

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

**[Arnhem \[NL\]](#) - Verlängerung der Trolleybuslinie 2 nach De Laar Oost beschlossen**

[J. Lehmann](#) - 24.02.14

Die Stadtverwaltung der Stadt Arnhem hat am 31. Januar 2014 den Vorschlag des Betreibers Hermes gebilligt, die Linie 2 nach De Laar Oost zu verlängern. Der Verkehrsbetrieb Hermes, ein Tochterunternehmen der Connexion, betreibt die Trolleybus- und Buslinien in der Stadsregio Arnhem Nijmegen unter den Namen BRENG in einer 10 jährigen Konzession (2012 - 2022). Es besteht die Absicht, die verlängerte Trolleybuslinie 2 zum Fahrplanwechsel Ende 2014 in Betrieb zu nehmen. Die Stadsregio Arnhem-Nijmegen übernimmt einen Großteil der Kosten für die Infrastruktur. Die Verlängerung soll die Autobuslinie 4 ersetzen, die derzeit im 15-Minuten-Takt vom Bahnhof bis zum Brabantweg und weiter nach Elsweide bzw. zum Neubaugebiet Schuytgraf führt. Durch die Verlängerung der Linie 2, die derzeit mit einem Kurs zwischen dem Bahnhof und Hoogkamp im 30-Minuten-Takt pendelt, soll den Fahrgästen aus Hoogkamp eine Direktverbindung von den nördlichen Stadtteilen als auch von Arnhem Süd mit dem Osten des Zentrums bringen. Zwischen dem Bahnhof und Monchplein verläuft die Strecke der verlängerten Linie 2 parallel zur Linie 3, dann über die Huissensestraat - St. Gangulphusplein - St. Laurentiuslaan - Koppelstraat - Kronenburgbusbaan - Kronenburg - Burg.Matsersingel - Groningensingel - Hooghalensingel - Erasmussingel - Lange Akkers - Limburgsingel - Maastrichtsingel - Venlosingel - Randweg zum Kreisverkehr in De Laar West führt. Die Trolleybuslinie 2 fährt dann als Linie 6 weiter über Elsweide zum Zentrum, so dass De Laar Oost auch eine zweite Direktverbindung in die Stadt erhält.

Der Beigeordnete Martijn Leisink, zuständig im Stadtrat für den öffentlichen Nahverkehr, hat die Linienführung der neuen Trolleybuslinie mehrmals mit den betroffenen Bewohnern diskutiert. Die Mehrheit der Reaktionen waren positiv. Eine Gruppe von Bewohnern schlug jedoch eine alternative Strecke (siehe [Bericht der Lokalpresse vom 20.01.2014](#)) vor, weil sie Nachteile der Infrastruktur in ihrer Straße sah. Außerdem kam das Argument auf, dass die Gelenktrolleybusse schlecht durch die Straßen des Stadtviertels manövrieren können. Der Stadtrat stimmte jedoch der Streckenführung zu, die der Betreiber Hermes vorgeschlagen hat.

Für die Verlängerung des Trolleybusnetzes werden jedoch keine zusätzlichen Trolleybusse beschafft. Die Anzahl an Trolleybussen bleibt bei 40, gegenwärtig 36 Kurse auf den sechs Trolleybuslinien (1, 2, 3, 5, 6 und 7). Somit ist damit zu rechnen, dass mehr 12m-Gasbusse auf den Trolleybuslinien eingesetzt werden müssen.

Foto:  
Eine Verlängerung der Trolleybuslinie 2, die gegenwärtig im 30-Minuten-Takt zwischen Hoogkamp und dem Bahnhof (Station CS) pendelt, ist nun vom Stadtrat befürwortet worden, hier fährt der SwissTrolley 5248 der 2013 beschafften Serie aus Richtung Hoogkamp am 21.02.2014 den Wilhelmsplein an.  
Aufnahme: J. Lehmann



**[Esslingen \[DE\]](#) - Ausschreibung über zwei 'Elektro-Hybrid-Busse' veröffentlicht**

[J. Lehmann](#) - 06.01.14

Der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) veröffentlichte am 9.12.2013 eine Ausschreibung über zwei Elektro-Hybrid-Busse mit Hochleistungsenergiespeichern mit einer Option auf zwei weitere Busse, die bei erfolgreichem

Abschluss des Pilotprojektes bestellt werden. Die 18 m- Niederflurgelenkbusse mit drei Türen sollen in einem Karosserie-Design und einer speziellen Ausstattung des Innenraums, der der innovativen Fahrzeugtechnik angemessen ist, geliefert werden, dabei ist ein Fahrgastfluss durch die Vordertür am Fahrer vorbei zwingend erforderlich. Die Ausschreibung fordert einen Elektroausrüster als Generalunternehmer, der seinen bevorzugten Busersteller zu benennen hat. Die Fahrzeuge sollen auf dem bestehenden Oberleitungssystem zum Einsatz kommen, und dabei auch Pilotstrecken ohne Oberleitung im Linienbetrieb befahren. Hierfür sollen die Fahrzeuge mit Hochleistungsenergiespeichern und einem intelligenten Lade- und Energiemanagement ausgestattet sein. Die Ausschreibung sieht einen Zweiachsantrieb mit Zentralmotoren in Drehstromtechnik vor, die Elektronik soll in einem wasserdichten Gerätecontainer im Dachbereich untergebracht werden. Für die Heizung und Klimatisierung ist ein intelligentes Energiemanagement im Speicherbetrieb vorzusehen. Die Vertragsdauer ist vom 1.9.2014 bis zum 30.9.2015 angesetzt, Angebote werden bis zum Februar 2014 erwartet.

Nach Straßenbauarbeiten und Erneuerung von Kanälen auf der Neckarstraße zwischen der Maillestraße und der Kanalstraße musste die Fahrleitung demontiert werden und somit führen während der gesamten Sommerferien keine Obusse. Bereits seit Ende Mai 2013 verkehren keine Obusse auf der Linie 118, die wegen einer großen Wendeschleifenfahrt ohne Oberleitung bis voraussichtlich Mitte September 2014 von Dieselnissen bedient wird. Für die Linie 101 wurde am Bahnhof Esslingen die Fahrleitung geändert, die Obusse fahren seit dem 22.07.13 hinter dem ehemaligen Bahnhofsgebäude auf der Südtangente und über den ehemaligen Wendeplatz der Linie 118 zur Berliner Straße, siehe [Informationskizze der SVE](#). Erst mit Schulbeginn ab dem 09.09.2013 kamen wieder Obusse zumindestens auf den fünf Grundkursen zum Einsatz. Der fahrleitungslose Abschnitt entlang der Neckarstraße zwischen der Maillestraße und der Kanalstraße wurde in der ersten Woche noch per Hilfsantrieb zurückgelegt, zum schnelleren Andrahten wurden Eindrahttrichter an der Haltestelle Schwimmbad (stadtauswärts) und am Busboulevard (Pliensauturm, stadteinwärts) installiert. Erst ab dem 12.09.2013 konnte nach Neumontage wieder mittels Fahrleitung in Richtung Stadtmitte gefahren werden, am nächsten Tag auch in Gegenrichtung. Der neue Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB) soll Ende September/Anfang Oktober 2014 eröffnet werden, zu diesem Zeitpunkt wird der Fahrplanwechsel 2014/2015 vorgezogen, gleichzeitig soll ein neues ÖPNV-Konzept vollzogen werden.

### **trolley:planung - Leipzig: Förderbescheid erhalten**

[J. Lehmann](#) - 09.12.13

Die Projektpartner des Pilotprojektes "eBus Skorpion" erhielten am 15.11.2013 Fördermittelbescheide in Höhe von rund 2,9 Millionen Euro für ihr innovatives Projekt im Rahmen des sächsisch-bayrischen Schaufensters ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET.. Bei den Projektpartnern handelt es sich neben den Leipziger Verkehrsbetrieben um die Westsächsische Hochschule Zwickau, Fakultät Kraftfahrzeugtechnik sowie dem Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI). Der Projektname "Skorpion" ist dabei eine Abkürzung der Anfangsbuchstaben der Worte "Strom, Kraft, Oberleitung, Rekuperation, Plug-In, Innovation, Oekologisch und Nachhaltig."

Projektziel ist die Erforschung und Entwicklung von Möglichkeiten der Nachladung von Elektrobussen während der Fahrt aus einer Oberleitung. Dafür sollen auch Teile der bestehenden Infrastruktur, wie z. B. Unterwerke der Straßenbahn, genutzt werden. In einem ersten Schritt wird ein Batteriebus, bei dem die Nachladung des Energiespeichers im laufenden Betrieb über eine Oberleitung erfolgt, unter Fahrbetriebsbedingungen auf der Linie 70 getestet.

Bei den theoretischen Betrachtungen soll die Linienführung der Linie 70 modelliert und im Hinblick auf eine hohe Batterielebensdauer und eine netzschonende Leistungsaufnahme entlang der Strecke optimiert werden. Zum praktischen Teil des Projekts gehört die Entwicklung einer Polarisierungsänderung der Stromabnahme im Fahrzeug, um eine gemeinsame Nutzung einer Doppelfahrleitung für beide Fahrrichtungen zu erreichen. Außerdem sollen die An- und Abdrahtvorgänge praktikabler und flexibler gestaltet werden, unter der Bezeichnung "dynamisch-automatisiertes Plug-In-System" sollen die Stromabnehmer mittels Radar- und Ultraschallsensoren zur Ortung der Oberleitung sowie elektromechanische Stellantriebe zum schonenden Andrücken des Stromabnehmers an die Oberleitung entwickelt und erprobt werden.

In den ersten Jahren werden die drei Projektpartner zuerst per Simulation erarbeiten, welche Parameter zu berücksichtigen sind. Daraus wird geschlossen, ob der Pilotbetrieb mit dem Umbau einer der vorhandenen Hybridbusse erfolgt oder ein neues Fahrzeug beschafft wird.

Als Teststrecke ist die Buslinie 70 zwischen Thekla und Connewitz Kreuz vorgesehen, die immer wieder auf Teilstücken parallel zum Straßenbahnnetz verkehrt und hier Kontakt zum Oberleitungsnetz haben kann. Eine Verlängerung der Linie 70 soll anstelle der Straßenbahnlinie 9 bis Markkleeberg ist wieder vorgesehen, denn vorerst fährt die Linie 9 nach Inbetriebnahme des City-Tunnels, der am kommenden Sonntag eröffnet wird, dabei Leipzigs Innenstadt von Nord nach Süd unterquert und den Hauptbahnhof mit dem bislang stillgelegten Bayerischen Bahnhof und des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes verbindet, für ein Jahr weiter auf der gewohnten Trasse. Damit soll getestet werden, welche Auswirkungen das neue S-Bahn-Netz auf die Nutzung der Linie 9 hat. Perspektivisch ist eine die Umstellung der Linie 9 auf Busbetrieb geplant und sofern die Erprobung des E-Busses erfolgreich ist, als Option die Nachrüstung von vier weiteren Hybridbussen erfolgen kann oder eine Anschaffung entsprechender E-Busse erfolgt.

### Solingen [DE] - Mehrbedarf nach Fahrplanwechsel

[J. Lehmann](#) - 10.02.14

Mit dem neuen Fahrplan verkehrt die Linie 683 ganztägig 10-Minuten-Verkehr von Vohwinkel bis Krahenhöhe, von Krahenhöhe bis Burg alle 20 Minuten. Auf der Linie 684 wurde der 10-Minuten-Takt nachmittags auf 13 bis 15 Uhr reduziert. Ansonsten besteht hier ab 9 Uhr ein 15-Minuten-Takt, auch samstags und sonntags. Samstags werden die Linien 684 bis 686 nicht mehr im Verbund gefahren. Die Linien 681/2 werden ab 18 Uhr im 15-Minuten-Takt bedient. Alle Obuslinien verkehren wieder bis 23:30 Uhr und morgens ab 4:00 Uhr, samstags ab 5:00 Uhr und sonntags ab 6:00 Uhr.

Zum Fahrplanwechsel wurde zudem eine Fahrzeitanpassung am Bahnhof Ohligs vorgenommen. Da die Obusse der Linie 682 von Wald kommend erst links in den Busbahnhof abbiegen müssen um dann mit einer S-Kurve den Bussteig Richtung Hästen anzufahren, wird hier 2 Minuten mehr eingeplant. Zudem wurde am Graf-Wilhelm-Platz planmäßige Wartezeit von zwei Minuten eingeplant, so dass die Abfahrtszeit nach Hästen und Höhscheid nun statt 04, 14 usw. nun 08, 18 etc. erfolgt. Die Linien 683 und 684 (im 10-Minuten-Takt) fahren zeitgleich in Richtung Burg und Widdert, in Gegenrichtung fährt die Linie 684 im 10-Minuten-Takt nun zeitgleich mit den Linien 681 und 682, während die Linie 683 weiterhin um 5 Minuten versetzt nach Vohwinkel startet.

Während Montag bis Freitag weiterhin 20 Kurse auf den Linien 681/2 zum Einsatz kommen, brachte die Fahrzeitverlängerung eine Erhöhung der Kurse am Wochenende. Im 15-Minuten-Takt der beiden Linien werden nun 14 Kurse statt bisher 12 Kurse eingesetzt.

Der neue Fahrplan der Linie 683 berücksichtigt bereits die Verlängerung bis Vohwinkel Bahnhof. Daher verkehrten nun 11 Kurse im 10-Minuten-Takt ganztägig, am Wochenende 8 Kurse statt bisher 10 bzw. 7 Kurse.

Insgesamt ist der Wagenbedarf auf den sechs Obuslinien Montag bis Freitag auf 42 in den Hauptverkehrszeiten morgens und mittags (morgens kommen noch 6 Doppelwagen auf den Obuslinien zum Einsatz), an Wochenenden auf 24 bzw. Sonntags 22 Einheiten gestiegen. Von den 50 Niederflerobussen stehen derzeit 48 Einheiten zur Verfügung. Der im Sommer 2013 durch einen Brand beschädigte Gelenkbus 174 wurde am 18.12.2013 zur Firma Ludewig in Essen abtransportiert, der Wagen erhielt hier einen neuen Faltenbalg. Ende Januar 2014 ging der Wagen wieder zurück nach Solingen, wo eine Inbetriebnahme vorgesehen ist. Durch den Umbau der Heizung im Gelenkbus 961, steht dieser seit März 2013 nicht zur Verfügung.

Im neuen Fahrplan wurde der Fahrplan der Linie 683 bis Vohwinkel Bahnhof bereits veröffentlicht. Die Arbeiten zur Neuerstellung des Platzes haben mit der Kanalverlegung bereits im letzten Jahr begonnen. Derzeit laufen die Vorbereitungen zu den Pflasterarbeiten, über den Fortgang der Arbeiten informiert die Webseite im Link "Mehr Information".

In Unterburg ist die Stützwand der Eschbachstraße zum Eschbach marode, derzeit wird der Verkehr einspurig durch eine Baustellenampel geregelt, für den Schwerlastverkehr ab 7,5 t ist die Durchfahrt gesperrt. Aus betrieblichen Gründen wird ab dem 20.02.2014 ein Anschlussverkehr mit Soloautobussen zur Linie 683 geplant, die Obusse wenden in Krahenhöhe, die Soloautobusse übernehmen einen Pendelbusbetrieb von Krahenhöhe nach Burg. Da nach Sanierung der Brücke auch Hochwasserschutz des Eschbachs gebaut werden soll, wird eine Dauer des Pendelverkehrs von 30 Monaten erwartet.

Eine Kanalbaustelle am Kaiserplatz in Wuppertal zieht auch hier eine Sperrung nach sich, die Einrichtung der Baustelle ist für den 5.3.2014 vorgesehen. Bedingt durch die großräumige Umleitung ist auch hierhin ein Ersatzverkehr mit Autobussen geplant. Die Gelenkbusse der Linie 683 verkehren somit nur noch von Montag bis Freitag zwischen Gräfrath und Krahenhöhe, an Wochenenden wird die gesamte Linie 683 mit Autobussen bedient.

Die „Rittertouren“ des Obus Museum Solingen, die ab dem 13.04.2014 wieder starten, werden bis Juni 2014 von Gräfrath bis Burg, Drehscheibe mit geänderten Fahrzeiten, aber weiterhin alle zwei Stunden befahren.

Ein Ende der Bauarbeiten in Aufderhöhe wird bis März 2014 erhofft, weiterhin ist die Baustelle auf der Löhdorfer Straße nur einspurig passierbar und in Richtung Aufderhöhe muss eine Umleitung gefahren werden.

Die im Juni 2013 bei der Firma Evo-Bus bestellten 10 Solo- und 4 Gelenkdieselbusse wurden Ende 2013 ausgeliefert. Die mit den Betriebsnummern 301 bis 310 und 351 bis 354 und den Kennzeichen SG-SW 3301ff bezeichneten Wagen stehen bislang noch nicht im Linieneinsatz, so dass die entsprechende Anzahl an Altwagen von 1995-97 sich noch in Betrieb befindet.

Die Errichtung einer dynamischen Fahrgastinformation (DFIS) in Solingen für die Linie 683 ist zwar abgeschlossen, jedoch sind die Anzeigen noch durch Planen verhüllt. Hinter den Planen laufen die Anzeigen bereits, lediglich die Anzeige am Rathausplatz ist enthüllt und zeigt die Abfahrtszeiten aller Linien mit dem Vermerk "Testbetrieb".

### Salzburg [AT] - Fahrplanänderungen und neue Obusse

[J. Lehmann](#) - 20.01.14

Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2013 wird das Einkaufszentrum Europark besser vom Obus angeunden. Statt einem 10-Minuten-Takt der Linie 1, der bislang galt, verkehren nun die Obuslinien 1 und 12 alle 7½-Minuten. Auch die Linie 3 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel Samstags im 15-Minuten-Takt, mit der Linie 8, die nun nach Salzburg Süd verlängert wurde, besteht von hier in Richtung Innenstadt ebenfalls ein 7½-Minuten-Takt. Mit der Umstellung verkehren nun alle Obuslinien Samstags im 15-Minuten-Takt. Bereits ab Ende 2011 wurde das Angebot der Linien 4, 5 und 6 Samstags auf 15 Minuten gedehnt, Ende 2012 folgten die Linien 2 und 7.

Samstags verkehrt die Linie 12 nur bis zum Hauptbahnhof, hierfür erhielt die Fahrleitung einen Abzweig von der Saint-

Julien-Straße in die Rainerstraße in Richtung Hauptbahnhof. An Wochentagen fährt die Linie 12 weiterhin von 7 bis 9 Uhr und von 14 bis 16 Uhr über das Nelböckviadukt und dem Volksgarten bis zur Josefiaw.

Eine 12. Linie wird nun neben den Hauptlinien 1-8, 10 und den Verstärkungslinien 12 und 14 angeboten: Die bisher Linie 1/5 genannte Linie an Allerheiligen wird nun als Linie 15 bedient, einziger Einsatztag im Jahresverlauf ist der Feiertag am 1.11., um den Besucherstrom zum Friedhof bewältigen zu können. Auch die Linie 5 verkehrte an diesem Tag im 10- statt dem 20-Minuten-Verkehr, der sonst an Sonn- und Feiertagen geboten wird.

Der erste der 26 bestellten Gelenkbusse der Firma Solaris wurde am 3.12.2013 ausgeliefert und erhielt am 17.12.2013 mit Nr.331 und dem Kennzeichen S-562RS seine Zulassung. Der neue Solaris Trollino 18 MetroStyle wurde mit einem aufgesetzten Linienfilmkasten kundenfreundlicher gestaltet, nun ist die Linienanzeige an Vorderfront besser sichtbar. Auch der letzte der SolarisTrollino aus La Chaux de Fonds gelangte nun nach Salzburg. Er wurde am 13.11.13 geliefert und erhielt am 22.11.13 seine Zulassung. Ein weiterer neuer Solaris MetroStyle wird noch bis Ende Januar 2014 erwartet.

Nach der Abmeldung am 28.06.13 vom Obus 213, der seinen letzten Einsatz am 28.11.12 bei 1,074 Mill km absolvierte folgte nun Obus 201. Er wurde am 31.10.13 letztmalig eingesetzt, mit 1,238 Mill. km wies er eine hohe Laufleistung auf. Seine Abmeldung erfolgte am 12.11.13. Seit dem 8.1.2014 ist nun auch Obus 211 außer Dienst, somit sind von den einst 14 in 1991 und 1993 gelieferten Gräf&Stift/Kiepe -Gelenkbusen noch sieben (202, 204, 206, 208, 209, 212 und 214) in Dienst.

Die Lichtzeichenanlage am Hans-Schmid-Platz wurde nach rund 40 Jahren wieder abgebaut und durch einen Kreisverkehr ersetzt. Im Zuge der erforderlichen Fahrleitungsänderung konnte hier nach 40 Jahren nun wieder eine Wendeschleife installiert werden, die bei Verkehrsstörungen genutzt werden kann. Die Kreuzung mit dem Kreisverkehr wird regelmäßig von den Linien 1, 2 und 12 passiert.

Der Abschluss eines neuen Finanzierungsvertrags für die Linie 24 zwischen Salzburg und Freilassing scheiterte. Wie vor 1999 verkehrt nun die Buslinie nach Freilassing als Anschluß zur Obuslinie 4 weiterhin im 30- Minuten-Takt ab Lieferung Forellenwegsiedlung bis Freilassing als Linie 4 A.

Vom 18. bis 25.11.2013 weilte der Salzburger Solaris MetroStyle-Gelenkbus 330 zu Testfahrten in Ceske Budejovice/Budweis. Er wurde an fünf Tagen im Linienverkehr eingesetzt. Wie bereits berichtet, erhielt der Betrieb in der rund 97.000-Einwohner Stadt erstmals zwei Solaris Trollino-Gelenktrolleybusse.

#### **Lausanne [CH] - Trolleybuspark wieder über 100 Einheiten**

[J. Lehmann](#) - 23.12.13

Anfang Dezember 2013 lieferten die Firmen Carrosserie HESS AG und Vossloh Kiepe die letzten der 27 bestellten SwissTrolley4 an die TL aus. Nach den fünf Ende 2012 gelieferten Einheiten 866 bis 870 folgten ab September 2013 die Gelenkwagen 871 bis 892, die bis Ende Dezember alle im Liniendienst standen.

Die letzten fünf Solotrolleybusse des Baujahrs 1984 (Nr.740, 744, 746, 748 und 749) sowie die drei letzten Hochfluranhänger 962, 964 und 973 gingen außer Betrieb, es verbleiben nun die 30 Niederfluranhänger 901 bis 930. Die als Fahrschulwagen umgerüsteten Solotrolleybusse 721 und 722 des Baujahrs 1982 werden Anfang 2014 ausgemustert, zurzeit werden die Mitte 1986 in Betrieb genommenen Solotrolleybusse des Typs NAW/Hess/SAAS (Nr.751-753) zu Fahrschulwagen umgerüstet.

Der Wagenpark an Trolleybussen umfasst derzeit 102 Einheiten, neben 62 SwissTrolleys (831-892) befinden sich 40 Solotrolleybusse (Nr.721-722, 751-758, 760-764, 766, 768-792) noch im Einsatz.

Mit der Inbetriebnahme der SwissTrolleys werden die Trolleybuslinien 4 und 25 in der Regel von Gelenktrolleybussen bedient. Der Fahrleitungsbau zur Verlängerung der Trolleybuslinie 25 von Bourdonnette nach Renens begann im Herbst 2013, die Eröffnung ist für Ende der Schulferien 25. August 2014 vorgesehen.

#### **Luzern [CH] - 1,8 km langer Abschnitt der Trolleybuslinie 6 nach Büttlenen eröffnet!**

[J. Lehmann](#) - 16.12.13

Nach knapp 10 Jahren erhielt das Trolleybusnetz eine weitere Verlängerung. Nachdem im 23.8.2004 die Trolleybuslinie 7 nach Wesemlin eine Verlängerung um 750 m nach Unterlöchli erhielt, konnte nun die Trolleybuslinie 6 von der Haltestelle Brüelstrasse um knapp 2 km bis Büttlenen verlängert werden. Auf der Linie 6 kommen nun Niederflur-Gelenktrolleybusse im 10- bzw. 15-Minuten-Takt zum Einsatz. Mit der Linie 8 besteht zwischen Brüelstrasse und Schönbühl ein 5- bzw. 7½-Minuten-Verkehr auf dem rund 7 km langen gemeinsamen Streckenabschnitt.

Die beiden mit Blumen geschmückten Gelenktrolleybusse 212 und 214 nahmen bei der Fahrt durch die Stadt nach Büttlenen die geladenen Gäste auf, rund 150 Besucher erwarteten die beiden Trolleybusse zum Festakt auf der Büttlenenstrasse. Der Stadtrat Adrian Borgula, der Direktor der VBL Norbert Schmassmann und der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Daniel Meier gaben um 10:30 Uhr mit dem Durchschneiden eines Bandes, begleitet von einem Trommelwirbel von zwei in Stadtfarben bekleideten Musikanten, offiziell die neue Linie 6 Büttlenenhalde-Matthof frei. Der Liniendienst wurde jedoch erst mit dem neuen Fahrplan am Sonntag, 15.12.13 aufgenommen. Viele der Gäste bestiegen nach dem Festakt die beiden Trolleybusse, um die neue Strecke der verlängerten Linie 6 abzufahren.

Vor dem Fahrplanwechsel verkehrten am 14.12.2013 letztmalig Solotrolleybusse auf der Linie 4 im 7½-Minuten-Takt. Mit dem neuen Fahrplan ab Sonntag, 15.12.13 wird die Linie 4 mit Gelenktrolleybussen an allen Tagen im 10-Minuten-Takt bedient. Durch den höheren Bedarf an Gelenktrolleybussen kommen seitdem auf der Linie 2 überwiegend

Autobusse zum Einsatz. Ein vollständiger Ersatzverkehr wird ab Anfang 2014 auf der Linie 2 wegen umfangreichen Bauarbeiten in Emmenbrücke für rund zwei Jahre erforderlich sein. Für den Ersatzverkehr bestellte im Sommer die VBL Citaro-Gelenkdieselbusse, die jedoch dieses Jahr nicht mehr geliefert wurden. Stattdessen stellte Evobus mehrere Gelenkdieselbusse, die in Fribourg ausgemustert wurden, zur Verfügung.

Nach Ende der Bauarbeiten ist die Einrichtung einer Trolleybuslinie 3 geplant, die Emmenbrücke mit Kriens verbinden wird, und bis zum Pilatusplatz gemeinsam mit den Linien 1 und 2 verkehren soll. Die Trolleybuslinie 1 soll dann statt derzeit im 5-Minuten-Verkehr alle 7½-Minuten verkehren, die Anhängerzüge sollen bis dahin durch Doppelgelenkwagen ersetzt werden. Das erste der neuen für 2014 bei der Firma Hess bestellten LighTram wird im Mai 2014 erwartet.

Zusätzlich zur Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse wird die Linie 1 nach Ebikon verlängert und soll durch eigene Fahrspuren eine Beschleunigung erhalten. Damit erfolgt dann der Umbau der wichtigsten aller 91 Bahn- und Buslinien im Kanton Luzern eine Aufwertung als hochwertiges Bussystem unter der Bezeichnung "RBus". ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenktrolleybuslinien, welcher den Fahrgästen annähernd die Vorteile eines Tramsystems bietet. Ziel ist die Senkung der Fahrzeit von Kriens bis Maihof bzw. Ebikon um 10% und die Reisedauer in der Hauptverkehrszeit und der Nebenverkehrszeit nahezu gleich zu halten und damit eine Erhöhung der Zuverlässigkeit zu erreichen. Durch diese Schritte erhofft sich der Verkehrsverbund eine Erhöhung der Fahrgastzahlen um 5%.

### **- Doppelgelenktrolleybusse in Bau**

[J. Lehmann](#) - 17.02.14

Die neuen Doppelgelenktrolleybusse befinden sich bei der Firma Hess AG in Bau, der erste wird im Juni 2014 erwartet. Sie sollen die Anhängerzüge auf der Linie 1 (Kriens-Obernau – Bahnhof Luzern – Maihof) ersetzen und im Rahmen des [RBus-Konzepts](#) mehr Komfort bieten. Das [RBus-Konzepts](#) will für diese Linie eine Aufwertung als hochwertiges Bussystem mit elektrischen Doppelgelenktrolleybussen erreichen, damit den Fahrgästen annähernd die Vorteile eines Tramsystems geboten werden. Mit den neuen Doppelgelenktrolleybussen kann die Linie 1 ab 2014 komplett mit den 25 m-langen Trolleybussen bestückt werden, die Anhängerzüge verkehren dann nur noch auf der Linie 8. Weitere Maßnahmen wie die Einrichtung von Busspuren sind bis 2018 geplant, bis zu diesem Zeitpunkt soll dann die Doppelgelenktrolleybuslinie 1 bis Ebikon verlängert werden und einen Umsteigepunkt zu den S-Bahnen und weiterführenden Buslinien am Bahnhof Ebikon erschließen.

Nach Umstellung der Trolleybuslinie 4 auf Niederflur-Gelenkwagen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde der Trolleybuspark vorübergehend reduziert. Die fünf Solotrolleybusse der Linie 4 ohne Anhängerkupplung (Nr.254, 258, 259 und 269) wurden abgestellt. Drei Trolleybusse wurden mit dem Ende letzten Jahres ausgemusterten Wagen 277 verschrottet, nachdem noch Komponenten für Ersatzteile ausgebaut wurden. Für den Wagen 269 und die im Laufe des Jahres zur Ausmusterung anstehenden Solotrolleybusse gibt es einen Kaufinteressenten. Mit diesem Wagen, der sich in der Wagenhalle des Depots befindet, aber nicht mehr zum Einsatz kommt, gehören noch 21 Solotrolleybusse zum Wagenpark, davon dient Wagen 252 als Fahrschule und 280 als Enteisungswagen. 18 Einheiten können mit den 16 Niederfluranhängern bestückt werden, die von 1996 bis 2002 beschafft wurden. Die beiden Dienstwagen (252 und 280) tragen noch ihre ursprüngliche Lackierung, wobei der Fahrschulwagen mit großen Schriftzügen „Lust auf vbl“, „Jobs auf vbl“ und „vbl-Fahrschule“ im Einsatz ist.

Da mit dem neuen Fahrplan die Linie 4 mit Gelenktrolleybussen verkehrt und diese auch auf der Linie 6 zum Einsatz kommen, reicht die Anzahl der Gelenktrolleybusse vorübergehend nicht aus. Aufgrund des mehrmonatigen Ersatzverkehrs auf der Trolleybuslinie 2 ab Anfang 2014 wurden Mitte 2013 Gelenkdieselbusse bei EVO-Bus bestellt. Diese konnten jedoch nicht rechtzeitig zum Fahrplanwechsel geliefert werden und die Firma EVO-Bus half mit ausgemusterten Dieselgelenkbussen aus Fribourg aus.

Das erste der 13 neuen Fahrzeuge wurde am [13. Februar 2014 vorgestellt](#), sie werden bis Mitte März in Betrieb gehen, da der Einsatz von Trolleybussen ist voraussichtlich ab Anfang März 2014 nicht mehr möglich ist. Zu diesem Zeitpunkt wird die Fahrleitung am Seetalplatz abgebaut, um den Neubau von Brücken über die Kleine Emme zu ermöglichen. Für rund zwei Jahre wird dann die Linie 2 mit Dieselautobussen bedient.

Nach den Bauarbeiten wird eine neue Verkehrsführung eingeführt. Die Trolleybuslinie 2 sowie die Autobuslinien 13 und 53 erhalten eine eigene Trasse entlang der Hauptstraße, dann zur Bahnhofstraße, die am Bahnhof Emmenbrücke vorbeiführt. Die bisherige Linienführung durch die Gerliswilstrasse wird aufgegeben.

### **[Genève \[CH\]](#) - Schöne Kurven für Komfort**

[J. Lehmann](#) - 02.12.13

Die ersten neuen Trolleybusse, die bei Firma VanHool/Vossloh-Kiepe Anfang 2013 bestellt wurden, werden nach einer Ankündigung auf der [Homepage der TPG](#) im Dezember erwartet. Die neuen Wagen sollen mit ihrem niederflurigen Boden einen einfachen Zugang für alle Fahrgäste und insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Kinderwagen ermöglichen, eine große Fläche und leiser im Innenbereich wirken. Äußerlich fallen die Trolleybusse durch das eigenwillige Design auf, die 18,61 m langen Trolleybusse haben einen abgeteilten Fahrersitz, die erste Türe befindet sich erst hinter der Vorderachse. Die mit einem Leergewicht von 18,1 to. schweren Wagen werden die Betriebsnummern 1601 bis 1633 erhalten und sollen bis Frühjahr 2014 ausgeliefert sein.

Seit dem 8.11.13 spät abends wird der zweite Wagen der neuen Trolleybusse in Solingen erprobt, nachdem er die Prüfungen seines neuen Bremssystems EBS4 bei Wabco auf dem Testgelände in Jevern erfolgreich absolviert hat. In

Solingen steht die Erprobung des Zweiachsantriebs an der Oberleitung zusammen mit dem neuen EBS und der Traktionsbatterie der Firma Vossloh Kiepe auf dem Programm. Zudem testet die Firma Van Hool das Gelenk in Solingen auf Tauglichkeit für den Zweiachsantrieb.

Für den 6.12.13 ist der Rücktransport nach Lier zur Firma Van Hool geplant. Dort soll er seinen endgültigen Innenausbau erhalten und anschließend als zweites Fahrzeug zum Jahreswechsel nach Genf ausgeliefert werden. Das erste Fahrzeug wird in der ersten Dezemberwoche in Genf erwartet. Es folgen dann die Abnahmetermine der Schweizer Zulassungsbehörden für die Mechanik und die Elektrik.

Die Trolleybusse werden mit Traktionsbatterien der Firma Vossloh Kiepe ausgestattet, die für Ersatzfahrt dimensioniert ist und autonom arbeitet. Maximal kann eine Strecke von 7 km mit leerem Fahrzeug in der Ebene ohne Nachladung zurückgelegt werden. Die Batterielebensdauer ist abhängig von der Nutzungshäufigkeit und dem Grad der Entladung. Seriöse Angaben dazu können erst im Zuge der Betriebszeit der Fahrzeuge gemacht werden. So werden die Batterien im ersten Jahr von der Firma Kiepe als Lieferant ständig über GSM Mobilfunk überwacht, um genauere Angaben zum Betriebsverhalten und zur Behandlung im Service zu erhalten.

In den Informationen zum Fahrplanwechsel des [Verkehrsverbunds Unireso](#) wird auf die neue Trolleybusgeneration unter der Überschrift "Schöne Kurven für Komfort!" hingewiesen. Ansonsten sind bis auf die Umbenennung der Haltestelle Friedhof (Cimetière) in "Cimetière Saint-Georges" auf den Trolleybuslinien keine Änderung zum Fahrplanwechsel verzeichnet.

### - Erster ExquiCity auf der Linie 3 eingeweiht

[J. Lehmann](#) - 27.01.14

Nachdem der erste der 33 bestellten Trolleybusse des Typs ExquiCity der Firma VanHool im Dezember 2013 ausgeliefert wurde und im Januar die Zulassung zum Linienverkehr erhielt, stellte die TPG den Wagen am 21.01.2013 vor seinem Ersteinsatz auf der Linie 3 der Öffentlichkeit vor. An der Endstation der Linie 3 Gardiol gaben die Vertreter der Politik und der Behörden die erste Fahrt des neuen Niederflurtrolleybusses frei. Ansprechen des Bürgermeisters der Stadt Grand Saconnex, des für die Umwelt, Verkehr und Landwirtschaft zuständige Staatsrats und der Präsidentin des Verwaltungsrates der TPG betonten die Bedeutung der Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln, begrüßten den neuen Trolleybus mit großer Zufriedenheit und wiesen daraufhin, dass nach Inbetriebnahme aller neuen ExquiCity Ende 2014 100-prozentige Niederflrigkeit auf allen Trolleybuslinien erreicht wird.

Das innovative Design des Fahrzeugs wird durch einen Anstrich mit weißen und orangen Flächen hervorgehoben, damit wird wieder vom 2006 eingeführten Anstrich in blau/weiss Abstand genommen. Der neue ExquiCity-Trolleybus weist eine Länge von über 18 Meter und eine Breite von 2,55 Meter auf. An allen vier Türen kann vollständig niederflurig zugestiegen werden. Insgesamt bietet der Wagen Platz für 127 Fahrgäste, Neben 41 Sitzplätzen ist die übrige Fläche für 86 Stehplätze ausgewiesen.

Die Gesamtkosten der 33 neuen Trolleybusse betragen 29,4 Mio. CHF, dies macht ein Stückpreis von rund 725.000 Euro aus.

Das erste Fahrzeug wird nun in den kommenden Wochen ausgiebig im Fahrgastverkehr getestet. Auf der [Homepage der TPG](#) wurde ein Fahrplan mit dem Einsatz des Fahrzeugs veröffentlicht, von Montag bis Donnerstag ist der neue Trolleybus auf den im Verbund betriebenen Linien 2/6/19 unterwegs, am Freitag auf der Linie 3. Durch technische Verbesserungen und Anpassungen sowie Schulungsfahrten kann der neue Trolleybus jedoch am kommenden Donnerstag (30.01.14) sowie am Dienstag und Mittwoch (04./05.02.2013) nicht eingesetzt werden.

Foto:  
Der ExquiCity am  
ersten Einsatztag auf  
der Linie 3. Aufnahme:  
Fabien Lisanin,  
21.04.13



### Winterthur [CH] - Aufstockung Wagenpark für Verdichtung der Linie 2

[J. Lehmann](#) - 13.01.14

Der für die Verdichtung der Linie 2 nachbestellte SwissTrolley wird in dieser Woche ausgeliefert, und wird voraussichtlich am nächsten Montag (20.01.14) vom BAV abgenommen. Ein erster Linieneinsatz ist am 22.1.14 zu erwarten. Er ist baugleich zu den übrigen 23 Einheiten. Die Veröffentlichung über den am 19.06.2013 erteilten Zuschlag im Kantonalen Amtsblatt erfolgte am 12.07.2013. Die Kosten für den nachbestellten Wagen betragen laut Angaben dieser Veröffentlichung 1,22 Mio. CHF.

Der Gelenktrolleybus dient der Angebotsverdichtung der Trolleybuslinie 2. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 soll die Linie 2 gemäß dem im Frühsommer 2013 ausgelegten Fahrplanentwurf ganztägig alle 7½ Minuten verkehren, zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr erfolgt dann eine Verdichtung durch eine Linie 22 zwischen Oberfeld und Waldegg, so dass hier ein 3- bis 4-Minuten-Takt geboten wird. Der bislang in den Hauptverkehrszeiten gebotene 6-Minuten-Takt reicht nicht mehr aus, insbesondere vor Weihnachten, so dass auch dieses Jahr im Zeitraum vom 1. November bis 20. Dezember morgens von 7.00 bis 8.00 Uhr und nachmittags von 15.00 bis 18.00 Uhr auf der Linie 2 in Hauptverkehrszeiten ein 5-Minuten-Takt geboten wurde.

Am 1. November 2012 erfolgte der erste Spatenstich für die Erweiterung der Busabstellhalle und ein neues Verwaltungsgebäude für die Stadtbus Winterthur. Die neue Buseinstellhalle wurde westlich an die zwischen 1965/1967 errichtete Einstellhalle angebaut. Der Neubau soll im Frühjahr 2014 fertig sein, danach erfolgt eine Sanierung der bestehenden Gebäude und Einrichtungen. Die Fertigstellung der Gesamtanlage ist für Ende 2014 vorgesehen. Das alte Depot Deutweg, dessen ältester Teil von 1914 stammt, soll einer Wohnbebauung Platz machen. Eine entsprechende Änderung des Bebauungsplans bewilligte die Stadt, jedoch kämpft eine [IG Busdepot](#) gegen den Abbruch und für den Erhalt als Lebens- & Kulturstätte.

### Ancona [IT] - Künftig wieder neun Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 03.02.14

Der Ende 2013 ausgelieferte dritte Gelenktrolleybus des Typs Solaris Trollino 18 ging Ende Januar in Betrieb. Sein erster Einsatztag erfolgte am 23.01.2014 mit Betriebsnummer 012. Damit sind nun drei Gelenktrolleybusse in Betrieb, zwei wurden bereits 2012 ausgeliefert, kamen aber erst ab dem 18.02.2013 mit den Betriebsnummern 010 und 011 auf der Trolleybuslinie 1/4 zum Einsatz.

Die Abnahme der sechs Zweiachs-Trolleybusse des Typs AnsaldoBreda F22, die 2002/3 nach Nancy ausgeliefert wurden, dort aber nie eine Zulassung erhielten und im Frühjahr 2011 an den Hersteller zurückgegeben wurden, sollen nun Anfang Februar ihre Abnahme erhalten und als Wagen 016 bis 021 in Betrieb genommen werden.

Anlässlich des Tages der Mobilität stellte die Stadt ihre neue Flotte des öffentlichen Stadtverkehrs vor. Zwei Trolleybusse und sieben Erdgasbusse beschaffte die Stadt 2012/13. Während die Gasbusse mit einer Kapazität von 96 Passagieren von einer italienischen Firma hergestellt wurden und jeweils € 270.000 kosten, weisen die Gelenktrolleybusse eine Kapazität von 131 Plätzen bei 43 Sitzplätzen auf, sie sind 18 Meter lang und kosten je 720.000 Euro.

### Cagliari [IT] - Zwölf neue Trolleybusse ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 02.12.13

Am 6.11.2013 veröffentlichte die CTM SpA (Consorzio Trasporti e Mobilità) im [europäischen Amtsblatt](#) eine Ausschreibung über 12 Trolleybusse von 12 Meter mit einer Option auf zwei weitere Trolleybusse.

Der Erwerb der 12 Trolleybusse erfolgt über ein zinsgünstiges Darlehen im Rahmen des Projekts "Stärkung der nachhaltigen Mobilität" der POR FESR 2007–2013 FSU JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) in Höhe von 7.200.000 €. Ein Betrag von 956 299,19 € stehen für den Kauf von zwei zusätzlichen Trolleybussen nach Beschlüssen des Umweltministeriums zur Verfügung. Alle zusätzlichen Kosten werden mit Mitteln der Gesellschaft CTM gedeckt.

Für die drei Trolleybuslinien standen Ende 2012 30 Trolleybusse zur Verfügung. Neben 16 Neufahrzeugen vom Typ Solaris/Skoda, die 2011 in Betrieb gingen, kommen auch die 1991 erbauten Iveco/Socimi-Trolleybusse (Nr.636-651) zum Einsatz. Von dieser Serie verblieben 14 Einheiten, nach Wagen 649 2007 verschrottet wurde und Wagen 648 nach einem Auffahrunfall am 13.09.2012 ausgemustert wurde. Für die 26 Autobuslinien stehen 196 Autobusse zur Verfügung, ein Großteil lieferte die Firma Mercedes-Benz von Ihrem Typ Citaro in Jahr 2010.

### Napoli [IT] - Planungen zum Weiterbau der Trolleybuslinie 204 vorgelegt

[J. Lehmann](#) - 09.12.13

Ende Oktober 2013 legte die ANM dem Stadtrat einen neuen Entwurf zum Bau der Trolleybuslinie 204 vor, der eine Reihe von Verbesserungen enthält. Diese waren von der Gemeinde gefordert, nachdem zahlreiche Anfragen von Vereinen, Kaufleuten und Bürger auf die ersten Beschlüsse eingingen. Die Arbeiten sollen nach Zustimmung des Stadtrats Ende 2013 wieder aufgenommen werden und eine Umstellung der derzeitigen Linie R4 auf Trolleybusbetrieb in zwei Jahren erfolgen.

In der neuen Planung wurden die Beleuchtungs- und Oberleitungsmasten integriert, auf der Strecke zwischen der Via Capodimonte und der Viale Colli Aminei erfolgt damit eine 40-prozentige Reduzierung der Mastanzahl. Mit der

Plazierung der Masten auf dem Bürgersteig zur Straße und Integration mit einem Geländer werden auch die Schwierigkeiten an schmalen Bürgersteigen verbessert. Zudem konnte nach Vorlage von simulierten Fotos eine positive Stellungnahme der zuständigen Behörde für den Erhalt des monumentalen Erbes und der Landschaft erreicht werden, hier gab es im Vorfeld auch Bedenken wegen der Art der Fahrleitung.

Die Arbeiten zum Bau der Trolleybuslinie 204, die der derzeitigen Buslinie R4 folgt, wurden im März 2012 nach massiven Einsprüchen nach Willen der Stadtverwaltung ausgesetzt. Der Bau der Trolleybuslinien war bereits 2007 genehmigt, die Arbeiten wurden bereits 2010 beauftragt.

Die neue Ausführungsplanung verursacht zusätzlichen Kosten in Höhe von 1,5 Mio. €, die aus dem Fonds des Umweltministeriums bereits zur Verfügung gestellt wurden.

### Castellón [ES] - Fertigstellung der Verlängerung verschoben!

[D. Budach](#) - 20.01.14

Die Regionalregierung der Region Valencia, zu der Castellón de la Plana gehört, hat für die laufende Legislaturperiode (bis Mai 2015) alle Budgetmittel eingefroren und damit einen vorläufigen, sofortigen Stopp aller Ausbauten des spurgeführten Trolleybussystems in Castellón herbeigeführt. Vorgesehen und hinsichtlich der Trassierung weitgehend fertiggestellt ist die 6 km lange Verlängerung der bestehenden, kurzen Linie 1 vom Parque Ribalta aus durch die Innenstadt zum Hafenvorort Grao. Der Bau der noch fehlenden Fahrleitung auf dem Verlängerungsabschnitt sollte im Januar 2014 beginnen. Auch wurde wie berichtet bereits vor einigen Monate eine Betreiberkonzession an ein lokales Busunternehmen vergeben, die die Beschaffung von 6 neuen Trolleybussen vorsieht. Die Fahrzeuge sollten bis Oktober 2014 geliefert werden, um anschließend den Betrieb auf der Gesamtlinie zusammen mit den 3 vorhandenen Wagen aufnehmen zu können. Die weitergehenden Konsequenzen dieser Vergabeentscheidung sind bislang noch nicht bekannt. Die Regionalregierung der Region Valencia, zu der Castellón de la Plana gehört, hat für die laufende Legislaturperiode (bis Mai 2015) alle Budgetmittel eingefroren und damit einen vorläufigen, sofortigen Stopp aller Ausbauten des spurgeführten Trolleybussystems in Castellón herbeigeführt. Vorgesehen und hinsichtlich der Trassierung weitgehend fertig gestellt ist die 6 km lange Verlängerung der bestehenden, kurzen Linie 1 vom Parque Ribalta aus durch die Innenstadt zum Hafenvorort Grao. Der Bau der noch fehlenden Fahrleitung auf dem Verlängerungsabschnitt sollte im Januar 2013 beginnen. Auch wurde, wie berichtet, bereits vor einigen Monaten eine Betreiberkonzession an ein lokales Busunternehmen vergeben, die die Beschaffung von 6 neuen Trolleybussen vorsieht. Die Fahrzeuge sollten bis Oktober 2014 geliefert werden, um anschließend den Betrieb auf der Gesamtlinie zusammen mit den drei vorhandenen Wagen aufnehmen zu können. Die weitergehenden Konsequenzen dieser Vergabeentscheidung sind bislang noch nicht bekannt. Die Installationen einschließlich der streckenweise kreuzungsfreien Trassenführung sind komplett vorhanden, auch die 300m lange Querung des Parks Ribalta am Ende der bisherigen Strecke zur Weiterführung in die Innenstadt. Hier wurde die Trasse im Jahre 2010 schon fertig gestellt, doch ist noch immer ein höchstrichterlicher Beschluss zu diversen eingegangenen Klagen über die Rechtmäßigkeit des seinerzeitigen Baus anhängig. Bemängelt werden fehlende Genehmigungsschritte und mangelnde Umweltverträglichkeit dieses kurzen Abschnitts, der den Park in zwei Teile teilt.

### **- Sechs MetroStyle Trolleys bestellt**

[D. Budach](#) - 24.02.14

Sechs Solo-Trolleybusse bestellte die neugegründete Konzessionsgesellschaft "Vía Reservada, S.A.", die die Betreiberkonzession für die noch zu komplettierende, spurgeführte Trolleybuslinie 1 Universität UJI – City – Grao in Castellón de la Plana gewonnen hat. Die Obusse werden mit starkem Batteriehilfsantrieb ausgerüstet und noch vor Jahresende 2014 ausgeliefert. Auftragnehmer ist die Firma Solaris, die das bisher schon in Salzburg eingesetzte Modell „MetroStyle“ liefern wird, die elektrische Ausrüstung stammt von Skoda Electric.

Diese Bestellung mag einigermaßen überraschen, ist doch die Finanzierung der noch ausstehenden Restarbeiten an der Verlängerung der bisher nur 2 km langen Linie auf dann insgesamt rund 8 km noch nicht vollständig gesichert. So steht u.a. die Elektrifizierung der Trasse vom südlichen Rand der Innenstadt bis zum Hafenvorort Grao noch aus. Die eigentliche Innenstadt von Castellón wird dagegen im Batteriehilfsantrieb durchfahren. Die bisherige Verbindung der Universität UJI bis zum Parque Ribalta wird seit Juni 2008 durch drei Cristalis CIVIS Duo-Solobusse (Elektro/Dieselantrieb) hergestellt. Sie sollen künftig für Verstärkungsfahrten auf diesem Abschnitt weiterhin eingesetzt werden.

Noch offen ist der Ausgang eines juristischen Verfahrens, das über die Nutzung der rund 300 Meter langen, seit drei Jahren fertiggestellten Trasse durch den Parque Ribalta entscheiden muss. Sollte der Gerichtsentscheid gegen Stadt und Betreiber ausfallen, müssten die Busse eine zeitaufwendige Umleitungsstrecke durch Nebenstraßen in Kauf nehmen.

### Athen [GR] - Linienumstellung und neue Verbindungen

[D. Budach](#) - 17.02.14

Die beiden Ringlinien 7 und 8, die seit Mai 2013 ohnehin nur noch montags bis freitags im 25-Minuten-Abstand betrieben worden waren, sind inzwischen ganz eingestellt worden. Die von den Linien bediente Strecke wird allerdings weitgehend auch von anderen Linien abgedeckt, u. a. von den Linien 3 und 13.

Die inzwischen fertiggestellte, neue Verbindungsstrecke nach Piräus mit zwei Abzweigungen im Verlauf zum Anschluss an weitere Netzteile wird noch nicht im Linienverkehr befahren. Sie dient augenblicklich vorwiegend als



schnelle Verbindung der im Raum Piräus eingesetzten Wagen mit dem neuen Depot in Rouf, das u. a. die bisherige kleine Anlage aus der Anfangszeit des Trolleybusbetriebs in Piräus ersetzen wird.

**trolley:planung - Malatya: Baufortschritt beim Projekt TRAMBÜS, Eröffnung im Sommer 2014 erwartet**

[D. Budach](#) - 27.01.14

Das Trolleybusprojekt in der türkischen Mittelstadt Malatya, über das [bereits im Mai 2013 hier berichtet wurde](#), geht weitgehend planmäßig voran. Die bestellten 10 Doppelgelenkbusse sind beim Karosseriehersteller Bozankaya in Ankara im Bau und werden lokal in Malatya komplettiert, Vossloh-Kiepe liefert die elektrische Ausrüstung zu, die Fahrleitungsanlage und die Unterwerke werden errichtet. Das Winterwetter verzögert den Baufortschritt nur wenig. Offizielle Stellen gehen von einer Eröffnung noch in der ersten Jahreshälfte 2014 aus.

Das Projekt wird unter dem Namen TRAMBÜS vermarktet und wird eine wesentliche Umgestaltung des ÖPNV-Angebots der Stadt mit sich bringen. Die Inbetriebnahme der ersten TRAMBÜS-Linie wird die Umstellung einer Reihe wichtiger, anderer Buslinien nach sich ziehen.

49,2 Mio. Türk.Lira (entsprechend ca. 15 Mio. EUR) sind für das Gesamtprojekt veranschlagt.

**[Lublin \[PL\]](#) - Neue Trolleybusse noch 2013 in Betrieb!**

[J. Lehmann](#) - 23.12.13

Im Dezember 2013 sind die letzten zwölf der 20 Trolleybusse von Solaris ausgeliefert worden. Sie erhalten die Betriebsnummern 3882-3893, werden aber voraussichtlich erst im Januar 2014 in den Liniendienst kommen. Die ersten acht Einheiten gingen bereits im September 2013 in Betrieb. Erstmals für Lublin haben sie einen Dieselmotor, mit dem die Trolleybusse Strecken ohne Fahrleitung zurücklegen können.

Die ersten acht Einheiten ersetzen die Dieselsebusse auf der ab dem 1.9.13 eingeführten Linie 758. Diese Linie ist eine Verlängerung der Trolleybuslinie 158 zur neuen Endhaltestelle Felin. Da die Stromversorgung für die neue rund 2,6 km lange Strecke noch nicht gewährleistet ist, kann die Fahrleitung noch nicht genutzt werden. Die Linie 758 verkehrt werktags alle 20 Minuten, sie wird auf einen 10-Minuten-Takt von der Linie 158 verdichtet.

Ebenfalls zum 1.10.2013 wurde die Trolleybuslinie 153 über die bisherige Endhaltestelle Majdanek verlängert, sie endet nun an der Wendeschleife im Kreisverkehr Grygowej/Pancerniaków und erhielt eine Verlängerung um rund 2 km. Auf ihren neuen Linienweg passiert sie das Autobusdepot Majdan Tatarski und das im Bau befindliche neue Trolleybusdepot. Die bisherige Endschleife Majdanek wurde aufgegeben, die Trolleybusse wenden mittlerweile am Kreisverkehr Droga Męczenników Majdanka /Hieronima Dekutowskiego.

Mit einer Verzögerung und einigen Schwierigkeiten nahmen am 19.12.13 die ersten fünf Trolleybusse des Typs Ursus/Bogdan T701 mit den Betriebsnummern 3894-3898 den Linienbetrieb auf. Die erste Abnahme Anfang Dezember 2013 scheiterte, über diesen Umstand berichtete die Tagespresse am 8.12.2013 ausführlich und veröffentlichte sogar die Mangelberichte der Abnahme. Die zahlreichen Mängel konnten jedoch umgehend behoben werden und so kamen die ersten fünf der 38 bestellten Trolleybusse aus polnisch/ukrainischer Produktion noch in 2013 in Betrieb.

Den bisherigen Neubeschaffungen steht in 2013 nur eine Außerdienststellung gegenüber, der 1988 erbaute Jelcz PR110T Nr. 3752 wurde abgestellt. Daher umfasst der Trolleybuspark derzeit 76 Einheiten für den Liniendienst, darunter befinden sich noch 16 hochflurige Trolleybusse des Typs Jelcz PR110T der Baujahre 1987 bis 1991.

**[Tychy \[PL\]](#) - In der Regel nur noch niederflurig**

[J. Lehmann](#) - 27.01.14

Nach Auslieferung und Inbetriebnahme der 15 bestellten Solaris/Medcom-Trolleybusse werden seit Ende Mai 2013 ausschließlich Niederflurtrolleybusse auf den fünf Linien eingesetzt; erstmals standen am Montag, 27.05.2013 ausschließlich Niederflurtrolleybusse auf den fünf Trolleybuslinien im Einsatz. Zusammen mit den sieben 2001-2011 gelieferten Trolleybusse sind nun 22 Einheiten des Niederflurtrolleybusses der Firma Solaris in Betrieb.

Die Jelcz-Trolleybusse 001, 022, 013 (ex-010), 010 (ex-021), 018, 023, 008, 016, 017 (ex-002), 015 und 020 wurden an diesem Tag auf dem Betriebshof abgestellt. Der Jelcz PR110E Nr. 012 wurde bereits im Februar verschrottet. Kurz vor der Abstellung erhielt der von 1997 bis 2011 bezeichnete Trolleybus 019, dann bis 2013 010, die Nr. 013 mit dem Kennzeichen ST 97864, welches vom vorherigen Wagen 013, der 2011 aus Gdingen (3354) kam, übernommen wurde. Er wurde nochmals als Reservewagen reaktiviert. Auch Trolleybus 001, ein Jelcz 120MT des Baujahrs 2001, gelangte nochmals in den Liniendienst, jedoch dann mit der Betriebsnummer 017 und dem Kennzeichen ST 0520C, welches von 2011 bis 2013 der aus Gdingen (dort 3343) übernommene Trolleybus 017 trug. Zuvor trug für eine kurze Zeit der aus Warschau übernommene Wagen 002 das Kennzeichen und die Betriebsnummer vom Wagen 017. Trolleybus 006, der von 1993 bis 1998 in Dębica in Dienst stand und von 1999 bis 2013 die Nr. 016 trug, wurde ebenfalls nochmals reaktiviert und erhielt die Betriebsnummer 015 und das Kennzeichen ST 98861 vom vorherigen 015 (ehemals Gdingen 3353 bis 2011).

Im Dezember 2013 standen die Jelcz 120MT/E Nr.013 und Nr.017 als Reservewagen im Depot.

Eine sechste Trolleybuslinie wurde am 1.10.2013 eingeführt. Die Linie F verkehrte von der Endschleife der Linie A (Nexteer) bis zur Endhaltestelle der Linie B (Paprocany Pętla) unter Oberleitung und von hier über die Generała Władysława Sikorskiego bis zur Autobahnbrücke, um die angrenzenden Wohnsiedlungen zu bedienen. Rund 1,3 km wurden ab der Endhaltestelle der Linie B mit Batterieantrieb gefahren, der Trolleybus verkehrt jedoch nur sechsmal an Werktagen. Leider wies die neu eingeführte Linie zu geringe Fahrgastzahlen auf, so dass sie am 29.11.2013 letztmalig

verkehrte. Es ist nun geplant, die Trolleybuslinie B zu verlängern und entsprechend Fahrleitung auf der Generała Władysława Sikorskiego zu verlegen.

Die Modernisierung des Fahrleitungsnetzes wird nun vorangetrieben. Als erste Maßnahme wurden die Stahlmaste neu lackiert. Etwa 1.200 wurden zeitgleich in mehreren Bereichen des Netzes überarbeitet. An der Endhaltestelle Tychy Dworzec PKP (Bahnhof) wird ein neuer Busbahnhof mit kürzeren Umsteigewegen gebaut, er erhält sechs Bahnsteige für die Orts- und Fernlinien. Die beiden Bussteige, die am nahe am Bahnhofsgebäude liegen, sind für die Trolleybuslinien reserviert. 46 neue Masten und rund 720 m Fahrleitung werden neu verlegt.

### **Riga [LV] - Linie 27 verlängert**

[J. Lehmann](#) - 16.12.13

Zum Fahrplanwechsel am 2.9.2013 wurde die Trolleybuslinie 27 über bisherige Endhaltestelle Ābolu iela über die Ozolciema iela zur Siedlung Ziepniekkalna verlängert, wo sich auch die Endhaltestelle der Linie 19 befindet. Die verlängerte Trolleybuslinie 27 ersetzt damit Buslinie 42. Das neue 2,1 km lange Streckenstück wird dabei mit Hilfsmotor, wie bereits zum Bahnhofsvorplatz ab Brücke Akmens Tilts rund 1,2 km befahren. Die Linie 27 verkehrt dreimal stündlich, in den Hauptverkehrszeiten bis zu 5x stündlich, es kommen die 2007 bis 2009 beschafften Skoda24Tr- Solotrolleybusse zum Einsatz. Ursprünglich wurden 90 der 180 Einheiten mit Diesellaggregat geliefert, 22 weitere erhielten Ende 2010/Anfang 2011 nachträglich ein Diesellaggregat.

Die ersten der 125 Gelenktrolleybusse des Typs Solaris/Škoda 27Tr sind bei der Firma Solaris in Produktion. Derzeit umfasst der Wagenpark 93 Gelenktrolleybusse, 52 Solaris 8 BKM und 33 Škoda 15Tr, die auf den hoch frequentierten Linien 15, 22 vom Depot 1 sowie 17, 23 und 25 vom Depot 2, an Wochenenden sind sie auch auf den Linien 18, 19 und 24 zu finden.

An Werktagen verkehrt die Linie 15 bis zu 21 mal stündlich in den Hauptverkehrszeiten, die Linie 22 15-17 mal stündlich und die Linien 17, 19 und 23 bis zu 15 mal stündlich. Ebenfalls hoch frequentiert ist die Linie 3, die bis zu 12 x stündlich in den Hauptverkehrszeiten fährt, dieses ergibt einen 5-Minuten-Takt.

Der Verkehrsbetrieb RĪgas satiksme führte Ende Oktober 2013 eine schriftliche Auktion durch, um über 20 stillgelegte Trolleybusse und 30 Straßenbahnen zu verkaufen. bereits einige Monate zuvor konnten auf diese Weise bereits 10 Straßenbahnen und 10 Trolleybusse veräußert werden.

### **Tallinn [EE] - Bestand nahezu unverändert trotz Reduzierung der Linienanzahl**

[D. Budach](#) - 06.01.14

Über eine Ausschreibung wurde Mitte 2013 eine Firma gesucht, die auf 150 Bussen und 30 Trolleybussen Flächen im Innen- und Außenbereich für Werbezwecke vermieten kann. Der Vertrag soll für den Zeitraum von fünf Jahren abgeschlossen werden.

Im Oktober 2013 wurden 40 neue MAN-Dieselmotoren vorgestellt, nach Vereinigung der Bus- und Trolleybusgesellschaft zur Gesellschaft Tallinna Linnatranspordi AS tragen alle Neufahrzeuge eine weiß/türkis-Lackierung, bislang waren die Autobusse weiß/grün und die Trolleybusse weiß/blau.

Seit Januar 2013 können alle Einwohner der Stadt den ÖPNV kostenlos nutzen. Voraussetzung ist der Kauf einer "Ühiskaart" für 2€, die dann über Internet personalisiert wird. Auswärtige Besucher können beim Fahrer einen Fahrschein für 1,60€ erwerben. Tageskarten zum Preis von 3€ können über Internet erworben werden.

Durch die kostenfreie Nutzung für Einwohner stiegen die Fahrgastzahlen signifikant an. Daher wurden nach Einstellung der Trolleybuslinie 2 und Ersatz durch die längeren Buslinien Nr. 24 und 24A nicht alle hochflurigen Trolleybusse ausgemustert. Weiterhin sind noch 22 Skoda 14Tr-Solo- und 13 Skoda 15Tr-Gelenktrolleybusse im Einsatz, nur acht Einheiten wurden 2012/13 ausgemustert, der Wagenpark umfasst nun 91 Trolleybusse.

### **Ceske Budejovice [CZ] - Erster Solaris-Gelenktrolleybus ausgeliefert!**

[D. Budach](#) - 23.12.13

Der zweite der beiden im Juli 2013 bestellten Škoda Electric/Solaris 27 Tr verließ das Werk Plzeň am Abend des 13.12.2013 in Richtung seiner neuen Heimat České Budějovice. Der erste Wagen wurde bereits einen Monat zuvor ausgeliefert und steht seit dem 23.11.2013 unter der Betriebsnummer 89 im Linieneinsatz. Die Verkehrsbetriebe Dopravní podnik města České Budějovice (DPMCB) hat bislang bereits 31 Niederflur-Gelenkwagen von Škoda Electric in Betrieb, allerdings sämtlich vom Typ 25Tr mit Irisbus-Aufbauten, in Betrieb genommen zwischen 2005 und 2012. Die neuen Wagen werden in roter Lackierung übergeben, der neuen Standardlackierung in Budweis seit Ende 2012. Auch einige ältere Wagen aus der Anfangsgeneration von Trolleybussen der Bauart Škoda 15Tr, geliefert zur Eröffnung 1991, wurden umlackiert.

Vom 20. bis 24. November 2013 war der Salzburger Solaris/Cegelec-MetroStyle- Trolleybus in České Budějovice zu Gast. Er wurde auf allen Trolleybuslinien im Fahrgastbetrieb eingesetzt, die Nutzung war kostenfrei. Der Zweck dieses Einsatzes war die Demonstration von modernem Design und Technologie, mit dem der ÖPNV attraktiv und bequem für die Fahrgäste sein kann. Es ist somit ein Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Der neue Fahrplan ab dem 15.12.2013 weist auf den sechs Trolleybuslinien nur geringfügige Änderungen auf, es handelt sich zumeist um Zeitverschiebungen und Änderungen der im Fahrplan markierten garantierten Niederflurbusse aus betrieblichen Gründen. Die beiden Trolleybus-Nachtlinien 53 und 59 werden nun alle 45 Minuten statt bisher alle 50 Minuten bedient.

### **Chomutov [CZ] - Neuorganisation der Trolleybuslinien**

[J. Lehmann](#) - 24.02.14

Mit Fahrplanwechsel zum 15.12.2013 erhielten die sechs Trolleybuslinien eine neue Bezeichnung. Bereits die bisherigen Liniennummern ließen den Startpunkt der Linien erkennen, so verkehrten die Linien 30 bis 34 ab Jirkov und die Linien 20 bis 25 ab Písečná. Nun können die Fahrgäste anhand der Liniennummern weitere Merkmale der Linienführung erkennen. Ab Jirkov verkehren nun die Linien 40 und 41, die Linie 40 über Palackého zur Poliklinik und die Linie 41 in einem Rundverkehr im Uhrzeigersinn über Vodní und Palackého. Beide Linien verkehren stündlich, in den Hauptverkehrszeiten alle 30 Minuten, so dass ein 15-Minuten-Verkehr geboten wird.

Die Linien 50 bis 53 verkehren ab Písečná, die geraden Linien (50, 52) zur Poliklinik, die ungeraden zum Busbahnhof aut.nádr. über Vodní. Alle vier Linien verkehren stündlich, die Linien 50 und 51 jedoch nur zu Hauptverkehrszeiten. Somit entsteht in Spitzenzeiten ein 15-Minuten-, ansonsten ein 30-Minuten-Takt. Die zweite Ziffer 0 und 1 kennzeichnet die Linien, die über die Straße Písečná und dem Gesundheitszentrum (Písečná, zdrav.stř.) fahren, die Ziffern 2 und 3 markieren die Linie über die Straße Zahradní mit den Haltestellen Zahradní I und II.

Ersatzlos eingestellt wurde hingegen die Trolleybuslinie 33, die von Zahradní bis Lipská über die Stadtautobahn als Expresslinie führte. Lediglich zwischen Březnecká bis Lipská wird noch ein Stück der Stadtautobahn von Trolleybussen befahren.

In Spitzenzeiten kommen 13, ansonsten 7 Trolleybusse zum Einsatz, der Wagenpark besteht aus 18 Einheiten, und zwar aus 12 Škoda 15Tr, einem Škoda 25Tr und fünf Solaris Trollino 12AC. Die Anzahl der 1994/5 erbauten Gelenkwagen sank nach Ausmusterung der Wagen 006, 007, 010 und 012 im Jahre 2012, im April 2013 wurden sie verschrottet. Bereits 2011 wurden drei Gelenktrolleybusse ausgemustert, es handelte sich um Wagen 003, 009 und 023. Bereits 2008/9 wurden die ersten sechs der 25 Škoda 25Tr ausgemustert, als die neuen Solaris Trollino beschafft wurden.

### **Opava [CZ] - Sieben neue Trolleybusse ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 09.12.13

Am 26.11.2013 veröffentlichte die Městský dopravní podnik Opava, a.s. eine Ausschreibung über die Lieferung von 7 neuen Niederflur-Trolleybussen. Diese sollen mit EU-Fördermitteln über das Projekt "Regionales Operationsprogramm NUTS II Mähren-Schlesien" finanziert werden.

Die sieben Neufahrzeuge dienen der Aufstockung des Wagenparks auf 42 Einheiten, nachdem bei einem Brand im Depot sieben Trolleybusse (Škoda 14Tr 77, 81 sowie Solaris 89, 90, 96, 98 und 99) als Totalverlust zu verzeichnen waren. Von den weiteren Trolleybussen, die durch den entstandenen Ruß stark in Mitleidenschaft gezogen wurden, sind bis auf Wagen 88 alle Einheiten wieder im Liniendienst.

### **Ostrava [CZ] - Zehn neue Trolleybusse ausgeschrieben**

[J. Lehmann](#) - 20.01.14

Am 05.11.2013 veröffentlichte die Dopravní podnik Ostrava a.s. eine Ausschreibung über 6 Niederflur-Trolleybusse in 12 m Länge und 4 Gelenktrolleybusse in 18 m Länge. Die Fahrzeuge sollen zwischen dem 1.09.2014 und 31.05.2015 geliefert werden, so die Angaben in der Ausschreibung. Die Neufahrzeuge sollen den Niederfluranteil des rund 60 Einheiten umfassenden Wagenparks erhöhen, die derzeit vorhandenen acht Gelenktrolleybusse Škoda 15Tr (Bj.1990/91) und neun Trolleybusse Škoda 14Tr vom Baujahr 1989 und 1992 können jedoch noch nicht ganz ersetzt werden.

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 blieb der am 1.9.2013 geänderte Fahrplan beibehalten, die Trolleybuslinie 103 verkehrt aufgrund der Fahrgastnachfrage nun bis etwa 19:00 Uhr. Abends und an Wochenenden bedient lediglich die Linie 105 die Endhaltestelle Koblov im Norden des Netzes, tagsüber besteht mit der Linie 103 ein 10-Minuten-Verkehr. Diese Frequenzen bieten die Linien 108 und 109 zur Endhaltestelle Sokola Tůmy im Westen des Netzes, beide Linien verkehren im 20-Minuten-Takt, auf der überwiegend gemeinsame Strecke wird damit tagsüber ein 10-Minuten-Takt geboten.

Vom Bahnhof bis zum Nám.J.Gagarina verkehren die Linien 101 und 106, beide außer zwischen 9 und 12 Uhr im 10 Minuten-Takt, so dass hier ein 5-Minuten-Betrieb geboten wird. Die Linie 101 fährt nur bis 17 Uhr, die Linie 106 hingegen bis 22 Uhr im 20-Minuten-Takt. Die Strecke zum Zoo und nach Michálkovice im Osten des Netzes befährt die Linie 104 im 10-Minuten-Takt bis 18 Uhr, dann bis 23 Uhr im 20-Minuten-Takt, die Linie 101 wurde zum 1.9.13 verkürzt.

### **Teplice [CZ] - Neue Trolleybusse in Betrieb!**

[J. Lehmann](#) - 06.01.14

Drei neue Trolleybusse vom Typ Skoda 30Tr wurden Ende November 2013 ausgeliefert und gingen Mitte Dezember mit den Nummern 178 bis 180 in Betrieb. Somit erhielt der Betrieb erstmals auch Trolleybusse basierend auf dem Wagenkasten der Firma SOR, neben zahlreichen Dieselnissen verkehrt auch der Prototyp SOR1 mit Cegelec-Elektroausrüstung mit der Betriebsnummer 100 seit einigen Jahren in Teplice und wird nun ebenfalls übernommen. Für die drei Neufahrzeuge wurden Skoda 14Tr abgestellt, ein Verkauf erfolgte bislang nicht. Auch die zwei Skoda 15Tr-Gelenktrolleybusse sind noch vorhanden, der Wagen 205 (Baujahr 1990) konnte Ende 2013 im Einsatz auf Linie 10 beobachtet werden. Die Trolleybusse des Typs Skoda 14TrM (154-156, 158-164) dienen seit Herbst 2013 nur als

Reservefahrzeuge, die letzten Skoda 14Tr (Nr. 146, 148 und 149) wurden abgestellt und stehen zum Verkauf. Wegen Straßenbauarbeiten verkehrten anstelle der Trolleybuslinien 3 und 7 zwei Autobuslinien 53 und 57 in den Sommerschulferien von 1.7.2013 bis 31.8.2013 wie die übrigen Trolleybuslinien im reduzierten Intervall von 30 Minuten. Nach den Sommerferien wurde anstelle des bisherigen 20-Minuten-Verkehr ein 24-Minuten-Verkehr auf den Trolleybuslinien eingeführt, so dass bei Überlappungen einige Endhaltestellen im 12-Minuten-Takt angefahren werden. Vom 16.9.2013 bis 30.10.2013 wurden die Straßen U Hadich lázní und U Nových lázní nach Šanov I wegen Erneuerung der Rohr- und Abwasserleitungen für den Gesamtverkehr gesperrt. Die Trolleybuslinie 3 verkehrte verkürzt, eine Buslinie 63 bediente über Umleitungen die restliche Verbindung.

Die historische Trolleybuslinie 11 verkehrt in diesem Jahr an folgenden Tagen: 3.5.2014, 31.5.2014, 1.6.2014, 21.6.2014, 12.7.2014, 9.8.2014, 30.8.2014 und 27.9.2014, zum Einsatz kommt der Skoda 9Tr Nr.110 (ehemals Nr.105). Zum 1. Juli 2013 wurde Veolia Transport Teplice sro zu ARRIVA Teplice sro umfirmiert.

### [Usti nad Labem \[CZ\]](#) - Neubeschaffung von 26 Wagen verabschiedet

[D. Budach](#) - 10.02.14

Am 3.2.2014 wurde die Vergabeentscheidung zur Beschaffung von 26 Neuwagen des Herstellerkonsortiums Škoda Electric /Solaris bekanntgegeben. Vorausgegangen waren lang anhaltende Diskussionen über die Neubeschaffung von Trolleybussen. Es wird sich um 10 Gelenkwagen vom Typ 27Tr und 16 Dreiachser des Typs 28Tr handeln - von letzterem Typ sind bereits seit knapp zwei Jahren zwei Fahrzeuge in der Stadt im Einsatz. Die Auslieferung soll bis 2015 erfolgen. Ersetzt werden voraussichtlich 25 Škoda Electric 15Tr Gelenkwagen, die eine etwa 20-Jährige Einsatzdauer aufzuweisen haben.

Mit dieser Entscheidung sollte die Modernisierung des gegenwärtig aus 68 Wagen bestehenden Fuhrparks der Verkehrsbetriebe Usti nad Labem endlichen einen entscheidenden Schritt vorankommen.

### [Zlin \[CZ\]](#) - Auslieferungen für 2013 abgeschlossen

[J. Lehmann](#) - 16.12.13

Vom Ende 2012 mit der Firma Škoda Electric abgeschlossenen Auftrag über 25 neue Trolleybusse gingen in 2013 neun Einheiten in Betrieb, und zwar

- 2 der 6 bestellten Solowagen als Typ 24 Tr auf Basis des Iveco Citelis (Nr. 215, 216)
- 2 der 4 bestellten Gelenkwagen als Typ 25 Tr auf Basis des Iveco Citelis (Nr. 410, 411)
- 4 der 11 Gelenkwagen als Typ 27 Tr auf Basis des Solaris Urbino 18 (Nr. 451-454) und
- einer der 4 Solowagen als Typ 26 Tr auf Basis des Solaris Urbino 12 (Nr. 251)

Nachdem die letzten drei Wagen am 07.10.2013 (Nr. 452 und 454) und am 10.10.2013 (Nr. 216) in Betrieb gingen, wurden sechs Gelenktrolleybusse Škoda 15Tr und zwei Solotrolleybusse Škoda 14Tr ausgemustert und am 27./28.11.2013 nach Lemberg (Lvov/UA, Nr. 164, 167, 340, 343 sowie 341) und Ternop (Nr. 371) per Bahn abtransportiert. Am 12.12.2013 wurden die Škoda 15Tr Nr.349 und 351 verladen und abtransportiert.

Der Trolleybuspark umfasst nun 55 Einheiten, 36 Einheiten sind Gelenkwagen. 17 Solo- und 15 Gelenktrolleybusse sind niederflurig. Weiterhin werden 13 Trolleybuslinien (1-4, 6-14) bedient, neben den beiden Überlandlinien zum Bahnhof Otokovice (Linien 2 und 6) kommen auf den Ringlinien 8 und 9 Gelenktrolleybusse zum Einsatz, die Linien 3, 11, 12 und 13 bedienen mit einigen Fahrten Nachbargemeinden mit Hilfsantrieb fahrleitungsgelos. Nur ein bis zwei Fahrten täglich werden auf den Linien 1 und 7 geboten.

Im Januar 2014 kann der Trolleybusbetrieb auf sein 70-jähriges Jubiläum zurückblicken. Am 27.01.1944 wurde der Betrieb mit Trolleybussen aus der Schweiz (Fabrikat FBW/Tüscher/BBC) aufgenommen.

### **- Auslieferung von 16 Wagen in 2014**

[D. Budach](#) - 17.02.14

Aus der Bestellung von insgesamt 25 neuen Trolleybussen mit unterschiedlichen Karosserien wurden 9 Wagen im abgelaufenen Jahr 2013 ausgeliefert, die 16 weiteren Wagen folgen in 2014 in folgender Reihung:

- 4 Škoda/Iveco 24Tr Solobusse mit Dieselhilfsaggregat, Nr. 217, 218, 219, 220
- 2 Škoda/Iveco 25Tr Gelenkwagen mit Dieselhilfsaggregat, Nr. 412, 413
- 3 Škoda/Solaris 26Tr Solobusse, Nr. 252, 253, 254
- 7 Škoda/Solaris 27Tr Gelenkwagen, Nr. 455 – 461

Ein Teil der Wagen befindet sich derzeit zu Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Plzen.

### [Bratislava \[SK\]](#) - Die Auslieferung beginnt

[D. Budach](#) - 13.01.14

Die ersten beiden der bestellten 80 Škoda Electric/SOR Trolleybusse befinden sich schon zu Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzeň. Die Auslieferung beginnt mit den 30 Zweiachsern der Baureihe 30Tr (davon 15 Wagen mit Dieselhilfsantrieb), die 50 Gelenkwagen des Typ 31Tr folgen ebenfalls kurzfristig. Die gesamte Lieferperiode wurde mit 22 Monaten vereinbart. Noch nicht entschieden wurde seitens der Stadt Bratislava über die Mittelbereitstellung zur Aufstockung der Bestellung um je weitere 20 Solo- und Gelenkwagen, über die mit den gleichen Herstellern eine Optionsvereinbarung geschlossen worden war.

Der Trolleybusfuhrpark der slowakischen Hauptstadt erfährt damit endlich die lange erwartete Modernisierung. Bislang

besteht die knapp 120 Fahrzeuge zählende Flotte weitgehend aus hochflurigen Fahrzeugen vom Typ Skoda 14Tr der Baujahre 1987 bis 1991 und Gelenktrolleybusse des Typs Skoda 15Tr der Baujahre 1989 bis 2002. Es werden gegenwärtig 14 Linien (33, 64, 201-212) bedient.

#### **Zilina [SK] - Weitere fünf neue Trolleybusse übergeben**

[J. Lehmann](#) - 03.02.14

Am 14.01.2014 um 10 Uhr lud die Dopravnóm podniku mesta Žiliny s.r.o. (DPMŽ) ein, im Depot die fünf im Dezember 2013 ausgelieferten neuen Trolleybusse dem Verkehr zu übergeben. Es handelt sich um vier Solotrolleybusse SOR/Skoda 30Tr (Nr.261-264) und einen Gelenktrolleybus SOR/Skoda 31Tr (Nr.265). Die Übergabe fand in Anwesenheit des Bürgermeisters von Žilina statt und schloss mit einer öffentlichen Präsentationsfahrt durch die Innenstadt ab.

Bereits Ende 2012 wurden zehn Trolleybusse dieses Typs in Betrieb gesetzt, auch die diesjährige Lieferung erhielt eine gelb-grün-weiße Lackierung und unterscheiden sich nur geringfügig in der Innenausstattung von den Vorgängerfahrzeugen. So wurde bei den neuen Wagen nun die Fläche für Kinderwagen vergrößert, um hier eine Abstellung von zwei Kinderwagen zeitgleich zu ermöglichen.

Somit sind nun 8 Gelenk- und 7 Solotrolleybusse niederflurig. Von den 22 Gelenkwagen des Typs Skoda 15Tr und den 10 Solowagen des Typs 14Tr sind noch keine Ausmusterungen erfolgt, so dass der Wagenpark gegenwärtig 30 Gelenk- und 17 Solowagen umfasst.

Zum Fahrplanwechsel gab es nur geringfügige Änderungen auf den acht Trolleybuslinien (1, 3, 4, 5, 6, 7, 14 und 16). Es wurde lediglich jeweils die erste Fahrt der Linien 6, 14 und 16 um 5:00 Uhr morgens um rund 5 Minuten vorverlegt.

#### **Szeged [HU] - Neue Trolleybuslinie 10 eröffnet**

[J. Lehmann](#) - 20.01.14

Am 20.12.2013 wurde die neue Linie 10 eröffnet, sie ist 4,4 km lang und folgt im wesentlichen der bisherigen Autobuslinie 10, die von der Firma Volán betrieben wurde. Die Fahrleitung der Linie wurde bereits im August 2010 fertig gestellt. Durch die Verzögerung der Bestellung der 13 neuen Gelenktrolleybusse wurde nun die Übernahme der Linie durch die SZKT auf den 20.12.13 festgelegt. Im Gegensatz zur bisherigen Buslinie fährt die Trolleybuslinie 10 bis zur Kreuzung Csongrádi sgt./Brüsszeli krt. gemeinsam mit der Trolleybuslinie 8, dann über die Brüsszeli krt. und Szilléri sgt. zur Endhaltestelle Tarján/Víztorony tér der Linie 19. Die Trolleybuslinie 10 verkehrt bis 9 Uhr alle 7½ Minuten, tagsüber bis 19 Uhr alle 10 Minuten.

Von den 13 neuen Trolleybussen des Typs Ikarus-Skoda Tr187.2 ist bis Ende 2013 nur ein Wagen ausgeliefert worden, er nahm mit der Nr. T-450 den Betrieb auf. Nach Abstimmung der Bevölkerung erhielt der Wagen eine rote Lackierung. Weitere fünf Gelenkwagen werden bis Februar 2014 erwartet.

#### **Baia Mare [RO] - Acht neue Solaris-Trolleybusse vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 03.02.14

Obwohl die acht bestellten Trolleybusse Solaris Trollino T12 bereits Anfang 2013 gefertigt wurden, erfolgte deren Auslieferung erst Mitte Dezember 2013. Eine Inbetriebnahme wird Anfang 2014 erwartet. Bereits ein Jahr zuvor verjüngten 20 neue Autobusse der Firma Solaris die Flotte, weitere Neubeschaffungen wurden in Aussicht gestellt. Die neuen Niederflurtrolleybusse erhielten einen für den Betrieb hohen Ausstattungsstandard mit Bildschirmen für eine Fahrgastinformation und eine Videoüberwachung des Fahrgastraums.

Das Projekt für die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs wird nun mit der für 2014 vorgesehenen Beschaffung weiterer 20 neuen Solaris Urbino fortgesetzt. Dadurch werden die gebraucht beschafften Dieselsebusse, zum Beispiel aus Bremen (MB O 305G) und St. Gallen (NAW/Hess) ersetzt werden.

Weiterhin in Bau ist eine Erweiterung des Trolleybusnetzes über die Strada Vasile Alecsandri zum gleichnamigen Wohnviertel, insgesamt sollen 5,1 km Fahrleitung verlegt werden. Derzeit verkehrt hier die Autobuslinie 4 im 10-Minuten-Takt. Der Bau hat im November 2012 begonnen und sollte Ende 2013 fertiggestellt sein, aber gemäß einem [Pressebericht vom 26.11.2013](#) wurde die Fertigstellung auf den 19. Februar 2014 verschoben.

#### **Pleven [BG] - Auslieferung der ersten Niederflurwagens**

[D. Budach](#) - 10.02.14

Aus dem Gemeinschaftsauftrag über 100 Trolleybusse für die vier bulgarischen Städte Burgas, Pleven, Stara Zagora und Varna erhält die Stadt Pleven 40 Wagen - der erste dieser Solaris/Skoda Electric 26 Tr wird kurzfristig ausgeliefert. Es handelt sich um den ersten Niederflurwagen des Betriebs überhaupt, denn der Linienverkehr wird aktuell mit etwa 60 ZIU 682 der Baujahre 1985-1990 abgewickelt. Für die Beschaffung der Neuwagen konnten EU-Fördermittel eingeworben werden. Nach Auslieferung aller Wagen soll der Grundaufbau auf allen Linien durch die neuen Niederflurwagen dargestellt werden, zur Hauptverkehrszeit werden eine Reihe der älteren russischen Trolleybusse weiterhin zur Verstärkung zum Einsatz kommen.

Der erste Neuwagen für Pleven unternahm Ende Januar Probefahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzeň. Die Auslieferung aller bestellten 100 Neuwagen für die genannten vier Städte wird bis zum 3. Quartal 2014 abgeschlossen sein. Neben den 40 Wagen für Pleven werden nach Burgas 22, nach Varna 30 und nach

Stara Zagora 8 Trolleybusse geliefert. Alle Wagen verfügen über ein Diesel-Hilfsaggregat und Klimaanlage für den Fahrgastraum.

### **Sofia [BG] - Erster neuer Gelenktrolleybus**

[D. Budach](#) - 13.01.14

Anfang Dezember 2013 wurde bereits der erste der im Juli 2013 von den Verkehrsbetrieben Sofia bestellten 50 Gelenktrolleybusse zu Testfahrten im tschechischen Plzen eingesetzt, am 18.12.2013 traf der Wagen in Bulgarien ein. Bestellt sind Wagen vom Typ Škoda Electric 27 Tr mit Solaris-Aufbau. Die Lieferung der 50 Trolleybusse im Wert rund 26,9 Mio. EUR soll im Laufe der kommenden 16 Monate abgeschlossen werden. Die Wagen werden eine in etwa gleiche Anzahl älterer, hochfluriger Trolleybusse vom Typ Ikarus/Ganz 280.92/T ersetzen, die nach rund 25 Einsatzjahren definitiv das Ende ihrer sinnvollen Einsatzdauer erreicht haben. Von diesem Typ sind aktuell noch mehr als 100 Wagen in Sofia im Einsatz, zum Teil mit modifizierter Karosserie. Daneben gehören 30 Škoda Electric/Solaris 26 Tr aus den Jahren 2010 und 2011 zum Bestand.

### **Vinnitsya/Winniza [UA] - Zwei gebrauchte Trolleybusse aus Kiew**

[J. Lehmann](#) - 13.01.14

Zwei rund 12 Jahre alte Trolleybusse des Typs YMZ T2 erhielt der Betrieb aus Kiew. Sie behielten ihre Betriebsnummern 534 und 538 und stehen seit April 2013 im Liniendienst. Zwei Gelenkwagen des gleichen Typs (YMZ T1) vom Baujahr 1993 gehören weiterhin zum Wagenpark, davon ist Trolleybus 349 noch einsatzbereit. Ansonsten besteht der weiterhin aus über 120 Einheiten zählende Wagenpark bis auf den fünf 2006/7 neubeschafften Niederflurtrolleybussen des Typs LAZ E 183 aus ZiU 682 der Baujahre 1984 bis 1993. Über die Hälfte dieser 20 bis 30 Jahre alten Trolleybusse wurden in den letzten beiden Jahren in einem aufwändigen Sanierungsprogramm generalüberholt. Mit der Neuordnung des Liniennetzes am 23. Februar 2012 reduzierte sich die Anzahl der Linien von 17 auf 14. Die Trolleybuslinien 14,16 und 17 wurden eingestellt, es verblieben 14 Trolleybuslinien (1-13 und 15). Hiervon weisen die Linien 3, 5 und 10 zeitweise einen dichten Takt von unter 10 Minuten auf.

### **Barnaul [RU] - Neue Niederflur-Trolleybusse und zwei Batterie-/Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 02.12.13

Neben den drei Trolleybuslinien, auf denen bis zu 40 Einheiten zum Einsatz kommen, wurde am 8. April 2013 eine vierte Trolleybuslinie 15 eröffnet, die die ul. 40 let Oktyabryabis zur ul. Chudnenko etwa 1,5 km im nördlichen Stadtbezirk befährt, von hier knapp 9 km gemeinsam mit der Trolleybuslinie 1 bis zur Endhaltestelle im Südosten der Stadt am Fluss Ob über die Straße "Prospekt Lenina" verkehrt und dann wieder rund 500 m ohne Fahrleitung den Busbahnhof an der Bolshaya Olonskaya ul. anbindet.

Hierfür wurden Ende 2012 bzw. Anfang 2013 zwei Trolleybusse des Typs ST-6217M beschafft, die mit Lithium-Ionen-Batterien ausgestattet sind und ohne Fahrleitung rund 60 Kilometer verkehren können.

Ein Niederflurtrolleybus des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" erhielt die CBM "Gorelectrotrans" am 20.04.2013, erste Testfahrten konnten wenige Tage später aufgenommen werden. Seinen ersten Linieneinsatz auf der Linie 1 führte der Wagen am 08.07.2013 durch, er erhielt die Betriebsnummer 4137. Drei weitere Niederflurtrolleybusse dieses Typs erreichten per Bahn im November die Stadt in Westsibirien, sie werden in einigen Wochen mit den Betriebsnummern 4138-40 in Betrieb gehen. Der Wagenpark umfasst weiterhin knapp 60 Einheiten. Weiterhin stehen neben Solobussen, vorwiegend vom Typ ZiU 682, zwei Gelenktrolleybusse des Typs ZiU-683 (Nr. 4007 und 4008), die 1993 erbaut und 2004 und 2006 grunderneuert wurden, im Einsatz.

### **Kaliningrad [RU] - Weitere neue Niederflurtrolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 27.01.14

Am 12.10.2013 lieferte die Firma Trans-Alpha aus Vologda den ersten von sechs neuen Trolleybussen des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" aus. Bereits am 18.10.2013 absolvierte der Wagen mit Luftballons geschmückt seinen ersten Einsatz auf der Linie 1. Nach einer Ausschreibung im Sommer 2013 erhielt die Firma Trans-Alpha den Auftrag, die Gesamtsumme beträgt 46,2 Mio. Rubel. Die Finanzierung läuft über ein langfristiges Zielprogramm aus dem Bundeshaushalt, 28 Millionen Rubel muss die Stadtverwaltung aufbringen. Die Niederflurtrolleybusse sind mit einer Kameraüberwachung ausgestattet, die Fahrzeuge können sich zum bequemeren Einstieg einseitig absenken, die mittlere Türe ist mit einer Klapprampe ausgestattet. 26 Sitze stehen zur Verfügung, insgesamt fasst der Wagen 105 Personen. Die Niederflurtrolleybusse aus Vologda verfügen über moderne Energiesysteme und können sich kurzzeitig ohne Oberleitung fortbewegen.

Die letzten ZiU-682 der Baujahre 1988 bis 1990 (Nr. 099, 107, 124, 134) wurden 2013 ausgemustert; der Wagenpark besteht nun aus rund 50 Einheiten, 18 Einheiten davon sind in den letzten beiden Jahren beschafft worden und niederflurig; und zwar neben den sechs Neuanschaffungen zehn BKM 420 des Baujahres 2012 sowie zwei des gleichen Typs, die gebraucht übernommen wurden. Dabei handelt es sich bei Wagen 401 und den Vorführwagen, der seit 2009 in

verschiedenen Betrieben getestet wurde und seit kurzem kam auch der Wagen 412 hinzu, der aus Kasan (dort Nr. 1127) übernommen wurde. Erst knapp fünf Jahre sind die 18 Trolleybusse des Typs ZiU-682 (Bj.2009) und acht Jahre alt die zehn TrolZa-5275.05 „Optima“

Foto:  
Der VMZ-5298.01 „Avangard“  
Nr. 301 verkehrte an seinem  
ersten Einsatztag mit Luftballons  
geschmückt auf der Linie 1.  
Aufnahme: Sushkov Makar



### [Krasnodar \[RU\]](#) - 160 neue Trolleybusse bis 2016 geplant

[J. Lehmann](#) - 09.12.13

Anlässlich der Vorstellung der zehn neuen Trolleybusse des Typs 5275.03 „Optima“ der Firma TrolZa im Depot 2 am 30.08.2013 kündigte der Vize-Gouverneur und Finanzminister sowie der Leiter der Verkehrsbetriebe an, im Zeitraum von 2013 bis 2016 160 neue Trolleybusse zu beschaffen. Dazu sollen auch 105 Straßenbahnen und 40 Autobusse neu beschafft werden, zudem werden in der Periode 2013-2015 die Generalüberholung von 110 Straßenbahnwagen durchgeführt.

Neben den 10 Trolleybussen der Firma TrolZa, die im Depot 2 unter den Betriebsnummern Nr.267-276 eingereiht wurden, erhielt das Depot 2 noch acht Einheiten des Typs SVARZ/MAZ-6275 (Nr.277-284). Von diesem Trolleybustyp, der bei der Waggonfabrik Sokolniki (Moskau) montiert wird und aus Bauteilen der weißrussischen Firma MAZ besteht, wurden acht weitere Einheiten im Depot 1 beheimatet, sie erhielten die Nr. 189-196. Das Depot 1 erhielt zudem zehn Trolleybusse der Firma TransAlfa aus Vologda vom Typ VMZ-5298.01 „Avangard“ (Nr.179-188). Alle neuen Trolleybusse sind mit Klimaanlage ausgestattet, einige ermöglichen auch einen kostenlosen Internetzugang. Im Gegensatz zu den TrolZa-Trolleybussen, die wie 2010 mittels Bahntransport geliefert wurden, erfolgte der Transport der übrigen Trolleybusse per Tieflader über die Straße bzw. im Schleppl.

Ausgemustert wurden zahlreiche ZiU der Baujahre 1984 -91, unter anderem 014, 024, 209 und 330. Auch der Wagenzug 079 und 080 vom Bj.1991 wurde ausgemustert, bereits 2012 schied der Wagenzug 106+107 aus, so daß nun noch drei Wagenzügen, bestehend aus zwei ZiU682-Trolleybussen im Einsatz stehen (Nr.093+094, 114+115 und 116+117). Mit weiterhin über 200 Trolleybussen werden 19 Trolleybuslinien bedient (Linien 1-16, 20, 21 und 31)

### [Kowrow \[RU\]](#) - Testfahrten eines TrolZa-5275.07 „Optima“ mit Batterieantrieb

[J. Lehmann](#) - 03.02.14

Für zwei Monate zu Testzwecken erhielt die "Trolleybus Transportmanagement" von der Firma TrolZa einen Trolleybus, der mit einem Lithium-Akku ausgestattet ist. Damit kann der Trolleybus rund 30 km ohne Oberleitung verkehren. Zum Wechsel der Betriebsart kann der Fahrer eine automatische Abzugs- und Anlegevorrichtung vom Fahrerplatz aus betätigen. Der Trolleybus fasst 100 Personen, davon finden 28 Sitzplätze. Durch die neue elektrische Ausrüstung verbraucht der Wagen rund 40% weniger Strom. Ab dem 27. Januar 2013 verkehrte der Wagen auf einen eigenständigen Kurs, der auf der Web-Seite der Stadtverwaltung bekannt gegeben wird. Die ersten 10 Tage wird der Trolleybus ohne Fahrgäste verkehren. In diesem Zeitraum testen Experten die Fahrt mit Batterie und wählen die optimale Route für die Linie.

Nach Ablauf der Testzeit von zwei Monaten kann der Trolleybus erworben werden, die Kosten für den Wagen betragen etwa 8 Millionen Rubel (rund 169.000 Euro).

Weiterhin besteht der Wagenpark aus 60 Trolleybussen. Letzte Neubeschaffung sind zwei Trolleybusse des Typs BTZ-52768T (Nr.49 und 34) in 2013 aus Bauteilen der ZiU-Trolleybusse mit den gleichen Betriebsnummern sowie in 2011 ein Niederflerobus des Typs "Megapolis" vom Hersteller Trolza. Weitere ZiU-682 erhielten einen Neuaufbau in Ivanovo, in diesem Jahr konnten die Wagen 18, 24, 28, 49 u. 59 erneuert in Betrieb gehen. Der Niederflurtrolleybus BKM 420 im futuristischen Design, seit dem 04.05.2010 als Wagen 10 im Einsatz, bewährte sich nicht und wurde Anfang Oktober 2013 ins Werk zurückgeschickt.

Nach der Einführung der Linien 8 am 1.09.2011, 9 am 28.10.2011 und 10 am 28.01.2012 umfasst das Liniennetz nun

neun Trolleybuslinien. Die drei Linien wurden auf dem bestehenden Netz zusätzlich eingerichtet. Von den ursprünglichen Linien 1 bis 6 werden die Linien 1 und 5 nur noch vereinzelt befahren, so verkehren einige Einrucker in das Depot als Linie 1. (Bahnhof-Depot)

#### **Miass [RU] - Einsparungen führen zur Reduzierung des Betriebs**

[J. Lehmann](#) - 16.12.13

Die Stadt in der Region Tscheljabinsk mit über 160.000 Einwohnern beschloss Einsparungen im Nahverkehr vorzunehmen. Die über 20 km lange Trolleybuslinie, die die Ansiedlungen am Ufer des Flusses Miass bedient, wurde ab dem 1. Oktober 2013 nur noch bis maximal 21 Uhr statt bisher 23 Uhr bedient. Die letzte Fahrt der Linie 3 von Mašgorodok startete um 20:23 zum Bahnhof, von hier gingen zeitlich die letzten Fahrten nach Mašgorodok und zur ulitsa Donskaya (Linie 4). Die Linie 5 von Mašgorodok zur ulitsa Donskaya wurde eingestellt. Die Reduzierung führt zu erheblichen Protesten der Bevölkerung, die in den Abendstunden auf Taxis umsteigen mussten. Insbesondere erreichten Arbeiter der Spätschichten nicht mehr ihre Arbeitsplätze bzw. ihren Wohnort. Bereits wenige Tage später wurde die Reduzierung zurückgenommen und ab dem 6. November 2013 wurde nun der Tagesfahrplan reduziert. Die Linie 3 verkehrt nun von

5.14 Uhr bis 9.00 Uhr in einem 15-Minuten-Takt, dann bis 10 Uhr mit einem Abstand von 44 Minuten, dann wieder bis 18 Uhr alle 15 Minuten und bis 22.34 alle 30 Minuten. Die Linie 4 verkehrt nur von 10 Uhr bis 19 Uhr alle 15-45 min., ansonsten ab 6 Uhr und bis 22:34 Uhr stündlich. Vom Bahnhof startet die letzte Fahrt der Linie 3 um 23:13 Uhr. Die Linie 5 bleibt eingestellt.

Durch die Einsparungen ist zu erwarten, dass sich der Wagenpark erneut reduziert. Mitte 2013 stehen 50 Trolleybusse zur Verfügung, darunter 6 Gelenktrolleybusse, die in den Hauptverkehrszeiten zum Einsatz kommen. Nachdem in 2008 zwölf neue Trolleybusse der Firma Trans-Alfa (Vologda) vom Typ VMZ 5298 beschafft wurden (Nr. 116-127), kam 2010 und 2011 je ein Trolleybus des gleichen Typs hinzu. Von den beiden Trolleybussen erhielt im August 2013 der Wagen 128 eine Ausstattung mit WiFi, um den Fahrgästen einen besonderen Service zu bieten.

#### **Novorossiysk [RU] - Drei neue Trolleybusse der Firma Trolza**

[J. Lehmann](#) - 23.12.13

In der Stadt, rund 250 km nordwestlich von Sotschi, dem Austragungsort der XXII. Olympischen Winterspiele, am Schwarzen Meer gelegen, kämpft der Trolleybusbetrieb weiterhin um sein Überleben. Wiederum wird von ausstehenden Gehältern berichtet, erneut wird mit steigenden Fahrpreisen um mehr Einnahmen gekämpft. Bereits zum 15.03.2013 stieg der Fahrpreis auf 12 Rubel, seit dem 15.12.2013 beträgt er 15 Rubel, zur besseren Fahrgeldeinnahme wurde Mitte des Jahres ein bargeldloses Fahrscheinsystem eingeführt, so dass auch Inhaber von Monats- oder Wochenkarten kontrolliert werden können. Der Grundstein für eine Verbesserung des Trolleybusverkehrs wurde mit Auflösung der MUE "Novorosgortrans" und Einrichtung einer neuen JSC "Noworossiysk Trolley" gelegt. Diese betreiben neben den elf Trolleybuslinien auch einige Buslinien.

Die Erneuerung des Wagenparks wurde mit der Beschaffung von drei Trolleybussen des Typs TrolZa-5275.03 „Optima“ fortgesetzt. Diese wurden im August 2013 mit einer weiss-blauen Lackierung geliefert, die nun auch die übrigen Trolleybusse der Stadt erhalten sollen. Die neuen Trolleybusse sind teilweise niederflurig, besitzen eine moderne elektrische Steuerung und die Fahrerkabine ist mit einer Klimaanlage ausgestattet. Die neuen Trolleybusse mit den Betriebsnummern 39-41 kommen auf der Trolleybuslinie 6 zum Einsatz, die mit einem 8-Minuten-Takt den dichtesten Takt aufweist.

Im November 2013 wurde mit dem Bau einer rund 1 km langen Trolleybusstrecke begonnen. Diese verbindet die Endhaltestelle der Linien 9, 11 und 14 im 14. Wohnkomplex mit der Endhaltestelle Lenin Ave. der Linie 7. Eine Fertigstellung wird im September 2014 erwartet. Im Zuge dieser Bauarbeiten wird auch die Fertigstellung des Depots 2 in der Nähe des 14. Wohnkomplex angestrebt. Die Wagenhalle wurde bereits in den 90er Jahren errichtet, jedoch fehlte weiterhin der Straßenbau und die Fahrleitungsanbindung.

Ein weiterer Schritt zur Attraktivierung des Trolleybusverkehrs ist die besondere Gestaltung des Trolleybus 69, der als "Schneewittchen" seit Mitte Dezember bis Anfang Januar Aufsehen erregen soll.

#### **Omsk [RU] - 10 neue TrolZa-5275.03 „Optima“**

[J. Lehmann](#) - 24.02.14

Die Firma TrolZa lieferte zehn Trolleybusse des Typs 5275 „Optima“ an die Verkehrsbetriebe MP "Elektrofahrzeuge". Diese erwarb die zehn Trolleybusse im Wert von etwa 56 Millionen Rubel (umgerechnet 1,13 Mill. €) über Leasing bei der Firma TrolZa

Am 12.02.2014 fand eine Präsentation und eine feierliche Übergabe der Schlüssel im Beisein des Bürgermeisters statt. Anschließend erfolgte der erste Einsatz auf der Linie 4, wo sie seitdem ausschließlich eingesetzt werden. Die Wagen erhielten die Betriebsnummern 44, 45, 52-57, 59 und 60.

Der 1955 eröffnete Trolleybusbetrieb umfasst nach Presseangaben derzeit eine Netzlänge von 155 km (Single-Track-Basis) und bestehend aus 10 Linien. Rund 180 Trolleybusse gehören zu Wagenpark, die ältesten ZiU 682 sind nun 20 Jahre alt, sie wurden jedoch regelmäßig runderneuert. Die letzte Aufarbeitung erhielt der 1996 erbaute AKSM-101A Nr.13, ein in Weißrussland produzierter ZiU 682, in eigener Werkstatt Ende 2013, dabei fällt der Wagen durch seine modernen Türen auf, die anstelle der Falldüren eingebaut wurden. Ausgemustert wurden für die Neufahrzeuge in den



letzten Monaten alle verbliebenen Trolleybusse der Baujahre 1987 bis 1991. Weiterhin gehören die 1995 beschafften Gelenkwagen Nr. 1 und 2 des Typs ZIU 6205 zum Wagenpark, Wagen 1 ist jedoch abgestellt, Wagen 2 wird auf der Linie 67 eingesetzt.

### **Orel/Oryol [RU] - Zwei neue Trolleybusse Trolza-5264.05 Sloboda**

[J. Lehmann](#) - 10.02.14

Am 30.12.2013 erhielt der Betrieb der Stadt zwei Trolleybusse des Typs 5264,05 "Sloboda" der Firma TrolZa. Dieser Typ wird als eine neue Generation von hochflurigen Trolleybussen von der Firma TrolZa angeboten. Im Vergleich zum bewährten Typ ZiU 682, der nun seit über 40 Jahren gebaut wird, soll dieser Wagen etwa preisgleich, aber mit einem moderneren Design, einem höheren Fahrkomfort und eine höhere Sicherheit angeboten werden. Zudem wird eine große Anzahl von Teilen, Komponenten und Baugruppen mit den Niederflurtrolleybus "Megapolis" vereinheitlicht. Wie beim ZiU 682 beträgt die Fußbodenhöhe im gesamten Fahrgastraum 815 mm.

Die Mittel für die beiden neuen Trolleybusse stammen aus dem Bundeshaushalt. In der Region erhielten laut [Pressebericht vom Februar 2013](#) nur die zwei Regionen Belgorod und Orel Subventionen für den öffentlichen Verkehr, die für den Kauf von Bussen, Trolleybussen und Straßenbahnen vorgesehen sind. Während die Stadt Belgorod 392 Mill. Rubel erhielt, die für 127 neue Autobusse, 20 Trolleybusse und drei Straßenbahnen verwendet werden, erhielt die Region Orel nur 11 Millionen Rubel. Hierfür wurde nun neben den beiden Trolleybussen ein Straßenbahntriebwagen beschafft.

Nachdem am 25. April 2012 die Trolleybuslinie 10 und am 3.12.2012 die Trolleybuslinie 12 eingestellt wurden, verblieben nur noch sieben Trolleybuslinien. Eine Stilllegung von Streckenabschnitten gab es dabei nicht, da diese beiden 2004 eingeführten Linien parallel in den Hauptverkehrszeiten zu den übrigen sechs Linien verkehrten. Aus Sicherheitsgründen musste am 23.3.2013 die Linie 9 eingestellt werden. Aufgrund zahlreicher Beschwerden der Trolleybusfahrer überprüfte eine Sonderkommission die Straße Razdolnaya, die zu zahlreichen Industriefirmen führt. Die im Laufe der Zeit durch den intensiven Verkehr der beladenen Lastwagen entstandenen Schlaglöcher wurden in den letzten Jahren einfach mit Kies gefüllt. Die Kommission untersagte den Trolleybusbetrieb auf dieser Straße und die Arbeiter der Fabriken müssen nun auf die parallel laufenden Buslinien ausweichen.

Für die nunmehr sechs Trolleybuslinien stehen knapp 100, davon jedoch rund 70 betriebsfähige Trolleybusse zur Verfügung. Durch Renovierung der alten Trolleybusse des Typs ZiU 682, teilweise durch neue Wagenkästen wird der Wagenpark stetig verjüngt. Weiterhin ist der 2011 gelieferte Niederflurtrolleybus des Typs 5265 "Megapolis" der Firma Trolza der einzige niederflurige Trolleybus im Wagenpark.

### **Sankt Petersburg [RU] - Neue Trolleybusse aus verschiedenen Lieferverträgen**

[J. Lehmann](#) - 17.02.14

Im August 2013 erhielt die Firma Trolza von der St. Petersburger Verkehrsbetriebe GUP "Gorelectrotrans" einen Auftrag zur Lieferung von 80 Trolleybussen. Der Gesamtauftragssumme betrug 675,2 Millionen Rubel, dies ergibt ein Stückpreis von 8,44 Millionen Rubel (umgerechnet rund 173 T€). Die 80 Niederflurtrolleybusse des Typs 5265.00 „Megapolis“ wurden ab Oktober 2013 ausgeliefert, und wie folgt auf die Depots verteilt:

Depot 1: 30 Einheiten Nr. 1301-1330

Depot 2: 15 Einheiten Nr. 2500-2514

Depot 3: 15 Einheiten Nr. 3501-3515

Depot 5: 17 Einheiten Nr. 5200-5216

Depot 6: 3 Einheiten Nr. 6403-6405 (von hier werden auch die ersten beiden 2010 gelieferten Trolleybusse dieses Typs mit Nr.6401-6402 eingesetzt)

Ein weiterer Liefervertrag wurde mit der Firma TransAlfa abgeschlossen. Innerhalb von drei Jahren sollen 37 Niederflur-Trolleybusse des Typs VMZ-5298.01 "Avangard" geliefert werden, die gesamte Auftragssumme beträgt 362 Millionen Rubel. 7 Einheiten sollen in 2014, 22 Einheiten in 2015 und 8 Einheiten in 2016 geliefert werden. Die Niederflurtrolleybusse sollen mindestens 22 Sitze aufweisen, Gesamtkapazität soll bei über 100 Personen liegen. Jede dieser Trolleybusse kostet knapp 9,8 Millionen Rubel (rund 200.000 €). Aufgrund eines älteren Rahmenvertrags gingen seit Oktober 2013 insgesamt 14 Einheiten (Nr.6845-58) in Betrieb, die letzte Lieferung erfolgte im Frühjahr 2013 (Nr. 6863). Insgesamt ist der Typ VMZ-5298.01 "Avangard" nun mit 137 Einheiten im rund 700 Einheiten umfassenden Wagenpark vertreten.

Weiterhin sind bislang nur sechs der Mitte 2012 bestellten Gelenktrolleybussen des Typs VMZ-62151 in Betrieb, die die Firma TRANS-Alpha aus dem rund 600 km entfernten Vologda Ende 2012 lieferte. Gelenkwagen spielen im Wagenpark keine große Rolle, rund 45 Gelenkwagen, teilweise bis zu 20 Jahre alt, gehören zum Wagenpark. Eine weitere Verjüngung des Wagenparks erfolgte 2013 durch neue Wagenkästen des Typs VMZ-52981 und BTZ-52768T. Je sieben rund 10 Jahre alte ZiU-682 wurden auf diese Weise für weitere Betriebsjahre fit gemacht.

### **Vologda [RU] - Verlängerung Linie 3 mit Batterieantrieb**

[J. Lehmann](#) - 20.01.14

Am 17.05.2013 wurde eine verlängerte Trolleybuslinie 3a eingeführt. Sie verkehrt wie die Trolleybuslinie 3 und dann ohne Fahrleitung weiter bis zum Wohngebiet auf der Arkhangelskaya ulitsa. Der rund 1,5 km lange fahrleitungslose Abschnitt wird mittels Batterieantrieb befahren. Hierfür wurde Trolleybus 08 vom Typ VMZ-5298.01 "Avangard" des

Baujahrs 2011 vom örtlichen Trolleybus-Hersteller TransAlfa mit Batterien nachgerüstet.

Weiterhin gehören 13 Niederflurtrolleybusse zum Wagenpark. Nachdem Wagen 12 ausbrannte und die Wagen 1-4 u.6 an den Betrieb in Rybinsk abgegeben wurden, gingen 2011 die Trolleybusse 13-15 in Betrieb; 2012 folgten die Wagen 16-18. Der 2007 erbaute Prototyp Wagen 139 ist jedoch zurzeit abgestellt und dient als Ersatzteilspender.

Die Anzahl der Gelenktrolleybusse nahm jedoch ab. Neben den beiden in 2004 bei TransAlfa erbauten Gelenktrolleybussen des Typs VMZ-6215 und den acht Gräf&Stift-Niederflurgelenktrolleybussen aus Innsbruck stehen nur noch zwei der 2001 aus Linz übernommenen Gräf&Stift-Trolleybusse der Baujahrs 1984/85 in Dienst (Nr.215, 219), 207, 212 und 216 in 2012 sowie 220 in 2013 schieden aus dem Wagenpark und wurden nach Entnahme zahlreicher Ersatzteile verschrottet. Von den acht ehemaligen Innsbrucker Gelenktrolleybussen sind auch bereits einige abgestellt und dienen als Ersatzteilspender.

Im rund 80 Einheiten umfassende Wagenpark dominieren die knapp 30 Skoda 14Tr, die 1998 beschafft wurden und bei TransAlfa örtlich komplettiert wurden sowie die rund 30 hochflurigen Trolleybusse des Typs VMZ-5298.

Bereits Ende 2012 wurde die Trolleybuslinie 4 wieder um etwa 600 m verlängert, sie erhielt nun vor der regionalen Kinderklinik eine Wendeschleife und fand hier eine neue Endhaltestelle.

### [Almaty \[KZ\]](#) - Letzte 45 der 195 neuen Trolleybusse aus China geliefert

[J. Lehmann](#) - 02.12.13

Zeitgleich mit der Indienststellung von 200 Gasbussen wurden im Oktober 2013 die letzten 45 Trolleybusse von der Firma YoungMan aus China ausgeliefert. Für den Straßenbahnbetrieb, der weiterhin aus zwei Linien besteht, wurden aus Berlin 17 Triebwagen des Typs Tatra KT4DtM übernommen, die den gesamten bisherigen Wagenpark aus Tatra-Triebwagen der 70er Jahre ersetzten. Mit der Modernisierungsoffensive des öffentlichen Nahverkehrs erhofft die Stadt eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs.

100 Einheiten der 195 bestellten neuen Trolleybusse wurden 2012 geliefert, weitere 50 folgen bis Juni 2013. Mit diesen wurde die [Trolleybuslinie 25 am 20.06.2013](#) wieder eröffnet, die Linie musste aufgrund Wagenparkmangel in den 90er Jahren eingestellt werden. Wie die Linien 2, 5, 11 und 19 wird die Linie 25 aus dem im Westen der Stadt gelegenen Depot 3 bedient.

Die neuen Youngman-Trolleybusse ersetzen bereits alle Škoda 14Tr, die 1997 neu bzw. 2000-2003 gebraucht aus tschechischen Betreibern übernommen wurden sowie alle 2001 bis 2006 gelieferten Trolleybusse aus einheimischer Produktion (Firma Electrotransservis LLP, Almaty) vom Typ TP KAZ 398. Noch im Betrieb befinden sich einige der 2006/2007 aus einheimischer Produktion beschafften Niederflurtrolleybusse des Typs TP KAZ 398 Alaman. Hier ist ein Verkauf an den Trolleybusbetrieb in Taraz geplant, so dass nach Inbetriebnahme der letzten 45 YoungMan-Trolleybusse der Trolleybuspark mit den 20 im Jahre 2008 beschafften 20 Wagen des gleichen Typs aus 215 Trolleybussen bestehen wird.

Bislang sind die 150 Einheiten wie folgt auf die zwei Depots aufgeteilt und erhielten folgende Betriebsnummern:

1151-1225 YoungMan JNP6120GDZ im Depot 1

3001-3075 YoungMan JNP6120GDZ im Depot 3

### [Bischkek \[KG\]](#) - 80 weitere neue Trolleybusse beabsichtigt

[J. Lehmann](#) - 06.01.14

Im September 2013 zeichnete die Stadtverwaltung einen Vorvertrag zur Lieferung von weiteren Niederflur-Trolleybussen. Eine Bestellung wird bei Erteilung von Fördermitteln ausgelöst. Bereits seit März 2013 erfolgte die Auslieferung von 79 Trolleybussen. Die 44 hochflurigen Trolleybusse des Typs ZiU-682G lieferte die Firma TrolZa in den Monaten März, April und Mai 2013 aus, sie gingen mit den Betriebsnummern 1800 bis 1843 in Dienst. Bei den ab März 2013 ausgelieferten 32 Niederflurtrolleybussen des Typs gab es Mitte 2013 einen Lieferstopp, so die [Lokalpresse vom 24.05.13](#), der jedoch Ende Juni 2013 wieder aufgehoben wurde. Die grüne Farbe der Trolleybusse wurde beanstandet, es bestand die Absicht alle Trolleybusse in weiß/blauer Lackierung zu erhalten. Bis zur Unterzeichnung der Absichtserklärung im September 2013 fehlte noch die Auslieferung von 20 Einheiten.

Nach Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge wurden einige aus Wagenparkmangel eingestellte Trolleybuslinien wieder eröffnet. Aufgrund Ausmusterung einiger 1994 gelieferter Trolleybusse des Typs ZiU 682 im Vorfeld der Neubeschaffung konnten Anfang 2013 nur noch 7 Linien (4, 8-11, 14 und 17) bedient werden. Ab Mai 2013 konnte eine Linie 5 wieder bedient werden, wegen Fahrangel wurde das Netz in den Folgemonaten erst mehrfach optimiert, ehe am 5.12.13 die Trolleybuslinie 7 wieder eingeführt wurde, die den Streckenabschnitt zum Mikro-Bezirk Tunguch wieder elektrisch bedient.

Durch weitere Ausmusterungen sank die Anzahl der von 1991 bis 1994 beschafften ZiU auf unter zehn Einheiten. Vier dieser 20 Jahre alten ZiU 682 (Nr. 1116, 1119, 1130 und 1131) wurden im November 2013 an Naryn abgegeben.

### [Shanghai \[CN\]](#) - Erster von 60 neuen YoungMan Trolleybussen eingetroffen!

[J. Lehmann](#) - 27.01.14

Der erste YoungMan Trolleybus (Typ: JNP6120BEV1, Betriebsnummer J2B-0001) - für den Betrieb Shanghai nach acht Jahren der erste neue Trolleybus - wurde am 26.01.2013 ausgeliefert, seine erste Testfahrt wurde am nächsten Tag auf der Linie 25 absolviert. Weitere 59 Einheiten dieses 12m langen Trolleybusses werden in den kommenden Monaten ausgeliefert.

Die 60 Einheiten werden die Trolleybusse des Typs KGP 383-402, und H0A 003-016,018-042 ersetzt. Derzeit umfasst der Wagenpark 90 Einheiten. In 2013 wurden nur die Wagen H0A 001 und 002 verschrottet. Hinzu kam der Wagen S2I-041 als Umbau aus einem Batteriebus, der für Expo diente. Weitere Umbauten derzeit nicht geplant. Die übrigen 30 nunmehr acht Jahre alten Trolleybusse (H0A 043-072) sollen im kommenden Jahr ausgemustert werden, ob weitere YoungMan oder Trolleybusse von Sunwin beschafft werden, steht noch nicht fest.

Auf neuen Linien, und zwar den Linien 6, 8, 14, 19, 20, 22, 24, 25 und 28 kommen Trolleybusse zum Einsatz, teilweise jedoch neben zahlreichen Autobussen. Etliche Fahrer besitzen nur eine Fahrerlaubnis für Trolleybusse, dies ist einer der Gründe, weshalb der Betrieb sein 10-jähriges Jubiläum Ende des Jahres mit Neufahrzeugen begehen kann.

#### [Taiyuan \[CN\]](#) - Dritte Trolleybuslinie wieder in Betrieb

[D. Budach](#) - 24.02.14

Nachdem in den letzten Monaten nur die beiden, sich teilweise überlappenden Linien 104 und 105 betrieben wurden, fahren seit 20.12.2013 auch wieder Trolleybusse auf der Linie 103. Langanhaltende Straßenbauarbeiten hatten hier den Betrieb seit dem 01.04.2013 verhindert. Die Fahrleitung wurde an die neue Führung angepasst, die entsprechenden Arbeiten konnten nach dem Ende der Bauarbeiten ab Ende September durchgeführt werden.

Ebenfalls außer Betrieb sind gegenwärtig die Linie 101 und 102 aufgrund von Straßenbauarbeiten, allerdings ist auch hier eine Wiederaufnahme in den nächsten Monaten vorgesehen. Die Flotte soll durch weitere Neuwagen ergänzt werden, um alle älteren Trolleybusse außer Dienst stellen zu können.

#### [Xin`mi \(Henan Province\) \[CN\]](#) - 1,5 km Trolleybuslinie mit 3 Trolleybussen

[J. Lehmann](#) - 06.01.14

Die 1997 eröffnete Trolleybuslinie zwischen der Wohnsiedlung für die Arbeiter der Kohlemine der Chaohua Kohlemine der Zhengzhou Kohle-Industrie-Gruppe und dem Werksgelände ist 1,5 km lang, die Fahrzeit beträgt 7 Minuten. Gemäß Fahrplanaushang werden 42 tägliche Fahrten geboten, in der Regel wird im 15-Minuten-Verkehr hauptsächlich zu den Schichtwechselzeiten gefahren, häufig kommen auch zwei Trolleybusse hintereinander zum Einsatz. Besonderheit der Strecke ist ihre Einspurigkeit, an den Endschleifen gibt es Einlaufweichen. Durch den Neubau einer Straße wurden rund 500 m der Strecke vor kurzem neu gebaut.

Der Wagenpark der Kohlemine als Betreiber besteht aus drei Trolleybussen, einer aus dem Jahr 2003 (Typ WGD61U) und zwei aus dem Jahr 2011/2, ebenfalls vom WG61U mit einem modernen Design. Besucher des Betriebs dürfen nicht auf dem kurzen Abschnitt der Linie innerhalb des Werksgeländes mitfahren.

#### [Sao Paulo \(SPT\) \[BR\]](#) - Auslieferung von Trolleybussen auf MAN-Fahrgestell

[D. Budach](#) - 09.12.13

Die Auslieferung der bestellten 10 Zweiachser-Trolleybusse von CAIO vom Typ Millenium BRT auf MAN-Fahrgestell hatte sich verzögert, da noch Nacharbeiten an Rahmen und Unterbau vorgenommen werden mussten. Inzwischen lieferte CAIO allerdings die ersten Wagen aus - die Zulassung für den Fahrgastbetrieb steht noch aus. Die Trolleybusse werden unter den Nummern 1601-1610 in die Flotte eingereiht.

Im äußerlichen Design entsprechen die Wagen der soeben vollständig ausgelieferten Serie von 100 Dreiachsern des Typs Millenium BRT auf Scania-Fahrgestell. Von diesen Wagen wird Obus 1510 derzeit mit linksseitigen Türen testweise ausgestattet, da die Einrichtung von BRT-Abschnitten auf Eigentrasse mit Mittelbahnsteigen geplant ist.

Wagen 1591 ist vollständig ausgebrannt und wird nicht wieder aufgebaut, der Bestand der Serie liegt damit nur noch bei 99 Wagen.

#### **- MAN/CAIO-Zweiachser in Betrieb genommen**

[D. Budach](#) - 10.02.14

Die Flotte von 10 zweiachsigen Solowagen von CAIO auf MAN-Fahrgestell, Typ Millenium BRT, deren Auslieferung sich mehrere Monate verzögert hatte, ist seit Ende Januar 2014 im Netz der SP Trans im Einsatz. Es handelt sich dabei um die Wagen mit den Nr. 1601-10, nummeriert im Anschluss an die soeben ausgelieferte Serie von Dreiachsern im gleichen Design von CAIO auf Scania-Fahrgestellen (Nr. 1501-1600). Der Fuhrpark der SP Trans besteht damit aktuell aus folgenden 201 Trolleybussen, die sämtlich niederflurig sind:

1 Busscar/WEG, Nr. 4 1500

99 Caio Millenium BRT/Scania/WEG/Eletra Dreiachser, Nr. 4 1501 bis 4 1600 (ohne Nr. 4 1591)

10 Caio Millenium BRT/MAN/Eletra, Nr. 4 1601 bis 4 1610

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

Das Durchschnittsalter der Flotte liegt aktuell bei etwa 2,5 Jahren - in 2010 lag es noch bei etwa 13 Jahren. Zu berücksichtigen ist dabei außerdem, dass etwa die Hälfte des Bestand sich vor vier Jahren noch aus Wagen

zusammensetzte, die 1996 unter Verwendung der elektrischen Ausrüstung von Altwagen der Baujahre 1978-82 entstanden waren.

### Sao Paulo (EMTU) [BR] - Gelenkwagen ausgeliefert, weitere Beschaffung noch offen

[D. Budach](#) - 23.12.13

Bis Oktober 2013 wurden die bestellten 20 Mercedes-Benz/CAIO/WEG Gelenkwagen vom Typ "Millenium BRT" ausgeliefert und unter den Nummern 8161-8180 in Dienst gestellt. Trotz der Lieferung dieser teil-niederflurigen Gelenkwagen reicht der Fahrzeugbestand noch immer nicht aus, alle Kurse auch auf der um 11 km verlängerten BRT-Trasse mit Trolleybussen zu bestücken. Deshalb ist die Beschaffung weiterer Gelenkwagen in der Planung.

Es wird allerdings auch erwogen, künftig für bestimmte Streckenabschnitte vollständig batteriegetriebene Gelenkwagen zu beschaffen. Zu Testzwecken wurde deshalb der in 2012 gelieferte, ebenfalls teil-niederflurige Einzelgänger Nr. 8160 Mercedes-Benz/CAIO/WEG Gelenkwagen Typ "Millenium III" in einen Batteriebus umgebaut. Er wird seit November 2013 bis voraussichtlich Juni 2014 auf dem Netz der EMTU getestet. Die Betreibergesellschaft Metra will dann über die weitere Beschaffungspolitik entscheiden.

Nach Auslieferung der neuesten Gelenktrolleybusse wurde der Fuhrpark durch diverse Ausmusterungen aus der Serie Nr. 7069-7092 reduziert. Diese Wagen kaufte Metra 2006 vom Betreiber Himalia des städtischen Trolleybusnetzes der SP Trans. Sie waren dort unter den Nummern 7763, 7783, 7769, 7787, 7713, 7770, 7771, 7738, 7773, 7722, 7726, 7745, 7744, 7772, 7719, 7784, 7786, 7780, 7785, 7767, 7761, 7729, 7712 und 7708 (in dieser Reihenfolge) im Einsatz gewesen. Diese Trolleybusse gehören zur Bauart Tutti/Scania/Marcopolo/Powertronics und waren 1996/97 unter Verwendung alter Komponenten gebaut worden.

### Valparaiso [CL] - Überarbeitung des Wagenparks

[D. Budach](#) - 16.12.13

Seit Januar 2013 ist eine neue Geschäftsführung im Amt, und inzwischen wird ein Programm zur Grunderneuerung aller 21 vorhandenen Trolleybusse umgesetzt. Bereits im vergangenen Jahr war als eine Art „Vorseriewagen“ Trolleybus 715 (Pullman Standard Baujahr 1953) vollständig renoviert und für einen längeren Einsatz aufbereitet worden.

Derzeit sind folgende 15 Wagen einsatzfähig:

105, 503: FBW 51GTr Gelenkwagen ex Zürich

116: Pullman Standard/ETCE Tr100 Neukarosierter Zweiachser ex Santiago

203: Berna 4-TPA Zweiachser ex Schaffhausen

603, 607: Norinco SYD-60C Zweiachser chinesischer Produktion ex Santiago

709, 715, 721, 723: Pullman Standard TC-48/700 Zweiachser

801, 802, 814, 832, 888: Pullman Standard 43-CX Zweiachser ex Santiago, außer 814 alle mit modifizierter Karosserie

In der Werkstatt befinden sich zur Überholung folgende Wagen:

714: Pullman Standard TC-48/700. Zweiachser, IGBT Ausrüstung nicht zufriedenstellend, Umbau anhängig

099, 617: Berna 4GTP-A. Gelenkwagen ex Genf

806, 821, 859: Pullman Standard 43-CX. Zweiachser ex Santiago, modifizierte Karosserie

601: Norinco SYD-60C. Zweiachser

Der Gelenktrolleybus 102 ex Schaffhausen wurde an Privat verkauft, die Gelenkwagen 612 ex Genf (Unfall 2012) und 504 ex Zürich ex Santiago (Brandschaden 2012) verschrottet. Ein neuer Turmwagen von Mercedes-Benz ersetzte den 50 Jahre alten Chevrolet-Lkw.

Aktuell fährt die einzige Linie 802 zwischen Avenida Argentina, Avenida Colón und Aduana montags bis samstags mit einer Frequenz von 6 Minuten. Zur Rush Hour wird der Takt auf 3 Minuten verstärkt, soweit es der Fuhrpark erlaubt. Sonntags fahren keine Trolleybusse in der Stadt.

### Barquisimeto [VE] - Projektstopp aus Finanzmangel

[D. Budach](#) - 17.02.14

Das seit Jahren im Bau befindliche, bisher aber auch nicht ansatzweise vollendete BRT-Trolleybus-Projekt in Barquisimeto wird nicht in der vorgesehenen Form vollendet. Obwohl man bereits umgerechnet mehr als 200 Mio. USD verbaute und schon in 2008/9 insgesamt 80 Niederflur-Gelenkwagen von Neoplan-Viscon/Bombardier ausgeliefert worden waren, stockt seither der weitere Ausbau. Seit November 2012 wurde ein vorübergehender Probebetrieb während einiger Stunden pro Tag auf einer Teilstrecke aufgenommen, aber nach wenigen Wochen schon wieder aufgegeben.

Die angespannte wirtschaftliche Situation des Landes führte zur Entscheidung, das Projekt nicht als Trolleybuslinien fortzuführen, sondern stattdessen eine größere Zahl chinesischer Solo-Dieselbusse des Herstellers Yutong zu beschaffen. Am 14. September 2013 weihte der venezolanische Staatspräsident Maduro die beiden neuen Buslinien ein, die von diesen Bussen befahren werden. Sie werden ebenfalls unter dem Namen Transbarca vermarktet, ganz offensichtlich um den Imageschaden durch das gescheiterte Trolleybusprojekt in Grenzen zu halten. Tatsächlich ist

selbst die Eigentrasse bislang nur teilweise fertiggestellt, sodass es sich bei dem neuen Transbarca-System lediglich um stellenweise beschleunigte Dieselbuslinien handelt.

Das weitere Schicksal der fabrikneuen, doch überwiegend seit mehreren Jahren im Freien abgestellten 80 Gelenktrolleybusse ist derzeit völlig offen. Einige Wagen waren in 2012 für den Probebetrieb fahrbereit gemacht worden. Alle Wagen könnten sicherlich problemlos an anderer Stelle verwendet werden, doch erschweren die komplizierten Ein- und Ausfuhrbestimmungen des Landes vorerst jede weitere sinnvolle Verwendung.

#### **trolley:firmen - VOSSLOH KIEPE: Ausrüstung Trolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 03.02.14

Mit über 60 Trolleybussen, die im vergangenen Jahr elektrisch ausgerüstet in europäische Betriebe ausgeliefert und zugelassen wurden, behauptete die Firma Vossloh-Kiepe ihren führenden Marktanteil an der Produktion von Trolleybussen in Europa. Drei große Lieferlose mit der Firma Hess AG konnten abgewickelt werden: [22 viertürige SwissTrolleys erhielt die TL](#) in Lausanne, bereits Ende 2012 wurden fünf Einheiten geliefert. 21 viertürige SwissTrolleys gingen an die VBZ in Zürich, wie bei den [2012 gelieferten Doppelgelenktrolleybussen](#) erhielten sie als Notfahrt eine Batterie. 11 SwissTrolleys von einer Gesamtbestellung von 31 Einheiten bis 2017 wurden an den [Verkehrsbetrieb in Arnheim geliefert](#). Diese Einheiten sind dreitürig und einmotorig.

Ebenfalls mit Firma Hess AG konnten vier SwissTrolleys mit tramähnlicher Front im Dezember 2012 an die [Verkehrsbetriebe in Limoges ausgeliefert](#) werden, sie erhielten Mitte März 2013 ihr Zulassung und nahmen am 18.03.2013 den Linienverkehr auf. Ebenfalls erst in 2013 gingen die zwei mit der Firma Viseon bereits Ende 2010 nach Modena gelieferten 12m-Trolleybusse in Betrieb.

Erstmals arbeitete Vossloh Kiepe auch im Bereich Trolleybus mit der Firma Solaris zusammen: Nach La Spezia in Italien wurden acht Trolleybusse geliefert. Bereits seit einigen Jahren werden mit Firma Solaris Elektrobusse hergestellt, neben Hybridbussen nun auch Elektrobusse, zum Beispiel für das Projekt "EMIL" der Braunschweiger Verkehrs-AG: Der erste Batterie-Solobus verkehrt im Testmodus ab dem 21.01.2014 (siehe [Artikel](#) und [Filmausschnitt](#) der lokalen Presse), in der [zweiten Jahreshälfte werden vier Gelenkwagen geliefert](#). Für weitere Hybridfahrzeuge, die auch eine größere Leistung elektrisch verkehren, fehlen jedoch Fördermittel.

Bei einem [Besuch des Ministers für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Michael Groschek bei der Vossloh Kiepe GmbH](#) (siehe Anlage, S.22) in Düsseldorf am 16. Oktober 2012 misst dieser "vor allem den umweltfreundlichen Trolleybussen eine größere Zukunft zu und ist überzeugt davon, dass sich in NRW der Aufbau von Trolleybusstrecken bewähren würden". Zuvor erhielt die [Firma Vossloh Kiepe den "Ebus Award"](#), der vom Forum für Verkehr und Logistik e.V. erstmals als deutscher Umweltpreis für ÖPNV-Busse in Köln verliehen wurde.

Mit der Auslieferung des ersten von [33 innovativen Batterietrolleybusse des Typs Exqui.City der Firma VanHool](#) begann Anfang Dezember 2013 die Abwicklung des 2012 erteilten Auftrags der Transports Publics Genevois (TPG). Mittlerweile befindet sich der erste Trolleybus im Linieneinsatz (siehe [Meldung vom 27.01.14](#)).

In diesem Jahr wurde bereits ein nachbestellter Trolleybus der Firma Hess an Stadtbus Winterthur ausgeliefert, zwei weitere Doppelgelenktrolleybusse "LighTram" stehen kurz vor der Fertigstellung zur Auslieferung an Zürich, ab Frühjahr 2014 beginnt die Auslieferung von neun innovativen Doppelgelenkbussen mit tram-ähnlicher Front an Luzern. Einen innovativen Auftrag erhielt die Firma Vossloh-Kiepe aus der Türkei, für die Stadt Malatya (siehe [Meldung vom 27.01.2014](#)) werden von der [Firma Vossloh Kiepe die futuristisch anmutenden Fahrzeuge im tramähnlichen Design](#) des Herstellers [Bozankaya](#) (mit Niederlassungen in Salzgitter und Ankara) mit einem Zweiachsantrieb mit tramähnlicher Energieversorgung aus der Oberleitung ausgerüstet. Die 24-Meter langen Busse erfüllen mit jeweils 58 Sitz- und 164 Stehplätzen ab Mitte 2014 die hohen Kapazitätsanforderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs mit dem ersten modernen Trambussystem in der Türkei.

Außerhalb Europas bot die Firma Vossloh Kiepe mit der Firma NewFlyer bei der Ausschreibung über 100 Solo- und 41 Gelenktrolleybusse für Seattle an und wurden günstigster Bieter. Sofern der Auftrag erteilt wird, soll ein Vorläuferfahrzeug in Laufe des Jahres 2014 geliefert werden, die Serienfahrzeuge folgen in 2015. Der Auftrag beinhaltet auch Optionen für weitere Trolleybusse für die Stadt Seattle, aber auch 60 Einheiten für San Francisco.

Foto:  
Modellzeichnung der futuristisch anmutenden Fahrzeuge des Herstellers Bozankaya für die Stadt Malatya/Türkei in der nun festgelegten Farbgebung.  
Pressefoto Vossloh Kiepe



*Anlage:*

## **NRW-Verkehrsminister Michael Groschek bei Vossloh Kiepe**



*von links nach rechts: Verkehrsminister Michael Groschek, Karl-Heinz Dost (Leitung Produktion Vossloh Kiepe), Oliver Völlinger (Geschäftsführer Vossloh Kiepe)*

### **Naheliegende Lösungen für einen modernen Nahverkehr**

**16. Oktober 2012/Düsseldorf**

**Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat am Dienstag im Rahmen seiner Herbstreise das Unternehmen Vossloh Kiepe GmbH am Standort Düsseldorf besucht.**

Aufmerksam auf die Antriebsspezialisten wurde Groschek während des Messebesuchs der InnoTrans, bei denen die effektiven Lösungen der Düsseldorfer für einen umweltfreundlichen und emissionsarmen ÖPNV das Interesse des Ministers weckten.

Bei einem ausführlichen Betriebsrundgang und der Besichtigung der Produktionsstätten bei Vossloh Kiepe konnten die Produktionsabläufe am Beispiel aktueller Projekte veranschaulicht werden. Innovative Vossloh-Kiepe-Technologien und die modernen Produktionsbedingungen der modularen Systeme überzeugten Groschek: „NRW-Know-how muss auf die Straße gebracht werden.“

Die Zukunft für den gesamten Ballungsraum NRW liegt für Groschek in einer infrastrukturellen Vernetzung der Region. Für ihn nicht nachvollziehbar, dass eine solch regionübergreifende Verbindung bislang nur im Ausland zu finden sei. „NRW muss zu einer Pilgerstätte des modernen Nahverkehrs werden. Das neue Vancouver muss in unserer Mitte sein“, so Groschek

Vor allem den umweltfreundlichen Trolleybussen misst er eine größere Zukunft zu und ist überzeugt davon, dass sich in NRW der Aufbau von Trolleybusstrecken bewähren würden.

Der Trolleybus ist eines der umweltfreundlichsten Fahrzeuge im Öffentlichen Personennahverkehr.

Es werden kaum Emissionen oder Feinstaubpartikel ausgestoßen, die Energiespeisung erfolgt aus der Oberleitung.

Außerdem können durch die Entwicklung von Batterie-Trolleybussen, bei denen zwei Antriebsarten kombiniert sind, im innerstädtischen Bereich Fahrten ohne Oberleitung ermöglicht werden. Dadurch ist an bestimmten Bereichen eine infrastrukturelle Anpassung nicht notwendig, was Kosten spart.

Insgesamt schneidet der Trolleybus auch im Kostenvergleich zum Bau neuer U- oder S-Bahnstrecken positiv ab. „Es muß nicht immer teuer sein, es kommt schließlich auf die Pünktlichkeit an!“ meint auch Groschek. Wirtschaftlichkeit und zufriedene Fahrgäste - ein Ziel, das sich mit neuen Trolleybusstrecken in NRW umsetzen ließe.

### **Über Vossloh Kiepe**

Vossloh Kiepe ist international als Hersteller elektrischer Antriebsausrüstungen für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs bekannt. Das Unternehmen bietet effiziente Lösungen und ökologisch nachhaltige Konzepte für einen emissionsreduzierten ÖPNV. Neben der umweltfreundlichen Antriebstechnik für Batterie-, Hybrid-, Trolleybusse und Straßenbahnen ist Vossloh Kiepe auf Modernisierungen älterer Fahrzeuge spezialisiert. Die Düsseldorfer bedienen mit ihren Produkten und Leistungen Verkehrsbetriebe, Staats- und Privatbahnen sowie die Zulieferindustrie.

Düsseldorf, Oktober 2012