

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

trolley:planung - Osnabrück: Planung für Oberleitungs-/Batteriebus

[J. Lehmann](#) - 04.11.13

Mit dem am 01.09.2013 veröffentlichten [Entwurf des 3. Nahverkehrsplans](#) der Stadt und dem Landkreis soll der Oberleitungsbus in Osnabrück das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs werden. Der auf Grundlage der [Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Lindschulte & Kloppe](#) erstellte Nahverkehrsplan sieht die Einführung eines Oberleitungs-/Batteriebus-Systems in der 150.000 Einwohner-Stadt vor. Diese sollen auf den Ausfallstraßen ab dem Ring um die Innenstadt mit Oberleitung versehen werden, dann können die Elektrobusse hier ihre Batterien während der Fahrt ohne Zeitverlust aufladen. Es sollen auf 13 Streckenachsen (bezeichnet mit A-J und L) insgesamt 52 km Oberleitung montiert werden, die Streckenverläufe K und M sollen beim Busbetrieb ohne Oberleitung bleiben. Das restliche Liniennetz soll zunächst mit kleineren Dieselnissen bedient werden, auf längere Sicht sollen dann auch Busse mit elektrischen Antrieben fahren. Teilweise sollen diese Linien Zubringerfunktionen erhalten, derzeit wird ja bereits eine Elektrobuslinie mit Kleinbussen erprobt.

Die Zielrichtung zur Einführung des elektrischen Bussystems mit Oberleitungs- und Batterieantrieb wurde nun im Nahverkehrsplan übernommen, eine Offenlegung zur Bürgerbeteiligung erfolgte bis zum 31.10.13. Nach Einarbeitung aller Anregungen und Einsprüche soll der Stadt- und Landrat den Nahverkehrsplan verabschieden. Die Voraussetzung für eine Realisierung der umweltfreundlichen Lösung ist eine 70-prozentige Förderung der Investitionskosten, diese Förderung wird nach Verabschiedung beantragt. Auf Nachfrage der [Tagespresse an den Geschäftsführer der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück \(PlaNOS\)](#), auf die durch die Industrie propagierte Lösung der induktiven Stromzuführung anstelle der Oberleitung erläuterte Martin Meyer-Luu, dass eine solche Lösung noch in Erprobung ist. Für eine schnelle Realisierung soll besser auf ein bewährtes System zurückgegriffen werden, welches durch die Batterienutzung innovativ und zudem kostensparend ist. Denn ein komplettes Oberleitungssystem würde Kosten in Höhe von knapp 200 Millionen Euro ausmachen, die derzeitige Planung kann mit 94 Millionen Euro realisiert werden.

Foto:

Verkehren auf den Ausfallstraßen in Osnabrück bald wieder Obusse? Auf der Alten Poststraße vor dem 1972 demontierten rund 75 m hohen Scheiben-Gasbehälter begegnen sich die Obusse 220 und 226 im August 1966, der 1960 ausgebaute Obusbetrieb musste seinerzeit aufgrund der aufwändigen Straßenausbauarbeiten wieder aufgegeben werden. Aufnahme: Thomas Johansson



In der am 25.04.2013 präsentierten und veröffentlichten Machbarkeitsstudie wurde auch die Alternative Stadtbahn wie andere zukunftsfähige ÖPNV-Systeme untersucht. Da es im einem eventuellen Schienennetz zahlreiche Einschränkungen wie Brücken, Bahnübergänge aber auch Steigungen gibt, die ohne aufwändige Sonderkonstruktionen einen Straßenbahnbetrieb in der Stadt unmöglich machen, liegt der volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Faktor eines Straßenbahnsystems auf unter 1. Der geringe Wert schließt damit eine öffentliche Förderung durch den Bund und das Land Niedersachsen aus. Neben den vierfach so hohen Erstellungskosten wird nur eine eingeschränkte Flächenerschließung erzielt, die untersuchte Planung sieht nur die Umstellung der Achsen A, G, H, J und L mit 26 km Länge vor, eventuell auch Achse D mit dann gesamt 31 km. Trotz dieses Ergebnisses kämpft eine Gruppe "Stadtbahn-Initiative" weiterhin für die Einführung eines Straßenbahnsystems. Sie lud am

30. Oktober zu einem Informationsabend zum Thema Nahverkehrsplan ein, die Ergebnisse dieser Veranstaltung waren jedoch nicht zielführend.

[Arnhem \[NL\]](#) - Trolleybus-Tag am Samstag, 21.09.2013

[J. Lehmann](#) - 16.09.13

Zum 4. Europäischen Trolleybustag veranstaltet die Gemeinde Arnhem mit dem Verkehrsbetrieb Breng einen Tag der offenen Tür in Arnhem am 21.9.2013 im Depot Westervoortsewijk. Clowns und Magier präsentieren in der großen Wagenhalle Ihre Shows, Musik und eine Hüpfburg. Zudem ermöglicht ein Busfahrersimulator ermöglicht eine Probefahrt mit einem Elektrobus. Die Besucher können im ebenfalls geöffneten Trolleybus Museum in die Vergangenheit oder anhand eines Modells eines neuen Trolleybus mit einem tramähnlichen Aussehen in die Zukunft blicken. Der Betriebshof ist zwischen 11.00 Uhr und 15.00 Uhr, die Anfahrt mit der Trolleybuslinie 5 oder der Linie 3 vom Bahnhof ist kostenfrei.

In insgesamt 27 Städten finden Aktionen zum Trolleybustag statt, so verbindet Solingen die Aktion mit dem Weltkindertag und lädt alle Kinder und Jugendlichen an diesem Tag zur kostenfreien Busfahrt ein. Salzburg verleiht einen Bus an Tschechien und veranstaltet zum Thema „Obus in die Agglomeration“ ein Dorffest in Hallwang. In Landskrona sowie in Szeged finden Fahrten mit historischen Trolleybussen statt.

Nach einem Generationswechsel im Juni 2013 besteht der Wagenpark in Arnhem aus 20 SwissTrolleys und 20 Berkhof/Traxis, mit denen sechs Trolleybuslinien befahren werden (Linien 1, 2, 3, 5, 6 und 7). Die 2001/02 beschafften Trolleybusse sind gemäß dem zehnjährigen Konzessionsvertrag mit der Firma Hermes, einem Tochterunternehmen der Firma Connexion (Laufzeit 2012 – 2022) in 2016/2017 zu ersetzen, hier sind bereits weitere 20 SwissTrolleys bestellt.

- Trolleybustag und Verlängerung Trolleybuslinie 2 vorgeschlagen

[J. Lehmann](#) - 23.09.13

Zahlreiche Besucher nutzten zum 4. Trolleybustag die Gelegenheit, in Arnhem das Trolleybusdepot zu besuchen und die zahlreichen Attraktionen zu genießen. Die Veranstaltung ging von 11 bis 15 Uhr. In der Abstellhalle der Trolleybusse standen auf der rechten Seite eine Reihe Marktstände, wo sich Vereine und Herstellerfirmen präsentierten. So gab es einen Verkaufsstand des Obus-Museum Solingen, der NTV, von Ferry Bosman (Autor des letzten Jubiläumsbuches über Arnhem), der Connexion und Breng sowie einiger Firmen wie Vossloh-Kiepe und Elektroline (Kummeler&Matter). Auf der anderen Seite der Halle war der SwissTrolley 5244, das 1:1-Modell der Hess-Tramfront und der Museumswagen 101 sowie ein Turmwagen ausgestellt. Der Arnheimer Museumstrolleybus 101 kann seit Anfang 2013 leider nicht fahren, da ein Schaden an den Widerständen auftrat. Vor der Halle wurde eine große Leinwand aufgebaut, dort konnten Interessierte an einem Fahrerpult Busfahren. In der zweiten Halle war die Abfahrtschaltstelle für die zwei Pendelbusse, die SwissTrolleys 5241 und 5242 erhielten hierfür als Zielbeschilderung Aufkleber „Pendelbus Trolleybusdag“. Daneben stand der SwissTrolley 5234, er wurde genutzt um auf dem Fahrerplatz probeweise zu sitzen. In einer weiteren Halle war es möglich, einem SwissTrolley auf das Dach zu schauen, Werkstatt-Mitarbeiter erklärten die dort vorhandenen elektrischen Bauteile.

Foto:
SwissTrolley 5241 als
Zubringer zum
Trolleybustag im
Depot, hier auf dem
Willemsplein Richtung
Bahnhof. Aufnahme: J.
Lehmann



Der Konzessionsinhaber Breng bzw. Hermes schlug dem Stadtrat vor, die Linie 2 von Hoogkamp nach De Laar über die John Frostbrug unter vorhandener Fahrleitung, die wieder mit dem Netz verbunden werden muss, bis zum Winkelzentrum Kronenburg, dann weiter wie die Trolleybuslinie 7 bis kurz vor der Haltestelle Otis Reddingplein und dann über die Lange Akkers nach De Laar Ost bis zur Endhaltestelle der Linie 6 (De Laar West) auf dem Brabantweg

zu verlängern. Rund 2 km Fahrleitung sind durch De Laar Oost neu zu verlegen. Es wird vorgeschlagen, die Linie 2 als Linie 6 weiter fahren zu lassen, damit wie jetzt bei der Linie 4 die Fahrgäste ohne Umsteigen Elderveld erreichen können. Bis auf die Anbindung der Straße Erasmussingel könnte damit die heutige Autobuslinie 4 ersetzt werden. Der zum letzten Fahrplanwechsel neu eingeführte Endpunkt im Neubaugebiet Schuytgraaf und Anbindung der Bahnstation Arnhem Zuid wurde bislang nicht gut angenommen, so dass dieser ersatzlos entfallen soll.

Der zuständige Stadtrat Martijn Leisink äußerte sich positiv über den Vorschlag der neuen Trolleybuslinie, nun muss die Stadt-Regio noch dem Vorschlag zustimmen und die für die Verlängerung der Linie 3 nicht benötigten Mittel hierfür umwidmen. Eine Realisierung wäre in diesem Falle bis Mai 2014 möglich.

Salzburg [AT] - Erster der 26 neuen Trolleybusse MetroStyle auf Probefahrt in Ostrava

J. Lehmann - 21.10.13

Der erste von 26 Gelenkobussen, die bis 2017 zur Auslieferung kommen, wird derzeit im Ostrava erprobt, nachdem dort durch die Firma EKOVA ELECTRIC a.s. die elektrische Ausrüstung der Firma Cegelec eingebaut wurde. Mit seiner Auslieferung wird auch der 4. Solaris Trollino ehemals La Chaux de Fonds erwartet. Beim ehemaligen 141, künftig Salzburg 316 ist noch ein defektes Bauteil zu ergänzen. Die Wagen 317 und 319 sind in Betrieb, Wagen 318 wird voraussichtlich in dieser Woche wieder folgen, nachdem er einige Tage auf ein Ersatzteil warten musste. Zahlreiche Obusse sind derzeit wegen Korrosionsschäden abgestellt, insbesondere aus der 1993 bis 1998 beschafften Serie 229-252 (Wg.229, 231, 236, 243) Aus dieser Serie werden insgesamt elf Fahrzeuge aufgearbeitet, fünf (232, 233, 241, 251 und 252) sind bereits fertiggestellt, sie sind äußerlich gut durch Ihre SLB-Lackierung in rot/weiß und die gut lesbaren LED-Zielanzeigen erkennbar.

Auch bei den hochflurigen Obussen werden die Karosserien aufgearbeitet, gegenwärtig befinden sich 219 und 208 in Arbeit, auch der abgestellte 206 wird aufgearbeitet. Während Obus 213 bereits abgemeldet als Ersatzteilspender dient, sind für dieses Jahr die Obusse 211 und 214 zur Ausmusterung vorgesehen.

Durch die o.g. Abstellungen herrscht derzeit Wagenmangel, so dass die historischen Obusse 109 und 178 häufig im Liniendienst anzutreffen sind.

Mit Beginn des neuen Schuljahres ab dem 09.09.13 wurde eine zusätzliche Verstärkerfahrt von Walsersfeld in die Josefaia eingeführt, dieses Angebot konnte in Kooperation mit der Gemeinde Wals Siezenheim eingeführt werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird die Linie 12 auch in der Frühspitze bis zum Europark geführt, entsprechend kommen auch hier wie nachmittags sechs Kurse zum Einsatz. Samstags wird der 15-Minuten-Takt auf weiteren Linien ausgedehnt.

Am 25.09.2013 wurde der Presse die neue Leitstelle vorgestellt. Kernstück der neuen Leitstelle ist das neue „Intermodal Transport Control System“ (ITCS), es steuert die Informationen zwischen Fahrzeugen und Leitstelle bzw. Fahrern, Disponenten und Fahrgästen. Die aktuellen Fahrzeugstandorte werden über den Bordcomputer in den Fahrzeugen übermittelt. Das neue kompakte Kombigerät, welches als Bordrechner nun auch als Fahrscheindrucker dient und auch Ampeln ansteuern kann, wird bis Ende Oktober in allen Obussen eingebaut. Mit den Informationen wird die betriebliche Ist-Situation verarbeitet und an die Haltestellen weitergegeben, die eine minutengenaue Anzeige der Abfahrten anzeigen können. Weitere fünf Haltestellen erhalten eine solche Anzeige in diesem Jahr zusätzlich, außerdem ist für 2014 die Ausweitung der Echtzeit-Fahrplanauskunft an Smartphones geplant.

Derzeit laufen Planungen für einen neuen Betriebs Hof, ein Neubau auf einem Grundstück näher zur Innenstadt wird erwägt. Bei dem derzeitigen, im Dezember 1949 eröffneten Betriebs Hof auf der Alpenstraße, rund 3,5 km von der Innenstadt entfernt, ist insbesondere die Werkstatt zu eng. Sie wurde für Gelenkwagen bereits verlängert, sofern Doppelgelenkbusse eingeführt werden, hätten diese keinen Platz in der Werkstatt.

Ab dem 25. Juli 2013 wurde die Müllner Hauptstraße komplett in mehreren Bauphasen erneuert. Für den Individualverkehr wurde eine Einbahnführung eingerichtet, der öffentliche Linienvkehr passiert jedoch weiterhin in beiden Richtungen, durch eine Ampel gesichert. Die Ansteuerung der Ampel erfolgt für Obusse mittels Oberleitungskontakt, Dieselbusse müssen die herkömmlichen, im Fahrzeug befindlichen Handsteuerungen benutzen. Vom 2. September bis einschließlich 8. September 2013 war die Müllner Hauptstraße für den gesamten Fahrzeugverkehr gesperrt. In den ersten drei Tagen erfolgte die Sperrung nur zwischen Klausentor und Augustiner gasse, die Linien 7 und 8 wurden über den Herbert-von-Karajan-Platz wie die Linie 4 und der Betriebsstrecke Lindhofstraße umgeleitet. An den übrigen Tagen war auch der gesamte Kreuzungsbereich Gaswerk gasse/Lindhofstraße und die Umleitungsstrecke wurde über die Rudolf-Biebl-Straße ausgedehnt, die Obuslinie 8 fuhr die Neue Mitte Lehen direkt an während die Linie 7 über die Strubergasse zur Gaswerk gasse fuhr.

Seit dem 5. Oktober 2013 wurde eine neue Verkehrs führung in der Stadt eingeführt. Die Griesgasse ist nun eine verkehrsberuhigte Zone mit Tempo 30, die nur von Obussen, Radfahrer und Fiaker befahren werden darf. Der Individualverkehr wird nun vom Neutor über den Anton- Neumayr- Platz und den Museums- Platz beim Haus der Natur vorbei auf die bisherige Einbahnstraße am Franz- Josef- Kai zur Staatsbrücke geleitet.

Im Bundesland Salzburg wurde wegen eines Finanzskandals vorzeitig gewählt. Eine Koalition zwischen zwei konservativen Parteien und den Grünen bildet damit die erste Nachkriegsregierung ohne SPÖ-Beteiligung. Nach Rücktritt des zweiten Landeshauptmann-Stellvertreters des Landes Salzburg David Brenner (SPÖ), der bis zu seinem Rücktritt im Zuge eines Spekulationsskandals als Aufsichtsrat- Vorsitzender fungierte, wurde nun Christian Struber, Geschäftsführer der Salzburg Wohnbau und ÖVP-Mitglied neuer Aufsichtsrat-Vorsitzender. Zudem kamen Astrid

Rössler (Grüne) und Landesrat Hans Mayr (Partei Team Stronach) in den Aufsichtsrat.

Der neue Aufsichtsratsvorsitzende äußerte nach seiner Wahl in einem Interview, sich für Batteriebusse einzusetzen. Er will erreichen, dass die Altstadt oberleitungsfrei wird. Als Vorbild nannte er die Elektrobusse in Wien. Bei den offen ausgesprochenen Gedanken wurde nicht berücksichtigt, dass es sich bei den Batteriebussen in Wien um Midibusse in 7,7 m Länge handelt, während die Salzburger Obusse in 18 m Länge die Innenstadt durchqueren.

[Linz \[AT\] - Doppelgelenktrolleybusse für Linz?](#)

[J. Lehmann](#) - 25.11.13

Mit Verlängerung der Strassenbahnlinie 3 nach Traun, die für Anfang 2016 geplant ist, ist auch die Verlängerung der Obuslinie 43 bis zu einer neuen Umsteigestation an der geplanten Haltestelle Traun, Kreuzung vorgesehen. Es steht jedoch noch nicht fest, ob die knapp 1 km Verlängerung mit Oberleitung versehen wird. Der Beschluss wurde im Rahmen der Vorplanung getroffen. Die für weitere Genehmigungsschritte erforderliche Einreichplanung wurde Ende Februar 2013 abgeschlossen und vom Stadtrat befürwortet. Die 4,4 Kilometer lange Trassenführung sieht in Verlängerung der am 13. August 2011 bis Doblerholz eröffneten Linie 3 insgesamt acht neue Haltestellen vor. Bis Anfang November waren alle vier Trolleybuslinien elektrisch befahrbar. Auf den 20 Kursen morgens standen jedoch bis zu sechs Gasbusse im Einsatz, so auch am 11.10.2013, als von den 19 Trolleybussen nur 14 im Einsatz standen. Fünf verblieben in der Werkstatt bzw. aus verschiedenen Gründen im Depot. Leider ist für die fast 15-jährigen Trolleybussen die Beschaffung von Ersatzteilen schwierig. So wird beim Trolleybus 217, der vor rund zwei Wochen einen Unfallschaden an der Vorderfront erlitt auf eine neue GKF-Maske der Vorderfront von der Firma Volvo gewartet. Bei Wagen 209 wird seit längerer Zeit auf ein elektrisches Bauteil für die Hilfsaggregate gewartet, er wurde zwischenzeitlich in der Abstellhalle abgedrahtet hinterstellt. Wagen 219 hatte elektrische Probleme, am Wagen 207 waren die Fensterscheiben undicht und bei Obus 218 stand die halbjährliche Routinekontrolle an.

In den Sommermonaten fand wegen Bauarbeiten an Bahnunterführung Dinghoferstraße und dem dafür erforderlichen Abbau der Obusfahrleitung ein Autobusersatzbetrieb auf den Linien 41 und 43 statt. In den letzten Monaten des Jahres ist eine weitere Bauphase geplant, so dass vom 07.11.2013 bis voraussichtlich zum 07.01.2014 die Obuslinien 41 und 43 wiederum nicht elektrisch verkehren, da die Fahrleitung erneut demontiert werden mussten. Da dieser Zeitraum innerhalb der Schulzeit fällt, reicht der Autobuspark nicht aus. Vier Busse wurden daher bei EvoBus für diesen Zeitraum angemietet, es handelt sich um vier 15m lange dreiachsige Citaro (Betriebsnummern in Linz: 396-399), die zuvor beim Busbetrieb Dr. Richard in Wien im Einsatz standen. Zeitweise wird die Unterführung komplett gesperrt, so am kommenden Wochenende vom Freitag, 29. November 2013 ab etwa 22.30 Uhr bis Montag, 2. Dezember 2013 etwa 4.30 Uhr. Dann befahren die Linien 41 und 43 in Richtung Hessenplatz eine Umleitungsstrecke.

Entgegen früherer Gedanken den Obusbetrieb zugunsten eines einheitlichen Gasbusbetriebs zu ersetzen, stimmte der Stadtrat am 20.09.2007 einer Resolution zum Erhalt der bestehenden Obuslinien einstimmig zu. Gegenwärtig wird eine Ausschreibung erarbeitet, die wie bei den 2007 bis 2012 beschafften Gasbussen die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge beinhaltet wird. Die Dauer dieses Vertrags wird voraussichtlich auf 15 Jahre ausgelegt, es beinhaltet den Verkauf der alten Fahrzeuge sowie die Rücknahme der Fahrzeuge nach 15 Jahren. Dadurch soll vermieden werden, daß eine wie bei derzeitiger Generation eine lange Standzeit durch Beschaffung von Ersatzteilen besteht und mehr Obusse auf den vier Linien zum Einsatz kommen. Denn die Anzahl der Obusse soll auch bei der neuen Generation bei 19 Einheiten bleiben.

Nach dem erfolgreichen Test des Züricher Doppelgelenktrolleybusses 78 im Oktober 2012 besteht der Gedanke, zur Milderung der Kapazitätsengpässe auf den Linien 45/46 Doppelgelenktrolleybusse anzuschaffen. Eine genaue Festlegung ist jedoch noch nicht getroffen. Für die geplante Verlängerung der Linie 43 über den Stadtfriedhof St.Martin hinaus wird jedoch nicht mit einem Mehrbedarf gerechnet.

Zum Feiertag "Allerheiligen" am 01.11.2013 verkehrten die Obuslinien 41/43 mit dichterem Takt, es galt der Ferienfahrplan, der einen 15-Minuten-Takt vorsieht. Ansonsten besteht an Sonn- und Feiertagen ein 20-Minuten-Takt auf beiden Linien.

[La Chaux-de-Fonds \[CH\] - Hoffnung für den Trolleybusbetrieb](#)

[J. Lehmann](#) - 28.10.13

Nachdem die Betriebe des Kreises und der Stadt Neuchatel unter der Firmierung TransN vereinigt wurden, erhielten zur Vermeidung von Doppelnummerierungen die Solaris-Trollino 12 die Nummern 631 bis 633 (ehemals 131-133). Trolleybus 631 steht nach langer Abstellzeit wieder in Betrieb, der Einsatz ist jedoch gering, so leistete Tb 633 in den letzten acht Monaten nur rund 20.000 km, dies entspricht einer Jahresleistung von etwa 30.000 km.

Die Erneuerung der Innenausstattung der drei verbliebenen SwissTrolleys wurde mit Wagen 124 fortgesetzt. Dabei erfolgte auch eine Erneuerung des Bodenbelags der zwischen Boden und Wand auf dem Perrons aufgerissen war. Er erhielt auch eine Lackierung in den neuen Farben des gemeinsamen Betriebs in weiss/grün. Diese wurde im Juni 2013 in Neuchatel aufgebracht, wofür der Wagen hierhin geschleppt wurde.

In Vorbereitung für den Baubeginn des neuen Busbahnhofs erfolgte die Fällung der Bäume, die den Bahnhofsvorplatz mit einer kleinen Parkanlage abgrenzten. Auch das Denkmal Numa-Droz wurde demontiert, während die Statue des Ehrenbürgers der Stadt am westlichen Ende der Straße Numa-Droz aufgestellt werden soll, wird das Stein-Monument auf dem Friedhof in der Nähe des Krematoriums aufgebaut.

Die Zufahrt des künftigen Busbahnhofs nördlich des Bahnhofs ist über die Avenue des Marchandises geplant. Diese

diente auch bis 1995 als Depotzufahrt, das Depotgelände diente für die letzten knapp 20 Jahre als Eisen- und Metallwarenlager. Nach dem kürzlichen Abriss der Gebäude wird das Gelände als Parkplatz genutzt, zwei Masten blieben noch als damalige Zeitzeugen. Das Gelände wird nun Teil des neuen Baugebiets "Quartier Le Corbusier". Die Bauarbeiten für den Busbahnhof sollen Anfang 2014 beginnen, der gesamte Bahnhof soll bis Ende 2015 umgestaltet werden.

Eine Entscheidung, ob der neue Busbahnhof auch Fahrleitung erhält soll nach Beschluss des Generalrats am 06.03.2012 nach einem Gutachten mit einem Vergleich der unterschiedlichen Typen von Fahrzeugen in Bezug auf Energiebilanz, Lärm und Verschmutzung getroffen werden. Zwar ist man mit der Beschaffung von Hybridbussen der vorherigen Forderungen der Politik nachgekommen, dabei wurde jedoch nicht beachtet, dass die sieben beschafften Hybridbusse nicht rein elektrisch verkehren, sondern der Elektromotor nur bei der Anfahrt mittels gespeicherter Energie unterstützt. Bis zu einem endgültigen Entschluss wird der wagenparkmäßig bereits erheblich reduzierte Trolleybusbetrieb aufrecht erhalten.

[Luzern \[CH\]](#) - Erste Testfahrt nach Büttenen

[J. Lehmann](#) - 07.10.13

Nachdem im September 2013 die Bauarbeiten für die Trolleybusverlängerung von Würzenbach nach Büttenenhalde beendet wurden, fand am 3. Oktober eine erste Testfahrt mit dem Gelenktrolleybus 224 statt. Diese erste Fahrt wurde mittels Pressemitteilung angekündigt.

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 verkehrt die Linie 6 von Matthof nach Büttenenhalde, während die Linie 8 von Hirtenhof nach Würzenbach pendelt. Gemäß Fahrplanentwurf werden auf der Linie 6 sechs Kurse morgens und nachmittags sieben Kurse im 10-Minuten-Takt sowie vier Kurse von 9 bis 13 Uhr im 15-Minuten-Takt zum Einsatz kommen. Die Linie 8 benötigt 6 bzw. 4 Kurse. gegenüber dem heutigen Fahrplan kommt ein Trolleybus mehr zum Einsatz. Jedoch wird die Linie 4 auf Gelenktrolleybusse bei Reduzierung des Takts umgestellt, hier werden statt vier nur drei Kurse benötigt. Der vermehrte Einsatz von Gelenktrolleybussen ohne Neubeschaffung ist möglich, nachdem die Linie 2 bis Ende des Jahres für rund zwei Jahre vorübergehend von Gelenkdieselbussen wegen einer Großbaustelle in Emmenbrücke bedient wird.

[Lausanne \[CH\]](#) - 22 SwissTrolleys in Auslieferung

[J. Lehmann](#) - 02.09.13

Vor den Sommerferien wurde mit Einführung eines neuen Fahrplans die Trolleybuslinie 7 getrennt. Ab dem 03.06.2013 verkehrt die Linie 7 von Val-Vert mit einer Rundfahrt über St-François, Bel-Air, Riponne-M. Béjart, Tunnel, Place du Nord wieder zurück nach Val-Vert. Die Linie verkehrt ganztags alle 7½ Minuten. Der Abschnitt von St-François nach Renens ging in die Linie 17 auf. Diese verkehrte bislang alle 20 Minuten, nun tagsüber alle 7½ in der HVZ alle 5 Minuten. Der Ferienfahrplan vom 08.07 bis zum 23.08.2013 sowie vom 14.10. bis 25.10.2013 sieht einen ganztägigen 7½-Minuten-Verkehr vor. Jeder zweite Wagen endet in Renens. Der Startpunkt der Linie ist in Georgette. 2018 soll die Linie 17 bis Renens von einer neuen Straßenbahnlinie (T1) bedient werden.

Eine Auslieferung der 22 SwissTrolleys 871-892 startet in diesem Monat. Die Firma Hess plant, den letzten Wagen Mitte Dezember 2013 nach Lausanne zu liefern. Dadurch wird die Anzahl der Solotrolleybusse reduziert, nachdem Anfang des Jahres bereits die Trolleybusse 732, 733, 741 und 742 ausschieden, sind nun auch die Wagen 739 und 743 ausgemustert. Somit standen im Juni noch 50 Einheiten in Dienst (721, 722, 740, 744-792 ohne 765 und 767). In den Sommermonaten wurden die Wagen 745, 747, 750 und 759 ausgemustert, so dass Anfang September die Anzahl der Solotrolleybusse auf 46 sank. Die beiden ältesten Wagen 721 und 722 dienen als Fahrschulwagen (ebenso wie 740 und 766), sie sind jedoch nun häufiger als Anhängerzüge anzutreffen. Auch die Anzahl der hochflurigen Anhänger wurde erheblich reduziert, nur noch drei Anhänger aus der Serie 951-973 (Nr. 962, 964, 973) sind in Betrieb.

Neben der noch teilweise von Solowagen bedienten Linie 25 wird nach Auslieferung der SwissTrolleys auch die Linie 4 von Gelenktrolleybussen bedient werden. Ferner werden die Anhängerzüge auf den Linien 1, 2 und 21 durch die SwissTrolleys ersetzt.

Die ersten der insgesamt 120 zur Auslieferung bis 2017 bestellten Gelenkdieselbusse des Typs MAN Lion's City GL befinden sich seit Mitte des Jahres im Linieneinsatz. Die Dieselbusse mit der neusten Euro-6-Motorengeneration lösen die VanHool- und Solaris-Gelenkdieselbusse der Baujahre 2001-2005 ab, die bestellten Solowagen die VanHool-Gasbusse.

[Neuchâtel \[CH\]](#) - Weiterhin 36 Gelenktrolleybusse

[J. Lehmann](#) - 11.11.13

Der Anfang 2013 aus La Chaux de Fonds übernommene Trolleybus 125 erhielt im Sommer eine neue Lackierung im Farbschema der TransN in weiß, unten grün abgesetzt. Auch Trolleybus 124 aus La Chaux de Fonds erhielt in Neuchâtel diese Lackierung, er erhält derzeit in der Werkstatt von La Chaux de Fonds eine neue Innenbekleidung und neue Sitzauflagen. Trolleybus 125 ersetzte in Neuchâtel den Anfang 2013 ausgemusterten NAW/Hess-Trolleybus 107. Somit bleibt die Anzahl der Gelenktrolleybusse in Neuchâtel bei 36 Einheiten. Ende 2012, so der [Verwaltungsbericht der TransN](#) betrug die Anzahl der Trolleybusse für Neuchâtel und La Chaux de Fonds 41 Gelenk- und 3 Solotrolleybusse. Neben den fünf SwissTrolley2 von La Chaux de Fonds und den 20 SwissTrolley3 in Neuchâtel standen Ende 2012 16 NAW/Hess-Trolleybusse in Dienst. Im Februar wurden dann die Wagen 123 und 125 nach

Neuchatel abgegeben. Wagen 123 wurde in Neuchatel als Ersatzteilspender ausgeschlachtet und mittlerweile verschrottet.

Nach Ausmusterung vom Trolleybus 107 stehen aus der Serie 101-121 des Baujahrs 1991 noch 15 Wagen (101,102, 105,106, 108,108, 113-121) in Betrieb. Trolleybus 121 erhielt zur Vermeidung von Doppelnummerierungen bei TransN die Betriebsnr.621.

Wegen Anpassung der Fahrleitung im Zuge des Neubaus der [Microcity](#) wurden in der ersten Novemberwoche einige Arbeiten zwischen den Haltestellen "Bas-du-Mail" und "Gibraltar - CPLN" in den Nachtstunden durchgeführt.

[St. Gallen \[CH\]](#) - Ersatz des 40-jährigen Turmwagens durch ein jüngeres Fahrzeug

[J. Lehmann](#) - 09.09.13

Auch der Dienstwagenpark erhielt nun eine Erneuerung, nachdem die Busflotte von 2007 bis 2010 komplett erneuert wurde. Zuerst beschaffte die VBSG neue Dieselsebusse, nach einer Ausschreibung ausschließlich von MAN (52 Fahrzeuge) ab 2008 Trolleybussen von der Firma Carosserie Hess (25). Lediglich ein Trolleybus verblieb aus der Vorgängerserie, es handelt sich um Wagen 155, der 2005 total überholt und mit einem zweiten Gelenk sowie einem dritten Wagenteil umgebaut wurde.

Nun ersetzte die VBSG den bisherigen Turmwagen durch ein jüngeres Fahrzeug. Der über 50 Jahre alte Saurer-5DF-Lastwagen wurde 1973 zum Turmwagen, den Werkstattaufbau erhielt er vom 1950 erbauten Vorgänger. Als Nachfolger wurde nun ein MAN-Turmwagen über einen Gebrauchthändler erworben, es handelt sich um einen Hubsäulenturmwagen, der aus dem Baujahr 1991 stammt. Er wurde vor seinem Verkauf revidiert und frisch lackiert, die Auspuffanlage wurde ersetzt durch eine Anlage mit Partikelfilter.

Die VBSG testete im April 2012 einen Hybridbus, der vorwiegend auf den Autobuslinien 6 und 9 verkehrte. Der Test wurde als erfolglos gewertet, der Hybridbus hatte zu wenig Kraft, um die Steigungen mit angemessener Geschwindigkeit zu bewältigen. Bei Vollbesetzung hatte der Bus bei einer ansteigenden Haltestelle Mühe, überhaupt loszufahren. Die Einsparung war hingegen enttäuschend, die in anderen Schweizer Städten erreichten 30% Minderverbrauch wurden nicht mal zur Hälfte erreicht. Somit entschied die VBSG, als Ersatz der letzten NAW-Busse vier MAN Lions City L in knapp 15 m Länge zu beschaffen.

Beim Tag der offenen Tür am 06.04.2013 erhielten diese vier neuen MAN-Autobusse und zwei Trolleybusse Taufnamen. Der Gelenktrolleybus wurde auf den Namen Quartierverein Rotmonten und der Doppelgelenktrolleybus auf den Namen Quartierverein Winkeln getauft. Ein fahrfähiger historischer Trolleybus konnte nicht geboten werden, jedoch wurde im Depot der 1957 gebaute Anhänger 305 präsentiert, der 1985 nach Warschau abgegeben wurde und nun aus Polen von Retrobus zurückgeholt wurde.

In einem Volksentscheid lehnten die Stimmberechtigten bei einer Wahlbeteiligung von 45,4% die Verselbständigung der VBSG in zwei Aktiengesellschaften deutlich ab. Der Plan des Stadtrats war eine VBSG Logistik AG für die Infrastruktur und das gesamte Personal zu gründen und eine VBSG Transport AG, die die Konzessionen übernommen und auf Bestellung von Bund, Kantonen und Gemeinden die Linien betrieben hätte. Während die erste AG 100% städtisch blieb, hätten sich an der VBSG Transport AG Dritte beteiligen können. In der gleichen Abstimmung wurde ein 37-Millionen-Kredit für die Erneuerung des St.Galler Bahnhofplatz genehmigt. In diesem Zuge soll ein zentraler neuer Bushof entstehen. Das 120 Millionen Franken-Projekt wird auch von der SBB, dem Kanton St.Gallen und dem Bund finanziert.

Dem dritten Sparpaket des Kantons fielen hingegen die erst vor kurzem im kantonalen ÖV-Programm für 2014–2018 geplanten [Maßnahmen](#) zur Taktverdichtung der Trolleybuslinien 1 und 4 am Abend vom 20- auf einen 15-Minuten-Takt und der Verlängerung der Trolleybuslinie 3 nach St.Georgen zum Opfer. Die Fraktion der SP und Grünen versuchte diese Streichung zu verhindern, was jedoch insbesondere von der regierenden CVP mit 79 zu 32 Stimmen im Kantonsrat am 24.06.2013 abgelehnt wurde.

[Zürich \[CH\]](#) - Alle 21 SwissTrolley4-Gelenkwagen ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 18.11.13

Den letzten der 21 bestellten SwissTrolley4 lieferte die Firma Hess im September 2013 nach Zürich aus. Am 06.09.13 erhielten die Wagen 179 und 180, am 01.10.2013 die Wagen 181 und 182 ihre Zulassungen. Bis auf Wagen 180, an dem aktuell die Herstellerfirmen noch einige Mängel abarbeiten, stehen alle Wagen im Linienbetrieb. Der SwissTrolley4 Nr.172, der am 06.05.2013 seine Zulassung erhielt, erbrachte im ersten halben Jahr bereits eine Laufleistung von 38.677 km, die damit über der durchschnittlichen Jahreslaufleistung der 2007 beschafften Swisstrolleys von 65.000 km liegt. Die beiden nachbestellten Doppelgelenktrolleybusse werden bis Ende März 2014 erwartet. Häufig sind daher auf zwei Kursen der Linie 31 Autobusse anzutreffen. Anfang November 2013 wurde in nächtlichen Probefahrten mit dem Doppelgelenkwagen 89 Probefahrten durchgeführt, um die Tauglichkeit der Linien 69 und 80 zu untersuchen. Diese beiden Linien sind im Rahmen des von der VBZ erarbeiteten Trolleybusstrategie, deren Zustimmung durch den Kantonsrat noch offen ist, als zukünftige Trolleybuslinien geplant, auf denen Doppelgelenkwagen zum Einsatz kommen sollen. Daher wurde bei den beiden Fahrten, die jeweils in der Betriebsruhe nach 0:00 Uhr stattfanden, die Infrastrukturanlagen wie Haltestellen und Kurven im Linienverlauf auf ihre Tauglichkeit für die 24 m langen Doppelgelenkwagen getestet. Dabei legte der Doppelgelenkwagen eine Entfernung von 23 km mit Batterie zurück, die Steigungen im Zuge der Streckenführungen bewältigte der nur mit wenigen Personen besetzte Wagen mühelos.

Von den 23 Trolleybussen des Typs Mercedes-Benz O405GTZ, die Anfang April 2013 in Betrieb standen, dienten die Wagen 128, 130 und 110 ab April, 111 und 123 ab Mai, 127, 118 und 119 ab Juni, 125 ab Juni und 132 ab September als Ersatzteilspender und wurden anschließend verschrottet. Wagen 143 folgte im Oktober, Wagen 133 ist derzeit, bereits ohne Stromabnehmer neben der Wagenhalle abgestellt. Lediglich der am 06.05.13 abgestellte Wagen 102 blieb der Nachwelt erhalten, er ging zur Vereinigung Retrobus und wurde am 17.08.2013 abtransportiert. Derzeit stehen noch 10 hochflurige Trolleybusse im Einsatz: 106, 113, 115, 122, 124, 129, 131, 137, 140, 142. Der Gesamtbestand liegt vorübergehend bei 77 Trolleybussen, davon 29 Doppelgelenkwagen und 38 SwissTrolleys (144-179, 181, 182). Zum neuen Fahrplan ab dem 15.12.2013 tauschen die Linien 33 und 72 ihre westlichen Endhaltestellen (Triemli und Morgental). Beide Linien werden dann ganztägig im 7½-Minuten-Takt bedient, somit kommen auf der Linie 33 12 Kurse, auf der Linie 72 neun Kurse zum Einsatz, nachmittags kommt je ein Kurs wegen Fahrzeitverlängerung hinzu. Derzeit verkehren auf der Linie 33 derzeit 15 Kurse tagsüber, morgens kommen zwei, nachmittags drei hinzu. Auf der Linie 72 werden sieben Kurse benötigt, wegen Fahrzeitverlängerung morgens und nachmittags kommt einer hinzu. Der Fahrplan der übrigen Trolleybuslinien bleibt unverändert, so bleibt der Einsatz tagsüber auf den Linien 31 und 32 bei 11 Kursen, nachmittags kommen wegen Fahrzeitverlängerungen noch zwei auf der Linie 31 hinzu und auf Linie 32 vier wegen 6-Minuten-Verkehr. Linie 34 bleibt bei ganztägig vier Kursen. Linie 46 bleibt tagsüber bei 7 Kursen, morgens kommen weiterhin drei hinzu, nachmittags zwei. Somit werden derzeit 67 Kurse auf den Trolleybuslinien benötigt. Künftig werden nachmittags mit den drei Kursen der neu eingeführten Linie 71, die zwischen Albisriederplatz und Rosengartenstrasse pendelt, weiterhin 67 Kurse benötigt, für die Linien 31 und 32 bleibt der Bedarf bei 28 Doppelgelenkwagen.

Wegen Bauarbeiten am Hauptbahnhof kann die übliche Fahrspur mit Fahrleitung nicht genutzt werden, über eine provisorische Umfahrung müssen derzeit die Trolleybusse der Linie 31 in Richtung Schlieren oberleitungslos fahren. Die Stangen werden von Servicepersonal an der Haltestelle Hauptbahnhof angelegt. Weitere Baumaßnahmen haben in den letzten Wochen ebenfalls Verlegungen von Fahrleitungen (so auf der Nürnbergstrasse am Bahnhof Wipkingen im Zuge der Linie 33 und auf der Schöneeggstrasse im Zuge der Linie 31) oder Fahrten mit Hilfsmotor nach sich gezogen. So verursachte die Baustelle Kalkbreite im Zuge der Linie 32 zeitweise eine Umleitung durch die Körnerstrasse, es kamen vorzugsweise die jüngeren Doppelgelenktrolleybusse zum Einsatz, wobei der lautlose Batterieantrieb sich für die Notfahrt bewährte.

Foto:

Nach einer Fahrt mit dem Batterieantrieb bedingt durch eine Umleitung durch einen Zusammenstoß eines linksabbiegenden PKWs mit einer Straßenbahn legt der Fahrer die Stangen vom Trolleybus 172 wieder an.



Modena [IT] - Endlich wieder alle drei Trolleybuslinien in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 21.10.13

Nach Ende des Sommerfahrplans am 16.09.2013 verkehrten Trolleybusse wieder auf der Linie 6. Es dauerte jedoch noch über einen weiteren Monat, ehe Trolleybusse Mitte Oktober auch wieder auf den Linien 7 und 11 zum Einsatz kamen. Grund war eine Baustelle in der Via Emilia Centro in der Innenstadt, die eine Straßensperrung nach sich zog und Autobusse hier über eine Umleitung eingesetzt wurden.

Mit der Rückkehr der Trolleybusse auf allen Linien gingen auch endlich die Wagen 06 und 07 in Betrieb. Die von Firma Viseon in 2010 produzierten Einheiten warteten bereits drei Jahre in Modena auf ihre Zulassung.

Lyon [FR] - Halbzeit für die Bauarbeiten der verlängerten Trolleybuslinie C13

[J. Lehmann](#) - 11.11.13

Die Bauarbeiten für die Arbeiten an der Elektrifizierung der Linie C13 schreiten voran. Bis zum 28.08.2011 verkehrte die Linie C13 (damals noch 13) zwischen Hotel de Ville und Montessuy, dann erfuh sie als Linie C13 eine Verlängerung nach Grange Blanche.

Die Arbeiten werden in den Nachtstunden durchgeführt, um den Verkehr nicht zu behindern, Bei den Anwohnern bittet die Systral um Verständnis und informiert auf ihrer Webseite über den Fortgang der Arbeiten.
Seit Anfang September 2013 ist ein Teil der neuen erweiterten Trolleybuslinie C13 fertig gestellt. Der Linienweg östlich des Bahnhof Part-Dieu ist mit Fahrleitung überspannt, und zwar auf den Straßen rue du Professeur Florence (bis zum Place d'Arsonval), rue Roux Soignat, rue de Trarieux (von rue du Professeur Florence und la rue Roux Soignat), avenue Lacassagne von rue Paul Bert bis la rue Roux Soignat bis zur Endstation Grange Blanche.
Im Mai 2013 schrieb die Sytral die Lieferung und Montage eines Unterwerks auf, eine Vergabe erfolgte im Sommer 2013. Die Fertigstellung der Elektrifizierung wird für Frühjahr 2014 erwartet, bis dahin wird die Fahrleitung vom Part Dieu bis zur Cours Lafayette fertig gestellt sein.
Derzeit werden rund 40 der 69 12m-Cristalis-Trolleybuse auf den vier Linien C4 (6), C11 (max.9), C14 (max.18) und C18 (max.7) benötigt. Die 55 Cristalis-Gelenktrolleybusse kommen auf den Linien C1, C2 und C3, die sieben 10m-Trolleybusse MAN/Hess/Kiepe nur auf der Linie S6 zum Einsatz. Die vier Solotrolleybuslinien werden zudem aus vier verschiedenen der insgesamt neun Depots der TCL bestückt, und zwar vom Dépôt Saint Simon die C14, vom Dépôt de la Soie die Linie C11 (und die Linie C3), vom Dépôt de Cuire die Linie C18 sowie die S6 und die derzeit verdieselte Linie C13 und vom Dépôt d'Alsace die Linie C4 neben den Linien C1, C2. Die 69 12m-Trolleybusse sind den einzelnen Linien zugeordnet, sie sind innen mit einem Schild mit der Linienführung bestückt.
Zur Verbesserung der Fahrzeugfrequenz und Einhaltung des Abstands der einzelnen Trolleybusse auf der Trolleybuslinie C3 und Verringerung der Fahrzeit, die heute zwischen 51 und 59 Minuten von Endstation zu Endstation liegt und im Bereich von 27 bis 35 Minuten zwischen der Brücke Lafayette und dem Laurent Bonnevey liegt, werden auf dem Abschnitt von der Brücke Lafayette bis zum Busbahnhof Laurent Bonnevey, Busspuren eingerichtet. Die Optimierung des Fahrtwegs läuft in mehreren Abschnitten. bereicht im vergangenen Jahr wurde das Kopfsteinpflaster in Teilbereichen durch eine Asphaltsschicht ergänzt.
Neben 131 Trolleybussen verkehren auf den Buslinien der Systral 874 Autobusse (Diesel). Um hier auch elektrische Antriebe einzuführen werde seit dem 19.09.2013 für ein Jahr sechs Hybridbus der drei Hersteller Iveco Irisbus Bus, MAN und Volvo eingesetzt. Der Testeinsatz soll die Hybrid-Technologie unter tatsächlichen Betriebsbedingungen mit einer vergleichenden Studie prüfen. Für den Einsatz wurden unter anderem die Linie C6: Part-Dieu - Ecully und Croix-Rousse - Valdo sowie die Linie 37 Südlicher Ausgang des Bahnhofs Part-Dieu nach Vaulx.

Castellón [ES] - Nur ein Bieter für die Betreiberkonzession

[D. Budach](#) - 14.10.13

Auf die Ausschreibung über den Betrieb der bis Grao verlängerten Trolleybuslinie ging nur ein einziges Angebot ein, und zwar vom Überlandbusbetreiber "Autos Mediterráneo". Für einen Betrag von EUR 12.373.206 will das Unternehmen den Betrieb und Fahrzeugstellung auf der dann verlängerten Linie 1 über einen Zeitraum von 10 Jahren übernehmen. Bisher wurde dennoch nicht definitiv über die Vergabe entschieden. Der neue Betreiber muss 6 Fahrzeuge in Dienst stellen, die bis 2014 alle ausgeliefert sein müssen.
Vorgesehen ist ein 12-Minuten-Takt auf der Gesamtstrecke, mit einer Verstärkung auf 6-Minuten-Takt auf dem Abschnitt zur Universität UJI während der laufenden Vorlesungszeit der UJI. Es wird mit einer Fahrgastzahl von jährlich 2,5 Mio. gerechnet, allerdings waren diese Zahlen unter der Annahme einer weitgehenden Reduzierung der bisherigen Omnibusverbindungen zum Grao errechnet worden. Neueste politische Beschlüsse sehen jedoch vor, das bestehende Omnibusnetz unangetastet zu lassen - kaum sinnvoll angesichts der knappen Kassen der öffentlichen Hand, nachvollziehbar allenfalls aufgrund der verbreiteten Lobbyarbeit einzelnen Interessengruppen.

- Betreiberkonzession vergeben und letzte Bauarbeiten vor dem Abschluss

[D. Budach](#) - 18.11.13

Die Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente als zuständige Behörde hat Ende Oktober 2013 die Betriebskonzession für die Trolleybuslinie TRAM, die von der Universitat Jaume I (UJI) bis nach Grao führen soll, der Gesellschaft [Autos Mediterráneo](#) übertragen, die auch einige Autobuslinien in der Region Castellón bedienen.
Die Laufzeit der Konzession für den Betrieb auf der Linie beträgt zehn Jahre, der Betreiber ist verpflichtet, sechs neue Trolleybusse zu beschaffen, die auch einen Teil der Strecke mit Batterie befahren können. Zusätzlich stehen die drei zur Eröffnung des Betriebs in 2008 beschafften 12m langen Cristalis dem Unternehmen zur Verfügung, sie sollen jedoch lediglich als Reservefahrzeuge und als Verstärkungswagen zu Stoßzeiten an Schultagen dienen.
Die Linie wird um knapp 4km über die derzeitige Endhaltestelle Ribalta Park verlängert, die verlängerte Linie 1 wird nach Fertigstellung die folgenden Haltestellen aufweisen: Universidad Jaime I, Avda. SosBaynat, Paseo Universidad Riu Sec, Pintor Oliet-Intermodal (Bahnhof/Busbahnhof), Parque Ribalta, Zaragoza, Rey Don Jaime, Gobernador, Cardona Vives, Torreblanca, Columbretes, Recinte Castelló, Avda. del Mar 1, Avda. del Mar 2, Avda. del Mar 3, Avda. del Mar 4 y Grau.
Die Verlängerung der Trolleybuslinie ist bereits seit einigen Jahren im Bau, die Bauarbeiten für die Fertigstellung der letzten 500 Meter fehlender reservierter Fahrspuren im Zuge der Avenida del Mar wurden nun ebenfalls vergeben, für 561.000 EUR sind die Arbeiten bis März 2014 fertigzustellen.

Landskrona [SE] - Der fünfte Trolleybus im Einsatz im Rahmen des Forschungsprogramms `SlideIn`

[J. Lehmann](#) - 09.09.13

Am 07.08.2013 traf der neue, fünfte Trolleybus für Landskrona im dortigen Busdepot ein. Er gehört zum Forschungsprojekt "[SlideIn](#)", das die Erhöhung der elektrischen Leistung der Busse in den Städten weiterbringen soll. Die Batterien sollen durch eine Fahrt mit Oberleitungsbetrieb aufgeladen werden. Das 1,6 Mill. Euro Projekt, welches mit Mitteln der EU im Rahmen des [Programms LIFE+](#) finanziert wird, läuft bis Dezember 2015 und neben Skånetrafiken gehören die Universität Lund, ÅF, Motivationshuset, Volvo Powertrain und E.ON zu den Projektpartnern.

Der neue Trolleybus ist mit Batterien ausgestattet, die einen Betrieb ohne Fahrleitung von über 10 km ermöglichen. Die Batterien entsprechen den neuesten Technologien und wurden von der Firma Altair Nano zugeliefert. Es handelt sich um zwei Module mit Zellen von je 60 Ah, die per Luft gekühlt werden und aus Nano, Lithium und Titan bestehen. Insgesamt liefern die 400 Zellen eine Spannung von 450 V und eine Leistung von 54 kWh.

Nach Zulassung des Trolleybus mit dem Kennzeichen UCC 089 und der Betriebsnummer 6994 der Nobina fand am 17. August eine erste Vorführfahrt für eine deutsche Reisegruppe statt. Am Montag, 19. August 2013 wurde der reguläre Betrieb mit dem Fahrzeug aufgenommen.

Auch der fünfte Trolleybus wird einen Namen erhalten, dieser wird im Rahmen des 10-jährigen Betriebsjubiläum am 27.09.2013 stattfinden. Um 15.30 Uhr an diesem Freitag findet die Taufe des "SlideIn" - Batterie-/Trolleybus (6994) auf dem Kasernplan in Landskrona statt, ab 15.45 Uhr findet eine Feier zum 10. Jubiläum der Trolleybusse und Vorstellung ausgewählter Fahrzeuge statt, anschließend gibt es die Möglichkeit, Testfahrt mit dem "SlideIn"-Bus und anderen Bussen durchzuführen.

Anschließend und an den beiden Folgetagen wird ein Regelbetrieb mit dem historischen Trolleybus 101 aus Kopenhagen geboten, der bereits bei der Eröffnung des Betriebs zu Gast war. Leider konnte ein Antransport des historischen Sunbeam-Trolleybusses aus Bergen nicht finanziert werden, weitere Besuche von Museumswagen scheiterten an der Verfügbarkeit. So wurde der Stockholmer Museumstrolleybus durch ein Feuer zerstört, der in einem Museum in England aufbewahrte NES 5 sowie der historische Trolleybus aus dem finnischen Tampere können nicht mit der in Landskrona vorhandenen Spannung von 750 V fahren.

Der Museumstrolleybus aus Kopenhagen wird auch am Europäischen Trolleybustag am 21.09.2013 Fahrten anbieten, ebenfalls findet an diesem Tag eine Fahrt für Teilnehmer einer Nordischen Museumsstraßenbahn-Konferenz statt.

[Landskrona \[SE\]](#) - Innovatives Forschungsprogramm mit Batterieantrieb zum 10-jährigen Jubiläum gestartet!

[J. Lehmann](#) - 30.09.13

Vor 10 Jahren am Samstag, 27. September 2003 weihte die Umweltministerin Lena Sommestad um 14:15 Uhr feierlich den Trolleybusbetrieb in dieser südschwedischen Hafen- und Industriestadt mit rund 30.000 Einwohnern ein. Genau 10 Jahre später konnte nun der fünfte Trolleybus im Rahmen des Forschungsprojekts "[SlideIn](#)" vorgestellt und getauft werden.

Die zur Taufe des neuen Batterie-Trolleybus geladenen Gäste erreichten nach einem Mittagessen mit einem historischen Scania/Vabis-Autobus der SJ um 15:30 Uhr den Kasernplatz. Der Leiter der Skånetrafiken Klas Sörensson, zuständig für die Verkehrs-Entwicklung begrüßte die Gäste und leitete weiter an Mats Persson, Präsident des Verwaltungsrates für den öffentlichen Verkehr der Gemeinde Landskrona. Dieser stellte das Programm SlideIn vor. Das bis 2015 bewilligte Forschungsprogramm mit der Universität von Lund und Partnern aus der Industrie wie ÅF Consult, Volvo und Motivationshuset AB, erforscht und begleitet den Einsatz eines Trolleybusses mit zusätzlichen Batterieantrieb. Der Trolleybus der Firmen Solaris/Skoda wurde mit einem Batteriepaket modernster Technologie ausgestattet, die eine Spannung von 450 V und eine Leistung von 54 kWh liefert. Bei Testfahrten konnten damit mehr als 23 km ohne Fahrleitung im elektrischen Betrieb gefahren werden.

Nach den Festansprachen folgte die Taufe durch die Gewinnerin des Namens-Wettbewerbs Birgitta Thunberg. Sie schlug den Namen "Elvis" vor, wie die übrigen Trolleybusse mit "E" beginnend als Hinweis auf den Elektroantrieb des Fahrzeugs. Nachdem sie ein Glas Sekt am Wagen zerschellen ließ, wurde der vorher verdeckten Taufnamen an der Front sichtbar gemacht und der Name "Elvis" auch in der Front-Matrixanzeige angezeigt.

Anschließend wurden zwei Testfahrten mit „Elvis“ geboten, die über den Ringvågen mit Batterie bis zum Bahnhof und dann im Oberleitungsbetrieb wieder zurück zum Kasernplatz führte. Dabei konnten sich die zahlreichen Vertreter und Gäste von den Vorzügen des elektrischen Betriebs überzeugen, die auch im Batterieantrieb in unverminderter Anzugskraft und Geschwindigkeiten von teilweise über 50 km/h bot.

Bereits ab dem 18.08.2013 gilt ein neuer Fahrplan auf den fünf Buslinien, der bisherige Fahrplan wurde um einige Fahrten ergänzt. Ab Montag, 19.08.2013 verkehrt nun von Montags bis Freitags auf den Linien 3, 4 und 5 täglich von 6:22 Uhr bis 9:30 Uhr und nachmittags ab 13:18 bis 21:24 Uhr. Für erforderliche Einstellungen und Arbeiten am Wagen wurde immer der Zeitraum 9 bis 13 Uhr frei gehalten.

Bisher mussten die Fahrer manuell am Bahnhof und Skeppsbron eindrahten. Erst Anfang der Woche vor dem Jubiläumswochenende wurden die Fahrleitungstrichter an der Endhaltestelle Skeppsbron und an der Haltestelle Lasarett Norra eingebaut. Da in der Wendeschleife am Bahnhof kein geeigneter Platz zu finden war, kann erst an dieser Haltestelle eingedrahtet werden. An der Endhaltestelle Skeppsbron wurde der Trichter in einem langen Fahrleitungsbereich ohne Aufhängung montiert, da der Halt bei starkem Wind fehlt, muss noch eine zusätzliche Befestigung gefunden werden. Aus diesem Grunde wurden die beiden Trichter bislang noch nicht genutzt.

[Kaunas \[LT\]](#) - Linie 1 nach Straßeneubau wieder verlängert

[J. Lehmann](#) - 28.10.13

Zwei Jahre dauerten die Bauarbeiten der Straße A. Juozapavičiaus prospektas im Zuge der Linie 1 südlich vom Bahnhof. Nachdem sie nun vierspurig erneuert wurde und die Fahrleitung neu verlegt wurde, verkehrt seit dem 17.06.2013 hier wieder die Trolleybuslinie 1, die seit 29.08.2011 als Ersatz eingerichtete Autobuslinie 1 entfiel. Jedoch endet die Trolleybuslinie 1 in S. kapines am Memel-Ufer. Denn zurzeit wird die Brücke erneuert, die alte Brücke wurde bereits abgerissen, nur noch die Brückenfundamente verblieben. Der Endpunkt der Linie 1 Vaidoto gatvė auf dem östlichen Ufer der Memel wird nur durch die Autobuslinien 3,4 und 46 bedient, die von der Innenstadt am westlichen Ufer entlang fahren.

Ebenfalls wird die westliche Ausfallstraße Jurbarko erneuert und ausgebaut. Ab dem 11. Juni 2013 verkehrten daher die Trolleybuslinien 7 und 11 verkürzt, ab dem 19.08.2013 fuhren die beiden Trolleybuslinien wieder bis zur Endhaltestelle Kaniūkai.

Mit Einstellung der Linie 4, die größtenteils parallel zu den Linien 9 und 12 verkehrte, zum 1.12.2013 reduzierte sich das Liniennetz auf 14 Linien (1-3, 5, 7-16). Jedoch sind weiterhin rund 100 der 140 Trolleybusse werktäglich zu Spitzenzeiten im Einsatz.

Vilnius [LT] - Nahezu gesamtes Netz noch in Betrieb, jedoch weniger Linien!

[D. Budach](#) - 02.09.13

Die von der Stadtverwaltung angekündigte, schrittweise Einschränkung des Trolleybusverkehrs nimmt erste Formen an. Bislang wurden 20 Ganztagslinien (Nr. 1-14 und 16-21) und zwei Montags-Freitags-Verstärkerlinien (15 und 18A) bedient. Zum Beginn des Sommerfahrplans am 2.7.2013 wurde nun die Stilllegung der Linien 5, 8, 11 und 13 vollzogen. Außerdem wurden die Linien 3 und 9 verkürzt. Zudem erhielt die bisherige Linie 18A bei unveränderter Streckenführung die Nr. 13.

Es wird auch nach der Reduzierung der Linien das gesamte Fahrleitungsnetz durch Trolleybuslinien bedient, Ausnahme ist das rund 1,5 km lange Streckenstück in der Naugarduko g., wo bislang die Linie 13 endete.

Jedoch durch fehlende Überlagerung der Linien - oft fahren 4-5 Linien über einen Straßenzug - werden einige Abschnitte seltener von Trolleybussen befahren. Hier ergänzen jedoch sechs Schnellbuslinien das ÖPNV-Netz. Die Autobuslinien mit den Nummern 1G bis 6G verkehren im dichten Takt häufig parallel zu den Trolleybuslinien und werden als Vorläufer eines Stadtbahnsystems verkauft.

Der aktuelle Fahrplan sieht noch auf den Linien 2, 7, 16 und 17 einen dichten Takt vor, zeitweise wird in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags alle 5 bzw. 6 Minuten gefahren. Die Linien 4, 6, 10 und 19 verkehren tagsüber alle 12-15 Minuten, in der Hauptverkehrszeit alle 8-10 Minuten. Weniger häufig mit 2-4 x stündlich sind die Linien 1, 3, 9, 12, 14, 18, 20 und 21 unterwegs, während die Linien 13 und 15 ebenfalls mit dieser Frequenz nur in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags fahren.

Die Betreibergesellschaft firmiert seit 2011 unter "UAB - Vilniaus Viešasis Transportas" unter Einbezug des Autobusbetriebs. Die Beschaffung von Neuwagen zur Erneuerung der Flotte, die noch immer überwiegend aus älteren hochflurigen Trolleybussen besteht, wurde im Gleichklang mit den aktuellen Stadtratsbeschlüssen vorerst vertagt. Letzte Neubeschaffungen und gleichzeitig die einzigen Niederflurwagen sind 45 Solaris 15AC Dreiachser aus 2004/6 und zwei Zweiachser-Prototypen des Fabrikats MAZ-ETON 203T aus 2011, der unter der Bezeichnung "Amber" in eigener Werkstatt komplettiert wurde. Der gesamte Wagenpark umfasst über 300 Trolleybusse, bis auf die 47 Niederflurtrolleybusse und drei Gelenktrolleybusse des Typs Skoda 15Tr alles Skoda 14tr der Baujahre 1983 bis 1999.

Gdynia [PL] - Wagenpark wird aufgestockt

[J. Lehmann](#) - 07.10.13

Gemäß Bekanntgabe im europäischen Amtsblatt erhielt die Solaris Bus Coach & S.A. den Auftrag zwei weitere Niederflurtrolleybusse zu liefern. Diese lieferte die Firma Solaris im September 2013 aus. Mit Nr.3049 diente der erste erstmals am 25.09.2013 auf Linie 29, der zweite kam mit Nr. 3086 am 4.10.2013 auf Linie 28 in Betrieb.

Mit Nr.3043 ging im Oktober der zweite Umbautrolleybus aus einem Solaris-Dieselbus in Betrieb. Ein dritter Wagen wird zur Zeit umgebaut, es handelt sich um einen Dieselbus des Baujahrs 2001, der zuletzt als Nr.4063 der Veolia Polska Toruńe diente. Mit den zwei Citaro-Umbauten hat dann die Firma ENIKA aus Łodz fünf Wagen elektrisch ausgerüstet, so wie eine Ausschreibung dieses in 2011 vorsah.

Nach einem schweren [Unfall am 25.04.2013](#), bei dem ein Traktor mit Wasser den Trolleybus 3012 und zwei PKWs rampte und in dessen Folge zwei Personen getötet und elf verletzt wurden, erlitt der vierjährige Trolleybus einen erheblichen Schaden, der nun bei der Firma Solaris repariert wird.

Mit der Liniennummer 326 verkehren weiterhin jeden Sonntag historische Trolleybusse. Der letzte Einsatztag für 2013 ist der 31.10.2013, dann wird sie erst wieder am 1. Mai 2014 geboten. Die historische Linie verkehrt alle 40-60 Min von 10 bis 17 Uhr, es kommen entweder der aus St. Gallen übernommene Saurer ST4IILM von 1957, der Škoda 9Tr aus 1975 oder der Jelcz 120MTE von 1994 zum Einsatz.

Lublin [PL] - Neue Trolleybusse vorgestellt

[J. Lehmann](#) - 16.09.13

Am 27.08.2013 unterzeichnete die ZTM (Zarząd Transportu Miejskiego) in Anwesenheit des Bürgermeisters von Lublin Krzysztof Żuk eine Vereinbarung mit der Firma Solaris Bus & Coach SA zur Lieferung von 12 neuen

Niederflur-Gelenktrolleybussen mit Batterie-Hilfsantrieb. Dieser soll eine Fahrt von 5 km ohne Fahrleitung ermöglichen. Die 18 Meter langen Fahrzeuge des Typs Trollino 18 m werden mit Klimaanlage, Videoüberwachung und Bildschirmen im Fahrgastraum, die die Route der Linien ankündigen und eine automatische Haltestellenansage beinhalten. Diese Ausstattung besitzen auch die bisher von ZTM beschafften 100 Autobusse und die 20 bestellten Solaris-Trolleybusse. Die 2010/2011 beschafften Solaris/Skoda-Trolleybusse sind ebenfalls mit dem Informationssystem ausgestattet, jedoch wurden sie noch nicht mit einer Klimaanlage in Fahrgastraum geliefert. Die Lieferung der ersten sechs Gelenktrolleybusse werden Ende April 2014, die übrigen sechs folgen Ende September 2014. Gleichzeitig wurden die beiden neuen Trolleybusse vorgestellt, die in den kommenden Monaten ausgeliefert werden. Die ersten acht von zwanzig Solaris Trollino sind mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet, der im fahrleitungslosen Betrieb ein unbegrenztes Fahren ermöglicht. Die Niederflurtrolleybusse mit einer Länge von 12 Metern sind wie erwähnt ebenfalls mit Klimaanlage, Überwachung und Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Am 09.09.2013 wurden Probefahrten mit den inzwischen zugelassenen Trolleybussen durchgeführt, um den Verbrauch der Hilfsantriebe zu ermitteln. Die übrigen 12 Wagen dieser Serie werden in Dezember 2013 geliefert, die Wagen erhalten die Betriebsnummern 3874 bis 3893.

Die Lieferung der ersten sechs Gelenktrolleybusse erfolgt Ende April 2014, die übrigen sechs folgen Ende September 2014.

Auch in der Zulassungsphase befindet sich der ein erster URSUS-Trolleybus, der ebenfalls am 27.08.2013 im Depot offiziell vorgestellt wurde. Bei dem Trolleybus der Firma URSUS - die derzeit in Lublin Zugmaschinen für die Landwirtschaft, aber in den 1930er Jahren auch Omnibusse produzierte und unter anderem nach Lublin lieferte - vom Typ T70116 handelt es sich um Aufbauten der Firma BOGDAN aus der Ukraine mit einer elektrischen Ausrüstung der Firma Cegelec. Die Trolleybusse erhalten Batterien als Notantrieb. Die Produktion der 38 bestellten Wagen soll in der Anlage der Firma URSUS in Lublin erfolgen.

Mit den dieses Jahr gelieferten Neufahrzeugen werden die letzten hochflurigen Trolleybusse, und zwar 17 Jelcz PR110 und fünf Jelcz 120MT (aber auch der erste Jelcz 121E Nr.3818 von 2001) ersetzt, so dass der Wagenpark dann nur noch aus niederflurigen Trolleybussen besteht.

Brno [CZ] - 30 Gelenktrolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 04.11.13

Am 16.05.13 veröffentlichte die Dopravní podnik města Brna, a.s. (DpmB) eine Ausschreibung über einen Rahmenvertrag zur Lieferung von 30 Gelenktrolleybussen, die in den Jahren 2013 bis 2015 zu liefern sind. Bereits am 20.06.13 wurde im Europäischen Amtsblatt mitgeteilt, dass der Auftrag nicht vergeben wurde. Nun wurde die Frist in einer Ergänzenden Mitteilung verlängert, es werden nun bis zum 31.10.2013 Angebote erwartet. Die Ausschreibung nennt eine Höhe des geschätzten Gesamtwerts von 420 Mill. CZK. (umgerechnet rund 15,6 Mill. €).

Zur Verjüngung des Wagenparks wurden fünf weitere Trolleybusse aus Hradec Králové übernommen, und zwar die dort im November 2012 ausgemusterten Skoda 21Tr Nr. 42-47 des Baujahrs 2000. Sie wurden Anfang September nach Brno geschleppt und sollen hier die Betriebsnr. 3052-56 erhalten. Bevor sie den Liniendienst aufnehmen, sollen auch diese fünf Wagen eine Generalüberholung erhalten. Diese wird gerade bei den Ende August 2012 übernommenen Skoda 21Tr aus Hradec Králové (dort Nr. 38-41, Bj.99/00) durchgeführt. Alle 2011 aus Jihlava übernommenen Trolleybusse stehen mittlerweile in Betrieb, als letzter Ende September Trolleybus 3045. Wegen Wagenparkmangel stand er bereits ab September 2011 in seiner ursprünglichen blauen Farbe in Dienst, die er durch eine Ganzreklame in Jihlava erhielt. Nun behielt er diese auffällige Lackierung, da sie bei den Fahrgästen eine besondere Resonanz erzielte.

Nach Änderung der Fahrleitung im Sommer kann nun auch die 2012 neu eingeführte Linie 35, die vom Mendlovo náměstí zur Endstation der Linie 39 tagsüber alle 20 Minuten, nur in der HVZ alle 10 Minuten verkehrt, ab September 2013 auch von Trolleybussen bedient werden.

Der fast 30 Jahre alte Trolleybus 3194 vom Baujahr 1985 wurde nun ausgemustert und nach Lemberg verkauft (dort Nr.600). Weitere Skoda 14Tr wie Wagen 3223 (Baujahr 1989), 1999 generalüberholt. sind zur Ausmusterung vorgesehen.

Durch Mangel an den Achsen sind viele der neun Skoda 25Tr abgestellt. Somit kommen vermehrt Solowagen auf den Linien 25/26 zum Einsatz.

Chomutov [CZ] - Sieben Linien, jedoch nur im 60 Minuten-Takt

[J. Lehmann](#) - 23.09.13

Der 1995 eröffnete Trolleybusbetrieb der Städte Chomutov und Jirkov, südöstlich des Erzgebirges im Braunkohleabbaugebiet um Most gelegen, leidet unter wirtschaftlichen Problemen der Region. Nach erneuter Kürzung des Angebots im Dezember 2010 wurde ein ungefährer 60-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf den sieben Linien geboten, die Linien 22, 23 und 25 verkehren tagsüber unregelmäßiger etwa alle 80, 90 oder 120 Minuten. Mit der ganztägig stündlich verkehrenden Linie 20 starten diese Linien ab Písečná in der Nähe des Bahnhofs von Jirkov etwa alle 20 Minuten. Ab dem Busbahnhof in Jirkov starten die Linien 33 und 34 gemeinsam etwa im 30 Minuten-Verkehr, die Linie 33 macht eine Schleife in das Wohngebiet Jirkov-Horník, wohin auch die Linie 30 alle 60 Minuten verkehrt. Alle sieben Linien verkehren gemeinsam Richtung Chomutov, hier fährt dann zwischen Zahradní und Březenecká 6x stündlich der Trolleybus, die Linie 33 fährt jedoch über die Schnellstraße und erreicht Chomutov schneller. In den

Hauptverkehrszeiten verkehren bis zu 8 Fahrten in der Stunde.

In Chomutov werden nur die Endhaltestellen Poliklinika und Vodní mehrmals stündlich bedient, jedoch ohne ersichtlichen Takt, häufig werden auch längere Pausenzeiten hier verbracht. Die Linie 34 fährt bis zum Busbahnhof, der Hauptbahnhof von Chomutov ist von hier mit rund 700 m Fußweg zu erreichen. Die Endhaltestelle Železářny der Linie 25 wird nur unregelmäßig erreicht, nur in der Hauptverkehrszeit stündlich, sonst etwa alle 90 Minuten.

Der komplette Neubau der Straße Beethovenova verursachte eine Verkürzung der Trolleybuslinien. Seit dem 12.08.2013 voraussichtlich bis zum 15.11.2013 enden die Linien 23, 25, 30 und 33 in Vodní. Die Fahrgäste müssen hier in die Autobuslinie 18 umsteigen um zu den Endhaltestellen Železářny (Linie 25) und Poliklinika (Linie 23, 30 und 33) zu kommen.

Der Trolleybuspark besteht momentan aus 12 Škoda 15Tr die aus der zur Eröffnung des Betriebs beschafften Serie von 25 Einheiten stammen, fünf Solaris 12AC aus 2006 und ein niederfluriger Gelenktrolleybus aus 2009 vom Typ Škoda 25Tr.

Jihlava [CZ] - Erweiterung des Trolleybusnetzes geplant

[J. Lehmann](#) - 25.11.13

Die Planungen für die Verlängerung des Trolleybusnetzes über die Straße Vrchlického wurden aufgenommen, der Bau ist im kommenden Jahr 2014 geplant, 2015 soll die Strecke in Betrieb gehen. Sie führt rund 1,5 km über die Haltestelle Poliklinika hinaus. Die Planungen sehen eine neue Trolleybuslinie D und eine Änderung des Linienvverlaufs der Linie B vor. Die Linie B verkehrt derzeit vom Bahnhof zur Poliklinika mit zwei Rundfahrten wie eine Acht auf dem Liniennetzplan. Die beiden Schleifen werden im Uhrzeigersinn und gegen Uhrzeigersinn befahren, daher gibt es derzeit die Linien B und BI, auf denen jeweils ein 13-Minuten-Takt geboten wird.

Vom Bahnhof soll ab 2015 die Linie B über Březinova zur Innenstadt und dann weiter über die Polyklinik zum Bahnhof Jihlava Staré Hory fahren. Vor diesem Bahnhof lag früher die Endstation der Linie C, die 2000 nach Horní Kosov verlängert wurde. Die zukünftige Linie D verkehrt vom Betriebshof über Seifertova zur Poliklinika.

Der in den letzten beiden Jahren grundlegend erneuerte Wagenpark bleibt bei 32 Trolleybussen, 23 Einheiten des Fabrikats Solaris/ Škoda 26Tr gingen zwischen 2009 und 2011 neu in Betrieb.

Marianske Lazne [CZ] - Ratsentscheid für Reduzierung der Subventionen

[J. Lehmann](#) - 14.10.13

Am 24.09.2013 stimmte der Stadtrat mit elf zu einer Stimme bei drei Enthaltungen zu, eine Arbeitsgruppe zu bilden, um die Optimierung des öffentlichen Verkehrs anzugehen. Hierzu erläuterte der stellvertretende Bürgermeister Petr Horky (CSSD) am folgenden Tag in der [Lokalpresse](#), dass die heutigen Trolleybusse und Autobusse teilweise durch Linienbusse mit geringerer Kapazität abgelöst werden sollen. So soll der oberleitungsgebundene Betrieb nach seinen Vorstellungen bis 2017 auslaufen, hierdurch erwartet er starke Einsparungen. Der Ratsbeschluss beinhaltet bereits eine Reduzierung der Zahlungen an den Verkehrsbetrieb MHD für das kommende Jahr, statt der aktuellen 12,3 Millionen werden nur noch 10 Millionen gezahlt.

Der 1952 als Ersatz für die Straßenbahn eingeführte Trolleybusbetrieb verkehrt derzeit auf vier Linien. Die 1902 eingeführte Straßenbahn brachte lediglich die Pendler und Kurgäste vom Bahnhof in die Innenstadt. Die heute wichtigste Linie 3 erschließt noch nicht mal den Bahnhof, die Linie 5 vom Bahnhof in die Innenstadt verkehrt nur im 20-Minuten-Takt. Die im Abendverkehr und an Wochenenden angebotene Linie 7 bedient das gesamte Stadtgebiet und verkehrt auf vielen Abschnitten mit dem Diesellaggregat. Wie auch die Linie 6 in die Nachbargemeinde Klimentov werden dabei mit Diesellaggregat Haltestellen auf den Arealen der Einkaufszentren angefahren. Da jedoch die Haltestellen hier auch nicht direkt vor dem Eingang liegen ist der zeitraubende Umweg eher sinnlos. So würde eine Haltestelle auf der Hauptstraße Chebská im Zuge der Linie 6 die gleiche Entfernung zu den Eingängen der Einkaufsmärkte bieten. Für die Linien mit den großen fahrleitungslosen Abschnitten wie die Linie 7 würde sich auch ein Batteriebetrieb anbieten, so könnten auch die vier Autobuslinien geräuscharm und umweltfreundlich, wie es für eine Kurstadt sinnvoll wäre, bedient werden.

Plzen [CZ] - Umleitungsverkehr wegen Großbaustelle

[J. Lehmann](#) - 28.10.13

Seit dem 25.07.2013 ist im Zuge des Wiederaufbaus der Wilson-Brücke die Straße Americká zwischen der Kreuzung Sirková am Bahnhof und dem Kreisverkehr Goethova gesperrt. Alle Trolleybuslinien verkehren seitdem über die Anglické nábřeží, die Trolleybusse der Linien 10 und 14 verkehren über die Betriebsstrecke U Trati. Die Haltestelle Hlavní nádraží (Hauptbahnhof) kann daher nicht bedient werden.

Je nach Fortschritt der Bauarbeiten können die Trolleybusse die Brücke Ende 2013 wieder nutzen, insgesamt soll der Wiederaufbau der Brücke über den Fluss Radbuza im Mai 2014 abgeschlossen sein.

Auch die Borská Ulice im Zuge der Linie 15 wird erneuert. Hier ist die Straße jeweils halbseitig gesperrt und die Oberleitung wird verzogen, so dass für den Trolleybusbetrieb keine Behinderungen vorliegen.

Nach einem Jahr Pause in der Beschaffung neuer Fahrzeuge wurde am 26.7.2013 eine neue Ausschreibung über vier 12m-Trolleybusse veröffentlicht, die in 2014/15 geliefert werden sollen. Damit sollen die 17 hochflurigen Skoda 14Tr-Solotrolleybusse, die zwar aus den Jahren 1989-91 stammen, jedoch mehrfach überholt und modernisiert wurden, nach und nach ersetzt werden.

Opava [CZ] - Sieben Trolleybusse ausgebrannt

[J. Lehmann](#) - 21.10.13

Am gestrigen Sonntag, 21.10.2013 brach in der Wagenhalle des Trolleybusdepots ein Brand aus. Als die Feuerwehr anrückte, stand die Halle bereits voll in Flammen, der Rauch konnte kilometerweit gesehen werden. Sieben Trolleybusse müssen als Totalschaden betrachtet werden, es sind dies die Solaris 12 Trollino AC Nr. 89, 90, 96, 98 und 99, davon Nr. 96 und 98 mit Diesel-Generator der Baujahre 2005-2006 und zwei Škoda 14Tr Nr. 77 und 81, die 1996/7 produziert wurden. Die Feuerwehr konnte ein Übergreifen auf weitere Trolleybusse verhindern, aber wegen der offenen Halle wurden neun weitere Trolleybusse jedoch so verrußt, dass ein Einsatz erst nach ausgiebiger Reinigung und Revision wieder möglich ist.

Durch den Ausfall der Trolleybusse reduzierte sich der Wagenpark auf 20 Einheiten und die nur in den Hauptverkehrszeiten bedienten Linien 202, 205 und 210 wurden nach Ankündigung der Verkehrsbetriebe vorübergehend eingestellt. Zudem wurden von der Busbetrieb [TQM - holding s.r.o.](#) drei und vom Verkehrsbetrieb DPO der Stadt Ostrava fünf Autobusse geliehen.

In den Sommerferien wurde die Überholung der Fahrleitungen durchgeführt. Vom 30.08.-01.09.2013 war der Betrieb eingeschränkt, als neuer Fahrdrabt von einem Querschnitt von 100 mm² auf den Straßen Purkinje, Englišova und Dostojevski verlegt wurde und elektrische Schalter für die Fernbedienung der Fahrtrichtungsanzeiger erneuert wurden.

Ostrava [CZ] - Netzerweiterungen am 1.9.2013 eröffnet

[J. Lehmann](#) - 02.09.13

Auf alten Industrie-Brachflächen entstand das Einkaufs- und Bürozentrum Nova Karolina. Direkt gegenüber dem Bahnhof Ostrava střed gelegen, erhielt nun eine Anbindung an das Trolleybusnetz über den Straßenzug Porážková und K Trojhalí. Neben dem Einkaufszentrum ist auch ein großer Parkplatz geplant, um die Besucher der Innenstadt zum Umstieg in den ÖPNV zu bewegen. Die rund 1 km lange Trolleybuslinie wurde mit Fördermitteln der EU errichtet. Seit dem Fahrplanwechsel am 1.9.2013 verkehrt die Trolleybuslinie 105 hierhin ganztägig alle 20 Minuten. Auch die Strecke zum Bahnhof wurde wieder eröffnet, nachdem die Bauarbeiten abgeschlossen wurden. Hier enden nun vier Linien: 101, 102, 106 und 108. Bis auf die Linie 108 verkehren alle Linien in der Spitzenzeit alle 10 Minuten, ansonsten wie die Linie 108 alle 20 Minuten. Der 300 m lange Abschnitt zum Stadion Bazaly wird nun auch wieder linienmäßig bedient. Die Trolleybuslinie 101 endet nun hier, während die Linie 104 alleine bis Michálkovice verkehrt, als einzige Linie ganztägig im 10-Minuten-Takt.

Nachts verkehren nun auf dem nahezu gesamten Trolleybusnetz drei Linien 111-113 im 60-Minuten-Takt. Sie verkehren von 23 bis 3 Uhr morgens, so dass nahezu alle Endhaltestellen rund um die Uhr bedient werden.

Usti nad Labem [CZ] - Drei gebrauchte Trolleybusse übernommen

[J. Lehmann](#) - 11.11.13

Nachdem eine Bestellung von Neufahrzeugen wegen fehlender Fördermittel weiterhin nicht möglich ist, kaufte die Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s. (DMPUL) im Mai 2013 drei Trolleybusse aus Hradce Králové an. Es handelt sich um Trolleybusse des Typs Škoda 21Tr (Nr. 48, 51 und 52) der Baujahre 2000/2002. Für die elf bzw. 13 Jahre alten Trolleybussen wurden 2,24 Mill. Kronen (umgerechnet 82.500 Euro) bezahlt, etwa die gleiche Summe wird für die Überarbeitung der Fahrzeuge gerechnet. Mit der Betriebsnummer 406 nahm am 30.09.2013 der erste Wagen den Linienverkehr auf.

Für 35 Millionen Kronen wurden sieben neue Gasbusse beschafft, die ersten beiden Wagen der Firma Solaris gingen Anfang September in Betrieb, alle Wagen wurden am 19.09.2013 in der Innenstadt der Öffentlichkeit vorgestellt.

Zlin [CZ] - Der Niederflur-Anteil wächst

[J. Lehmann](#) - 16.09.13

Mit Auslieferung der ersten neuen Niederflurtrolleybusse kann nun an Wochenenden ein komplett niederfluriger Einsatz erfolgen. Bislang umfasste der Wagenpark 24 Niederflur-Trolleybusse bei einer Gesamtanzahl von 54 Einheiten. Nun kamen vier Gelenktrolleybusse hinzu, und zwar zwei Škoda 25Tr (ausgestattet mit Dieselaggregat, Wg.-Nr. 410, 411) und zwei Škoda 27Tr (ausgestattet mit Klimaanlage, Wg.-Nr. 451, 453) sowie zwei Solotrolleybusse Škoda 24Tr mit Dieselaggregat (Nr. 215) und Škoda 26Tr mit Klimaanlage (Nr. 251). Bis Ende dieses Jahres erwartet die DSZO drei weitere neue Trolleybusse, und zwar einen Škoda 24Tr (Nr. 216) und zwei Škoda 27Tr (Nr. 452, 454). Die Gesamtkosten für den Erwerb der neun neuen Trolleybusse betragen fast 121 Millionen CZK (ohne MwSt., umgerechnet rund 4,7 Mill. €), der Preis für einen Solotrolleybus beträgt rund 11 Millionen Kronen (umgerechnet rund 427 Tsd. €), für einen Gelenktrolleybus etwa 14 Millionen Kronen (umgerechnet rund 544 Tsd. €). Der im Dezember 2012 abgeschlossene Vertrag zwischen der DSZO und der Firma Skoda sieht die Beschaffung von insgesamt 25 Trolleybussen in den Jahren 2013-2015 vor. Für diesen Kauf wird ein Zuschuss von 75 Prozent der Kosten im Rahmen des regionalen operationellen Programms Mittelmähren gewährt.

Die neuen Trolleybusse sollen die fünf Solotrolleybusse Skoda 14 Tr der Baujahre 1991 und 1995 komplett und einen Großteil der 25 Skoda 15 Tr der Baujahre 1994 bis 2001 ersetzen.

Presov [SK] - Ein Trolleybus bestellt

[J. Lehmann](#) - 04.11.13

Einen weiteren Gelenktrolleybus bestellte die Dopravný podnik mesta Prešov (DPMP) auf Basis des im Februar 2011 mit der Firma Škoda Electric a.s. abgeschlossenen Rahmenvertrags über Lieferung von 5 Solo- und 15 Gelenkwagen, von denen bislang bis Ende 2011 vier und Ende 2012 zwei Gelenkwagen geliefert wurden. Der Auftragswert beträgt 509.750 EUR ohne MwSt, so die Veröffentlichung im Europäischen Amtsblatt am 18.10.2013.

Der Wagenpark blieb zu 2012 unverändert mit 18 Niederflurtrolleybussen und 26 hochflurigen Trolleybussen, bislang wurde kein weiterer der 16 Skoda 15 Tr oder der 10 Skoda 14 Tr ausgemustert.

Zilina [SK] - Erster SOR/Škoda 30Tr auf Testfahrt in Plzeň

[D. Budach](#) - 18.11.13

Bereits Ende 2012 konnte der Wagenpark mit zehn neuen Trolleybussen verjüngt werden, es handelte sich hierbei um sieben

Gelenk- und drei Solowagen. Drei Škoda 14 Tr wurden hierfür im März 2013 außer Betrieb genommen, es handelte sich um Wagen Nr. 215, 218 und 222, die an die AZ Lokomat verkauft wurden. Von einst 15 Solowagen sind nun noch 10 Wagen im Einsatz, bereits 2007 wurden zwei Wagen (212, 225) ausgemustert. Von den Gelenktrolleybussen Škoda 15 Tr, die erst zwei Monate nach der Eröffnung des Betriebs im Januar 1995 zugelassen wurden, schieden die Wagen 201, 208 und 210 aus dem Betrieb, nachdem im September 2011 bereits die Gelenkwagen 202 und 204 verschrottet wurden, sind noch 5 Wagen aus der ersten Gelenkwagenserie in Betrieb. Von den 1998 bis 2002 beschafften Gelenktrolleybussen 230-243 wurde nach technischen Mängeln im Oktober 2012 der Wagen 236 (Bj.99) ausgemustert und verschrottet. Die drei gebraucht in 2007/8 übernommenen Škoda 15 Tr Nr. 244, 245 und 246 wurden im März ebenfalls ausgemustert und wie die anderen drei Wagen an die Firma AZ Lokomat verkauft. Der Trolleybuspark besteht somit wie Anfang 2012 unverändert aus 42 Trolleybusse, jedoch sank das Durchschnittsalter der Trolleybusse von 16,67 Jahre auf 12,2 Jahre.

Szeged [HU] - Trolleybuslinie 10 geht am 20. Dezember 2013 in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 30.09.13

Für die Eröffnung der Trolleybuslinie 10 wurde nun ein offizieller Eröffnungstermin bekannt gegeben. Sie findet am 20. Dezember um 15:58 Uhr statt und wird dann zwischen Tarján, Víztorony tér und Klinikák (Kliniken) den Betrieb anstelle der bisherigen Autobuslinie 10 aufnehmen. Die Oberleitung wurde bereits vor drei Jahren montiert, aber wegen fehlender Fahrzeuge und den offenen Verhandlungen mit dem derzeitigen Betreiber, dem Stadtbusverkehr Szeged Tisza Volán ZRt wurde die Eröffnung weiter hinaus gezögert.

Zwischenzeit hat der erste Ikarus/Skoda-Gelenktrolleybus seine Probefahrten aufgenommen. Der neue Niederflurtrolleybus ist 18,75m lang, 2,55 m breit, und bietet eine Kapazität für 124 Personen (bei 5 Personen/m²). Der mit 37 Sitzplätze bestückte Fahrgastraum wird voll klimatisiert. Der Motor leistet 248 kW, mittels einem Lithium-Ion Batterieset kann ohne Oberleitung etwa 7 km überbrückt werden. Bis Dezember sollen drei der 13 bestellten Niederflurtrolleybusse in Betrieb sein.

Cluj-Napoca/Klausenburg [RO] - Vier von 10 neuen Trolleybussen eingetroffen!

[J. Lehmann](#) - 23.09.13

Anfang August 2013 trafen die ersten vier von zehn neuen Gelenktrolleybussen ein. Die bei der Firma Astra in Arad elektrisch ausgerüsteten Fahrzeuge basieren auf einer Karosserie der Firma Irisbus. Sie sind Kameras, Klimaanlage, Bordcomputer, sowie Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattet.

Es wird erwartet, dass der Energieverbrauch der neuen Gelenktrolleybusse um 40 Prozent niedriger als die der bisherigen sein wird. Die Kosten eines Wagens beträgt 1,9 Millionen Lei (umgerechnet rund 425.000 Euro). Der Rahmenvertrag ermöglicht den Erwerb von bis zu zehn neuen Trolleybussen.

Die vier ausgelieferten Wagen erhielten die Betriebsnummern 186 bis 190 im Anschluss an die 2004 und 2010 gelieferten Solotrolleybusse.

- Neue Trolleybuslinie 5

[J. Lehmann](#) - 18.11.13

Am 26.10.2013 wurde in der mit rund 325.000 Einwohnern zweitgrößte Stadt Rumäniens eine neue Trolleybuslinie 5 eingeführt, die dem Bahnhof mit dem Flughafen verbindet. Dabei wurden rund 4 km neue Fahrleitung von Endhaltestelle IRA am Ende der Straße Aurel Vlaicu über die Strada Traian Vuia bis vor dem Flughafen errichtet, auf der mehrspurigen Straße kurz hinter dem Haupteingang des Flughafens erhielt sie eine Wendeschleife. Sie verkehrt in der Regel alle 25 Minuten, während die Autobuslinie 8 weiterhin ebenfalls den Flughafen bedient und weiter auf der Strada Traian Vuia verkehrt. Neben den Trolleybuslinien 4, und 25 verkehren somit sieben Trolleybuslinien auf dem Netz der Stadt. Mit knapp 100 Trolleybussen ist der Betrieb auch von der Anzahl des Wagenpark zweitgrößter Betrieb hinter Bukarest, in Klausenburg (so die deutsche Bezeichnung der Stadt Cluj-Napoca in Siebenbürgen) verkehren jedoch bereits 67 niederflurige Trolleybusse. Fünf weitere neue Gelenktrolleybusse werden noch erwartet.

Târgu Jiu [RO] - Neue Trolleybusse zurückgestellt, erst neue Autobusse

[J. Lehmann](#) - 16.09.13

Anfang des Jahres war der Betrieb noch optimistisch, Finanzmittel für fünf neue Trolleybusse von der Gemeinde zur Verfügung gestellt zu bekommen. Ebenfalls arbeitete die Gemeinde an einem Projekt, um die vorhandenen Trolleybuslinien zu erweitern. Die Höhe der Investition konnte damals noch nicht benannt werden. Anfang August veröffentlichte die Gemeinde Targu Jiu eine Ausschreibung über 13 Autobusse, und zwar acht Busse für 100 Fahrgäste und sieben Midibusse für 75 Plätze. Neben 17 Trolleybussen umfasst der Wagenpark der Verkehrsbetriebe TRANSLOC S.A. TG-JIU 21 Autobusse, die auch betagt sind. Hier dominieren die Gebrauchtkäufe aus Westeuropa, während die Trolleybusse ausschließlich aus einheimischer Produktion stammen, sie sind bald auch 20 Jahre alt.

Die 17 Trolleybusse bedienen die beiden Trolleybuslinien T1 und T2. Während die Linie T1 in dichter Frequenz mit einem 10-Minuten.-Takt in der Hauptverkehrszeit verkehrt, wird die Linie T2 stündlich befahren. Auf den Autobuslinien wird hingegen ein unregelmäßiger [Fahrplan](#) geboten.

Burgas [BG] - 22 von 100 neuen Trolleybussen kommen 2014!

[J. Lehmann](#) - 04.11.13

Die Vertragsunterzeichnung für die Lieferung von 100 Trolleybussen für die bulgarischen Städte Stara Zagora, Plevn, Burgas und Varna fand am 03.09.2013 in Sofia statt. Die tschechische Firma Skoda electric liefert die Wagen für die vier Städte, der Vertragsumfang beträgt insgesamt 93 Mill BGN (umgerechnet rund 47,5 Mill. €). Die Vergabe wurde am 24.09.2013 im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Zum Lieferumfang gehört die Begleitung der Freigabe für den Betrieb durch die Hersteller, die Einarbeitung und Schulung der Mitarbeiter des Betreibers sowie die Gewährleistung des Garantie-Service. Die Trolleybusse sind mit einem Diesel-Motor als Hilfsmotor, einer Klimaanlage und einem Fahrgast-Informationssystem ausgestattet.

Bereits im Mai 2013 stimmte der Stadtrat mit 35 Stimmen bei vier Enthaltungen und einer Gegenstimme für die Beschaffung der 22 neuen Trolleybusse. Für diese wird nun die Einlage der kommunalen Gesellschaft Burgasbus erhöht. Damit steht einer Auslieferung der neuen Wagen im kommenden Jahr nichts mehr im Wege und eine Kompletterneuerung des Wagenparks steht an. Derzeit sind zehn Gelenktrolleybusse des Baujahrs 1975 (bis 2008 in Luzern im Einsatz, Typ Volvo B58/Hess) und vier Berna-Gelenktrolleybusse des Baujahrs 1966 (1999/2001 aus Winterthur übernommen). Davon werden zwölf Wagen für den täglichen Auslauf der beiden Trolleybuslinien benötigt.

Dobric [BG] - Trolleybusnetz reduziert

[J. Lehmann](#) - 11.11.13

Am 23.07.2013 verabschiedete der Stadtrat mit 31 Stimmen bei drei Enthaltungen einen neuen Verkehrsplan, der ab 01.07.2014 in Kraft treten soll. Der Plan sieht vor, dass auch die verbliebenen Trolleybuslinien vom Busunternehmen der Stadt bedient werden und die Gesellschaft „TrolleybusTransport“ aufgelöst werden.

Eine im vergangenen Jahr durchgeführte Kapitalerhöhung durch die Stadt erbrachte nicht das erhoffte Ergebnis und der hoch verschuldete Betrieb konnte weiterhin nicht die erforderlichen Instandhaltungen vornehmen und keine ausreichende Anzahl von Fahrern beschäftigen. So musste wegen Fahrermangel seit Juni 2013 die Bedienung der Linien 124, 131 und 199 unterbleiben, damit wurde der Streckenabschnitt zur Endhaltestelle LCD "Konstruktoren" eingestellt. Als weitere Maßnahme aufgrund des Fahrermangels werden ab Mitte 2013 die Trolleybuslinien 111 und 176 an Sonn- und Feiertagen durch Autobusse des städtischen Busbetriebs bedient und somit verkehrt an diesen Tagen kein Trolleybus.

Aufgrund mangelnder Instandhaltung brach im September ein Mast der Oberleitung auf den Fußweg eines zentralen Boulevards. Es wurde glücklicherweise kein Passant verletzt, der Direktor machte Materialfehler des vor 25 Jahren aufgestellten Mastes verantwortlich.

Die Anzahl der ebenfalls aus dem Eröffnungsjahr des Betriebs stammenden Trolleybusse, sämtlich vom Typ ZiU 682, reduziert sich ebenfalls. Neben dem im Juni des letzten Jahres ausgebrannten Wagen 012 musste auch Wagen 001, 003, 013, 018, 021, 023, 038 und 045 aufgrund ihres betriebsunsicheren Zustands ausgemustert werden. Es verbleiben noch 21 Trolleybusse, die den Betrieb von Montags bis freitags auf den ganztägigen Linien 111 und 176 sowie auf den mit einzelnen Fahrten angebotenen Linien 123, 170 und 177 aufrecht erhalten.

Pazardzik [BG] - Neue Trolleybusse ausgeliefert!

[J. Lehmann](#) - 28.10.13

Im März 2013 unterzeichnete die Trolley Transport einen Vertrag mit der Firma LAZ zur Lieferung von acht neuen Trolleybussen zum Stückpreis von 210.879 € inklusive Mehrwertsteuer. Im September 2013 wurden die ersten vier Wagen geliefert, nun wird eine Abnahme und Zulassung der Wagen erwartet.

Sie werden unter anderem die letzten vier der einst zehn Skoda 9Tr ersetzen, die am 1.6.1993 den Linienverkehr aufnahmen und damals aus Zlin und Ostrava gebraucht beschafft wurden.

Im Depot wurde zuvor bereits Platz für die neuen Wagen gemacht, indem auch die letzten beiden Gelenktrolleybusse, die 1968 mit FHS und R&J-Aufbau auf Fahrgestell der Firmen FBW und SWP mit BBC-SAAS-Elektroausrüstung erbaut und 1995/96 aus Basel übernommen wurden.

[Pleven \[BG\]](#) - Neues Depot mit Fördermitteln der EU

[J. Lehmann](#) - 30.09.13

Im April 2013 kündigte der stellvertretende Bürgermeister Alexei Zelov, Leiter des Projekts "Integraler städtischer Nahverkehr von Pleven", auf einer Pressekonferenz an, dass Anfang nächsten Jahres mit dem Bau eines neuen Trolleybusdepots in Pleven begonnen wird.

Die neue Anlage soll auf einem 13.725 Hektar-Grundstück im Stadtteil "Druschba" in der Nähe des Fernsehturms und dem Universitätsklinikum "St. Pantaleon" entstehen. Durch den Neubau wird die Zuverlässigkeit des Wagenparks durch die verbesserten Möglichkeiten der Reparatur und Wartung erhöhen. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 23 Mill. Levs (umgerechnet knapp 12 Mill. Euro), von denen 17 Mio. Lev aus dem europäischen Fonds für regionale Entwicklung kommen und 3 Mio. aus dem Staatshaushalt.

Im Trolleybusnetz soll ebenfalls investiert werden, an acht wichtigsten Kreuzungen wird das Fahrleitungsnetz saniert, die Weichen werden mit Fernschaltung ausgestattet, so dass die Geschwindigkeit der Trolleybusse hier wesentlich erhöht werden kann.

Aus der gemeinsamen Ausschreibung von 100 Einheiten erhält die Stadt 40 Einheiten. Es werden dies die ersten neuen Trolleybusse seit 1990, als die letzten beiden ZiU682 hinzukamen. Der Wagenpark besteht aus 65 Trolleybussen des Typs ZiU 682, nachdem in 2012 die Wagen 101 und 170 ausgemustert wurden.

Trolleybus 101 war der erste Wagen, der am 7.10.1985 den Betrieb eröffnete. Sein letzter Einsatztag war der 13.07.2012 und am 02.11.2012 wurde er auf dem Betriebshof zum Verschrotten zerlegt.

[Varna \[BG\]](#) - Erneuerung des Wagenparks beginnt

[J. Lehmann](#) - 07.10.13

Neben 30 Trolleybussen aus der gemeinsamen Bestellung mit Burgas und zwei anderen bulgarischen Trolleybusstädten, werden auch 70 neue Autobusse bei der Firma Solaris Bus & Coach beschafft. Die ersten Autobusse wurden [Anfang September vorgestellt](#). Sie gingen bis 15.09.2013 in Dienst. Es handelt sich bei den 70 Einheiten um 30 Gelenkdieselmotoren, 20 Solodieselmotoren und 20 Gasbusse. Zum 41,3 Mill Lev-Auftrag gehört auch die erforderliche Werkstatt- und Ersatzteilausrüstung, die Ausbildung von Fahrern und Mechanikern und Garantie-Service während der Garantiezeit.

Nachdem ein Autokran die Oberleitung in der Nähe des Bahnhofs herunterriss, musste der Trolleybusverkehr für einige Tage eingeschränkt werden. Die Linie 82 verkehrte verkürzt, sie wendete in der Schleife der Linie 83, nur die Linie 88 fuhr unverändert.

Damit wird der rund 120 Einheiten umfassende Autobuspark über die Hälfte durch Niederflurfahrzeuge ersetzt. Aber im kommenden Jahr erfährt auch der Trolleybuspark eine Erneuerung. Von den einst 30 Skoda 14Tr des Eröffnungsjahres 1985/86 stehen noch 28 im Einsatz, nachdem in den letzten Jahren die Wagen 243 und 254 ausgemustert wurden. Von den drei Škoda 14Tr, die 1998/99 aus Hradec Králové (148, 172 ehemals Hradec Králové 12 und 14) übernommen wurden, sind noch zwei übrig, 2009 wurde Trolleybus 001 (ehemals Hradec Králové 04) ausgemustert. Die 30 Solotrolleybusse sollen nun durch 30 Neufahrzeuge ersetzt werden, während die neun Gelenkwagen des Typs Škoda 15Tr, die 2003/2006 und 2008 aus Usti nad Labem, Presov und Budweis übernommen wurden, noch im Einsatz verbleiben sollen.

[Alchevsk/Altschewsk \[UA\]](#) - Ankauf neuer Trolleybusse zur Belebung der Wirtschaft

[J. Lehmann](#) - 09.09.13

Mit den Städten Lugansk und Krasnodon und 19 anderen ukrainischen Städten plant die Stadt, rund 40 km von der Hauptstadt der Oblast Luhansk entfernt, Trolleybusse aus inländischer Produktion zu kaufen und diesen Kauf durch das durch die Regierung aufgestellte Programm zur Wiederbelebung der Wirtschaft zu finanzieren.

Es könnten damit in den Jahren 2013-2014 rund 280 neue Fahrzeuge mit einem Anteil aus lokaler Produktion in der Ukraine von nicht weniger als 80% hergestellt werden. Zudem kann mit neuen energieeffizienten Technologien beim Einsatz der Fahrzeuge eine Einsparung bis zu 40% erreicht werden. Die Fahrgäste würden von einem bequemen Transport profitieren, insbesondere diejenigen mit eingeschränkter Mobilität. In den kommenden Jahren müssen in der Ukraine etwa 68% der Trolleybusse ersetzt werden, von denen mehr als die Hälfte seit über 20 Jahren in Betrieb stehen. Nachdem von 2010 bis 2012 insgesamt 363 neue, moderne Trolleybusse aus inländischer Produktion von einigen Städten der Ukraine im Vorfeld der EM beschafft wurden, setzt man in den letzten Jahren vor allem auf den Erwerb von Gebrauchtfahrzeugen aus europäischen Ländern.

Der Betrieb in Alchevsk, der im kommenden Jahr 60 Jahre alt wird, hat keine Beschaffungen mehr seit 2008 vornehmen können. Der neue Direktor Direktor KP "Alchevskpastrans" Alexander Orlov, der vorher für den inzwischen stillgelegten Betrieb in Stachanow verantwortlich war, reduzierte als erste Maßnahme im August den Wagenpark. Der Bedarf wurde 34 auf 26-28 Autos zu Hauptverkehrszeiten reduziert, nachdem im Februar 2013 die Trolleybuslinie 1 eingestellt wurde. Nun werden 8 Linien bedient, hiervon ist die Linie 6 mit einem 6-11 Minuten Takt noch dichter frequentiert, die Linien 3, 4 und 8 verkehren noch häufig alle 15-20 Minuten, während die Linien 5, 9, 10 und 11 mit einem oder zwei Trolleybussen nur ein bis zwei Mal stündlich bedient werden.

Nachdem im März 2013 vier Trolleybusse und im August 2013 weitere sieben Wagen ausgemustert und verschrottet wurden, verbleiben nun noch 47 Einheiten, von denen nur 35 betriebsbereit sind.

Die Regelmäßigkeit des Wagens hat sich deutlich im Vergleich zu 2012 gesunken. Umsetzung der beanspruchten

Fragen, vor allem am Abend nicht durchgeführt wird, so dass die Intervalle auf wichtigen Strecken verdoppelt werden. Deren Zustand ist teilweise so schlecht, dass im Zeitraum von Mai bis Juli 2013 der Auslauf der Wagen von 27 teilweise auf 22 Trolleybusse sank.

Bis auf fünf Gelenktrolleybusse des Typs YMZ T1, die jedoch derzeit nicht einsatzbereit sind, stammen alle Trolleybusse aus russischer Produktion vom Typ ZiU 682 sowie ZiU 683. Von der Gelenkwagenausführung sind zwei 1991 und drei 1996 beschafft worden. Bei der letzten Neubeschaffung in 2008 handelt es sich um einen ZiU 682, der unter der Bezeichnung Typ Dnipro E187 in der Ukraine komplettiert wurde.

Kryvyi Rih [UA] - Erneuerung wird angegangen!

[J. Lehmann](#) - 23.09.13

Der "Patient ist mehr tot als lebendig!" äußerte eine Lokalzeitung in einem [Artikel vom 19.06.2013](#) kritisch über den Zustand des Wagenparks des Trolleybusbetriebs. Die Mitarbeiter des Depots machen nachts mühselig die Wagen für den Morgen fahrbereit, um die zahlreichen Arbeiter an ihre Arbeitsplätze in den Fabriken zu bringen. Aber aufgrund des Alters der Fahrzeuge ist die Ausfallquote sehr hoch und oft stehen abends nicht mehr genug Fahrzeuge zur Verfügung. So müssen häufig die Arbeiter eine halbe Stunde auf ihren Trolleybus warten, der sie abends zurück nach Hause bringt. Für die 20 Trolleybuslinien stehen nun noch rund 70 Trolleybusse zur Verfügung, darunter sind nur noch 13 von einst 31 Gelenktrolleybussen, von denen auch nur zehn betriebsbereit sind. Neben drei Gelenktrolleybussen aus einheimischer Produktion vom Typ YMZ T1 (die übrigen von einst elf Einheiten wurden zu Solowagen umgebaut) stammen die verbliebenen Gelenkwagen von der Firma TrolZa und wurden im Zeitraum 1991 bis 1996 beschafft. Das Durchschnittsalter des gesamten Wagenparks liegt bei knapp 20 Jahren, seit 2002 wurden lediglich 23 Solotrolleybusse des Typs YMZ T2, zwei Trolleybusse des Typs YMZ E186 und sechs Niederflurtrolleybusse des Typs LAZ E183D1 beschafft, die letzten zwei (Nr. 670 und 671) wurden am 11.02.2011 feierlich vom Gouverneur und dem Bürgermeister der Stadt präsentiert.

Nun konnten mit Hilfe der Industriefirmen 20 neue Trolleybusse bestellt werden. Es handelt sich um Trolleybusse des Typs MAZ-103 aus Weißrussland, die in Dnepropetrovsk komplettiert werden. Zwei Trolleybusse werden bereits im Herbst eintreffen, fünf weitere sollen bis Ende des Jahres eintreffen, die restlichen 13 werden 2014 geliefert.

Astrakhan [RU] - Bau einer Ringlinie geplant

[J. Lehmann](#) - 02.09.13

Ende Januar 2013 kündigte der Bürgermeister Mikhail Stolyarov und Leiter des Verkehrsunternehmens Alexey Makeev in der Stadt am Wolgadelta, rund 100 km vom Kaspischen Meer entfernt, an, dass die Trolleybuslinien 1 und 2 in Kürze eingestellt werden. Die Stadt könne sich den elektrischen Betrieb nicht leisten, immer mehr Minibusse nehmen dem Trolleybus die Passagiere weg, obwohl sie rund 25% teurer sind.

So wurde ab dem 01.03.2013, die Trolleybuslinie 2 eingestellt und die Linie 1 blieb noch die einzige Trolleybuslinie, die dann mit 12 Wagen verkehrte. Aber unter dem Druck der Öffentlichkeit, insbesondere Veröffentlichungen in Medien und Internet und Intervention des Gouverneurs der Region Astrachan Alexander Zhilkin wurde die Linie 2 ab dem 23.03.2013 wieder befahren, hier kommen neun Trolleybusse zum Einsatz.

Der Wagenpark besteht aus rund 40 Trolleybussen, acht Wagen sind vom Typ LiAZ-5280, der restliche Wagenpark besteht aus ZiU 682, von denen der ältesten vom Bj. 1985 stammt, der jüngste aber erst gerade 12 Jahre alt ist. Bereits 2006 konnten vier VTZM-5284 und acht LiAZ/VTZM-5280 (Nr.075-086) in Betrieb genommen werden, es handelte sich um Leasingfahrzeuge, die dann im Frühjahr 2008 nach Tula abgegeben werden mussten.

Obwohl die Stadt über 500.000 Einwohner beherbergt, erfolgte ein konstanter Rückzug des elektrischen Nahverkehrs. Bereits 2007 wurde die Straßenbahn eingestellt, es handelte sich um eine der ersten Straßenbahnen in Russland, die den Betrieb in 1900 aufnahm.

Aber nun kommt wieder Hoffnung für den elektrischen Betrieb auf, denn die Ausschreibung für den Ausbau einer Ringstraße beinhaltet auch den Bau von Trolleybus-Infrastruktur zur Aufnahme einer Ringlinie um das Stadtzentrum. Es bleibt zu hoffen, dass der traditionelle elektrische Betrieb in der Großstadt am Wolgadelta erhalten bleiben kann!

Bratsk [RU] - Netzerweiterung ohne Fahrleitung

[J. Lehmann](#) - 03.11.13

In der knapp 250.000-Einwohner Stadt, in der Oblast Irkutsk gelegen, setzt die städtische Trolleybus-Gesellschaft nun auf eine fahrleitunglose Erweiterung des Trolleybusnetzes. Ein erster Wagen mit Hilfsmotor ging Anfang des Jahres in Betrieb und am 9. Februar wurde eine neue Linie 2A eröffnet, die wie die Linie 2 befahren wird und dann kurz vor der westlichen Endhaltestelle ohne Fahrleitung mit Dieselaggregat in die 23., 17. und 18. Stadtbezirke fährt.

Ein zweiter Trolleybus mit Dieselaggregat ging im April 2013 mit Nr. 119 in Betrieb. Es handelt sich bei beiden Wagen um Trolleybusse des Typs ST-6217 aus der Sibirischen Trolleybusfabrik im rund 1.500 km westlich gelegenen Novosibirsk. Je zwei Trolleybusse dieses Typs wurden bereits 2010 (Nr. 116 und 117) und 2012 (Nr. 98 und 104) in Betrieb genommen.

Der Wagenpark für die fünf zeitweise mit dichtem Takt von unter 5 Minuten betriebenen Linien umfasst 56 Einheiten, darunter zwei ZiU 683-Gelenktrolleybusse der Baujahre 1996/98 und drei Gelenktrolleybusse des Typs VMZ 6215 aus dem "Mechanischen Werk" der Stadt Vologda. Vom gleichen Herstellerwerk stammt der übrige Wagenpark, es handelt sich überwiegend um Lizenzbauten des bewährten Trolleybustyps ZiU 682.

[Irkutsk \[RU\]](#) - Beschaffung von neuen Trolleybussen mit Batterieantrieb geplant

[J. Lehmann](#) - 16.09.13

Anfang des Jahres plante der Verkehrsbetrieb MUP "Irkutskgorelektrotrans" neue Trolleybusse zu kaufen, diese sollten zusätzlich einen Batterieantrieb erhalten, um sich ohne Fahrleitung fortbewegen zu können. Mit dieser Einrichtung war geplant, die Fahrleitung auf der neuen Brücke über den Angara, Abfluss des Baikalsees, einzusparen, so informierte der Bürgermeister anlässlich eines Besuchs des Trolleybusbetriebs im Februar. Die Trolleybusse sollen mit einer Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet werden, mit der sie bis zu 20 km ohne Fahrleitung fahren können. Die Kosten der Trolleybusse mit einer Kapazität von 111 Personen sollen zwischen 6 und 9,5 Millionen Rubel, je nach Modell betragen. Über die neue Akademische Brücke sollen zwei Trolleybuslinien führen, die vom Flughafen und von der Innenstadt Wohngebiete in den westlichen Stadtteilen bedienen.

Der Vorschlag, sieben derartige Trolleybusse zu kaufen, wurde jedoch in der Sitzung des Stadtrats vom 25.02.2013 abgelehnt. Die gewählten Volksvertreter standen der neuen Technik skeptisch gegenüber. Obwohl derartige Trolleybusse in Novosibirsk erfolgreich erprobt wurden und Barnaul ebenfalls derartige Trolleybusse bestellt hat, will man erst eine Serienproduktion abwarten.

Die letzte größere Neubeschaffung für den Trolleybuspark erfolgte 2010, in 2011 erhielt der Betrieb noch einen Niederflurtrolleybus von einer örtlichen Firma geschenkt. Der Wagenpark umfasst offiziell 73 Trolleybusse, die Hälfte davon sind Trolleybusse des Typs VMZ-5298.00 (36 Einheiten, Nr. 266-269., 278-306) die 2004 und 2009 beschafft wurden. In 2010 gingen neun Trolleybusse des Typs LiAZ-52803 (Nr.307-315) in Betrieb. Rund 30 Trolleybusse des Typs ZiU 682 erhielten 2002 bis 2007 neue Aufbauten der Firmen VMZ (Fa. Trans-Alfa, Vologda) der Sibirischen Trolleybusfabrik, Novosibirsk), so dass alle Trolleybusse jünger als 12 alt sind. Bis zu knapp 60 Kurse sind für die acht Trolleybuslinien erforderlich. Linien 1, 3 und 4 dichte Frequenz von bis zu 8-10 Minuten, Linien 7, 8 und 10 eine mittlere Frequenz von 10-15 Minuten und die Linien 5 und 6 mit etwa 1x stündlich eine geringe Frequenz auf.

[Kazan \[RU\]](#) - 31 neue Trolleybusse zur Universade

[J. Lehmann](#) - 14.10.13

Am 3.7.2013 wurden 31 neue Trolleybusse präsentiert. Es handelt sich um 30 Trolleybusse des Typs Optima der Firma TrolZa, die von der Stadt beschafft wurden und ein Megapolis, der von einem anonymen Spender für die Universade geschenkt wurde. Die XXVII. Welt-Sommer-Universiade, die Weltsportspiele der Studenten, findet in 27 Sportarten alle zwei Jahre statt, vom 6.-17.7.2013 war Kazan der Austragungsort. Der Niederflurtrolleybus fiel dabei durch seine rote Lackierung mit Rosen auf und wird der "Trolleybus der Liebe" genannt.

Zum 1.7.2012 wurde der Wagenpark komplett umnummeriert, die einzelnen Beschaffungsserien erhielten dabei gemeinsame Nummerngruppen. Die Trolleybusse blieben dabei, erkennbar durch ihre erste Nummer den zwei Depots zugeordnet. So erhielten die Neufahrzeuge die Betriebsnummern 1400-1416 und 2300 bis 2312, der neue TrolZa-5265.00 „Megapolis“ die Nr. 2313. Bereits Anfang 2012 wurden Einzelstücke an Trolleybussen abgegeben, so ging der BKM 42003 Nr. 1127, 2009 erbaut als Nr. 412 nach Kalingrad und der BKM 321, ebenfalls 2009 erbaut nach Gomel (dort 2820)

Zum 15.05.2013 wurden auch die Linien umnummeriert. Mit der Umbenennung der Linien 17, 20 und 21 in 2, 3 und 5 lauten die 13 Trolleybuslinien nun 1 bis 13. Auch die sechs Straßenbahnlinien tragen seitdem die Ziffern 1 bis 6.

Am 01.09.13 erhielt die Linie 1 eine Verlängerung, auf der knapp 10 km langen Linie kommen nun 14 Wagen zum Einsatz, in Spitzenzeiten verkehrt die Linie alle 4-5 Minuten. Der nun eröffnete Neubau betrifft rund 5 km einspurige Strecke, nun verkehrt die Linie 1 mit einer großen Schleife durch das Wohngebiet. Auch die Linie 7, die einen Rundverkehr gegen den Uhrzeigersinn zwischen der Altstadt auf dem anderen Wolgaufer und dem Wohngebiet Novo-Savinovsky befuhr einen Teil dieser Schleife, sie wurde jedoch am 14.10.13 zurückgenommen und nimmt nun wieder den direkten Weg. Mit der Eröffnung der Strecke auf der ul. Mullanura Vakhitova und der ul. Chistopolskaya am 28.12.2012 wurde eine neue Linie 1 hier eingeführt, die bisherige Linie 1, die aufgrund des Baus der Metro ihre Bedeutung verloren hatte wurde zeitgleich eingestellt. Das Dorf der Universade wurde bereits am 5.09.2012 durch eine Linie 9A angebunden, sie wurde am 15.11.12 als Linie 11 umbenannt.

Auf den 13 Linien kommen rund 160 Trolleybusse zum Einsatz, aus rund 220 Trolleybussen besteht der Wagenpark, rund 100 davon vom Typ ZiU 682 der Baujahre 1984 bis 2002.

[Kostroma \[RU\]](#) - Fünf neue Trolleybusse Ziu Modell 682G

[J. Lehmann](#) - 21.10.13

Die ersten der drei neuen Trolleybusse des bewährten Typs ZiU 682 trafen am 08.09.2013 in der 300 Kilometer nordöstlich von Moskau am Zusammenfluss der Wolga und des Flusses Kostroma gelegenen Stadt ein. Zwei weitere folgten Mitte September. Mitte Juni erhielt nach einer Ausschreibung die Firma TrolZa den Auftrag zur Lieferung von fünf Trolleybussen mit großer Kapazität vom bewährten Typ ZiU 682. Die Kosten für die Trolleybusse betragen 27,4 Millionen Rubel (umgerechnet etwa 625.000 €). Davon erhielt die Stadt aus dem Bundeshaushalt 15 Millionen Rubel, während der Restbetrag von 12,4 Mio. Rubel aus den regionalen Kassen stammt.

Die Wagen nahmen am 22.10.2013 mit den Betriebsnummern 36-40 den Einsatz auf den Linien 2, 3 und 7 auf. Es sind dies die Linien mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, die neuen Trolleybusse sind in der Lage, bis zu 130 Passagiere zu befördern.

Wegen Sanierung der Brücke über die Wolga verkehrten die Trolleybuslinien 1, 4, 5 und 9 nicht, da im Zusammenhang

mit der Reparatur der Brücke die Fahrleitung abgeschaltet wurden. Ohnehin verkehren die vier Trolleybuslinien in die westlichen Stadtteile nur mit je einem Trolleybus. Die Autobusbuslinien erschließen die weiteren Neubaugebiete. In der städtischen Planung für den Zeitraum 2008-2025 der Region. So sollen die Trolleybuslinien 1 und 9 nach Panov-2 und 4 und 5 zur Anlage "Motordetal" verlängert werden und damit einen großen Teil der Autobuslinien in den Westteil ersetzen. Die Stadt will trotz der schwierigen finanziellen Situation des Trolleybusbetrieb auf die ökologisch günstigen Verkehr mit hohen Kapazitäten setzen.

Moskwa [RU] - Parade zum Jubiläum 80 Jahre Trolleybus

[J. Lehmann](#) - 18.11.13

Am vergangenen Samstag (16.11.2013) feierte der Trolleybusbetrieb der russischen Hauptstadt Moskau mit einer Parade von historischen und neuen Trolleybussen den 80. Jahrestag der Eröffnung der ersten Trolleybuslinie. Eine Parade von neun historischen Trolleybussen und mehreren Dienstwagen startete um 10:00 Uhr im Depot 1 und führte mit einer Rundfahrt um den Kreml zum Fili Bus/Trolleybus Depot (FATP). Folgende neun Trolleybusse nahmen an der Parade teil:

1. Nr. 7843 TrolZa-5275 Bj.2002, bis Juni 2013 im Einsatz
2. Nr. 1777 MTB-82D Bj.1954, bis ca.1969/75 im Einsatz
3. Nr. 421 SVARZ TBES Bj.1957, bis ca. 1970/75 im Einsatz
4. Nr. 701 SVARZ MTBES Bj.1963, bis 1972 im Einsatz
5. Nr. 2323 ZiU-5, Bj. 1961, bis ca. 1975/77 im Einsatz
6. Nr. 2672 ZiU-5G, Bj.1966, bis ca. 1976/82 im Einsatz
7. Nr. 1152 ZiU-682 Bj. 1980, bis 2008 im Einsatz
8. Nr. 2536 ZiU-682 Bj. 1991, bis 2008 im Einsatz
9. Nr. 2720 TrolZa-5275, Bj. 2002 bis 2013 im Einsatz mit besonderer Lackierung zum 80-jährigen Jubiläum.

Anschließend konnten die Teilnehmer eine Ausstellung in einem Museum besuchen, die die Geschichte der "Mosgortrans" und des städtischen Personenverkehrs in Moskau in Fotos und Dokumenten darstellt.

249 Einheiten des Typs TrolZa-5265.00 „Megapolis“ gingen 2012/13 in Betrieb, 80 davon wurden dem Depot 2 zugeordnet, die geringste Anzahl erhielt das Depot 7 mit 25 Einheiten. Insgesamt machen nun die insgesamt 360 Einheiten dieses niederflurigen Trolleybusses der Firma TrolZa den Großteil des insgesamt rund 1700 Einheiten umfassenden Wagenparks aus.

2012/3 wurden folgende Wagen geliefert und in Betrieb genommen:

- 1765-1799 TrolZa-5265.00 „Megapolis“ = 35 Einheiten im Depot 1
- 2100-2179 TrolZa-5265.00 „Megapolis“ = 80 Einheiten im Depot 2
- 3701-3730 TrolZa-5265.00 „Megapolis“ = 30 Einheiten im Depot 3
- 5314-5340 TrolZa-5265.00 „Megapolis“ = 27 Einheiten im Depot 5
- 6471-6522 TrolZa-5265.00 „Megapolis“ = 52 Einheiten im Depot 6
- 7128-7152 TrolZa-5265.00 „Megapolis“ = 25 Einheiten im Depot 7

Eine weitere Verjüngung des Wagenparks erfolgte durch die Fortsetzung von Generalüberholung älterer Fahrzeuge mit einem neuen Wagenkasten. Nachdem in den vergangenen Jahren ausschließlich ZiU 682 umgebaut wurden, erhalten nun Trolleybusse des Typs VMZ-5298.01 und TrolZa-5275.05 „Optima“ der Baujahre 2004/5 bei den Moskauer Firmen SVARZ und MTrZ neue Wagenkästen. Bislang sind vier Wagen in 2013 in Betrieb genommen worden.

Omsk [RU] - Wagenparkerneuerung mit geringen Investitionen

[J. Lehmann](#) - 25.11.13

Die Straßenbahnschienen der 2007 eingestellten Linie 10 sollen nun im Zuge von Straßenbauarbeiten entfernt werden. Das Straßenbahnnetz besteht seit 2007 aus sechs Linien, das 1955 eröffnete Trolleybusnetz aus zehn Linien. Große Investitionen sind in den letzten Jahren weder im Straßenbahnbetrieb, noch im Trolleybusbetrieb durchgeführt worden. Die letzten neuen Trolleybusse wurden 2009 beschafft. Zwar wurde im März 2011 ein Trolleybus des Typs BKM 321 aus Weißrussland als Testwagen für 20 Tage eingesetzt, jedoch werden mit den wenigen Mitteln nun alte Wagen grundüberholt und erneuert. Als erster Wagen wurde Trolleybus 11 in 2012 überholt, als zweiter Wagen kam ab dem 25.08.2013 der runderneuerte Trolleybus 238 wieder in Dienst, er erhielt sogar einen Hilfsmotor mit dem er ohne Fahrleitung rund 200 Metern überbrücken kann. Der Wagenpark besteht aus rund 160 Trolleybussen, überwiegend vom Typ ZiU 682, wobei die ältesten vom Baujahr 1987 stammen. Die 1995 beschafften Gelenkwagen Nr. 1 und 2 des Typs ZIU 6205 stehen weiterhin in Betrieb, sie kommen auf den Linien 3 und 4 zum Einsatz. Bedingt durch Straßenbauarbeiten im Zuge des Neubaus einer Eissportarena wurde neben der erwähnten Straßenbahnlinie 10 auch die Trolleybuslinien 11 und 14 eingestellt. Über die Brücke verkehrt nun nur noch die Trolleybuslinie 67, die nun aus der 1986 eröffneten Trolleybuslinie 13 und der Buslinie 67 entstand. Bis zum 17.05.2013 wurden die Linien 7, 16 und 67, die den Stadtteil Kirowski am linken Ufer des Flusses Irtysh bedienen, vom 1983 eröffneten Depot 2 bedient, welches nun geschlossen wurde und die Trolleybusse zum Depot 1 umgesetzt wurden.

Stavropol [RU] - Neuer Niederflurtrolleybus mit Batterieantrieb

[J. Lehmann](#) - 28.10.13

Am 25.10.2013 startete der Probetrieb eines Trolleybuses der TrolZa vom Typ 5265 "Megapolis", der mit einer Batterie ausgestattet ist, um eine Fahrt von rund 15 km ohne Fahrleitung zu ermöglichen. Der Trolleybus wird im

kommenden halben Jahr auf verschiedenen Linien der Stadt eingesetzt.

Im August dieses Jahres unterzeichnete der kommunale Trolleybusbetrieb einen Vertrag zur Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Energie, Industrie und Kommunikation und der Firma TrolZa aus der Region Saratov zum Testbetrieb dieses Wagens. Der Vorteil des neuen Fahrzeugs gegenüber den bisherigen Trolleybussen ist nicht nur die Möglichkeit der Fortbewegung mit Batterieantrieb sondern auch die kostengünstige Betriebsweise: Durch die Speicherung des Stroms beim Bremsen wird eine Einsparung von 40 Prozent Strom erwartet. Sofern der Probetrieb erfolgreich ist, sollen weitere gleichartige Fahrzeuge beschafft werden und der Prototyp soll übernommen werden.

Nachdem zum 1.10.2013 die Trolleybuslinie 6 wieder eingeführt wurde, umfasst das Trolleybusnetz wieder 12 Linien. Rund 90 Trolleybusse stehen hierfür zur Verfügung, über die Hälfte davon sind jünger als 5 Jahre, da zwischen 2009 und 2011 54 neue Trolleybusse des Typs BTZ-52761R aus dem Werk der baschkirischen Hauptstadt Ufa neu beschafft wurden.

[Vidnoye \[RU\]](#) - Zwei neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 30.09.13

Mitte 2013 erhielt der Betrieb zwei neue Trolleybusse des Typs TrolZa-5275 „Optima“, sie gingen mit den Betriebsnummern 24 und 25 in Dienst. Bereits 2011 nahm die MUP "Vidnov Trolleybus Park" mit der Betriebsnummer 23 einen gleichartigen Wagen in Betrieb. Von den 10 Trolleybussen, mit denen am 9.9.2000 der Betrieb eröffnet wurde, schieden nun die Wagen 03 und 07 im April und August 2013 aus.

Weiterhin werden vier Trolleybuslinien bedient, für die ein Wagenpark aus 23 Einheiten zur Verfügung stehen, bis auf die drei Neufahrzeuge und zwei 2008 beschaffte Trolleybusse des Typs VMZ-5298 besteht der Wagenpark aus dem russischen Einheitstrolleybus des Typs ZiU682.

[Volgograd \[RU\]](#) - 50 neue Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 11.11.13

Von Mai bis August 2013 wurden 50 neue Trolleybusse des Typs 5275.03 „Optima“ von der Firma TrolZa geliefert, je 25 wurden im Depot 1 (Nr.1262-1286) und 4 (4617-4641) beheimatet. Von diesen beiden Depots wird ein Liniennetz im Norden des Stadtgebiets mit 11 Linien (1, 2, 7, 8, 8a, 9, 10, 11, 12, 15, 15a) bedient. Zwei weitere Trolleybuslinien werden im mittleren und südlichen Teil des langgestreckten Stadtgebiets an der Wolga bedient, und zwar die Linie 18 mit bis zu 15 Kursen vom Depot 6 mit 26 Trolleybussen (6001-6026) und die Linie 6 mit bis zu 16 Kursen, bedient vom Depot 3 mit 24 Trolleybussen.

Ausgemustert einige ZiU 682 der Baujahre 1986-1993 in beiden Depots, obwohl einige davon noch 1998/2000 neue Wagenkasten erhielten. Auch zwei weitere der ursprünglich 19 Gelenktrolleybusse des Typs ZiU 6205 vom Baujahr 1995 wurden ausgemustert. Es verbleiben noch 15 Gelenkwagen, 14 vom Baujahr 2003/05 und einer vom Baujahr 1995. Diese kommen auf der Linie 8a zum Einsatz, die ganztägig von der nördlichen Haltestelle Spartanovka bis zum Platz Kuibyshevs, dem südlichen Endpunkt des Hauptnetzes verkehrt, es kommen bis zu 15 Kurse zum Einsatz.

[Aqtobe \[KZ\]](#) - Trolleybusbetrieb erneut eingestellt

[J. Lehmann](#) - 25.11.13

Vor rund drei Monaten verkehrten die letzten Trolleybusse auf der im Juni 2013 wiederaufgenommenen Linie 1. Wegen Straßenbauarbeiten ruhte der Verkehr erneut und ein Teil der Fahrleitung wurde bereits demontiert. Bei der Aufnahme im Juni verkehrten nur noch fünf Trolleybusse, die aus Karaganda übernommen wurden bzw. 2006 neu beschafft wurden, mit einem günstigen Tarif von 35 Tenge. Der Fahrpreis für die Nutzung der Autobuslinien, die die Gesellschaft "Trolley Transport" ebenfalls betreibt, liegt bei 50 Tenge. 20 neue Autobusse aus Russland gingen im Oktober in Betrieb und der Autobuswagenpark umfasst nun 95 Wagen. Der in 1982 eröffnete Betrieb besaß Ende der 80er Jahre 150 Trolleybusse, von denen 100 auf den sechs Trolleybuslinien täglich zum Einsatz kamen. Die letzte Linie war bereits mehrfach wegen Straßenbauarbeiten stillgelegt. Seit 2011 gab es keine Zuzahlungen von der Stadt, so dass der Betrieb einen hohen Verlust verzeichnen musste. Pro Fahrt nutzten zuletzt nur 5-6 Fahrgäste die Trolleybusse, die Einnahmen reichten noch nicht mal, um den Fahrer zu bezahlen. Anwohner bedauern die Einstellung, so äußerte der Besitzer einer kleinen Apotheke: "Wir zerstören alles, was wir haben, um Geld zu sparen. In unserem Land ist die Wirtschaft wichtiger als die Umwelt".

[Duschanbe \[TJ\]](#) - Neue Trolleybusse von TrolZa aus Engels

[J. Lehmann](#) - 07.10.13

Am 17.07.2013 gab der Stadtrat von Duschanbe Mittel für den Kauf von 30 Trolleybussen frei, die bei der Firma TrolZa in Engels erworben werden. Dabei liefert die Firma TrolZa 15 Einheiten für 9,555 Mill. (umgerechnet rund 2 Mio. Euro), die restlichen 15 werden jedoch nur zu 90 % fertig gestellt sein, in Duschanbe werden die restlichen 10 % montiert. So wird die Beleuchtung, Sitze, Türen usw. erst hier montiert. Hierzu wurde Anfang September ein Montagewerk eröffnet, welches für eine Kapazität für 60 Trolleybusse im Jahr ausgelegt sind, die der russische Partner TrolZa liefern und zukünftig bis zu 40% hier komplettiert werden. Auch Batterieantriebe, die auf fahrleitungslosen Abschnitten über 10 km Fortbewegung ermöglichen, sollen in einige der Trolleybusse eingebaut. Zusätzlich sollen auch alte Trolleybusse überarbeitet werden.

[Urgentsch \[UZ\]](#) - Erste neue Trolleybusse eingetroffen

[J. Lehmann](#) - 09.09.13

Im August 2013 wurden die ersten Skoda 24Tr für den nunmehr einzigen Trolleybusbetrieb von Usbekistan ausgeliefert. Nach einem Ende des vergangenen Jahres abgeschlossenen Vertrags mit der tschechischen Firma Skoda liefert diese neun Neufahrzeuge mit einem Gesamtwert von 3,53 Millionen Euro dem staatlichen Unternehmen «Choresm Trolleybus Verwaltung».

Die Vorstellung der ersten vier Neufahrzeuge erfolgte am Vorabend der Tag der Unabhängigkeit in Usbekistan (1.9.2013). Sie sollen am 7.9.13 den Verkehr aufnehmen, die restlichen fünf werden derzeit in Pilsen im Werk der Firma Skoda komplettiert.

Damit erfolgt eine komplette Erneuerung des Wagenparks bis Ende 2013. Der Überlandbetrieb von der 150.000-Einwohner Stadt, Verwaltungs- und Kulturzentrum der Provinz Choresmien, am linken Ufer des Amudarja gelegen, in das rund 25 km westlich gelegene Chiwa wurde im Oktober 1997 eröffnet. Die neun Skoda 14Tr des Baujahrs 1994 werden nun durch neun Skoda 24 Tr ersetzt.

Die Wagenkästen der Firma Irisbus, die eine Servicebasis in der Nähe der Stadt betreibt, werden von der Firma Skoda elektrisch ausgerüstet. Nach Erprobung in Pilsen wurden die ersten vier Wagen ausgeliefert. Fünf weitere befinden sich in Produktion und folgen bis Ende 2013.

Von den Skoda 14Tr waren zuletzt nur noch wenige Fahrzeuge betriebsbereit und so wurde der Fahrplan entsprechend reduziert. Nur acht Fahrten täglich wurden geboten, auf denen zwei Trolleybusse angetroffen wurden (im Mai 2013: Wagen 004 und 006). Neu ist jedoch die Verlängerung der Linie durch das nördliche Stadtgebiet von Urgentsch. Die Strecke führt als Betriebsstrecke weiter zum Betriebshof, und die Trolleybusse wenden weiterhin ohne Fahrleitungsschleife mittels Anrollen auf die andere Straßenseite mit manuell abgezogenen Stromabnehmern. Mit der neuen Verlängerung wird auch der Busbahnhof angefahren, während die Strecke zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof (siehe Karte auf [Karte auf Wikimedia](#)), bereits 2002 eingestellt wurde.

[Hangzhou \[CN\]](#) - Mit 40 neuen Youngman-Trolleybussen Linie 155 wiedereröffnet

[D. Budach](#) - 14.10.13

Am Freitag, 10.05.2013 übernahmen neue Trolleybusse den Linienverkehr auf der Linie 155. Damit erfolgte nach sieben Jahren eine Wiedereröffnung dieser Trolleybuslinie. Die am 28.09.1989 eröffnete Linie 55 wurde in den 90er Jahre zur Linie 155. Mit der Einführung von klimatisierten Trolleybussen erhielt die Liniennummer ein K vorangestellt. In der damaligen Zielanzeige sah die Bezeichnung ähnlich wie das englische Wort KISS aus. Diese Wortverwandtschaft wurde speziell vermarktet und an künftigen der Umwelt gewidmeten Tagen wie der 5. Juni (Tag der Umwelt) werden die Trolleybusse eigens geschmückt, um an deren CO2-Freiheit im Rahmen der Umweltschutz-Kampagne zu erinnern. Im Zuge des Baus der am 24.11.2012 eröffneten U-Bahn mussten viele Straßen gesperrt werden und damit wurde die Trolleybuslinie K 155 am 07.08.2006 eingestellt. Zuerst blieben drei Trolleybuslinien, aufgrund des Bestrebens des Bürgermeisters wurden jedoch die Linien 159 und 290 eingestellt, als die Fahrleitung partiell entfernt wurde. Es verblieb nur noch die Linie 151, die als erste 1961 eröffnete Trolleybuslinie seitdem unverändert die Stadt in Nord-Süd-Richtung durchquert.

Für die nun wiederaufgenommene Trolleybuslinie 155 wurden 40 Trolleybusse des Typs JNP6120BEV1 der Firma Jinhua Young MAN Neoplan beschafft. Die Wagen erhielten die Betriebsnummern ab 6-5800, auf der Linie 151 werden weiterhin die vorhandenen Solotrolleybusse mit aus den Nummernserien 6-5700 (OEM mit Flexibl- Aufbau), und 6-5500 (grundüberholte Trolleybusse mit Flexible-Aufbau, sämtliche Trolleybusse sind mit Klimaanlage ausgestattet).

[Shanghai \[CN\]](#) - Neue Trolleybusse zum 99.Geburtstag bestellt

[D. Budach](#) - 25.11.13

Am 15. November 1914 wurde in Shanghai die erste Trolleybuslinie mit 1,1 Kilometer Länge eröffnet. Ab 1920 wurden weitere Trolleybuslinien eröffnet und bis zum Ende des Jahres 1927 gab es fünf Trolleybuslinien, auf der bis zu 85 Fahrzeuge verkehrten, bis Ende 1938 erhöhte sich die Anzahl der Linien auf neun, 120 Trolleybusse kamen auf dem 33,8 km langen Netz zum Einsatz.

Nach einem Höchststand in 2004, als rund 900 Trolleybusse auf 20 Linien verkehrten, gab es leider in den letzten Jahren eine Einstellung des elektrischen Betriebs auf vielen Linien, zuletzt die Linie 23 Ende März 2013. Hier kamen stattdessen 60 Elektrobusse zum Einsatz, die zur Expo 2010 neu beschafft wurden. Sie luden ihre Supercaps unter der Fahrleitung an den Endhaltestellen und an jeder 3-4 Haltestellen auf. Ein Wagen wurde 2013 mit Trolleybusstangen umgebaut und unternimmt seit Sommer 2013 Testfahrten im Zuge der Linie 23. Bislang wurde noch keine Entscheidung über den Umbau der weiteren 59 Wagen getroffen.

Stattdessen bestellte man überraschend 60 Young-MAN Neoplan Zweiachser, und zwar vom gleichen Modell JNP6120BEV1, das auch Hangzhou im Mai 2013 in Dienst gestellt hatte.

Nach Jahren der Ungewissheit und der beabsichtigten Gesamteinstellung des ältesten Trolleybusbetriebs der Welt sollte die Zukunft nun wieder deutlich positiver aussehen. Der Ersatz des übrigen Wagenparks nach nur etwa 9 Jahren Einsatzdauer ist ansonsten bis 2015 vorgesehen.

Foto:

Derzeit stehen noch rund 60 Einheiten des Typs H0A Changjiang HZWG100K des Baujahres 2006 auf den neun verbliebenen Trolleybuslinien im Einsatz. Aufnahme: Jürgen Münnig, Juli 2013



[Mexico City \(Ciudad de Mexico\) \[MX\]](#) - Erster Niederflur-Prototyp vorgestellt

[D. Budach](#) - 09.09.13

Der Fuhrpark des großen Trolleybusbetriebs in der mexikanischen Hauptstadt bedarf der grundlegenden Erneuerung, sind doch die jüngsten Wagen bereits 15 Jahre alt und das Durchschnittsalter der Flotte liegt bei über 20 Jahren. Keiner der bisherigen Trolleybusse ist niederflurig.

Nach fast zweijähriger Entwicklungs- und Vorbereitungsarbeit stellte der mexikanische Hersteller DINA sein bereits am Markt etabliertes Niederflur-Solobus-Modell in einer Version als Trolleybus vor. Die elektrische Ausrüstung stammt von Vossloh-Kiepe. Der Trolleybus ist 12m lang, durchgehend niederflurig und hat eine Fahrgastkapazität von 100 Passagieren. Anfang Juni wurde der Wagen auf dem Depotgelände der STE in Tetepilco präsentiert, Ende Juni außerdem auf einer mexikanischen Nutzfahrzeugschau. Der Wagen wird im Liniendienst getestet und soll bei Bewährung in größerer Stückzahl beschafft werden.

Die Überalterung des Fuhrparks ist mit dafür verantwortlich, dass gegenwärtig überhaupt nur 8 der vorhandenen Trolleybusstrecken auch tatsächlich als Trolleybuslinien befahren werden. Dies sind die Linien A, CP, D, G, I, K, LL und S. Außer Betrieb sind gegenwärtig dagegen die Strecken der Linien E, M, Q und T, die jedoch in den nächsten Monaten wieder in Betrieb gehen sollen wie die Linie I, die erst am 1. Juli 2013 wieder elektrisch bedient wurde. Hierfür wurden 22 Trolleybusse aus der Serie 4300ff (Fa. TOSHIBA, Bj. 1984) wieder aufgearbeitet.

Die Linien A, D und S werden als "Schnellbuslinien" nach dem BRT-Konzept betrieben und vermarktet, hier kommen die beiden jüngeren Trolleybus-Serien 9700ff und 9800ff (Fa. MITSUBISHI, Bj.1997/98, 189 Einheiten) alle modernisiert mit auffällig grüner Lackierung zum Einsatz. Der nominelle Einsatzbestand in Mexico liegt bei etwa 290 Wagen, die Mehrheit von ihnen hat ein Refurbishment Programm absolviert.

[Sao Paulo \(SPT\) \[BR\]](#) - Erneuerung des Trolleybusparks vor dem Abschluss

[D. Budach](#) - 02.09.13

Der Ibrava-Zweiachser, der als einer der Prototypen zur Erneuerung und Umstellung der Flotte auf Niederflurwagen in Dienst gestellt wurde und unter der Nr. 1901 fährt, erhielt eine komplett neue elektrische Ausrüstung (exkl. Motor) und wurde in den aktuellen Farben des Betriebs lackiert. Wie inzwischen alle anderen Wagen trägt er außerdem das Logo "ECO Frota" ("Öko-Flotte"), unter dem der umweltfreundlichen elektrische Betrieb seit kurzem vermarktet wird.

Die Auslieferung der insgesamt 100 Dreiachser vom Typ Caio Millennium BRT/Scania/WEG/Eletra wird bis Oktober 2013 abgeschlossen werden, der Einsatzbestand wird sich dann nur noch aus folgenden Wagen zusammensetzen:

- 1 Busscar/WEG, Nr. 4 1500
- 100 Caio Millennium BRT/Scania/WEG/Eletra Dreiachser, Nr. 1501-1600
- 10 Busscar/WEG, Nr. 4 1764 bis 4 1773
- 1 Caio Millennium III/Mercedes Benz O500U/Eletra, Nr. 4 1774
- 1 Caio Millennium III/Scania K270 15m/Eletra Dreiachser, Nr. 4 1775
- 62 Caio Millennium III/Mercedes Benz O500U/Eletra, Nr. 4 1776 bis 4 1837
- 1 Ibrava/Tuttotrasporti/Illuminati, Nr. 4 1901
- 16 Caio Millennium III/Mercedes Benz O500U/Eletra, Nr. 4 1902 bis 4 1917

Im Bau sind außerdem 10 MAN-Trolleybusse, allerdings als Zweiachser und nicht wie zuvor gemeldet als Dreiachser. Die Aufbauten sind weitgehend fertig, es folgt noch die elektrische Ausrüstung, die Ablieferung soll bis voraussichtlich bis Anfang 2014 abgeschlossen sein. Nach Auslieferung der 10 MAN wird die Flotte demnach aus 202 Niederflurwagen bestehen.

Die letzten sechs Hochflurtrolleybusse vom Hersteller Marcopolo werden noch in der ersten Hälfte September außer Dienst gestellt.