

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.

**Solingen [DE] - Busbahnhof Vohwinkel eröffnet, Anbindung der Linie 683 jedoch erst ab Juli 2014**

[J. Lehmann](#) - 19.05.14

Am 13.05.2014 fand die feierliche Eröffnung des neuen Busbahnhofs auf dem Bahnhofsvorplatz in Vohwinkel statt. Die Stadtwerke Solingen waren mit dem Soloautobus 303 vertreten, der Wagen war als Linie 683 beschildert und bekränzt (siehe Artikel der Lokalpresse im Link "Mehr Information"). Aufgrund der Kanalbauarbeiten auf der Kaiserstraße in Vohwinkel kann die Linie 683 den Bahnhof noch nicht anfahren. Derzeit wird eine Umleitungsstrecke in Richtung Solingen über die Vohwinkeler Straße und Corneliusstraße befahren. Die knapp 1km, größtenteils bergauf befahrbare Strecke wurde vom 05.03. bis 03.04.2014 von Solodieselbussen im Pendelverkehr ab Gräfrath bedient, ab dem 05.03.2014 bedienten SwissTrolleys wieder die Linie 683 bis Vohwinkel ohne Umsteigen, mit ihrem Diesellagregat wird die Umleitungsstrecke befahren. Die Dauer der Bauarbeiten und damit Sperrung der Kaiserstraße ist bis Ende Juni 2014 geplant, so dass ab Juli 2014 nach 55 Jahren Wartezeit der Bahnhof Vohwinkel von Solingen angebunden wird. Die Fahrleitung in Vohwinkel wird dann so geändert, dass die Rubensstraße und die Haltestelle Vohwinkel Schwebbahn in beiden Richtungen befahren wird und von hier mit eingezogenen Stangen und Hilfsdiesel zum Bahnhof gefahren wird.

Fotos:

oben: SwissTrolley 953 am 15.05.2014 im Einsatz auf der Linie 683 an der Haltestelle Rathausplatz in Richtung Vohwinkel mit Blick auf die Abfahrtszeiten der nächsten Linienwagen.

unten: Berkhof 183 auf der Kölner Straße Richtung Graf-Wilhelm-Platz, die rechte Fahrleitung führt nach Aufderhöhe und liegt im Baustellenbereich, weshalb in dieser Richtung Autobusse zum Einsatz kommen. Aufnahmen: J. Lehmann



Wie berichtet, wird seit Ende Februar 2014 von Krahenhöhe bis Burg bereits im Pendelverkehr mit Solodieselbussen befahren. Lediglich morgens kommt mit dem MAN-Dreiachser 42 ein Obus hier zum Einsatz als E-Wagen, er wendet in Burg auf der Drehscheibe und dient dem Schülerverkehr als umsteigefreie Verbindung Richtung Solingen.

Die Bauarbeiten auf der Löhdorfer Straße wurden nach zwei Jahren nun endlich beendet, der zuletzt bestehende Einbahnstraßenverkehr und die Umleitung Richtung Aufderhöhe sind aufgehoben. Seit Freitag, 04.04.2014 verkehren wieder Trolleybusse auf den Linien 685/686. Zuvor kamen seit dem 05.03.14 SwissTrolleys zum Einsatz, die die Umleitung mit Ihrem Hilfsdiesel befuhren. Auf der Rückfahrt nach Solingen drahtete Service-Personal die Stangen ein. Ab Dienstag, 22. April 2014 führten erneute Behinderungen durch Straßenbauarbeiten einen erneuten Ersatzverkehr nach sich. In der Kölner Straße – zwischen Birker und Katternberger Straße werden neue Versorgungsleitungen verlegt, zudem wird eine Mittelinsel gebaut, die Haltestellen mit einem neuen Belag und einen neuen Bordstein versehen und eine moderne Beleuchtung montiert.

Die Haltestellen Birkerstraße wurden im Zuge der Bauarbeiten für beide Richtungen um rund 150 Meter in Richtung Höhscheid verlegt, für die Obuslinie 685 in Richtung Aufderhöhe entfällt die Haltestelle für die nächsten sieben Monate ersatzlos. Der ersten Bauabschnitt in Richtung Höhscheid zog eine Verlegung der Fahrleitung in die Straßenmitte nach sich und die Obusse der Linie 685 in Richtung Aufderhöhe können nicht mehr unter der Oberleitung fahren. Die beiden Kurse der Linie 685 in dieser Richtung werden vorläufig mit Autobussen bedient, in Gegenrichtung kommen weiterhin zwei Obusse zum Einsatz.

Die Freigabe der dynamischen Fahrgastinformation (DFIS) an den Solinger Haltestellen der Linie 683 erfolgte Anfang April 2014, seitdem sind die Anzeigen von den bisherigen Planen zur Abdeckung verhüllt. An den Haltestellen mit mehreren Linien wird die Abfahrtszeit aller Linien angegeben, an den Haltestellen, wo nur die Linie 683 abfährt wird nur die Abfahrtszeit des nächsten Wagens in Minuten angezeigt. Noch arbeitet die Anlage mit Mängeln, so ein [Artikel der Lokalpresse vom 12.05.2014](#).

### [Esslingen \[DE\]](#) - Vergabe Nahverkehr auf 10 Jahre

[J. Lehmann](#) - 14.04.14

Die Stadt Esslingen beabsichtigt als öffentliche Auftraggeber die Direktvergabe eines Linienbündels von städtischen Linien an die SVE als Dienstleistungsauftrag mit einer Laufzeit von 10 Jahren. Eine entsprechende Veröffentlichung erfolgte im Europäischen Amtsblatt am 1.3.2014. Neben den Obuslinien 101 und 118 sollen auch die Autobuslinien 102-105, 108-113, 115, 132, 138 zu dem Linienbündel gehören. Die Laufzeit der Direktvergabe beginnt am 1.6.2014, die Autobuslinien 109 sowie 113 und 132 kommen jedoch erst nach Ablauf der Liniengenehmigung zum 31.12.2015 bzw. zum 30.06.2018 hinzu. Die Obuslinien werden bei der Direktvergabe eingeschlossen, obwohl deren Konzessionen noch bis zum 07.07.2024 laufen.

Die Abgabefrist der am 9.12.2013 veröffentlichte Ausschreibung über zwei „Elektro-Hybrid-Busse“ mit Hochleistungsenergiespeichern, die auf dem bestehenden Oberleitungssystem fahrend aufgeladen werden können, endete im Februar 2014. Nach Vertragsverhandlungen wird eine Beauftragung bis zum 01.09.2014 erwartet. Das erste fertige Fahrzeug soll voraussichtlich im September 2015 vorstellen werden, die Aufnahme des Linienbetriebs ist für Januar 2016 geplant.

Bis zum Abschluss der Umbauarbeiten am Bahnhof Esslingen wird die Obuslinie 118 von Autobussen bedient. Zum Einsatz kommen hier die seit Mitte 2013 von der SBB in Stuttgart ausgeliehenen DB Citaro-Gelenkwagen (S-SB 7042 und S-SB 7045), die im Januar vom SVE übernommen und mit den Betriebsnummern 132 und 133 in den Fuhrpark eingereiht wurden. Im Februar 2014 lieferte EVO-Bus auch die drei bestellten Citaro-Gelenkwagen aus, die die Betriebsnummern 129-131 erhielten.

### [Salzburg \[AT\]](#) - Nach Wiederwahl des Bürgermeisters Ausbau des Netzes in Aussicht gestellt

[J. Lehmann](#) - 21.04.14

Nach der Stichwahl um das Amt des Bürgermeisters Ende März setzte sich der seit 1999 amtierende Amtsinhaber Heinz Schaden mit 69% der Stimmen durch. Auch die Kommunalwahl zwei Wochen vorher brachte einen Sieg der SPÖ, welche nun in einer Koalition mit den Grünen künftig im Stadtrat bestimmt. Im Gegensatz dazu mußte im Bundesland Salzburg nach vorgezogener Wahl nach einem Finanzskandal die SPÖ aus der Landesregierung in die Opposition wechseln.

In einem Artikel der [Lokalpresse](#) äußerte der wieder gewählte Bürgermeister die Absicht, das Obusnetz zu erweitern und den Ortsteil Taxham über die Siezenheimer Straße, eine Strecke von rund 2 km anzuschließen. Hierhin verkehrt derzeit die Autobuslinie 20. Zukünftig soll dann die Linie 12 hier fahren, deren gegenwärtige auf die Hauptverkehrszeit und Samstags beschränkte Fahrzeiten auf einen ganztägigen 15-Minuten-Verkehr ausgedehnt werden soll.

Derzeit laufen Betrachtungen zu einem neuen Betriebshof auf einem frei werdenden Gelände der Autobahnmeisterei in Lieferung bzw. zu einer umfassenden Sanierung am derzeitigen Standort Alpenstraße. Die Absichten wurden bekannt, als der Bürgermeister Heinz Schaden in einem [Artikel der Lokalpresse vom 04.02.2014](#) dieses vortrug und auf den bisherigen Gelände an der Alpenstraße den Bau von 300 geförderten Mietwohnungen in Aussicht stellte. Einen Dämpfer erhielten jedoch diese Pläne nach einer wirtschaftliche Betrachtung der Salzburg AG, dass eine Umsiedlung der Obus-Garage nach Lieferung in keinem Verhältnis zum Nutzen stünde, so ein [weiterer Artikel der Lokalpresse vom 02.04.2014](#). Mit weitergehenden Ergebnissen zu diesen Betrachtungen ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Der am 23.01.2014 ausgelieferte Solaris Solaris "MetroStyle" 332 erhielt am 31.01.2014 seine Zulassung und ging am 07.02.2014 in Betrieb. Dafür schied der Gräf&Stift-Gelenktrolleybus 214 aus dem Liniendienst aus und wurde am 21.03.2014 abgemeldet. Aus der 1991/93 beschafften Serie 201 bis 214 blieben nun nur noch sechs Einheiten, und zwar die Wagen 202, 204, 206, 208, 209 und 212.

Auch in diesem Sommer bietet Pro Obus und die SLB Fahrten mit dem Museumsobus 123 (ÜHIII, Bj. 1957) an. Diesmal wird unter dem Motto "40 Jahre Linie 5" die Strecke der Linie 5 vom Hauptbahnhof (Fanny-von-Lehnert-Straße) bis zur Birkensiedlung befahren. Das Liniensignet 5 wurde ab dem 1. Februar 1974 eingeführt, nachdem die Linien 1/2 wieder zu Ringlinien durch Trennung der Streckenabschnitte der ehemaligen Linie F wurden. Die Verlängerung nach Birkensiedlung erfolgte 1981. Die Fahrten werden an Freitagen zwischen dem 25. Juli und 29. August 2014 durchgeführt, zu diesen Zeitraum verkehren die Obuslinien 1-8 und 10 lediglich im 15-Minuten-Takt, die Linien 12 und 14 werden nicht angeboten (Sommerschulferienplan vom 05.07. bis 07.09.2014).

Neben den Diensten als historisches Fahrzeug sowie als Reservefahrzeug für den Linienbetrieb hat nun der 109 noch eine weitere Aufgabe: Er dient als Enteisungswagen. Es wurde eine Technik der [Fa. REBS](#) eingebaut, die kompakt ist und keinen Platz im Fahrgastraum benötigt. Der Behälter hat vor dem Stangenbock auf dem Dach einen Platz gefunden, eine nächtliche Sprühfahrt verbraucht lediglich ein Schnapsglas voll Enteisungsmittel. Im Inneren wurden lediglich zwei Schalter am Armaturenbrett ergänzt. Die Nachrüstung erfolgte im Januar 2014 und zum Enteisen werden abends zum Betriebsschluss präventiv anfällige Streckenabschnitte befahren und bei Bedarf bei starker Vereisung wird dann morgens nochmals mit dem Fahrzeug gesprüht.

Um Kurzwenden mit Obussen mit Hilfsantrieb über die Versorgungshausstraße und Minnesheimstraße vor der Haltestelle Volksschule Gnigl zu ermöglichen, wurde in der Fahrleitung auf der Minnesheimstraße stadteinwärts ein Fahrleitungstrichter montiert. Eine entsprechende Markierung weist den Fahrer auf den Standort hin, um ein automatisches Eindrahten zu ermöglichen.

### **Bern [CH] - Baubeginn für eine veränderte Trolleybuslinie 11**

[J. Lehmann](#) - 31.03.14

Die Bauarbeiten für die Verlängerung der Trolleybuslinie 11 über das Areal des Berner Inselspitals begannen im März 2014. Ab Dezember 2015 wird die Trolleybuslinie ab der jetzigen Haltestelle „Inselspital“, die künftig in „Inselpfatz“ umbenannt wird, über das Spitalgelände bis zum Friedbühlkreisel geführt. Die bisherige Endhaltestelle Güterbahnhof wird dann nur noch von der Postautolinie 101 nach Hinterkappelen bedient, die weiterhin im 10-Minuten-Takt verkehrt. Die Haltestelle Güterbahnhof wird überwiegend von Studenten genutzt, die vom dortigen [von Roll Areal](#) zum Bahnhofplatz fahren. Die Linien sind alle im Tarifverbund Libero enthalten, jedoch fahren die Postlinien bis zum Busbahnhof hinter dem Hauptbahnhof ohne Anbindung des übrigen Stadtnetzes an.

Die Trolleybuslinie 11 wird künftig in Spitzenzeiten alle fünf Minuten fahren und bedient künftig auf dem Spital-Areal drei Haltestellen, und zwar vor der Linden-Apotheke, vor dem Haupteingang zum Bettenhochhaus und beim Anna-Seiler-Haus. Die baulichen Voraussetzungen an den Haltestellen werden so geschaffen, dass mobilitätseingeschränkte Passagiere oder Fahrgäste in Rollstühlen möglichst bequem in die Busse einsteigen können. Mit der Erneuerung der Freiburgstrasse werden auch die Versorgungsleitungen erneuert, daher wird mit einer längeren Bauzeit gerechnet. Der Kreisverkehr am Ende der Freiburgstrasse, der Friedbühlkreisel wird so angepasst, dass die Busse der künftigen Trolleybuslinie hier wenden können. Eine spätere Verlängerung der Trolleybuslinie 11 bis ins Warmbächli wird in Erwägung gezogen.

Die Gesamtkosten des Projekts betragen rund 9,7 Millionen Franken, davon trägt das Inselspital 5,5 Millionen, Bernmobil 2,7 Millionen und die Stadt Bern 1,5 Millionen Franken.

### **Genève [CH] - Ausdehnung des TOSA-Projekts beabsichtigt**

[J. Lehmann](#) - 07.04.14

Eine Machbarkeitsstudie für die Fortsetzung des TOSA-Projekts wurde nun in Auftrag gegeben. Seit dem 26. Mai 2013 wird der TOSA-Bus der Firma Hess zwischen dem Flughafen und der Palexpo an 3 bis 4 Tagen in der Woche eingesetzt und absolvierte nun über 8.000 km ohne größere Störungen und Probleme. Es besteht nun die Absicht, die Linie 23 für den Betrieb dieses Elektrobusses umzurüsten. Diese Linie startet am Flughafen und führt tangential um das Stadtzentrum mit Kreuzungen der Trolleybuslinien 6 und 19, der Linie 7 und den Linien 2 und 6 sowie den Straßenbahnlinien 14 und 15 und endet in ZIPLO

Eine Realisierung strebt man bis Ende 2016 an. Durch die Weiterentwicklung des Projekts erhoffen sich die Beteiligten TPG, das Amt für die Förderung von Industrien und Technologien, Genfer Industrial Services und der Firma ABB Sécheron ein Durchsetzen dieser Technologie von Batteriebusen mit hoher Kapazität. Es gibt schon drei "ernste Projekte" in der Schweiz, fünf in Europa, zwei in Asien und drei in Amerika, so Jean-Luc Favre, CEO von ABB. Für den Trolleybusbetrieb werden auch zurzeit neue Trolleybusse mit futuristischem Aussehen in Betrieb genommen, bislang stehen drei der 33 bestellten ExquiCity im Liniendienst.

### **La Chaux-de-Fonds [CH] - Entscheidung noch offen, jedoch elektrischer Verkehr eingestellt**

[J. Lehmann](#) - 19.05.14

Gemäß einem Artikel in der Tagespresse (siehe Link "Mehr Information") verkehren die Trolleybusse am 20. Mai 2014 vorläufig letztmalig. Im Zuge der Bauarbeiten für den neuen Bahnhofsvorplatz ist ab dem 21.05.2014 ein Abbau der Fahrleitungen vorgesehen, zudem müssen wegen den fortschreitenden Kanalbauarbeiten Straßenräume eingeschränkt werden.

Der Bau des Bahnhofsvorplatzes soll 2016 abgeschlossen sein, zu diesem Zeitpunkt will die Stadt sich damit



beschäftigen, ob der Trolleybusbetrieb wieder eingerichtet wird.

Die verbliebenen fünf Trolleybusse (121, 122, 631, 632 und 633, davon 632 schadhaft im Depot abgestellt) werden durch drei Citaro-Gelenkwagen abgelöst, davon einer mit Lackierung aus Fribourg und zwei weiße Gelenkwagen, einer davon bezeichnet mit "P1". Von den 1996 beschafften fünf SwissTrolleys wurden bereits Wagen 125 nach Neuchatel abgegeben, er ist derzeit im Depot Marin abgestellt. Auch Wagen 124 wurde nach Neulackierung und Überholung des Wageninneren nach Neuchatel abtransportiert, auch er ist abgestellt, bislang noch ohne Einsatz im Linienverkehr.

Es bleibt zu hoffen, dass sich der Stadtrat für den Beibehalt des Trolleybusbetriebs entscheidet, zumal die Möglichkeit besteht, den gesamten Stadtverkehr elektrisch zu betreiben. Mit einer Verbindung der Linien 2 und 3 könnten Batterie-/Trolleybusse wie in Landskrona den Verkehr voll elektrisch übernehmen, die drei mit Kleinbussen betriebenen Linien 305, 310 und 311 könnten durch Batteriebusse befahren werden, für die eine Auflademöglichkeit am Bahnhof geschaffen werden kann. Auch die beiden Linien 360 und 361 nach Le Locle könnten durch Batterie-/Trolleybusse befahren werden, da die Linie 360 rund 3 km gemeinsam mit der Trolleybuslinie 2 verkehrt. Durch Beschaffung von Trolleybussen mit Batterie-Notfahrt könnte auch eine aufwändige Oberleitung auf dem neuen Bahnhofsvorplatz eingespart werden. Bisher wird dieser Gedanke im Stadtrat jedoch nur durch die "Grünen" unterstützt.

#### Luzern [CH] - Pressefahrt zur Firma HESS in Bellach am 13.03.14

J. Lehmann - 17.03.14

Die VBL lud die Pressevertreter zu einer Fahrt zur Firma Hess ein, um dort den Bau der neun bestellten Doppelgelenktrolleybusse zu besichtigen. Die per VBL-Reisebus angereisten Medienvertreter sowie die Vertreter der VBL wurden zuerst bei der Firma Hess vom Kommunikationsbeauftragten Christian Bertschi und dem Direktor der VBL Norbert Schmassmann begrüßt. Nach der Ansprache des Direktors erläuterte Alex Naef nach einem kurzen Rückblick auf die Geschichte der Firma Hess AG die gegenwärtige Produktpalette der Klein-, Trolley- und Linienbusse in Größen von 9,5 m bis 25 m sowie das Baukastensystem CO-BOLT, nachdem zahlreiche Busherstellern weltweit in Lizenz Aufbauten für Busse herstellen. Die neuen LightTram für Luzern werden größtenteils in der Schweiz produziert, so stammt das Fahrgestell aus der Region Luzern, und zwar aus Buchrein, dort werden in einem Fachbetrieb die Bodengruppen zusammen geschweißt. Das Lenksystem zum 3. Wagenteil stammt von der Firma Lanz&Marti, die ihren Firmensitz in Sursee in der Nähe von Luzern hat. Jedoch nicht alle Bauteile stammen aus der Schweiz, so werden die Achsen von der Firma ZF zugeliefert. Die neuen LightTram für Luzern erhalten als Notfahrt eine Batterie wie sie ab 2012 erstmals in Zürich eingebaut wurde. Alex Naef hob die Gewichtsoptimierung hierdurch hervor, es können nun 10 Fahrgäste mehr befördert werden und der Nachläufer kommt ohne Technik aus. Dieser ist nun nur noch für die Fahrgäste da, mit einem geräumigen Perron an der letzten Tür.

Nach den Einführungsvorträgen ging es in die Produktionshallen. Als erstes konnten die Bodengruppen des 8. Luzerner Wagens begutachtet werden, daneben arbeiteten die Mitarbeiter der Firma Hess an der Montage des Aufbaus für den 6. und 7. Wagen. In der Schlussmontagehalle stand der 4. Wagen, hier konnte die Montage der Vorderfront besichtigt werden. Wagenbaulich fertig gestellt war der erste Wagen in der benachbarten Elektromontagehalle. Die Teilnehmer konnten die fertig montierte Inneneinrichtung und die Karosserie des Wagens bestaunen. Die Fahrzeuge sind in einer komplett weißen Lackierung gehalten, ein kleiner roter Strich grenzte bereits das Fensterband nach oben ab. Die bisherige Farbe blau fehlt bei den Wagen, ein dritter Farbton wurde noch nicht aufgebracht und bei den Symbolen auf den Zugängen des Fahrzeuges verdeckt. Die endgültige Lackierung soll dann bei der Präsentation des ersten Wagens am 12.6.14 vorgestellt werden, an diesem Tag ist auch eine Tagung zum Thema RBus - Hochwertiges Bussystem für Agglomeration geplant. Das Thema lautet: "Ist der Bus das neue Tram? Forum für öV-Systeme in mittelgroßen Städten", Veranstalter ist die Hochschule Luzern – Wirtschaft, Veranstaltungsort ist das Auditorium Hans Lütolf im Bahnhof Luzern von 13.30 bis 17.30 Uhr.

Der erste der 9 neuen Doppelgelenkbusse wird ab 11 Uhr beim Hotel Schweizerhof der Öffentlichkeit präsentiert. Für die neun Trolleybusse sind die Betriebsnummern 234-242 in Anschluss an die im November 2006 gelieferten drei ersten LightTram vorgesehen.

Auf der Linie 2 verkehrten letztmalig am 26.2.2014 Trolleybusse, anderntags kamen nur noch Dieselbusse zum Einsatz und die Fahrleitung im Zuge der Brücke über die Kleine Emme wurde demontiert. Bis voraussichtlich Herbst 2016 dauert der Einsatz der Autobusse an. Hierfür wurde der Dieselbuspark vorübergehend aufgestockt, die 13 bestellten Citaro-Gelenkdieselbusse (163-175) sind fast komplett im Einsatz. Auf den verbliebenen Trolleybuslinien kommen nun nur noch 37 Kurse in der Hauptverkehrszeit nachmittags zum Einsatz. Der Wagenpark besteht aus 20 Solo-, 26 Gelenk- und 3 Doppelgelenktrolleybussen, dazu 14 Anhänger. Die Anhängerzüge kommen auf der Linie 1 und auf Linie 8 zum Einsatz, auf der Linie 1 mit den drei Doppelgelenkwagen. Der Einsatz erfolgt täglich, auch sonntags im dann gebotenen 10-Minuten-Takt.

Für die Linie 1 werden nun zwar Doppelgelenktrolleybusse beschafft, der Zeitpunkt der Verlängerung nach Ebikon musste jedoch wegen fehlender Finanzmittel gestreckt werden. Es wird nun eine einjährige Verzögerung erwartet, die Planung für die Verlängerung der Trolleybuslinie jedoch fortgesetzt. Die Einführung der Trolleybuslinie 3, die zur Verstärkung der Linien 1 und 2 von Kriens über den Pilatusplatz nach Emmenbrücke geplant ist, wird nach Wiedereinführung der Trolleybuslinie 2 erwartet, eventuell mit Doppelgelenkwagen, da Linie 2 trotz Parallelführung zur S-Bahn weiterhin einen starken Zuspruch verzeichnet. Auch für die Linie 8 sind zu einem späteren Zeitpunkt Doppelgelenkwagen als Ersatz der derzeit hier eingesetzten Anhängerzüge vorgesehen, Die Linie 12 zum Stadtteil Littau soll erst auf die 25m-Wagen umgestellt werden, wenn die elektrisch verkehren kann.

### Neuchatel [CH] - Unveränderter Fahrplan, nur neue Liniennummern

[J. Lehmann](#) - 13.05.14

Zum Fahrplanwechsel erhielten die Linien der transN eine neue Nummerierung. Die erste Ziffer der neuen dreistelligen Nummer kennzeichnet nun das jeweilige Netz. Die vier Trolleybuslinien der Stadt Neuchâtel erhielten nun die Ziffern 101, 102, 107 und 108. Der Fahrplan blieb unverändert, die Linie 101 wird von 8 bis 12 Uhr, die Linien 102 und 108 ganztägig und die Linie 107 von 8 bis 16 Uhr alle 10 Minuten bedient, morgens sowie ab 13 Uhr wird die Linie 101 und ab 16 Uhr die Linie 107 auf einen 7½-Minuten-Verkehr verdichtet. Bei diesem Takt kommen 13 Einheiten auf der Linie 101 und 6 Einheiten auf der Linie 107 zum Einsatz. Mit den vier Kursen der Linie 102 und 108, die als Durchmesserlinie bedient wird, kommen insgesamt 23 Trolleybusse zum Einsatz. Der Wagenpark besteht aus 36 Trolleybussen, 21 davon sind niederflurig. Aus Neuchatel wurde vergangenes Jahr der knapp 20 Jahre alte SwissTrolley2 Nr. 125 übernommen und dafür Wagen 107 ausgemustert. Von den 1991 beschafften NAW/Hess blieben somit noch 15 Wagen.

Auch Trolleybus 124 aus La Chaux de Fonds befindet sich nach seiner Grundüberholung in Neuchâtel. Er kam hier jedoch noch nicht in den Linieneinsatz und auch die Seilfänger sind noch nicht zurückgebaut, so wie beim Wagen 125. Zudem fehlt ein Teil der Stoßstange.

### St. Gallen [CH] - Trolleybus 176 umgerüstet auf Batterienotfahrt

[J. Lehmann](#) - 26.05.14

Nachdem per Volksentscheid am 09.06.2013 der Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit 53,9 Prozent zugestimmt wurde, werden nun ab dem Baustart in 2015 für rund 4 Jahre Einschränkungen im Trolleybusbetrieb zu erwarten sein. Statt der zahlreichen Fahrleitungsprovisorien beabsichtigt die VBSG eine Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Batteriebetrieb. Dabei sollen die derzeit in den 25 Trolleybussen des Wagenparks vorhandenen Diesel-Notstromaggregate durch Batteriepakete ersetzt werden und eine automatische An- und Ablegevorrichtung nachgerüstet werden. Somit können die Trolleybusse vor dem Bahnhofplatz von der Fahrleitung abdrahten und an der nächsten Haltestelle unter einem Fahrleitungstrichter wieder eindrahten. Trolleybus 176 wurde bereits bei der Firma Hess durch Firma Vossloh Kiepe entsprechend umgerüstet und wurde am vergangenen Donnerstag der Lokalpresse vorgestellt. Er wird in den kommenden Monaten auf den im Liniennetz eingesetzt, die Entscheidung der VBSG zur Umrüstung wird dann im September fallen und die Umstellung soll bis spätestens 2017 abgeschlossen sein. "Statt in die neuen Fahrleitungen stecken wir das Geld lieber in den Umbau der Fahrzeugflotte", so Stadtrat Fredy Brunner vor den Medien, eine Umrüstung der 25 Trolleybusse wird rund 5 Mio. Franken kosten, günstiger als der Umbau der Fahrleitung. Langfristig soll der gesamte Fahrzeugpark auf Elektrobetrieb umgestellt werden, von den 78 Einheiten des Fahrzeugparks befördern die 25 Trolleybusse 55 Prozent aller VBSG-Fahrgäste. Die restlichen über 50 Autobusse sind jedoch relativ neu, sie wurden in den letzten drei Jahren neu beschafft, zuletzt kamen 2013 noch sechs dreiachsige Dieselmotoren mit einer Länge von 13,7 m als Abschluss der Flottenerneuerung hinzu. Im Vorfeld dieser abschließenden Beschaffung wurde ein Hybridbus der Firma MAN getestet. Aufgrund der Topografie hatte der Hybridbus zu wenig Kraft, um die Steigungen mit angemessener Geschwindigkeit zu bewältigen. Die Umbauarbeiten am Bahnhof werden 2015 mit Umbau und Sanierung der Gutenbergstraße starten. Der Test mit dem umgebauten Wagen 176 wird auf allen Trolleybuslinien durchgeführt, hierfür montierte die VBSG insgesamt vier Trichter zum Eindrahten, jeweils an der nächsten Haltestelle hinter dem Bahnhof, einer an der Haltestelle St. Leonhard auf der Sankt Leonhard-Straße für die Linie 1/4 Richtung Winkeln, einer in Richtung Marktplatz für Linie 3 und Linien 1/4 sowie zwei für die beiden Richtungen der Linie 5. Der Entscheid über den möglichen Umbau der Fahrzeuge wird im September 2014 im Anbetracht der Investitionssumme vom Stadtparlament getroffen. Ob auch der 2006 umgebaute Doppelgelenkwagen 155 dazu gehört, muss noch geprüft werden. Bislang steht er auf den Linien 1 und 4 regelmäßig im Einsatz.

Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes sieht weniger Platz für die Busse und Trolleybusse vor. Somit müssen aus den Radiallinien wie die Linie 3 Durchmesserlinien geschaffen werden, somit ist eine Verlängerung der Linie 3 nach St. Georgen weiter in der Planung, auch wenn der Kanton die Finanzmittel hierfür eingespart hat. Im [Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon – Rorschach der zweiten Generation](#) ist die Verlängerung weiterhin enthalten.

### Zürich [CH] - Bald 31 LighTram für die Linien 31 und 32

[J. Lehmann](#) - 10.03.14

Die beiden nachbestellten Doppelgelenktrolleybusse werden vertragsgemäß bis Ende März 2013 ausgeliefert. Für diese Woche ist im Herstellerwerk der Hess AG die Abnahme des ersten Fahrzeugs vorgesehen. Die Abnahme des zweiten Fahrzeugs ist in 14 Tagen geplant.

Da nach einem [Unfall am 26. Januar 2014](#), als ein Triebwagen der VBZ auf den Doppelgelenkwagen 84 auffuhr, noch ein weiterer in Reparatur ist und die SwissTrolleys der ersten Serie einer Überarbeitung an der Karosserie unterliegen, sind zehn der Mercedes-Benz 405 GTZ weiterhin im Einsatz. Es sind dies die Wagen 106, 113, 115, 122, 124, 129, 131, 137, 140 und 142, wobei Wagen 115 seit Anfang März abgestellt wurde. Jedoch erhielten die Wagen 106 und 113 noch eine Hauptuntersuchung und somit eine Zulassung für ein weiteres Betriebsjahr.

Die rund 2 km lange Trolleybuslinie 71 vom Albisriederplatz bis zur Rosengartenstraße wurde im Dezember 2013 mit drei Kursen in den Hauptverkehrszeiten eingeführt, es gibt jedoch nun die Überlegung diese zum kommenden

Fahrplanwechsel mit der HVZ-Linie 95 zu verbinden um eine Erschließung des Neubaugebiets auf dem ehemaligen Zollfreilager (Freilagerstraße) zu verbessern. Damit wäre jedoch eine Bedienung mit Trolleybussen nicht mehr möglich.

#### - Veränderungen im Wagenpark

[J. Lehmann](#) - 05.05.14

Seit Mitte April sind die beiden nachbestellten Doppelgelenktrolleybusse Nr. 90 und 91 in Betrieb, auch der Anfang 2014 verunfallte Doppelgelenkwagen 84 steht nach Reparatur wieder zur Verfügung. Damit können die bis zu 28 Kurse (ab 15:30 Uhr Linie 31: 14, Linie 32: 17 Kurse) der Linien 31 und 32 vollständig mit Doppelgelenkwagen ausgestattet werden, von denen nun 31 Einheiten vorhanden sind.

Die Anzahl der 20-jährigen, hochflurigen Trolleybusse des Typs DB 405 GTZ hat sich erneut verringert. Von den 10 Einheiten, die Mitte Februar 2014 noch in Betrieb standen, wurde Ende März 2014 der Wagen 115 und zeitgleich mit der Ankündigung in einem Artikel der Lokalpresse (siehe Link "Mehr Information") die Wagen 137, 124 und 140 abgestellt. Während die Trolleybusse 124 und 140 noch Ende April als Ersatzteilspender auf dem Betriebshof standen, ging Trolleybus 137 wieder zurück in den Liniendienst. Auf Trolleybus 122, der nach einem Unfall leicht beschädigt wurde, wurde wieder instandgesetzt. Er erhielt noch im März 2014 wie Wagen 106 eine BAV-Prüfung und muss erst im März 2015 zur nächsten HU.

Somit standen Ende April 2014 die Wagen 106, 113, 122, 129, 131, 137 und 142 für den Linieneinsatz zur Verfügung. Sie werden auch als Reservefahrzeuge für die übrigen Trolleybuslinien 33, 34, 46, 71 und 72 benötigt, denn neben den 28 Kursen der Linien 31 und 32 kommen auf anderen Linien nachmittags 39 Kurse zum Einsatz, 39 SwissTrolleys stehen zur Verfügung. Durch einen Unfall am 29.4.2014 (siehe [Bericht der Lokalpresse vom 29. April 2014](#)) wird wieder ein Wagen (SwissTrolley 170) für längere Zeit ausfallen. Jedoch sind zum kommenden Fahrplan Änderungen geplant, so sollen die HVZ-Linien 71 und 95 zusammengelegt werden, eine entsprechende Auslage wird im [im Fahrplanentwurf zur Stellungnahme ab dem 26.05.2014](#) zu erwarten sein. Da die Linie 95 nicht elektrifiziert ist, wird nur ein Autobusbetrieb möglich sein. Derzeit wird auf der Linie 95 der Hybridbus der Firma Hess mit der Betriebsnummer 199 eingesetzt. Die VBZ hat den Hybridbus, der 2012 in verschiedenen Schweizer Betrieben getestet wurde, für ein Jahr geliehen. Er wird bis voraussichtlich Ende Mai ausschließlich auf Linie 95 eingesetzt, damit er tagsüber für Einstell- und Probefahrten zur Verfügung steht.

Weitere Änderungen stehen ab 2016 an: Sobald die Bauarbeiten auf der Tramlinie nach Schlieren beginnen, soll die Trolleybuslinie 31 in Altstetten enden. Eine Verlängerung der Linie 31 über den Hegibachplatz bis nach Wittikon wird in Erwägung gezogen, damit könnte die Linie 34 entfallen und die Bürger in Wittikon erhalten eine Direktverbindung in die Stadt. Aber es ist auch ein Einsatz der LighTram auf der Linie 69 in Gespräch, die Genehmigung der hierfür nötigen Finanzmittel und die Aufnahme der Planung sind für 2014 vorgesehen, ebenfalls soll die Linie 80 zur Trolleybuslinie werden.

#### [Ancona \[IT\]](#) - Wieder elektrischer Betrieb nach zwei Monaten Pause

[J. Lehmann](#) - 26.05.14

Nach einem Stromschlag im Unterwerk Via Jesi in der Nähe vom Piazza Ugo Bassi am 12.03.2014, bei dem ein Mitarbeiter an der Hand verletzt wurde und zwei Finger verlor, wurde der elektrische Betrieb bis Anfang Mai 2014 zwecks Untersuchungen der Staatsanwaltschaft eingestellt. Zeitweise befanden sich die Solaris Trollino im Dieselantrieb neben den nun üblicherweise eingesetzten Bredamenarini-Gasbussen im Einsatz.

Weitere Trolleybusse befinden sich noch nicht in Ancona. Die ehemaligen Trolleybusse 252-257 aus Nancy werden noch bei der Firma Mandolini zur Überarbeitung. Bislang wurden lediglich vereinzelt Probefahrten auf dem Netz durchgeführt. Eine Inbetriebnahme wird für Juni/Juli 2014 erwartet. Mit den zwar über 12 Jahre alten, aber noch nie genutzten Ansaldo-breda-Solotrolleybussen wird der Wagenpark wieder aus 9 Trolleybussen bestehen, die Nummern 013 bis 018 sind für die Solowagen vorgesehen. Die einzige Trolleybuslinie 1 / 4 benötigt neun Kurse im 8-Minuten-Takt, der von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr besteht. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit sind es bei einem 6-Minuten-Takt zwölf Kurse.

#### [Bologna \[IT\]](#) - Erster neuer Gelenktrolleybus vor der Komplettierung

[D. Budach](#) - 31.03.14

Das Projekt eines spurgeführten Trolleybusbetriebs musste aufgrund fehlender Zulassungen von Technik und Fahrzeugen abgesagt werden, da die spurgeführten Probefahrten auf der eigens vorab hergerichteten Teststrecke zwischen den beiden Endhaltestellen in San Lazzaro scheiterten. Zudem erhielten die schon vor mehreren Jahren gelieferten Gelenkwagen vom Typ CIVIS wegen ihren mittigen Fahrerplatzes und Ihrer Länge keine Zulassung. Nach längeren Diskussionen mit dem Hersteller einigte man sich schließlich auf die Rücknahme aller 49 Wagen und die gleichzeitige Vereinbarung zur Lieferung von 49 Gelenktrolleybussen auf Basis des Bustyps Crealis Neo.

Der erste fertig gestellte Wagen wurde nun zur Komplettierung der elektrischen Ausrüstung zur Firma Škoda Electric nach Plzeň verbracht.

Einige Daten:

Länge: 18,235m, Breite: 2,550 m, Höhe: 3,223m, Fußbodenhöhe: 340mm  
zulässiges Gesamtgewicht: 29.100kg, Vmax.: 65km/h, Passagiere gesamt: 170  
Dieselhilfsmotor nach EURO 6 Norm.

OKB 96

Eine optische Spurführung zur Anfahrt an Haltestellen ist vorgesehen. Mit den neuen Fahrzeugen soll auch die Elektrifizierung der Linie 19 nach San Lazzaro fortgesetzt werden. Dabei werden Teile der bereits fertig gestellten Infrastruktur des abgesagten Spurbusprojekts genutzt.

Zur Erneuerung des Autobusparks wurden 23 neue Erdgasbusse am 28. Januar 2014 auf der Piazza Maggiore vorgestellt: Es handelt sich um 11 Gelenkbusse des Typs Avancity Plus- S der Firma BredaMenaribus und zwölf 12m-Autobusse des Typs Citelis der Firma Iveco Bus.

Zwar wuchs durch die Neubeschaffung der Gelenkwageneinsatz auf den Trolleybuslinien, aber weiterhin kommen auch Zweiachs-Dieselbusse im Einsatz der auf Linie 13. So konnten am heutigen Montag 26 Gelenktrolleybusse auf den 28 gesichteten Kursen in der Morgenspitze erfasst werden. Dafür wird weiterhin die Ringlinie 32 von Autobussen bedient, lediglich auf der Linie 33 sind Trolleybusse im Einsatz. Die Solaris-Trolleybusse kommen neben Dieselautobussen auf der Linie 14 zum Einsatz, die morgens drei verschiedene Endhaltestellen anfährt. Alle drei Endhaltestellen werden weiterhin im Dieselmodus angefahren. Aufgrund des noch nicht im Einsatz stehenden Unterwerks beim Depot Due Madonne kann auf dem inzwischen mit Fahrleitung versehenen Abschnitt Grattacielo - Due Madonne der Linie 14A noch nicht elektrisch gefahren werden. Die Solaris Trollino aller drei Linien 14A, B und C drahten daher in beide Richtungen an der Haltestelle Grattacielo (eine Haltestelle vor der Verzweigung bei der Tangenziale S. Vitale) ab und fahren mit ihrem Dieselaggregat weiter.

Samstags und sonntags wird die Linien 13 nicht als Durchmesserlinie befahren, die beiden Linienäste enden im Schleifen außerhalb der Innenstadt. Die Linie 14 wird über eine nicht elektrifizierte Trasse an der Innenstadt vorbei geführt. Der Straßenzug Via Ugo Bassi / Via Rizzoli ist dann für den Busverkehr gesperrt. Daher kommen nur Autobusse an Wochenende und Feiertagen auf den Linien 13 und 14 zum Einsatz, lediglich auf den beiden Ringlinien 32 und 33 kommen am Samstag Solaris Trollino-Gelenkwagen zum Einsatz, an Sonntagen verkehrt die Linie 32 nicht, auf den zwei Kursen der Linie 33 bei einem 15-Minuten-Takt kommen Autobusse zum Einsatz.

### Modena [IT] - Betrieb auf drei Linien, sogar Sonntags

[J. Lehmann](#) - 21.04.14

Der nach dem zweiten großen Erdbeben in der Emilia-Romagna am 29. Mai 2012 vorübergehend eingestellte Trolleybusbetrieb läuft seit Mitte Oktober 2013 wieder vollumfänglich. In der Betriebsruhe für den Trolleybusbetrieb wurde nicht nur die Fahrleitung überprüft und überarbeitet, sondern auch alle Weichen erneuert. Die neuen Weichen sind jetzt für jeden Trolleybus je nach Linienweg vorprogrammiert, somit müssen keinerlei Weichen mehr gestellt werden.

Auch an Sonntagen kommen Trolleybusse zum Einsatz im Gegensatz zu vielen anderen italienischen Betrieben. Sonntags besteht auf den Linien 6 und 11A ein 30-Minuten-Verkehr, auf der Linie 7A ein 20-Minuten-Verkehr. Die Linien 7 und 11 bedienen an Samstagnachmittagen sowie an Sonn- und Feiertagen einen geänderten Linienweg, damit die Via Emilia in der Altstadt den Fußgängern als Flaniermeile dienen kann. Die Linie 7 fährt als 7A vom Bahnhof über den Corso Canal Grande wie sonst die Linie 11 dann nach links zur Policlinico, die Linie 11 vom Bahnhof über die Via Monte Kosica zum Busbahnhof und wie die Linie 6 über den Corso Duomo nach Zodiaco.

Von der Serie Fiat/Socimi von 1986 (Nr.11-24) wurden nun neben den Wagen 11 und 15, die bereits 2007 bzw. Anfang 2009 außer Dienst gingen, noch die Wagen 14 und 16 ausgemustert. Zusätzlich sind derzeit die Wagen 20 und 22 abgestellt. Der Wagenpark umfaßt 10 Fiat/Socimi sowie die 7 Neoplan-Solowagen sowie die 10 Gelenktrolleybusse der Firma Carrozzeria Autodromo Modena vom Typ Busotto auf einer Bodengruppe der Firma MAN mit Elektroausrüstung der Firma Kiepe.

### Lecce [IT] - Wieder elektrischer Betrieb

[J. Lehmann](#) - 14.04.14

Anfang des Jahres war der Betrieb mit Trolleybussen erneut eingestellt. Der Betreiber SGM (Società gestione Multipla S.P.A.), die zu 51 % der Gemeinde Lecce gehört (restliche Anteile von privaten Aktionären) und auch die Parkraumbewirtschaftung und die Ampelwartungen in der Stadt durchführt, beklagt die Mehrkosten des elektrischen Betriebs, der mit 500.000 € pro Jahr beziffert wurde. Angesichts des reduzierten Fahrplans auf den beiden bislang betriebenen Trolleybuslinien kein Wunder. Die zuerst eingerichtete Linie 29 durch die Innenstadt braucht für die rund 3 km lange Strecke unverhältnismäßig lange, da an den Haltestellen "XXV Luglio", bzw. in Gegenrichtung "V. Cavallotti" der Umstieg auf einige Buslinien (Linien 21-26) abgewartet wird. Zudem werden die Busspuren häufig von parkenden Autos blockiert und an Ampelanlagen sind keine Vorrangschaltung eingerichtet. Aus gleichem Grund mußte bereits im Vorfeld des am 02.02.2013 eingeführten Trolleybusbetriebes auf den Ringlinien 30 und 31 die Dauer eines Umlaufs von 30 auf 40 Minuten angehoben werden. Obwohl die Fahrleitung an dem Abzweig von der Viale Gallipoli in die Viale O. Quarta mit Weichen versehen wurde, um ohne Bedienung der Stichstrecke zum Bahnhof die Weiterfahrt auf der Viale Gallipoli zu ermöglichen, wird von den Ringlinien nun auch der Bahnhof angefahren. Durch Reduzierung des Fahrplans verkehrt nur noch ein Kurs pro Ringlinie, damit wird ein völlig unattraktiver 40-Minuten-Verkehr geboten. Auch die Frequenz der ersten, am 12.01.2012 eröffneten Linie 29 von einem ursprünglichen 15-Minuten-Takt auf einen 16-Minuten-Takt angehoben, dieser wurde inzwischen in den Abendstunden auf einen 16/32-Minuten-Takt mit zwei Trolleybussen noch unattraktiver gemacht. Somit kommen derzeit tagsüber fünf Trolleybusse, abends nur noch vier Trolleybusse zum Einsatz.

Am 11.03.2014 wurde der elektrische Betrieb wieder aufgenommen, nachdem die Bäume im Zuge der Strecken



beschnitten wurden, so ein [Artikel der lokalen Presse vom 10.03.14](#). Hierin wurde die Inspektion des Ministeriums für den 7. April 2014 angekündigt. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist diese Linie jedoch noch nicht in Betrieb gegangen. Diese dritte, ursprünglich als Linie 2 geplante Trolleybuslinie bindet den Campus Ekotecne der Universität von Salento (bis 2007 Universität Lecce) an, der vor rund 20 Jahren neu auf einem Areal rund 5 km westlich des Stadtgebiets angelegt wurde. Hier wird zeitweise ein 8-Minuten-Takt angeboten, sechs Kurse sind für diese Linie erforderlich. Vor drei Jahren wurde hier noch ein 7½-Minuten-Verkehr geboten, vier Kurse bedienten eine Linie 27 alle 15 Minuten, zusätzlich verdichtete eine Expresslinie 27 auf einen 7½-Minuten-Verkehr. Die ursprüngliche Planung sah für die Linien 1 (Ringlinien bei einem 15-Minuten-Verkehr, wie bis 2011 noch geboten) vier, für die Linie 3 drei und für die Linie 2 zur Ekotecne vier Fahrzeuge vor, dieses Konzept hätte in der Ausnutzung der 12 Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht und den Fahrgästen ein attraktives Angebot offeriert.

### Parma [IT] - Warten auf Zulassung

[J. Lehmann](#) - 03.03.14

Weiterhin steht die Zulassung der neun VanHool ExquiCity noch aus. Bereits am 1. Mai 2012 wurde der erste Wagen auf dem Piazza Garibaldi mit großem Aufwand vorgestellt und es folgte bis Ende 2012 die Auslieferung der Serienfahrzeuge. Wegen Ihrer Länge von 18,6 m erhalten sie aber bislang keine Zulassung der Behörden. Die Richtlinien begrenzen weiterhin zweiachsige Trolleybusse auf 12 m und Gelenkwagen auf 18 m. Von der Behörde wurde zwar eine auf zwei Jahre befristete Zulassung in Aussicht gestellt, jedoch fürchtet die Stadt, so ein Artikel in der Tagespresse, eine Stilllegung der dann voll bezahlten Trolleybusse nach zwei Jahren. Das Ministerium strebt eine Überarbeitung des italienischen Gesetzes zur Fahrzeuglänge an und beabsichtigt eine Anpassung an das europäische Gesetz.

Mittlerweile wurden alle Trolleybusse der Serie 021-030 (Fiat/ Menarini 201 LF / Menarini/ Tibb Bj.1981) verschrottet, im März 2013 standen noch die Wagen 026, 028 und 030 in Dienst. Es verblieb jedoch noch Wagen 021 als Fahrleitungsentseiser.

Auf den 20 Kursen der Trolleybuslinien 1, 3, 4 und 5 kommen somit häufiger Autobusse zum Einsatz, da der 24 Einheiten umfassende Wagenpark nicht ausreicht.

### **- VanHool ExquiCity in Betrieb**

[J. Lehmann](#) - 05.05.14

Am Dienstag, 22. April präsentierte die TEP (Tranvie Elettriche Parmensi) die neuen VanHool ExquiCity auf dem Piazza Garibaldi Giuseppe. Ebenfalls wurde der Fiat/Menarini Nr.17 vom Baujahr 1959 ausgestellt, der zum Platz geschleppt wurde. Am Mittwoch begann der Einsatz der neuen ExquiCity auf der Linie 5. Die acht Kurse werden nun bei unverändertem Fahrplan (10-Minuten-Takt) von den etwas über 18 m langen Fahrzeugen bedient. Die Linie 5 wird nach Presseangaben von rund 13.500 Fahrgästen täglich genutzt.

Fotos:

Vorstellung der Wagen 5101 und 5102 (Foto oben) auf dem Piazza Garibaldi Giuseppe vor dem Rathaus der Stadt, auch der historische Trolleybus 017 wurde hier ausgestellt (Foto mitte, Aufnahmen: Alessandro Germoni), am nächsten Tag absolvierten die neuen Trolleybusse ihren ersten Einsatz auf der Linie 5 (Foto unten an der Endhaltestelle Via Chiavari, Aufnahme: Cinzia Begarani.



Mit der Inbetriebnahme der Fahrzeuge wurde nun eine fast zweijährige Zulassungsphase abgeschlossen, am 07.05.2012 wurde an gleicher Stelle der ersten Wagen vorgestellt. Wegen ihrer Länge von über 18 m erhielten die neuen



Trolleybusse eine vorläufige Zulassung, die aber durch eine Änderung der italienischen Gesetzgebung noch in diesem Jahr endgültig wird.

Das Investitionsvolumen der neuen Trolleybusse beträgt 7,6 Mio. EUR, von denen 2,27 Mio. die Region Emilia Romagna und 3,13 Mio. von der Stadt Parma getragen wird. Mit Superkondensatoren, die teilweise von dem [TrolleyProjekt der EU](#) gefördert wurden, kann beim Bremsen Energie gespeichert werden und bei der Beschleunigung wieder genutzt werden. Damit können die Trolleybusse den Stromverbrauch um 25% zu reduzieren, die für ihren Betrieb notwendigen Energie. Die Trolleybusse sind zudem mit einem 100 kW-Dieselaggregat ausgestattet, welches die Abgasgrenzwerte von Euro5 einhält. Dieses Aggregat wird jedoch nur bei Stromausfällen oder zum Umfahren von Hindernissen genutzt

#### **Sanremo [IT] - Die fünf Wasserstoffbusse warten weiter**

[J. Lehmann](#) - 13.05.14

Fördermittel wurden für die Beschaffung von fünf Wasserstoffbussen in 2010 erteilt. Zwischenzeitlich sind die fünf Wagen von der Firma VanHool geliefert wurden, aber mangels Errichtung einer Wasserstofftankstelle stehen die Wagen weiterhin im Depot auf der Via Nazionale in Imperia und warten auf ihren ersten Einsatz. Dort sollen die Fahrzeuge nicht endgültig beheimatet sein, denn der Einsatz ist auf der Linie T von Sanremo nach Taggia geplant, die vom Hauptsitz der "Riviera Trasporti S.p.A. (RT)" rund 25 km entfernt ist. Aufgrund der erforderlichen Betankung, die nach einem halben Einsatztag erforderlich ist, wird nun über den Standort der Tankstelle debattiert.

Die Linie T wurde kaum nach Wiederherrichtung der Oberleitung nach Neubaus des Bahnhofs Taggia im Zuge des zweispurigen Ausbaus mit neuer Führung der größtenteils in Tunneln verlegten neuen Bahnstrecke und feierlicher Inbetriebnahme am 20.12.2001 von Trolleybussen bedient. Wegen ständigen weiteren Straßenbauarbeiten und Einrichtungen von Kreisverkehren kommen seit 2002 ausschließlich Autobusse zum Einsatz, die Fahrleitung wurde nicht mehr angepasst und fehlt an mehreren Stellen, unter anderem die neue Fahrleitung vor dem Bahnhof Taggia. Die RT strebt an, mit den Wasserstoff-Bussen die umweltfreundlichen Trolleybusse in SanRemo ersetzen. Deren Einsatz wird immer weiter reduziert, im Juni 2011 wurde die Ortslinie U von einem 15-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt morgens reduziert, nachmittags wird sogar nur noch alle 30 Minuten gefahren.

Dabei kann der elektrische Betrieb auf eine 100-jährige Geschichte zurückblicken. Im Jahre 1913 wurde die Straßenbahn eingeführt, um die Orte um Sanremo entlang der Küste bis Ventimiglia zu erschließen. Zum Jubiläum der Straßenbahn erschien zu diesem Anlass ein Bildband, siehe [Artikel der Lokalpresse vom 20.11.2013](#). Ab April 1942 ersetzen Trolleybusse auf einem rund 9,15 km langen Teilstück die Straßenbahn, aber es dauerte noch bis 1951 ehe das letzte Teilstück der Linie V nach Ventimiglia auf Trolleybusbetrieb umgestellt wurde. Seit über 60 Jahren besteht nun ein Netz aus zwei Überland- und der Ortslinie U, die bis 2011 den Verkehr auf den beiden Überlandlinien auf dem Stadtgebiet auf einen 7½-Minuten-Takt verdichtete. Während die Frequenz der Überlandlinien T und V immer bei einem 15- und 20-Minuten-Betrieb blieb, spielte die städtische Linie in den 70er Jahren noch eine größere Rolle, als hier noch zweitweise ein 9-Minuten-Takt geboten wurde.

Die Trolleybuslinie V wird derzeit seit einem Erdbeben nach einem Unwetter im Januar nicht mehr von Trolleybussen bedient. Ohnehin konnten in den letzten Jahren wegen einem defekten Unterwerk maximal die Hälfte der 8 Kurse von Trolleybussen bedient werden.

#### **La Spezia [IT] - Acht neue Trolleybusse wurden der Öffentlichkeit vorgestellt**

[J. Lehmann](#) - 17.03.14

Die Verkehrsbetriebe ATC stellten am 13. März 2014 die neuen Trolleybusse des Typs Trollino 12AC auf dem Piazza Garibaldi vor. Die Mitte 2012 bestellten Trolleybusse wurden in Polen von der Firma Solaris hergestellt und dort von der Firma Vossloh Kiepe elektrisch ausgerüstet. Die Auslieferung der acht Trolleybusse erfolgte bis Dezember 2013. Die dreitürigen 12m langen Wagen weisen 23 Sitzplätze sowie einen Rollstuhlplatz auf und sind für 60 Stehplätze zugelassen.

Für die kommende Woche wurde eine Aufnahme des elektrischen Verkehrs auf der Linie 1, die bis zum 08.06.2012 als letzte Trolleybuslinie in Betrieb war als auch der Linie 3, die nach neun Jahren wieder von Trolleybussen bedient wird. Während auf der Linie 1 nur ein 20-Minuten-Verkehr besteht, wird auf der Linie 3 ganztägig ein 10-Minuten-Takt geboten. Morgens und abends sollen dann auch die Fahrten der HVZ-Linie 37 bedient werden.

#### **- Trolleybusbetrieb wieder aufgenommen**

[J. Lehmann](#) - 07.04.14

Seit dem 20.03.2014 sind die neuen Solaris Trollino im Einsatz auf den Trolleybuslinien 1 und 3. Sie erhielten Zulassungen mit den Kennzeichen SP (ATC) 815 bis 822. Bisher werden nur die westlichen Abschnitte nach Pegazzano und nach Chiappa (hier nach neun Jahren Pause) elektrisch bedient. An der Haltestelle Via Chiodo portici auf der Via Domenico Chiodo wird ein- bzw. ausgedrehtet und die Trolleybusse fahren mit ihrem 100 kW-starken Hilfsantrieb weiter. Eine Baustelle auf dem Piazza Giuseppe Verdi zwischen der Via Domenico Chiodo und der Via Vittorio Veneto verhindert noch die weitere Fahrt unter Fahrleitung in östliche Richtung, zudem fehlt die Fahrleitung vor der Cattedrale di Cristo Re. Hier wird unter dem Piazza Europa eine Tiefgarage errichtet, um den Platz von den zahlreichen bislang hier parkenden Autos zu befreien. Auch fehlt die Fahrleitung von der Via Sarzana bis zur jetzigen Endhaltestelle der Linie 3 "Felettino", hier stehen jedoch bereits Masten auf dem rund 1,2 km langen Abschnitt.

Ferner besteht die Absicht, die Fahrleitung nach Fossamastra wieder zu montieren, hierhin verkehrte bis 1978 die Trolleybuslinie 2. Nun ist dafür die Umstellung der Linie 37 auf Trolleybusse geplant. Sie fährt eine Schleife im Zuge der Fahrleitung der Linie 3 vor Bahnhof, und von hier nach Valdilocchi, morgens drei bzw. vier Mal bis Centrale ENEL auf der Via Valdilocchi, abends verkehrt sie zwei bzw. drei Mal. Die Fahrleitung nach Fossamastra soll zu einem späteren Zeitpunkt den elektrischen Betrieb innerhalb der Stadt der Linien L und S nach Lerici bzw. Sarzana ermöglichen. Diese Linie verkehrt tagsüber alle 15 Minuten, ein Probeinsatz eines Gelenktrolleybusses wurde in 2010 hier durchgeführt, siehe [Meldung vom 22.02.10](#).

Von den acht Kursen der Linie 3 werden in der Regel vier (jeder zweite Kurs) mit den neuen Trollino besetzt. Auf den drei Kursen der Linie 1 kommen in der Regel ausschließlich Trolleybusse zum Einsatz, sie wird nur im 20-Minuten-Verkehr bedient.

#### **[Lyon \[FR\]](#) - Wieder elektrisch auf Linie C13 und Übernahme der CIVIS**

[D. Budach](#) - 24.03.14

Die Verkehrsbetriebe in Lyon bereiten die Übernahme der 49 vor Jahren für Bologna hergestellten, spurgeführten CIVIS Gelenktrolleybusse vor. Die Wagen kamen dort über einzelne Testfahrten nicht hinaus, die italienischen Behörden verweigerten der optischen Spurführung die Zulassung, obwohl sich das System an anderen Orten (Castellón, Rouen) bereits im praktischen Betrieb gut bewährt hatte. Die geplanten, neuen Linien werden deshalb in Bologna in abgewandelter Form als Trolleybuslinien ohne Spurführung gebaut, die fertiggestellten 49 CIVIS Gelenkwagen wurden an den Hersteller zurückgegeben und dafür Gelenkbusse des aktuellen Typs Crealis Neo bestellt.

Der Hersteller bot die neuwertigen CIVIS-Wagen zur weiteren Verwendung in Lyon an, wo bekanntlich mehrere Obuslinien als hochwertige, beschleunigte Verbindungen zum Teil auf Eigentrasse fahren. Das Netz soll hier weiter ausgebaut werden, und so könnten die 49 Wagen gut die vorhandene Flotte von 69 Solo- und 55 Gelenkwagen des verwandten Typs Cristalis ergänzen. Schon seit Oktober 2013 ist ein Fahrzeug in Lyon, im März 2014 waren Testfahrten des ersten umlackierten Wagens in Lyon im Gang.

Die Linie C13 wird seit 24.2.2014 elektrisch von Trolleybussen befahren. Auf dem Abschnitt Hotel de Ville – Grange Blanche war eine Fahrleitung errichtet worden, nachdem die bisherige Linie 13 Hotel de Ville - Montessuy am 28.8.2011 um diese Strecke verlängert worden war. Seither kamen Dieselsebusse zum Einsatz. Mit der Verlängerung der Fahrleitungsstrecke sind nun ganzjährig die Cristalis ETB12 Solo-Trolleybusse auf der neuen C13 im Einsatz.

#### **[Castellón \[ES\]](#) - Sechs neue MetroStyle Trollino 12 zur Lieferung im Herbst**

[D. Budach](#) - 05.05.14

Die Auslieferung des ersten Trollino 12 nach Castellón ist für den Oktober 2014 vorgesehen, im November sollen die übrigen 5 Einheiten folgen. Die Lackierung der neuen Wagen im „MetroStyle“ wird entsprechend einem Wettbewerb unter Studenten der örtlichen Design-Hochschule in grün-weiss mit Motiven aus der örtlichen Porzellan- und Keramikherstellung gehalten. Die elektrische Ausrüstung der sechs neuen Wagen wird von Skoda Electric zugeliefert. Der Bürgermeister von Castellón besuchte im April 2014 das Solaris-Werk und unterrichtete über den Fortgang des Projekts. Demnach soll der erste Wagen noch vor Jahresende in den Liniendienst gehen, und die Eröffnung der Gesamtstrecke der dann verlängerten Linie 1 ist für Anfang 2015 angedacht, rechtzeitig vor der anstehenden Regionalwahlkampagne im Frühjahr 2015. Bis dahin soll auch die Elektrifizierung der Strecke abgeschlossen sein. Am Endpunkt Grao wird die Trolleybuslinie an eine neue Ringlinie durch das Hafenviertel anschließen, die von Diesel-Midibussen befahren werden soll.

#### **[Bergen \[NO\]](#) - Erweiterung des Betriebs wird untersucht**

[J. Lehmann](#) - 03.03.14

Ein weiterer Schritt zum Erhalt und Ausbau der Trolleybuslinie wurde im Oktober 2013 vom Verkehrsausschuss des Hordaland County Council getroffen: Eine Durchführbarkeitsstudie soll die Möglichkeiten untersuchen, die bestehende Linie zu verlängern oder neue Technologien zu verwenden um Verlängerungen der Linie zu erreichen. So soll die Variante Batterie-/Trolleybus oder andere Formen von elektrischen Bussen verglichen werden. Die Studie soll im Juni 2014 vorliegen, um dann rechtzeitig vor 2018 die Entscheidung über den Fortbestand des Trolleybusbetriebs zu treffen. Gegenwärtig wird die Trolleybuslinie von der Firma Tide Buss AS bedient. Die Linie 2 gehörte zum Ausschreibungspaket "Bergen sentrum", welche im Dezember 2011 zu einer Neuordnung des Liniennetzes führte. Kernpunkt des geänderten Fahrplans war die Einführung von vier hoch frequentierten Buslinien, die ganzjährig im 10-Minuten-Takt verkehren. Während die Linien 5/6 (jeweils im 20-Minuten-Verkehr) von Soloautobussen befahren werden, wurden für die neuen Linien 3 und 4 Gasgelenkbusse beschafft. Die Linie 2 blieb weiterhin Trolleybuslinie und wurde ebenfalls wieder im 10-Minuten-Takt bedient. Für die Bedienung waren nun acht Kurse erforderlich, daher wurden vier Dieselsebusse (8150-53) zu den sechs Trolleybussen des Baujahrs 2003 angekauft. Für die Fortsetzung des Trolleybusbetriebs erhielt der Betrieb finanzielle Unterstützung bis Ende 2015, die bereits in 2012 verlängert wurde, damit die Trolleybuslinie 2 bis 2018 betrieben werden kann. Zu diesem Zeitpunkt wird die Bedienung des Busliniennetzes neu ausgeschrieben.

Mehrere Politiker fordern nun, neben der Stadtbahn ein elektrisches Ergänzungsnetz zu errichten. "60 Prozent der NOx-Emissionen entsteht durch den Straßenverkehr einschließlich der Busse. Der Trolleybus mit der Energie aus der Wasserkraft fährt bekanntlich ohne Verursachung von NOx und CO2. Somit ist die Erweiterung des Trolleybusnetzes eine sinnvolle und effektive Maßnahmen gegen die verschmutzte Luft in Bergen" werden Politiker in einem [Artikel der](#)

[Lokalpresse vom 07.06.2013](#) zitiert. Um die Betriebskosten der Trolleybusse an diejenigen der derzeitigen normalen Diesel- und Gasbusse anzunähern, wird die Unterhaltung des Trolleybusnetzes und der Fahrzeuge durch den Stadtbahnbetrieb Bybanen AS erwägt. Diese betreuen ja im Bereich der Stadtbahnlinie eine ähnliche Technologie der Fahrleitung, so dass hier die verfügbare Kompetenz genutzt werden kann. Derzeit hat der Betreiber Tidebuss lediglich zwei Mitarbeiter für Fahrleitung und Unterhalt der Trolleybusse abgestellt, um die sechs Trolleybusse, die gegenüber den insgesamt 586 Bussen im Kreis Hordaland nur einen kleinen Teil ausmachen, zu unterhalten.

Als Erweiterung der Trolleybuslinie 2 ist in südöstlicher Richtung über den gegenwärtigen Endpunkt Birkelundstoppen die Erschließung der Ortschaft Sædalen entsprechend der gegenwärtigen Autobuslinie 80 und in westlicher Richtung über den gegenwärtigen Endpunkt Strandkaiteinalen in der Innenstadt nach Fyllingsdalen entsprechend der gegenwärtigen Autobuslinie 4 im Gespräch. In der Diskussion sind auch Abzweige nach Laksevåg (gegenwärtig Linie 5/6) und Sletten bzw. Nesttun (gegenwärtig Linie 3) genannt. Die Durchführbarkeitsstudie soll nun klären, welche Abschnitte mit zusätzlicher Fahrleitung und welche Abschnitte mit Batterieantrieb ohne Fahrleitung wirtschaftlich befahren werden können. Die Linien 3, 4 und 5 nach Åsane sollen durch den [4. Bauabschnitt der Stadtbahnlinie](#) ersetzt werden, gegenwärtig ist hier der 3. Bauabschnitt zum Flughafen Flesland im Bau.

### [Plzen \[CZ\]](#) - Zwei neue Škoda 26 Tr

[J. Lehmann](#) - 10.03.14

Zwei der vier nach einer Ausschreibung im vergangenen Jahr bestellten Solaris/Škoda 26 Tr sind im Februar 2014 ausgeliefert worden. Sie gingen als Wagen 549 und 550 in Betrieb. Sie ersetzen die Škoda 14TrM 454 und 456, sie stammen ursprünglich aus einer Serie von 15 Einheiten, die im März 1991 in Dienst gestellt wurden und seinerzeit Škoda 14Tr der ersten Serie (Bj.1982) ablösten. In den Jahren 2000/01 wurden sie generalüberholt und erhielten in 2010/11 auch eine Klimaanlage für den Fahrerplatz. Es verbleiben nun nur noch 15 Einheiten dieses Typs, weitere Ausmusterungen sind nach Erhalt der beiden weiteren Solaris/ Škoda 26Tr zu erwarten. Die Umleitung aller Trolleybuslinien wegen der Renovierung der historischen Wilson-Brücke dauert weiterhin an. Eine Wiedereröffnung der Brücke für den Verkehr wird nun für den kommenden Monat erwartet, so dass dann die Trolleybusse wieder die Straße Americká befahren und die bahnhofsnahe Haltestelle HI. Nádr. Čd, Americká bedienen.

### [Opava \[CZ\]](#) - Sieben neue Trolleybusse von Skoda Electric/Solaris bestellt

[D. Budach](#) - 07.04.14

Als Ersatz für die beim Depotbrand am 20.10.2013 zerstörten Wagen der Typen 14Tr und 26Tr schrieben die Verkehrsbetriebe Opava Městský dopravní podnik Opava, a.s. im November sieben Neuwagen aus. Die Auftragsvergabe wurde nun veröffentlicht. Gewinner der Ausschreibung ist das Konsortium Skoda Electric/Solaris. Ab Herbst 2014 werden sieben Solowagen vom Typ 26Tr ausgeliefert werden. Es werden EU-Fördermittel in Anspruch genommen, der Kaufpreis der sieben Wagen beträgt CZK 70 Mio. (= etwa EUR 2,5 Mio.). Der Fahrzeugbestand wird nach Auslieferung der Fahrzeuge wieder 34 Einheiten umfassen. Derzeit stehen 27 Einheiten (ohne Museumswagen Skoda 14Tr Nr.58), davon sind 9 Wagen knapp 20 Jahre alte Skoda 14Tr (Nr. 73-76,78-80,82 Bj.1995-97, Nr. 52 Bj.1984, 1999 generalüberholt). Bei Depotbrand am 20.10.2013 wurden sieben Trolleybusse komplett zerstört, und zwar 5 Solaris Trollino und 2 Skoda 14Tr. Die durch den Brand leicht beschädigten bzw. verrosteten Wagen sind inzwischen komplett wieder in Betrieb.

### [Bratislava \[SK\]](#) - Bestellung bei Skoda auf 120 Trolleybusse erhöht

[D. Budach](#) - 26.05.14

Die slowakische Hauptstadt zieht eine Option über 40 weitere Trolleybusse bei der Firma Skoda Electric. Damit wurde der bisherige Auftrag über 80 Trolleybusse auf 120 Einheiten erhöht, die alle mit EU-Mitteln im Rahmen des Operationellen Programms Verkehr kofinanziert werden. Die Option von 40 Einheiten teilt sich je zur Hälfte in Solo- und Gelenkwagen auf. Damit werden insgesamt 70 Gelenkwagen vom Typ 31Tr und 50 Zweiachser vom Typ 30Tr ausgeliefert. Die Karosserien liefert die tschechische Firma SOR zu, die ersten beiden Wagen in 2013 geliefert, bei Firma Skoda komplettiert Probefahrten im Netz von Plzen. Bis April 2014 waren bereits alle 15 Solowagen ohne Hilfsmotor geliefert, sie erhielten die Betriebsnummern 6001-6015. Auch der erste Solowagen mit Hilfsmotor wurde geliefert, er erhielt die Nummer 6101. Die ersten Solowagen stehen für Fahrerschulung seit April 2014 bereit. Drei Gelenkwagen befinden sich ebenfalls schon in Bratislava.

Bedingt durch den altersbedingt schlechten Zustand mussten einige Skoda 15Tr ausgemustert werden, so die Wagen 6603, 6608, 6611, 6612 und 6628. Als Ersatz wurden bei der Firma 4RAIL, a.s. Plzeň vier Skoda 15Tr-Gelenktrolleybusse, die in Pilzen in 2012 ausgemustert wurden (Nr. 466, 468, 469 und 473) angemietet. Sie kommen als Wagen Nr. 6641-44 zum Einsatz. Auch zwei Solowagen des Typs Škoda 14Tr aus Zlin (161 und 163) des Baujahrs 1991 ersetzen vorübergehend als Nr.6316–6317 einige 2013 ausgemusterte Solowagen.

Wegen Bauarbeiten wird die Straße Mierovej ul. komplett gesperrt, daher verkehrt die Linie 208 wie die Linien 201 und 202 über die Gagarinovu ul. seit Anfang Mai 2014. Die Bauarbeiten und somit diese Umleitung werden bis Oktober 2014 andauern.

### [Presov \[SK\]](#) - Siebter SOR/Škoda 31Tr geliefert

[J. Lehmann](#) - 24.03.14



Der im Herbst 2013 bestellte Niederflurgelenktrolleybus des Typs SOR/Škoda 31Tr wurde im Februar 2014 ausgeliefert und nahm mit der Betriebsnummer 719 am 20.02.2014 den Liniendienst auf. Damit stehen nun sieben dieser seit 2011 gelieferten Gelenkwagen im Einsatz. Insgesamt erhöhte sich die Anzahl der Niederflurwagen damit auf 19 Einheiten, davon 12 Gelenkwagen.

Nachdem die Škoda 15Tr Nr. 96 und 103 in 2013 abgestellt wurden, verbleiben noch 15 von einst 32 Einheiten im Wagenpark. Die hochflurigen Gelenktrolleybusse wurden in einer großen Serie von 22 Einheiten in 1991/2 beschafft, fünf weitere Einheiten, bereits mit Matrixanzeige ausgestattet, folgten 1995 bis 1999. Die Gelenkwagen kommen in der Regel auf den Linien 4, 8 und 38 zum Einsatz, die alle in Sídliško III starten und zeitweise auch im Verbund bedient werden.

### **Brasov [RO] - Batteriebus getestet**

[J. Lehmann](#) - 13.05.14

Im Zeitraum vom 18.04. bis 04.05.2014 testete die RAT einen Elektrobus der Firma BYD aus chinesischer Produktion. Er wurde auf den Linien 4, 20, 52, 51 und 16 eingesetzt und absolvierte eine Leistung von 2.955 km. Messungen der RAT und der Universität "Transilvania" ermittelten einen Gesamtverbrauch von 2685 kW. Bei einem maximalen Einsatz von 268 km ohne Aufladung verblieb eine Batteriekapazität von 17%. Im Vergleich zum Dieselbus liegen die Kosten für den Energieverbrauch nur bei rund 25%. Aufgrund der kurzen Einsatzzeit konnten jedoch keine Angaben zu Wartungskosten gemacht werden. Neben den hohen Anschaffungskosten für die Elektrobusse wird die weiterhin zu geringe Reichweite bemängelt, da die Laufleistung eines Tageseinsatzes bei über 300 km liegt. Der Elektrobus des Typs BYD K9 fasst bei einer Länge von 12 Metern und einer Breite von 2,5 Metern 61 Personen bei 25 Sitzplätzen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h, und der Bus kann in 20 Sekunden von 0 auf 50 km/h beschleunigen. Das Laden der Akkus dauert 8 Stunden, aber es gibt auch die Möglichkeit der Schnellladung von 4 Stunden, wonach für 250 km Energie geladen werden kann.

An einer naheliegenden Kombination von Batterie- und Trolleybussen wird noch nicht gedacht, weiterhin besteht das Trolleybusnetz aus acht Linien, wobei die Linien 3, 5B, 10 und 11 (nur in HVZ) nur stündlich befahren werden und die Linien 7, 30, 33 alle 30 Minuten verkehren. Lediglich die Linie 8 verkehrt alle 7-11 Minuten, hier kommen die Gelenkwagen zum Einsatz. Für die übrigen Linien wurden 2011 Solotrolleybusse beschafft, um den Energieverbrauch zu senken.

### **Pernik [BG] - Kurze Betriebseinstellung**

[D. Budach](#) - 03.03.14

Aufgrund ausstehender Rechnungen beim Elektrizitätswerk musste der Trolleybusbetrieb in der rund 30 km südwestlich von Sofia gelegenen Stadt am 20.02.2014 eingestellt werden. Es konnte aber kurzfristig eine Regelung mit der Stadtverwaltung getroffen werden, so dass im Laufe des Tages die Trolleybusse wieder zum Einsatz kamen. Seitdem wird über die allfällige Sanierung des Betriebs weiter diskutiert. Der von der Gemeinde privatisierte Betrieb "Trolleybus Transport" kann nur mit Unterstützung der Stadt aufrecht erhalten werden, Investitionen am Wagenpark und an der Oberleitung unterblieben, so dass der Zustand des Betriebs schlecht ist.

Nachdem infolge eines Fahrzeugbrandes der Gelenktrolleybus 110 Anfang des Jahres verschrottet wurde, folgte im Februar die Verschrottung weiterer Trolleybusse des Typs ZiU682. Es verblieben nun nur noch zehn Einheiten in Betrieb, davon wurden zwei Einheiten, so die Webseite der "[TrolleyTransport](#)", komplett überholt und saniert.

### **Burgas [BG] - Erster der 22 Trolleybusse wird elektrisch ausgerüstet**

[J. Lehmann](#) - 31.03.14

Der erste der 22 neuen Skoda Trollino wird bei der Firma Skoda derzeit elektrisch ausgerüstet. Eine Auslieferung der Fahrzeuge wird im Laufe des Jahres erwartet. Damit wird der komplette Wagenpark abgelöst, der derzeit aus zehn Volvo B58/Hess/Siemens des Bj. 1975, die 2004 aus Luzern beschafft wurden und fünf Berna/SWS,SWP,R&J/BBC des Baujahrs 1966, die 1999 bis 2001 aus Winterthur übernommen wurden.

Das Unternehmen Burgasbus betreibt 21 Bus- und 2 Trolleybuslinien, es stehen neben den 15 Trolleybussen 141 Autobusse zur Verfügung, darunter 20 Solaris Urbino, die

Die zwei Trolleybuslinien T1 und T2 starten an der Trolley-/Bus Station im Vorort Meden Rudnik und führen zum Blvd. San Stefano (Linie T1 gesamt 20.1 km) bzw. Blvd. Democracy (Linie T2, gesamt 22.7 km).

### **- Erster Neuwagen ausgeliefert!**

[D. Budach](#) - 19.05.14

Auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzeň absolvierte Anfang April 2014 der erste der bestellten 22 Trolleybusse des Typs Skoda Electric 26Tr (mit Solaris Aufbau) den ersten Testeinsatz. Es handelt sich um eine Gemeinschaftsbestellung der Städte Burgas, Varna, Pleven und Stara Zagora, nach Burgas werden 22 der insgesamt bestellten 100 Wagen ausgeliefert. Der erste Wagen trat per LKW am 9.04.14 seine Reise nach Burgas an, dort traf er am 25. April 2014 ein. Auch Varna erhielt ein Vorläuferfahrzeug, während sich in Pleven bereits sieben Fahrzeuge befinden.

Die Betriebe Burgas und Varna erhalten eine Lackierung in weiß/blau, wobei die Blautöne sich unterscheiden und Varna einen anderen Streifen im oberen Bereich erhält. Die Trolleybusse für Pleven werden gelb-blau und sind damit

fast identisch mit der Lackierung der Skoda 26Tr für Sofia, während Stara Zagora gelbe Trolleybusse mit blauem Dach (einschließlich Behälter der Ausrüstung auf dem Dach).

Der Wagenkasten des ersten Trolleybus für Burgas wurde nach Škoda Elektrik im März 2014 geliefert, nach den finalen Testfahrten am 08.04.2014 wurde der Wagen mit dem LKW nach Burgas transportiert.

#### **Varna [BG] - Erster Neuwagen in Plzeň im Testeinsatz**

[D. Budach](#) - 14.04.14

Der erste fertiggestellte neue Trolleybus ist auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzeň zu Test- und Einstellfahrten unterwegs. Die Auslieferung der Serie von 30 Škoda Electric 26 Tr Zweiachsern mit Solaris-Karosserie beginnt im Mai und soll bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Die Wagen für Varna gehören zu einer Gemeinschaftsbestellung der vier Verkehrsbetriebe Stara Zagora, Varna, Burgas und Pleven über insgesamt 100 Wagen des gleichen Typs. EU Fördermittel standen für die Beschaffung bereit, die die Modernisierung der Betriebe entscheidend voranbringen wird.

Die Wagen der vier Städte unterscheiden sich technisch nur in Details, Lackierung und Detail der Innenausstattung werden dagegen individuell nach den Anforderung der jeweiligen Betriebe gestaltet.

Varna erneuert damit grundlegend seinen Fuhrpark, denn die Neuwagen werden alle in gleicher Anzahl vorhandenen Skoda 14Tr Zweiachser ersetzen, während die 9 Gelenkwagen vom Typs 15Tr, die vor Jahren aus Usti nad Labem, Presov und Budweis übernommen worden waren, vorerst weiter im Bestand bleiben.

#### **Bendery/Tighina [MD] - Neue Niederflurtrolleybusse aus Rußland**

[J. Lehmann](#) - 26.05.14

Im Zuge der Feierlichkeiten zum Tag des Siegs im Zweiten Weltkrieg am 9.Mai wurden vier neue Niederflurtrolleybusse der Bevölkerung präsentiert. Die Ankauf der Trolleybusse wurden für Transnistrien im Rahmen der humanitäre Hilfe der Russische Förderation über die Gesellschaft "eurasischen Integration" gefördert. Die ersten Fahrgäste der neuen Trolleybusse waren neben dem Präsidenten von Transnistrien, einer seit 20 Jahren nicht als Staat anerkannter Teil von Moldavien, Jewgeni Schewtschuk und der russische Vizepremier und Transnistrien-Beauftragte Dmitri Rogosin. Auch die Bevölkerung von Transnistrien, seit 1990 von der Zentralregierung der moldawischen Hauptstadt Chişinău unabhängig und über eine eigene Regierung, Währung und Verwaltung verfügend, strebt wie der Ostteil der Ukraine den Beitritt zu Russland an.

Die Trolleybusse stammen aus dem Werk "Trans-Alpha" in Vologda, wo zehn Tage lang Trolleybusfahrer und Werkstattpersonal geschult wurden.

Im August über gab die Stadt die vier Niederflurtrolleybusse des Typs BKM-321 Nr. 54, 55, 56, 57 an Tiraspol. Die vier Fahrzeuge wurden im September 2012 in Betrieb genommen, damit erhielt der Betrieb die ersten Niederflurtrolleybusse. Obwohl der Betrieb erst 20 Jahre besteht, beträgt das Durchschnittsalter der 25 Trolleybusse 22 Jahre. Die ersten zehn Trolleybusse, mit denen der Betrieb am 19. Juni 1993 eröffnet wurde, waren zu diesem Zeitpunkt bereits zwei Jahre alt. Die erste Linie verband die Stadt mit der Nachbarstadt Tiraspol, die auch heute noch die wichtigste Linie ist und daher hier die Neufahrzeuge zum Einsatz kommen. Weitere Trolleybusse wurden gebraucht übernommen, und zwar nicht nur aus der Nachbarstadt, sondern auch aus Sterlitamak und Minsk. Diese Wagen waren teilweise älter als die zehn ersten Trolleybusse.

#### **Kiew/Kyiv [UA] - Netzerweiterung um knapp 1 km**

[J. Lehmann](#) - 19.05.14

Am 17.05.2014 wurde eine rund 1 km lange Neubaustrecke eröffnet, die fortan von der Linie 6 bedient wird. Der Abschnitt führt von der Straße M. Lukyanovskaya zum Diagnose-Center. Die Strecke wird werktags in Stoßzeiten mit einem durchschnittlichen Abstand von 8-9 Minuten bedient. 10 Trolleybusse kommen auf der Linie 6 zum Einsatz. Auch die Trolleybuslinie 18 erhielt zeitweise eine entsprechende Verlängerung.

Im Februar 2013 stimmte der Stadtrat Kiew zu, einen Kredit für den Verkehrsbetrieb "Kievpasstrans" für den Kauf von 77 Trolleybussen des Typs "Bogdan T901" in Höhe von 285 Millionen Griwna. Damit soll der Anteil an niederflurigen Gelenktrolleybussen erhöht werden. Bislang konnte die Firma Bogdan in 2013 zehn Einheiten ( 2321-2326, 4316-4319) und bis Mai 2014 sieben Einheiten (2327-2331, 3311, 4320) ausliefern. In 2013 gingen noch 23 Solowagen des Typs T70110 (Nr. 1379-1389, 3386 – 3397) in Betrieb.

Weiterhin stehen noch rund 30 Trolleybusse des Typs YMZ T2 der Baujahre 2002-2004 in Betrieb, von den bereits ausgemusterten Einheiten des Baujahrs 2001 gingen von 2008 bis 2013 an andere Betriebe in der Ukraine, und zwar an Severodonetsk (510, 506, 507, 509), Zhitomir (525, 530, 531, 535, 537), Ulegorsk (536, 532), Slawjansk (533) und Winnitsa (534, 538).

#### **Mariupol [UA] - Zwei weitere neue Trolleybusse aus Weissrußland**

[J. Lehmann](#) - 21.04.14

Am 27.11.2013 präsentierte das kommunale Unternehmen "Mariupol Straßenbahn Trolleybus-Management" zwei neue Trolleybusse vom Typ MAZ 103 /ETON, die von der Firma Dinepr in deren Fabrik in Dnepropetrovsk fertig montiert wurden und wenige Tage zuvor ausgeliefert wurden. Die zwei Wagen erhielten die Betriebsnummern 205 und

206. Mit den 2012 gelieferten BKM 321 (Nr. 201-204) sind nun sechs der knapp 50 Einheiten des Trolleybusparks niederflurig.

Weiterhin werden 12 Linien mit einer Netzlänge von 101,3 km befahren. nach offiziellen Angaben stehen 47 Trolleybusse zur Verfügung, darunter sind auch noch zwei Gelenkwagen des Typs ZiU 683. In 1992/3 wurden 13 Gelenktrolleybusse dieses Typs beschafft, dazu kamen noch zwei Einheiten aus einheimischer Produktion vom Typ YMZ T1, mit Wagen 1701 wurde jedoch der letzte dieser zwei Einheiten Anfang 2013 ausgemustert.

Von den ursprünglich 76 Škoda 14Tr, die von 1983 bis 1990 beschafft wurden, gehören noch neun Einheiten zum Wagenpark, der älteste stammt vom Baujahr 1986.

Von den 1992 und 1993 beschafften ZiU-682 befinden sich noch acht Einheiten in Betrieb.

#### **Vinnitsya/Winniza [UA] - Erster neuer Trolleybus zum 50-jährigen Jubiläum ausgeliefert**

[J. Lehmann](#) - 10.03.14

Auf den Tag genau nach 50 Jahren, als der Trolleybusbetrieb mit fünf Wagen am 18. Februar 1964 aufgenommen wurde, konnte im Depot der erste von 30 neuen Trolleybussen vorgestellt werden. Es handelt sich um 12m-Trolleybusse des Typs T701.17 der Firma Bogdan.

Die Firma Bogdan erhielt den Auftrag in Höhe von 113 Millionen Hryvnias für die Lieferung von 40 Trolley- und 30 Autobussen. Die Finanzierung der Fahrzeuge erfolgt über ein Darlehen der Landesbank, die Rückzahlung erfolgt im Rahmen der ausgehandelten Kofinanzierung je zur Hälfte von der Stadt und vom Staatshaushalt. Die komplette Lieferung ist für 2014 geplant.

Die neuen Trolleybusse werden ebenfalls in blau und weiß gehalten wie der überwiegende Teil der Flotte. Die Zahl der verfügbaren Trolleybusse sank in den letzten 20 Jahren stetig. Waren 1991 noch 190 Trolleybusse im Einsatz, die insgesamt rund 90 Mill. Personen beförderten, stehen nun 111 Einheiten, die jedoch noch von fast 75 Millionen Passagieren jährlich genutzt werden, zur Verfügung.

#### **Almetjevsk [RU] - Zehn neue Trolleybusse in 2013**

[J. Lehmann](#) - 26.05.14

Ab Februar 2014 betreibt die junge 150.000 Einwohner-Stadt in der Republik Tatarstan, rund 1000 km östlich von Moskau vier Trolleybuslinien: Neben der 1976 eröffneten und zuletzt 2009 verlängerten Linie 1 sind dies die Linien 3, 4 und 5. Letztere wurde von im Mai 2009 in Verbindung mit der Verlängerung der Linie 1 eingestellt, aber im Frühjahr 2011 wiedereröffnet. Knapp 50 Trolleybusse stehen für diese Linien zur Verfügung. In 2013, rechtzeitig zum Feiertag des 60-jährigen Stadtjubiläums und dem 70. Jahrestag der Republik Tatarstan konnten die Neufahrzeuge der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Es handelt sich um Niederflurtrolleybusse des Typs BTZ-52763A, die die Betriebsnummern 05-08 und 10-15 erhielten. Zeitgleich konnten vier gebrauchte und generalüberholte ZiU-682 aus Tscheljabinsk übernommen werden. Diese erhielten die Betriebsnummern 01-04, die ursprünglichen Trolleybusse gingen in Tscheljabinsk in 1987 bis 1992 in Betrieb. Der übrige Wagenpark besteht aus Trolleybussen der Bauform ZiU682, der älteste (Wagen 09) stammt vom Baujahr 1992, er erhielt vor kurzem noch eine Teilsanierung mit Ersatz der Beleuchtung und der Verglasung im Innenraum.

#### **Khimki [RU] - Zwei neue Niederflurtrolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 03.03.14

Ende 2013 erhielt die an der nordwestlichen Stadtgrenze Moskaus an der Bahnstrecke nach Sankt Petersburg gelegene eigenständige Stadt mit rund 207 Tausend Einwohnern die ersten Niederflurtrolleybusse. Die beiden im auffälligen gelb lackierten Wagen vom Typ TrolZa-5265.00 „Megapolis“ erhielten die Betriebsnummern 0029 und 0030 und wurden am 15.01.2014 offiziell in Betrieb genommen.

In den Jahren zuvor wurde der Wagenpark stetig mit neuen ZiU682 erneuert, 2010 gingen fünf Einheiten (Nr.0001, 0003- 0006, 0008 und 0011) und 2011 vier Einheiten (Nr. 0007, 0009, 0010, 0014) in Betrieb. Im Jahr 2012 folgte mit Nr.012 ein in der Werkstatt des Trolleybusbetriebs Ivanovo produzierter ZiU-682 mit der Nr.0012. Sie ersetzten die Trolleybusse mit den gleichen Betriebsnummern, die 2002-2004 in Betrieb gingen und seinerzeit die ersten 1997 neu beschafften Trolleybusse ablösten.

Von den 29 Trolleybussen werden an Wochentagen 23 Einheiten eingesetzt, an Wochenenden und Feiertagen 20 Einheiten. Die Länge des Netzes beträgt 23,93 km und wird von drei Unterwerken versorgt.

#### **Kurgan [RU] - Wirtschaftlicher durch geringeren Stromverbrauch**

[J. Lehmann](#) - 05.05.14

Am Freitag, 21. März 2014 wurde der Trolleybus 615 mit einer neuen elektrischen Ausrüstung vorgestellt. Im Zuge der der Modernisierung erhielt der fünf Jahre alte Trolleybus eine neue Mikroprozessor-Steuerung. Damit kann der Stromverbrauch auf bis zu 30% eingespart werden, gegenüber einem der bisherigen Trolleybusse, die für rund 2500 Rubel täglich Strom verbrauchen, benötigt der neu ausgerüstete Trolleybus weniger als 500 Rubel pro Einsatztag. Außerdem wurden durch die Neuausrüstung die Kosten für Reparaturen und Wartung des Wagens erheblich reduziert. Die elektronischen Geräte befinden sich in einer robusten verschlossenen Box, bei der die Bruchgefahr deutlich reduziert wird. Neu ist auch die Möglichkeit, mittels Batterie eine Entfernung von 500 bis 600 m ohne Fahrleitung bzw. bei stromloser Fahrleitung zu überwinden.



Der private Verkehrsbetrieb befindet sich in einer schwierigen finanziellen Lage. Die Schulden des Unternehmens sind auf über 60 Millionen Rubel angewachsen, eine Preiserhöhung von 10 auf 12 Rubel pro Fahrschein bringt nur eine geringe Verbesserung der Lage. Die tatsächlichen Kosten pro Fahrgast betragen 26 Rubel, sie stiegen im vergangenen Jahr um knapp 4 Rubel an. Hingegen sank die Anzahl der beförderten Fahrgäste um rund 40%, zumal der Preis pro Fahrt in einem der zahlreichen Minibusse nur geringfügig teuer ist.

Zudem musste der Betrieb wiederholt wegen Straßenbauarbeiten eingestellt werden, so ist seit dem 17.03.2014 im Zusammenhang mit den Straßenbauarbeiten auf der Straße Kuibyshevs die Trolleybuslinie 3 vorübergehend außer Betrieb.

Der Trolleybuspark besteht aus rund 53 Trolleybussen. Bis auf die vor knapp 5 Jahren neu beschafften fünf Trolleybusse des Typs VMZ-5298 sind alle Wagen rund 12-16 Jahre alt (Bj.1997-2003). Zwei Gelenktrolleybusse des Typs ZiU-6205 20 gehören ebenfalls zum Wagenpark, sie kommen auf der HVZ-Linie 8 zum Einsatz.

#### **Penza [RU] - Linien nach und nach erneuert**

[J. Lehmann](#) - 17.03.14

Zwei weitere neue Niederflur-Trolleybusse des Typs BKM 321 von der Firma Belkommunmash aus Weißrussland wurden im Dezember 2012 ausgeliefert. Sie gingen mit den Nr. 2088 und 2090 in Betrieb. Mit den 20 Einheiten, die 2011 geliefert wurden, umfasst der Wagenpark nun 22 Niederflurtrolleybusse.

Bis auf Trolleybus 1421, ein ZiU-682 des Baujahres 1994 sind in den letzten Jahren alle über 15 Jahre alten ZiU 682 ausgemustert worden, damit sank die Anzahl der Trolleybusse auf 90 Einheiten. Der Großteil des Wagenparks besteht aus den 2006 beschafften ZiU 682, insgesamt 50 Einheiten wurden davon beschafft.

Im Sommer 2011 wurde die Linie 7 zum Flughafen vorübergehend wegen umfangreicher Straßenbauarbeiten eingestellt. Auf der verkürzten Strecke der Linie 7 verkehrte die Linie 4. Erst im Januar 2014 konnte die Linie 7 wieder bis zum Flughafen elektrisch verkehren, die Linie 4 wurde am 3. März 2014 eingestellt. Im Zuge der Wiederaufnahme der Trolleybuslinie 7 erfolgte eine komplette Überarbeitung der Fahrleitung, wie bereits im Vorjahr die Linie 8 und im Sommer 2012 die Linien 1, 5 und 9.

#### **Petrozavodsk [RU] - Zwei Niederflur und vier ZiU682 beschafft**

[J. Lehmann](#) - 07.04.14

Nachdem im März 2013 die ersten beiden Niederflurtrolleybusse des Typs feierlich in Betrieb genommen wurden, folgten im September 2013 fünf neue Trolleybusse des bewährten Typs ZiU-682. Sie ersetzen ältere ZiU-682 der Baujahre 1986 bis 1994.

Nach Angaben auf der Webseite des [Verkehrsbetriebs](#) umfasst der Wagenpark 97 Trolleybusse, mit denen regelmäßig 7 Linien bedient werden. Die Länge des Fahrleitungsnetzes beträgt 95,5 km, es wird von 13 Unterwerken gespeist. 760 Mitarbeiter beschäftigt der Betrieb.

Während die Trolleybuslinien 1-6 in einem zeitweise 7 bzw. 8-Minuten-Takt bedient werden, verkehrt die Linie 8 lediglich mit einem rund 80 Minuten langen Umlauf in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags.

Wegen Rückstände bei der Zahlung der Stromrechnungen musste der Betrieb am 14.10.2013 eingestellt werden. Bis Ende September hatten sich Schulden für Strom fast 16 Millionen Rubel angehäuft. Aber es konnte kurzfristig eine Lösung gefunden werden und bereits am Folgetag wurden die Trolleybuslinien bis auf wenige Ausnahmen wieder bedient; als letztes wurde am 14. November 2013 die Linie 8 wieder eingeführt.

Um mehr Fahrgäste zu gewinnen wurde eine ungewöhnliche Maßnahme durchgeführt. Ab 1. Januar 2014 wurde der Fahrpreis für eine Fahrt im Trolleybus von 17 auf 10 Rubel gesenkt. Auch die Preise für die Dauerfahrkarten wurden günstiger angeboten.

Durch die Senkung der Fahrpreise konnte ein Anstieg der Auslastung auf den Trolleybuslinien um 40-45% verzeichnet werden und die Erträge aus den Fahrscheinverkäufen stiegen um 12%. Die Fahrgäste konnten von den Taxis und Minibussen zurückgeholt werden, diese boten teilweise einen reduzierten Tarif von 15 statt 20 Rubel und nahmen somit zahlreiche Fahrgäste den Trolleybuslinien weg.

#### **Sterlitamak [RU] - Zwei neue Niederflurtrolleybusse mit Batterieantrieb**

[J. Lehmann](#) - 31.03.14

Im November 2013 traf ein Niederflurtrolleybus des Typs 5265 Megapolis der Firma TrolZa ein, der mit einer starken Batterie ausgestattet ist, um Fahrten ohne Oberleitung zu ermöglichen. Mit der Batterie können bis zu 15 Kilometer zurück gelegt werden. Am 07.12.13 wurde eine Linie 14A eingeführt, die ein Industriegebiet über die Endhaltestelle BTC hinaus bedient. Wenige Tage später am 10.12.13 kam eine Linie 15 hinzu, die ohne Fahrleitung das Krankenhaus bedient.

Nach Ausmusterung weiterer Trolleybusse des Baumusters ZiU 682, unter anderem auch einige der BTZ 52011, die 2000 in Dienst gestellt wurden, besteht der Wagenpark aus 168 Einheiten, davon sind weiterhin rund 30 Einheiten älter als 20 Jahre (Baujahr 1986-1992). Die Anzahl der Gelenktrolleybusse blieb bei acht Einheiten in Betrieb, jedoch ist nur noch die Hälfte davon betriebsbereit.

#### **Ufa [RU] - Elf neue Trolleybusse in Betrieb genommen**

[J. Lehmann](#) - 14.04.14

Am 06.03.2014 wurden vor dem Verwaltungsgebäude der Stadt zehn neue Trolleybusse des Typs BTZ 52763A der Bevölkerung präsentiert. Sie wurden im Januar und Februar von der [baschkirischen Trolleybus-Fabrik](#), die seit 1968 Trolleybusse und Straßenbahnen in Ufa aufarbeitete und seit 1998 einen eigenen Trolleybustyp anbietet, ausgeliefert. Der neu nach Ufa gelieferte Typ basiert auf den Autobus des Typs NEFAZ-5299, der seit 2000 im Automobilwerk Neftekamsk produziert wird.

Die zehn präsentierten Wagen erhielten die Nummern 1004, 1005, 1014, 1032, 1037, 2039, 2058, 2076, 2083 und 2091 und wurden entsprechend ihrer ersten Ziffer dem Depot zugeordnet. Die Nummern wurden von kurz zuvor ausgemusterten Trolleybussen, so wurden zum Beispiel im August 2012 der ZiU 682 Nr.2091 vom Bj.1984, im Oktober 2012 Nr.2058 Bj. 1997 und im Sep.2012 Nr. 2039 Bj. 1988 sowie in 2013 die BTZ 5276 Nr.1014 vom Bj.2004, Nr.1032 vom Bj. 2001 und Nr. 1037 vom Bj. 2002. Die neuen Trolleybusse sind in dunkelblau gehalten, ein Wagen ist weiß mit blau unten abgesetzt. Der Mitte März gelieferte elfte Wagen (Nr.1044) hat eine komplett grüne Lackierung. Mit den elf neuen Trolleybussen konnte die Anzahl der über 15 Jahre alten Trolleybussen vom Typ ZIU 682 auf unter fünf Einheiten reduziert werden. Der älteste davon stammt vom Baujahr 1986 (Nr.2005).

Der Wagenpark besteht weiterhin aus rund 200 Trolleybussen, mit denen weiterhin 20 Linien (1-17, 20-22) bedient werden. Von den einst 25 Gelenktrolleybussen verblieb nur noch einer, und zwar Gelenktrolleybus 1060, einer von drei ZiU-6205M, die 2008 aus Gelenkwagen des Baujahrs 1992 entstanden. Die beiden anderen (1069, 1070) sind weiterhin abgestellt vorhanden und dienen als Ersatzteilspeicher. Gelenktrolleybus 2113, ein TrolZa-62052.0, der elektrisch in Ufa bei dem JSC "Baschkirischen Trolleybus Werk" komplettiert wurde und seit Oktober 2005 in Dienst stand, wurde im Januar 2014 ausgemustert.

Im Juni 2013 unterzeichnete die baschkirische Trolleybus Fabrik einen Vertrag mit der Firma Bogdan aus der Ukraine. Unter der Modell-Nr. BTZ 52769 sollen 100 Niederflur-Trolleybusse des Modell T701 in 12 Meter Länge in russische Betriebe verkauft werden. Im September 2013 erhielt man die ersten Wagenkästen der Firma Bogdan. Ein erster BTZ-52769- Prototyp wurde auf der Moskauer Ausstellung "ElectroTrans 2013" Ende Mai ausgestellt, anschließend soll dieser Wagen für die russische Zertifizierung zur Verfügung stehen. Die Firma Bogdan erhofft sich mit dieser Kooperation ein Verkauf ihrer Trolleybusse auf dem russischen Markt. Bis zu 600-700 Trolleybusse pro Jahr werden hier verkauft, ein Vielfaches höher als in der Ukraine. Dort konnten im Vorfeld der EM im Jahr 2012 rund 100 Einheiten verkauft werden. Zudem erhielten im vergangenen Jahr 35 russische Städte im Rahmen eines Umwelt-Beschaffungsprogramms des Verkehrs Zuschüsse in Höhe von mehreren Milliarden Rubel und aus diesem Fonds wurden 327 Trolleybusse und 177 Straßenbahnen beschafft.

### **Uljanowsk [RU] - 15 neue Trolleybusse und 12 km neue Fahrleitung**

[J. Lehmann](#) - 13.05.14

Rege Bautätigkeit auf dem linken Ufer des Kuibyschewer Stausees der Wolga zieht eine Erweiterung des Trolleybusbetriebs nach sich. Dieser besteht seit 40 Jahren, jedoch ohne Verbindung mit dem vor 60 Jahren eröffneten Straßenbahnbetrieb in den Stadtteilen des rechten Ufers. Nach Eröffnung der Linie 9 zum Küsten-Park mit rund 3,2 km Fahrleitung am 10.6.2012 folgten in 2013 weitere Verbindungen mit rund 12 km Fahrleitung. So nahm am 16.10.2013 die Trolleybuslinie 12 auf dem Prospekt Leninskogo Komsomola den Betrieb auf, am 7.11.13 erhielt die Trolleybuslinie 6 auf der Allee Lenin Komsomol und "Freundschaft der Völker" eine neue Streckenführung. Für diese Netzerweiterungen wurden aus den städtischen Haushalt in 2012 rund 20 Millionen Rubel, in 2013 sogar 43 Millionen Rubel bereitgestellt.

Ebenfalls startete 2012 ein Programm zur Erneuerung und Erweiterung des Wagenparks. Nachdem 2012 fünf teilmittelflurige Trolleybusse des Typs TrolZa-5275.07 "Optima" (Nr.03-07) in Betrieb gingen, folgten 2013 vierzehn weitere (Nr.08-21) sowie ein hochfluriger Trolleybus der bewährten russischen Bauweise der Firma Moskauer Trolleybus-Reparatur-Service vom Typ MTrZ-6223. Die ersten zwei Neufahrzeuge wurden Anfang Mai 2013 geliefert. Für diese Zwecke erhielt die Stadt eine Zuteilung von 102 Millionen Rubel aus dem Bundeshaushalt. Trotz Ausmusterung einiger ZiU 682 der Baujahre 1986-91 machen diese teilweise mehrfach generalüberholten Fahrzeuge mit über 40 Einheiten den Großteil des Wagenparks aus. Es wurden jedoch für die kommenden Jahre weitere Investitionen zur Erneuerung des Wagenparks in Aussicht gestellt. Der Wagenpark stieg auf knapp 70 Trolleybusse, davon kommen 44 (ab 1.Juni: 48) zum Einsatz. Rund 340 Mitarbeiter beschäftigt die MUP "Ulyanovskelektrotrans", der Fahrpreis musste jedoch zum Jahresbeginn von 12 auf 14 Rubel erhöht werden.

### **Yekaterinburg/Jekaterinburg [RU] - Erster Niederflurtrolleybus Modell-5265.00 Megapolis.**

[J. Lehmann](#) - 24.03.14

Anfang Februar 2014 lieferte die Firma TrolZa einen Niederflurtrolleybus des Typs 5265 "Megapolis" an die Verkehrsbetriebe "TTU" aus. Der Wagen wird drei Monaten getestet, sofern der Niederflurtrolleybus Fahrgäste und Fahrer zufriedenstellt, wird die Stadtverwaltung das Fahrzeug ankaufen.

Am 13. Februar 2014 wurde der Wagen der Presse öffentlich vorgestellt. Der neue stellvertretende Direktor des Depots Vladimir Sitnikov stellte das Fahrzeug vor, allgemein wies er auf den Vorteil des Wagens hin, mittels Rampe Rollstuhlfahrer die Zufahrt zu ermöglichen. Dieses geht jedoch zu Lasten der Kapazität. Weisen die bisherigen Trolleybusse 30 Sitzplätze auf, stehen hier nur 22 Sitzplätze zur Verfügung, der Fahrgastraum ermöglicht 78 Stehplätze. Ab dem 20.02.2014 kam der für die Stadt erste Niederflurtrolleybus auf der Linie 8 zum Einsatz. Insgesamt werden von

rund 250 Trolleybussen 19 Linien bedient. Bis auf die Linien 5 und 20, die nur 2-3mal stündlich verkehren, wird auf allen Trolleybuslinien ein dichter Takt geboten. So verkehren die Linien 8 und 10 fast ganztägig im 4-Minuten-Takt. In Ergänzung der Straßenbahn, die 1929 erstmals verkehrte und mittlerweile 30 Linien bei einem Wagenpark von über 400 Triebwagen umfasst, führte die Stadt vor über 70 Jahren am 17.10.2013 den Trolleybus ein.

#### **Jinan [CN] - Ausbau des Trolleybusnetzes geplant**

[D. Budach](#) - 17.03.14

Zwei neue Trolleybus-Prototypen, die von der Firma Yutong Bus gebaut wurden, erhielt die Stadt Jinan am 30. Dezember 2013. Die Hauptstadt der Provinz Shandong im Norden von Zentral-China, rund 400 km südlich von Peking gelegen. Seit rund 15 Jahren werden vier Trolleybuslinien bedient, die erste Trolleybuslinie wurde am 1.1.1977 eröffnet. Der Wagenpark umfasst knapp 140 Trolleybusse des Typs JK6120D mit den Wagennummern 1600-1639, 2000ff, 2241ff, 2400ff und 3400 ff. Diese Wagen wurden von der Firma Sinotruk, ein Hersteller für schwere Lkw in der Nähe von Jinan, erbaut.

Die beiden neuen Wagen vom Typ ZK6125BEVG5 bzw. ZK5125A, wurden von Yutong Bus aus der Hauptstadt der Provinz Henan Zhengzhou, erbaut. Diese Firma ist ein wichtiger Bus-Hersteller in China, so haben sie auch bei den jüngsten Trolleybussen der Stadt Guangzhou mitgearbeitet.

Wie die jüngsten Trolleybusse der Firma Youngman für Peking und Hangzhou, sind die neuen Trolleybusse auch mit einem Batterieantrieb ausgestattet, der eine Fortbewegung ohne Oberleitung ermöglicht. Die Trolleybusse sind 12 Meter lang, 2,55 Meter breit und 2,5 Meter hoch, sie können 86 Personen aufnehmen. Damit sind die Wagen deutlich größer als die bisherigen Trolleybusse sowie auch die normalen Autobusse.

Die Stadt plant den Ausbau des Trolleybusnetzes zu einem elektrischen BRT-System, hierfür soll in diesem Jahr der erforderliche Straßenumbau beginnen und der erste Abschnitt im kommenden Jahr eröffnet werden. Der Gesamtausbau ist bis zum Jahr 2020 geplant.

#### **Beijing [CN] - Bewährte Batterie-/Trolleybusse sollen Dieselbusse bis 2017 ersetzen**

[J. Lehmann](#) - 13.05.14

Die Stadt setzt nun auf die elektrische Mobilität zum Kampf gegen die Umweltverschmutzung. Vorübergehend wurde auf die Erdgastechnik bei Bussen gesetzt, nun soll aber die Entwicklung von Trolley-/Batteriebussen gefördert werden. In einem Aktionsplan 2013-2017 für saubere Luft soll eine Energieeinsparung zur Verbesserung der atmosphärischen Umgebung erreicht werden. Eder Aktionsplan sieht vor, die Dieselbusse in einem kurzen Zeitraum durch Erdgas- und Elektrofahrzeuge zu ersetzen. Bei den elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wird die Priorität auf die technisch ausgereiften Batterie-/Trolleybusse gesetzt und bis 2017 sollen 100% des Verkehrs der Innenstadt Bussen mit sauberer Energie bedient werden.

Bereits seit Jahren sind die Trolleybusse mit einer Batterie ausgestattet und fahren bereits an vielen Stellen in der Innenstadt oberleitungsfrei. Es wurde jedoch Blei-Säure-Batterie verwendet, mit der maximal drei Kilometer überbrückt wurde. Die neuen Trolleybusse erhalten jedoch Batterien auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie, die eine bessere Ausdauer und Energieeinsparung ermöglicht und dabei umweltfreundlicher ist.

Der erste Schritt ist die Umstellung der Expresslinie 104, die ab dem 19.12.2013 mit Batterie-Trolleybussen aus der letzten Lieferung bestückt wurden und ab dem 28.12.2013 als Linie 127 bezeichnet wurde. Mit der Trolleybuslinie 127 werden nun 16 Trolleybuslinien angeboten, es war dies die erste neue Trolleybuslinie seit 12 Jahren, als die Linie 124 in 2001 eröffnet wurde.

Für die 16 Linien stehen derzeit 590 Trolleybusse zur Verfügung. Der Trolleybuspark wurde zwar in den letzten Jahren durch die Beschaffung von Neufahrzeugen stetig verjüngt, jedoch erfolgte keine Erhöhung der Anzahl seit 2001.

#### **Shanghai [CN] - Richtungswechsel: Erneuerung des Trolleybusparks**

[D. Budach](#) - 03.03.14

Augenscheinlich ein klarer Richtungswechsel: Nachdem sich diverse Versuche mit Elektrobussen mit Batterie- oder durch Super-Cap-Energiespeicherung als wenig zuverlässig herausgestellt haben, wurde nunmehr die verkehrspolitische Ausrichtung geändert – statt Abschaffung des noch immer ausgedehnten Trolleybusystems steht eine umfassende Modernisierung auf dem Plan.

Über die Beschaffung von 60 YoungMan Trolleybussen vom Typ JNP6120BEV1 hatten wir berichtet, der erste von ihnen traf am 26.1.2014 ein (siehe [Meldung vom 27.1.2014](#)). Noch im Februar wurde Ausschreibung zur Lieferung von 230 weiteren Wagen veröffentlicht, darunter 200 Trolleybusse mit Batteriehilfsantrieb als sogenannte „Rechargeable Electric Buses“ und weitere 30 Wagen als batterie-elektrische Duo-Busse, d.h. voraussichtlich mit stärkeren Batterien für längere Fahrten abseits der Fahrleitung. Alle Fahrzeuge werden 12m lange Solowagen sein. Die Auslieferung soll für 200 Wagen bereits im Mai und Juni 2014 geschehen, die restlichen 30 folgen wenig später. Damit wird die gesamte aktuelle Trolleybusflotte, die durchgehend weniger als 10 Jahre alt ist, ersetzt werden. Außerdem soll der dann auf 290 Wagen erhöhte Bestand zum Ende des zeitweisen Mischbetrieb mit Dieselbussen auf den verbliebenen Trolleybuslinien führen. Aktuell werden die Linien 6,8,14,19,20,24,25 und 28 von Trolleybussen befahren. Die Neuwagen sollen auch auf der seit einem Jahr nicht mehr elektrisch bedienten Linie 15 wieder zum Einsatz kommen, außerdem auf Linie 22 (seit Oktober 2013 ohne Trolleybusse). Die Wiederinbetriebnahme der Linien 13 und 23 steht aktuell (noch) nicht auf der Agenda.



Der Trolleybusbetrieb in Shanghai feiert im November dieses Jahres seinen 100sten Geburtstag und ist damit die älteste noch betriebene Trolleybusanlage der Welt.

#### **- Erster Young-MAN im Linieneinsatz, Auftrag über weitere Neuwagen vergeben**

[D. Budach](#) - 21.04.14

Am 17.4.2014 begann in Shanghai der Linieneinsatz der ersten gelieferten neuen Solo-Trolleybusse vom Typ Young-MAN J2B. 60 dieser Wagen wurden seit Januar 2014 nach Shanghai ausgeliefert.

Insgesamt nahmen 20 Einheiten am 17.04.2014 den Betrieb auf, neben den drei Einheiten auf der Linie 15, wo damit erstmals seit dem 15.03.2013 wieder Trolleybusse zum Einsatz kamen, gingen 15 Einheiten auf die Linie 8 und zwei Einheiten auf die Linie 28.

Bis Ende des Jahres sollen 270 weitere Trolleybusse geliefert werden und nun wurde auch offiziell angekündigt, dass sie die Dieselbusse auf 12 Trolleybuslinien (6, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 25 und 28) ersetzen sollen. Somit gehen auch die bereits komplett eingestellten Linien 13 und 23 als Trolleybuslinien wieder in Betrieb.

An der feierlichen Inbetriebnahme um 9 Uhr morgens, zu der der Verkehrsbetrieb Ba-shi Group eingeladen hatte, nahmen viele Vertreter der lokalen Medien teil, die später die Wichtigkeit der umweltfreundlichen Trolleybusse hervorheben, aber auch auf die Möglichkeit hinwiesen, dass die neuen Fahrzeuge 10 km mit ihrem Batterieantrieb sich ohne Fahrleitung fortbewegen können.

60 der 290 neuen Trolleybusse werden 20 in Shanghai produzierte Sunwin-Trolleybusse und 40 in Hangzhou produzierte Xianfei Trolleybusse ablösen. Weitere 30 Xianfei Trolleybusse (H0A 043-072) sollen bis 2015 in Betrieb bleiben.

Die weiteren 230 Neuwagen werden ebenfalls von YoungMAN geliefert werden, die Typenbezeichnung lautet JNP6120BEV1 und die Auslieferung soll bereits in einigen Wochen beginnen, obwohl der Auftrag erst im März 2014 vergeben worden war.

#### **San Francisco [US] - Details der gemeinsamen Bestellung mit Seattle**

[D. Budach](#) - 24.03.14

Die feste Bestellung der Verkehrsbetriebe San Francisco MUNI umfasst 60 Gelenktrolleybusse, daneben besteht eine Option über weitere 93 Gelenk- und 240 Solowagen. Die fest bestellten Gelenkwagen dienen im wesentlichen zum Ersatz der ältesten, hochflurigen Wagen, die von New Flyer aus den 90er Jahren stammen. Ein Teil dieser einst ebenfalls 60 Wagen umfassenden Serie wurde bereits vor Jahren ausgemustert, deswegen kommen auf bestimmten Trolleybuskursen auch Dieselbusse zum Einsatz. Die vereinbarten Optionen dienen zum mittelfristigen Ersatz der gleich starken Flotte von Skoda-Obussen.

Alle Wagen liefert New Flyer Industries Inc. aus dem kanadischen Winnipeg, die elektrische Ausrüstung stammt von Vossloh Kiepe. Die Gelenkwagen gehören zum Typ XT 60' Xcelsior™, die optionalen, künftigen Solowagen zum Typ XT 40' Xcelsior™. Um den „Buy American“-Regeln zu entsprechen, wird ein Teil der elektrischen Komponenten von Vossloh-Kiepe auch in Nordamerika selbst hergestellt. Die neuen Wagen werden deutlich verbrauchsgünstiger sein als die bisherigen Fahrzeuge und über einen starken Batteriehilfsantrieb verfügen.

Wie berichtet haben auch die Verkehrsbetriebe in Seattle, die King County Metro Transit, 141 Trolleybusse der Typen Xcelsior XT40 und XT60 bestellt. Auch hier besteht eine Option über weitere Wagen. Bei der Ausübung aller Optionen käme der gesamte Lieferumfang für Seattle und San Francisco auf zusammen 530 Wagen.

Der erste Vorserien-Solowagen wird voraussichtlich im Mai 2014 nach Seattle ausgeliefert, der erste Vorserien-Gelenkwagen im Oktober 2014. Die Serielieferung der Solowagen beginnt im Dezember 2014 und die der Gelenkwagen im Juni 2015 nach San Francisco und Seattle.

#### **Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Zwei weitere Zero-Emission-Linien vorgesehen**

[D. Budach](#) - 05.05.14

Im Vorgriff auf die im Laufe der nächsten Monate vorgesehene Veröffentlichung des neuen Generalverkehrsplanes für die mexikanische Hauptstadt hat der Sekretär für Transport und Verkehr in der Stadtregierung Eduardo Venadero Medinilla die Stärkung des Trolleybusbetriebs angekündigt. So sollen u.a. zwei weitere Linien nach BRT-Standard aufgerüstet werden, wie zuvor bereits drei andere Linien im Verlauf der letzten 5 Jahre. Die Routen werden als sogenannte „Corredores 0 Emisión“ vermarktet und bieten streckenweise vom Individualverkehr abgetrennte Fahrspuren und kurze Taktfolgen. Vorgesehen zur Umrüstung sind die Strecken Metro Rosario - Metro Chapultepec / Boulevard Puerto Aéreo und Villa de Cortés - Unidad Infonavit - Central de Abasto, die bisher von den Linien I und M bedient werden. Allerdings fahren auf der Linie M seit 2 Jahren keine Trolleybusse, und der Abschnitt Infonavit - Central de Abasto ist schon längere Zeit ausser Betrieb. Änderungen in der bisherigen Streckenführung sind allerdings ohnehin vorgesehen. Die genauen Ausführungen bleiben dem neuen Generalverkehrsplan vorbehalten.

Testweise war vom 10.11. bis 14.12.2013 auf den Strecken Velódromo-Chapultepec, Sur 73-Mixcoac und Terminal del Norte-Terminal del Sur ein Nacht-Trolleybusverkehr eingerichtet worden. Über eine künftige Fortsetzung ist gegenwärtig noch nicht entschieden worden.

Ebenfalls noch offen ist die Konkretisierung der Beschaffung neuer Trolleybusse. Wie berichtet fährt seit einigen Monaten ein DINA/Voss-Kiepe Niederflur-Trolleybus testweise auf dem Netz, ein vergleichbarer Prototyp ging auch nach Guadalajara. Hier sind Entscheidungen nicht mehr allzu lange aufzuschieben: Obwohl ein grösserer Teil der Flotte

in der jüngeren Vergangenheit im Zuge der Einführung der Corredores 0 Emisión Modernisierung erfahren hat, liegt das Durchschnittsalter der Flotte bei gut 20 Jahren.

Foto:  
Der Prototyp des DINA-  
Niederflurtrolleybusses auf  
Testfahrt im Netz.  
Aufnahme: Héctor Hugo Lara  
Hernández



#### [Guadalajara \[MX\]](#) - Neue Linie und 25 neue Trolleybusse geplant

[D. Budach](#) - 21.04.14

Der Fuhrpark des schon seit Jahren vernachlässigten Trolleybusbetriebs in der mexikanischen Metropole Guadalajara soll noch in diesem Jahr deutlich erneuert werden. Vorgesehen ist für 2014 der Kauf von 25 Neuwagen, die einen größeren Teil der aktuell eingesetzten Wagen ablösen sollen. Die heutigen Wagen haben nach 28-30 Jahren definitiv das Ende ihrer wirtschaftlichen Einsatzdauer erreicht. Zwar wurde vor zwei Jahren ein Modernisierungsprogramm für die Altwagen angestoßen, doch ist allen Beteiligten klar, dass der Betrieb längerfristig nur mit Neuwagen überleben kann. Einer der beiden in der Hauptstadt bereits getesteten DINA-Niederflurtrolleybusse mit Vossloh-Kiepe-Ausrüstung wird für Testfahrten in Guadalajara vorgehalten. Gegenwärtig sind 37 ältere Obusse in Guadalajara vorhanden, doch in der Regel nur etwa 20-25 auch tatsächlich einsatzfähig.

Aktuell werden die beiden Linie 400 und 500 im 10-Minuten-Takt bedient. Hier ist eine deutliche Frequenzsteigerung vorgesehen, doch die neuen Trolleybusse sollen auch auf einer ganz neuen, noch zu elektrifizierenden Strecke eingesetzt werden. Es handelt sich dabei um die Linie von Juárez/ Federalismo bis nach Periférico Poniente, die derzeit als sogenannte „PreTren“-Linie von Dieselbussen bedient wird. Die Elektrifizierung soll bis 2016 abgeschlossen sein. Die Umsetzung des Gesamtprojekts, das auch die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur vorsieht, hängt naturgemäß davon ab, dass die nötigen Finanzmittel bewilligt werden. 65 Mio. Mex.Peso (= 3,6 Mio. EUR) für eine erste Tranche der 25 Neuwagen sind allerdings bereits im Haushaltsplan reserviert. Man rechnet mit Kosten zwischen 6 und 10 Mio. Mex.Peso pro Trolleybus.

#### [Merida \[VE\]](#) - Beinrchtigungen des Betriebsablaufs

[D. Budach](#) - 19.05.14

Der Trolleybusbetrieb auf der seit mehreren Jahren fertiggestellte Teilstrecke des BRT-Systems wurde durch die politischen Unruhen der vergangenen Monate deutlich in Mitleidenschaft gezogen. An rund 50 Stellen wurden die Installationen beschädigt, darunter an den meisten der Haltestellen entlang der Trasse. Die Schäden wurden inzwischen behoben und der Verkehr läuft planmäßig ab.

Die Linie 1 wird weiterhin nur auf der Teilstrecke Mercado Periférico - Terminal Ejido abgewickelt. Der Fahrplan ist ebenfalls beschränkt auf die Zeiten von 6.00 Uhr bis 10.00h und 15.00h bis 17.30h montags-freitags, 7.00h bis 11h und 16.00h bis 20.00h samstags und 10.00h bis 19.00h an Sonn- und Feiertagen.

Testweise eingeführt werden soll die Mitnutzung der BRT-Trasse durch zweiachsige, chinesische Dieselmotoren, die als Express-Service auf verlängerter Strecke zum Einsatz kommen sollen. Unklar ist im gegenwärtigen politischen Umfeld die Fertigstellung (Elektrifizierung) wenigstens der Linie 1 auf ihrer Gesamtstrecke bis ins Zentrum.

Fahrpersonal des anderen venezolanischen Trolleybussystems in Barquisimeto wurde zur Ausbildung nach Mérida geschickt, allerdings leitet sich daraus nicht ab, dass in Barquisimeto der elektrische Betrieb tatsächlich dauerhaft aufgenommen werden soll. Die Fahrer werden unter anderem auch im Befahren der BRT-Trasse und insbesondere dem Anfahren der festen Haltestellen trainiert.

### [Cordoba \[AR\]](#) - 7 neue Trolleybusse von TROLZA bestellt

[D. Budach](#) - 14.04.14

In Córdoba hat die Bestellung von sieben Neuwagen des russischen Herstellers TROLZA eine längere politische Debatte entsponnen. Die Wagen wurden vom [Bürgermeister im Rahmen einer Russlandreise](#) direkt bestellt, die Auslieferung soll noch 2014 erfolgen. Die Notwendigkeit des Kaufs von Neuwagen wird Córdoba gar nicht bestritten, doch zieht man einen direkten Vergleich zur Beschaffung von Neuwagen aus einheimischer Produktion in Mendoza. Dort kosten die in Produktion befindlichen Wagen vom argentinischen Hersteller Marterfer angabegemäß lediglich rund USD 150.000 pro Stück, während der Import der russischen Wagen Kosten von etwa USD 250.000 pro Stück auslöst. Der Einsatzbestand der städtischen Gesellschaft TAMSE in Córdoba umfasst aktuell 40 Wagen, davon 24 russische ZIU-Zweiachser (einschl. 3 Wagen gebraucht aus Mendoza), 8 ZIU-Gelenkwagen (davon 3 modernisiert), 5 chinesische Zweiachser und ein weißrussischen BKM-Niederflur-Gelenkwagen. Insgesamt 32 ZIU-Zweiachser, 12 ZIU-Gelenkwagen und 16 chinesische Zweiachser waren seit Bestehen des Betriebs neu beschafft worden, dazu 5 Gebrauchtwagen aus Mendoza (nur 3 in Betrieb genommen). Der größere Teil der chinesischen Trolleybusse ist seit längerem abgestellt, denn die Wagen haben sich als wenig zuverlässig herausgestellt. Weitere bestellte Trolleybusse wurden seinerzeit in China gar nicht mehr abgenommen, sondern nach etlichen Jahren vom Hersteller schließlich nach Ulan Baator verkauft. Der Umbau weiterer ZIU-Trolleybusse wurde aus Kostengründen gestoppt, Neubeschaffungen sind seit Jahren geplant und immer wieder angekündigt worden, doch außer dem Vorserienwagen von BKM aus 2010 besteht der Fuhrpark nach wie vor nur aus mindestens 14 Jahre alten, hochflurigen Trolleybussen.

### [Mendoza \[AR\]](#) - 14 neue Trolleybusse im Bau

[D. Budach](#) - 07.04.14

Im Anschluss an den im vergangenen Jahr ausgelieferten Prototypen bestellte die Empresa Provincial de Transporte de Mendoza beim Hersteller [Materfer](#) 14 baugleiche Niederflurtrolleybusse. Sie befinden sich gegenwärtig im Bau und sollen im Laufe der nächsten 2-3 Monate ausgeliefert werden. Ein erster solcher Wagen befindet sich seit Juni 2013 im Liniendienst in Mendoza. Die Beschaffung von Wagen aus einheimischer Produktion wird gegenwärtig als kostengünstige Alternative zum Import von Neuwagen ausländischer Hersteller angesehen. Mendoza verfügt über eine Flotte von aktuell 57 einsatzfähigen Flyer-Trolleybussen aus dem Anfang der achtziger Jahre, die 2009/10 aus dem kanadischen Vancouver gebraucht erworben wurden. Aufgrund ihrer hohen Laufleistung ist ein zeitnaher Ersatz durch neue Fahrzeuge unumgänglich.

### [Santos \[BR\]](#) - Neuausschreibung des Stadtverkehrs

[D. Budach](#) - 31.03.14

Gegenwärtig wird eine Ausschreibung über den Betrieb des Stadtbusverkehrs in Santos vorbereitet, dazu laufen gerade auch einige öffentliche Anhörungen. Es werden Kriterien für die einzusetzenden Fahrzeuge festgelegt, ebenso soll der Verlauf etlicher Linien geändert werden.

Die Zukunft der kleinen Trolleybusanlage wird ebenfalls diskutiert. Aktuell kommen tagsüber 4 der vorhandenen 6 Trolleybusse auf der einzigen Ringlinie 20 zum Einsatz. Nach 28 Jahren Einsatzdauer ist ihr Ersatz unumgänglich, auch mit Blick auf die geforderte Niederflorausstattung aller Stadtbusse. Stadt und Provinzverwaltung haben sich positiv zum Trolleybus geäußert, doch steht eine konkrete Entscheidung vorerst aus.

Die Betriebsaufnahme durch den neuen Betreiber soll im März 2015 sein, die Ausschreibung wird für Juli 2014 erwartet.

### [Valparaiso \[CL\]](#) - 10 Trolleybusse aus der Schweiz

[J. Lehmann](#) - 17.03.14

Zehn Solotrolleybusse aus Luzern werden den Wagenpark der einzigen chilenischen Trolleybusstadt verjüngen. Die Kontakte konnten über die UITP-Tagung im Mai 2013 geknüpft werden. Der Vertrag wurde Anfang März 2014 unterzeichnet. Trolleybus 269, der im Dezember nach Umstellung der Linie 4 auf Gelenkwagen nicht mehr benötigt wurde, wird als erstes Fahrzeug vorab nach Chile gehen. Die übrigen neun Fahrzeuge folgen in zwei Losen, nachdem in Luzern die Doppelgelenkwagen ausgeliefert und in Betrieb sind. Die neuen Fahrzeuge wurden gemäß Presseberichten für 5000 Franken pro Stück nach Chile verkauft.

Obwohl die Luzerner Trolleybusse bereits 25 Jahre alt sind, kann in der südamerikanischen Stadt der Wagenpark erheblich verjüngt werden. Neben fast 50 Jahre alten Genfer und Züricher Gelenkwagen sowie einem Solowagen aus Schaffhausen kommen über 62 bzw. 67 Jahre alte Solotrolleybusse aus amerikanischer Produktion zum Einsatz. Lediglich drei Solotrolleybusse des Baujahrs 1990 sind jünger als die Trolleybusse aus Luzern. Das Durchschnittsalter des 20 Einheiten umfassenden Wagenparks liegt derzeit bei rund 60 Jahren! Es wird eine Linie in Nord-West-Richtung durch die Stadt mit einem dichten Takt befahren.