 Unterwerken und 7 Haupt-Stationen gespeist wird. Der Wagenpark umfasst nach Presseangaben 89 Einheiten, darunter weiterhin sechs 2008 generalüberholte Skoda 9Tr der Baujahre 1979-1982. Auch ältere Skoda 14Tr der Baujahre 1983 wurden überholt, darunter noch zwei der 1994 aus Potsdam übernommenen Trolleybusse.

### [Lisichansk \[UA\]](#) - Linie 3 wiedereröffnet

[J. Lehmann](#) - 11.03.13

Nachdem acht Trolleybusse wieder betriebsbereit sind, konnte ab dem 2.09.2012 die Linie 3 wieder bedient werden. Vier Trolleybusse waren seitdem auf der Linie 1 und zwei Trolleybusse auf der Linie 3 im Einsatz. Mit der am 18.11.2012 durchgeführten Sonderfahrt anlässlich des 40-jährigen Betriebsjubiläum (am 5.3.1972 nahmen die ersten Skoda 9 Tr den Betrieb auf) konnte das gesamte Netz befahren werden. Dieses war Anfang 2012 nicht möglich, da ein Teil der Fahrleitung der Trolleybuslinie 3 demontiert und gestohlen wurde. Zuvor war der Betrieb auf dieser Linie aus Witterungsgründen eingestellt, auch in diesem Winter verkehrten ab dem 14.12.2012 die Trolleybusse nicht, ein Linienverkehr auf der Linie 1 wurde behelfsmäßig mit Dieselbussen aufrecht erhalten. Wenige Tage später verkehrten die Trolleybusse trotz Schnee und Eis wieder, leider kommt es jedoch immer wieder durch witterungsbedingte Unfälle zu Fahrzeugausfällen. Der Wagenpark besteht weiterhin ausschließlich aus ZiU 682 der Baujahre 1987 bis 2006, gegenwärtig erhält Wagen 074 vom Baujahr 1990 eine Generalüberholung in eigener Werkstatt.

### Kaluga [RU] - Neue Trolleybusse von VMZ und BKM

[J. Lehmann](#) - 06.05.13

Nach ihrer Zulassung konnten am 27.03.2013 die zwei neuen Trolleybusse des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" erstmals im Linieneinsatz unter den Nummern 150 und 151 verkehren. Dieses erfolgte im Rahmen einer Zeremonie, so die [Tagespresse vom 26.03.2013](#). Die beiden Fahrzeuge wurden im Januar 2013 geliefert, aber wegen des Fehlens eines Zertifikats erhielten die Wagen keine Zulassung. Aufgrund der langen Wartezeit wollte der Betrieb die Wagen wieder zurück nach Wologda schicken, dann konnte der Hersteller doch alle notwendigen Unterlagen bereitstellen. Bereits kurz nach ihrem Ersteinsatz auf den Linien 5 und 10 erlitt Wagen 150 einen Unfall, der in der [Tagespresse vom 28.03.2013](#).

Nachdem im Februar 2013 die Abgeordneten der Stadt beschlossen, das Aktienkapital der "Kaluga Trolleybus" auf 70 Millionen RUB zu erhöhen, um den Kauf weiterer Niederflur-Trolleybusse zu ermöglichen und weitere 21,8 Millionen RUB als Kofinanzierung bereit gestellt wurden, konnten 20 neue Trolleybusse des Typs BKM 321 bei der weißrussischen Firma "Belkommunmash" bestellt werden. Die ersten Wagen wurde Mitte April 2013 geliefert, sie gingen ab dem 30.04.2013 unter den Betriebsnummern 152-161 in den Liniendienst. Die restlichen zehn Einheiten werden bis Juni 2013 erwartet.

Bislang erfolgten nur wenige Ausmusterungen, in 2012 wurden die ZIU 682 Nr. 421 vom Bj.86 (jedoch 2001 komplett mit neuem Wagenkasten generalüberholt), Nr. 426 vom Bj.1987 und 443 vom Bj. 1989. Abgesehen von 15 in 2011 beschafften TrolZa-5275.03 „Optima“ und den neuen Niederflurtrolleybussen besteht der Wagenpark ausschließlich aus ZIU 682, ein Großteil davon (rund 50 Einheiten) wurden 1990 bis 1994 beschafft. Insgesamt umfasst der Wagenpark rund 120 Trolleybusse, mit denen 14 Linien bedient werden.

Die letzte Linienänderung betraf die Verlängerung der erst in 2008 neu eröffneten Linie 18, die erstmals die Stadtteile südlich des Flusses Oka erschloss und ab dem 09.11.2011 mit der Linie 4 verknüpft wurde. Die neue verlängerte Linie 18 mit einem Umlauf von 22 km Länge benötigt bis zu 13 Trolleybusse, und bietet in den Hauptverkehrszeiten einen 7-Minuten-Takt. Sie ist damit eine der dicht befahrenen Linien, lediglich die Linien 1 und 8 weisen mit einem 6-Minuten-Takt eine höhere Frequenz auf.

### Taganrog [RU] - Ehemalige Arnheimer nun hier in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 13.05.13

In der Hafenstadt in Südrussland an der Küste des Asowschen Meeres direkt an der Mündungsbucht des Don, rund 75 km westlich von Rostow besteht seit November 1932 ein Straßenbahnbetrieb mit heute sechs Linien, der ab Dezember 1977 mit einem Trolleybusbetrieb ergänzt wurde. Derzeit gibt es sechs Trolleybusstrecken mit einer Gesamtlänge von 80 km.

Nach Ausmusterungen von elf Trolleybussen im Februar 2013 und fünf in 2012 schrumpfte der Wagenpark auf rund 20 betriebsfähigen Fahrzeugen. Neben dem einzigen Gelenktrolleybus (Nr.90, bereits 2009 außer Dienst) wurden sämtliche ZiU 682 der Baujahre 1990 bis 1994 ausgemustert, aber auch einige rund 12 Jahre alte Trolleybusse des Typs BTZ 5276 und BTZ 5201 schieden aus dem Wagenpark aus. Neben sieben Trolleybussen dieses Fabrikats stehen noch sieben Trolleybusse des Typs VZTM-5284 vom Baujahr 2006/7 und fünf VMZ 5298 vom Baujahr 2009 in Dienst. Zudem konnten 2011 drei Niederflurfahrzeuge vom Typ VMZ-5298.01 "Avangard" neu beschafft werden. Nun kommen aus Rostow die dort seit einigen Jahren abgestellten Trolleybusse des Fabrikats DAF/DenOuden, die von 1984/86 bis 2001/03 in Arnheim verkehrten. Sie dienten in Rostow einer privaten Trolleybusgesellschaft, die inzwischen aufgelöst wurde und den Betrieb auf der dortigen privaten Linie wieder an den städtischen Betrieb abgegeben hat. Bis Anfang Mai wurden zehn dieser fast 30-jährigen Trolleybusse antransportiert, davon gelangten bis Anfang dieser Woche vier im Liniendienst unter ihren bisherigen Wagennummern 0144, 0145, 0148 und 0150.

### Vladivostok [RU] - Zwei neue Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 18.03.13

Zwei neue Niederflurtrolleybusse vom Typ 5298.01 "Avangard" lieferte die Firma VMZ Ende Dezember aus. Am 11.02.2013 besuchte der Bürgermeister Igor Pushkarev das Depot, wo ihm und der Presse die neu beschafften Wagen vorgestellt wurden. Die niederflurigen Trolleybusse weisen eine Rollstuhlrampe auf, im Wagen ist auch Platz für Rollstuhl-Fahrgäste. Die Fahrgäste werden per GPS gesteuerte automatische Haltestellenanzeigen auf einem LED-Bildschirm informiert. Eine Inbetriebnahme und Aufnahme des Liniensverkehrs wird im März erwartet.

Die beiden neuen Trolleybusse wurden in der traditionellen Farbe Gelb der öffentlichen Verkehrsmittel lackiert. Sie erhielten die Betriebsnummern 256 und 257 in Anschluss an die Lieferung von 2006, als 15 neue Trolleybusse des Typs ZiU 682 in Dienst gingen.

Für die beiden Trolleybuslinien 5 und 11 stehen 17 Trolleybusse zur Verfügung, die drei verbliebenen älteren ZIU 682 wurden dieses Jahr abgestellt. Die Linie 5 wird von 4 Trolleybussen im 10-Minuten-Takt bedient, die Linie 11 von 6 Trolleybussen in 5-Minuten-Takt. Die über 16 km lange Linie 6 sowie die Linie 3 wurden 2010 im Zuge von Brückenbaumaßnahmen eingestellt, diese stellten die Verbindung zum Straßenbahnnetz und der Innenstadt her. Ebenfalls zum 15. November 2010 verbannte die Stadtverwaltung auf Drängen des Bürgermeisters mit Einstellung der

Linie 4A die Straßenbahn aus der Innenstadt. Es verblieb nur noch eine Linie (6) im Osten des Stadtgebiets, die aber seit Februar 2013 saniert wird.

**[Riad/Riyadh \[SA\]](#) - Eröffnung des neuen Campus der King Saud bin Abdulaziz University**

[J. Lehmann](#) - 06.05.13

Am 23.4.2013 fand die offizielle Eröffnung des Campus der [King Saud bin Abdulaziz University for Health Sciences](#) statt. Für die am Nachmittag stattfindende Eröffnung mussten sich die neuen Trolleybusse, die in der Einladung "New Campus People Mover transportation service (Electrical TRAM)" genannt wurden, erstmals bewähren. Von 14.30 Uhr bis 16:00 Uhr verkehrten sie alle 5 Minuten von der Station 9 (in der Nähe des New Central Laboratory Building) und Station 10 (zwischen Health Affairs Administration Building und Female Colleges) bis zum "New Deanship Building" (Station 6), wo die Eröffnungsfeier stattfand. Nach der Feier konnten die Trolleybusse ebenfalls im 5-Minuten-Takt in Gegenrichtung genutzt werden.



Fotos:

Pressefotos der Firma [ABB](#) aus [deren Pressemitteilung vom 31.10.2012](#) (oben) und der Firma [Vossloh-Kiepe](#) aus [deren Pressemitteilung vom 02.05.2013](#) (unten)



Die 4 km lange Strecke besteht aus 10 Stationen (gemessen von 1. bis 10. Station), die jeweils mit einem klimatisierten Warteraum pro Richtung ausgestattet sind. Sie beginnt auf dem neuen Campus-Gelände der Universität bei den neu angelegten Wohnungen der Studenten und führt - teilweise mit Brückenbauwerken - über das neue Campusgelände und dann auf das bestehende Gelände der Medical City, wo vor dem Health Affairs Administration Building eine Wendeschleife angelegt wurde. Entgegen früherer Planung wurde nicht die gesamte Strecke aufgeständert, sondern es entstanden nur zwei Brückenbauwerke über eine öffentliche Straße und einer Erschließungsstraße. Das rund 31.000 m<sup>2</sup> grosse Depot liegt etwa 300 m östlich von der ersten Station entfernt. Das Depot besteht aus einer Umfahrung, einer Halle mit drei Wartungsständen, eine Buswaschstraße und einem Gebäude für den elektro-mechanischen Dienst, so die Beschreibung auf der [Campus-Webseite](#). Da Google-Maps in diesem Jahr neue Satellitenfotos einstellte, ist auch die Strecke auf dem Campus-Gelände gut zu erkennen, [die Markierung B zeigt das Depot östlich des neuen Campus-Geländes, die Markierung A den Endpunkt auf dem Gelände der Medical City](#).

Auf dem Kreisverkehr nach der Station 1 und dem Depot ist eine Fahrleitungswendeschleife angelegt, für die aus dem Depot ausrückenden Fahrzeuge ist die Station 1 mit einem Fahrleitungstrichter ausgestattet. Die einfache Fahrleitungslänge beträgt somit rund 9 km und weist keine Weichen auf. Der Weg zum Depot wird mit Dieselaggregat überbrückt.

Die [SICE-Group](#) aus Spanien errichtete als Generalunternehmer die Anlage und wurde vom Staat Saudi-Arabien direkt beauftragt. Sie betreibt auch die Anlage. Als Nachunternehmer beauftragte sie die Firma [ABB für die Unterstationen](#), die aus drei 13.8 kV AC / 750V DC-Umwandlern besteht, die voll elektronisch überwacht werden. Die Firma <http://www.viseon-yourbus.de/index.php/wir-fuer-sie/press/142-erster-viseon-trolleybus-mit-vip-ausstattung->">Viseon lieferte die Fahrzeuge mit elektrischer Ausrüstung von Vossloh-Kiepe.

Die zwölf Trolleybusse des Typs Viseon LT20 wurden im November 2011 ausgeliefert. Da die Fahrbahn und Brückenbauwerke noch teilweise in Bau waren (siehe [Foto vom 12.12.2011 auf der Kommunikationsseite der Hochschule](#)) wurden die Wagen im Depot unterstellt, so auf Fotos vom [04. Juni 2012](#) und [26. Juni 2012](#) unter der Kommunikationsseite der Hochschule festgehalten. Erst im Herbst 2012 konnte der Probetrieb aufgenommen werden. Erste Schulungs- bzw. Einstellungsfahrten wurden am [19.11.2012 auf der Kommunikationsseite der Hochschule festgehalten](#). Auch Personenbeförderungen fanden schon statt, so nutzten am Studiengang Interessierte am [24.11.2012 das neue Transportmittel](#).

Da die Fahrzeuge zur Zeit fehlerfrei arbeiten, so die Firma Vossloh-Kiepe auf Anfrage, ist ihr Personal derzeit nicht vor Ort, somit liegt keine Information über die aktuelle Situation vor. Ein Mitarbeiter der Firma Vossloh-Kiepe unternimmt in Abständen Reisen dort hin, um Wartungen zu betreuen und Betriebsdaten nach Auffälligkeiten hin zu untersuchen. Die Fahrzeuge sind zwar mit einer Onlinediagnose ausgestattet, können jedoch aus spionagerechtlichen Gründen nicht vom Ausland ausgelesen werden. Somit liegt der Firma Vossloh-Kiepe keine Informationen über den Einsatz der Trolleybusse vor.

### **[Bischkek \[KG\]](#) - Erste von 79 neuen Trolleybussen eingetroffen**

[J. Lehmann](#) - 01.04.13

Mit den Betriebsnummern 1700-1704 wurden Ende März 2013 die ersten neu bestellten Trolleybusse vorgestellt. Das erste Neufahrzeug, ein Niederflurtrolleybus des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" kam nach der Vorstellung auf der Trolleybuslinie 14 zum Einsatz. Nach der 2012 veröffentlichten Ausschreibung über 79 Trolleybusse ging der Auftrag Ende 2012 an zwei Anbieter. Im Dezember 2012 wurden die Verträge mit den Firmen TransAlfa aus Vologda und TrolZa aus Engels im Gebiet Saratow abgeschlossen. Die Firma TransAlfa liefert die 35 Niederflurtrolleybusse, es handelt sich um den Typ VMZ-5298.01 "Avangard", der für einen Preis von 171.000 \$ pro Einheit angeboten wurde. Die Firma TrolZa bot ihren hochflurigen Typ ZiU 682-06 zum Einheitspreis von 138.000 \$ an, die Auslieferung der 44 Einheiten wird ab Mai 2013 erwartet.

Für den Kauf der neuen Trolleybusse gab es einen Investitionszuschuss von der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung in Höhe von 15,6 Millionen Dollar.

Im Herbst 2012 wurden wegen Straßenbauarbeiten die Linien 9 und 10 eingestellt bzw. über das vorhandene Netz umgeleitet, ab dem 9.11.2012 konnten sie wieder ihren normalen Linienweg bedienen. Derzeit umfasst das Netz neun Trolleybuslinien (4, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16 und 17). Mit den 79 Neufahrzeugen soll nicht nur eine Verjüngung des Wagenpark erfolgen, sondern die bestehenden Linien auf einen Takt von mindestens 10 Minuten verdichtet werden und eingestellte Linien wie die Linie 7 wieder eröffnet werden.

### **[Osh \[KG\]](#) - 30 neue Trolleybusse mit Hilfe der EBRD?**

[J. Lehmann](#) - 29.04.13

Der Pressedienst der Stadt gab am 26. April 2013 bekannt, dass mit Hilfe der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung 30 Trolleybusse beschafft werden sollen. Hierzu soll zuerst eine Machbarkeitsstudie erstellt werden und die rechtlichen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Mit den neuen Trolleybussen soll nicht nur der Wagenpark modernisiert werden, sondern auch die Linie 3, deren Bau mehrfach unterbrochen wurde, nun fertig gestellt werden und auch die Linie 2 als Abzweig zur Linie 1 mit Trolleybussen bedient werden.

Bereits Anfang 2013 konnten zwei neue Trolleybusse feierlich der Bevölkerung vorgestellt werden. Sie kosteten 13 Millionen Soms (umgerechnet rund 200 T€). Ende 2010 lieferte TrolZa bereits zwei neue Trolleybusse, daneben umfasst der Wagenpark noch vier Trolleybusse des Baujahrs 2001 und noch neun Trolleybusse der Baujahre 1983-1987.

### **[Taraz \(Zhambyl/Schambyl bis97\) \[KZ\]](#) - Trolleybusse aus der Hauptstadt**

[J. Lehmann](#) - 08.04.13

Nach mehreren erfolglosen Versuchen, neue Trolleybusse zu beschaffen, erhält die Stadt Taraz nun aus Almaty dort überzählige Trolleybusse der Baujahre 2002/2006. Bereits Ende 2011 wurden Mittel aus dem Haushalt der Stadt für den Kauf von 12 Trolleybussen bereit gestellt. Der Kauf in Almaty bot sich an, nachdem dort 195 neue Trolleybusse beschafft wurden. Die ersten fünf gebrauchten Trolleybusse trafen im Januar in Taraz ein.

Es besteht die Absicht, mit den Trolleybussen zwei Trolleybuslinien wieder einzuführen, die die Universität und den Bahnhof an die Innenstadt anbinden und beide bis 1996 bestanden. Zuvor ist jedoch die über 15 Jahre ungenutzte Fahrleitung wieder instandzusetzen.

Für den im April 1980 eröffneten Trolleybusbetrieb standen noch vor 20 Jahren 76 Trolleybusse des Typs ZiU 682 zur Verfügung, die insgesamt 10 Linien bedienten. Die letzten Neubeschaffungen gab es 1995, die für 2007 geplante Beschaffung von sechs BTZ 5276 scheiterte aus finanziellen Gründen. Heute ist von den ehemals zehn Linien nur noch die Linie 8 in Betrieb, auf der bis zu 7 Trolleybusse verkehren sollen. Jedoch kommen häufig weniger Kurse zum Einsatz, es ist von der Verfügbarkeit der letzten vorhandenen ZiU 682 der Baujahre 1988 bis 1995 abhängig.

### [Dalian \[CN\]](#) - 7,5 km lange Trolleybuslinie mit hohem Verkehrsaufkommen

[D. Budach](#) - 25.03.13

Im Herbst 2006 erfolgte eine komplette Erneuerung des Trolleybus-Wagenparks. 36 Zweiachser des Typs WGD61U der Firma Dongfeng Yangtse aus Wuhan mit den Betriebsnummern 2294 bis 2329 und 25 dreiachsige Gelenkwagen des Typs CJWG150 aus der Hangzhou Changjiang-Busfabrik mit den Betriebsnummern 2330-2354 kommen seitdem auf der einzigen 7,5 km langen Linie 101 zum Einsatz. Diese wurde am 1.10.1960 eröffnet und verband bereits damals den Malan-Platz mit dem Bahnhof. Eine zweite Linie kam am 23. September 1977 hinzu, sie führte vom Bahnhof (ohne Verbindung mit der Linie 101) südlich zum Laohu Beach Bay. Die Linien erhielten am 1. Januar 1983 die Liniennummern 101 und 102, auch die seit 1903 bestehende Straßenbahn erhielt zu diesem Stichtag die Liniennummern 201 und 202. Die Blütezeit der Straßenbahn war jedoch schon 1939, als 10 Linien mit einer Netzlänge von 32,7 km befahren wurden.

Die Linie 102 wurde am 1. September 1998 wieder eingestellt und wird heute als Buslinie 2 bedient. Die Linie 101 verkehrt von 4 Uhr bis 23 Uhr im dichten Takt, elf Haltestellen werden bedient. Täglich werden durchschnittlich mehr als 80.000 Passagiere befördert. Eine Fahrkarte kostet 1 Yuan (umgerechnet knapp 13 ct.).

### [Harbin \[CN\]](#) - Pläne zur Wiedereinführung der Trolleybusse im Masterplan

[D. Budach](#) - 08.04.13

Nach Presseberichten im Dezember 2012 plant die rund 1.200 km nordöstlich von Peking gelegene 3,2 Mill.-Einwohner-Stadt im Laufe des Jahres die 2008 stillgelegte Trolleybuslinie 117 wieder elektrisch zu bedienen. Nach der Planung sollen 30 Trolleybusse neu beschafft werden und kräftige Investitionen in der Infrastruktur vorgenommen werden. So müssen die acht noch vorhandenen Gleichrichterstationen komplett modernisiert und die Fahrleitung ergänzt und erneuert werden. Für das Projekt wird mit Kosten von 70 Millionen Yuan (umgerechnet etwa 8,5 Mill. Euro) gerechnet. Damit wird ein energieeffizienter Nahverkehr erreicht, so der General Manager des städtischen Betriebs Zhu Litao. Drei weitere Linien sollen gemäß Planung in den Folgejahren hinzukommen.

Der am 31.12.1958 eröffnete Trolleybusbetrieb ersetzte nach und nach die Straßenbahnen in der Stadt, die letztmalig 1987 verkehrte. Bis 1996 wuchs das Trolleybusnetz auf 11 Linien an, es standen rund 300 Trolleybusse im Einsatz.

### [Shanghai \[CN\]](#) - Weitere Reduzierung des Trolleybusnetzes - ungewisse Zukunft

[D. Budach](#) - 27.05.13

Weitere Einschränkungen brachten die letzten Monate, zwei Trolleybuslinien wurden im März 2013 eingestellt, und zwar die Linie 15, auf der am 15.03.2013 letztmalig Trolleybusse zum Einsatz kamen und seitdem Dieselbusse die Bedienung übernahmen sowie die Linie 23, auf der zukünftig die für die EXPO 2010 beschafften Elektrobusse verkehren sollen. Um deren Einsatz und Aufladefähigkeit weiter zu erhöhen, erhielten die Fahrzeuge Trolleybus-Stromabnehmer. Aus unbestätigten Meldungen sollen 60 Einheiten diesen Umbau erhalten.

Mit Einstellung der Linien wurden weitere Trolleybusse des Typs Sunwin KGP (SWB5105GP) der Baujahre 03/04 ausgemustert und verschrottet. Die letzten rund 20 Einheiten dieses Typs sollen noch in diesem Jahr zur Ausmusterung anstehen, teilweise nach Umsetzung von anderen Linien wurde ihr Einsatz auf den Linien 19 und 22 konzentriert. Dafür gingen die jüngeren Trolleybusse des Typs HOA Xianfei, die Ende 2006/Anfang 2007 von der Hangzhou Changjiang Busfabrik gebaut wurden, auf die Linien 6 und 24 über, die hier bislang eingesetzten KGP (unter anderem Nr.347, 356,357,359 sowie 325-327) wurden verschrottet. Die Fahrer, die nur eine Fahrerlaubnis für Trolleybusse haben, bedienen nun die Trolleybusse der Linie 24 anstelle der eingestellten Linie 23. Während lediglich auf den Linien 8, 20 und 24 vermehrt Trolleybusse eingesetzt werden, kommen auf den Linien 6, 14, 19, 22, 25 und 28 nur noch teilweise zwei Trolleybusse neben den zahlreichen Dieselnissen zum Einsatz.

### [Taiwan \[CN\]](#) - 24 neue DUO-Busse

[J. Lehmann](#) - 18.03.13

Am 13.12.12 lieferte die Firma Yangtze River Motor Company 24 neue Trolleybusse vom Typ WG6120DHA aus. Diese erhielten einen neuartigen Batteriespeicher, mit dem 16 Kilometer ohne Fahrleitung zurückgelegt werden können. Zudem erhielten die Trolleybusse erstmals Klimaanlage. Die Fahrzeuge wurden nach einer Ausschreibung im Mai 2012 beauftragt, bei der insgesamt 600 Busse beschafft werden sollten. Drei verschiedene Hersteller liefern nun je 192 Gasbusse. Der Buspark der Taiyuan Public Transport Holdings LTD. umfasst nach Angaben auf deren [Homepage](#) insgesamt 2011 Busse, mit denen 130 Linien bedient werden.

Von den fünf Trolleybuslinien (101-105) wird ab dem 30.12.2012 auch die Linie 105 wieder mit Trolleybussen bedient, nachdem seit Mai 2010 wegen Straßenbauarbeiten Autobusse diese Linie befahren. Rund 1,3 km Fahrleitung mit zwei Haltestellen mussten an der westlichen Endhaltestelle erneuert werden.

Die Trolleybuslinien verkehren im dichten Takt, so die Linie 101 im bis zu 4-Minuten Takt bei 62 Minuten Fahrzeit, Linie 102 im ebenfalls bis zu 4-Minuten Takt bei 77 Minuten Fahrzeit, Linie 103 im bis zu 3-Minuten Takt bei 75 Minuten Fahrzeit, Linie 104 im bis zu 8-Minuten Takt bei 58 Minuten Fahrzeit und Linie 105 bis zu 6-Minuten Takt bei 80 Minuten Fahrzeit.

Der Trolleybuspark besteht aus rund 120 Trolleybussen, die letzte Neubeschaffung 2008 umfasste 50 Niederflurtrolleybusse vom Typ [Produktion WG-D66U der Firma Wuhan](#) der restliche Wagenpark besteht aus den 2004

in Dienst gestellten Typ [D65A der Firma Chongqing Hdclone](#), den 2002 beschafften [WG-D61U der Firma Wuhan](#) bzw. auch [1999 beschafft](#) sowie die 1999 beschafften [SK5105GP der Firma Shanghai Trolleybus](#)

### [Taiyuan Xi'shan Guan-di \(Shanxi Province\) \[CN\]](#) - Zehn Kilometer Werkslinie mit großem Wagenpark

[D. Budach](#) - 20.05.13

Für den Werksverkehr der Kohleminen der XiShan Coal Electricity Group im Westen der Stadt Taiyuan bestehen zwei Trolleybuslinien. Diese sind nicht miteinander verbunden und werden auch von zwei Betrieben separat verwaltet. Daher erfolgt die Berichterstattung auch zukünftig unter den zwei Betriebsverzeichnissen Guan-di und Du'rping. Die südliche Linie verläuft parallel zur Linie 7 der Taiyuan Busgesellschaft auf der Straße "Baijiazhuang Rd.". Die Linie beginnt im Wohnviertel "He Lao Wan", wo sich auch das Depot befindet. Rund 200 m entfernt vom Depot befindet sich die erste Haltestelle, rund [10 km westlich vom Stadtzentrum](#). Die Trolleybuslinie weist eine Länge von 10 km auf und passiert zwei Tunnel unter dem Fabrikgelände bzw. einem Parkplatz. Auf einem großen Platz enden die meisten Fahrten der Linie, jedoch gehen einige Fahrten weiter zu einem etwa 1,5 km entfernten Verwaltungsblock. Mit dem Namen Guan-di wird das Tal benannt, in dem die Linie verläuft, der Name könnte auf eine frühere Besiedlung an der Stelle der Kohlemine hinweisen.

Der Wagenpark setzte sich im August 2012 aus acht Gelenkwagen in verschiedenen Alter, die in Peking produziert wurden, sowie acht Zweiachser, von denen die drei ältesten ebenfalls in Beijing erbaut wurden, zudem drei Wuhan D61U und zwei neue WG612U, die gemäß Typenschild in Dongfeng Yangtse produziert wurden und teilweise niederflurig sind.

### [Taiyuan Xi'shan Du'r-ping \(Shanxi Province\) \[CN\]](#) - Gepflegter Wagenpark

[D. Budach](#) - 20.05.13

Der Betrieb soll 1960 eröffnet sein und zuvor auf gleicher Strecke eine Straßenbahnlinie bestanden haben, so erzählten Vertreter des Betriebs der kleinen Gruppe britischer Trolleybusenthusiasten, die den Betrieb im August 2012 besuchten. Die Linie ist etwa 6 km lang und verläuft in der Gesamtlänge parallel zur Buslinie 17 der städtischen Taiyuan Busgesellschaft. Die Strecke beginnt in einer Wohnsiedlung rund 1km westlich des Depots der Guan-di - Linie und führt zu einem [Kohle-Bergwerk](#). Etwa 700 m vor dem Bergwerk befindet sich das Depot. Die Gesamtlänge der Trolleybuslinie ist geprägt von städtischer Bebauung, die auch häufig nicht in Verbindung zur Kohlenmine steht. Daher verkehrt die Buslinie 17 recht häufig, während die Trolleybuslinie größtenteils mit einem Bus verkehrt, lediglich zum Zeitpunkt des Schichtwechsels kommen bis zu drei Trolleybusse im Konvoy zum Einsatz.

Im Gegensatz zu anderen den anderen Trolleybusbetrieben der Kohleminen trägt die sorgfältig instandgehaltene Flotte von Trolleybussen Betriebsnummern und eine einheitliche Lackierung in gelb unterhalb der Fensterfront, abgesetzt mit einem hellroten Streifen und einem weißem Dach. Die Wagen 01-06 sind Trolleybusse des Typs Wuhan WGD61, die 2003 gebaut wurden, während die 2010 gebauten Wagen 07-12 ähnlich sind, jedoch einen etwas modernere Karosserie besitzen und mit Klimaanlage ausgestattet sind.

### [Tai'an Yangzhuang \(Shandong Province\) \[CN\]](#) - Drei Gelenktrolleybusse für 1,75 km Strecke

[D. Budach](#) - 04.03.13

Die Yangzhuang Kohlemine betreibt seit 1978 eine 1,75 km lange Trolleybus-Linie, um die Arbeiter von der Wohnsiedlung zum Werk zu bringen. Tagsüber besteht eine unregelmäßige Wagenfolge, lediglich zu den Schichtwechselzeiten besteht ein großes Fahrgastaufkommen, so daß hier zeitweise zwei Gelenkwagen im Konvoi fahren. Vorhanden sind insgesamt drei Gelenktrolleybusse, und zwar ein BD562 vom Baujahr 1991 und zwei SK561GP.

Diese Informationen wurden aus dem [Trolleybus Magazine](#) No.307 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.

### [Dayton \[US\]](#) - Vier Prototypen bestellt

[D. Budach](#) - 01.04.13

Nach Monaten der Diskussion und Unsicherheiten über das weitere Vorgehen, nicht zuletzt aufgrund der nicht erfolgreich abgeschlossenen Ausschreibung im vergangenen Jahr, hat die RTA im Februar die Bestellung von vier Prototypen für künftigen "unweltfreundlichen, elektrischen" Busbetrieb bekannt gegeben. Bestellt wurden je zwei diesel-elektrische und batterie-elektrische Solowagen. Die Karosserie liefert der Hersteller Gillig, die Wagen werden im sogenannten BRT-Design ("Bus Rapid Transit") geliefert, die elektrische Ausrüstung stammt von Vossloh-Kiepe. Die batterie-elektrischen Wagen sollen eine Fahrt über 15 km fahrleitungsloser Strecke erlauben. Als Lieferperiode wird eine Frist von 12-14 Monaten ab Auftragsvergabe genannt, alle vier Wagen sollten also noch 2014 in Dienst gestellt werden. Nach ausführlichen Tests wird über die Bestellung von Serienwagen entschieden werden. Diese künftigen Duo-Busse sollen auch auf Linien eingesetzt werden, die nicht zu den heutigen Trolleybuslinien zählen, sie werden dann im Wesentlichen einen Teil der heute schon bestehenden Fahrleistungsstrecken mitbenutzen. Details dazu werden im Rahmen der Testphase ausgearbeitet.

Aktuell befahren die Trolleybusse die Linie 4 (vollständig), 5 (vier Fahrten täglich) sowie zum überwiegenden Teil die

Linie 7 und die wiedereröffnete Linie 8. Straßenbauarbeiten bedingen Umleitungen, so durch Sperrung der Third St Bridge seit 22.1.2013. Seit dem 4.2.2013 fahren die Trolleybusse der Linie 4 durch das Zentrum entlang der 4th bzw. 5th Street von der 3rd Street wird über den Edwin C Moses Blvd. hierhin gefahren, nachdem für die Umleitungsstrecke hier Fahrleitung montiert wurde. Die Trolleybuslinien verkehren in einem sehr unregelmäßigen Takt, die Linie 4 fährt zum Beispiel im Abstand von bis zu 38 Minuten, tagsüber werden sechs Kurse, in der Hauptverkehrszeit 6 Kurse bei einem zeitweise 20-Minuten-Takt. Die Linien 7 und 8 weisen tagsüber größtenteils einen 21-Minuten-Takt auf, in Spitzenzeiten auf 10- bzw. 15-Minuten-Abstand verdichtet, bis zu je neun Kurse kommen dann auf den beiden Linien zum Einsatz. Am Wochenende findet weiterhin kein Trolleybusverkehr statt.

Rund 30 der ursprünglich 54 in 1998/99 gelieferten Trolleybussen des Typs ETI (Electric Transit, Inc., ein Joint Venture der Firmen Škoda und AAI Corporation) Typ 14TrE2 Nr. 9801-9854 stehen für den Betrieb zur Verfügung, rund die Hälfte davon sind inzwischen mit einer Matrix-Zielanzeige ausgestattet, zwei (Nr. 9802 und 9845) tragen die neue grüne Lackierung des Betriebs. Die Wagen sind hochflurig und besitzen einen Rollstuhlflift an der Vordertür.

### [Mexico City \(Ciudad de Mexico\) \[MX\] - Dritter 'Corredor 0 Emisión' eröffnet](#)

[D. Budach](#) - 01.04.13

Das Vermarktungskonzept der elektrischen, umweltfreundlichen Trolleybuslinien auf zu größeren Teilen separierter Trasse und ohne die Konkurrenz durch private Minibuslinien wurde in Mexico Stadt erstmals 2010 eingeführt. Inzwischen ging die zuvor mehr als zwei Jahre stillliegende Linie D als dritter solcher "Corredor 0 Emisión" am 1.11.2012 in Betrieb, die beiden anderen so betriebenen Linien sind A und S.

Der übrige Trolleybuseinsatz konzentriert sich aktuell die fünf weiteren Linien CP, G, I, K und LL. Linie K ist vollständig erst seit 23.1.2013 wieder auf der Strecke Ciudad Universitaria - San Francisco Culhuacán in Betrieb. Außer Betrieb sind dagegen u.a. die Linien E, F, M, Q, R1/2 und T1, zum Teil aufgrund von größeren Bauarbeiten, zum Beispiel für das Metrobusprojekt im Gebiet 3 Ost, wo auch die Linien F, R1 und R2 verkehrten.

Der Fahrzeugauslauf auf den drei "Corredores 0 Emisión" wird ausschließlich durch die renovierten Mitsubishi/MASA Trolleybusse der Serie 9700/9800 vom Baujahr 1998/99 gestellt. 189 dieser Wagen sind grundüberholt und neu lackiert mit einem auffälligen Grünton im Einsatz. Begonnen wurde auch eine weniger aufwendige Modernisierung von Teilen der 1981-1990 in Dienst gestellten MASA-Trolleybusse mit unterschiedlicher E-Ausrüstung von Toshiba, Mitsubishi und Kiepe. 190 dieser Wagen der Serien 4200/4300/4400, 4700 und 7000 zählen ebenfalls zum Einsatzbestand.

Der tägliche maximale Wagenauslauf auf allen Linien beträgt gegenwärtig 290 Wagen aus der Flotte von rund 380 einsatzfähigen Wagen.

Sofern die wirtschaftliche Lage es zulässt, ist geplant, Niederflur-Trolleybusse neuer Generation zu kaufen.

### [Cordoba \[AR\] - Modernisierung der Flotte anhängig](#)

[D. Budach](#) - 22.04.13

Der Fuhrpark des Betreibers TAMSE TROLEBUSES wurde zuletzt durch die Inbetriebnahme von drei komplett überholten ZIU ex Mendoza aufgefrischt, sie gingen unter der Nr. 61, 62 und 64 in Dienst. Bei der Umrüstung blieb die Mitteltür in der Karosserie erhalten - im Gegensatz zu den bisherigen Wagen dieses Typs in Cordoba, die Tür bleibt aber verschlossen. Es handelt sich um die Mendociner Wagen 15, 23 und 25, als Ersatzteilspender verbleiben abgestellt die Wagen 17 und 18.

Diverse der eigenen ZIU 9 und ZIU 10 (Gelenkwagen) erhielten äußerliche Modernisierungen und auch eine Aufarbeitung der Inneneinrichtung, längerfristig ist jedoch die Beschaffung von Neuwagen unumgänglich. Der vor zwei Jahren aus Weissrussland neu gelieferte Belkomunmash Niederflur-Gelenkwagen 63 hat bislang keinen Nachfolger gefunden, insbesondere die strengen Einfuhrbestimmungen verhindern eine Beschaffung weiterer Wagen. Mit großem Interesse wird daher die Beschaffung des ersten Materfer-Trolleybusses in Mendoza verfolgt, der gänzlich aus argentinischer Produktion stammt.

### [Mendoza \[AR\] - Erster Neuwagen ausgeliefert](#)

[D. Budach](#) - 11.03.13

Während des traditionellen, jährlichen Weinfestes wurde am 1.03.2013 der Prototyp einer neuen Generation von Trolleybussen in Mendoza öffentlich präsentiert. Der Wagen wurde in Argentinien selbst entworfen und hergestellt und soll der erste einer Serie von Neuwagen sein, die in den kommenden Jahren die gegenwärtige Flotte von kanadischen Flyer Obussen aus den achtziger Jahren ablösen sollen. Sie waren 2009/10 in einer Anzahl von 80 Stück gebraucht aus Vancouver erworben worden, haben allerdings das Ende ihrer technischen und wirtschaftlichen Lebensdauer inzwischen erreicht. Die Neuwagen sollen in einer Stückzahl von 8-10 Fahrzeugen pro Jahr beschafft werden, die Anschaffungspreis liegt bei USD 210.000 (=160.000 EUR).

Das Projekt der Entwicklung eines ganz neuen Obusses wurde möglich durch die erhebliche Unterstützung von Seiten der Provinzregierung als der zuständigen Betreiberbehörde. Gouverneur Dr. Francisco Pérez und der Staatssekretär für Transportaufgaben Dr. Diego Martínez Palau zeigten sich dabei als entscheidende Befürworter des Projekts wie auch anderer Projekte zur Förderung des ÖPNV wie die Einführung der neuen Stadtbahn Metrotranvía, die im vergangenen Jahr den Fahrgastbetrieb aufgenommen hatte.

Dr. Francisco Losada als Geschäftsführer der Empresa Provincial de Transporte de Mendoza (EPTM) erläuterte im Fachgespräch die wichtigsten technischen Daten: Es handelt sich um einen zweitürigen Niederflurwagen mit 12m

Länge, 2,5m Breite, 87 Fahrgastplätze, davon 37 Sitzplätze, Klimaanlage, Luftfederung, Drehstrommotor mit IGBT von Siemens Argentinien, Chassis und Aufbau stammen von der Firma Marterfer aus Argentinien.

Die Testfahrten werden kurzfristig begonnen, schon in wenigen Wochen soll der Trolleybus in den Fahrgastbetrieb gehen. Das Fahrzeug könnte auch für die beiden anderen argentinischen Betriebe Córdoba und Rosario interessant sein, auch Aufträge aus dem Ausland erhofft man sich.

#### **Sao Paulo (SPT) |BR| - Option eingelöst und Bestellung aufgestockt**

[D. Budach](#) - 15.04.13

Positive Nachrichten vom städtischen Betrieb in Sao Paulo: Wie mehrfach berichtet wurden nach den zuerst ausgelieferten 78 Mercedes-Benz O550U/Caio Millenium III-Zweiachser eine Bestellung über Dreiachser vom Typ Millenium BRT der Firma CAIO auf Scania K270 Fahrgestell getätigt. Davon wurden 50 Einheiten fest bestellt, für weitere 50 besteht eine Option. Die ersten 50 Wagen sind mittlerweile fertig gestellt, ausgeliefert und in der Inbetriebnahmephase. Die Option über die weiteren 50 Wagen wurde Anfang April eingelöst, doch überraschend wurden auch weitere 10 Dreiachser bestellt, diesmal allerdings auf MAN-Fahrgestelle. Während diese zehn Trolleybusse keinen Hilfsantrieb erhalten, werden auch die 50 nachbestellten Wagen mit einem Hilfsantrieb ausgestattet, der sich bei den ersten 50 Wagen bereits bestens bewährte und eine Fahrt von bis zu sieben Meilen ohne Fahrleitung ermöglicht. Die elektrische Traktion wird bei allen Trolleybussen von der brasilianischen Firma Electra geliefert, die nun seit über 30 Jahren Ausrüstungen produziert. Der Motor stammt von der Firma WEG (WEG Equipamentos Elétricos S. A.), ebenfalls ein Unternehmen aus Brasilien.

Die Lieferung aller Trolleybusse ist bis Oktober 2013 vorgesehen. Zudem ist das umfangreiche Modernisierungsprogramm zur Erneuerung des Fahrleitungsnetzes angelaufen.

#### **Medellín |CO| - Elektrifizierung einer regulären Buslinie beabsichtigt**

[D. Budach](#) - 08.04.13

Der Rat der Stadt Medellín stimmte im Oktober 2012 dem Auftrag für eine Machbarkeitsstudie zur Anbindung der Universität "Universidad Pontificia Bolivariana" (UPB) mit der Station Estadio der Stadtbahn (Metro-Linie B) durch Verlängerung der Trolleybuslinie zu. Dabei soll die Straße Carrera 70 in etwa 1,1 km Länge mit Fahrleitung und einer Busspur versehen werden. Rund 20.000 Studenten frequentieren täglich das Universitätsgelände, der Großteil kommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Stadtbahn- bzw. Metro-Linien sowie die in den letzten Jahren angelegten BRT-Buslinien "Metroplús" tangieren das Universitätsgelände nur in rund 1 km Entfernung.

Auf dem Universitätsgelände selbst nahm die Planungsgruppe [SYTECSA](#) wie berichtet am 1.12.2011 eine 500m lange Test-Ringstrecke in Betrieb, auf der ein Belkommunmash BKM 420 im Probetrieb zu Vorführzwecken zum Einsatz kommt. Die Mitfahrt ist kostenlos, allerdings fährt der Trolleybus nicht nach festem Fahrplan und auch nicht an allen Tagen.

#### **Quito |EC| - Wirtschaftliche Lebensdauer erreicht**

[D. Budach](#) - 04.03.13

Die Trolleybusflotte in Ecuadors Hauptstadt Quito muss in absehbarer Zukunft erneuert werden, denn die Wagen der 1995 erbauten ersten Serie von 54 Gelenktrolleybussen des Typs Mercedes-Benz/Adtranz/Hispano O 405 GT haben das Ende ihrer sinnvollen, wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht. Der Unterhaltungsaufwand ist durch die überaus intensive Nutzung gestiegen und legt einen Ersatz durch Neufahrzeuge nahe. Bei den Wagen der zweiten Serie Nr. 55-113 aus 1999 wird eine Generalsanierung erwogen, Wagen 102 befindet sich dazu derzeit in der Werkstatt.

Eine Entscheidung über die künftige Beschaffungspolitik ist noch nicht gefallen. Trotz des enormen Erfolgs des Trolleybusbetriebs wurden weitere BRT-Routen in Quito mit Dieselmotoren ausgestattet, die zwar in der Anschaffung günstiger sind, aber durch die klimatischen Verhältnisse in der auf 2800 Meter üNN Höhe gelegenen Hauptstadtregion hohe laufende Unterhalts- und Betriebskosten verursachen, nicht zuletzt durch den geringen Wirkungsgrad der Verbrennungsmotoren in der weniger sauerstoffhaltigen Luft.

Täglich sind 90-95 der einsatzfähigen 112 Obusse auf der zentralen BRT-Trasse durch das Zentrum Quitos im Einsatz. Befahren werden unter den Liniennummern C1, C2, C4, C5 und CQ-R jeweils verschiedene, sich überlappende Abschnitte der Bustrasse. Auf dem zentralen Abschnitt Terminal Sur - Terminal Norte fahren die Wagen werktags im Minutenabstand.

#### **Montevideo |UY| - Überlebender Italiener**

[D. Budach](#) - 25.03.13

Der seit Jahren auf einem Abstellplatz hinterstellte, letzte erhaltene Trolleybus des früheren Trolleybusbetriebs wurde inzwischen teilweise aufgearbeitet, auch wenn bis zur endgültigen Komplettierung noch einige Zeit vergehen dürfte. Es handelt sich um den Wagen 29, hergestellt von Alfa Romeo/Pistoiesi/Ansaldo-San Giorgio vor 52 Jahren. Der Wagen ist 11,1 m lang, 2,5 m breit und bietet 79 Fahrgästen Platz, davon 29 sitzend. Er besitzt einen 107 kW Motor von Ansaldo-San Giorgio.

In Montevideo führen Trolleybusse bis 1992 auf zuletzt drei Linien. Der Fuhrpark setzte sich in den letzten Jahren ganz überwiegend aus Wagen italienischer Herkunft zusammen.