

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe www.trolley-motion.com) im oben genannten Zeitraum. Sie erscheinen aktuell in der Regel am Anfang der Woche, und sind weiterhin abrufbar auf TrolleyMotion. Eine gezielte Suche der Meldungen kann auch über die jeweilige Trolleybusstadt, abrufbar über die Weltkarte unter „[trolley:städte](#)“ erfolgen.

Solingen [DE] - Neuer Nahverkehrsplan bringt Veränderungen zum Fahrplanwechsel

[J. Lehmann](#) - 12.08.13

Am 16.05.2013 verabschiedete der Stadtrat gegen die Stimmen der CDU den Nahverkehrsplan (Teil 1) für das künftige Solinger ÖPNV-Leistungsangebot (siehe [Sitzungsvorlage des Stadtrats vom 16.05.2013](#), Anlage 1). Die dort festgeschriebenen Anpassungen sollen größtenteils zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 umgesetzt werden. Die Erstellung des Nahverkehrsplans Solingen führte das Ingenieurbüro StadtVerkehr in Hilden im Auftrag der Stadt durch. Das Konzept basiert auf dem vorhandenen Angebot, auf Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen, die im Sommer 2011 durchgeführt wurden. Ein seit 2010 bestehender Fahrgastbeirat, bestehend aus Politiker der Parteien, aus Fahrgästen sowie Senioren- und Schwerbehindertenverbände als auch anderer Vereine, konnten gegenüber dem im November 2011 vorgelegten ersten Entwurf einige drastische Reduzierungen verhindern. So sah der erste Entwurf eine Reduzierung des Taktes auf den Linien 684 nach Widdert und 685 nach Aufderhöhe auf einen 20 Minuten-Takt vor, die Hasselstraße sollte von beiden Linien alle 10 Minuten angefahren werden, die Linie 686 entfallen. Nach mehreren Sitzungen konnte dies zurückgenommen werden und ebenfalls erreicht werden, dass in den Abendstunden die Linien länger und an Samstag- und Sonntagmorgen früher verkehren. Der nun beschlossene Nahverkehrsplan sieht für alle Obuslinien samstags zwischen 9 und 18 Uhr und sonntags zwischen 12 und 18 Uhr einen 15-Minuten-Takt vor, ausgenommen Sonntags die Linien 685/686, wo weiterhin gemeinsam ein 30-Minuten-Takt besteht. Ansonsten ist sonntags zwischen 6 und 8 alle 60 Minuten, sonntags zwischen 8 und 12, samstags zwischen 6 und 9 Uhr sowie abends von 19 bis 23 Uhr ein 30-Minuten-Takt geplant. Die Nachtexpress-Linien verkehren somit nach 23 Uhr bis 1 Uhr, an Wochenende bis 5 bzw. 6 Uhr. Von Montag bis Freitag wurde für die Obuslinien 681-683 von 6 bis 18 Uhr ein 10-Minuten-Takt festgeschrieben, dabei soll von Krahenhöhe nach Burg und vom Bülowplatz nach Hästen nur jeder zweite Wagen durchfahren. Von 18 bis 20 Uhr sollen die drei Obuslinien alle 15 Minuten verkehren wie die übrigen Obuslinien 684-686, die über den gesamten Tag alle 15 Minuten fahren. Lediglich zwischen 6 und 8 Uhr wird auf der Linie 684 noch ein 10-Minuten-Takt geboten. Die geleisteten Kilometer bleiben gleich, der Gutachter erwartet jedoch durch die Umschichtungen 2.800 Fahrgäste mehr pro Tag. Auch bei Autobuslinien erfolgen einige Reduzierungen, diese ermöglichen die Einführung einer Kleinbuslinie (Kb688), die von Wald nach Gräfrath verkehrt und dort das Industriegebiet Dyckerfeld anfährt. Diese Linie wird in einem zweijährigen Pilotprojekt eingeführt, in dem auch weitere, bislang nicht durch den ÖPNV erschlossene Gebiete durch TaxiBus-Linien bedient werden sollen. Eine Anbindung des Gewerbegebietes Piepersberg durch eine Haltestelle der Obuslinie 683 auf der Wuppertaler Straße, die von der Bezirksvertretung Gräfrath am 23.04.2013 vorgeschlagen wurde, ist jedoch nicht im Nahverkehrsplan aufgenommen. In den Anmerkungen der Beschlussvorlage wird hierzu vermerkt, dass für die Anlage der Haltestelle eine Detailprüfung erfolgen muss und die Lage der vorgeschlagenen Haltestelle sich im Außerortsbereich befindet. Damit ist eine weitergehende Planung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abzustimmen.

Foto:

Die Einsatzwagen für den Schülerverkehr sollen künftig im Fahrplan enthalten sein; da sich diese kurzfristig ändern können, schlägt der Nahverkehrsplan vor, dies im elektronischen Fahrplan im Internet und als Aushänge bzw. Flyer für Schulen zu veröffentlichen. Am 05.07.2013 ist der historische Dreiachser 42 von der Hasselstraße nach Krahenhöhe als Einsatzwagen für den Schülerverkehr unterwegs, in der Gegenrichtung starten die Obusse 263 und 181 nach Ohligs. Aufnahme: J.Lehmann.



Die Ablehnung der CDU basiert auf deren Verlangen, im Nahverkehrsplan Einsparungen von 400 000 Euro unter anderem durch einen ausgedünnten Takt in den Abendstunden fest zu schreiben. Beim SWS-Verkehrsbetrieb wird dieses Jahr ein Defizit in Höhe von 11,5 Millionen Euro erwartet, rund 2 Mill. Euro mehr als im Wirtschaftsjahr 2012. Auf Drängen des Fahrgastbeirats soll der neue Nahverkehrsplan anstelle Einsparungen durch Gewinnung neuer Kunden(gruppen) aufgrund gezielten Marketings eine Senkung des Verlustes bringen.

Nach Errichtung einer dynamischen Fahrgastinformation (DFIS) in Solingen für die Linie 683 durch das Aufstellen von elektronischen Anzeigern wird für das "Premiumprodukt O-Bus Linie 683" geworben. Die Masten, die speziell angefertigt wurden und mit Strom aus dem Netz für die Straßenbeleuchtung versorgt werden, sind bis auf drei der insgesamt 46 Haltestellen im Zuge der Linie 683 fertiggestellt. So erhalten die 20 Haltestellen von Klingmuseum bis Krahenhöhe in beiden Richtungen (dabei verbleiben an den Haltestellen Graf-Wilhelm-Platz und Bf. Mitte die vorhandenen Anzeigen) und zwischen Burg und Krahenhöhe die sechs Haltestellen Burger Bahnhof, Burg Brücke, Burg Seilbahn, Jagenberg, Dorperhof und Wieden in Richtung Stadtmitte eine Haltestellenanzeige. Nach Fertigstellung der Anlage werden unter dem grünen „H“ auf Metallschildern die Linien aufgelistet, daneben erscheint mit leuchtenden Zahlen die voraussichtliche Wartezeit. Die örtliche Tiefbaufirma führt zurzeit die Aufstellung des Anzeigemastes mit der Stromzuführung an der Haltestelle Burg Seilbahn durch, nach deren Betriebsurlaub folgen noch die Tiefbauarbeiten an den Haltestellen Burg, Brücke und Burger Bahnhof. Die Installation der noch fehlenden Anzeigetafeln mit der Wartezeit ist für September geplant.

Auch wenn mit einem Umbau des Bahnhofsplatzes in Vohwinkel nach jüngsten Aussagen erst 2014 zu rechnen ist, wird der Fahrplan ab Mitte Dezember bereits unter Berücksichtigung der Verlängerung angelegt. Somit wird damit zu rechnen sein, dass in Vohwinkel zeitweise zwei Obusse stehen werden. Somit kann dann auf eine Änderung des Fahrplans im Laufe des Fahrplanjahres verzichtet werden.

Ab dem 17. Juni 2013 begann der vierte und letzte Bauabschnitt der Straßenbauarbeiten auf der Löhndorfer Straße in Aufderhöhe. Der Verkehr wird stadteinwärts einspurig geführt, in Richtung Busbahnhof Aufderhöhe wird der gesamte Verkehr über den Goldberger Weg umgeleitet. Aufgrund der längeren Umleitungsfahrt und der Enge im Baustellenbereich verkehren auf den Obuslinien 685 und 686 sowie samstags auch auf der Linie 684 lediglich Autobusse.

Wegen Dacharbeiten an der Clemensgalerie wurde am Sonntag, 16. Juni 2013 ganztägig die Obusspur an der Haltestelle Mühlenplatz in Fahrtrichtung Rathausplatz gesperrt und auf allen Obuslinien kamen Autobusse zum Einsatz.

Die Ausschreibung für 14 Autobusse wurde im Juni entschieden. Evo-Bus liefert die 10 Solo- und 4 Gelenkdieselbusse bis Ende des Jahres, sie werden eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen von 1995-97 ersetzen.

Seit Montag, 5. August, ist die Bergstraße für drei Wochen gesperrt, da diese vor dem Eingang des zukünftigen Einkaufszentrums „Hofgarten“ am Graf-Wilhelm-Platz eine neue Straßenoberfläche sowie eine geänderte Randbebauung erhält. Während der drei Wochen langen Bauzeit wird der Durchgangsverkehr über die Goerdeler Straße geleitet und für den Anliegerverkehr die Busdurchfahrtsspur neben Bussteig 2 des Graf-Wilhelm-Platzes freigegeben.

Am Montagmittag brannte am Bahnhof Mitte der 12 Jahre alte Gelenkbus 174 im Dachbereich vor den Stromabnehmern. Der Wagen konnte schnell evakuiert werden, so daß niemand verletzt wurde. Die Feuerwehr löschte den Brand schnell, so kam es lediglich zu Behinderungen im Bereich der Schützenstraße bis der nicht mehr fahrbereite Obus abgeschleppt wurde. Der Schaden wird nach Begutachtung in der Werkstatt grob auf rund 50.000 € geschätzt, diese Summe nannte die SWS der Versicherung, die einen Brandsachverständigen und einen Gutachter bestellen will. Die Ursache des Feuers, bei dem eine gut ein Meter hohe Flamme aus dem Dach schlug, war ein Kabelbruch im Isolationsblock auf dem Dach des Fahrzeugs. Die komplette Elektrik des Isolationsblocks samt den Kabelbäumen, die zum 600-Volt-Generator des Fahrzeugs führen, der Faltenbalg des Gelenkbusses und Teile des Busdaches aus Kohlefasern müssen bei dem beschädigten Wagen erneuert werden.

Vor 20 Jahren am 22.08.1993 wurden die Obuslinien 685 und 686 nach Aufderhöhe feierlich eröffnet. Mit einem Sommerfest gedenkt das Obus-Museum Solingen an diesen Tag. Stündlich werden Sonderfahrten mit Obus 059 und 42 Richtung Aufderhöhe geboten, auf dem Betriebshof wird neben Verzeher eine Modellanlage, Verkaufsstände und die Ausstellung des fast fertigen Anhängers sowie anderer Fahrzeuge geboten. Mehr Informationen auf der neu gestalteten [Homepage des Obus-Museum Solingen!](#)

[Esslingen \[DE\]](#) - Lösungsansätze für 'TrolleyPlus'

[J. Lehmann](#) - 10.06.13

Nach Genehmigung der Fördermittel für das Projekt "TrolleyPlus - Batteriegestützter Obus" soll noch 2013 die Ausschreibung für vier Gelenktrolleybusse mit Batterieantrieb erfolgen. Damit die Bereitstellung der Mittel erfolgt, muss das Projekt von der SVE bis zum 30.06.2013 angemeldet werden. Im April 2013 hat der Werksausschuss der Neubeschaffung der Trolleybusse zugestimmt, die restlichen Kosten müssen von der SVE im Rahmen der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen aufgebracht werden.

Eine mögliche Lösung zum Einsatz der Fahrzeuge stellt die Buslinie 113 dar, auf der drei Fahrzeuge zum Einsatz kommen können. Sie startet am Bahnhof und verkehrt wechselweise über den Stadtteil Zollberg und über die Adenauerbrücke nach Berkheim und auf dem jeweils anderen Weg wieder zurück. Damit kann die Fahrleitung der Strecke Bahnhof Esslingen über die Zollbergstraße aufwärts und abwärts genutzt werden, der Rest der Strecke wird mit Batterieantrieb befahren. Auch die Linie 118, die derzeit eine Schleife durch den Stadtteil Zollberg im 20-Minuten-Verkehr befährt soll gemäß derzeitigen Lösungsansätzen im und gegen den Uhrzeigersinn die Schleife Zollberg

befahren. Bei der Fahrt gegen den Uhrzeigersinn wird dann auch der Batterieantrieb genutzt. Somit wird der Stadtteil Zollberg künftig besser angebunden. Die neuen Obusse können dann die Dieselsebuse der Linie 113 ersetzen. Diese wird jedoch von einem Privatunternehmer gefahren, der eine Konzession auf diese Linie bis Frühjahr 2018 hält. Die Verhandlungen laufen zur Zeit, eine Neuausschreibung der Konzessionen aller anderen Linien im Esslinger Raum, die von Privatunternehmern befahren werden, soll zum Frühjahr 2014 erfolgen. Da das bisherige Busunternehmen Rechte auf diese Linie hat, könnte dadurch das Projekt zum Scheitern gebracht werden.

Nachdem am 07.02.2013 mit dem offiziellen "ersten Spatenstich" die Arbeiten zum neuen ZOB am Bahnhof Esslingen aufgenommen wurden, musste am 25.03.2013 die Fahrleitung entlang der Wendeschleife der Obuslinie 118 am Bahnhof Esslingen demontiert werden. Fortan wendeten die Obusse mit Hilfsantrieb. Gleichzeitig verschwand auch die Weiche vor dem Bahnhof, die Kreuzung blieb noch funktionslos in der Fahrleitung. An der neu eingerichteten Ausstiegshaltestelle vor dem Gebäude Neckarstraße 7 wurde abgedrahtet und die Fahrer drahten am Bussteig vor dem Bahnhof wieder ein. Anfang Mai erhielt die Fahrleitung noch einen kleinen Trichter als Eindrahthilfe für die Fahrer. Nachdem am 05.06.2013 die Abnahme der von der GA Energieanlagen Süd in der Nacht zuvor komplettierten Fahrleitungsanlage stattfand, erhielt die Trolleybuslinie 101 nun auch eine neue Führung. Sie verkehrt nun hinter dem Bahnhofsgebäude auf der Südtangente im Bereich der ehemaligen Gleise 1 und 2 und passieren das Bahnhofsgebäude nördlich, um über die ehemalige Wendeschleife der Linie 118 wieder zur Berliner Straße zu kommen. Zeitgleich wurde auch der Gesamtverkehr über die Südtangente geführt. Diese Straßen- und Fahrleitungsführung wird bis zum Frühjahr 2014 bleiben, ehe dann die Obuslinie 101 in Richtung Lerchenäcker wieder vor dem Bahnhof hält und die Fahrleitung so angelegt wird, dass die Linie 118 eine Wendeschleife um das Bahnhofsgebäude erhält. Derzeit muss die Linie 118 eine größere Wendeschleife befahren, so dass die SVE von einem Einsatz von Trolleybussen absieht. Von der SBB wurden zwei Dieselsebuse (Nr. 7042, 7045) geliehen, die ab Anfang Juni auf der Linie 118 zum Einsatz kommen. Um den Autobuspark zu verjüngen, genehmigte der Werksausschuss im Februar 2013 die Beschaffung von drei Dieselsebussen. Das Ausschreibungsverfahren leitete die SVE am 19.02.2013 mit der Bekanntmachung im Amtsblatt ein, die Angebotsfrist endete am 05.04.2013, vier Angebote gingen ein. Die Auslieferung muss bis zum 06.12.2013 erfolgen.

Der 2008 eingestellte Werkleiter Mickaél Pandion hat zum 1. Juni 2013 seine Tätigkeit bei der SVE beendet und hat sich als Berater im Nahverkehrsbereich selbstständig gemacht und unter dem Namen Pandion Public Transport Consult in Esslingen ein Büro gegründet.

[Arnhem \[NL\]](#) - Erster von elf SwissTrolleys ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 03.06.13

Der erste der elf bestellten SwissTrolleys erreichte den Betriebshof Arnhem am Abend des 16.05.2013. Bis zum 30.05.2013 waren fünf SwissTrolleys ausgeliefert. An diesem Tag wurden die ersten zwecks Zulassung vorgeführt. Die neuen Trolleybusse erhielten im Anschluss an die neun 2009 gelieferten SwissTrolleys die Betriebsnummern 5243 bis 5247. Die Trolleybusse 5348 bis 5253 folgen noch im Laufe dieses Monats.

Bei der Vergabe der Konzession für 10 Jahre an Breng verpflichtete die "Stadsregio" vertraglich, dass alle Fahrzeuge, die älter als 15 Jahre sind, durch Neufahrzeuge ersetzt werden. Somit sind die zehn Trolleybusse des Baujahrs 1998/99 (Nr.5202-5211) neben dem DUO-Bus 5201, der bereits Anfang des Jahres schadhaft abgestellt wurde, durch neue Trolleybusse zu ersetzen. Auch die 20 Berkhof-Trolleybusse der Baujahre 2001/2002 sind entsprechend zu ersetzen, hierfür sind bei der Firma Hess für 2016 und 2017 zwanzig weitere SwissTrolleys bestellt. Die neuen SwissTrolleys erhalten eine Lackierung mit hellblauer Farbe und weißgrauer Fläche unterhalb der Fenster mit der Bezeichnung "brengeTrolley" an der Front. Die Lackierung ähnelt der den Ende 2012 in Betrieb genommenen MAN- Gasbussen, jedoch weisen sie eine größere blaue Fläche auf.

Die übrigen 2009 gelieferten SwissTrolleys erhalten auch diese Lackierung, als erster gelangte der Wagen 5237 ab dem 29.05.13 mit neuem Farbleid in den Liniendienst.

Die bereits zur Ausführung fertig geplante Verlängerung der Trolleybuslinie 3 von Het Duifje nach Huissen, die noch 2013 in Betrieb gehen sollte, wird nun nicht realisiert. In einer Abstimmung am 21.03.2013 lehnte der Rat der Gemeinde Lingewaard, zu der Huissen gehört, 15 Nein-Stimmen zu 14 Ja-Stimmen das Projekt ab. Zuvor gab es eine Bürgerinitiative, die sich insbesondere gegen die Führung der Trolleybuslinie durch die Siedlung wandte. Nun verkehren weiterhin die Autobuslinien auf dem Weg von Arnhem nach Nimwegen an der Siedlung vorbei.

Nun strebt die Stadt Arnhem an, das von der Stadsregio für diese Elektrifizierung bereitgestellte Geld zur Umstellung der Linie 4 von Arnhem Centraal Station nach Arnhem Station Zuid zu nutzen. Dadurch könnte diese Linie, die seit dem Fahrplanwechsel im 15-Minuten-Takt bedient wird, mit nur wenig neuer Fahrleitung ebenfalls rein elektrisch verkehren. Nur rund 3,5 km müssten neu gebaut werden, bei den restlichen rund 8 km können vorhandene Fahrleitungen, teilweise von stillgelegten Linien, genutzt werden. Alternativ wird die Beschleunigung der Trolleybuslinie nach Oosterbeek angestrebt, die für die 5,2 km mit 18 Minuten Fahrzeit überdurchschnittlich lange braucht.

Während die ersten der 1990 in Dienst gestellten letzten Solotrolleybusse nun in der Ukraine eine neue Heimat gefunden haben, konnten die letzten beiden Wagen 5177 und 5180 von der Vereinigung "Stichting Veteraan Autobussen" übernommen werden. Ein Wagen davon dient als Ersatzteilspender, während der zweite als Museumsbus (sehr wahrscheinlich 5180) verbleibt. Für die Unterstellung der Arnheimer Museumsbusse ist eine Halle am Nieuwe Havenweg angemietet worden.

- Alle neuen SwissTrolley4 im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 15.07.13

Am 28.06.2013 absolvierten die ersten fünf neuen SwissTrolleys ihren ersten Einsatztag. Nach Lieferung der ersten fünf im Mai 2013 folgten weitere fünf im Juni 2013, der elfte erreichte am 5.7.2013 Arnheim. Bis zum 11.07.13 folgten die restlichen sechs Neufahrzeuge (5248-5253) nach und nach. Die neuen Trolleybusse finden bei den Fahrgästen eine gute Resonanz, der neue Trolleybus ist sehr leise, die gute Innenbeleuchtung und Ventilation der Klimaanlage wird hervorgehoben. Auch der neuartige Hilfsmotor funktioniert gut, bringt genug Kraft und macht relativ wenig Lärm. Das 50kW-Aggregat der Firma Kirsch wird durch einen Euro5- 2l-TDI-Dieselmotor der Firma VW angetrieben. Durch den einachsigen Antrieb der dritten Achse durch einen Elektromotor der Firma TSA mit einer Nennleistung von 240 kW konnte das Leergewicht des Wagens um rund 900 kg reduziert werden.

Die elf Neufahrzeuge mit der Typenbezeichnung HESS BGT-N1D mit den Fabrikationsnummern 7859-001 bis 011 sind wie folgt angemeldet:

Busnr. Chassisnummer _____ . Kennzeichen

5243 . TH922EL33D4512047 . 07-BBX-3

5244 . TH922EL33D4512048 . 08-BBX-3

5245 . TH922EL33D4512049 . 09-BBX-3

5246 . TH922EL33D4512050 . 11-BBX-3

5247 . TH922EL33D4512051 . 12-BBX-3

5248 . TH922EL33D4512052 . 13-BBX-3

5249 . TH922EL33D4512053 . 16-BBX-3

5250 . TH922EL33D4512054 . 19-BBX-5

5251 . TH922EL33D4512055 . 18-BBX-5

5252 . TH922EL33D4512056 . 17-BBX-5

5253 . TH922EL33D4512057 . 16-BBX-5

Die neue Lackierung der Trolleybusse in einer weißen mit hellblau abgesetzten Lackierung erhielten auch die 2009 gelieferten SwissTrolleys. Nach 5237 als erster Wagen Ende Mai erhielten 5235, 5240, 5242 und 5234 im Juni und 5236, 5239, 5241 und 5238 im Juli die neue leuchtend helle Lackierung.

Mit dem Einsatz der Neufahrzeuge ab dem 28.06.2013 gingen die zehn 1998 in Dienst gestellten Trolleybusse des Typs VanHool/Kiepe (5202-5209) und Berkhof/Traxis (5210-11) außer Dienst. Nach und nach wurden die Trolleybusse aus Arnheim abtransportiert, als letzter schied der VanHool 5202 am 4.7.2013 aus dem Liniendienst. Die Wagen wurden zu einer Halle in Lelystad, rund 50 km östlich von Amsterdam am IJsselmeer, abtransportiert. Der Verkauf wird durch Connexxion durchgeführt, momentan erfolgt die Verhandlung mit zwei Kaufinteressenten.

Foto:

oben: Vor der Baustelle des neuen Trolleybusbahnhofs ist der neue SwissTrolley 5250 im Einsatz auf Linie 1 am 09.07.2013 nach Velp unterwegs.



[Salzburg \[AT\]](#) - Erster Solaris aus der Schweiz im Einsatz

[J. Lehmann](#) - 08.07.13

Neben der Neubeschaffung von 26 Gelenkobussen, die von der Firma Solaris ab Ende 2013 bis 2017 geliefert werden, konnten über die Firma Solaris auch die vier Solaris/Cegelec 18AC beschafft werden, die von 2005 bis 2011 in La Chaux de Fonds im Einsatz standen. Sie wurden bei den Firmen Solaris, Cegelec and Ekova in Ostrava generalüberholt und den Salzburger Fahrzeugen angepasst. So erhielten sie unter anderem auch eine Heckplattform. Der erste dieser vier Wagen erreichte Salzburg am 07.06.2013, es handelt sich um den früheren Wagen 142 in La Chaux de Fonds, der nun

OKB 93

die Betriebsnummer 317 bei der SLB erhalten hat. Die übrigen drei (316, 318-319 ehemals 141, 143-144) werden in den kommenden Wochen folgen. Der Wagen erhielt am 28.06.2013 eine Zulassung mit dem Kennzeichen S-914RK, zeitgleich wurde der am 26.07.1993 erstzugelassene Gräf&Stift - Obus 213 abgemeldet.

Elf der 23 Niederflurtrolleybusse der ersten Generation, gebaut von Gräf&Stift/Kiepe in den Jahren 1994-1997 sollen eine Generalüberholung erhalten, bei der einige Verbesserungen an der Technik der Fahrzeuge ausgeführt werden. Die Arbeiten werden in eigener SLB-Werkstatt ausgeführt. Erster Obus war Wagen 233, der nun auch die rot-weiße SLB-Lackierung erhielt. Zuvor trug der Wagen eine komplett rote Lackierung, die nach Löschung einer Ganzreklame verblieb.

Wegen des enormen Hochwasser der Salzach Anfang Juni 2013 musste die Lehener Brücke für den öffentlichen Verkehr gesperrt werden. Lediglich die Obusse durften die Brücke passieren. Für den Fall, dass weitere Brücken auch für den Obus gesperrt werden, wurde ein Notkonzept ausgearbeitet.

Mit den ab dem 6. Juli 2013 beginnenden Sommerschulferien, die bis zum 7.09.2013 andauern, gilt ein eingeschränkter Fahrplan auf den Obuslinien. Neben dem Entfall sämtlicher Verstärkungs- und Schülerfahrten verkehren die Linien 2, 4, 5, 6 und 7 alle 15 Minuten. Lediglich die Linien 1, 3 und 8 fahren weiterhin alle 10 Minuten. Die Linien 10 und 12 behalten ihren 15-Minuten-Takt, die Linie 14 entfällt. Somit kommen während der Sommerschulferien nur 71 bzw. 72 Obusse auf den 10 Linien zum Einsatz statt bis zu 89 Obusse während der Schulzeit. Dafür bietet ProObus an Freitagen vom 26. Juli bis 30. August 2013 auch dieses Jahr eine spezielle Museumslinie mit dem historischen Obus 123 (Baujahr 1957) an. Dieses Jahr werden Fahrten auf der Linie 7 angeboten, die vor 20 Jahren am 7. Juni 1983 die Autobuslinie E ersetzte.

Da ab dem 8. Juli 2013 die Jahnstraße aufgrund von Sanierungsarbeiten ab der Kreuzung Fanny-v.-Lehnert-Straße bis zur Kreuzung Haunspurgasse für jeden Verkehr gesperrt ist, müssen für die betroffenen Obus-Linien 1, 2 und 6 Umleitungen eingerichtet werden.

Die Linie 1 fährt daher in beiden Richtungen über die St. Julien-Straße und die Haltestellen Hauptbahnhof und Jahnstraße können nicht bedient werden. Die Linie 2 fährt in Richtung Walsersfeld den Hauptbahnhof an, wendet dort und fährt über die St. Julien-Straße weiter. In Richtung Obergnigl hingegen werden die Haltestellen Jahnstraße und Hauptbahnhof nicht bedient. Die Linie 6 fährt ab dem Hauptbahnhof über Linie 3 zur Haltestelle August-Gruber-Straße und von hier weiter zur Rosa-Kerschbaumer-Straße nach Itzling. Die Haltestellen E.-Eugen-Straße und Plainstraße kann diese Linie daher nicht bedienen.

Bern [CH] - Neue Trolleybusse mit Batterie ab 2018?

[J. Lehmann](#) - 05.08.13

Seit dem 15.04.13 bis zum 15.09.2013 wird die Marktgasse zwischen dem Bahnhof und der Zytglogge komplett erneuert. Die Straßenbahn- und Trolleybuslinien sind unterbrochen, da die Marktgasse in diesem Bereich komplett gesperrt ist. Die Linie 12 wird getrennt bedient, und zwar mit Trolleybussen auf dem Abschnitt vom Bahnhof zur Längsgasse und mit Autobussen vom Perron K auf der Christoffelgasse über dem Bundesplatz zum Zentrum Paul Klee. Ab dem 15.09.2013 sollen die Strassenbahnlinien wieder planmäßig über die Marktgasse fahren, auch die Trolleybuslinie 12. Da durch den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes weitere Straßenbahnlinien durch die Marktgasse fahren, werden Überlegungen angestellt, die Trolleybuslinie 12 wie bereits einige Autobuslinien durch die Amthaus-, Schaubplatz- bzw. Bundes- und Kochergasse zu führen. Auf dem Bundesplatz vor dem Bundeshaus ist jedoch keine Fahrleitung erwünscht. Auf der Linie 12 sollen aber weiterhin Trolleybusse fahren, das städtische Verkehrsunternehmen Bernmobil will sie nicht einfach durch Gas- oder Dieselbusse ersetzen. Im Vorfeld der Erneuerung des Wagenparks beabsichtigt die Bernmobil ab 2018 neue, mit Akkus ausgestattete Trolleybusse anzuschaffen. Es soll mit den Akkus mindestens die Strecke vor dem Bundeshaus ohne Oberleitung bewältigt werden, wünschenswert wäre jedoch ein oberleitungsfreier Betrieb zwischen dem Bahnhofplatz und der Nydeggbücke. Der Lokalpresse gegenüber ließ der Direktor von Bernmobil René Schmied verlauten, dass alle 20 Trolleybusse der Stadt bis 2021 durch neue Fahrzeuge ersetzt werden sollen. Dabei besteht auch Interesse, Doppelgelenkwagen zu beschaffen, entsprechende Anfragen zwecks Erfahrungsaustausch gibt es an Zürich. Ein weiterer Gedanke ist die Verbindung der Trolleybuslinien von Längsgasse (Linie 12, HVZ: 3-Minuten-Takt) bis zum Bahnhof Wankdorf (Linie 20, HVZ: 4-Minuten-Takt mit Einschubwagen bis Wyleregg), auch die Umstellung auf Straßenbahn wird auf dieser Verbindung geprüft.

Auch in Bern erfolgte ebenso wie in Basel eine Abkehr von Gasautobussen. Es bestehe nicht die Absicht weitere Busse zu bestellen, so ein [Artikel der Lokalpresse vom 15.07.2013](#) In Basel besteht die Absicht, die dort ab 2008 beschafften Gasbusse durch Dieselbusse zu ersetzen, so ein [Artikel der Lokalpresse vom 15.04.13](#).

Von Montag, 8. Juli 2013 bis kommenden Sonntag gilt der Ferienfahrplan. Dabei bleiben die Grundfrequenzen der Trolleybuslinien unverändert, jedoch sind die Verstärkungsfahrten auf den Trolleybuslinien 12 und 20 reduziert.

Luzern [CH] - Fahrleitungsarbeiten nach Büttenen kurz vor dem Abschluss

[J. Lehmann](#) - 26.08.13

In den Sommermonaten verlegte die Firma Kummler&Matter innerhalb kurzer Zeit die Fahrleitung für die 2,5 km Verlängerung der Trolleybuslinie 6 nach Büttenen. Die Weiche und die Kreuzung an der Bruelstraße sind bereits eingebaut, lediglich die Einlaufweiche fehlt noch. Wie geplant, wurden ab Februar 2013 die 143 Masten gesetzt (siehe auch Dokumentation auf der [Homepage der VBL](#)), auch die Verbreiterung der Kreuzbuchstrasse im Abschnitt

Giselstrasse bis Abzweigung Oberseeburg um einen Meter erfolgte ebenfalls im Frühjahr planmäßig, so dass die Fertigstellung der Arbeiten im September erfolgen kann. Nach Abnahme der Fahrleitungsanlage können dann Probe- und Schulungsfahrten vorgenommen werden, am 15.12.2013 ist mit dem neuen Fahrplan die Eröffnung des Betriebs vorgesehen. Gemäß Auslage des Fahrplanentwurfs im Frühjahr 2013 wird die zukünftige Linie 6 von Matthof nach Büttenen im 10-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten und im 15-Minuten-Takt zu Nebenverkehrszeiten von Gelenktrolleybussen bedient. Gemäß Fahrplanentwurf werden sechs Kurse morgens, vier Kurse von 9 bis 13 Uhr und nachmittags sieben Kurse zum Einsatz kommen. Die höhere Kursanzahl am Nachmittag ergibt sich aufgrund der längeren Fahrzeit, in Richtung Büttenen werden 24 Minuten statt 22 Minuten, in Gegenrichtung 27 Minuten statt 24 Minuten benötigt.

Einen neuen Fahrplan erhält auch die Trolleybuslinie 4 gemäß dem [veröffentlichten Fahrplanentwurf](#). Sie wird künftig im 10-Minuten-Takt mit drei Gelenktrolleybussen verkehren. Eine vorzeitige Umstellung der Linie 4 wird möglich, da die Trolleybuslinie 2 wegen Umbau der Kreisverkehrs Seetalplatz während der dortigen dreijährigen Bauzeit mit Autobussen verkehren. Der Baubeginn für den Umbau der Straßenzüge in Reussbühl beginnt in der zweiten Jahreshälfte 2013. Ein neuer mehrspuriger Großkreisel sowie eine Umfahringstrasse für Reussbühl entstehen für rund 151 Mio. Franken, die Kreditaufnahme dieses Betrags wurde im vergangenen Jahr per Volksentscheid genehmigt. Zur Baumaßnahme gehört auch eine neue separate Trasse für den öffentlichen Verkehr, die am Bahnhof Emmenbrücke vorbeiführt, in dessen Nähe zudem ein Busbahnhof vorgesehen ist. Vor dem Beginn der Bauarbeiten wurde ein Flyer ausgegeben, siehe [Linkauf die Seite der Gemeinde Emmen](#)

Um die Fahrzeiten in den Hauptverkehrszeiten stabiler zu halten werden weitere Busspuren eingerichtet. So wird die Busspur in der Pilatusstrasse von der Einmündung Morgartenstrasse zum Bahnhof verlängert. Bedingt durch die zahlreichen PKW, die zum Bahnhofsvorplatz abbiegen entsteht hier ein starker Rückstau. Der Individualverkehr wird nun künftig nur noch über die Moosstrasse, den Bundesplatz und die Zentralstrasse zum Bahnhofsvorplatz gelangen können. Diese Strecke wird ausgebaut, Fahrradfahrer erhalten eine direkte Verbindung ohne Umweg über den Bundesplatz von der Neustadtstrasse ins Hirschmattquartier.

Die 25-jährigen Solotrolleybusse erreichen nun nach und nach eine Laufzeit von über 1 Mill. km. Wagen 261 und 263 waren Ende 2012 die ersten Kilometermillionäre, in 2013 folgten nun weitere 12 Wagen von den 25 verblieben Einheiten. Lediglich Wagen 252 als Fahrschulwagen und 280 als Enteiser erbrachten in ihren knapp 25 Dienstjahren etwa die Hälfte der Laufleistung der übrigen Solotrolleybusse.

Neben den 12m langen Volvo-Dieselmotortrolleybussen wurde am 8.07. 2013 der erste Volvo -Gelenkbus mit Hybridantrieb, der die Euro 6-Grenzwerte einhält, der Bevölkerung anlässlich der Straßenverkehrstage im Verkehrshaus der Schweiz vorgestellt. Der Wagen erhielt die Betriebsnummer 162 und kommt für ein Jahr zum Einsatz auf den Autobuslinien. Bereits seit 2011 sind sechs Solo-Hybridwagen im Einsatz, die eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 30% aufwiesen. Für die vorübergehende Umstellung der Linie 2 auf Autobusse sowie Kapazitätserhöhungen auf den Autobuslinien wurden zur Lieferung zum Jahreswechsel 2013/14 insgesamt 13 Gelenkautobusse bei der Fa. Evobus (Schweiz) AG, Kloten bestellt. 35 Citaro-Gelenkbusse stehen bereits bei der VBL in Betrieb, sie wurden 2002 bis 2009 beschafft.

Der Baubeginn für die neun bei der Firma Hess bestellten Doppelgelenktrolleybusse ist für Oktober 2013 beabsichtigt, die Auslieferung des ersten Fahrzeugs nach Luzern ist für Juni 2014 geplant.

Foto:

Der neue Abzweig der Linie 6 nach Büttenen, Trolleybus 263, der erste Kilometermillionär der Serie mit Anhänger 313, biegt in die Würzenbachstrasse ein, gut zu erkennen die neue noch kupferfarbige Fahrleitung! Aufnahme: Jürgen Lehmann 22.08.2013.



Schaffhausen [CH] - Trolleybus auf Erfolgskurs

[J. Lehmann](#) - 17.06.13

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erforderte die Anpassungen an die veränderten Abfahrtszeiten der Bahnlinien. So sind die Abfahrtszeiten aller Linien im 20-Minutentakt am Abend und an den Wochenenden auf die Minuten 10, 30 und 50 statt wie bislang auf 00, 20 und 40 verlegt worden. Tagsüber wurden die Abfahrtszeiten aller Linien versetzt. Im 10-Minuten-Takt verkehren die Linien nun nicht mehr gleichzeitig zu den Minuten 00, 10, 20, 30, 40 und 50, sondern mit versetzten Abfahrtszeiten. So fährt der Trolleybus der Linie 1 um 06, 16, 26, 36, 46 und 56 in Richtung Herbstäcker und 05, 15, 25, 35, 45 und 55 in Richtung Waldfriedhof ab. Die Buslinien 3 in beiden Richtungen, Linie 4, 5 und 6 in einer Richtung fahren gleichzeitig wie die Trolleybusse ab. In Gegenrichtung verkehren die drei Linien 4, 5, 6 um fünf Minuten versetzt (auf Minute 00 bzw. 01 usw.)

Zudem verkehrt sonntags die Trolleybuslinie 1 nun ganztägig im 20-Minuten-Verkehr, die Fahrten, die den Takt nachmittags nach Neuhausen auf 10 Minuten verdichten, werden von Kursen der Linie 4 gefahren, daher kommt ein Dieselbus zum Einsatz.

Für mehr Fahrplanstabilität auf der Trolleybuslinie sorgt der neue Kreisverkehr am Verkehrsknoten Ebnat-/Rheinhard-/Buchenstrasse auf dem Abschnitt zum Waldfriedhof und die nun lichtsignalgesteuerte Einfahrt vom Töbeliweg in die Zollstrasse kurz hinter der Endhaltestelle Herbstäcker.

Der vom Grossen Stadtrat im August 2009 genehmigte Rahmenkredit von 10,5 Mill. CHF für die notwendigen Ersatzbeschaffungen zur Erneuerung des Trolleybusnetzes wird nicht ganz in Anspruch genommen. Für den Betrag erfolgte die Ersatzbeschaffung von sieben

Gelenktrolleybussen, eines Arbeitsfahrzeuges für den Fahrleitungsunterhalt sowie den Ersatz der Gleichrichterstation in Neuhausen am Rheinfall. Nachdem 2011 die sieben neuen Trolleybusse den Verkehr auf der Linie 1 übernahmen, konnte Anfang 2012 die Firma Skycraft GmbH in Zürich das neue Spezialfahrzeug an die VBSH übergeben. Der Aufbau des Fahrzeugs stammt von der Firma Hilton Kommunal GmbH in Gehrden in Deutschland auf einem Chassis der Firma Volvo Trucks (Schweiz) AG in Dällikon. Das Fahrzeug wird nun überwiegend von der EKS AG (Elektrizitätswerk des Kantons Schaffhausen) genutzt, die seit 2011 den Auftrag zur Instandhaltung der Fahrleitungsanlagen durchführt. Die EKS AG errichtete auch die neue Gleichrichterstation, die Kosten hierfür lagen mit 380.000 CHF deutlich unter dem Voranschlag.

Mit den neuen Trolleybussen der Linie 1 konnten neue Fahrgäste gewonnen werden. Von den über 14 Millionen Fahrgästen, die die VBSH auf ihren Linien im Fahrplanjahr 2012 zählte, benutzten 3,76 Millionen die Trolleybuslinie 1, gegenüber dem Vorjahr waren dies 310.000 Fahrgäste mehr.

Gemeinsam mit den regionalen Verkehrsbetrieben RVSH werden zum Jahreswechsel neue Autobusse beschafft. Den Auftrag für zehn neue Stadtbuse für die VBSH und sieben neue Regionalbusse für die RVSH erhielt die Firma Mercedes Benz, die ihre Citaro-Busse mit umweltfreundlichen Euro-6-Motoren liefert. Diese werden zehn Volvo-Solobusse aus den Jahren 1995 bis 1998 der VBSH ersetzen.

Winterthur [CH] - Liniennetz wieder über dem Bahnhofplatz verbunden

[J. Lehmann](#) - 01.07.13

Die neue Überdachung des südlichen Bahnhofsvorplatzes wurde rechtzeitig zum Stadtfest fertig gestellt. Am 25.06.2013 fand die feierliche Eröffnung des Platzes statt und seit Freitag, 28.06.2013 um 05.11 Uhr rollen die Busse von Stadtbus wieder über den Bahnhofplatz Süd. Der erste offizielle und mit Blumen geschmückte Trolleybus der Linie 2 auf den neuen Bahnhofplatz war SwissTrolley 122, empfangen von Stadträtin Pearl Pedergnana, Stadtrat Matthias Gfeller und Vertretern der Geschäftsleitung von Stadtbus. Am gleichen Tag öffnete auch das neue Beratungszentrum unter dem Namen «ZVV Contact», welches im Fuß des Daches untergebracht ist und gegenüber dem Vorgänger kein Schalter im Freien ist, sondern den Kunden eine Verkaufs- und Beratungstheke in einem geschlossenen Raum bietet.

Mit Wiedereröffnung des südlichen Bahnhofsvorplatzes sind wieder die Linien 1 und 2 mit ihren ursprünglichen Endzielen verknüpft, das Umsteigen zwischen beiden Linien bietet nun wieder kürzere Wege, witterungsgeschützt unter der neuen Überdachung. Wie berichtet, verkehrten die Linien 1 und 2 während der knapp einjährigen Bauzeit anders verknüpft, so dass zwischen der Technikumstrasse und dem nördlichen Bahnhofplatz lange Umsteigewege entstanden. Die Arbeiten an der Fahrleitung wurden hauptsächlich durch die Firma Kümmler&Matter in den Nächten vor der Eröffnung ausgeführt. Die Fahrleitungsmonteur der Stadtbus nahmen alle Weichen in Betrieb, erstellten die Einspeisung und führten die Arbeiten untertags aus, insbesondere die Fahrleitungsaufhängung unter der Überdachung in Zusammenarbeit mit dem Metallbauer.

Die Linien 1 und 2 verkehren weiterhin im 6- bzw. tagsüber 7½-Minuten-Verkehr. Der steigenden Nachfrage vor allem zur Hauptverkehrszeit auf der Linie 2 will der Verkehrsverbund ZVV mit einer Verdichtung auf 3-4 Minuten-Verkehr nachkommen. Der im Mai/Juni 2013 ausgelegte Fahrplanentwurf für das Fahrplanjahr 2015, gültig ab Dezember 2014, sieht einen ganztägigen 7½-Minuten-Verkehr auf der gesamten Linie 2 vor, der zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr zwischen Oberfeld und Waldegg auf einen 3-4 Minuten Takt verdichtet werden soll. Nach Bearbeitung der Einsprüche kann nun mit der Planung begonnen werden: Während an der Haltestelle Waldegg die dortige Wendeschleife wieder mit Weichen ausgestattet und genutzt werden kann, muss für Oberfeld noch eine Lösung gesucht werden. Auch der höhere Bedarf an Fahrzeugen muss abgedeckt werden. Gemäß Fahrplanentwurf 9 Fahrzeuge wie bisher, jedoch sind statt drei dann fünf Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit erforderlich somit sind 33 Kurse statt derzeit 31 der drei Trolleybuslinien zu besetzen, der Wagenpark umfasst jedoch derzeit nur 33 Trolleybusse.

Die in 2010/11 ausgemusterten Mercedes-Benz O 405 GTZ stehen weiterhin bei der Firma H.D. Sturm GmbH zum Verkauf. Sie sind bei der Niederlassung in Daaden in der Nähe der ehemaligen deutschen Obusstadt Siegen abgestellt, es handelt sich um die Wagen 141, 142, 144, 145, 146, 148, 151, 152, 153, 154 und 161. Die restlichen zehn Einheiten dienten seinerzeit als Ersatzteilspender, teils auch für die Züricher Schwesterfahrzeuge.

Zürich [CH] - Zwei `Longo`s nachbestellt

[J. Lehmann](#) - 29.07.13

Ende Juli standen von neuen SwissTrolleys 4 die Wagen 162 bis 174 im Einsatz. Weitere wurden noch vor den Produktionsferien der Firma Hess (22.7.-02.08.2013) ausgeliefert, Die Abnahme im Werk für das 18. und 19. Fahrzeug (179-180) ist für den 7.8.13, für die letzten beiden Fahrzeuge (181, 182) der 21.08.13 geplant. Die Auslieferung folgt in der Regel ein bis zwei Wochen später. Derzeit stehen noch 15 Mercedes-Benz 405GTZ im Einsatz, die 46 Gelenktrolleybusse verkehren auf den 33, 34, 46 und 72. Diese vier Linien benötigen nach Ende der Sommerferien (15.07. bis 18.08.2013) bis zu 39 Kurse. Erst nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 werden durch den Tausch der Endhaltestellen der Linien 33 und 72 sowie dem ganztägigen 7½-Minuten Verkehr und Einführung der Verstärkungslinie 71 ein Kurs weniger benötigt. Bei einem 7½ Minuten-Verkehr ganztägig benötigen zukünftig die Linien 33 bis zu 12 Kurse, die Linie 72 zehn Kurse. Der ausgelegte Fahrplan für die Linie 71 sieht drei Fahrzeuge vor, somit werden zukünftig bis zu 25 Fahrzeuge für die drei Linien benötigt. Derzeit verkehren die Linien 33 mit bis zu 18 Kursen nachmittags und die Linie 72 mit 8 Kursen, mit den Linien 46 (9) und 34 (4) ergibt dies einen derzeitigen Kursbedarf von 39 Wagen, dem zukünftig auch 39 Trolleybusse gegenüberstehen. Da derzeit auch wenig Dieselgelenkbusse als Reserve zur Verfügung stehen, werden einige Mercedes-Benz-Trolleybusse auch nach Auslieferung der 21 Neufahrzeuge bis 2014 im Einsatz verbleiben.

Seit April 2013 gingen die Trolleybusse 102, 110, 111, 112, 118, 123 und 127 außer Betrieb. Sämtliche Wagen gingen nach Entnahme von Ersatzteilen zum Verschrotten, lediglich Wagen 102 wurde mit dem Vermerk "keine Teile entnehmen" abgestellt, er soll an einen Verein abgegeben werden.

Die Linien 31 und 32 sollen ausschließlich mit Doppelgelenktrolleybussen bedient werden, jedoch stehen für die 28 Kursen in den Nachmittagskunden nur 29 Einheiten zur Verfügung. Es kommen somit auf der Linie 31, vorzugsweise auf den Kursen 2, 3 und 10 Gelenkautobusse zum Einsatz. In der Sitzung am 22.05.2013 genehmigte der Stadtrat den Ankauf von zwei weiteren Doppelgelenktrolleybussen. Der am 24.08.2011 mit der Firma Hess abgeschlossene Liefervertrag sieht eine Option von zehn derartiger Fahrzeuge vor, seinerzeit wurden nur 12 Fahrzeuge bestellt. Diese Anzahl wurde als ausreichend erachtet, da eine Verkürzung der Linie 31 ab dem Start der Bauarbeiten für den Stadtplatz Schlieren und der Limmattalbahn erwartet wurde. Der Endpunkt Bahnhof Altstetten oder Farbhof hätte auf der Linie 31 mittelfristig drei Fahrzeuge erspart, die dann für die Linie 32 vorgesehen waren. Der ursprünglich für 2014 vorgesehene Umbau des Stadtplatzes Schlieren wird nun frühestens 2017 gleichzeitig mit dem Baubeginn der Limmattalbahn erwartet, so dass die Nachbestellung mit Einverständnis des ZVV erfolgen konnte.

Die beiden Doppelgelenkwagen, die nun zum Stückpreis von 1,622 Mio. SFR (rund 1,3 Mio. Euro) werden weitestgehend baugleich mit der Serie 78-89 sein, eine Lieferung wird in der ersten Jahreshälfte 2014 erwartet.

Nach Verkürzung der Linie 31 und Ersatz durch eine Straßenbahnlinie sollen die Doppelgelenktrolleybusse auch auf anderen Linien zum Einsatz kommen. So sind bis 2025 die Elektrifizierung der Linien 80 und 69 geplant, so das Programm «Stadtverkehr 2025» der Stadt Zürich (siehe Link "Mehr Information")

Avellino [IT] - Fortsetzung der Arbeiten

[J. Lehmann](#) - 26.08.13

Im Juni 2013 konnten die Arbeiten an der Fahrleitung fortgesetzt werden. Im März 2013 bewilligte die Stadt die Aufträge für die geänderte Linienführung durch die Innenstadt, Die neue Führung führt nördlich über die Via Circumvallazione und Via Cristoforo Colombo zum Ende der Via Umberto Nobile. Zurück zum Bahnhof geht es über die Via Roma, Corso Europa und Corso Umberto I zur Via Francesco Tedesco, die zum Bahnhof führt. Auf dem etwa zwei Kilometer langen Abschnitt der Via Francesco Tedesco stehen bereits die Masten für die Fahrleitung. Der fahrleitungslose Abschnitt wurde nun auf 1,3 km von der Villa Comunale bis zum Piazza Castello reduziert. Dies war eine Forderung des Verkehrsministeriums, die das Projekt der "Metropolitana leggera" finanziell fördert. Die nun einspurig durch die Innenstadt geführte Trolleybuslinie erhält nun die Fahrleitung mit Mast und Auslegern. Auch auf den rund 2 km bis zum Bahnhof wird die Fahrleitung von einseitig aufgestellten Masten durch Auslegern montiert. Für das Trolleybusprojekt wurden 2006 knapp 25 Mio Euro veranschlagt, 60% wurden durch das Ministerium für Verkehr finanziert, die restlichen 40% werden von regionalen Fonds (9,81 Mio. Euro) und Eigenmittel der Gemeinde (73.700 €) unterteilt. Die Arbeiten wurden im Februar 2009 aufgenommen, jedoch nach Unstimmigkeiten bezüglich der Führung durch die Stadt unterbrochen, die ursprünglich als Fahrweg vorgesehene Viale Italia soll zur Fußgängerzone umgewidmet werden.

Bologna [IT] - Verlängerung der Trolleybuslinie 13 auf den Weg gebracht

[J. Lehmann](#) - 15.07.13

Eine Verlängerung der Trolleybuslinie 13 in die Nachbargemeinde Rastignano (Comune di Pianoro, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna) um rund 1,1 km soll ab September 2013 gebaut werden. Bereits am 19.12.12 gab

die Landesregierung die Zustimmung für das Projekt. Es umfasst die Verlegung von 1.100 m Fahrleitung von der bisherigen Endhaltestelle der Linie 13 Via Pavese in Bologna bis zu einer neuen Endhaltestelle SFM Rastignano am dortigen Bahnhof. Dieses wird von den verkehrsbetrieben TPER geplant und gebaut, die Finanzierung erfolgt von TPER Region. Für die erforderlichen Straßenbauarbeiten, unter anderem muss für die neue Endhaltestelle ein Kreisverkehr eingerichtet werden, sind 1,73 Mill. € aufzubringen, diese werden TPER (etwa 985.000 €), die Region Emilia-Romagna (444.000 €), und die Comune di Pianoro (300.000 €) übernehmen.

Im März 2013 wurden die Mittel für den Kompromiss genehmigt, anstelle der Civis nun 49 Trolleybusse des Typs "Crealis Neo" zu liefern. Die 49 "Civis", für die wegen der Führung durch ein automatisches Leitsystem keine Zulassung erhielten, sollen zum Hersteller zurück gehen, und stattdessen Trolleybusse auf Basis des Gelenkbusses Crealis Neo geliefert werden. Die Auslieferung des ersten Trolleybuses wird Ende 2013 erwartet, die Lieferung wird sich in den nächsten drei Jahren hinziehen. Mit den Finanzmitteln wird auch die Elektrifizierung der Buslinien in die Nachbargemeinde San Lazzaro freigegeben, in der Ortschaft San Lazzaro ist bereits Oberleitung montiert, hier fanden die Testfahrten mit den Civis statt.

Chieti [IT] - Endlich wieder voll elektrisch!

[J. Lehmann](#) - 08.07.13

Seit dem 1. Juli 2013 kommen Trolleybusse auf der gesamten Strecke der Linie 1 zum Einsatz, die von 5 Kursen im 15-Minuten-Takt verkehrt. Vorzugweise gelangen die fünf Niederflurtrolleybusse des Typs Van Hool A 330 T zum Einsatz, die am Mittwoch, 26.3.2013 vor der Cattedrale di San Giustino in der Oberstadt vorgestellt wurden. Hier segnete der Pfarrer der Kathedrale die fünf Trolleybusse, die mittels Hilfsmotor auf dem Platz aufgestellt wurden. Zuvor holte der Trolleybus 302 den Bürgermeister und weitere Gäste vom Bahnhofsvorplatz ab.

Der erste der fünf VanHool-Trolleybusse wurde vor fast einem Jahr im Juli 2012 ausgeliefert. Die übrigen vier folgten bis Herbst 2012, jedoch mussten Sie lange auf ihre Zulassung warten, ausgiebige Tests wurden auf der 9,6 km langen Strecke vom Friedhof St. Anna in der Oberstadt zum Krankenhaus erbracht. Neben den fünf Niederflurtrolleybussen gehören noch sieben Trolleybusse des Typs Menarini/TIBB vom Baujahr 1985 zum Wagenpark, die in den letzten Jahren komplett grundüberholt wurden. Sie standen von 1986 bis Dezember 1992 auf der Trolleybuslinie in Dienst, ehe der Betrieb wegen dem schlechten Zustand der Fahrleitung eingestellt wurde. Aber bereits sechs Jahre später fasste der Stadtrat den Beschluss, den Betrieb wieder aufzunehmen. Die Fahrleitung wurde komplett überholt und verlängert und ab dem 26.9.2009 verkehrten wieder Trolleybusse, jedoch lediglich als Einsatzwagen morgens, da die verlängerte Linie noch keine Abnahme besaß. Aus verschiedenen Gründen wurde der Einsatz von Trolleybussen einige Monate später wieder eingestellt. Die fehlende Abnahme der Fahrleitung lag im Frühjahr 2013 endlich vor und die Betriebsaufnahme wurde für den 15.4.2013 angekündigt. Jedoch kamen nur die älteren hochflurigen Trolleybusse zum Einsatz, vorzugsweise wieder als Einsatzwagen in den Morgenstunden.

Nun erhielten auch die fünf VanHool ebenfalls die Zulassung und die 12 m langen, 3,65 m hohen und 2,50 m breiten Wagen mit einem Gewicht von 19 t können auf der Linie 1 zum Einsatz kommen. Sie bieten 80 Fahrgästen Platz, 22 Sitzplätze stehen zur Verfügung. Eine Klimaanlage sowie eine Rampe für Rollstuhlfahrer weisen die Wagen auf. Im Gegensatz zu den damaligen Trolleybussen besitzen die Wagen einen Dieselmotor, der eine Fortbewegung im Falle eines plötzlichen Stromausfalls ermöglicht. Insgesamt wurde für den neuen Betrieb 3,2 Mill. € aus regionalen und kommunalen Mitteln investiert, hinzu kommen Beträge aus staatlichen Förderprojekten für den Wiederaufbau der Fahrleitung.

Stolz wies der Bürgermeister bei der Vorstellung der fünf neuen Trolleybusse darauf hin, dass der erste Trolleybusbetrieb im Sommer vor 63 Jahren am 16. Juli 1950 eingeweiht wurde. Eine Betriebsaufnahme fand danach ab dem 1.8.1950 statt. Bis zu elf Fiat-Trolleybusse umfasste der Wagenpark in den ersten 35 Betriebsjahren, 1986 lösten zehn Menarini-Trolleybusse die kleinen 1950, 1952 und 1955 neu sowie 1959 und 1963 gebraucht aus Genua beschafften Trolleybusse ab.

Modena [IT] - Wieder elektrisch, nun aber im Sommerfahrplan!

[J. Lehmann](#) - 10.06.13

Nach über einem Jahr wurde am 20.05.2013 der Trolleybusbetrieb wieder aufgenommen. An diesem Montag startete der Trolleybus wieder auf der Linie 6. Eine Woche später kehrten auch die Gelenktrolleybusse auf der Linie 7 wieder zurück und am folgenden Montag, 3.06.2013 auch wieder auf der Linie 11. Somit verkehren nun alle drei Trolleybuslinien wieder elektrisch.

Die Linien 7 und 11 werden im 10- bzw. 12-Minuten-Takt mit je sieben Kursen, die Linie 6 ebenfalls bis 14 Uhr im 12-Minuten-Takt mit fünf Kursen bedient. Somit kommen auf den drei Trolleybuslinien 19 Trolleybusse zum Einsatz. Der Wagenpark umfasst 26 Einheiten, nachdem von den 1986-87 erbauten Fiat2470.12/Socimi/Albiero-Trolleybussen nach Wagen 11 und 15 auch Wagen 20 als Ersatzteilspender abgestellt wurde und sich somit die Anzahl auf elf Einheiten verringerte.

Seit Anfang der Woche gilt der Sommerfahrplan, der auf den Trolleybuslinien 6 und 11 einen ganztägigen 20-Minuten-Verkehr bietet, der sonst hier nur ab 14 Uhr gilt. Die Linie 7 verkehrt nun alle 15 Minuten. Dieser reduzierte Fahrplan besteht vom 10.06.-15.09.2013, Ausnahme ist der Zeitraum 5.-31.08.2013, in dieser Kernferienzeit verkehren die Linien 6 und 11 nur alle 30 Minuten wie ansonsten an Sonntagen.

Während der Pause des Trolleybusverkehrs wurde die Endhaltestelle der Linie 7 Gottardi aufgewertet. Sie erhielt eine Überdachung, um den Fahrgästen den Umstieg in die Linie 9 zu erleichtern.

[La Spezia \[IT\]](#) - Nach dem Generationswechsel

[J. Lehmann](#) - 17.06.13

Ende 2013, so versprach der Leiter der ATC Enrico Sassi, wird der Trolleybus auf der Linie 1 in la Spezia wieder zurückkehren. Der Betrieb war am 08.06.2012 eingestellt worden, nachdem das Trolleybusdepot geschlossen wurde und für den Bau einer Bibliothek geräumt wurde. Auch die Trolleybusse des [Museo Nazionale Trasporti](#) mussten ihr langjähriges Domizil verlassen.

Mit Hilfe von EU-Mitteln konnte jedoch der Kauf von acht neuen Trolleybussen ermöglicht werden. Die Firma Solaris erhielt den Auftrag, die elektrische Ausrüstung wird von der Firma Vossloh-Kiepe zugeliefert. Die acht Wagen sollen bis September ausgeliefert werden und den Verkehr auf der zuletzt einzigen Trolleybuslinie 1 wieder aufnehmen. Zudem ist nach Ergänzung der Fahrleitung auch die Wiedereinführung der Trolleybusse auf der Linie 3 beabsichtigt, die derzeit die frequentierteste Linie im Netz der ATC ist. Sie wird im 10-Minuten-Betrieb befahren, während die Linie 1 seit 2005 mit 3 Trolleybussen nur noch im 20-Minuten-Takt verkehrte. Im derzeitige Sommerfahrplan, der vom 17. Juni bis 14. September 2013 gilt, wird die Linie 1 nur noch alle 30 Minuten, die Linie 3 alle 15 Minuten bedient. In die Linie 1 soll auch die Linie 37 einbezogen werden, die nur in den Hauptverkehrszeiten angeboten wird. Die Trolleybusse sollen die rund 1,3 km längere Strecke mit ihren Dieselantrieb befahren.

[Lecce \[IT\]](#) - Wird das Netz im September komplettiert?

[J. Lehmann](#) - 19.08.13

Die dritte und wichtigste Linie des Trolleybusnetzes in Lecce hat am 09.08.2013 die erfolgreiche Abnahme erhalten. Die Abnahme fand in Begleitung von Luca Pasqualini, Ing. Alessandro De Paola (USTIF), Ing. Silvano Cavaliere (Direktor der SGM), Ing. Carlo De Matteis (Gemeinde Lecce) und Ing. Enrico Ghezzi (ATI) statt, so ein [lokaler Pressebericht](#). Es wurden alle notwendigen Tests für die Fahrleitungen sowie für die beiden Unterwerke (via Fermi und so Monteroni) durchgeführt.

Für einen Probeinsatz ist der Zeitraum zwischen dem 10. und dem 15. September 2013 gefordert, die am selben Tag abgeschlossen werden. Zeitgleich mit dem Semesteranfang soll dann der endgültige elektrische Betrieb starten. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die Firmen VanHool und Vossloh Kiepe die Lieferung des letzten der zwölf Trolleybusse durchzuführen.

Die als Trolleybuslinie 2 geplante derzeitige Autobuslinie 27 zum Universitätsgelände Ecotekne rund 5 km entfernt von der Innenstadt Lecce wird im normalen Fahrplan alle 8 Minuten befahren, dabei verkehrt die Linie 27 ESATTA mit einer größeren Schleife auf dem Universitätsgelände nur alle 24 bzw. 48 Minuten, während die Linie 27 EXPRESS den hauptsächlich Grundtakt von 8 Minuten in den Morgenstunden bildet, ab etwa 14 Uhr wird dann alle 16/16/8/8 Minuten gefahren.

Die anderen Trolleybuslinien 29 und die Ringlinien 30 und 31 verkehren alle 16 bzw. alle 40 Minuten. In den Sommermonaten vom 16.06.2013 bis 08.09.13 werden die Linien stark reduziert bedient, die Linie 29 zum Beispiel alle 24 Minuten von Montag bis Freitag und am Samstagmorgen nur alle 48 Minuten. Die Ringlinie 31 im Uhrzeigersinn ist in den Sommermonaten eingestellt, nur die Linie 30 gegen den Uhrzeigersinn verkehrt alle 40 Minuten. Die Linie 27 verkehrt bis 14 Uhr alle 16 Minuten, danach bis zum üblichen Betriebsschluss um 21 Uhr alle 24 Minuten, samstags sogar nur alle 48 Minuten. An Sonntagen verkehren andere Linien (11-16), an den Feiertagen von Ferragosto (15.08) und Sant'Oronzo (26.08.) ruhte der gesamte öffentlichen Nahverkehr von 13.00 Uhr bis 16.00 Uhr.

[Athen \[GR\]](#) - Neue Verbindungen

[D. Budach](#) - 24.06.13

Der neue Betriebshof in Rouf soll ab September Einsatzdepot für Linie 16, 17 und 20 vom Netzteil Piräus sowie für die vorbeiführende Linie 21 sein. Zum gleichen Zeitpunkt wird das kleine Depot Piräus geschlossen und das Innenstadtdépot Pl. Attiki in Athen nur noch als Werkstatt und zum Abstellen von Reservewagen benutzt werden. Drei Einsatzstellen verbleiben damit aktiv. Das Depot Rouf ist bereits seit 2011 fertiggestellt, wurde jedoch bislang im wesentlichen nur zum Abstellen von Dieselnbussen und etlichen vorübergehend ausser Betrieb gesetzten Trolleybussen der ersten Neoplan-Baureihe von 1999 benutzt.

Im September sollen auch die neuen Verbindungen nach Piräus (siehe Meldung vom 17. Dezember 2012) in Betrieb gehen. Es wurde noch nicht über die Linienführung und -bezeichnung entschieden.

Änderungen gab es im bestehenden Netz: Die beiden gegenläufig befahrenen Ringlinien 7 und 8 werden seit 7. Mai 2013 nur noch montags-freitags betrieben. Überlagerungen mit anderen Linien, z.T. auch Omnibuslinien, führten zu dieser Entscheidung. Seit längerer Zeit besteht ohnehin nur noch ein 20-30 Minuten-Intervall, die Linien sind damit die am wenigsten befahrenene im ganzen Netz.

[Limoges \[FR\]](#) - Generationswechsel vollzogen

[J. Lehmann](#) - 22.07.13

Seit dem 18.03.2013 befinden sich die SwissTrolleys im Liniendienst. In den ersten drei Monaten leisteten sie pro Fahrzeug bis zu 12.000 km (Wg.904). Der von der Firma Hess Ende Mai 2013 auf dem UITP-Kongress in Genf

präsentierte Wagen 902 leistete etwas weniger. Ebenfalls der SwissTrolley 901, der nach einem Auffahrunfall einige Woche nicht zum Einsatz kam, erbrachte noch eine geringere Laufleistung.

Für die endgültige Zulassung der vier Wagen absolvierte der Wagen 902 Mitte Juni eine Hochgeschwindigkeitsprüfung, für die eigens die Av. de la Révolution und Av. Georges Pompidou von der Polizei abgesperrt wurde.

Für den Einsatz von Gelenkwagen auf der Trolleybuslinie 4 wurde die Situation der Endhaltestelle Montjovis geändert. Bislang wendete der Trolleybus im Straßendreieck Av. Montjovis/ Rue de Bellac/ Av. du Parc. Nun wird in der Straße Rue de Bellac abgedrahtet und über die Rue de Poitiers gewendet. Die Av. du Parc wurde komplett erneuert und mit einer Busspur versehen, auf der auch die Abfahrtshaltestelle liegt. Dies ist nun etwa 300 m vom Eingang des Parc Municipal des Sports de Beaublanc entfernt. Das dort befindliche Stadion wird derzeit umgebaut und soll künftig 28.000 Zuschauer fassen, bisher bot das 1947 errichtete Stadion nur 9.900 Sitzplätze. Auch der hier befindliche, 1981 erbaute Sportpalast, in dem unter anderem Basketball-Spiele des international bekannten Klubs CSP Limoges stattfinden, wird nun besser erreicht. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine Verlängerung hierhin geplant, so dass die Schleife vorübergehend mit Hilfsmotor befahren wird.

Mit der Beschaffung der vier Gelenktrolleybusse wurde der Wagenpark reduziert. Nun besetzt der Wagenpark aus 31 Trolleybussen, davon sind 27 Cristalis 12m-Wagen. Bis März 2013 umfasste der Wagenpark noch 36 Trolleybusse, und zwar 27 Cristalis und 9 Renault ER100. Die Renault 430, 433-439 wurden nach Ruse verkauft. Der neunte ER100 blieb jedoch in Limoges und wird mit zahlreichen älteren Trolleybussen, z.B. ein Vetra CB60 (Nr.18, 1944 bis ca.1985 im Einsatz) und ein Vetra VBRh (Nr. 274, 1972 bis 1989 im Einsatz, vormals Paris 8090 von 1953 bis 1966) in einer ehemaligen Kaserne durch die Stadt aufgehoben. Eine Besichtigung der historischen Trolleybusse ist jedoch nicht möglich, sie werden nur zu besonderen Anlässen im Depot ausgestellt.

Der Renault ER 100 Nr. 440 war der letzte von insgesamt 325 Einheiten, die zwischen 1976 und 1989 produziert wurden. Daneben wurden noch 64 DUO-Busse des Typs PER 180 zwischen 1982 und 1984 hergestellt.

Der Einsatz auf den fünf Trolleybuslinien erfordert in der morgendlichen Frühspitze 33 Kurse. Zwei der sechs Kurse der Linie 5 werden von Autobussen befahren, diese Kurse bedienen den nicht mit Fahrleitung versehenen Streckenabschnitt nach Les Courrières. Ebenfalls verkehren auf den zwei Verstärkungskursen der Linie 6 morgens Autobusse, tagsüber werden auf der Linie 6 wie auf der Linie 1 und 4 sechs Kurse benötigt, lediglich die Linie 2 benötigt sieben Kurse.

Somit werden 29 Kurse von Trolleybussen bedient. Bei Ausfall von mehr als zwei Wagen müssen Autobusse aushelfen, so verkehrten am 5.06.2013 zwei Autobusse auf der Linie 2 und ein weiterer auf der Linie 6, während die Trolleybusse 113, 114, 115, 127 und 901 in der Werkstatt bzw. im Depot standen.

Die SwissTrolleys kommen auf bestimmten Kursen der Linie 4 zum Einsatz. Ab etwa 21 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen werden andere Linienverknüpfungen im 30-Minuten-Takt von Autobussen befahren. Der seit dem 6.7.2013 bis zum 1.9.2013 gültige Ferienfahrplan sieht eine Reduzierung der Frequenzen vor, die Linien 1, 2, 4 und 5 verkehren alle 15 Minuten (statt des sonst gültigen 10-12 Minuten-Takts), die Linie 6 sogar nur alle 17 Minuten. So benötigt die Linie 4 nur vier Kurse, so dass ein ausschließlicher Einsatz von Gelenktrolleybussen möglich ist. Da die Linie 5 nur stündlich nach Les Courrières (Moulin Blanc) fährt, kann der Einsatz auf einen Autobus reduziert werden, die übrigen drei Kurse können Trolleybusse bedienen.

Foto:
SwissTrolley 902 drahtet an der Endhaltestelle Montjovis auf der neu gestalteten Av. du Parc ein, im Hintergrund sind die Baukräne für die Erweiterung des Stadions zu erkennen. Aufnahme: J. Lehmann, 5.6.13



Castellón [ES] - Ausschreibung publiziert, Weiterbau verschoben

[D. Budach](#) - 03.06.13

Die Ausschreibung der Betriebskonzession im Rahmen eines Betreibermodells wurde inzwischen lanciert, allerdings unter aus ökonomischer Sicht eher unvorteilhaften Bedingungen für jeden Bieter.

Sechs Fahrzeuge müssen von den Konzessionären beschafft werden - Gelenkwagen sind vorgesehen. Man rechnet mit 850.000 EUR pro Fahrzeug. Außerdem hat der Bietende die Kosten für die Installation der optischen Spurführung mit zu übernehmen, die mit etwa EUR 800.000 veranschlagt werden. Er erhält dafür das Recht und die Verpflichtung, den Betrieb 15 Jahre zu führen, und er bekommt neben den Fahrgeldeinnahmen eine Subvention von etwa EUR 16,4 Mio., abhängig von den Angeboten. Allerdings räumt sich die Verwaltung das Recht ein, die jährlichen Ausgleichszahlungen im Fall von 'Budget-Schwierigkeiten' um bis zu 2 Jahre verschieben zu dürfen. Allein diese Bedingung macht das Projekt schwer kalkulierbar für jeden potentiellen Anbieter. Unter ähnlichen Umständen ist die Ausschreibung der bisher nicht eröffneten Straßenbahnlinie 2 in Alicante - wie Castellón Teil der autonomen Region Valencia - kürzlich gescheitert, hier bleibt letztlich nur die Intervention der Regionalregierung durch zusätzliche Finanzmittel, um am Ende den Betrieb aufnehmen zu können.

In Castellón ist die Verlängerung der Linie 1 bis zum Hafen Grao wie gemeldet weitgehend baulich fertig gestellt, lediglich ein weniger als 1 km langes Teilstück ist noch zu komplettieren.

Die Ausschreibung einer zweiten Linie und die Verlängerung der ersten nach Benicassim, beide im Rahmen von BOOT (Built Own Operate Transfer) Modellen, konnte mangels Bietern nicht abgeschlossen werden. Da die Investitionsmittel auf absehbare Zeit der öffentlichen Hand nicht zur Verfügung stehen, werden beide Projekte vorerst nicht umgesetzt werden können. Vom ursprünglich auf 40 km angelegten Projekt des spurgeführten Obusses in Castellón bleibt also nach Inbetriebnahme der Linie 1 von der Universität bis Grao auf absehbare Zeit lediglich eine Strecke von 8 km übrig.

trolley:planung - Leeds [UK]: Weiterer Schritt auf dem Weg

[D. Budach](#) - 05.08.13

Erneut einen Schritt weiter auf dem Weg zur Verwirklichung ist das es BRT-Trolleybus-Projekt im britischen Leeds. Der Stadtrat votierte Anfang Juli mit 68 gegen 19 Stimmen für die formale Anerkennung des Projekts im Rahmen eines anschließenden „Transport and Works Act Order“ durch das Verkehrsministerium Department of Transport.

Die 14 km lange Linie wird als NGT „New Generation of Transport Scheme“ vermarktet und soll durch ihre weitgehende Führung auf Eigentrasse eine schnelle, umweltfreundliche und dabei im Kostenvergleich mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere schienengebundenen, günstigere Verkehrsverbindung bieten. Den Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen schließt die Planung als untersuchte Variante mit ein.

Der Stadtratsvorsitzende Keith Wakefield wird mit den Worten zitiert; „Let’s get on with it, show vision to tackle congestion and road safety and do something we are all desperate to do and improve our economic performance.“

Sollte alles planmäßig voranschreiten, könnte die Linie im Jahr 2018 in Betrieb gehen und wichtige Akzente im Stadtbild von Leeds setzen und dabei zugleich eine in Großbritannien den Trolleybus als modernes, neues Verkehrsmittel wieder populär machen.

Landskrona [SE] - Erste Probefahrten in Pilsen

[D. Budach](#) - 22.07.13

Der bestellte, neue fünfte Trolleybus des kleinen Betriebs in Landskrona absolviert erste Probefahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzen. Der neue Trollino 12 von Solaris mit elektrischer Ausrüstung von Skoda Electric verfügt über einen starken Batterie-Hilfsantrieb, um auch auf zwei Autobuslinien in Landskrona eingesetzt werden zu können, deren Streckenführung nur teilweise mit dem Fahrleitungsnetz deckungsgleich ist. Nach jeweils einer Fahrt auf einer dieser beiden Linien (4 und 5) fährt der Obus einen Kurs auf der reinen Obuslinie 3, um dabei seine Batterien mit Strom aus der Fahrleitung wieder aufzuladen. Es handelt sich dabei um ein Forschungsprojekt der Skånetrafiken gemeinsam mit den Firmen Volvo, Eon und der Universität Lund, welches mit EU-Mitteln in Höhe von 6,0 Mill. Euro finanziert wird. Der Projektstart in Landskrona ist für den 1. September 2013 geplant, Forscher der Physik, Mathematik, Elektrotechnik und Logistik der Universität Lund begleiten das Projekt.

Nach drei Jahren soll der Wagen dann offiziell in den Fuhrpark des Betreibers in Landskrona übernommen werden.

In Plzen hinterließ das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck, nach weiteren Testfahrten soll die Auslieferung nach Schweden und die Inbetriebnahme vor Ort bis August 2013 erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt wird auch das Programm für das 10-jährige Jubiläum des Trolleybusbetriebs in Landskrona, welches für das letzte September-Wochenende geplant ist, bekannt gegeben. Zwischen dem 2. Juni und 17. August 2013 gilt der Sommerfahrplan. Während die Autobuslinien eine gedehnte Frequenz erhalten, zum beispuiel die Linien 1 und 2 statt alle 15 Minuten nur alle 20 Minuten verkehren, behält die Trolleybuslinie 3 ihren dichten Takt und fährt auch während der Sommermonate im 6-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten.

Riga [LV] - Auftragsvergabe über 125 Trolleybusse

[D. Budach](#) - 15.07.13

Die Verkehrsbetriebe von Lettlands Hauptstadt Riga, Rīgas satiksme, haben den Auftrag zur Lieferung von 125 Gelenktrolleybussen vom Typ 27Tr an Škoda Electric im tschechischen Plzen vergeben. Aufbau und Rahmen stammen von Solaris. Es wurde eine Option zur Lieferung weiterer 38 Wagen vereinbart. Der Auftragswert beträgt EUR

131,8 Mio. EUR, die über Lieferantenkredit mit einer Laufzeit von 8 Jahren bezahlt werden.

Damit sollen alle über 10 Jahre alten Fahrzeuge der heutigen Flotte von 267 Obussen (davon 95 Gelenkwagen) ersetzt werden und der Fahrzeugbestand insgesamt auf etwa 340 Wagen aufgestockt werden.

Auf Rigas 19 Trolleybuslinien werden jährlich gut 45 Mio. Fahrgäste befördert, die am meisten ausgelastete Linie ist Nr. 15, Linie Nr. 20 die am wenigsten ausgelastete.

Seit dem 1.4.2013 wird eine zweite Linie mit Hilfsmotor verlängert. Bis zu 14 mal täglich verkehrt die Linie 3 über ihre Endhaltestelle Sarkandaugava hinaus nach Kundziņsala und ersetzt hier die Autobuslinie 33. Bereits seit dem 01.09.09 erhielten die Trolleybuslinien 8 (ab 1.10.09: 27) und 9 eine Verlängerung bis zum Bahnhofs-Vorplatz, die ebenfalls ohne Oberleitung befahren wird.

Lublin [PL] - Solaris liefert neue Gelenktrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 29.07.13

Den Auftrag für die Lieferung von zwölf neuen Trolleybussen erhielt die Firma Solaris Bus&Coach. Sie liefert in zwei Partien, je sechs bis Ende April 2014 und bis Ende September 2014 Trolleybusse des Typs 18M (Medcom-Ausrüstung) mit Batterien. Bei der Ausschreibung der Stadt Lublin konnte sich Solaris Bus&Coach gegenüber dem Konsortium von der örtlichen Firma Ursus und der ukrainischen Firma Bogdan durchsetzen.

In den nächsten Monaten werden zuerst 20 Solowagen des Typs Solaris Trollino 12M geliefert, ebenfalls folgen 38 Trolleybusse des Typs Ursus/Bogdan, die ersten werden Ende 2013 erwartet.

Damit werden die hochflurigen 17 Jelcz PR110 und die fünf Jelcz 120MT ersetzt, aber ein Großteil der Neufahrzeuge ist für die Erweiterung des Trolleybusnetzes bestimmt. Der Wagenpark umfasst derzeit 64 Einheiten und wird dann auf über 100 Einheiten anwachsen.

Zehn Jelcz PR110E konnten mittlerweile nach Lutsch/Ukraine abgegeben werden, die Wagen 3766 und 3813 fanden letztendlich dort im April als Wagen 218 und 219 eine neue Heimat.

Ceske Budejovice [CZ] - Kauf von 2 Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 26.08.13

Nachdem von 2005 bis 2012 31 Gelenktrolleybusse (Nr.58-88) des Typs Skoda 25Tr mit Irisbus-Citelis Karosserie geliefert wurden, bestellte die Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (DPMCB) bei der Firma Škoda Electric, a.s. zwei Gelenktrolleybusse, die als Škoda 27 Tr mit Solaris-Aufbau Ende 2013 geliefert werden. Der Auftragswert der am 7.3.2013 veröffentlichten Ausschreibung beträgt netto 25,7 Mio. CZK (umgerechnet knapp 1 Mio. Euro). Den Auftrag über die Lieferung von Niederflurbussen erhielt hingegen die Firma Iveco Czech Republic, a.s., auch diese Fahrzeuge werden Ende 2013 geliefert.

Die Gelenktrolleybusse werden vollständig niederflurig mit 4 Türen ausgestattet und eine Gesamtkapazität von bis zu 167 Passagiere aufweisen. Die elektrische Ausrüstung ist in einem Container auf dem Dach des Fahrzeugs angeordnet, als Vorteil für die Fahrgäste wird auch der breite Durchgang zwischen den Sitzen hervorgehoben.

Die neuen Busse erhalten die rote Farbe, die die DMPCB seit Ende letzten Jahres für alle neuen und neu lackierten Fahrzeuge verwendet.

Ende Juli lehnte der Stadtrat den Bau des umstrittenen ÖV-Korridors im Zuge der Trolleybuslinie 3 ab, das Projekt erhielt nur Zustimmung von fünf der elf Ratsmitglieder. In 2013 sollte die erste Phase der geplanten Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen, hierfür sollten 1 Million Kronen investiert werden. Insbesondere der stellvertretende Bürgermeister Miroslav Joch (Sozialdemokrat) begründete seine Ablehnung des Projekts damit, dass für den Individualverkehr erst der Ring um die Stadt ausgebaut werden soll, ehe die Busspuren zu Lasten des Autoverkehrs eingerichtet werden.

Hradec Kralove [CZ] - Zwei neue Gelenktrolleybusse aus Rahmenvertrag

[J. Lehmann](#) - 03.06.13

Auch die letzten zwei Gelenktrolleybusse aus den insgesamt 31 Einheiten umfassenden Wagenparks konnten abgerufen werden. Am 21.05.2013 nahm der Gelenktrolleybus Nr. 73 vom Typ SOR/Skoda 31Tr den Liniendienst auf den von Gelenktrolleybussen bedienten Linien 1 und 2 auf. Auch die beiden neuen Trolleybusse erhalten Namen aus Märchen, so trägt Trolleybus 73 den Namen „Goldene Spinne“. Das geförderte Erneuerungsprogramm des Trolleybusparks ist somit abgeschlossen. Vom bisherigen Wagenpark verbleiben lediglich die Skoda 21Tr 53-55 der Baujahre 2002/03. Mit den 31 Neufahrzeugen besteht der Wagenpark aus 34 Trolleybussen. Von den zuletzt noch vorhandenen Skoda 15Tr-Gelenktrolleybussen ist Wagen 77 (Baujahr 1990, generalüberholt 2003/4) in den Museumsbestand übergegangen, zu dem auch der Skoda 14Tr Nr.08 des Baujahres 1984 und der 1998 erbaute Prototyp des Skoda 21Tr mit Hilfsmotor, der Ende 2000 aus Pilzen (dort in 2000 Nr. 479, zuvor als X21 bei Škoda Ostrov erprobt) übernommen wurde. Von den einst 22 Skoda 21Tr sind fünf (33-35, 37,38) nach Odessa und vier (39-42) nach Brno verkauft worden.

Pardubice [CZ] - Fahrgastzuwachs und neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 12.08.13

Bereits im Januar berichtete der Direktor, dass die Zahl der beförderten Personen sich erhöht hat. 27,1 Millionen Passagiere, die ungefähr achthundert Tausend mehr als im Jahr zuvor. Er kündigte an, dass vier neue Trolleybusse in

diesem Jahr geliefert werden, und im Jahr 2012 bereits vier Trolleybusse neben 20 Erdgas-Busse neu beschafft wurden. Der Wagenpark besteht weiterhin aus 55 Trolleybusse und 73 Autobusse.

Die vier neuen Trolleybusse wurden im Juni 2013 geliefert. Sie wurden aus dem im Dezember 2010 mit der Firma Škoda abgeschlossenen Rahmenvertrag für die Jahre 2011-2014 abgerufen. Die letzten vier 12m-Trolleybusse sind dabei für das kommende Jahr vorgesehen.

Die vier Neufahrzeuge kosten über 46 Millionen Kronen (umgerechnet rund 1,75 Mill. Euro), durch europäische Zuschüsse werden 40 Prozent des Kaufpreises abgedeckt. Die vier neuen Trolleybusse weisen eine Länge von 12 Metern auf und bieten Platz für 34 Sitz- und 68 Stehplätze. Ein asynchroner Fahrmotor mit einer Leistung von 160 kW treibt die Hinterachse an.

Wie die Dreiachser und die ersten beiden 2012 gelieferten Škoda 26Tr erhielten die vier Wagen auch Namen von Rennpferden, die das Pferderennen "Velká Pardubická" (Pardubitzer Steeplechase) gewannen, und zwar 325 "Herero", 326 "All Right II", 327 "Forum" und 328 "Vogler"

Nach der Lieferung der neuen Trolleybusse wurden die Škoda 14Tr Nr. 349, 372, 373 und 374 ausgemustert. Alle vier gingen noch im Juni 2013 nach Odessa in die Ukraine und stehen dort bereits in Betrieb mit den Nummern 4005-4008. Die Anzahl der niederflurigen Trolleybusse stieg somit auf 37 Einheiten, die übrigen 18 Škoda 14Tr handelt es sich um 8 generalüberholte Wagen vom Baujahr 1991 (Nr. 340-343, 345-348) und zehn Wagen der Baujahre 1997-99 (Nr. 375-384).

Plzen [CZ] - Umleitungsstrecke U Trati wieder in Nutzung

[J. Lehmann](#) - 10.06.13

Ab dem 01.04.2013 bis etwa Mitte Juli 2013 wird der zweite Teil der Eisenbahnbrücke über die Straße Doudlevecké neu gebaut. Hierfür wurde die Straße gesperrt und die Oberleitung demontiert. Die Trolleybuslinien 10, 13 und 14 werden wie 2012 wieder über die Betriebsstrecke auf der Straße U Trati umgeleitet.

Am kommenden Wochenende bietet die PMDP einen historischen Verkehr auf vier Linien an. Neben dem Škoda 9Tr Nr. 323 vom Baujahr 1979, der alle 45 Minuten vom „Muzeum“ über die Straße Goethově ulici und U Prazdroje nach Skvrňany Škoda VII. verkehrt, bedienen zwei historische Straßenbahnen der Baujahre 1899 und 1956 sowie der neu renovierte Škoda 706 RTO-Bus des Baujahrs 1964 je eine historische Linie.

Der historische Trolleybus verkehrt mit einer Schliefe über die U Prazdroje und die Lobežská, hier wurde nun in der Woche zuvor auch in der Gegenrichtung eine Fahrleitungsverbindung geschaffen, um bei Umleitungen flexibler zu sein. Am 20.12.2012 absolvierte der Škoda 15Tr Nr. 473 seinen letzten Einsatz auf der Linie 16. Er wurde bereits im Januar 2012 an einen Zwischenhändler verkauft, blieb aber noch als Reservefahrzeug in Pilsen. Insgesamt erbrachte der Wagen in seinen 16 Betriebsjahren eine Laufleistung von rund 659.000 km. Nach seinem letzten Einsatz gelangte er jedoch nicht in die Ukraine wie sein Schwesterfahrzeug 467 sondern zum Museumsverein ZHTA Jihlava.

Usti nad Labem [CZ] - Vor 25 Jahren: Einführung des Trolleybusbetriebs

[J. Lehmann](#) - 29.07.13

Am 1.7.1988, vor 25 Jahren, startete die erste Trolleybuslinie in Ústí nad Labem. Es handelte sich um die Linie 51, die von Zweiachstrolleybussen des Typs Skoda 14Tr bedient wurden. Das Netz wuchs rasant und bereits 1995 umfasste das Netz zehn Linien, der Wagenpark bestand 1995 aus 60 Gelenktrolleybussen des Typs Skoda 15Tr und fünf Solotrolleybussen Skoda 14Tr. Die ersten Gelenkwagen verkehrten erstmals im Linienvkehr am 6.1.1989, in 1989 folgten insgesamt 39 Gelenktrolleybusse. Die ersten dieser Serie wurden bereits 2003 ausgemustert und durch vier neue Skoda 15Tr und durch Niederflurtrolleybusse des Typs Skoda 22 Tr ersetzt. Weitere niederflurige Gelenktrolleybusse vom Typ Skoda 25Tr kamen 2006 hinzu, sie blieben aber bis heute in der Minderheit. Nur drei Niederflurtrolleybus-Kurse werden im Fahrplan auf den Linien 51, 54 und 60 garantiert. Nachdem in 2011 noch zwei Skoda 28Tr hinzukamen, sind 11 der insgesamt 69 Trolleybusse niederflurig.

Nach einer Zusage der EU über finanzielle Hilfe wurden im vergangenen Jahr 26 Trolleybusse ausgeschrieben. Bis 2014 waren zur Erneuerung des Wagenparks 16 Dreiachser in 15 m Länge und zehn Gelenktrolleybusse vorgesehen. Die Kosten in Höhe von etwa 340 Millionen CZK sollten zu 40% von der EU subventioniert werden. Jedoch erfolgte bislang noch keine Freigabe der Mittel, ein Abruf von Neufahrzeugen aus dem Rahmenvertrag konnte noch nicht erfolgen.

Somit wird die Überholung der alten Skoda 15Tr -Trolleybusse fortgesetzt. Nachdem die Gebrauchtkäufe aus Hradec Kralove, Budweis und Pilsen, teilweise überholt, unter den Betriebsnummern 567 bis 577 den Wagenpark etwas verjüngten, werden derzeit die Skoda 15TrM vom Baujahr 1995 generalüberholt. So nahmen die Wagen 557 und 559 im März 2013 die Liniendienst wieder auf, nachdem sie in eigener Werkstatt bzw. bei der Firma Zliner in Zlin überarbeitet wurden.

Derzeit werden die elf Trolleybuslinien im Sommerfahrplan (1.7.13 bis 31.8.2013) befahren. Daher verkehren die Linien ganztägig alle 20 Min, sonst wird in den Hauptverkehrszeiten ein 15 Minuten-Takt geboten. Viele Endhaltestellen werden jedoch von mehreren Linien angefahren, so dass nun ein 10-Minuten-Verkehr bzw. ein 7½-Minuten-Verkehr besteht.

Durch das massive Elbehochwasser gab es starke Beeinträchtigungen des Trolleybusverkehrs. Die Stadtteile im Osten der Stadt konnten nicht auf direktem Weg bedient werden, da die Strasse Přístavní am Elbeufer überschwemmt war. Betroffen waren die Linien 51, 55, 56, 57 und die Verstärkungslinien 58 und 59. Die Stadtteile konnten nur mit der

Autobuslinie 5 erreicht werden, von der Innenstadt mit Umstieg über Mirová. Zeitweise überflutete das Elbe-Wasser sogar den Hauptbahnhof, der damit komplett gesperrt werden musste. Auch die Kreuzung Předmostí/Hrnčířská stand unter Wasser, so dass auch die Linien 52, 53 und 54 von Mirová in die Innenstadt unterbrochen waren. Durch den Bau von Hochwasserschutz musste die Linie 60 nach Střekov nochmals für einige Tage ersatzweise von Autobussen bedient werden, so am 12.07.2013. Der Autoverkehr musste [jedoch größere Einschränkungen hinnehmen](#).

Zlin [CZ] - Erster 26Tr ausgeliefert, andere Typen folgen

[D. Budach](#) - 24.06.13

Der erste der bestellten vier Skoda Electric/Solaris 26Tr wurde Anfang Juni nach Zlin ausgeliefert. Dieses Jahr sollen noch vier 27Tr Gelenkwagen folgen, die weiteren drei 26Tr im nächsten Jahr. Der erste 26Tr wurde unter der Nummer 251 eingereiht und befindet sich schon im Fahrgasteinsatz. Beachtenswert die geteilte Frontscheibe, die nötigenfalls die Ersatzteilversorgung verbilligt.

Der Wagenauslauf des Obusbetriebs in Zlin soll nach Auslieferung aller bestellten Neuwagen im Tagesverkehr nur noch aus Niederflurwagen bestehen, lediglich zur Hauptverkehrszeit werden einige verbliebene Skoda 15Tr Gelenkwagen als Verstärker fahren.

Bratislava [SK] - Auftrag vergeben - Škoda Electric und SOR liefern

[D. Budach](#) - 05.08.13

Škoda Electric und SOR werden bis 2014 insgesamt 80 Trolleybusse der Typen 30Tr und 31Tr nach Bratislava liefern. Der Auftragswert beträgt 1,1 Mrd. CZK (=42,3 Mio. EUR). Die Lieferung beginnt Anfang kommenden Jahres und erstreckt sich über einen Zeitraum von 22 Monaten. Eine Option zur Lieferung weiterer 40 Wagen (je 20 Solo- und Gelenkwagen) wurde ebenfalls vereinbart.

Die Bestellung teilt sich auf in 50 Gelenkwagen und 30 Solowagen. Die Hälfte der Zweiachser wird mit einem Dieselhilfsaggregat ausgestattet. Alle neuen Niederflur-Trolleybusse werden mit Klimaanlage im Fahrgastraum, Kamera-Überwachungssystem und automatischer Fahrgastzählung ausgestattet.

Der Fahrzeugpark des Trolleybusbetriebs Bratislava weist bislang lediglich 7 Niederflurwagen auf, die Neubeschaffung bedeutet also eine umfassende Modernisierung der veralteten Flotte. Von den knapp 120 Trolleybussen sind 73 vom Typ Skoda 14Tr der Baujahre 1987-1991 und 39 Gelenkwagen Skoda 15Tr der Baujahre 1991 bis 2002. Einige der Wagen erhielten neue Wagenkästen, bei allen wurde nach und nach eine Grundüberholung durchgeführt. Zuletzt wurden im Juli 2013 bei der Firma Zliner zwei Gelenkwagen Skoda 15Tr überholt, die nach Rahmenbrüchen abgestellt werden mussten. Die Überholung dieser beiden Wagen 6621 und 6624 wurde Anfang August abgeschlossen und sie kamen zurück nach Bratislava. Die Überholung von einem Trolleybus bei der Firma Zliner erfolgte nach einem 2009 abgeschlossenen Rahmenvertrag.

Am 5.8.2013 konnte die Linien 204, 211 und 212 wieder von Trolleybussen befahren werden, nachdem der Abzweig auf der Straße Záhorácka komplett erneuert wurde. Zur Endhaltestelle Vojenská nemocnica (Militär-Krankenhaus) verkehren die Trolleybuslinien 211 und 212 über die Haltestelle Patrónka auf der vierspurigen Straße Lamačská cesta. Die Fahrleitung in der Strasse Pri Suchom mlyne dient nun nur noch als Betriebsstrecke. Ab dem 05.08.2013 wurde auch die Linie 207 von Valašská zum Vojenská nemocnica verlängert, nachdem im Zuge der Fahrleitungserneuerung von der Mlynská dolina in Richtung Lamačská cesta ein Abzweig eingebaut wurde.

Budapest [HU] - Neuausschreibung und Sonderverwendung alter Trolleys

[D. Budach](#) - 24.06.13

Nachdem zuletzt 14 Gebrauchtwagen aus Eberswalde beschafft worden waren, soll die Erneuerung der Flotte nun wieder durch Neufahrzeuge vonstatten gehen. 14 Zweiachser und 10 Gelenkwagen sind seit 14.6.2013 im EU-Amtsblatt ausgeschrieben, bis 2.8.2013 ist die Angebotsabgabe vorgesehen. Die Fahrzeuge sollen bis 2014 ausgeliefert werden.

Zur Ausmusterung sind weitere Ikarus 280T Gelenkwagen vorgesehen.

Von den zuletzt ausgemusterten, russischen ZIU 9 Zweiachsern fanden derweil mehrere Wagen eine ganz besondere Verwendung: Da das aktuelle Hochwasser der Donau den ufernahen Tunnel der Vorortbahn HEV überflutet hat und der Wasserdruck die Tunneldecke des unmittelbar unter dem Straßenniveau nach oben zu drücken drohte, schaffte die Stadtverwaltung mehr als 50 ausgemusterte Busse und Trolleybusse herbei, um sie auf der Straße über dem Tunnel aufzureihen und damit den Druck aufzufangen. Darunter sind auch mehrere der ausgemusterten ZIU 9 zu finden, so u.a. Wagen 920, 929, 938 und 969, außerdem Ikarus 280T Gelenkwagen Nr. 203.

- 108 neue Trolleybusse in den nächsten 5 Jahren

[J. Lehmann](#) - 22.07.13

Am 14.6.2013 veröffentlichte die BKK (Budapesti Közlekedési Központ Zrt., frei übersetzt: Budapester Transport Agentur), die 2010 zur Leitung und der Finanzierung des Budapester Verkehrsverbundes gegründet wurde, eine Ausschreibung über 24 Trolleybusse mit einer Option auf 84 weitere in den nächsten fünf Jahren. Für die 24 Einheiten stehen 62,4 Mio. Euro bereit, die von der EU im Rahmen des Projekts "Budapest Tram und Trolleybus Járműfejlesztés phase I" kofinanziert werden.

Die ersten Neufahrzeuge sollen 14 Solowagen in maximal 12,75 m Länge mit einer Kapazität von 62 Personen bei vier

pro m2 sowie 10 Gelenkwagen in maximal 18,75 m Länge und einer Kapazität von 100 Personen bei vier pro m2 sein. Die Fahrzeuge sollen mit einem Hilfsantrieb ausgestattet werden, der eine Fortbewegung von 4 km ohne Fahrleitung ermöglicht. Die Ausschreibung beinhaltet eine Lieferung von Ersatzteilen und die Betreuung und Schulung der Werkstatt nach der Lieferung. Angebote werden bis zum 2.8.2013 erwartet.

Szeged [HU] - Der erste neue Gelenktrolleybus Ikarus/Skoda traf ein!

[J. Lehmann](#) - 12.08.13

Am 31.07.2013 traf per Tieflader der erste Ikarus/Skoda-Gelenktrolleybus des Typs Ikarus-Škoda Tr187.2 ein. Die Firma Magyar Autóbusz Kft., die nun die Namensrechte für die legendären "Ikarus"-Busse erhielt, lieferte die Karosserie bereits im Mai 2013 nach Pilsen aus, damit die Firma Škoda Electric a.s. ihn hier elektrisch komplettieren konnte. Die niederflurigen Gelenkwagen, die nach einer Abstimmung der Fahrgäste rot werden, weisen eine Länge von 18,75 Meter auf, eine Breite von 2,55 Meter und sind mit Klimaanlage für den Fahrerplatz und den Fahrgastraum ausgestattet. Rund 228 Millionen Forint (umgerechnet rund 760.000 €) kostet ein Fahrzeug, 12 weitere Einheiten folgen in den nächsten Monaten.

Der Wagen erhält seine Betriebsnummer erst nach der Zulassung durch das Verkehrsamt, seitens der SZKT ist die Nummer T-670 geplant. Nach Probefahrten, die ab dieser Woche aufgenommen werden, wird das Fahrzeug voraussichtlich im Oktober 2013 in Betrieb gehen.

Im vergangenen Jahr konnte die Anzahl der Škoda 15Tr-Gelenkwagen auf 27 Einheiten durch vier weitere gebrauchte Einheiten erhöht werden, und zwar Wagen T-625-626 ehemals Teplice 203 und 202 sowie T-619-620 aus Ceske Budejovice (ex 38, 05). Die letzten beiden Skoda 15Tr befinden sich bereits seit 2006 in Szeged, es war ein umfangreicher Umbau geplant. Sie erhielten neue Seitenfenster, jedoch rückte die SZKT von der ursprünglichen Absicht ab, eine Vorderfront des Ikarus-EAG und ein Niederflurendteil einzubauen. Ebenfalls ging 2012 ein Umbau aus einem Autobus des Typs Škoda 21AB in Betrieb, es handelt sich um Wagen T-813 mit Cegelec Europulse Ausrüstung. Ein weiterer ehemaliger Autobus, der zum Trolleybus T-811 werden soll, befindet sich noch im Bau. Er erhält eine Ausrüstung der Firma Sedulitas-Pro. Bei dieser Firma handelt es sich um Techniker der ehemaligen ungarischen Firma Ganz, die für ihren neuen Arbeitgeber nun wieder Trolleybusausrüstungen liefern und montieren wollen. Der Škoda 21 Tr Nr. T-800 befindet sich seit 2012 in Großreparatur, ferner ist ein Museumswagen des Typs Ik-60T mit der Nr. 259 aus Budapest in Szeged, ihm fehlt weiterhin die elektrische Ausrüstung, die noch angefertigt werden muss.

Seit Anfang 2013 sind die Taktzeiten auf den Linien 9/19 reduziert worden. Nur noch morgens verkehren die beiden Linien im 5-Minuten-Takt, nachmittags wird nun ein 6-Minuten-Takt statt des bisherigen 5-Minuten-Takts geboten, zwischen 9 und 13 Uhr verkehren die beiden Linien nur noch alle 10 Minuten statt bisher im 7½-Minuten-Takt. Auch die Linie 7, die nur werktags verkehrt, erhielt statt des bisherigen 15-Minuten-Takt in diesem Zeitraum einen 30-Minuten-Takt. Sie wird wie die Linie 5 von Solowagen bedient, auf den anderen drei Linien 8, 9 und 19 verkehren Gelenkwagen, hier helfen die Solowagen nur bei Bedarf aus. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 soll die bisherige Buslinie 10, die derzeit von dem Busbetrieb Tiszavolan bedient wird, auf Trolleybusbetrieb mit den neuen Fahrzeugen umgestellt werden.

Brasov [RO] - Linie 10 wieder elektrisch!

[J. Lehmann](#) - 01.07.13

Seit Montag, 20.05.2013 wird die Linie 10 wieder von Trolleybussen bedient. Sie führt von Valea Cetatii, Endstation der Trolleybuslinien 3, 30 und 33 nach Triaj, Endstation der früheren Trolleybuslinie 1. Hierhin verkehrt auch die am 09.09.2011 neu eingeführte Trolleybuslinie 11, die zwischen 5 und 8 Uhr sowie von 13 bis 18 Uhr alle 50 Minuten nach Rulmentul fährt. Hier befindet sich die Endhaltestelle der Trolleybuslinie 8, die in Spitzenzeiten einen 6-Minuten-Verkehr aufweist. Zu diesen Zeiten kommen acht Kurse zum Einsatz. Ab 25.06.2013 gilt jedoch der Fahrplan der Sommerferien, der einen 8-Minuten-Verkehr morgens und nachmittags vorsieht, dann werden nur 6 Kurse benötigt. Auf den übrigen sieben Linien, die alle 30 oder alle 60 Minuten verkehren, kommen neun Trolleybusse zum Einsatz. Für die 17 Kurse der acht Trolleybuslinien stehen 17 Gelenk- und 11 Solowagen zur Verfügung. Von den 28 Trolleybussen sind jedoch nur 21 betriebsbereit. Von den Gelenkwagen ist gegenwärtig nur Wagen 58 abgestellt. Seine Schwesterfahrzeuge 33, 34 und 54, in 2006 aus Bern übernommen, der baugleiche Wagen 51, 2005 aus Neuchâtel erhalten, die 2008 aus Biel übernommenen Wagen 62-72 und noch zwei Gräf&Stift (808, 813), die bis 2005 in Innsbruck verkehrten, gehören weiterhin zum Wagenpark. Als Ersatzteilsponder dienen die Wagen 52, 55 (ehemals Neuchâtel 157, 155) sowie der ehemalige Innsbrucker 806, während die ehemaligen Berner 53 und 61 im vergangenen Jahr verschrottet wurden.

Von den elf Ende 2010 übernommenen Renault-Solotrolleybussen aus Frankreich sind drei seit August bzw. November 2011 schadhaft abgestellt und drei weitere momentan nicht einsatzbereit.

Die 1987 eröffnete Straßenbahnlinie wurde 2006 eingestellt, die Trolleybuslinien wurden zeitgleich aus der Innenstadt verbannt und somit bedienten die mit hoher Frequenz verkehrenden ehemaligen Trolleybuslinien 1 und 5 (7- bzw. 4-Minuten-Takt) nun mit Autobussen, deren Beschaffung zudem von der EU gefördert wurde. Von der ursprünglichen Absicht, die elektrisch bedienten Linien gänzlich einzustellen, ist man nun abgerückt und spricht nun wieder vom Ausbau des Betriebs, jedoch mangelt es an Finanzmitteln für neue Fahrzeuge und die Wiederherrichtung der Fahrleitung.

Pernik [BG] - Erster renovierter Trolleybus aus eigener Werkstatt

[J. Lehmann](#) - 05.08.13

Der örtlichen Presse gab der Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe "Trolley Transport" Alexander Shalamanov im April 2013 bekannt, dass er ein Joint Venture mit einer tschechischen Firma erzielen will, um gebrauchte Trolleybusse aus den tschechischen Betrieben in eigener Werkstatt aufzuarbeiten. Damit soll der Wagenpark erneuert werden. Die Verhandlung mit den Banken für eine Finanzierung dieses Projekts stände kurz vor einem erfolgreichen Abschluss. Er erwartete, dass bis Ende dieses Jahres zehn Trolleybusse geliefert werden und im kommenden Jahr die ganze Trolleybusflotte ersetzt werden kann.

Das Projekt scheiterte jedoch und nun führte die Werkstatt eine Grundüberholung an einem der ersten 1987 beschafften ZiU 682 durch. Geschäftsführer Alexander Shalamanov stellte am 1.6.2013 den grundüberholten Wagen 202, der in anderthalb Monaten von den Mitarbeitern der Werkstatt fertig gestellt wurde, ausgiebig vor. Von außen fällt der Wagen durch seine helle Grundlackierung mit Kinderbemalung auf, der neue Wagen sei ein Geschenk an die Kinder von Pernik, sagte Shalamanov, sie dürfen den Trolleybus am ersten Betriebstag kostenfrei nutzen.

Parallel dazu bemüht sich die Gemeinde Pernik bei der EU Mittel für Neufahrzeuge zu erhalten. Unter dem Projekt mit Maßnahmen zur Energieeffizienz erhofft sich der Bürgermeister Iveta Yanakieva finanzielle Unterstützung von der EU zu erhalten, um die Flotte des kommunalen Unternehmens "Trolley Transport" mit Neufahrzeugen zu modernisieren. Bis jetzt konnten bereits Vereinbarungen zur konzeptionellen Phase getroffen werden, um detaillierte Entwürfe für die geplanten Maßnahmen vorzubereiten.

Am 29. Juli 2013 ging einer der 16 verbliebenen ZiU 682 in Flammen auf und verbrannte vollständig. Somit erlitt innerhalb weniger Jahren ein zweiter Trolleybus Totalschaden durch einen Brand, und die Anzahl der Trolleybusse reduzierte sich erneut. Mitte 2012 standen neben den 16 ZiU noch 5 von einst 20 Gelenktrolleybussen des Typs DAC-Chavdar 317ETR (110, 113, 116, 118, 119) aus rumänischer Produktion zur Verfügung. Im Jahre 1987 wurde der Betrieb mit 28 ZiU aufgenommen, die 20 Gelenkwagen kamen 1991 hinzu.

Sofia [BG] - Neue Strassenbahnen und Trolleybusse bestellt

[D. Budach](#) - 29.07.13

Mit Škoda Electric in Plzen wurde im Juni der Vertrag zur Lieferung von 20 neuen Niederflur-Strassenbahnen und 50 Gelenktrolleybussen unterschrieben. Die 50 Trolleybusse vom Typ 27 Tr mit Solaris-Aufbau werden im Laufe der nächsten 22 Monate geliefert werden.

Der Auftragswert für die Trolleybusse beträgt 700 Mio. CZK (=26,9 Mio. EUR). EU-Fördermittel stehen für die Beschaffung zur Verfügung. Die Ausschreibung hatte nach Einsprüchen unterlegener Bieter wiederholt werden müssen, bei einer ersten Ausschreibung im vergangenen Jahr war ebenfalls Skoda/Solaris mit dem Modell 27 Tr vorne.

Im Trolleybusbetrieb Sofia kommen neben den 2010/11 in Dienst gestellten 30 Skoda/Solaris 26 Tr überwiegend ältere hochflurige Trolleybusse zum Einsatz, der Gesamtbestand beträgt aktuell knapp 140 Wagen, davon sind 100 Einheiten vom Typ Ikarus/Ganz 280.92, die Ende der 80er Jahre geliefert wurden.

Von diesen Wagen wurden elf Einheiten von 2007 bis 2010 umgebaut, sie erhielten eine neue Vorder- und Rückfront sowie eine neue gelbe Lackierung mit hellblauer Fläche abgesetzt. Diese Umbauten werden ab Ende 2012 fortgesetzt. Als erster erhielt nun Wagen 2602 vom Baujahr 1988 ein jüngeres Outfit, es folgten bis Juli 2013 zwei weitere Gelenktrolleybusse (2617 und 2911). Nun verkehren 13 umgebaute Wagen, da ein Wagen (2924) nach einem Brand im April 2011 ausgemustert werden musste.

Balti [MD] - 23 neue Trolleybusse mit Hilfe der EBRD

[J. Lehmann](#) - 15.07.13

In einer Vorinformation im [Europäischen Amtsblatt vom 13.07.2013](#) informierte die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung über eine geplante Beschaffung von 23 Trolleybusse für die zweitgrößte Stadt Moldawiens. Eine entsprechende Ausschreibung soll im zweiten Halbjahr veröffentlicht werden. Das Projekt umfasst den Kauf der neuen Fahrzeuge und Ersatzteile für die Trolleybusflotte. Ein Darlehen in Höhe von 3 Millionen Euro wurde gewährt, welches innerhalb zwölf Jahren bei einer Verzinsung von 5,5% pa. zurückgezahlt werden muss. Neben dem Darlehen der Europäischen Union wird ein Zuschuss von 1,6 Millionen Euro bereit gestellt.

Derzeit besteht der Wagenpark aus 35 Trolleybussen, über 20 sind davon vom Typ ZiU 682, die 1980 bis 1993 beschafft wurden. Die letzten beiden (Nr.150 und 151) wurden aus Gelenkwagen umgebaut. Erst zehn Jahre später kam ein Skoda 14TrM (Nr.154) neu hinzu, in 2004/5 folgten drei BKM 20101 aus Weißrussland, jüngste Neubeschaffungen sind sieben VMZ-5298.00 (VMZ-375) mit den Nummern 158-164, die 2008 in Betrieb gingen.

Drei Linien umfasst das Trolleybusnetz, welche das gesamte Stadtnetz grob erschließen. Eine vierte Linie ist in Planung. Der Trolleybusbetrieb wurde vor über 40 Jahren am 21.06.1972 aufgenommen.

Dnipropetrovsk [UA] - Kredit für 92 neue Trolleybusse bewilligt

[J. Lehmann](#) - 19.08.13

Am 24.07.2013 genehmigten die Abgeordneten des Stadtrates drei Kredite für größere Maßnahmen. Neben dem Bau einer Brücke und einer Umgehungsstraße wurde die Beschaffung von 92 Trolleybussen bewilligt, für die 200 Millionen Hryvnas (ca. 18,4 Millionen Euro) bereitgestellt wurden. Dabei werden für die Beschaffung der Trolleybusse Zuwendungen vom Staat erwartet.

Für die 17 Trolleybuslinien stehen derzeit rund 100 betriebsfähige Trolleybusse zur Verfügung. Deren Anzahl sank in den letzten drei Jahren durch Ausmusterung etlicher ZiU 682 der Baujahre 1987 bis 1992, hiervon sind nun nur noch rund 30 im Bestand. Zum Wagenpark gehören noch sechs ZiU 683-Gelenkwagen (davon nur zwei betriebsfähig) und sieben Gelenkwagen aus einheimischer Produktion des Typs YMZ T1. Hiervon wurden in den Jahren 1992 bis 1995 54 Einheiten beschafft, aber zwischenzeitlich 46 zu Solowagen umgebaut. Knapp 50 Solotrolleybusse des Typs YMZ T2 wurden 1993 bis 2008 beschafft.

Die Anzahl der Linien konnte durch Einführung der Linie 8 auf 17 Linien erhöht werden. Die Linie 8 verkehrt wie Linie 5 auf der Ave. Kirov und dann weiter südlich wie die Linie 9. Zu den 17 Linien gehören auch die Ringlinien A und B. Eine Modernisierung des Straßenbahnwagenparks konnte durch den Kauf von 30 Triebwagen aus Berlin erfolgen. Für die 14 Straßenbahnlinien stehen rund 250 Triebwagen zur Verfügung.

Zhitomir/Shitomir [UA] - Neuzugänge aus Kiew

[J. Lehmann](#) - 05.08.13

Fünf rund zehn Jahre alte Trolleybusse des Typs YMZ T2 aus Kiew gingen unter ihren dortigen Betriebsnummern 525, 530, 531, 535 und 537 in Betrieb. Vor der Überführung von Kiew wurden sie dort überarbeitet und mit einer neuen blau-weißen Lackierung versehen. Bislang gab es noch keine Solowagen dieses Typs im Wagenpark, lediglich fünf Gelenkwagen des Typs T1 (2062, 1063, 2064, 2065, 1066) aus einheimischer Produktion wurden zwischen 1995 und 1998 beschafft, von denen noch drei einsatzfähig sind. Neben sechs niederflurigen Trolleybussen des Typs LAZ E183, die 2008 in Dienst gingen, besteht der Wagenpark ausschließlich aus ZiU 682, von denen der älteste 35 Jahre alt, der jüngste erst fünf Jahre alt ist.

Der Wagenpark, der nach offiziellen Angaben zum 1.1.10 151 Einheiten umfasste wurde durch Ausmusterung von 30 ZiU 682 im Jahre 2011 drastisch reduziert. Nun gehören knapp 130 Trolleybusse zum Wagenpark, von denen jedoch nur 60% betriebsbereit sind.

In der über 50-jährigen Geschichte des Betriebs erreichte der Betrieb mit 12 Linien, 146 km Linienlänge und über 200 Trolleybusse in den 80er Jahren seinen Höhepunkt.

Nun werden 10 Linien und eine Verstärkungslinie bedient, eine Linie 17 kam ab dem 22. September 2012 wieder hinzu, als der zweite Wagen (2243) nach einer Generalüberholung mit neuer Lackierung und Innenauskleidung die Werkstatt verließ. Aber schon zwei Monate später am 03.12.2012 musste die Linie aufgrund Wagenmangels wieder eingestellt werden.

Brest [BY] - Neue Linie 9 mit fahrleitungsloser Verlängerung

[D. Budach](#) - 08.07.13

Seit dem 15. März 2013 wurde auf dem bestehenden Netz von bisher acht Trolleybuslinien eine weitere Linie auf bestehender Strecke eröffnet. Unter der Nummer 9 fährt die neue Linie Tvetotron-Sverdlova werktags zur Hauptverkehrszeit. Sie verkehrt von der Endstation der Linie 2 bis zur Kreuzung Belarusbank, um dann nach einer Rundfahrt gegen den Uhrzeigersinn wieder nach Sverdlova zurückzukehren. Zur Endstation Tsvetotron wird wie die Linien 5, 7 und 8 gefahren, zurück wie die Linie 6.

Seit Ende Juni 2013 wurde nun die Trolleybuslinie 9 um etwa 1,5 km in südwestliche Richtung verlängert, um den Stadtteil "Süd" zu erschließen. Dieser Abschnitt wird mit Dieselaggregat befahren, mit dem die drei neuen Trolleybusse des Typs BKM 321001A (Nr. 146-148) ausgestattet sind. Drei weitere sollen noch 2013 folgen.

Es handelt sich um die ersten Trolleybusse des Typs BKM 321 seit mehr als 5 Jahren. Von 2005-07 wurden 12 Einheiten (102, 104-106, 107-114) geliefert. Weitere niederflurige Neufahrzeuge lieferten die Firmen MAZ/Eton Typ T103, und zwar neun Einheiten (115-120, 123 sowie 144, 145). Bei letzteren handelt es sich um Vorführfahrzeuge, die zum Beispiel zum Testzwecken 2010 in Armavir verkehrten. Nahezu baugleiche Fahrzeuge lieferte die Firma Belkommunmash zwischen 2008 und 2010 als Typ BKM 221 (Nr. 121, 122, 124-142).

Der Fahrzeugpark umfasst gegenwärtig rund 80 Fahrzeuge, davon etwa die Hälfte Niederflurwagen, sämtliche Trolleybusse sind Zweiachser. Die ältesten Wagen stammen vom Baujahr 1995, nachdem im letzten Jahr Wagen 002 vom Bj. 1994 neben Wagen 010 und 012 vom Bj. 1995 ausgemustert wurden.

Belgorod [RU] - Neue 'Vytautas' BKM420

[J. Lehmann](#) - 22.07.13

Der Fahrzeugpark des kommunalen Unternehmens "öffentlicher Personenverkehr" erhielt eine umfangreiche Erneuerung. Neben 105 Methanbussen wurden 20 neue Trolleybusse des Typs "Vytautas 42.003" aus Weißrussland bestellt. Die Verkehrsbetriebe erwarten eine hohe Einsparung beim Energieverbrauch, und für Fahrer und Fahrgäste mit seiner Niederflurigkeit sehr komfortabel. Die mit 29 Sitzen und einem Platz für Rollstuhlfahrer bei einer Gesamtkapazität von 86 Fahrgästen ausgewiesenen Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage ausgestattet. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, im Fall eines Staus auf der Straße oder mangelndem Strom sich ohne Oberleitung fortzubewegen. Alle Neuwagen werden in weißer Grundfarbe mit hellblau unten abgesetzt und entsprechen damit den Farben der Flagge von Belgorod. Alle Fahrzeuge sollen künftig diese Lackierung erhalten. Die ersten modernen Trolleybusse wurden am 5.5.2013 vorgestellt, bislang sind rund die Hälfte der Fahrzeuge ausgeliefert.

Der Trolleybuspark wird damit wieder auf 80 Einheiten aufgestockt, nachdem durch zahlreiche Ausmusterungen in den letzten Jahren dieser auf 64 Einheiten geschrumpft war. Unter anderem wurden die fünf Gelenktrolleybusse des Typs ZiU-683 bzw. 6205 (301, 313, 350, 352 und 367) ausgemustert, die zwischen 1990 und 1993 beschafft wurden. Neben den in 2011 beschafften 30 TrolZa-5275.07 „Optima“-Trolleybussen besteht der Wagenpark aus jüngeren ZiU682-Trolleybussen, die zwischen 2001 und 2005 neu beschafft wurden.

Elf Trolleybuslinien (1, 2, 4-8, 10, 14-16) werden befahren, neu eingeführt wurde eine Linie 7 die wie die Linie 8 verkehrt, jedoch die Schleife am südlichen Endpunkt im Bereich der Technischen Universität in umgekehrter Richtung befährt. Auf diesen beiden Linien kommen seit dem 03.07.2013 die neuen Trolleybusse regelmäßig zum Einsatz. Seit Mitte 2012 wird jedoch die Linie 15, eine Überlandlinie in westlich gelegene Randgemeinden von Autobussen befahren, die Fahrleitung wurde gegenüber vorheriger Ankündigungen noch nicht abgebaut.

Brjansk [RU] - Drei neue Trolleybusse von der Stadt

[J. Lehmann](#) - 29.07.13

Drei neue Standard-Trolleybusse des Typs ZiU 682 erhielt der Betrieb MUP "Brjansk Trolleybus-Management", die von der Stadtverwaltung für das Jahr 2013 zugesagt wurden. Die Stadt nahm hierfür eine Kofinanzierung aus dem entsprechenden Bundesprogramm in Anspruch, damit konnten die Kosten von etwa 5 Millionen Rubel (rund 115.000 €) pro Fahrzeug aufgebracht werden. Nachdem 2007, 2008 und 2011 je ein Niederflurtrolleybus des Typs 5265 "Megapolis" (Nr.1001, 1006 und 1100) in Betrieb gingen, wurden wieder Standardtrolleybusse des bewährten Typs ZiU 682 beschafft, die als Nr.2073-75 eingereicht wurden. Die Fahrzeuge wurden ganz in weiß geliefert, erhielten später eine Beklebung mit Eigenwerbung in blauer Grundfarbe.

Der Wagenpark umfasst derzeit rund 140 Trolleybusse. Auch einige Minibusse gehören zum Wagenpark, diese sollen jedoch den Trolleybusnetz keine Konkurrenz machen, sondern dienen für ergänzende Linienverbindungen. Starke Konkurrenz geht jedoch von den privaten Minitaxis aus. Die Stadt will nun Trolleybusse stärken und Parallelführungen von Minibuslinien unterbinden.

Das am 3.12.1960 eingeführte Trolleybusnetz wuchs in den folgenden Jahren stark an. 1986 umfasste der Wagenpark 211 Einheiten, sank jedoch wieder in den 25 Jahren danach auf 160 Einheiten im Jahr 2011. Seit 2011 wurden 30 Trolleybusse ausgemustert, sie standen teilweise über 25 Jahre im Einsatz.

Der Großteil des Wagenparks besteht aus ZiU 682, die ältesten stammen vom Baujahr 1985, 45 Einheiten sind zwischen 1985 und 1999 gebaut, jedoch 65 Einheiten zwischen 2001 und 2009. Zum Wagenpark gehörten auch zahlreiche Transport-Trolleybusse. Bis zu acht Stück standen im Einsatz, sie wurden 1976 bis 1987 gebaut. Nun wurde mit Wagen TT-7 der letzte ausgemustert und verschrottet.

Das Liniennetz besteht in der Woche bis 20:00 Uhr aus 12 Linien, weitere Linien verkehren als Verstärkungslinien oder nur ab 20 Uhr oder an Sonntagen. Somit werden insgesamt 27 Linien geboten.

Ivanowo [RU] - Drei neue Trolleybusse TrolZa-5275.07

[J. Lehmann](#) - 12.08.13

Anfang März 2013 erhielt die MUP "Ivanovo Personenverkehr" drei neue Trolleybusse des Typs TrolZa-5275.07 "Optima", die durch lokale und föderale Mittel kofinanziert wurden. Am 23.03.2013 nahmen die ersten beiden Trolleybusse mit den Betriebsnummern 485, 486 den Liniendienst auf, das dritte mit der Nr. 487 folgte einige Tage später.

Seit der Beschaffung von fünf neuen Trolleybussen des Typs VZTM-5284 im Jahr 2008, kamen in 2009 zehn gebrauchte ZiU 682 aus Podolsk und Moskau sowie vier Neufahrzeuge des Typs LiAZ-5280 hinzu. Zwei der gebrauchten Trolleybusse wurden bei der GOH Ivanovo generalüberholt und kamen im November und Dezember 2010 in Dienst.

Im Jubiläumsjahr 2012 hingegen wurden keine neuen Trolleybusse beschafft. Im November 2012 bestand der Betrieb 50 Jahre. Ereignis des Jahres war die Schließung des Obus-Depot Nummer 2, das ehemalige Depot der 2008 eingestellten Straßenbahn. Das Depot wurde am 1. August 2012 geschlossen, innerhalb eines Monats abgerissen und an der Stelle ein Sportpalast errichtet.

Der Wagenpark besteht gemäß Presseangaben aus 147 Trolleybussen. In den letzten fünf Jahren wurden 36 Trolleybusse ausgemustert, davon sind 27 in eigener Werkstatt neu hergerichtet worden. Seit einigen Jahren ist die Werkstatt bekannt für ihre Umbauten, die nicht nur den Wagenkasten überarbeiten und ihn mit einer neuen Inneneinrichtung ausstatten, sondern auch die Elektrik in einem auffälligen Kasten auf dem vorderen Wagendach anordnen. So werden auch Generalüberholungen stillgelegter Wagen aus anderen Städten ausgeführt. Viele Unternehmen sind gezwungen, Wagen und Sanierungsarbeiten (CWR) ihrer Fahrzeuge durchzuführen, da dies günstiger als der Kauf eines neuen Wagens ist. So verkehren in Ivanowo aufgearbeitete Wagen mittlerweile auch in Nizhny Novgorod, Dzerzhinsk, Rybinsk, Novgorod, Kirov, Kursk, Murmansk, Jekaterinburg, Perm und anderen russischen Städten. So wurde auch der älteste Trolleybus des Typs ZiU 682 mit der Betriebsnummer 313 2009 neu aufgearbeitet. Der 1984 erbaute Wagen wurde bereits 1999 bei VMZ neu hergerichtet und erhielt nun die zweite Überholung und eine Neulackierung in weiß mit breiten grünen Streifen unterhalb der Fenster.

Auf den elf Linien (1-11) verkehren 119 Trolleybusse innerhalb der Woche und am Wochenende 103, sämtliche Trolleybusse sind nur noch in einem Depot beheimatet.

Khabarovsk/Chabarowsk [RU] - Neuer Trolleybus Trolza-5275

[J. Lehmann](#) - 26.08.13

Anfang des Jahres traf ein Trolleybus des Typs Trolza-5275 "Optima" ein und nahm am 05.02.2013 den Liniendienst auf. Der Trolleybus konnte im Rahmen des Programms "Energieeinsparung und Energieeffizienz in Khabarovsk 2010-2015" beschafft werden und kostete 7 Millionen Rubel (umgerechnet rund 158.000 Euro). Er soll dank einer neuen Steuerung rund 30% weniger Energie als die übrigen Trolleybusse im Wagenpark verbrauchen. Der Trolleybus besitzt eine Rampe und spezielle Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen. Ebenso ist der Wagen mit einer Batterie ausgestattet, die eine Notfahrt ohne Oberleitung von 500 m erlaubt.

Bereits im vergangenen Jahr konnte für den Straßenbahnbetrieb der Stadt aus den Haushalten der verschiedenen Ebenen für 14,5 Millionen Rubel zwei neue Straßenbahntriebwagen beschafft werden.

In den letzten Jahren konnte der Trolleybuspark nur wenige Neubeschaffungen verzeichnen. 2010/11 verjüngten drei neue Trolleybusse des bewährten Typs ZiU 682 (Nr. 237, 238, 239) den Wagenpark. Der Probewagen des Niederflurtrolleybusses BKM 321 Nr.236 blieb ein Einzelstück. Er konnte übernommen werden, jedoch kam eine geplante Kooperation zur Teilerstellung von weiteren Wagen nicht zustande.

Insgesamt besteht der Wagenpark aus knapp 50 Trolleybussen, der älteste ZiU 682 stammt vom Baujahr 1987, nachdem 2012 die Wagen 264 vom Bj.1986 sowie 275 und 278 vom Baujahr 1987 ausgemustert wurden. Ebenfalls wurden von 2003 bis 2011 die vier 1992/3 beschafften Gelenktrolleybussen des Typs ZiU 683 verschrottet, so dass seitdem der Wagenpark ausschließlich aus Solowagen besteht.

Vier Linien (Linie 1, 3, 4 und 5) werden weiterhin bedient, die 1975 eröffnete Linie 1 bedient die Verbindung von der Innenstadt und dem Straßennetz mit dem Flughafen her, diese Linie wird im dichten Takt befahren, die drei übrigen Linien verkehren mit geringerer Frequenz.

Orenburg [RU] - Sechs neue Niederflurtrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 10.06.13

Am 12.03.2013 erfolgte die Präsentation und feierliche Inbetriebnahme von sechs neuen Trolleybussen des Typs VMZ-5298.01 "Avangard". Die sechs Trolleybusse, die die Betriebsnummern 270-273, 275 und 276 erhielten sind die ersten Niederflur-Trolleybusse in Orenburg. Die Anlieferung erfolgte mit je zwei Einheiten am 20.11.2012, 10.02.2013 und 21.02.2013. Es besteht die Absicht, bis zum Ende des Jahres noch 10 weitere Trolleybusse zu kaufen. Die Betriebsnummer 274 war noch belegt von einem älteren Trolleybus, und zwar ein BTZ 5276 aus dem Baujahr 2001. Auch ein Trolleybus des Baujahrs 2004 wurde neben einigen ZiU 682 des Baujahrs 1999 (u.a. 216, 233, 235, 236, 434 und 465) ausgemustert. Somit sank die Anzahl der Trolleybusse auf unter 90 Einheiten.

Weiterhin werden sechs Linien bedient, die teilweise im dichten Takt von 5 (Linie 2) und 6 Minuten (Linie 7 und 10) bedient werden. Bis auf die Linie 2 sind alle Linien über 10 km (einfache Länge) lang, die Umlaufzeiten betragen von 1:14 bis 1:40 Std.

Vor 60 Jahren wurde der Trolleybusbetrieb mit der Eröffnung der Linie 1 aufgenommen, die vom Bahnhof durch die Innenstadt führte. Bedingt durch die Einrichtung einer Fußgängerzone wurde die Linie 1980 eingestellt.

Samara [RU] - 16 Niederflurtrolleybusse aus Weissrußland

[J. Lehmann](#) - 03.06.13

16 neue Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 321 wurden am 29.04.2013 offiziell präsentiert und gingen einige Tage später auf den Linien 12, 13, 17 und 19 in Betrieb. Linie 17 ist mit 10-11 stündlichen Fahrtangeboten in der Hauptverkehrszeit die dichteste Linie, die Linien 12, 13 und 19 mit 5-6 bzw. 7-8 stündlich weisen ebenfalls wie Linie 6, 15 und 20 einen dichten Takt in den Hauptverkehrszeiten auf, der aber tagsüber auf 1-3x stündlich gedehnt wird. Auf den restlichen Linien 7, 8, 10 und 16 verkehrt nur stündlich ein Wagen, in den Hauptverkehrszeiten wird kurzzeitig auf eine auf 2-3 Fahrten pro Stunde verdichtet. Die Linien 10 und 18 bieten nur einige Fahrten in den Hauptverkehrszeiten. Der Wagenpark besteht weiterhin aus rund 250 Trolleybussen. Da in den letzten Jahren kaum in Neufahrzeuge investiert wurde, ist eine starke Überalterung des Wagenparks entstanden, über 170 Trolleybusse sind älter als 20 Jahre. Dazu gehören auch zwei 1991 gebaute Gelenktrolleybusse des Typs ZiU 683, mit fünf Einheiten war diese Fahrzeugart jedoch nie groß vertreten. Neben rund 30 ZiU 682, die in 2005-2008 beschafft wurden gelangte in den letzten drei Jahren nur ein Trolza-5275.05 „Optima“ zum Wagenpark.

Mit den neuen Niederflurfahrzeugen des Typs BKM 321 wurden auch Straßenbahntriebwagen bestellt, fünf Bahnen des Typs BKM 62103 wurden bislang aus Weißrußland geliefert. Hier besteht der Wagenpark aus über 400 Einheiten, bis auf wenige Ausnahmen alle über 20 Jahre alt. 20 Linien und einige Verstärkungslinien umfasst das 1915 eröffnete Netz.

Sankt Peterburg [RU] - Neue Solo- und Gelenktrolleybusse aus Vologda

[J. Lehmann](#) - 01.07.13

Im Oktober 2012 wurden die Gewinner der am 12.09.12 vom Verkehrsausschuss angekündigten zwei Auktionen für den Kauf von insgesamt 36 neuen Trolleybussen bekanntgegeben. Die Firma Belkommunmash gewann die Ausschreibung für die Lieferung von 22 zweiachsigen Trolleybussen, die Firma TRANS-Alpha die Ausschreibung für die Lieferung von 14 Gelenktrolleybussen. Noch Ende 2012 lieferte die Firma TRANS-Alpha, die im rund 600 km entfernten Vologda beheimatet ist, sieben Gelenktrolleybusse des Typs VMZ-62151 aus, die unter den Betriebsnummern 1150 und 6023-27 mittlerweile in Betrieb stehen. Der siebte Wagen erlitt einen Transportschaden und

befindet sich noch nicht im Linieneinsatz.

Auf Basis eines früheren Vertrags lieferte die Firma TRANS-Alpha seit September 2012 insgesamt 39 neue VMZ-5298.01 "Avangard" aus, und zwar 1233-1241 für Depot 1, 2339-2344 für Depot 2, 3336-3340 für Depot 3, 5348-5353 für Depot 5 und 6832-44 für Depot 6. Damit macht dieser Niederflurtrolleybustyp mit nunmehr über 120 Einheiten die größte Stückzahl im Wagenpark aus, der insgesamt rund 660 Einheiten umfasst. Zum Wagenpark gehören jedoch auch noch knapp zehn ZIU 682 der Baujahre 1986-89, die nun durch weitere Neubeschaffungen ersetzt werden sollen.

Im Zuge des Internationalen Economic Forums in St. Petersburg unterzeichneten die Stadt St. Petersburg und das Kirow-Werk eine Absichtserklärung zur Modernisierung des städtischen Verkehrs. Die Firma, die bislang lokal nur Traktoren fertigt, soll Straßenbahnen und Trolleybusse für Petersburg fertigen.

Das Internationale Economic Forum ist ein Wirtschaftsforum, welches im Juni 2013 mit Beteiligung des russischen Präsidenten Vladimir Putin und zu dem 144 Fachleute ausländischer offizieller Delegationen aus 66 Ländern erwartet wurden.

Aus lokaler Produktion, und zwar von der Straßenbahn Maschinenfabrik Petersburg (PTMZ), erhielt der Betrieb 2002-2004 bereits 43 Trolleybusse.

Tula [RU] - Bunter Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 08.07.13

Ein Trolleybus des Typs 5275.03 "Optima" der Firma Trolza konnte mittels Programm zur Kofinanzierung in Verbindung mit dem Verkehrsministerium der Russischen Föderation in diesem Jahr erworben werden und als Wagen 8 eingereicht werden. Der Wagen kann 100 Passagiere aufnehmen, 27 Sitzplätze einschließlich Sitze für Passagiere mit Behinderungen sind im Fahrzeug. Als Einstiegshilfe dient eine Faltrampe, zudem ist der Wagen mit automatischer Sprinkleranlage ausgestattet. Die Elektroinstallation ist auf den neuesten technischen Stand und es werden Einsparungen von rund 30% Energieverbrauch erwartet. Er erhielt die gleiche Lackierung in dunkelrot wie die 2012 beschafften Niederflurtrolleybusse des Typs BKM 420 der Firma Belkommunmash. Diese wurden im Rahmen des staatlichen Programms "Erreichbarer Umweltschutz" gekauft, die ersten beiden dieser futuristisch anmutenden Fahrzeuge gingen im September 2012 in Dienst, je vier weitere folgten im Oktober und Dezember 2012.

Die Trolleybusse sind mit Rampen und Plätze für Rollstuhlfahrer ausgestattet, voll klimatisiert und können mittels Batterie sich 500 Meter bei voller Beladung ohne Fahrleitung fortbewegen. Die Fahrzeuge sind für 104 Passagiere zugelassen, davon finden 29 einen Sitzplatz. Die Trolleybusse erhielten die Betriebsnummern 4, 14, 46, 58, 62, 64, 66, 72, 75 und 79. Diese wurden nach Ausmusterung von ZiU 682 der Baujahre 1990-92 im vergangenen Jahr frei. Der Fahrzeugpark umfasst nun knapp 120 Einheiten, nahezu vollständig Zweiachser, aber weiterhin befinden sich auch vier Gelenktrolleybusse mit den Nr. 11, 12, 28 und 55 vom Typ ZiU 6205.20 (Bj. 1996/1997/2000) im Einsatz. Mit der Ausmusterung von Wagen 53 und 83 schieden nun die letzten ZiU 682, die in den 90er Jahren beschafft wurden, aus dem Liniendienst. Mit 26 Einheiten ist der zwischen 2006 und 2010 beschaffte Trolleybus des Typs LiAZ-5280 nun der am häufigsten vertretene Typ.

Zu Beginn des Jahres 2013 werden 9 Trolleybuslinien bedient. An Wochentagen kommen 80 Trolleybusse zu Spitzenzeiten, ansonsten 69 Trolleybusse zum Einsatz, nach 19 Uhr sind es noch 21. Die Gesamtlänge der Oberleitungen beträgt 63,9 km, hier sind auch die Betriebsstrecken auf der Straße Metallarbeiter Ring und der Straße Gromov enthalten. Seit dem 16. Mai 2012 beträgt der Fahrpreis 13 Rubel.

Urgentsch [UZ] - Erster 24 Tr von Skoda Electric in Auslieferung

[D. Budach](#) - 24.06.13

Der einzige verbliebene Trolleybusbetrieb in Usbekistan findet sich in der Provinzstadt Urgentsch in Form einer 36 km langen Überlandlinien nach Chiwa. Seit mehreren Jahren sind für den Einsatz auf dieser Strecke nur noch neun Skoda 14 Tr Obusse vorhanden, die sich inzwischen definitiv dem Ende ihrer Lebensdauer genähert haben und deswegen durch Neubaufahrzeuge ersetzt werden.

Neun Skoda Electric 24 Tr/Irisbus-Iveco Citelis sind bestellt, der erste von ihnen unternahm im Juni 2013 Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzeň. Die Auslieferung aller 9 Wagen geschieht im Laufe der kommenden Monate.

Guangzhou [CN] - Verlängerung der Linie 107 und erneute Fahrzeugbeschaffungen

[D. Budach](#) - 12.08.13

Der Betrieb in Guangzhou (dt. Kanton) zählt zu den modernsten im Land, in den letzten Jahren wurde die Flotte kontinuierlich modernisiert und auf den neuesten Stand gebracht, außerdem waren diverse Netzerweiterungen zu vermelden. Per 30.3.2013 wurde nun die Linie 107 von der bestehenden Endstelle Dongshan nach Hua-Cheng-Guang-Chang im Stadtteil Tianhe um knapp 4 km verlängert. Dort befindet sich auch ein in den letzten Jahren neu entstandenes Büro- und Geschäftszentrum der Stadt Guangzhou.

Im Zuge der Verlängerung der Linie 107 wurde jedoch keine neue Oberleitung errichtet. Linie 107 wird seither auf der bestehenden Fahrleitungsstrecke Dongshan - Yangji Metro mit angelegten Stangen befahren, während der neue Abschnitt im Batteriemodus zurückgelegt wird. Ähnlich wird bereits seit längerem auch auf der Linie 113 verfahren, die ebenfalls einen fahrleitunglosen Abschnitt aufweist.

Seit Freitag, 13. Juli 2012 wird auch eine Trolleybusnachtlinie angeboten. Die Linie 78 verkehrt zwischen 22 und 3 Uhr größtenteils wie die Linie 107 und dann weiter unter bestehender Fahrleitung bis zum Ostbahnhof.

Neben der Nachtlinie 78 umfasst das Trolleybusnetz in Guangzhou gegenwärtig die Linien 101-114. Die erheblichen Ausbauten der vergangenen 15 Jahre werden besonders ersichtlich, wenn man sich vor Augen hält, dass das Netz Mitte der neunziger Jahre aus gerade einmal sechs Linien bestand und der Fahrzeugpark weitgehend aus völlig erneuerungsbedürftigen Gelenkwagen älterer Bauart zusammensetzte. (siehe Bericht in „Stadtverkehr“ Nr. 11/1994, S. 44). 1998 bestand das Netz aus sieben Linien, 116 Trolleybusse waren im Einsatz. 2003 gingen gleich drei neue Linien in Betrieb, seither werden die erwähnten vierzehn Linien betrieben. Seit der Jahrtausendwende wurde auch der veraltete Fahrzeugpark völlig ausgetauscht und durch Neuwagen ersetzt, zugleich der Fuhrpark auf über 300 Einheiten erweitert. Unterschiedliche Bauarten finden dabei Verwendung, eingesetzt werden heute überwiegend Niederflur-Solowagen. Nach der Vorstellung (siehe [Meldung vom 11.10.2010](#)) des neuen Typs Classic Star III der Firma Guangzhou Yutong Bus (siehe [Homepage der Guangzhou Traction](#)) wurden von diesem Typ über 100 Einheiten beschafft. Eine neue Ausschreibung umfasste die Beschaffung von 51 weiteren Niederflur-Zweiachsern vor. Die Ausschreibung wurde im Juni 2013 abgeschlossen, als Gewinner ging der Hersteller Guangzhou Yutong Bus Co., Ltd. aus der Ausschreibung hervor. Als Kaufpreis werden 40.265.500 Yuan genannt (nach offiziellem Wechselkurs etwa EUR 4,9 Mio.). Die Lieferung erfolgt bis zur ersten Hälfte des kommenden Jahres 2014.

Foto:

Yutong Nr. D1-A216 im Einsatz auf der Linie 107, die Linie wird komplett von diesen Fahrzeugen befahren, die fahrleitunglos mit Batterieantrieb verkehren können. Aufnahme: Alexandr Zisser, 29.01.2012



[Seattle \[US\]](#) - 141 neue Trolleybusse bestellt!

[D. Budach](#) - 01.07.13

Die Ausschreibung über neue Trolleybusse wurde abgeschlossen, 141 Wagen werden bestellt. Es handelt sich dabei um 100 Solowagen und 41 Gelenkwagen, deren Gesamtpreis sich auf US\$ 168 Mio. beläuft. Die E-Ausrüstung wird Vossloh-Kiepe liefern. Ein erster Prototyp soll schon im kommenden Jahr auf den Straßen Seattle zum Einsatz kommen, die Serienlieferung wird in 2015 beginnen. Einziger zum Schluss unterlegender Bieter war die Firma Novabus. Optionen bestehen über weitere bis zu 250 Solo- und 125 Gelenktrolleybusse, einzulösen bis 2017. Außerdem gehört zum Umfang der vergebenen Leistungen eine weitere Option über 60 Gelenkwagen, die für die MUNI San Francisco vorgesehen wären. (siehe Meldung unter San Francisco) Durch die gemeinsame Auftragsvergabe erhoffte man sich merkliche Kostenvorteile.

Die neuen Trolleybusse lösen zunächst die vorhandenen 100 Solowagen und 59 Gelenkwagen ab. Die Karosserie der Solowagen stammt aus 2002, die E-Ausrüstung dagegen aus ausgemusterten GM-Trolleybussen vom Baujahr 1979, sie ist also inzwischen über 30 Jahre alt. 23 Jahre alt sind die Gelenkwagen, die Breda seinerzeit in einer Anzahl von 236 als Duobusse geliefert hatte. 59 von ihnen wurden 2004/5 zu reinen Trolleybussen umgebaut, die übrigen verschrottet. Die gesamte Flotte ist damit erneuerungsbedürftig. Mit den Neuwagen erhofft man sich auch eine Energieeinsparung in Höhe von etwa 25-30% Minderverbrauch.

Die neuen Solowagen werden zweitürig ausgeführt, die Gelenkwagen dreitürig. Alle sind mit einem batterieelektrischen Hilfsantrieb ausgerüstet, um im Bedarfsfall, etwa bei Umleitungen, auch fahrleitunglose Abschnitte überbrücken zu können. Bislang führen z.B. Bauarbeiten im Streckenverlauf häufig zum zeitweisen Einsatz von Dieselnissen auf ansonsten elektrifizierten Linien.

Die Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs auf der seit 2010 still liegenden Linie 70 ist noch im laufenden Jahr vorgesehen, vorbereitende Arbeiten sind im Gang.

[San Francisco \[US\]](#) - Gemeinsame Option für Gelenkwagen mit Seattle

[D. Budach](#) - 01.07.13

Die San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) beteiligt sich an der soeben verkündeten Bestellung über 141 Trolleybusse für Metro Seattle in Form der Übernahme eines Teils der vereinbarten Option über

Gelenktrolleybusse in einer Höhe von 60 Einheiten. Wird die Option eingelöst, soll durch sie bis 2017 die Gelenkwagenflotte in San Francisco aufstocken, denn an ihrer Stelle werden die verbliebenen 39 hochflurigen Gelenkwagen vom Baujahr 1994 ausgemustert werden.

Die neuen Wagen werden durchgehend niederflurig sein, Hersteller ist New Flyer Industries mit E-Ausrüstung von Vossloh-Kiepe. Der Auftragswert beträgt einschließlich eines Wartungsanteils, Ersatzteilen und Training- und Schulung USD 98,7 Mio., veranschlagt waren bis zu USD 105,1 Mio.

trolley:planung - Spokane: Das Projekt schreitet voran!

[D. Budach](#) - 24.06.13

Das Projekt zum Aufbau einer Trolleybusanlage in der Stadt Spokane, gelegen im nordwestlichsten Bundesstaat der USA - Washington, geht in langsamen Schritten voran. In der Öffentlichkeit wird es als Central City Project dargestellt. Eine Delegation aus Spokane schaute sich u.a. mögliche Fahrzeugalternativen in Europa an. Modernes Design soll auf zukunftsweisende Investition hinweisen.

Auf der geplanten, zu elektrifizierenden Innenstadt von rund 4,5 km lange fahren heute diverse Buslinien, aktuell werden hier werktags etwa 1.600 Personen befördert. Durch ein neues, modernes Verkehrssystem erhofft man sich hier eine deutliche Steigerung.

Fahrzeuge mit einer Fahrgastkapazität von 50-90 Passagieren sollen künftig im 12-15 Minuten-Abstand fahren. Sie sollen auf der Kernachse unter Fahrleitung, auf Außenabschnitten aber bevorzugt batteriegetrieben fahrleitungsunabhängig fahren können. USD 36 Mio. werden als Kosten für die Infrastruktur angenommen, etwa drei Mal weniger als für eine Schienenverbindung auf gleicher Strecke veranschlagt werden müssten.

Mendoza [AR] - Liniendienst aufgenommen, weitere Bestellung erwartet

[D. Budach](#) - 22.07.13

Am 21.4.2013 fand eine offizielle Pressefahrt des ersten neuen Niederflur-Trolleybusses in Argentinien statt. Der Wagen wurde ausführlich getestet, am 7.6.2013 fand schließlich die Aufnahme des Fahrgastbetriebs auf den sechs regulären Trolleybuslinien statt. In den ersten 15 Tagen kam der neue Trolleybus als Zusatzkurs auf jeweils einer (täglich wechselnden) Linie zum Einsatz und konnte kostenlos benutzt werden. Seither ist er im normalen Liniendienst zu finden.

Vorgesehen ist eine Bestellung von vorerst weiteren 14 Wagen, zur Auslieferung im Jahreszeitraum ab Bestelldatum. Innerhalb von vier Jahren sollen 54 Neuwagen alle bisherigen kanadischen Fahrzeuge ablösen. Der argentinische Hersteller Materfer beabsichtigt den kurzfristigen Aufbau eines Montagewerks für Traktoren und Omnibuskarosserien in der Provinz Mendoza.

Die erste Bestellung von Niederflur-Trolleybussen überhaupt für einen argentinischen Trolleybusbetrieb wird ermöglicht durch das besondere Engagement von Gouverneur Dr. Francisco Pérez und Verkehrs-Staatssekretär Dr. Diego Martínez Palau der Provinz Mendoza. Den Fahrgästen wird damit ein ganz neuer Komfort geboten - es ist zugleich ein deutliches Signal für den Willen zur Stärkung des umweltfreundlichen, elektrischen Nahverkehrs.

Sao Paulo (SPT) [BR] - Rasantes Tempo der Wagenpark-Erneuerung

[D. Budach](#) - 15.07.13

Das Programm zur Erneuerung der Trolleybusflotte des städtischen Netzes in Brasiliens Metropole Sao Paulo geht mit rasantem Tempo voran. Nachdem alle zuerst bestellten 50 Wagen des dreiachsigen Typs Millennium BRT von CAIO auf Scania K270 Fahrgestell und mit E-Ausrüstung von WEG/Eletra inzwischen ausgeliefert und in Betrieb genommen worden waren, begann Ende Juni bereits die Auslieferung der erst im April bestellten, 2. Tranche baugleicher Fahrzeuge. Sie erhalten die Nummern ab 1551 ff. Neun Wagen sind aktuell ausgeliefert und warten im Depot Tatuape auf ihre Inbetriebnahme im Liniendienst.

Alle 50 Wagen sollen bis Oktober im Einsatz stehen und lösen damit die per Mitte Juli noch in 49 Exemplaren eingesetzten, hochflurigen Marcopolo-Trolleybusse ab. Für die Fahrgäste bedeuten die neuen Wagen in mehrfacher Hinsicht einen Komfortsprung, insbesondere durch den nunmehr möglichen, barrierefreien Einstieg, durch die verbesserte Bordinformation, die verbesserte Klimatisierung und nicht zuletzt auch durch die erhöhte Fahrgastkapazität der neuen Wagen. Die neuen Dreiachsler sind 15 Meter lang gegenüber nur 10,9 Metern bei den alten Zweiaxsern. Für die Verkehrsbetriebe ergeben sich auch Vorteile durch den geringeren Stromverbrauch der Neuwagen, trotz ihrer deutlich größeren Abmaße. Die Marcopolo-Zweiachsler wurden zwar in den neunziger Jahren in Dienst gestellt, doch fand in den meisten Wagen ältere E-Komponenten aus ausgemusterten Trolleybussen der siebziger und Anfang der achtziger Jahre Verwendung.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - Erster neuer Gelenkwagen im Einsatz

[D. Budach](#) - 10.06.13

Ende April lieferte CAIO den ersten, im neuen "BRT-Design" hergestellten Gelenkwagen an Metra, die Betreibergesellschaft des EMTU-Vorort-Trolleybusnetzes im Süden Sao Paulos, aus. Seit dem 25. Mai 2013 kommt der Wagen mit der Betriebsnummer 8161 im Liniendienst zum Einsatz. Er unterscheidet sich im Design vom bereits im letzten Jahr in Dienst gestellten Wagen 8160 der gleichen Hersteller CAIO/Mercedes-Benz/Eletra vor allem durch eine veränderte Frontgestaltung. Außerdem sind die Radkästen der hinteren beiden Achsen teilweise abgedeckt.

Beide Wagentypen „Millenium III“ und „Millenium BRT“ sind teilmiederflurig ausgeführt, im Nachläufer gibt es Stufen, dort liegen auch zwei der vier Einstiege. Den Vorserienwagen 8160 im konventionellen Design hatten wir in [unserer Meldung vom 18.02.2013](#) vorgestellt.

Die insgesamt 20 Gelenkwagen 8161-8180 sollen bis September/Okttober 2013 an die Metra ausgeliefert werden, bis Mitte Juni waren bereits 10 Wagen eingetroffen; sie werden zügig in Betrieb genommen. Es wird durch diese Beschaffung allerdings vorerst zu keinen Ausmusterungen älterer Fahrzeuge kommen. In naher Zukunft ist jedoch die Bestellung von Zwei- oder Dreiachsern vorgesehen, um die vom Stadtverkehrsbetrieb SP Trans 2006 übernommenen Wagen 7069-7092 (Tutti/ Scania/ Marcopolo/ Powertronics Bj. 1996/97 unter Verwendung alter E-Komponenten) schrittweise zu ersetzen. Insgesamt soll der Wagenbestand durch das Beschaffungsprogramm weiter aufgestockt werden, da gerade auf der im letzten Jahr eröffnete Verlängerung der BRT-Trasse von Diadema nach Jabaquara aus Mangel an einsatzfähigen Obussen noch immer überwiegend Dieselbusse fahren.

trolley:planung - Mehr Elektrobusse in Deutschland, jedoch ohne bewährte Stromabnahme über Oberleitung

[J. Lehmann](#) - 19.08.13

In vielen deutschen Städten setzt man weiterhin auf Elektrobusse, die ihre Energie aus Batterien beziehen und nicht aus der über 100 Jahre bewährten Trolleybusfährleitung. Bislang können aber lediglich Kleinbusse, die auf kurzen Linien verkehren, einen Einsatz mit der derzeitigen Batterietechnik leisten.

So in der Stadt Osnabrück, wo seit August 2011 auf einer kurzen etwa 1,3 Kilometer langen Rundlinie zwischen Neumarkt und den Kliniken an der Marienkirche ein Kleinbus der Firma Breda Menarini, Typ M200 E Zeus in einer Länge von 5,89 m für maximal 24 Fahrgäste zum Einsatz kommt. Die Reichweite der etwa 500 kg schweren Batterie beträgt 120 km. Zum Fahrplanwechsel 2013 am 08.08.2013 wird nun eine neue Kleinbuslinie 94 angeboten, die ab Rosenberg durch den Hasepark zum Hauptbahnhof und weiter über das Marienhospital zum Neumarkt fährt. Die Linie wird von 6 bis 17 Uhr alle 20 Minuten, samstags alle 30 Minuten elektrisch befahren. Hierfür wurde ein zweiter Elektrobus beschafft, und zwar ein Midibus vom Typ Oréos 4X des Herstellers PVI (Power Vehicle Innovation) aus der Nähe von Paris unter dem Markennamen Gépébus. Das in der Türkei und Frankreich gefertigte Fahrzeug fasst bei 9,3 Meter Länge immerhin 45 Fahrgäste bei 25 Sitz- und 19 Stehplätzen sowie einem Rollstuhlplatz. Der Bus soll eine Reichweite von bis zu 140 Kilometer aufweisen, die Lithium-Ionen-Batterien auf dem Dach des Midibusses sind zwei Tonnen schwer.

[Mehr Information zu Osnabrück aus der Tagespresse](#) und auf der [Seite der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück](#)

Das gebotene Fassungsvermögen und die noch geringe Reichweite können jedoch nicht gegenüber dem Dieselbus im normalen Linienbetrieb von täglich 300 bis 350 Kilometer Reichweite konkurrieren. Bei größeren Fahrzeugen ist eine Aufladung während des Einsatztages erforderlich, um mindestens einen Linienumlauf zu schaffen. Zur Erprobung von einer Aufladevariante will Braunschweig mit Mitteln der EU bzw. aus dem Fond der Elektromobilität die Ringlinie M19 auf Elektrobetrieb umstellen. Hierbei soll die Aufladung induktiv über Betonplatten als Haltestellenboden nach dem System Primove der Firma Bombardier. Die ersten Haltestellen sind bereits errichtet, ein Laborbus vom italienischen Hersteller Rampini erprobt zur Zeit die Ladestationen und ermittelt die Daten zum Energiefluß. Damit soll die Zulassung der Braunschweiger Elektrobusse beschleunigt werden, die Zulassungsbehörde erhält so einen Nachweis, dass das System der berührungslosen Ladung der Elektrobusse auch funktioniert. Die Linie M19 Hauptbahnhof - Ost-Ring - West-Ring - Hauptbahnhof verkehrt mit Gelenkbussen im 10 Minuten Takt. Ladestationen sollen neben dem Busdepot Lindenberg an den Haltestellen Rudolfplatz, Hamburger Str. und Hauptbahnhof errichtet werden. Die Firma Solaris stellt für den Vorlaufbetrieb einen Solowagen ab Ende 2013 zur Verfügung, Mitte 2014 sollen zwei Gelenkwagen den rein elektrischen Liniendienst aufnehmen.

Hierzu mehr Information auf der [Homepage der Braunschweiger Verkehrs AG](#).

Ebenfalls in Mannheim besteht eine Teststrecke mit induktiver Aufladung. Hierfür liefert die Firma Hess Anfang 2014 zwei 12m-Elektrobusse, die dann einen [elektrischen Betrieb auf der Linie 63](#) aufnehmen sollen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat eine Förderung des Projekts „PRIMOVE Mannheim“ mit 3,3 Millionen Euro erteilt, so berichtet [die Stadt Mannheim auf ihrer Homepage](#).

Ohne Fördermittel beabsichtigt die Stadt Köln und die KVB die Autobuslinie 136 ab 2016 elektrisch zu bedienen. Am 19.04.2013 wurde eine Ausschreibung veröffentlicht, auf die sich acht Firmen bewarben. Derzeit wird die Linie 136, die von 1951 bis 1959 von Obussen bedient wurde, im 10-Minuten-Takt von fünf Kursen bedient. Bei rund 20 Minuten Fahrzeit verbleiben für die Dieselbusse derzeit 3 Minuten Wendezeit am Neumarkt und 7 Minuten an der Endhaltestelle in Hohenlind. Damit die Elektro-Gelenkwagen die 5,5 km lange Strecke bewältigen können, soll eine Aufladung am Neumarkt von 20 Minuten Dauer und vor der Klinik in Hohenlind 8-10 Minuten Strom nachgeladen werden. Die Ausschreibung sieht die Beschaffung von sechs Gelenkwagen für die Linie vor.

[Mehr Information zu Köln aus der Lokalpresse](#) sowie die [Ausschreibung auf TED EU](#).

Während in Hamburg nun auch die "Bergziegen" im Stadtteil [Blankenese ab Anfang 2014 elektrisch verkehren](#), geht man bei den Bussen mit großer Kapazität langsam voran. Nach Planungsstop für eine Stadtbahn sind noch keine alternativen Lösungen, den starken Verkehr umweltfreundlich zu bewältigen, in Angriff genommen. Bei den [2012 beschafften Hybrid-Doppelgelenkwagen der Firmen Hess und Vossloh Kiepe](#) freut sich die HHA über einen prozentual zweistellige Kraftstoffersparnis gegenüber den 2005/06 beschafften Doppelgelenkdieseln, die auch nur einachsiger

angetrieben werden, was häufig zu Traktionsschwierigkeiten führt.

Auch Bonn testete Anfang Juli 2013 einen Elektrobuss, der aus chinesischer Produktion stammt. Wehmütig erinnerten sich die Teilnehmer der Testfahrt an die 1951 bis 1971 verkehrenden Elektrobusse in der Stadt, die auf zwei Linien ihren Strom aus Oberleitungen bezogen, so der [Artikel in der Lokalpresse](#).

trolley:firmen - Neues Kooperationsmodell vorgestellt

[D. Budach](#) - 08.07.13

Die Firma Stadler, bisher lediglich als Hersteller von Schienenfahrzeugen hervorgetreten, stellte im April 2013 ihre Kooperation mit dem staatlichen, weißrussischen Hersteller Belkommunmash vor. Das erstmals auf der UITP Tagung in Genf Ende Mai 2013 präsentierte, neue Modell 43303A VITOVIT MAX DUO basiert auf dem bereits seit einigen Jahren bekannten, bislang jedoch nur wenig verbreiteten Niederflurmodell BKM 420, ist allerdings eine Gelenkbusbauausführung. Stadler und Belkommunmash bauen mit Unterstützung der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) eine gemeinsame Fabrikation für elektrische Schienenfahrzeuge und Trolleybusse auf. Die Fahrzeuge sollen im wesentlichen die Märkte der seinerzeitigen GUS-Staaten bedienen.

TrolleyMotion - präsentierte die Vorteile von Ebus-Systemen in Berlin am 28.02.13

[J. Lehmann](#) - 06.06.13

Trolley:Motion und das EU-Projekt TROLLEY luden zur Pressekonferenz und zum Round Table Gespräch im Bundespresseamt in Berlin am 28. Februar 2013 ein:

Nachfolgender Artikel ist der Presseartikel der Dr. Ricki Weiss PR Management und Consulting, Wien:

Die Initiative trolley:Motion präsentierte die Vorteile von Ebus-Systemen, unterzeichnete die Deklaration Elektromobilität und lud zum Round Table.

Die Initiative trolley:Motion lud am 28. Februar 2013 zur Pressekonferenz „Ökonomisch und ökologisch überzeugend: Trolley-/ Ebus-Systeme. Die Initiative trolley:Motion und das Projekt TROLLEY stellen sich vor.“ in das Bundespresseamt Berlin. Der Präsident von trolley:Motion, Dipl.-Ing. Daniel Steiner, und General Sekretär Dipl. Wirtsch.-Ing. Arnulf Schuchmann referierten über die wesentlichen Vorteile von Elektromobilität und erläuterten bereits erfolgreich umgesetzte Referenzprojekte. Prof. Dr. Arnd Stephan von der Technischen Universität Dresden veranschaulichte die Effizienz und Leistungsstärke von Elektromobilität und umriss Zukunftsperspektiven von Ebusen. Als feierlicher Höhepunkt wurde die „Deklaration Elektromobilität“ von Prof. Dr. Arnd Stephan, TU Dresden, Dipl.-Ing. Wolfram Leyendecker, Kirsch Energie und Michael Glotz-Richter, Referent Nachhaltige Mobilität, Freie Hansestadt Bremen, unterzeichnet.

Round Table zum Thema „Ebus-Systeme - die verantwortungsvolle Lösung für die urbane Zukunft.“: Es diskutierten Stefan Rutscher, Betriebsleiter der Barnimer Busgesellschaft in Eberswalde, und Dipl.-Verk. Wirtsch. Christiane Wagner, Consultant der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Stefan Baguette, Pressesprecher Solaris Bus & Coach S.A, Michael Glotz-Richter, Referent beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen sowie Prof. Dr. Arnd Stephan von der Technischen Universität Dresden. Die Moderation des Gesprächs über Theorie und Praxis übernahm Dipl.-Ing. Daniel Steiner.

„Ökonomisch und ökologisch überzeugend: Trolley-/ Ebus-Systeme.“

Elektrische Stadtbussysteme stellen eine essentielle Säule im öffentlichen Personennahverkehr dar. Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung im Sinne einer aktiven Klimapolitik, lokale Emissionsfreiheit, Lärmarmut, Verkehrssicherheit, konstante Leistungsfähigkeit, hohe Kundenakzeptanz und große Alltagstauglichkeit sind nur einige der wesentlichen Vorteile von vorhandener Elektromobilität in Städten. Ebus-Systeme resp. Oberleitungsbus-Systeme bringen innovativen Chancenreichtum mit sich, wenn es um die effiziente Bewältigung weiter wachsender urbaner Mobilitätsansprüche geht. Vor allem die jüngsten Fortschritte in der Akkumulator- und Ladetechnik für Stadtbusse sowie die Entwicklung alternativer Energieübertragungsformen mit punktueller Einspeisung aus lokalen Energieversorgungsnetzwerken machen Ebus-Systeme besonders leistungsfähig und effizient und somit noch attraktiver für die urbane Mobilität, dies veranschaulichte Prof. Dr. Arnd Stephan, TU Dresden.

Derzeit sind weltweit mehr als 40.000 Elektrobusse in 310 Städten von 47 Staaten im öffentlichen Nahverkehr zuverlässig im Einsatz. Blickt man nach Deutschland, belegen die Ebusse in Solingen, Eberswalde und Esslingen a.N. beispielsweise sowohl die Akzeptanz seitens der Bevölkerung als auch vor allem ihre Alltagstauglichkeit und Leistungsstärke. Studien ergaben, dass die Bevölkerung sehr wechselfreudig ist, wenn multimodale Verkehrsmittel nur angeboten werden. Eine rasche Realisierung, große Transportleistung und geringere Investitionskosten machen die Ebusse zu einer ökologisch wie ökonomisch sinnhaften Alternative, so General Sekretär Dipl. Wirtsch.-Ing. Arnulf Schuchmann. Interessanterweise wählen sogar Städte wie Teheran, die selbst über Ölreserven verfügen, Ebus-Systeme. Die Imagewerte seien, so Schuchmann, besser als man vermuten würde, schnell, komfortabel, ökologisch und sicher – hier erhält der Ebus Bestnoten, nur am Image müsse noch gearbeitet werden.

Diese Aufgabe hat sich der Verein trolley:Motion zum Ziel gesetzt, erklärt der Präsident von trolley:Motion Dipl.-Ing. Daniel Steiner. Elektromobilität hat jedes Potential für den Massenmarkt, vor allem als integrierter Bestandteil von

umfassenden Verkehrssystemen in Industrie- und Entwicklungsländern wird sie in Zukunft eine noch bedeutsamere Rolle spielen. Neben den umwelt- und energiepolitischen Stärken kommen auch immer deutlicher die betriebswirtschaftlichen Kriterien zum Tragen. Gerade der Kostenpunkt Energieverbrauch aufgrund ständig steigender Rohölpreise für den Einsatz von herkömmlichen Dieselmotoren wird immer größer. Wenn man den Energiemix bei Elektroenergie zugunsten des Stromes aus regenerierbaren Quellen erhöht, verschieben sich die Betriebskosten deutlich zugunsten der Ebusse. Hier sind vor allem mobile und stationäre Speicher mit Schnellademöglichkeiten und die Ausnutzung der mit Gleichstrom betriebenen elektrischen Infrastrukturen interessant. Die Entwicklungs- und Forschungsarbeit im Sektor Elektromobilität stellt vielversprechende Optimierungen in Aussicht, die die Attraktivität und Sinnhaftigkeit noch weiter erhöhen werden. Wenn man Denkbarrieren überwindet und Vorurteile aufgrund der gegenwärtigen Aufklärungsarbeit abgebaut werden, sind dem Siegeszug von Elektromobilität keine Grenzen gesetzt, so Dipl.-Ing. Daniel Steiner. Mit den Initiativen von trolley:motion wie Konferenzen, Lobbying und Aufklärungsarbeit auf diversen Beziehungsebenen will man Entscheidungsträger überzeugen. Derzeit haben 20 Städte großes Interesse an der Einführung von Ebus-Systemen.

Trolley (englisch für Ebus- oder Oberleitungsbus-Systeme) trägt zu einer deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit von und in mitteleuropäischen Städten bei. Im Fokus steht dabei der Stadtverkehr. Mit seinem integrierten Ansatz verfolgt das Projekt vor allem ein Ziel: Die Förderung von Trolleybussen / Ebusen als sauberste und nachhaltigste Verkehrsvariante für Städte und Regionen Mitteleuropas, die ökologisch wie ökonomisch sinnvoll ihre Gegenwart und Zukunft gestalten.

trolley:motion engagiert sich international sowohl für die Erhaltung und Erweiterung bestehender als auch die Gestaltung neuer elektrischer Stadtbussysteme, insbesondere moderner Ebus-Systeme. Ziel ist die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs und die Lebensqualität in städtischen Räumen nachhaltig und nachweisbar zu verbessern. Entscheidungsträger werden objektiv informiert und aktiv in komplexen technischen und wirtschaftlichen Systemen unterstützt.

trolley:motion fokussiert auf die Interessen der Systemnutzer sowie der Menschen im Umfeld der Systeme, baut Vorurteile ab und liefert aktuelle Fakten. Die Mitglieder wollen neue Märkte für ihre Produkte lokalisieren sowie durch noch bessere Ausrichtung auf die Anforderungen der Kunden die Wettbewerbssituation in bestehenden Märkten stärken.

Unterzeichnung der „Deklaration Elektromobilität für Europa“

Im Anschluss zur Pressekonferenz kam es zum Schulterschluss der Hansestadt Bremen, Kirsch-Energie und Technische Universität Dresden, indem man die „Deklaration Elektromobilität für Europa“ unterzeichnete. Man will sich auch künftig für Ebus-Systeme und Elektromobilität als umweltfreundliches Personennahverkehrsmittel einsetzen. DWI Arnulf Schuchmann erklärt: „Wir unterzeichnen gemeinsam die ‚Deklaration Elektromobilität für Europa‘ und setzen mit unserer Unterschrift eine Geste mit starker Symbolwirkung für eine ökologisch wie ökonomisch sinnvolle Zukunft. Wir wollen jetzt und künftig die enormen Vorteile von Ebus-Systemen für Deutschland und Europa nutzen, wenn es um die effiziente Bewältigung weiter wachsender urbaner Mobilitätsansprüche geht.“

Round Table Gespräch

Den Round Table zu dem Thema „Ebus-Systeme - die verantwortungsvolle Lösung für die urbane Zukunft.“ führte Dipl.-Ing. Daniel Steiner. Es diskutierten Stefan Rutscher, Betriebsleiter der Barnimer Busgesellschaft in Eberswalde, und Dipl.-Verk. Wirtsch. Christiane Wagner, Consultant der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Stefan Baguette, Pressesprecher Solaris Bus & Coach S.A., Michael Glotz-Richter, Referent beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen sowie Prof. Dr. Arnd Stephan von der Technischen Universität Dresden. „In Deutschland hinkt die Verkehrspolitik der Realität nach“, meinte Stefan Baguette. „Wir müssen Entwicklung durch technische Möglichkeiten schaffen – und informieren, unsere Erfahrung promoten. Die Zahlen sprechen für die Elektromobilität.“, bekräftigte Arnd Stephan. Stefan Baguette: „Eberswalde hat schon ein Umdenken gebracht.“ Christiane Wagner: „Es fehlt ein Bus am Markt, den man anschauen, begreifen und verstehen kann.“ „Wir brauchen einen Wert zum Anfassen, Angreifen – das kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Pilotprojekte sind enorm wichtig. 2012 war die CO2 Emission höher als 2011.“, ergänzte Michael Glotz-Richter. Arnd Stephan: „Elektroenergie-technik hat so viele Effizienzvorteile. Ein fahrdynamisches Anforderungsprofil spart Oberleitungen bei Kreuzungen.“ „Richtig, bei Kreuzungen geht „oben ohne““, ergänzt Michael Glotz-Richter. Daniel Steiner: „Die Ergebnisse der Wissenschaft sind wichtig, die Wissenschaft ist glaubwürdig und hat Einfluss. Es wird die Aufgabe sein, die Bevölkerung und Entscheidungsträger zu informieren und von den Vorteilen zu überzeugen.“