



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

Solingen [DE] - Linie 683: Pendelverkehr entfällt!

[J. Lehmann](#) - 02.06.14

Bei einer Überprüfung im Mai konnte eine massive Fahrzeitverlängerung der nur einspurig befahrbaren Eschbachstraße im Stadtteil Unterburg nicht weiter festgestellt werden. Daher fahren seit dem heutigen Montag (02.06.2014) die Obusse der Linie 683 wieder bis zum Burger Bahnhof und damit ihren gesamten Linienweg. Der bisherige Pendelverkehr der Linie 683 von Krahenhöhe nach Unterburg entfiel somit. Um den Fahrplan einzuhalten, wurde die um 3 Minuten frühere Abfahrtszeit ab Burger Bahnhof beibehalten, sofern die Obusse früher an der Haltestelle Burg-Seilbahn eintreffen, wird hier abgewartet, um die weiteren Haltestellen dann entsprechend des Fahrplans zu bedienen. Die beiden aufgrund des Pendelverkehrs zusätzlich eingesetzten Schülerwagen um 7:10 Uhr und um 7:30 Uhr ab Burg Brücke entfallen aufgrund des Einsatzes der Gelenkbusse wieder. Einer der beiden Kurse wurde vom historischen Dreiachs-Obus 42 bedient. Dieser erhält nun ein neues Aufgabenfeld. Der bisher von einem Dieselbus befahrene Doppelwagen E30, 7:23 ab Lehner Straße Richtung Ohligs und von hier über Wald zum Graf-Wilhelm-Platz wird seit dem heutigen Montag vom Obus 42 befahren.

Die aufgrund der ab Februar 2013 einspurigen Verkehrsführung auf der Eschbachstraße entfallenen Haltestellen Haus Sonne der Linien 683 und 689 in beiden Richtungen sind weiterhin ersatzlos aufgehoben. Zeitgleich wurde eine zusätzliche Frühfahrt auf der Linie 681/2 angeboten. Von Montag bis Freitag fährt ein Wagen ab der Haltestelle Lehnerstraße um 5:18 Uhr, nach seiner Ankunft am Hauptbahnhof um 5:30 Uhr fährt der Wagen in Richtung Wald und Central um 5:32 Uhr weiter. Somit können direkte Anschlüsse für Fahrgäste von der S1 aus Düsseldorf, die um 5:27 Uhr eintrifft, sichergestellt werden.



*Foto:
oben: Auf der Rückkehr aus Burg konnte der Dreiachser 42 am 20.03.2014 am Graf-Wilhelm-Platz festgehalten werden.
unten: Ungewöhnlich ist der Einsatz von VanHool- und Berkhof-Gelenkobussen auf der Linie 683, dieses war nach Kürzung der Linie bis Krahenhöhe möglich, erst ab dem 4.4.14 ist ein Einsatz der SwissTrolleys wieder erforderlich, nachdem die Umleitung in Vohwinkel wieder mittels Dieselantrieb befahren werden musste. Aufnahmen: Jürgen Lehmann*



Die Baustelle in Vohwinkel auf der Kaiserstraße, die seit dem 5.3.14 besteht und nach einmonatigem Pendelverkehr ab Gräfrath nun mittels Dieselaggregat der SwissTrolleys befahren wird, dauerte noch bis zum 04.07.2014 an. Erst nach Ende der Bauarbeiten erfolgen die ergänzenden Arbeiten an der Oberleitung, so dass voraussichtlich ab Mitte Juli 2014 die Linie 683 planmäßig die am 14.4.13 neu eröffneten Busbahnhof am Bahnhof Vohwinkel anfährt.

Als weitere Baustelle verursacht der Umbau der Konrad-Adenauer-Straße zwischen der Haltestelle Mühlenplatz und Rathausplatz immer wieder unvorhergesehene Verspätung auf den sechs Obuslinien. Zwar werden immer vier Spuren, wenn auch verengt, für den Verkehr vorgehalten, jedoch fehlt die Rechtsabbiegerspur in die Mummstraße, so dass hier häufig Rückstau entsteht. Die Bauarbeiten werden derzeit auf der westlichen Seite ausgeführt, auch hier kommt es immer wieder zu Behinderungen durch den Baustellenverkehr in Richtung Graf-Wilhelm-Platz.

- Verlängerung Linie 683 in Betrieb!

[J. Lehmann](#) - 04.08.14

Seit Betriebsbeginn am Montag, 4. August 2014 wurde die Verlängerung der Linie 683 bis zum Bahnhof in Vohwinkel in Betrieb genommen. Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz war bereits am 13. Mai 2014 eröffnet worden, jedoch konnte die Linie 683 noch nicht den geplanten Linienweg hierhin befahren, da die Kaiserstraße unterhalb der Schwebebahn wegen Kanalbauarbeiten gesperrt war. Bei Beginn der Sperrung ab dem 4.3.14 verkehrten erst Pendeldieselbusse ab Gräfrath, ab dem 4.4.2014 fuhren die Obusse der Linie 683 bis Vohwinkel durch. Sie befuhren (wie die Pendelbusse) eine Umleitungsstrecke mittels Dieselaggregat in Richtung Solingen über die Vohwinkeler Straße am Betriebshof der Schwebebahn vorbei und weiter über die Corneliusstraße und dem Westring zurück zur Gräfrather Straße. Hier war ein Eindrängungstrichter zwischen dem Westring und der Haltestelle Dillenburg montiert.

Zur Demontage dieses Trichters wurden am Sonntag (03.08.14) ganztägig Autobusse eingesetzt. Die Fahrleitungskreuzung an der Rubens-/ Gräfrather Straße wurde ausgebaut, die Fahrleitung von der Gräfrather Straße abgebunden und von Solingen bis in die Rubensstraße hineingelegt. Damit können die Obusse an der Haltestelle Rubensstraße Richtung Bahnhof Vohwinkel abdrahten. Der Trichter zum Andrahten wurde an der neuen Haltestelle „Schwebebahn“ in Richtung Solingen angelegt, die sich vor dem alten Rathaus rund 100m vom Schwebebahnhof entfernt befindet.

Aufgrund von Bauarbeiten im Bereich der Kreuzung Kölner/ Katternberger Straße befahren Dieselbusse während der Sommerschulferien nicht nur die Linien 685/86, sondern auch die Linien 681/2. Die Fahrleitung Richtung Höhscheid ist nicht nutzbar. Als Reservefahrzeuge blieben noch die Gelenkdieselbusse 651-654 im Bestand, obwohl deren Nachfolger 351-354 bereits seit Februar 2014 in Betrieb stehen. Damit stehen zwar 17 Gelenkautobusse zur Verfügung, jedoch sind 20 Kurse auf den beiden Linien zu besetzen und somit kommen Soloautobusse auf den Linien 681/2 zum Einsatz.

Weitere Behinderungen gibt es in den Sommerschulferien (07.07. - 19.08.2014) auch auf der Linie 684. Hier wird in Richtung Widdert die Brücke Brühler Straße im Bereich der Haltestelle Irlen saniert. Es ist jeweils eine Fahrspur gesperrt und der Verkehr wird über eine Baustellenampel geregelt. Zum Ende der Baumaßnahme werden wegen Asphaltierungsarbeiten an einem Wochenende beide Fahrspuren gesperrt. Dann werden auf der Linie 684 Autobusse eingesetzt, die aufgrund der Sperrung eine Umleitung fahren müssen.

[Munich/München \[DE\]](#) - Die Restaurierung hat begonnen!

[D. Budach](#) - 02.06.14

Schon Ende der achtziger Jahre hatten Omnibusfreunde aus dem Raum München einen Obus der Münchner Verkehrsbetriebe vor der Verschrottung retten können, und ein paar Jahre später gesellte sich noch ein weiteres erhaltenes Exemplar dazu. Beide Wagen waren in sehr schlechtem Zustand, was den seinerzeit neu gegründeten "Omnibus-Club München" (OCM) lange Zeit von einer Restaurierung abgehalten hat. Zu groß schien der nötige Aufwand dafür, und so stand über die Jahre immer mal wieder die Abgabe der Wagen zur Diskussion.

Schließlich gelang es im vergangenen Jahr, die MVG München als früheren Eigentümer für eine Restaurierung zu gewinnen. Ziel ist es, einen der Wagen wieder vollständig herstellen zu lassen, allerdings vorerst ohne Komplettierung der elektrischen Ausrüstung. Der Obus soll dann im MVG Museum in der Ständlerstraße ausgestellt werden. Dazu kommt ein ebenfalls aufzuarbeitender Kässbohrer-Personenanhänger vom Typ PA5, Baujahr 1952/53. Dieser ist zwar nicht im Regelverkehr hinter den Münchner Obussen gefahren, stammt aber aus der gleichen Epoche und stellt so eine sehr gute Ergänzung zum Obus dar. Im <http://www.mvg-mobil.de/museum/> MVG Museum kann nach der Restaurierung damit ein vollständiger Obus-Zug vorgestellt werden. Ein originaler Münchner Obus-Anhänger vom Hersteller Rathgeber befindet sich im [Lkw-Museum in Willich](#) derzeit in Aufarbeitung.

Bei den beiden erhaltenen Obussen handelt es sich um Wagen 2“ und um Wagen 14, beide von den Herstellern Krauss-Maffei/Rathgeber Typ KME 160, Baujahr 1958. Beide Wagen waren bis zur Einstellung des Münchner Obusbetriebs im April 1966 im Einsatz. Aufgrund des besseren Erhaltungszustandes wird Wagen 2 restauriert, Wagen 14 dient als Ersatzteillieferant und steuert auch die weitgehend erhaltene Siemens-Elektro-Ausrüstung bei, auch wenn diese derzeit (noch) nicht wieder voll funktionsfähig gemacht wird. Die Aufarbeitung der beiden Fahrzeuge führt die Firma Lang in Schöffengrund-Schwalbach durch. Finanziert wird das Restaurierungsprojekt aus Erträgen des MVG-Museums, zum 10-jährigen Jubiläum des Museums sollen die Arbeiten spätestens abgeschlossen sein. Damit wird im MVG-Museum auch der Betriebszweig „Oberleitungsbus“ repräsentiert, der von 1948 bis 1966 bestand. Vor fast 50 Jahren am 28.4.1966 endete der elektrische Betrieb auf der einzigen Linie 58 (zuvor 42 und O32), die auf dem Streckenabschnitt Romanplatz - Ratzingerplatz der heutigen Buslinie 51 verkehrte. Ab April 1948 ging diese Linie in mehreren

Abschnitten als Obuslinie in Betrieb, ihre größte Ausdehnung erhielt die damit 9,5 km lange Obuslinie mit Inbetriebnahme des nördlichen Abschnitts Laim – Romanplatz am 25.10.1953. Bis zu 20 Obusse standen für diese Linie zur Verfügung, der Fahrplan sah tagsüber einen 7½-Minuten-Verkehr vor. In den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags verdichtete eine Linie O33 auf einen Teilabschnitt auf einen 3-4 Minuten-Verkehr.

Eine Rückkehr des elektrischen Busverkehrs wird geprüft, jedoch wird dabei der bewährte Trolleybus nicht in Betracht gezogen. Im Dezember 2013 und Februar 2014 wurden auf der Linie 153 unter wissenschaftlicher Begleitung der Hochschule Landshut je ein Elektrobus der Firma Solaris vom Typ Urbino 8.9 LE electric und des chinesischen Herstellers „Build Your Dreams“ (BYD) vom Typ Ebus 12 getestet. Bei voller Ausnutzung der Akkus erreichten die beiden Fahrzeuge eine Reichweite von 180 km, der kürzere Solaris sogar nur 60 km. Somit will die MVG die Entwicklung der Batterietechnik weiter abwarten, bis eine Reichweite für eine Tagesleistung erreicht wird.

[Arnhem \[NL\]](#) - Erweiterung des Trolleybusnetzes in Bau

[J. Lehmann](#) - 23.06.14

Der Bau der Verlängerung der Trolleybuslinie 2 hat letzten Monat mit der Aufstellung der ersten Masten im Zuge der Straße "Lange Akkers", die nur für Radfahrer und der Buslinie 4 vorbehalten ist, begonnen. Es handelt sich um Masten der seit stillgelegten Linie nach Holthuizen auf dem 400 m langen Frieslandsingel vom Abzweig auf dem Groningsingel. Weitere Fundamente für die Aufstellung von neuen Masten werden zurzeit in De Laar Oost hergestellt.

Insgesamt werden für die rund 9,5 km Verlängerung nur 2,5 km doppelspurige Fahrleitung verlegt. Durch Verzicht der bisherigen Fahrtroute der Autobuslinie 4 über den Groningsingel und dem Erasmussingel (hier hätten 500 m von der ehemaligen Trolleybuslinie 5 bzw. 2 genutzt werden können, aber rund 200m auf den Groningsingel und weitere 1 km Fahrleitung auf dem Erasmussingel neu errichtet werden müssen und je zwei Abzweig- und Einlaufweichen montiert werden müssen.

Die ersten 3 km fährt die zukünftige Linie 2 mit der Linie 3 gemeinsam vom Bahnhof (Centraal Station) bis zur Huissensestraat, dann wird eine rund 400 m lange Verbindung über die Sint Laurentiuslaan zur Koppelstraat verlegt, auf der dann die Fahrleitung der früheren Trolleybuslinie 5 (1987-1996) bzw. Trolleybuslinie 2 (1996-30.10.97) genutzt wird. An der Burgemeester Matsersingel wird die Linie 2 gemeinsam mit der Linie 7 bis zur Marga Klompélaan rund 2,5 km fahren, und hier auf die Straße Lange Akkers abzubiegen. Bis nach De Laar zur Endstation der Linie 6 müssen dann noch rund 2 km Fahrleitung neu verlegt werden. Für die gemeinsamen Streckenabschnitte mit anderen Trolleybuslinien müssen damit je vier Abzweig- und Einlaufweichen montiert werden, auch hier wird teilweise auf Altbestand zurück gegriffen, die vier Weichen am Abzweig Groningsingel/Frieslandsingel wurden mittlerweile zur Weiternutzung demontiert. Eine Fertigstellung der verlängerten Trolleybuslinie 2 ist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 geplant.

Im Rahmen eines "Innovationsprogramms Trolley 2.0" wird beabsichtigt, auf weiteren städtischen Linien die Gasbusse durch Batterie-/Trolleybusse zu ersetzen. Eine Erprobung von mindestens zwei entsprechend ausgerüsteten Gelenktrolleybussen ist spätestens 2017 geplant. Das Programm "Trolley 2.0" wurde erstmals im Frühjahr 2013 veröffentlichten Strategiepapier der Öffentlichen Verkehrsmittel der Gemeinde Arnhem erwähnt, zuerst als Unterprogramm der Groene Hub. Mittlerweile konnten über das zweijährige EU-Programm "Electric Vehicles For Alternative City Transport Systems" Fördermittel in Höhe von 200.000 € für die Beauftragung entsprechender Expertenstudien bereit gestellt werden.

Gegenüber der Presse (siehe [OVPro.nl vom 20.05.2014](#)) stellte der Verkehrsplaner der Gemeinde Arnhem Alexander Uil die Planungen für das Initiativprogramm Trolley 2.0 vor: Bis Ende 2014 soll ein Pilotprojekt starten und hob die Einzigartigkeit dieses Projektes hervor, dass Gelenkbusse mit einer Länge von 18 Metern in Kombination mit Batterien fahrleistungslos im Linienverkehr mindestens 10 km eingesetzt werden. Bei den 12-Meter-Busse werden bereits diese bereits in einigen Betrieben erprobt und im Fahrplan eingesetzt. Mit der Technologie sollen dann Trolleybuslinien eine Erweiterung ohne zusätzliche Fahrleitung erhalten, hier wird in erster Linie an die Buslinien nach Schaarsbergen und Velp-Süd gedacht.

[Linz \[AT\]](#) - Ausschreibung über 20 Gelenktrolleybusse veröffentlicht

[J. Lehmann](#) - 21.07.14

Am 06.06.2014 veröffentlichte die Linz Linien GmbH, vertreten durch Managementservice Linz GmbH der Linz AG eine Ausschreibung über 20 Gelenkbusse einschließlich Instandhaltungsvertrag. Die Teilnahmeanträge waren bis vergangenen Donnerstag einzureichen. Optionen wurden nicht veröffentlicht, jedoch wird weiterhin die Möglichkeit verhandelt, alle 20 Trolleybusse als Doppelgelenkwagen zu liefern. Die Voraussetzungen dafür müssen jedoch noch geschaffen werden. Wie in Deutschland darf die maximale Länge von Gelenkfahrzeugen 18,75m nicht überschritten werden (§ 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 mit letzten Änderungen durch Nationalratsbeschluss vom 27.03.2014), hier wird erst eine dauerhafte Genehmigung vorausgesetzt. Diese wird nun nach intensiven Gesprächen und Verhandlungen, die gemeinsam mit Salzburg durchgeführt werden, frühestens 2015 erwartet.

Sofern bis dahin keine verbindliche Zusage für eine dauerhafte Genehmigung bzw. Zulassung vorliegt, sind 18,75m lange Gelenkbusse zur Beschaffung vorgesehen, deren Menge entsprechend des steigenden Fahrgastaufkommen auf den vier Obuslinien erhöht werden soll.

Die Lieferung der Obusse soll gemäß Vertragslaufzeit bzw. Beginn und Ende der Auftragsausführung vom 1.10.2016

bis zum 30.9.2018 erfolgen.

Am 10.04.2014 musste die Freiwillige Feuerwehr Traun den Brand an einem Obus löschen, so deren [hier abrufbaren Bericht](#). Der betroffene Obus 207 wird nicht mehr hergerichtet, das Fahrzeug dient nun als Ersatzteilspender. Die Anzahl der vorhandenen Obusse sank somit auf 18 Einheiten, für den Spitzenverkehr morgens sowie nachmittags werden bis zu 20 Einheiten benötigt.

Im Januar 2014 konnten Obusse nach rund drei Monaten Unterbrechung wieder die Linien 41 und 43 befahren. Die baustellenbedingte Fahrleitungsunterbrechung an der Bahnunterführung Dingshoferstraße war beendet, jedoch wird es im kommenden Jahr 2015 nochmals zu Unterbrechungen kommen.

Salzburg [AT] - Ausschreibung zur Nachrüstung von Obussen

[J. Lehmann](#) - 18.08.14

Am 5.6.2014 veröffentlichte die Salzburg AG eine europaweite Ausschreibung über automatische Stromabnehmer-Abzugseinrichtungen. Hiermit sollen die 1999 bis 2002 beschafften VanHool-Obusse ohne APU (262-278) ausgestattet werden, als Option sollen auch die Obusse 259-260 (ehemals Montreux) und der historische Steyr-Obus 109, der als Enteistungsfahrzeug dient, eine solche Einrichtung erhalten.

Mit dem Beschluss des Aufsichtsrats, den Ankauf des Geländes der ehemaligen Autobahnmeisterei an der Anschlussstelle in Salzburg-Liefering für eine neue Obusremise durchzuführen, rückt die Möglichkeit näher, erweiterte Werkstattflächen für größere Wagen vorzuhalten. Da jedoch die gesetzlichen Grundlagen für die Beschaffung und Zulassung von Doppelgelenkwagen nicht gegeben sind, wird derzeit keine Option für Doppel-Gelenkbusse gezogen. Nachdem aus der Bestellung von 26 Gelenkobussen in 2013 und 2014 je eine Einheit geliefert wurde, folgen in 2015 und in 2016 je zehn sowie in 2017 vier Solaris-Metrostyle. Sie erhalten voraussichtlich die Betriebsnummern 333-342 (2015), 343-352 (2016) und 353-356 (2017). Zudem wurde beschlossen, die drei SOLARIS/CEGELEC 12AC aus La Chaux-de-Fonds anzukaufen und für Salzburger Verhältnisse zu adaptieren, für diese Wagen sind die SLB - Betriebsnummern 151 bis 153 vorgesehen.

Heftige Reaktionen gab es zum reduzierten Sommerfahrplan, der erstmals in diesem Jahr auf allen Obuslinien einen 15-Minuten-Takt vorsah. Der Sommerschulfahrplan gilt bis zum 29.08.2014, an diesem Freitag verkehrt auch letztmalig in diesem Jahr der Museumsfahrten mit dem ÜHIII 123 (ehemals Solingen 040, Bj.1957) auf der Linie 5, siehe [Fahrplan des Vereins ProObus](#).

Mit einer [Pressemittteilung vom 30.07.2014](#) gab die Salzburg AG eine Umstrukturierung in der Betriebsführung bekannt. Damit soll der bisherige Direktor Gunter Mackinger entlastet werden. Er selbst erfuhr von der Umstrukturierung erst durch die Medien. Der Wechsel in der Betriebsführung der SLB führte zu einem heftigen Protest bei den Organisationen für den Nahverkehr in und um Salzburg, für alle ist dieser Beschluss des Aufsichtsrats unverständlich. Bislang wurden keine Gründe genannt, warum Direktor Mackinger von der Betriebsführung der Lokalbahn, dem Obus sowie der Pinzgauer Lokalbahn zurückgezogen wurde.

Es wurde eine Petition eingerichtet, die sich gegen diese Amtsenthebung richtet, die offensichtlich nur aus politischen Gründen erfolgte, nicht aber die Verdienste der langjährigen Tätigkeit berücksichtigt. Mehr über diese Petition im Link ["Mehr Informationen"](#)

Genève [CH] - Weitere Trolleybusse im modernen Design

[J. Lehmann](#) - 30.06.14

Bis Ende Juni standen die ersten sechs der 33 bestellten neuen Trolleybusse des Typs ExquiCity der Firma VanHool/Vossloh Kiepe im Betrieb. Nachdem die TPG den ersten Gelenkwagen am 21.01.2014 vor seinem Ersteininsatz auf der Linie 3 der Öffentlichkeit vorstellte, folgten bis Ende Mai fünf Einheiten in den Liniendienst. Sie werden auf allen Linien eingesetzt. ExquiCity 1606 erhielt im Juni als weiterer Wagen im Juni 2013 die Freigabe für den Liniendienst.

Von den 12 in den Jahren 1982/83 beschafften Saurer/Hess/SAAS sind bereits die Wagen 665, 667, 669 und 671 (im Juni 2014) und von den in den Jahren 1987/88 beschafften NAW/Hess/SAAS die Wagen 696 und 699 ausgeschieden. Nach den jüngsten Planungen erfolgt die Lieferung der 27 weiteren Fahrzeuge bis Ende 2014.

La Chaux-de-Fonds [CH] - Entscheidung vertagt

[J. Lehmann](#) - 28.07.14

Nachdem am 20.Mai 2014 letztmalig der Trolleybus verkehrte und unmittelbar danach bis zum Wochenende die Fahrleitung im Bereich des Bahnhofs demontiert wurde, stand nun der Beschluss über den Fortbestand im Rat der Stadt am 12.06.2014 bzw. in der öffentlichen Sitzung des Generalrats vom 30.06.14 an.

Der Rat sieht weitere Untersuchungen in Bezug auf Energiebilanz, Lärm und Emissionen erforderlich und schlug die Beauftragung einer entsprechenden Studie durch eine neutrale und unabhängige Stelle vor. Das im Frühjahr 2012 vom Gemeinderat beauftragte und im Herbst 2013 vorgelegte [Gutachten der TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA](#) in Zusammenarbeit mit der Berner Fachhochschule spricht die Empfehlung zur Umstellung auf Hybridbusse aus. Als Hauptargument gegen den Trolleybusbetrieb wird die fehlende Flexibilität bei Umleitungen und die häufig erforderliche Enteistung der Fahrleitung in den Wintermonaten genannt. Dabei wurde bei dem Vergleich der Vorzüge und Nachteile des Trolleybus gegenüber Diesel- und Hybridfahrzeugen die Möglichkeiten eines Hilfsmotors oder Batterieantriebs außer Acht gelassen. Mit Hinweis auf die neuen Trolleybusse der Firma VanHool in Genf, der mittels Batterie auch

Strecken ohne Fahrleitung überbrücken kann, soll nun die Möglichkeit des erweiterten umweltfreundlichen elektrischen Betriebs auch auf Strecken ohne Fahrleitung untersucht werden.

Die Entscheidung des Stadtrats, weitere Studien über die Betriebsform des zukünftigen öffentlichen Verkehr einzuholen wurde am 30.06.14 vom Generalrat "Conseil général" gebilligt. Der Generalrat setzt sich aus 41 vom Volk gewählten Mitgliedern zusammen und kommt als Legislative der Gemeinde in der Regel einmal monatlich in öffentlichen Sitzungen zusammen und verabschiedet die vom fünfköpfigen Stadtrat angebotenen Beschlüsse. Bis zum endgültigen Entschluss über den Fortbestand des Trolleybusbetriebs nach Vorlage der Ergebnisse der Studie wird die TransN angehalten, für die Aufrechterhaltung der bestehenden Netzwerkinfrastruktur Sorge zu tragen. Von den zuletzt in Betrieb befindlichen fünf Trolleybussen verbleiben die drei SolarisTrollino im Depot in La Chaux de Fonds, während die beiden NAW/Hess-Gelenktrolleybusse 121 und 122 nach Neuchatel geschleppt wurden und dort im Depot Marin mit dem vorübergehend in Neuchatel eingesetzten 125 abgestellt wurden. Der vierte Trolleybus der einst 5 Wagen umfassenden Lieferung von 1996 befindet sich in der Hauptwerkstatt in Neuchatel. Das fünfte Fahrzeug wurde 2013 nach Entnahme von Ersatzteile in Neuchatel verschrottet.

Als Ersatz für die Trolleybusse in Neuchatel gingen drei Gelenkdieselbusse des Typs Citaro O530G der EVO-Bus mit den Betriebsnummern 901-903 (ehemals TPF 133, 134 und 131, Bj. 2000) leihweise in Betrieb.

Lausanne [CH] - Fahrleitungsbau für Verlängerung Linie 25 im Gange

[J. Lehmann](#) - 16.06.14

Die Verlängerung der Linie 25 von der bisherigen Endhaltstelle Bourdonnette bis Glycine am Bahnhof Renens vorbei wird am 15. September 2014 eröffnet. Der ursprünglich geplante Eröffnungstermin am Ende der Sommerschulferien wurde um drei Wochen verschoben, da die Kreuzung mit der Stadtbahnlinie M1 erst Mitte August montiert wird. Für mehrere Baustellen wird die M1 zwischen UNIL-Dorigny und Lausanne-Flon vom 7. Juli bis 24. August eingestellt. So kann die Montage der Fahrleitung ohne Betriebsstörung tagsüber erfolgen. Während Ende Mai lediglich ein kurzes Stück von rund 1 km mit Fahrleitung überspannt war erfolgte in den letzten Wochen weitere Montage. Bis auf die 200 m an der Kreuzung in Bourdonnette ist die Fahrleitung fertig, jedoch zwischen Renens-Piscine und Glycines ist der Fahrdraht jedoch noch in die Haken eingehängt. Die neue Streckenführung folgt weiter auf der Rue du Léman und Route de Chavannes dabei ist der Bahnhof Bourdonnette zwar mit Fahrleitung angebunden, wird aber planmäßig nicht mehr von der Linie 25 bedient.

Anfang des Jahres erfolgte eine weitere Ausmusterung von Solotrolleybussen: Am 28. Januar ging Wagen 761 außer Betrieb, Anfang Februar folgte Wagen 721, am 5. Februar Wagen 764, am 13. Februar Wagen 762 und am 19. Februar Wagen 770. Die fünf Wagen dienten als Ersatzteilstender und wurden verschrottet. Am 26. Februar wurde abschließend Trolleybus 762 ausgemustert, er ging mit dem bereits zum 31. Dezember 2013 ausgemusterten Fahrschulwagen an die Organisation Rétrobus, die bereits 2011 die Trolleybusse 732 und 733 erhielten.

Somit verblieben die 30 Solotrolleybusse 754-758, 760, 768, 769, 771-792, die mit den Anhängern 901-930 dreißig Züge bilden und in der Regel auf den Linien 7, 9 und 17 zum Einsatz kommen sowie vier Solotrolleybusse (751-753, 766), die eine Fahrschulausstattung besitzen, aber dennoch bei Ausfällen eines der 30 Zugwagen diesen ersetzen kann. Mit den 62 Swisstrolleys umfasst der Wagenpark nun 96 Trolleybusse.

Luzern [CH] - Präsentation des ersten 1ER

[J. Lehmann](#) - 12.06.14

Vor dem Hotel Luzernerhof präsentierte die vbl heute kurz vor Mittag den ersten der neun neuen Doppelgelenktrolleybusse der Öffentlichkeit. Der neue Trolleybus wird mit seinem neuen Design und der Farbgebung das Straßenbild in Luzern und Kriens prägen, so die [Pressemitteilung der vbl](#). Noch im Juni wird der erste von insgesamt neun neuen Doppelgelenk-Trolleybussen auf der Linie 1 (Kriens-Luzern-Maihof) seinen Betrieb aufnehmen, alle neun Einheiten sollen bis Oktober 2014 eine entsprechende Anzahl von Anhängerzügen auf der Linie 1 ablösen.

Luzern [CH] - Auslieferung weiterer 1ER

[J. Lehmann](#) - 14.07.14

Nach der feierlichen Vorstellung des ersten Doppelgelenkwagen am 12.6.2014 erhielt dieser bereits eine Woche später am 19.06.2014 die Freigabe für den Linienverkehr. Zwischenzeitlich wurden die erforderlichen Schulungsfahrten durchgeführt, sie wurden an einzelnen Tagen nach dem ersten Linieneinsatz fortgesetzt. Am 08.07.2014 wurde das zweite Fahrzeug ausgeliefert. Zusammen mit dem dritten Fahrzeug, dessen Auslieferung diese Woche erfolgt, ist Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) für den 21.07.2014 vorgesehen. Weitere Lieferungen sind nach den Werksferien der Firma Hess ab dem 18.08.2014 geplant, die Auslieferung aller neun Einheiten wird sich bis Mitte Oktober 2014 hinziehen. Die Abnahme des neunten Fahrzeugs ist für den 21.10.2014 eingeplant.

Bislang sind noch keine Solotrolleybusse ausgemustert, jedoch ging ein Anhänger (Nr.305) zur Firma Hess, um hier eine Aufarbeitung zu erhalten und Kaufinteressenten vorgeführt zu werden. Da durch die vorübergehende Einstellung der Linie 2 ein Überhang an Fahrzeugen vorhanden ist, ist die Ausmusterung von 11 Anhängerzügen geplant. Die Anhänger des Baujahrs 1998 und 2002 stehen zum Verkauf, es bleiben Ende 2014 nur die 5 jüngsten Anhänger 312-316 vom Baujahr 2005 in Betrieb. Ein Anhängerzug soll musealen Zwecken zur Verfügung gestellt werden, neun Solowagen werden nach Valparaiso abgegeben. Neben dem Fahrschulwagen 253 und dem Enteiser 280 verbleiben sieben Solotrolleybusse als Zugfahrzeuge. Der Gesamtbestand verringert sich damit auf 47 Einheiten, davon 12

Doppelgelenkwagen, 5 Anhängerzüge und 4 Solowagen. Die verbleibenden 5 Anhängerzüge kommen weiterhin auf der Linie 8 zum Einsatz und stehen auch als Reservefahrzeuge für den Einsatz auf der Linie 1 zur Verfügung. Hier werden im 5-Minuten-Verkehr morgens 12 Kurse, nachmittags 13 Kurse benötigt, insgesamt kommen auf den Trolleybuslinien nachmittags 36 Einheiten (neben Linie 1 auf Linie 4: 3 Kurse, Linie 6: 7 Kurse, Linie 7: 7 Kurse und Linie 8: 6 Kurse) zum Einsatz.

Für die Wiederinbetriebnahme der Trolleybuslinie 2 und Einführung der neuen Tangentiallinie 3 (Kriens-Pilatusplatz-Emmenbrücke) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 sind weitere Neubeschaffungen erforderlich. Es wird derzeit erörtert, ob dies Doppelgelenkwagen als Option aus dem bestehenden Vertrag mit der Firma Hess oder Gelenkwagen nach einer dann erforderlichen Neuausschreibung werden.

Die Vorträge der Tagung „Ist der Bus das neue Tram?“ im Zuge des Forums für öV-Systeme in mittelgrossen Städten, die nach der Vorstellung des ersten Doppelgelenktrolleybusses bei der Hochschule Luzern stattfand, sind auf der Webseite des Veranstalters (siehe Link "Mehr Information") abrufbar.

[Schaffhausen \[CH\]](#) - Der lange Weg zur Erweiterung des Trolleybusnetzes

[J. Lehmann](#) - 11.08.14

Gemäß dem Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation ist die Erweiterung des Trolleybusnetzes geplant. Nach Prüfung der Programme soll für die kalkulierten 13 Mio. CHF für die Erweiterung des Trolleybusnetzes von den eidgenössischen Räten ein Zuschuss von 4,38 Mio. CHF in 2015 zugeteilt werden. „Mit der Umstellung einer zweiten nachfragestarken Hauptbuslinie von

Diesel- auf Strombetrieb (Linie 3 Sommerwies-Krummacker) kann die Umweltbilanz des städtischen Busbetriebs verbessert und der Anteil erneuerbarer Energie gesteigert werden. Die Netzerweiterung erhöht zudem die Effizienz des Trolleybusbetriebs, weil sich die Fixkosten für den Unterhalt der Fahrzeuge und Fahrleitungen auf eine größere Leistungsmasse verteilen“, so die Begründung im [Schlussbericht des Agglomerationsprogramms Schaffhausen zweite Generation](#). Zudem wird die „verminderte Lärmbelastung entlang städtischer Hauptbuslinie, vor allem in den Steigungsabschnitten“ hervorgehoben. Den Kosten liegt eine Schätzung der Firma Kummeler+Matter vom 26. Juli 2007 zu Grunde, die für die Elektrifizierung der 8,4 km langen Linie 3 Investitionskosten für den Oberleitungsbau von rund 9 Mio. CHF ermittelte. Für die fünf geplanten Gleichrichteranlagen für die Stromversorgung mit Gleichstrom werden rund 4 Mio. CHF angesetzt. Für die 2001/2003 beschafften 12 Volvo/Hess-Dieselgelenkbusse sollen 2018 sieben Trolleybusse und fünf neue Gelenkautobusse beschafft werden, so der [Schlussbericht vom 22. Juli 2008 der Firma INFRAS zur zukünftige Zusammensetzung der VBSH-Busflotte](#). Für Umsetzung wird nach Klarstellung der finanziellen Rahmenbedingungen mit einem Zeitraum von fünf Jahren gerechnet. Eine Vorlage für den Stadtrat kann erst nach Entscheid des Kantons über die Mittelfreigabe des Agglomerationsprogramms zweite Generation erarbeitet werden. Nach deren positiven Entscheid ist mit einer mehrjährigen Verfahrens- und Realisierungsdauer zu rechnen. Rund zwei Jahre wird das Durchlaufen der demokratischen Instanzen wie Stadtrat, Grosser Stadtrat, Volksabstimmung dauern. Anschließend wird das Plangenehmigungsverfahren wegen der möglichen Einsprachen gegen Maststandorte und Gebäudebefestigungen ebenfalls mindestens zwei weitere Jahre beanspruchen wird, so dass bei rund einem Jahr Bauzeit eine Umsetzung bei positiven Entschluss frühestens 2020 zu erwarten ist.

Die zehn Volvo/Hess-Dieselbusse aus den Jahren 1995 bis 1998 werden derzeit durch Neufahrzeuge ersetzt. Insgesamt 17 neue Mercedes-Citaro-Busse wird EVO-Bus bis Ende 2014 an die städtischen und regionalen Verkehrsbetriebe liefern. Die Ausschreibung der erstmalig gemeinsamen Busbeschaffung erfolgte unter Federführung der VBSH in 2013, die ersten drei neuen Regionalbusse kamen bereits ab dem 15. Dezember 2013 zum Einsatz, die VBSH erhielt ihre ersten Neufahrzeuge Anfang 2014.

[Winterthur \[CH\]](#) - Aufstockung des Wagenparks im Vorfeld der Taktverdichtung auf der Linie 2

[J. Lehmann](#) - 07.07.14

Für die Verdichtung der stark belasteten Trolleybuslinie 2 wurde ein Trolleybus bei der Firma Hess nachbestellt, der im Januar ausgeliefert wurde und am 21.01.2014 die Freigabe zum Linienverkehr erhielt. Der Wagenpark umfasst nun 34 Trolleybusse, damit werden auf den drei Linien 30 Kurse in der Hauptverkehrszeit bestückt, im 7½-Minuten-Takt kommen zehn Kurse auf der Linie 3 und im 6-Minuten-Takt neun Kurse auf der Linie 1 und elf Kurse auf der Linie 2 zum Einsatz. Gemäß dem bereits im Frühsommer 2013 ausgelegten Fahrplanentwurf soll nun die Linie 2 ganztägig alle 7½ Minuten mit acht Kursen verkehren, zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr erhält sie dann eine Verdichtung durch eine Linie 22 zwischen Oberfeld und Waldegg, so dass hier ein 3- bis 4-Minuten-Takt geboten wird. Während zum Wenden die Schleife Waldegg wieder genutzt wird und hier die Fahrleitung komplettiert wird, konnte in Oberfeld keine Lösung gefunden werden. Eine Wendeschleife ist hier im Straßendreieck Salomon-Hirzelstrasse/Wülflingerstrasse geplant, jedoch kann diese frühestens 2016 realisiert werden. Auf einer Wiese zwischen dem Talhofweg und dem Schloss Wülflingen sollte solange ein Provisorium errichtet werden, so ein [Artikel im Der Landbote vom 12.03.2014](#). Aufgrund der Widerstände der Bewohner und der Politik wurde diese Planung aufgegeben und die Linie 22 soll nun bis Wülflingen durchfahren. Statt der geplanten fünf Kurse werden dann sechs Kurse erforderlich, so dass auf den dann vier Trolleybuslinien 33 Kurse zu besetzen sind.

Am 01.07.2014 fand die Einweihung der neuen Einstellhalle mit einem Verwaltungstrakt für die Stadtbus Winterthur statt. Zahlreiche Politiker der Stadt Winterthur, zahlreiche Gäste und Mitarbeiter hörten den Festreden des Regierungsrats Ernst Stocker, des Stadtpräsidenten Michael Künzle und des Stadtrats Matthias Gfeller zu, mehr auf der

Pressemitteilung der Stadtbus Winterthur im Link "Mehr Information". Nach der Einweihungsfeier bezog die Verwaltung von der Tösstalstraße die neuen Räume. Die Trolleybusse finden nun in der neuen Abstellhalle Platz, damit in der bisherigen Abstellhalle provisorisch die Werkstatt eingerichtet werden kann. Die bisherige Werkstatt des 1968 errichteten Depots wird nun umgebaut, für die erforderlichen Einstellplätze und Aufbockung der Fahrzeuge, auch für eventuell später mögliche Doppelgelenkwagen werden die Kellerräume der Werkstatt zusätzliche Stützen. Die Museumswagen mussten daher die Kellerräume verlassen und erfreulicherweise erhält derzeit auch der 1958 gebaute Gelenktrolleybus 101 eine Revision und soll künftig für Gelegenheitsfahrten wieder hergerichtet werden. Durch die Planung der Ausbaus der Fläche im Gleisdreieck Grütze mit Wohngebieten und neuen Gewerbebindungen soll mit einer Querung der Bahnstrecke beim Bahnhof Grütze eine direkte Verbindung von der St. Gallerstrasse zur Sulzerallee geschaffen werden und Bestandteil des ÖV-Hochleistungskorridors werden, der für die Stadt geplant ist. Hierbei sind Änderungen im Busnetz zu erwarten, dabei soll bei künftigen Ausbauten auf den Trolleybus gesetzt werden. Für die anstehende Ausschreibung zur Erneuerung des Dieselbusparks sind auch Optionen zur Beschaffung von Trolleybussen geplant, die mit Batterieantrieb für einen erweiterten elektrischen Betrieb ausgestattet sein sollen.

Cagliari [IT] - 14 neue Trolleybusse beauftragt

[J. Lehmann](#) - 23.06.14

Nachdem vor zwei Jahren der erste Teil des Generationswechsel im Trolleybuspark vollzogen wurde, steht im kommenden Jahr der zweite Teil an. In 2012 wurden 17 Trolleybusse des Typs Socimi 8839 von 1987 durch 16 Solaris Trollino ersetzt. Auf die am 6.11.2013 veröffentlichte Ausschreibung über 14 neue Trolleybusse, die 2015 zu liefern sind, bewarben sich zwei Anbieter. Den Auftrag erhielten nun die Firmen VanHool/Vossloh-Kiepe. Sie werden Mitte 2015 14 12m lange Fahrzeuge des Typs Van Hool AG 330T liefern. Die Firma Vossloh Kiepe wird für die gesamte elektrische Traktionsausrüstung inklusive Bordnetzversorgung der neuen Fahrzeuge verantwortlich sein. Die Trolleybusse erhalten einen 160kW starken Asynchronmotor. Als Hilfsantrieb ist ein Diesellaggregat mit 100kW elektrischer Leistung vertraglich vorgesehen.

Mit den Neufahrzeugen werden die letzten der ehemals 16 Socimi 8845 des Baujahrs 1992 abgelöst. Von diesen gehören noch offiziell 13 zum Wagenpark, jedoch sind nur noch die sechs Einheiten 638-640, 644, 647 und 651 betriebsbereit. Die übrigen sieben Wagen (641, 642, 645, 637, 646, 650 und 636) sind auf dem Betriebshof schadhaf abgestellt, ebenfalls sind auch noch Wagen 648, der am 13.09.2012 ([siehe Artikel der Lokalpresse](#)) einen Auffahrunfall erlitt und 643, der seit dem 28.08.2012 abgestellt ist, seit dem 31.12.2012 aus dem Wagenpark ausschied, auf dem Betriebshof, vorhanden, jedoch in einem relativ ausgeschlachteten Zustand.

So helfen derzeit vermehrt Autobusse aus, vorwiegend auf den beiden Linien 30 und 31 nach Quartu Sant'Elena, hier werden für den werktäglichen 10-11 Minuten-Verkehr je 7 Kurse benötigt.

Die Linie 5 hingegen, die seit dem 16.07.2012 wieder auf der gesamten Länge bis zur Schleife Via Giovanni Cinquini mit der Endhaltestelle vor dem Parco San Michele verkehrt, wird in der Regel ausschließlich von den neuen Solaris Trollino bedient. Bis zu 10 Kurse kommen beim 8/9-Minuten-Takt bis 14 Uhr zum Einsatz.

Für die insgesamt 24 Kurse der drei Trolleybuslinien werden nach Lieferung der Neufahrzeuge somit 30 Trolleybusse zur Verfügung stehen.

Für die dringend erforderliche Erneuerung der Fahrleitung lief Anfang 2014 eine nationale Ausschreibung, an der über sechs Firmen teilnahmen. Dieser Auftrag sowie ein weiterer über die Erneuerung von Masten ist nun vergeben, die Arbeiten werden in den Sommermonaten durchgeführt und sollen bis September 2014 abgeschlossen werden. An vielen Stellen im Fahrleitungsnetz musste der Fahrleitungsdraht bereits geflickt werden, so dass die nun beauftragte Sanierung zwingend erforderlich ist.

Napoli-Aversa [IT] - Wieder nur eine Linie, jedoch mit Taktverdichtung

[J. Lehmann](#) - 16.06.14

Vor 50 Jahren am 22.01.1964 verkehrten auf dem Überlandnetz der CTG erstmals Trolleybusse. Es war dies die Linie M15 nach Secondigliano, er ersetzte auf dem steigungsreichen Stück die Überlandstraßenbahn der Provinz [TPN, heute CTP], die Neapel mit Aversa verband. Die gesamte Linie nach Aversa verkehrte ab 1967 (nach anderen Quellen ab 1970) als Trolleybuslinie. Die 17 km lange Trolleybuslinie M13 fuhr alle 30 Minuten. In den 70er Jahren wurde festgehalten, dass die Linie M15 mit dichtem Takt mit 6 Kursen verkehrte, während auf der Linie M13 ebenfalls 6 Kurse zum Einsatz kamen. 1981 wurde die Trolleybuslinie M15 nach Rione 167 verlängert, jedoch 2002 aufgegeben und durch städtische Buslinien ersetzt. Seitdem besteht nur die Trolleybuslinie M13 nach Aversa, neue Trolleybusse kamen ab 2002 neben Dieseln zu Einsatz. Erst mit Beschaffung der 10 Solaris Trollino waren ausreichend Trolleybusse vorhanden, damit wurde eine zweite Linie M11 eingeführt, die bis zur Metro-Station Piscinola verkehrte. Diese Linie verkehrte anfangs teilweise alle 20 Minuten, später bestand hier ebenfalls ein 30 Minuten-Verkehr. In 2012 wurde diese Linie nun eingestellt, stattdessen verkehrt die Linie M13 nun häufiger. Bis 10 Uhr wird nun ein annähernd 20-Minuten-Verkehr geboten, bei einem Umlauf von bis zu 3 Std. kommen neun Wagen zum Einsatz.

Lecce [IT] - Mit Sommerfahrplan dritte Linie in Betrieb!

[J. Lehmann](#) - 07.07.14

Mit dem Sommerfahrplan, der vom 12. Juni 2014 bis zum 7.9.2014 gilt, wurde der Trolleybusbetrieb auf der Linie 27 nach Ecotecnica endlich aufgenommen. Gemäß dem reduzierten Fahrplan verkehren 3 Kurse alle 20 Minuten, ab 13:30

Uhr zwei Kurse alle 30 Minuten. In den Hauptferienzeiten vom 26.07. bis 31.08. wird nur ein 60-Minuten-Takt geboten. Die Linie 29 wird mit dem Sommerfahrplan ebenfalls reduziert auf einen 20-Minuten-Takt, ab 13:30 Uhr besteht auch hier nur ein 40-Minuten-Takt wie auf der Ringlinie 30. Die Linie 31, die mit dem Uhrzeigersinn die Ringlinie befährt, verkehrt in den Sommermonaten nicht.

Weiterhin wird in der Politik über den Betrieb gestritten. Mit den bisher aufwendeten Mitteln, so ein Politiker der Opposition, könnte man einen Flughafen in Lecce errichten. Die ursprüngliche Absicht der damaligen Politiker, mehr Fahrgäste durch einen umweltfreundlichen dichten Verkehr zu gewinnen, wird immer mehr ad absurdum geführt. Um die erhöhten Betriebskosten einzusparen, wird durch Reduzierung des Taktes, insbesondere der Ringlinien der Betrieb immer unwirtschaftlicher und wird von immer weniger Fahrgästen genutzt. Es bleibt zu hoffen, dass endlich eine Wirtschaftlichkeit durch den Betrieb auf der Linie 27 erreicht wird, die in Spitzenzeiten während der Semesterzeiten sogar alle 8 Minuten verkehrt.

[Lyon \[FR\]](#) - Civis 'Bologne' getestet

[J. Lehmann](#) - 21.07.14

Im Februar 2014 stellte die Herstellerfirma IVECO für Testzwecke einen Gelenktrolleybus des Typs Civis aus der 49 Einheiten umfassenden Serie für Bologna der TCL Ende 2013 vor und schlug vor, das Fahrzeug im Fahrleitungsnetz von Lyon zu testen. Diese Gelegenheit wurde genutzt, um die zentrale Fahrposition, die für den Betrieb in Lyon eine Neuheit darstellt, zu erproben. Diese Testfahrten wurden im Februar 2014 zwei Wochen lang ohne Fahrgäste absolviert, anschließend ging der Wagen wieder zu den Herstellern zurück.

Durch die Wiedereinführung der Trolleybuslinie C13 kommen nun mehr Solo-Trolleybusse zum Einsatz. Alleine auf der Linie C13 werden in den Hauptverkehrszeiten gemäß Fahrplan 16 Kurse benötigt. Die Linien C13 und C18 werden vom Depot Cuire bedient, hier sind seitdem die Trolleybusse 1821-1849 beheimatet, die auch die bis zu 7 Kursen der Linie C18 bestücken. Somit stehen für die insgesamt 23 Kurse der beiden Linien 29 Trolleybusse zur Verfügung. Zudem sind im Depot Cuire auch die sieben Kleintrolleybusse des Fabrikats MAN/Hess/Kiepe beheimatet, im 8-Minuten-Verkehr in Spitzenzeiten sind auf der Linie S6 vier Kurse zu besetzen.

Die Linie C14 wird vom Depot Vaise bedient, gemäß Fahrplan kommen auf der Linie C14 bis zu 15 Trolleybusse zum Einsatz, 20 Trolleybusse 1850-1869 stehen dem Depot für die Linie zur Verfügung.

Die Linie C11 wird wie die Linie C3 vom Depot Soire bedient, für die bis zu 10 Kurse der Linie C11 stehen 11 Solotrolleybusse (1802-1812) zur Verfügung, der Trolleybus 1801 ist momentan außer Betrieb. Für die rund 20 Kurse der langen Linie C3 sind im Depot 28 Gelenktrolleybusse (1901-1927 und 2921) beheimatet.

Linie C4 wird wie die Linie C1 und C2 vom Depot ATN bedient, hier sind aber nur 8 Solotrolleybusse (1813-1820) neben den übrigen 27 Gelenktrolleybussen beheimatet. Auf der Linie C4 kommen nachmittags 7 Kurse zum Einsatz. Wegen der geringen Reserven kommen insbesondere auf den letzten beiden Linien öfters auch Dieselsebusse zum Einsatz.

[Nancy \[FR\]](#) - Renovierungsprogramm in Ausführung

[J. Lehmann](#) - 18.08.14

Im September 2013 wurde der erste Doppelgelenkwagen mit der erneuerten Inneneinrichtung vorgestellt, so ein [Artikel der Online-Nachrichten LOR'Actu.fr vom 27.09.2014](#). Neben einer Modernisierung des Informationssystems wurden neue, bequemere Sitze eingebaut, die jedoch 1,5 cm schmaler als die bisherigen sind. Damit soll der Durchgang in den Wagen rund 6 cm breiter werden, um einen besseren Durchgang durch die Wagen zu ermöglichen. Gleichzeitig wurden Arbeiten an dem Unterbau der Wagen durchgeführt, um die Innengeräusche zu dämmen. Der Umbau weiterer Fahrzeuge folgte 2014 und soll bei der gesamten Flotte bis Mitte 2015 abgeschlossen sein.

Für die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten an der Infrastruktur wurde die Gelegenheit genutzt, während der Sommerferien den Betrieb teilweise einzustellen. Zwischen dem 15. Juli und dem 10. August wurde der Abschnitt zwischen Bahnhof (Gare) und der Endstation Vandoeuvre CHU Brabois vom Tramverkehr gesperrt und durch Autobusse ersetzt. Diese fuhren jedoch eine sehr lange Umleitungsstrecke, sodass sie kaum in Anspruch genommen wurden. Die Reparaturarbeiten wurden im Wesentlichen an der Spurführung im Abschnitt auf dem Boulevard Jean Jaurès und der Avenue du Général Leclerc durchgeführt (siehe [Bericht des Regionalfernsehens vom 15.07.2014](#)). Außerdem war der untere Teil der

Avenue Jean Jaurès wegen Straßenbauarbeiten gesperrt (siehe Link "mehr Information").

Die zum Teil spurgeführten Trolleybusse fuhren zwischen Maginot (nahe Bahnhof) und dem Terminal ESSEY Mouzimpré im östlichen Stadtteil Essey normal. Vom 11.08.2014 fuhren die Doppelgelenkwagen der "Stanway"-Linie 1 nach einem bis zum 31.08.14 gültigen Sommerfahrplan mit geringerer Frequenz, ehe ab September wieder der ganztägige 5-Minuten-Takt gilt.

Obwohl auf dem größten Teil der Strecke Trolleybusfahrleitung vorhanden ist, wurde die Linie 2 als BRT-Linie mit Gasbussen am 24.08.2013 in Betrieb genommen. Die Bauarbeiten für die rund 60% eigenen Fahrspuren der 13 km langen Linie 2 begannen bereits 2012. Irisbus lieferte hierzu 24 Gelenkbusse des Typs Crealis 18 Neo mit einer Kapazität für je 120 Fahrgäste. Die Linie zwei verkehrt ganztägig im 10-Minuten-Takt mit einer Verdichtung auf 5 Minuten in Spitzenzeiten. Für die Einrichtung einer BRT-Linie 3 wurden zu den 24 Einheiten (Nr. 602-625) in 2014 weitere 16 Gelenkwagen (Nr. 626-641) geliefert. Zusammen mit der Linie 1 laufen diese drei BRT-Linien seit dem 24.08.2013 unter der Bezeichnung "Stanway", auch das Busnetz wurde neu strukturiert, die dreistelligen Liniennummern,

die auf die verschiedenen Umsteigepunkte der Spurbuslinie 1 (bisher "Tram 1", ausgerichtet waren wurden durch ein- und zweiziffrige Linienbezeichnungen ersetzt.

Castellón [ES] - Erster Wagen vor der Fertigstellung

[D. Budach](#) - 14.07.14

Auf dem Gelände der Firma Skoda Electric nähert sich der erste der sechs neuen Trolleybusse für den einzigen spanischen Betrieb in Castellón de la Plana der Fertigstellung. Skoda Electric liefert die Zweiachser nach Spanien, sie entstehen auf Basis einer Karosserie im sogenannten "MetroStyle" der polnischen Firma Solaris. Bislang wurden in diesem Design lediglich Gelenkwagen als Trolleybusse ausgeliefert, und zwar 12 Stück nach Salzburg. Weitere 24 folgen dorthin bis 2017.

Die Auslieferung der neuen Trolleybusse nach Castellón erfolgt voraussichtlich ab September, sobald Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe in Plzen abgeschlossen sein werden. Bis zur Jahreswende sollen alle 6 Wagen in Spanien eingetroffen sein. Sie werden für die Verlängerung der einzigen Linie 1 bis zum Hafen Grao gebraucht, die Anfang 2015 eröffnet werden soll.

trolley:planung - Malatya: Erster TRAMBÜS fertig, erste Linie in Bau

[J. Lehmann](#) - 11.08.14

Nach Fertigstellung des ersten von 10 Doppelgelenkwagen stellte die Herstellerfirma Bozankaya-Gruppe den 24,7 m langen Trambüs bei der Eurasia Rail vom 6.-8.3.2014 im Expo Center in Istanbul vor. Erste Testfahrten in Malatya fanden Mitte April statt. Anschließend ging der Wagen nach Salzgitter zum Werk der bozankaya GmbH, der Systemlieferant für die Nutzfahrzeugindustrie in unmittelbarer Nähe des Büssing-Werks, heute MAN-Werk Salzgitter. Mitte Juni 2014 befand sich der Wagen auf der Teststrecke der Firma Wabco in Jeversen, um die Bremsanlage ausgiebig zu testen.

Neben den Doppelgelenkwagen sind noch zwei zweimotorige Gelenkwagen mit Zf-Achse mit Radnabenmotoren für den neuen Trolleybusbetrieb bestellt.

Die Gesamtanlage des neuen Trolleybusbetriebs mit der Bezeichnung „Trambüs“ wird von der Firma Bozankaya, ein Systemzulieferer der Nutzfahrzeug- und

Bahnindustrie mit Sitz in Salzgitter und Ankara, als schlüsselfertiges Projekt erstellt. Der im [Juni 2013 unterzeichnete Vertrag](#) sieht die Installation einer ersten rund 14 km langen Linie vor. 966 Fahrleitungsmasten sollen aufgestellt werden. Die Stromversorgung erfolgt durch sechs Unterwerke, die von der Firma ABB zugeliefert werden. Auch die Zuleitungen für die Stromversorgung gehört zum Lieferumfang. Die geplante Trambüs-Strecke führt entlang der Ost-West-Achse der Stadt bis zum rund 10 km östlich außerhalb der Stadt gelegenen Universitätsgelände. Eine Eröffnung wird nun Ende 2014 erwartet.

Mit großem Interesse verfolgen andere Städte in der Türkei das Projekt. Die rund 100 km östlich von Malatya gelegene Stadt Elazig, eine Provinzstadt mit knapp 350.000 Einwohnern. Hier sprach sich der Bürgermeister für die Einführung eines elektrischen Massenverkehrsmittels auf Rädern aus.

Riga [LV] - Erste Tranche Gelenktrolleybusse zur Ablösung der Altwagen noch in 2014

[D. Budach](#) - 02.06.14

Mit Beginn der Auslieferung der ersten Tranche von 25 der insgesamt bestellten 125 Skoda Electric 27Tr Gelenkwagen (mit Solaris-Aufbau) wird sich die Zeit der hochflurigen Skoda-Standard-Modelle 14Tr und 15Tr in Riga dem Ende zuneigen. Diese beiden Baureihen hatten über zwei Jahrzehnte den Fuhrpark der Verkehrsbetriebe dominiert, mehr als 300 Wagen beider Bauarten (271 Zweiachser und 34 Gelenkwagen) waren hier im Laufe der Jahre im Einsatz. Die Zahl der einsatzbereiten 14Tr reduzierte sich bereits drastisch mit der Indienstellung von 125 Skoda 24 Tr (mit Irisbus-IVECO Karosserie) bis Juni 2009, seither waren nur noch etwa 25 Wagen im Bestand.

Ende 2013 verblieben noch 9 Solowagen und 23 Gelenkwagen der Bauarten 14Tr und 15Tr im einsatzfähigen Zustand, doch mit dem Beginn der Auslieferung der neuen Gelenkwagen ist das Einsatzende absehbar.

Die 25 Neuwagen werden in der zweiten Jahreshälfte 2014 geliefert, die Produktion der übrigen 100 Wagen soll sich über einen Zeitraum bis 2018 erstrecken. Die Gesamtbestellung, die auch eine Option über weitere 38 Fahrzeuge umfasst, war schon im vergangenen Jahr abgeschlossen worden. Ein Teil der Altwagen wird voraussichtlich noch an andere osteuropäische Betriebe weiterverkauft.

Lublin [PL] - Erste Gelenktrolleybusse ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 11.08.14

Am 7.5.2014 erreichten die ersten drei Solaris Trollino 18M den Betriebshof in Lublin per Tieflader, einen Tag später folgten drei weitere Einheiten. Bereits am Freitag, 09.05.2014 wurden diese ersten sechs von 12 bestellten Solaris Trollino 18M (Nr.3932-37)

der Öffentlichkeit auf dem Burgplatz präsentiert. Erstmals seit 12 Jahren kommen damit wieder Gelenktrolleybusse in einer der drei polnischen Trolleybusbetriebe zum Einsatz. Von 1989 bis 2002 wurden bis zu neun Ikarus T280-Gelenktrolleybusse in Gdingen eingesetzt.

Nach der Zulassungsphase und Schulungsfahrten nahmen die sechs Gelenktrolleybusse am 1.7.2014 den Linienverkehr auf. Sie kommen vorerst auf allen Linien zum Einsatz, um die Eigenarten der Wagen auf allen Strecken zu testen. Ab

September ist ein Einsatz auf den Linien 151 und 158 geplant, dann werden auch die weiteren sechs Gelenktrolleybusse erwartet.

Wegen zahlreichen Straßenarbeiten kommen während der Sommerzeit nur die Trolleybusse mit Hilfsantrieb zum Einsatz. Somit können nur die 20 Solaris-Trollino 12M und die 6 Gelenkwagen sowie die fünf Ursus-Trolleybusse zum Einsatz kommen. Der ab dem 28.06.14 gültige Sommerfahrplan sieht auf allen acht Linien einen 24 Minuten-Verkehr vor. Zudem wird die Trolleybuslinie 155 wegen Umbau der Łęczyńska-Straße bis November komplett eingestellt. Somit sind nur 31 Kurse zu besetzen, da aber auch nur 31 Trolleybusse mit Diesel- bzw. Batterie Hilfsantrieb zum Einsatz kommen können, sind häufig auch Dieselbusse auf den Trolleybuslinien anzutreffen.

Ab dem 28.07.2014 verkehren die Linien 151, 152 und 160 von der bisherigen Endhaltestelle Abramowice weiter bis nach Szymonowica, wo eine neue Endschleife angelegt wurde. Bislang kann der neue Abschnitt nur im Diesel- bzw. Batterieantrieb befahren werden.

Die Jelcz-Trolleybusse des Typs PR110 wurden nun komplett ausgemustert, mit weiteren Jelcz-Trolleybussen des Typs PR120MT wurden sie in die Ukraine verkauft. Der Trolleybusbetrieb in Lutzk erwarb den Jelcz PR110E Nr. 3765, die Jelcz 120MT Nr.3804, 3808, 3817 und 3803 sowie den 2001 erbauten Niederflurtrolleybus des Typs Jelcz M121M Nr. 3818, die als Wagen 225, 221-224 und 220 dort nun im Einsatz stehen. Vier weitere werden nach Lutzk folgen. Der Trolleybusbetrieb Rivne hat zehn gebrauchte Jelcz-Trolleybusse ausgeschrieben, wird aber vorerst nur sieben Einheiten erhalten. In Lublin verbleiben noch acht Jelcz-Trolleybusse, die erst nach 2004 in Betrieb gingen, und zwar die Wagen 826, 830 (ehemals Warschau T027 und T004 bis 2001), 833-835 (2005 beschafft) und 841, 852, 858 (2011 beschafft). Nachdem fünf der 38 bestellten Trolleybusse des Fabrikats Bogdan/Ursus T70116 bereits im November 2013 geliefert wurden, konnte die Firma Ursus in Juli 2014 vier weitere Neufahrzeuge fertigstellen und ausliefern. Sie werden in Anschluss an die Nr.3894-3898 der ersten fünf die Nummern 3899-3902 erhalten. Mit diesen vier Einheiten umfasst der Wagenpark derzeit nach offiziellen Angaben auf der Homepage der Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) Lublin einschließlich des historischen ZiU682 Nr.730 insgesamt 83 Trolleybusse.

Budapest [HU] - Neue Ausschreibung für 10 Gelenk- und 14 Solotrolleybusse gestartet

[J. Lehmann](#) - 21.07.14

Die BKK (Budapesti Közlekedési Központ Zrt., frei übersetzt: städtische Verkehrsservicegesellschaft) veröffentlichte am 21.06.2014 erneut eine Ausschreibung über 14 Solo- und 10 Gelenktrolleybusse, die im Rahmen des EU-Projekts "Budapest Straßenbahn und Trolleybus Fahrzeugentwicklung, Phase I". Ein Dokument mit ergänzenden Angaben wurde einen Monat später am 19.07.2014 bekannt gegeben. Darin wird nun für die Trolleybusse eine unter anderem der Einbau einer Batterie gefordert, die eine Fahrt von mindestens 4 km ohne Oberleitungen im Personenverkehr ermöglicht. Die Bewerbungsfrist zum Auftrag wurde nun auf den 11.08.2014 verlängert.

Bereits 2013 wurde eine Ausschreibung veröffentlicht, jedoch mit einer [Veröffentlichung im Europäischen Amtsblatt am 21.10.2013](#) bekanntgegeben, dass die beiden eingegangenen Angebote der Firma TrolZa und der Bietergemeinschaft Solaris/Skoda als ungültig gewertet wurden.

Nach Taktausdünnungen auf einigen Linien, so auf der Linie 73, die nun nur noch alle 20 Minuten verkehrt, in den Hauptverkehrszeiten verdicht auf einen 15-Minuten-Takt. Andere Linien wie die Linie 70, 72 und 78 erfuhren eine letzte Taktreduzierung in den Hauptverkehrszeiten, hier wird nun alle 6-7 Minuten statt bisher alle 6 bzw. alle 5 Minuten (Linie 78) gefahren. Auch die Fahrten auf der am stärksten frequentierten Linie 81 wurden reduziert, statt alle 2-3 Minuten wird nun ein 3-Minuten-Takt geboten.

Aufgrund des geringeren Wagenbedarfs wurden Mitte 2013 und Anfang 2014 die ersten Ikarus-Gelenkwagen ausgemustert, nach 283 Mitte 2013 folgten Ende 2013 die Wagen 202 und 232 (Bj. 1987 und 1988) und im Januar 205, 206, 211 und 234 (Bj.1987-89). Von den 15 im Jahre 1996 beschafften Gelenktrolleybussen des Typs Ikarus 435 wurde Wagen 313 ausgemustert.

- Drei Solaris Trollino aus der Schweiz

[J. Lehmann](#) - 18.08.14

Wie in der [ungarischen Online-Zeitung Privátbankár.hu LTD](#) berichtet wird, werden die drei Solaris Trollino 12-Meter Trolleybusse aus La Chaux de Fonds Ende 2014 von der BKK erworben. Als Kaufpreis wird ein Betrag von 42 Mio. HUF (umgerechnet 135.000 €) genannt. Die Wagen sind baugleich zu den 16 in 2005/07 gelieferten Solaris-Trolleybussen 601-616 und sollen nach Anpassung und Erneuerung der Lackierung Anfang nächsten Jahres in Budapest verkehren.

Brno [CZ] - Ergebnis der Ausschreibung veröffentlicht

[D. Budach](#) - 28.07.14

Nach etlichen Verzögerungen wurde das Ergebnis der schon Ende 2013 veröffentlichten Ausschreibung über 30 neue Trolleybusse nun im [Amtsblatt der EU am 10.07.14](#) veröffentlicht. Den Auftrag für den Rahmenvertrag erhielt die Firma Škoda Electric a.s. zum Gesamtauftragswert von 395,4 Mio. CZK ohne MwSt.

Am 17. und 18. Juni 2014 wurden zwei weitere Solotrolleybusse des Typs Skoda 21Tr nach Brno transportiert. Die beiden Wagen stammen aus Budweis, sie werden nach einer Generalüberholung die Betriebsnummern 3059 (ehemals Budweis 46) und 3060 (ehemals Budweis 47) erhalten. Nach der durchgeführten Generalüberholung konnten im Juli 2014 die Skoda 21Tr 3049 und 3052 in Betrieb gehen, sie wurden im August 2012 bzw. September 2013 von Hradec

Králové (dort Nr.40 und 43) angekauft.

Insgesamt wurden seit 2009 16 Skoda 21Tr gebraucht aus Jihlava, Hradec Králové und Budweis beschafft. Bislang sind davon acht Einheiten (3044-3050 und 3052) in Betrieb.

Ab 30.06.2014 gilt ein Fahrplan mit reduziertem Takt auf den Linien 25, 26, 37, 38 und 39. Die Linie 31 verkehrt bereits ab 16.06.14 alle 15-20 Minuten. Durch Aufgabe der Linie 29 verkehrt die Linie 34 häufiger, statt im 10/20-Minuten-Takt nun alle 6-7 bzw. 10 Minuten. Der restliche Abschnitt der Linie 29 wird nun nur noch von den Autobus-Ringlinien 44 und 84 bedient.

Dieser Abschnitt wird nun von der historischen Trolleybuslinie H24 befahren. Ab Samstag, 28.06.14 wird diese neben einer Linie H4 mit historischen Straßenbahnen angeboten. Sie verkehrt stündlich zwischen dem Mendlovo náměstí und dem Depot Vozovna Komín, als ältester Trolleybus kommt Wagen 135, ein Škoda 6Tr des Baujahrs 1950 zum Einsatz. Der Betrieb der beiden historischen Linien wird an Wochenenden von 10 bis 18 Uhr bis zum 28. September 2014 angeboten.

Aufgrund der anstehenden Stilllegung von nicht aufgearbeiteten Skoda 14Tr im Zusammenhang mit dem Kauf von neuen Gelenktrolleybussen organisierten Nahverkehrsfans eine Abschiedsfahrt mit einem Skoda 14Tr am Samstag, 28.06.14. Ein Großteil der rund 70 Skoda 14Tr, die noch zum Wagenpark gehören wurden komplett generalüberholt und erhielten eine neue Front mit Matrixanzeige, nur sieben Wagen bleiben annähernd in Ursprungsgestaltung.

[Ústí nad Labem \[CZ\]](#) - Erster neuer Gelenkwagen von Skoda Electric

[D. Budach](#) - 23.06.14

Der erste der bestellten 10 Gelenktrolleybusse des Typs 27Tr von Skoda Electric wurde auf dem Tag der offenen Tür auf dem Gelände des Herstellerwerks in Plzeň ausgestellt. Die Auslieferung in seine neue Heimat Ústí nad Labem wird kurzfristig erwartet. Der Wagen gehört zu einer Bestellung von insgesamt 26 Trolleybussen von Skoda Electric (Karosserie Solaris), davon 10 Gelenkwagen vom Typ 27Tr und 16 Dreiaxser vom Typ 28Tr. Mit der Lieferung dieser großräumigen Fahrzeuge wird die Erneuerung der Trolleybusflotte in Ústí eingeleitet, diverse ältere Skoda Electric 15Tr Gelenkwagen aus der ersten Hälfte der neunziger Jahre werden damit aus dem Bestand ausscheiden. Der Auftrag über die Beschaffung der 26 Neuwagen war erst im Februar 2014 nach längerer Diskussion auf kommunalpolitischer Ebene erteilt worden.

[Zlín \[CZ\]](#) - Weitere Neufahrzeuge zur Jubiläumsfeier

[J. Lehmann](#) - 14.07.14

Rechtzeitig zum Tag der offenen Tür, der am 14.06.2014 anlässlich des 70-jährigen Jubiläums des Trolleybusbetriebs stattfand, lieferte die Firma Skoda Electric weitere Neufahrzeuge aus dem Ende 2012 abgeschlossenen Rahmenvertrags über 25 Trolleybusse verschiedener Größen und Bauarten aus. Im Einzelnen gingen am 5.6.2014 die Gelenkwagen Solaris/Škoda 27Tr Nr. 457, 458 und die Solowagen Irisbus Citelis/Škoda 24Tr Nr.218 und Solaris/ Škoda 26Tr Nr. 253 in Betrieb. Zusammen mit den in März 2014 in Betrieb genommenen Einheiten Škoda 24Tr Nr.217, Škoda 26Tr Nr. 252 und Škoda 27Tr Nr. 455, 456 konnten dieses Jahr acht Einheiten abgerufen werden.

In 2014 wurden die Skoda 15Tr Nr. 349, 351, 353-355. ausgemustert, die fünf Wagen stehen zum Verkauf und wurden über die Webseite des Unternehmens DSZO zum Kauf angeboten. Der Wagenpark besteht somit aus 59 Einheiten, von denen in Hauptverkehrszeiten auf den 10 Trolleybuslinien 46 Trolleybusse zum Einsatz kommen.

Das eigentliche Jubiläum des Betriebs fand bereits im Januar statt, am 27. Januar 1944 wurden in Zlín die ersten Trolleybuslinien feierlich eröffnet, es handelte sich um die Ringlinien A und B sowie die Linie C. Ein Probebetrieb fand bereits ab 13. November 1943 statt. Mit Einführung der Linie D ab August 1949 startete nach die Krieg der Ausbau des Netzes, die Linie D wurde dann in den Folgejahren bis zum 12. 12. 1953 zur rund 10 km von Zlín entfernten Bahnstation Otrokovice verlängert. 1982 wurde noch eine Linie E nach Pílučky eröffnet, ehe die Linien ab dem 1.1.1983 Ziffern statt Buchstaben erhielten. Dabei erhielt die Linie D die Liniennummern 1 und 2, die seit Mitte der 80er Jahren aufgrund des hohen Verkehrsaufkommen von Gelenkwagen bedient werden.

[Košice \[SK\]](#) - Neue Niederflurtrolleybusse waren ausgeschrieben

[J. Lehmann](#) - 04.08.14

Die Dopravný podnik mesta Košice (DMPZ) veröffentlichte am 6.5.2014 eine Ausschreibung über die Lieferung von Gelenktrolleybussen. Es sollten dreiaxssige Niederflur-Gelenkwagen, für Stadtverkehr in Bahnanlagen mit einer Nennspannung von 750 V DC und einer Nennfahrdrachhöhe 5,5 m ausgelegt zum geschätzten Wert ohne MwSt. von 2.138.000 € geliefert werden. Diese sollten mit Mitteln der EU finanziert werden. Die Ausschreibung wurde jedoch eingestellt, so die Mitteilung im Amtsblatt vom 1.8.14. Als Grund wird die fehlende Bereitstellung von Mitteln aus dem EU-Strukturfonds und der Eigenmittel des Auftraggebers genannt.

Bei der im vergangenen Jahr durchgeführten Erneuerung des Dieselbusparks wurden fünf neue SOR- Dieselgelenkbusse dem Trolleybusdepot zugeteilt. Diese gewährleisten nun auf den beiden Trolleybuslinien auf je zwei Kursen einen niederflurigen Einstieg. Die Fahrten sind im Fahrplan markiert, es wird etwa einmal stündlich gefahren. Nachdem in den vergangenen Jahren bereits die ersten Skoda 14 Tr und 15Tr (1014 in 2010, 1008 und 2001 in 2012 sowie 1009 und 1016 in 2013) ausgemustert wurden, sind in diesem Jahr vier weitere Trolleybusse abgestellt, und zwar die Gelenktrolleybusse Typ Škoda 15Tr (1003 und 1007) und die Solotrolleybusse Skoda 14 Tr (2005 und 2007). Die vier Wagen stehen zwecks Wiederverwertung bzw. Entsorgung auf der Webseite der DPMK zum Verkauf.

Bratislava [SK] - Neue Trolleybusse im Linieneinsatz

[J. Lehmann](#) - 14.07.14

Nach Durchführung der erforderlichen Schulungsfahrten nahmen die ersten 15 Trolleybusse des Typs SOR/Skoda 30 Tr am 4.06.2014 den Liniendienst auf. Zuvor dienten einige Fahrzeuge, so zum Beispiel 6007 und 6008, ab dem 04.04.2014 als Fahrschulwagen. Die ersten 15 Wagen ohne Hilfsantrieb erhielten die Betriebsnummern 6001-6015 und kamen seitdem auf den Linien 64, 204, 206, 210, 211 und 212 zum Einsatz. Bereits geliefert, jedoch noch nicht im Linieneinsatz befindet sich der erste Solowagen Skoda 30 Tr mit Hilfsantrieb (Nr.6101) sowie der erste Gelenkwagen Skoda 31Tr (Nr.6801). Wie berichtet, wurden beim Generalunternehmer Skoda Electric insgesamt 120 Einheiten bestellt.

Die Linien 207 und 209 sollen auf der Trenčianska Ul. um rund 400 Meter verlängert werden, um hier einen Supermarkt des Discounters Lidl zu erschließen.

Burgas [BG] - Erste Skoda 26Tr im Linieneinsatz

[J. Lehmann](#) - 30.06.14

Nachdem der erste der 22 bei Skoda Electric bestellten Trolleybusse vom Typ 26 Tr seit Mitte Mai in Linienbetrieb genommen wurde, folgten ab dem 10.06.2014 weitere Einheiten. Am 10.06.14 trafen auf dem Bahnhofsgelände in Burgas vier weitere Skoda 26 Tr per Bahn aus Plzen ein, von denen die ersten beiden noch am selben Tag entladen wurden und mit ihrem Hilfsantrieb in den Betriebshof fuhren. Die Wagen waren als „Burgas 2“ und „Burgas 3“ deklariert. Die zwei anderen Wagen dieser Lieferung wurden erst am Folgetag auf gleiche Weise in das Depot überführt. Relativ schnell erhielten die Wagen am 12.6.14 ihre Zulassung und nahmen zwei Tage später den Liniendienst auf.

Der erste Wagen erhielt die Betriebsnummer 13339 entsprechend dem letzten Ziffern der Fabriknummer der Firma Solaris, auch bei den folgenden Wagen wurde entsprechend nummeriert.

Vier weitere Trolleybusse wurden am 16.06.14 und fünf weitere am 23.06.2014 angeliefert.

Von den gebraucht aus der Schweiz übernommenen Gelenk-Trolleybussen standen Anfang Juni 2014 noch 12 Einheiten im Einsatz, und zwar neben den zehn Volvo/Hess/Schenk/Siemens B 58 vom Baujahr 1975 die beiden fast 50-jährigen Trolleybusse des Typs Bema 4 GTP-A vom Baujahr 1965 (Wagen 15209 (ehemals Winterthur 112) und 15242 (ehemals Winterthur 117)). Ein weiterer (Wg. 15253, ehemals Winterthur 119) stand abgestellt im Betriebshof. zum Beginn des Sommerfahrplans und mit Inbetriebnahme der vier Neufahrzeuge wurden die mit 49 Betriebsjahren ältesten Trolleybusse in Europa abgestellt.

Gabrovo [BG] - Temporäre Betriebsunterbrechung

[D. Budach](#) - 11.08.14

Seit 25. März 2013 ruht der elektrische Verkehr in der knapp 60.000-Einwohner Stadt rund 200 km östlich von Sofia gelegen (nach Burgas und Varna am Schwarzen Meer sind es weitere 250 km). Der Trolleybusbetrieb in der langgestreckten Stadt im Tal des Flusses Yántra wurde 1987 aufgenommen. Wegen Bauarbeiten im Zuge der Hauptverkehrsstraße in der Mitte der Strecke muss der elektrische Betrieb ruhen. Nachdem die Wasserleitungen im Straßenverlauf mit EU-Mitteln saniert wurden, erfolgt auch eine Erneuerung der Elektrischen Installationen für die Beleuchtung sowie für geplante Video-Überwachungssysteme. Zudem wird an der Gabelung der Kreisstraßen nach Veliko Tarnovo und Pleven in westliche Richtung ein Kreisverkehr angelegt. Rund ein Jahr werden die Bauarbeiten andauern, auch die Errichtung von neuen Trolleybusmasten sind im Zuge der Baumaßnahme vorgesehen.

Die vier Trolleybuslinien werden von Autobussen befahren, die Linie 33 verkehrt von Rusevtsi zur Chivarov Brücke über Tag alle 20 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten wird sie dann durch die Linie 31 abgelöst, die auf der Gesamtstrecke bis zur südlichen Endhaltestelle Bichkinya nur in den Hauptverkehrszeiten alle 20 Minuten fährt. Die Linie 34 fährt wie die Linie 33 ab Chivarov Brücke stündlich bis zum Industriegebiet Tehnoma im Norden, hier befindet sich auch das Depot des Betriebs. Die beiden nördlichen Endhaltestellen werden mit der Linie 32 verbunden, diese fährt jedoch nur in den Hauptverkehrszeiten morgens 3-4 mal, nachmittags 1-2 mal. Als Linienlänge wird auf der Homepage des [Städtischen Passagier Transports LTD.](#) für die Linie 31 eine Streckenlänge von 21,2 km hin und zurück angegeben, für die Linie 32 hingegen nur 4,5 km. Zum 31.12.2012 besaß die Gesellschaft 78 Busse, darunter 65 Autobusse und 13 Trolleybusse.

Pleven [BG] - 30 von 40 bestellten Trolleybussen ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 18.08.14

Die ersten vier der 40 neuen Trolleybusse Solaris/Skoda 26Tr wurden am Samstag, 26.04.2014 in Pleven entladen und zum Depot gebracht. Es folgen zwei Wochen Einstellungs- und Schulungsfahren bevor am 15.05.2014 im Rahmen eines Gottesdienstes auf dem Freiheitsplatz diese ersten vier Wagen von Priestern aus Pleven gesegnet wurden. An der Weihe der neuen Trolleybusse nahmen neben dem Direktor der kommunalen Verkehrsbetriebe "Trolley Transport" zahlreiche Vertreter der Stadtverwaltung sowie Abgeordnete teil.

Die vier Wagen mit den Betriebsnummern 201, 202, 203 und 205 nahmen am folgenden Montag, 19.05.14 der Linienbetrieb auf. Eine Woche später am 25./26.5.2014 sowie am 04./05.06.2014 wurden je acht Trolleybusse (204, 206-220) angeliefert, zehn weitere (221-230) folgen bis zum 16.07.2014.

Entsprechend reduzierte sich die Anzahl der zur bzw. nach Eröffnung des Betriebs beschafften ZiU 682 auf nunmehr rund 50 Einheiten. Davon sind 20 Wagen bereits schadhaf abgestellt. Die verbliebenden ZiU 682 sollen nun bis Oktober 2015 durch 30 weitere Neufahrzeuge ersetzt werden. Der Auftragswert beträgt 28 Millionen Lev, die ebenfalls durch die EU im Rahmen des Programms "Regionalentwicklung" gefördert werden, so eine [Pressemitteilung vom 06.08.2014](#).

Stara Zagora [BG] - Erster Neuwagen im Testeinsatz!

[D. Budach](#) - 23.06.14

Die erste der bestellten acht Skoda Electric 26 Tr Trolleybusse ist komplett und absolviert aktuell Testfahrten auf dem Netz der Verkehrsbetriebe im tschechischen Plzen. Der Wagen stammt aus der Gesamtbestellung von 100 Wagen für die vier bulgarischen Trolleybusbetriebe in Pleven, Burgas, Varna und Stara Zagora. EU Fördermittel ermöglichten die Auftragsvergabe. Die acht Neuwagen erhalten die Nummern 01-08 und werden noch in 2014 alle in Betrieb genommen. In Stara Zagora ist die Beschaffung weiterer Neuwagen vorgesehen, sobald die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stehen. Eine Ausschreibung über 14 Trolleybusse wurde im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Aktuell werden in der Stadt vier Trolleybuslinien betrieben, neben sechs Niederflurwagen vom ukrainischen Hersteller LAZ (Typ E-183) besteht die Flotte überwiegend aus 12 von einst 30 ZIU 682 des Baujahrs 1987 sowie sechs von einst zehn Skoda 14 Tr des Baujahrs 1985. Der erste zur Eröffnung 1988 in Dienst gestellte Trolleybus 1001 (Skoda 14Tr) brannte am 4 September 2013 aus, [siehe Bericht der Lokalpresse](#).

Sofia [BG] - Alle 50 Gelenktrolleybusse Skoda 27Tr nahezu ausgeliefert

[J. Lehmann](#) - 28.07.14

Die ersten acht neuen Gelenktrolleybusse nach einer Präsentation auf dem Platz Alexander Nevski in der Nähe der Linie 9 am 04.04.2014 der Öffentlichkeit vorgestellt und nahmen anschließend den Liniendienst auf. Es handelt sich um die ersten von 50 Gelenktrolleybussen des Typs Skoda 27Tr basierend auf den Wagenkasten der Firma Solaris, die am 24. Juni 2013 mit der tschechischen Firma Škoda Elektro AS zum Vertragswert von 27,475 Mio. € bestellt wurden. Bei der Vorstellung der neuen Trolleybusse erklärte der Bürgermeister Yordanka Fandakova, dass die neuen Niederflurtrolleybusse über das Operationelle Programm "Regionale Entwicklung" finanziell von der EU gefördert werden. Jeder Wagen ist 18 m lang und hat eine Kapazität von 160 Passagieren. Mit der neuen elektrischen Ausrüstung wird eine Reduzierung des Stromverbrauchs um 15% ermöglicht. Bereits 2010 wurden 30 Trolleybusse neu beschafft, mit den insgesamt 80 Neufahrzeugen ist nun ein Großteil des Wagenparks niederflurig. Der erste neue Gelenktrolleybus wurde bereits Ende 2013 am 18.12. im Depot 1 Iskar angeliefert, sieben weitere konnten Anfang März 2014 ausgeliefert werden, die dann nach Zulassung und Fahrerschulung den Liniendienst aufnahmen. Bis Mai 2013 waren bereits 32 der 50 Einheiten nach Sofia ausgeliefert, bis Ende Juli 2014 folgten weitere 10 Einheiten. Die ersten 25 wurden dem Depot 1 zugeteilt und erhielten die Betriebsnummer 1650-1674. Die übrigen 25 Einheiten werden im Depot 2 beheimatet, entsprechend erhalten sie die Betriebsnummern 2675-99. Bis Wagen 2683 befinden sie sich im Linieneinsatz, die übrigen bis Wagen 2691 werden noch für den ersten Einsatz vorbereitet. Mit der Inbetriebnahme der Neufahrzeuge wurden zahlreiche der einst 151 Trolleybusse des Typs Ikarus T280, die im Zeitraum von 1988 bis 1993 beschafft wurden, ausgemustert, so dass die Anzahl der Trolleybusse konstant bei rund 150 Einheiten liegt.

Varna [BG] - Skoda-Neuwagen im Liniendienst

[D. Budach](#) - 16.06.14

Der erste der bei Skoda Electric bestellten 30 Neuwagen vom 26Tr ist bereits im Linieneinsatz. Er fährt unter der Nr. 300. In der ersten Junihälfte war auch Wagen 301 bereits per Bahnfracht in Varna eingetroffen, allerdings noch nicht im Linieneinsatz. Weitere Wagen werden in diesen Wochen erwartet, die komplette Lieferung soll bis zum Jahresende 2014 abgeschlossen sein.

Die älteren Skoda-Gelenkwagen 15Tr, die gebraucht aus Ústí nad Labem, Presov und Ceske Budejovice übernommen worden waren, sollen vorerst im Bestand erhalten bleiben, ebenso der ein oder andere 14Tr als Reserve. Aktuell besteht der einsatzfähige Fuhrpark aus den Skoda 14Tr, Baujahr 1985/86, mit den Nr. 002, 013, 024, 035, 046, 057, 068, 079, 080, 091, 105, 116, 127, 138, 148-150, 161, 172, 173, 184, 195, 208, 219, 220, 231, 265, 276, 287, 298 sowie den Gelenkwagen Skoda 15Tr, Baujahr 1988-91, mit den Nr. 502-506, 514, 525, 526, 529.

Es ist angedacht, die noch komplett vorhandene Strecke in die Oststadt wieder elektrisch zu betreiben, durch eine ganz neue Linie, die bis zum Endpunkt Asparukhovo verkehren soll. Hierhin fährt heute schon von Süden aus die Linie 88.

Kramatorsk [UA] - Trolleybusbetrieb wieder aufgenommen

[J. Lehmann](#) - 14.07.14

Am 08.07.2014 wurden zwei Trolleybusse auseinandergeschweißt und als Schrott abtransportiert, die auf der Sozialistischen Straße den ukrainischen Separatisten als Straßensperre dienten. Die Separatisten nahmen die 100 km nördlich von Donesk im Osten der Ukraine gelegenen Stadt als Stützpunkt seit Ende April 2014 ein. Ab dem 03.05.2014 war der elektrische Betrieb im Trolleybus- sowie im Straßenbahnnetz eingestellt. Erst ab dem 28.05.2014 wurde der Betrieb auf den Trolleybuslinien 1 und 3 sowie einer der drei Straßenbahnlinien wieder aufgenommen.

Der Trolleybus-Wagenpark reduzierte sich dadurch auf 28 Einheiten, von denen rund die Hälfte älter als 25 Jahre sind. Der älteste Trolleybus vom Typs ZiU682 stammt aus dem Jahr 1981. Der Straßenbahnpark umfasst nur noch 17 Einheiten, davon sind nur noch acht betriebsbereit.

[Simferopol \[UA\]](#) - Neuer Niederflurtrolleybus aus Rußland

[J. Lehmann](#) - 04.08.14

Eine vollständige Auslieferung der 2011 bestellten 56 Trolleybusse konnte mangels Finanzmittel nicht durchgeführt werden, weitere Bogdan T70115 für die Überlandlinien konnten nicht mehr geliefert werden. Für den Stadtbetrieb gingen 2012 noch 19 Wagen in 10 m Länge (Bogdan T60111) und 2 Dreiachser (Bogdan T80110) neben 12m-Wagen des Stadttyps (Bogdan T70110) in Betrieb. Insgesamt gehören nun 103 Niederflurtrolleybusse aus ukrainischer Produktion zum Wagenpark, neben den 61 in 2010 bestellten und ausgelieferten Wagen konnten damit nur 42 der 56 bestellten Einheiten geliefert werden. Die kleinen Trolleybusse dienen nun für den Stadtverkehr in Yalta. Für den 17-Minuten-Takt, der außerhalb der Urlaubssaison ab 23.09.2014 angeboten wird, auf der Linie 52, die die gesamte Strecke von Simferopol bis Yalta befährt, sind rund 20 Kurse erforderlich. Die Fahrzeit beträgt 2½ Stunden, somit reicht der Wagenpark von 30 Bogdan T70115 für diese Grundkurse aus. Diese 30 Trolleybusse für die Überlandlinie auf drei Depots verteilt, weiterhin stehen noch rund je 60 Skoda 9Tr und Skoda 14Tr zur Verfügung, die vor allen in den Sommermonaten bei dichteren Verkehr zum Einsatz kommen. Einer der betagten Trolleybusse des Typs Skoda 9Tr wurde in 2012 als Denkmal vor dem Trolleybusdepot in Simferopol aufgestellt, er erhielt symbolisch die Nummer 2012. Mit Baujahr 1982 ist er einer der jüngeren Fahrzeuge dieses Typs, die ältesten stammen von 1970. Durch Annexion der Krim an die Russische Föderation wurde ein Niederflurwagen aus russischer Produktion zur Verfügung gestellt. Er dient im Stadtverkehr von Simferopol, und zwar vorwiegend auf der Linie 5, die seit dem 01.06.12 die bisherige Bezeichnung 5/7 ersetzte. Ursprünglich handelte es sich um zwei Radiallinien, die als Durchmesserlinie zusammengelegt wurden. Nun erhielt sie wie die bisherige Linie 9/8 (neu: Linie 9) eine Ziffer. Der Fahrplan der beiden Linien blieb unverändert, jedoch verkehren seit dem 25.04.2014 auch die Linien 54 und 55 wie die Linie 9 zum Flughafen. Wie bereits 1979 (damals als Linie 14 und 15) verkehrt die Linie 54 vom Flughafen Simferopol bis Aluscha und die Linie 55 bis nach Jalta, es wird ein 30-Minuten-Takt geboten. Im Dezember 2013 begann der Bau für eine neue Trolleybuslinie zur Anbindungen neuer Ansiedlungen im Stadtgebiet von Simferopol, es wurden 26.5 Million UAH bereitgestellt, eine Fertigstellung wird bis 2017 erwartet.

[Sevastopol \[UA\]](#) - Neue Trolleybusse aus Russland

[J. Lehmann](#) - 16.06.14

Nachdem in 2011/12 die Firma TrolZa bereits sieben Niederflurtrolleybusse des Typs 5265 "Metropolis" lieferte, folgten nun drei weitere im Mai und Juni 2014. Dazu erhielt die Hafenstadt auf der Halbinsel Krim zehn Niederflurtrolleybusse des Typs TrolZa-5265 "Megapolis" der Baujahre 2008 bis 2010 aus Moskau. Auch wenn durch die Neuzugänge zahlreiche ZiU-682 der Baujahre 1987 bis 1993 ausgemustert wurden, weiterhin machen diese Trolleybusse den größten Teil des Wagenparks mit rund 70 Einheiten, die noch in Betrieb stehen. Insgesamt umfaßt der Wagenpark rund 140 Trolleybusse, von denen aber über 30 Einheiten nicht betriebsfähig abgestellt sind. Die Trolleybusse sind in zwei Depots beheimatet, sieben der 13 Trolleybuslinien (5, 6, 10, 12, 13, 14, 18) werden vom Depot 1 am südwestlichen Ende, die übrigen sechs Linien (1, 3, 7, 9, 17, 20) am östlichen Rand des Netzes gelegen, bedient.

[Chita/Tschita \[RU\]](#) - 24 neue Trolleybusse in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 30.06.14

Mit der Beschaffung von 14 neuen Trolleybussen im Herbst 2013 und zehn weiteren im Frühjahr 2014 konnte eine starke Erneuerung des Trolleybusparks erreicht werden. Alle 24 Trolleybusse lieferte die Firma Trolza, und zwar sämtlich vom Typ 5275 "Optima". Während die 14 zuerst gelieferten Einheiten mit den Betriebsnummern 264-277 als Typ TrolZa-5275.07 dem Standard entsprechen, handelt es sich bei den 2014 gelieferten Einheiten 278-287 um teilniederflurige Trolleybusse der Baugruppe TrolZa-5275.03, deren Bodenebene an der Front- und Mitteltüre 360 mm und an der hinteren Türe 837mm ausweist. Aus dem Bundeshaushalt und dem Städtischen Beitrag konnten 92 Millionen Rubel für die Neubeschaffung beigesteuert werden.

Der Wagenpark umfasst weiterhin 93 Trolleybusse, die Anzahl der über 20 Jahre alten ZiU 682 konnte nun auf 34 Einheiten reduziert werden, sie stammen aus den Baujahren 1990 und 1992. Weiterhin werden 5 Linien (1, 2, 3, 5 und 6) bedient. Die letzte Verlängerung der Linie 6 zum Kieferwald erfolgte 2007. Eine Erweiterung des gegenwärtig 73,15 km langen Netzes ist beabsichtigt. Die Planung sieht bis 2020 unter anderem eine Anbindung der Siedlungen Kashtak und CSC an das Trolleybusnetz vor, für das Projekt im Rahmen des 2011 aufgestellten Entwicklungsprogramm für die Region 1,6 Milliarden Rubel bereit gestellt wurden.

[Irkutsk \[RU\]](#) - Netzerweiterungen im Bau

[J. Lehmann](#) - 11.08.14

Neue Fahrleitung wird derzeit auf der ulitsa Ulan-Batorskaya errichtet. Einige neu angesiedelte Institute der Universität Irkutsk werden an das Trolleybusnetz angebunden. Die Linie 7 soll ab Ende des Sommers hier verkehren.

Weitere neue Verbindungen im Trolleybusnetz sind geplant. Das Aktionsprogramm für die Jahre 2014-2018 für die Verbesserung der städtischen Streckennetz sieht eine Verbindung über die Akademischen Brücke über den Fluss Angara (60 km vom Baikalsee) vor, damit könnten die Institute mit dem ursprünglichen Universitätsgelände direkt angebunden werden.

Am 06.02.2014 wurden acht neue Trolleybusse vorgestellt und am gleichen Tag in den Liniendienst geschickt. Für die Beschaffung der Niederflurfahrzeuge des Typs 5265 "Megapolis" der Firma TrolZa investierte die Stadt aus ihrem Haushalt 68 Millionen Rubel (umgerechnet 1,4 Mio. Euro). Mit den Neufahrzeugen stehen nun 78 Trolleybusse in Betrieb, eine Erhöhung gegenüber den Vorjahren. Damit soll das Verkehrsaufkommen erhöht werden. Nur zwei Trolleybusse wurden für die Neufahrzeuge ausgemustert, und zwar aus der Serie von acht Wagen des ZiU-682 Nachbaus der Firma VMZ aus dem Baujahr 2002 die Wagen 255 und 256.

[Kaluga \[RU\]](#) - Neue Fahrpreise und neue Fahrzeuge

[J. Lehmann](#) - 28.07.14

Mit einer erneuten Fahrpreiserhöhung von 14 auf 16 Rubel zum 01.07.2014 versucht der Verkehrsbetrieb MUE "Kaluga Trolleybus Direktion" aus den roten Zahlen zu kommen. Bereits im vergangenen Jahr stieg der Fahrpreis auf 14 Rubel, in 2010 mussten noch 11 Rubel gezahlt werden. Dennoch stieg der Verlust des Betriebs von 79 Millionen Rubel in 2012 und auf 141 Millionen Rubel in 2013. Ein Grund ist die Beschaffung von neuen Trolleybussen, von den bestellten Einheiten gingen 2013 lediglich 33 in Betrieb. Es handelt sich um niederflurige Trolleybusse des Typs BKM 321 der weißrussischen Firma Belkommunmash. Die Neufahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 152-184, BKM 321 alle 2013. Neben einigen Ausmusterungen wurden vermehrt alte Trolleybusse, zumeist ZiU-682G der Baujahre 1988 bis 2002 auch betriebsunfähig abgestellt, so dass die Anzahl der betriebsfähigen Trolleybusse auf unter 100 Einheiten sank. 15 Trolleybuslinien werden geboten, ganztägig verkehren die Linien 1-3, 5-6, 8-12, 17 und 18, in Spitzenzeiten die Linien 14,15 sowie seit Mai 2013 auch eine Linie 13, die in Hauptverkehrszeiten die Linie 3 auf einen Streckenabschnitt verstärkt.

[Saint Petersburg \[RU\]](#) - Testwagen mit Batterieantrieb für 40 km oberleitungsfreie Fahrt

[J. Lehmann](#) - 21.07.14

Im Februar 2014 wurde in Vologda ein VMZ-5298.01 "Avangard" bei der dort ansässigen Herstellerfirma TransAlfa umgebaut und mit Batterien ergänzt. Er soll eine Reichweite von 40 km aufweisen. Ab März 2014 wurde der Wagen in Saint-Petersburg mit der Betriebsnummer 6300 im Linieneinsatz getestet, er kam auf den Linien 25 und 11 zum Einsatz. Im Juni 2014 ging der Batterie-/Trolleybus wieder zurück an Vologda und steht dort unter seiner ursprünglichen Betriebsnummer 08 wieder im Einsatz.

Auch die Firma TrolZa lieferte einen Batterie-/Trolleybus aus, Der Wagen vom Typ 5265.00 "Megapolis" wurde in 2014 neben sieben weiteren Einheiten in Betrieb genommen. Der Batterie-/Trolleybus erhielt die Betriebsnummer 2600. Mit den 2010 gelieferten Einheiten stehen nun 90 Niederflurtrolleybusse der Firma TrolZa im Einsatz, die sieben zusätzlichen Trolleybusse sind im Depot 2 (3 Einheiten Nr. 2515-2517 und 2600) und im Depot 3 (4 Einheiten Nr. 3516-3519) beheimatet.

Für die Neufahrzeuge wurden zahlreiche erst 10-jährige Trolleybusse ausgemustert, überwiegend vom Typ VMZ-5298 des Baujahres.2003. Die Trolleybusse des gegenwärtigen Parks sind in der Regel nicht älter als 15 Jahre, Ausnahmen sind in 2011/12 generalüberholte ZiU682 der Baujahre 1987-91, die durch die [Moskauer Obus Fabrik](#) unter der Typenbezeichnung MTrZ-6223 einen neuen Wagenkasten erhielten. 21 Einheiten befinden sich hiervon in Betrieb. Ebenfalls bilden die Gelenkwagen des Typs ZiU-683B und ZiU-6205 eine Ausnahme, sie stammen vom Baujahr 1990 bis 1993, von den einst über 100 Einheiten sind noch 16 in Linieneinsatz zu finden.

[Vidnoye \[RU\]](#) - Ein neuer Trolleybustyp für Russland

[J. Lehmann](#) - 07.07.14

Einen weiteren neuen Trolleybus erhielt die an der südöstlichen Grenze Moskaus gelegene Stadt von der Firma ZAO "Transmashholding" (TMH), hierbei handelt es sich um das größte russische Unternehmen im Bereich der Verkehrstechnik. Das Unternehmen produziert Lokomotiven, Güter-und Personenkraftwagen sowie auch U-Bahn-Wagen und Schiffsmotoren. Der neue Trolleybus basiert auf den Wagenkasten des ukrainischen Trolleybustyps T701 der Firma Bogdan. Dieser wird in der Ukraine gefertigt, aber in Russland komplettiert. Der erste Wagen erhielt eine Zulassung für Russland unter der Bezeichnung TMG-7207 "Comfort". In Vidnoye erhielt er die Betriebsnummer 26. Die Firmen TMH und Bogdan erwarten einen Umsatz auf den russischen Trolleybusmarkt. Durch ein Programm können etliche Städte auf Zuschüsse für die Beschaffung von neuen Trolleybussen hoffen. Das Programm ist bis 2016 verlängert, staatliche Subventionen in Höhe von 3,5 Milliarden Rubel jährlich sollen bereit gestellt werden.

[Naryn \[KG\]](#) - 20-jährige Trolleybusse aus der Hauptstadt

[J. Lehmann](#) - 23.06.14

Vor 20 Jahren wurde der Trolleybusbetrieb in der Stadt, die entlang dem gleichnamigen Fluss Naryn sich langgestreckt in Ost-West-Richtung ausdehnt. Zuerst war die Strecke 4,6 km lang und führte von der östlichen Endhaltestelle „Moskowski“ zum Depot im westlichen Teil des Stadtgebiets. Die Linie wurde in der Anfangszeit mit bis zu 5 Trolleybussen bedient, es ergab sich eine Frequenz von rund 10 Minuten. Der Wagenpark bestand aus sieben

Trolleybussen, die gebraucht aus der Hauptstadt Bischkek übernommen wurden. Nachdem die Fahrzeuge kaum noch einsatzbereit waren, wurde der Betreiber im Mai 2008 eingestellt. Ein Wiederaufbau erfolgte noch in den Sommermonaten, und eine Verlängerung um etwa 2,1 Kilometer zur Endhaltestelle „Raimilizija“ am westlichen Rand der Stadt. Für den Betrieb auf der nunmehr auf 6,7 Kilometer verlängerten Strecke erhielt die Stadt wiederum zwei gebrauchte Trolleybusse, die den Betrieb mit den 2003 übernommenen Trolleybussen gewährleisten. Allerdings kamen nun nur bis zu drei Trolleybusse zum Einsatz, dadurch erfolgte eine Bedienung der Strecke rund alle 20 Minuten. Bis 2010 verkehrten die Trolleybusse mit ihren ursprünglichen Wagennummern aus Bischkek, nach einer Renovierung erhielten die Wagen 2010 die Betriebsnummern 007-011, letzterer war der 2009 ebenfalls aus Bischkek übernommene ZiU 682 Nr. 2088. Alle gebrauchten Trolleybusse waren vor der Betriebseröffnung in Naryn beschafft worden, nun erhielt der 20 Jahre alte Betrieb im November 2013 vier ZiU-682 - Trolleybusse aus der Hauptstadt, die 1994 erbaut wurden. Sie wurden dort entbehrlich und gemäß Beschluss der Stadt Bischkek vom 10.11.2013 an Naryn abgegeben, als Neufahrzeuge beschafft werden konnten. Ein weiterer gebrauchter Trolleybus kam bereits im September 2013 nach Naryn. Das mit 12 Jahren relativ junge Fahrzeug ging mit seiner Wagennummer aus Bishkek (1508) in Betrieb und ersetzte die Trolleybusse 007, 008 und 009.

Diese Nachricht wurde aus dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung des Editors. Ergänzend sind Informationen von der Webseite <http://transphoto.ru/> und <http://bishkek-trolleybus.narod.ru/> entnommen. Das Trolleybus Magazine erscheint alle zwei Monate und berichtet weltweit über den Trolleybus.

Petropavlovsk/Petropawl [KZ] - Betrieb eingestellt nach Insolvenz

[J. Lehmann](#) - 04.08.14

Zum 1.6.2014 wurde der Trolleybusbetrieb in der knapp 200.000 Einwohner-Stadt im Norden Kasachstans, nahe der Grenze zu Russland, eingestellt. Das Unternehmen LLP "Petropavlovsk Trolleybus Park" musste Insolvenz anmelden. Bereits Mitte Juni wurde mit der Demontage der Fahrleitung begonnen, die Ende Juni bereits abgeschlossen war. Noch in 2009 konnte der Betrieb, der damals mit 48 Trolleybussen vier Linien bediente, erweitert werden: Zwei DUO-Busse des Typs JEA 800F, die in der Mongolei produziert wurden, bedienten eine neue Linie 6t Stationen – Bishkul, die auf einen Teil der Strecke die Oberleitung des Netzes nutzte. Die letzten Neufahrzeuge kamen in 2008, und zwar zwei neue Wagen des Typs ZiU-682GOA-016 der Firma TrolZa. Aber bereits in 2010 musste der Betrieb wegen offener Stromrechnungen kurzzeitig ruhen. Mit gebraucht übernommenen Trolleybussen konnte 2011 der Wagenpark noch modernisiert und die letzten ZiU 682 der Baujahre 1988-1991 ersetzt werden. Aus Karaganda kamen drei BTZ-5276 und vom stillgelegten Betrieb der Hauptstadt Astana 13 TP KAZ 398 sowie ein Škoda 14Tr des Baujahrs 1998. Im April 2014 war jedoch nur noch die Linie 1 in Betrieb, weitere Investitionen unterblieben in den letzten Jahren. Die Stadt erteilte keine finanzielle Unterstützung und dem Fahrpreis von 50 Tenge standen Kosten in Höhe von 80 Tenge gegenüber. So sammelte sich über die letzten zwei Jahre bei der Gesellschaft ein Verlust von 30 Millionen Tenge an. Nach der Insolvenz wurden die Fahrer entlassen und der Betrieb durch privat geführte Autobusse ersetzt.

Taraz (Zhambyl/Schambyl bis97) [KZ] - Betrieb zu verkaufen!

[J. Lehmann](#) - 18.08.14

Auch der letzte neben der ehemaligen Hauptstadt Almaty bestehende Trolleybusbetrieb in Kasachstan ist eingestellt: Der private Betrieb LLP "Tarazkommunalkolik" bietet den gesamten Betrieb zum Kauf an, gemäß Berichten in [Internet-Zeitung "Kasachstan heute" vom 13.06.2014](#) für 1,3 Millionen Tenge (umgerechnet 5.400 €) an. Der Betrieb ruht seit rund zwei Jahren, zahlreiche private Busunternehmer übernahmen den öffentlichen Verkehr. Sie kämpfen um ihre Fahrgäste, teils über einen günstigen Fahrpreis, teils über Werbung. Vergünstigungen für Rentner wie bei den Trolleybussen gibt es jedoch nicht.

Dabei sollte der Trolleybusbetrieb nur vorübergehend eingestellt sein. Mit Hilfe der Stadtverwaltung bemühte man sich seit 2011, aus Almaty jüngere Trolleybusse zu beschaffen. Es dauerte rund zwei Jahren ehe dieses gelang, die Instandsetzung der Fahrzeuge sollte die Gesellschaft selber durchführen. Anfang 2013 konnte aus Almaty die Trolleybusse vom Typ TP KAZ 398 Nr. 1067, 1026, 1060, 1048 und in 2014 die Wagen 1071, 1070, 1046 und 1024 übernommen werden.

Jedoch konnte der Betrieb nicht mehr aufgenommen werden, da zwischenzeitlich die Gasindustrie großflächig ihre Versorgungsleitungen in den Straßen verlegte. Dabei wurden in vielen Bereichen die Oberleitung beschädigt. Nachdem diese repariert wurde, konnten wegen monatelangen Stillstand des Betriebs und den hieraus resultierenden fehlenden Einnahmen der Strom nicht mehr bezahlt werden. Das Elektrizitätswerk verweigerte die Lieferung, da sich Schulden in Höhe von mehreren Millionen Tenge anhäuferten.

Aufgrund der hohen Schulden sieht der Betrieb LLP "Tarazkommunalkolik" keine andere Möglichkeit, den Betriebshof einschließlich aller Trolleybusse zum Verkauf anzubieten.

Ulan Bator (Ulaanbaatar) [MN] - Erneuerung Trolleybuspark mit chinesischer Hilfe

[J. Lehmann](#) - 02.06.14

Am vergangenen Donnerstag wurden zehn neue Trolleybusse im Betriebshof der Mongolischen Elektro-Transport-Gesellschaft vorgestellt. Die mit einem Dieselaggregat ausgestatteten Trolleybusse wurden im eigenen Land produziert. Die Bestellung erfolgte durch das Ministerium für Straßen und Transport. Der Kraftstoff- und Energieverbrauch über 100 Kilometer ist zehnmal niedriger als ein gewöhnlicher Autobus. Die Fahrzeuge werden mit den Betriebsnummern

4062ff im Einsatz stehen und sollen die letzten nicht umgebauten ZiU-682 ersetzen. Bereits in den vergangenen Jahren wurden lokal produzierte Trolleybusse beschafft, so 2012 die Wagen 4055-4061.

Mit den Betriebsnummern 4180-4187 gingen 2010 acht 1999 produzierte Trolleybusse des Fabrikats Norinco SYWG110A in Betrieb. Sie waren für die südamerikanische Stadt Cordoba bestimmt, nach langer Standzeit beim Hersteller Shenyang Bus gelangten sie nun nach in die Hauptstadt der Mongolei. Ebenfalls konnten aus China Trolleybusse des Typs BJD-WG120A gebraucht übernommen werden und unter anderem mit den Betriebsnummern 4188-189, 4191-194 (ehemals Peking 85600, 85616, 85611, 85597, 85624, 85601) sowie 32-010 mit unveränderter Lackierung in Betrieb gehen.

Der vor 27 Jahren am 29.10.1987 eröffnete Trolleybusbetrieb umfasste in den 90er Jahren acht Trolleybuslinien, für die bis zu 187 Trolleybusse zur Verfügung standen. Derzeit kommen 50 Trolleybusse auf drei Linien zum Einsatz. Eine Erneuerung des Wagenparks erfolgt seit 2006 aus eigener Produktion, inzwischen wurden gesamt 41 Einheiten hergestellt, die Karosserien der Busse werden aus Korea und China zugeliefert. In 2009 konnten auch zwei Einheiten des Typs JEA-800F nach Kasachstan exportiert werden.

Von den einst acht Trolleybuslinien (1-8) waren 2009 die Linien 1, 4 und 6 in Betrieb. Anstelle der Linie 1 wurde kurze Zeit später die Linie 2 mit Trolleybussen befahren. Im August 2012 ging die Linie 5 als Trolleybuslinie wieder in Betrieb, dafür wurde die Linie 2 nicht von Trolleybussen bedient. Im Juli 2013 wurde auch die Trolleybuslinie 3 wieder eingeführt.

Qingdao [CN] - Test eines YoungMan-Trolleybus aus Hangzhou

[D. Budach](#) - 28.07.14

Am 3.7.2014 gab die Vereinigung des öffentlichen Transports Qingdao bekannt, dass in den kommenden Jahren die Beschaffung von mehr als 800 Batterie-/Trolleybusse geplant ist. Damit ist nicht nur der Ersatz des gegenwärtigen Wagenparks der Trolleybuslinien 2, 5 und 30, sondern auch eine Verlängerung der bestehenden Trolleybuslinien und der Umstellung weiterer Linien beabsichtigt. Der Entschluss fiel nach ausgiebigen Testfahrten mit zwei Batterie-/Trolleybussen. Im Dezember 2013 kam ein Trolleybus aus Hangzhou des Typs JNP6120BEV1 der Firma Jinhua YoungMAN und im Mai 2014 aus Wuhan einer der dort zuletzt beschafften Trolleybusse der Wuhan Dongfeng Yangtze Motor Corp.Ltd. Die beiden Fahrzeuge waren je etwa einen Monat testweise auf dem Netz eingesetzt worden. Die wie Ende 2011 weiterhin rund 136 Einheiten umfassende Flotte besteht noch zu einem größeren Teil aus hochflurigen Trolleybussen. Rund 25 Einheiten stammen noch vom Baujahr 1999, sie wurden vor 6 Jahren generalüberholt. Einige dieser Einheiten wurden im Herbst 2012 durch neue Trolleybusse des Typs SWB5106 der Firma Sunwin ersetzt. Die letzte größere Serie von Neufahrzeuge stammen aus dem Jahr 2010, als 46 Trolleybusse des Typs SWB5106 mit den Betriebsnummern 1551-1596 in Dienst gestellt wurden. Eine weitere Serie von 48 Trolleybussen des gleichen Herstellers, jedoch vom Typ SWB 5105 wurde 2006 in Dienst gestellt.

Shanghai [CN] - Wieder 260 Trolleybusse im Einsatz!

[J. Lehmann](#) - 07.07.14

Nachdem im Juni weitere der insgesamt 290 bestellten Youngman- Trolleybusse geliefert wurden, ersetzen Trolleybusse auf weiteren Linien die Autobusse und auch Batteriebusse. Nachdem Anfang Juni 70 neue Trolleybusse ausgeliefert waren, wurden 28 davon für die Linie 23, 16 für die Linie 22, 14 für die Linie 19, 3 für die Linie 6 und 9 für die Linie 20 zugeteilt. Sie ersetzen damit alle Batteriebusse auf den Linien 22 und 23, die dort seit März 2013 als Ersatz für ältere Trolleybusse zum Einsatz kamen. Auf den Linien 19 und 20 wurden Dieselsebusse ersetzt, die auf diesen Linien im Mischverkehr mit wenigen Trolleybussen zum Einsatz kamen. Nach Auslieferung weiterer Neufahrzeuge wird auch der Dieselsebusseinsatz auf den Linien 6, 14, 25 und 28 zurückgenommen, bislang standen hier oft nur noch zwei Trolleybusse im Einsatz.

Ab dem 25.06.2014 wird auch wieder die Linie 13 von Trolleybussen bedient, auch hier kamen bisher ausschließlich Dieselsebusse zum Einsatz. Bis 2010 verkehrte die Trolleybuslinie 13 als Verstärkungslinie zur Buslinie 922, die rund 2,4 km weiter zur Metrostation Zhongshan Park führte. Nachdem die Verstärkungstrolleybuslinie 13 nach Ausmusterung der hier eingesetzten Trolleybusse eingestellt wurde, erhielt die Buslinie 922 die Nummer 13 und der Einsatz von Trolleybussen erfolgt nun auf der fahrleitungslosen Strecke von der Wuning Road zur Zhongshan Park Metro Station mit Batterieantrieb. Die Linie 13 damit die längste Trolleybuslinie mit 12,2 km, sie löste die Linie 28 ab, die bislang mit 11,9 km die längste Linie war.

Mit der Lieferung der dritten Serie von Youngman-Trolleybussen bis Anfang Juli können alle 12 Trolleybuslinien (Linien 6, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 28) mit Trolleybussen bedient werden. Insgesamt stehen nun 260 Trolleybusse im Einsatz, darunter sind 90 ältere Trolleybusse. Bis Herbst 2014 sollen 275 der 290 neuen Trolleybusse geliefert sein, erst dann erfolgt die Ausmusterung der 59 Xianfei- und Sunwin-Trolleybusse (HOA003-042 und KGP383-402). Von den vor rund sechs Jahren in Hangzhou produzierten Xianfei Trolleybussen sollen noch 30 (HOA043-072) in Betrieb bleiben, ein Ersatz ist hier erst in 2015 vorgesehen.

Rund 100 Chinesische Trolleybusfans begingen bereits am 29. Juni 2014 eine Abschiedsfahrt mit den beiden Trolleybustypen, über die Internetausgabe der "Shanghaidaily" berichtete, siehe Link „Mehr Information“.

Seattle [US] - Volksabstimmung führt zu Reduzierungen

[D. Budach](#) - 07.07.14

Der ÖPNV im gesamten "King County", das den Großraum Seattle umfasst, wird in den kommenden Monaten deutlich eingeschränkt, denn im Rahmen einer Volksabstimmung stimmte die Mehrheit gegen Steuererhöhungen zur Deckung der Kosten des Nahverkehrs. Werden nun alle aktuellen Pläne verwirklicht, führt dies zu 16% Angebotsreduzierungen, um so entstandene Finanzierungslücken in den kommenden Jahren auszugleichen. Davon betroffen sind auch Servicereduktionen bei den 15 Trolleybuslinien, umzusetzen in drei Abschnitten im September 2014 und im Februar und September 2015.

Im Einzelnen handelt es sich dabei im Trolleybusbereich um folgende Maßnahmen:

Unverändert weiter betrieben werden nur die Linien 10, 43, 44 und 49.

Schon im September 2014 wird die am schwächsten ausgelastete Trolleybuslinie 47 ganz entfallen. Im Februar 2015 sollen folgende Anpassungen vorgenommen werden:

- Linie 1 verliert alle Fahrten an Wochenenden, es gibt nur noch montags bis freitags Betrieb.
- Linie 2 wird um den Abschnitt Innenstadt - West Queen Anne gekürzt, auf der übrigen Strecke wird der Verkehr jedoch intensiviert, weil sie hier zur Verstärkung der stark eingeschränkten Linie 12 dienen wird.
- Linie 3 wird bis Nickerson Street geführt und übernimmt die Aufgaben der Linie 4.
- Linie 4 wird eingestellt.
- Linie 7 bedient die 1,1 km lange Blockschleife Prentice Street nur noch zur Hauptverkehrszeit.
- Linie 12 wird mit nur noch 8 Fahrten werktags zur Hauptverkehrszeit bedient.
- Linie 13 wird verstärkt und übernimmt Aufgaben der eingestellten Nordstrecke der Linie 2
- Linie 14 fährt nur noch montags bis freitags

Im September 2015 ist vorgesehen, die Linien 36 und 70 betrieblich miteinander zu verbinden, so dass ebenfalls eine Durchmesserlinie entstehen wird. Auf nahezu allen Linien wird außerdem der Betriebsschluss vorverlegt.

Die ursprünglichen Einschränkungen waren noch etwas drastischer, die Umsetzung der Maßnahmen in der jetzt vorgesehenen Form gilt nach den Beschlüssen des Regionalparlaments als sehr wahrscheinlich.

Die Bestellung der 141 neuen Trolleybusse von New Flyer/Vossloh-Kiepe Elektrik teilt sich auf in 86 Solowagen vom Typ Xcelsior XT40 und 55 Gelenkwagen vom Typ Xcelsior XT60. Damit werden alle älteren Wagen abgelöst, der Trolleybusbestand damit im Hinblick auf die bereits absehbaren Servicereduzierungen von 159 Einheiten auf 141 eingeschränkt. Dennoch besteht eine Option über bis 250 weitere Trolleybusse.

Sao Paulo (SPT) [BR] - Umfassende Erneuerung der Fahrleitungsanlage geht voran

[D. Budach](#) - 16.06.14

Das Oberleitungsnetz der städtischen SP Trans wird nach Jahren der Vernachlässigung nun grundüberholt, die Arbeiten haben dazu in verschiedenen Teilabschnitten begonnen und werden bis in 2015 hinein andauern.

Das Fahrleitungsnetz befindet sich in erneuerungsbedürftigem Zustand, denn seit Teilprivatisierung und Aufspaltung der Zuständigkeiten im ÖPNV der Metropole Sao Paulo häuften sich mehr und mehr die Mängel.

Infrastruktur und Fahrzeuge befanden sich bis 1985 in einer Hand, der städtischen CMTC, dann wurde das Netz samt Stromversorgung an die staatliche Firma Eletropaulo übertragen. Mit der Privatisierung von Eletropaulo begannen anhaltende Probleme mit dem Unterhalt der Netzes – regelmäßige Wartungs- und Erneuerungsarbeiten wurden zurückgestellt, Investitionen in die Infrastruktur vernachlässigt, und Konsequenzen blieben durch fehlende behördliche Überwachung gering. 1994 wurde schließlich auch der Fahrbetrieb privatisiert und die bestehende Trolleybusflotte auf drei neue private Betreiber aufgeteilt: Imperial (später Viação Santo Amaro), Transbraçal und Eletrobus (später Himalaia).

Die Rück-Überführung der Fahrleitungs- und Versorgungsinfrastruktur in öffentlichen Besitz bildete in 2009 die Basis für eine durchgreifende Modernisierung. Das bestehende Netz wird Schritt für Schritt erneuert, beginnend mit besonders kritischen Stellen, die bislang eine sehr langsame Fahrweise erfordern. Die Zahl der Stangenentgleisung soll damit erheblich zurückgehen und die Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs insgesamt gesteigert werden. Eine Erweiterung des Netzes durch die Erneuerung der Fahrleitung auf verschiedenen, seit Jahren schon nicht mehr befahrenen Linienabschnitten ist eine mittelfristige Option.

Sao Paulo (EMTU) [BR] - Modernisierung der 25 Jahre alten Marcopolo-Trolleybusse

[D. Budach](#) - 09.06.14

Die 22 hochflurigen Trolleybusse der Reihe 7047-7068 haben sich sehr gut bewährt und sind noch für eine längere Einsatzdauer vorgesehen. Die Betreiberfirma Metra des Vorortnetzes der EMTU hat sich deshalb für eine Grundsanierung der Wagen entschieden. Ende April waren die Arbeiten an den ersten beiden Wagen 7058 und 7067 abgeschlossen und die Fahrzeuge wieder komplettiert, sie fahren seither im Fahrgastverkehr. Innenraum und Elektrik wurden überholt, die Wagen außerdem im aktuellen Farbschema neu lackiert.

Alle 22 Wagen der Serie 7047-7068 wurden von Scania/Marcopolo/Powertronics 1988 für das nie vollendete, neue System in Belo Horizonte gebaut. Nach mehreren Jahren Abstellzeit gingen 22 der 42 Wagen 1996 nach Sao Paulo zum

damaligen Betreiber Electrobus auf dem städtischen Netz der SP Trans. Sie wurden dort unter den Nr. 7850-7871 eingereiht, aber schon nach einem Jahr an die EMTU weitergegeben. Die übrigen 20 der 42 Trolleybusse gingen 1993 in Rosario/Argentinien in Betrieb und erfuhren dort im vergangenen Jahr ebenfalls eine grundlegende Modernisierung.

Mendoza [AR] - 14 neue Trolleybusse, Linienverlängerung sowie Start eines Rückkehrers

[D. Budach](#) - 04.08.14

Schon am 5. November 2013 wurde die Linie 3 im Südosten der Stadt von ihrer bisherigen Endstelle um etwa 3,5 km verlängert. Der äußere Abschnitt der Linie 3 wird in Form einer sehr großen Schleifenführung durch den Stadtteil Dorego befahren. Im Zuge der Streckenerweiterung wurde diese Schleifenfahrt nun nochmals deutlich verlängert. Die Erweiterung wurde durch Mittel aus der Provinzverwaltung finanziert.

Die Auslieferung der ersten Serienwagen der bestellten 14 neuen Niederflerbusse vom argentinischen Hersteller Marterfer begann Ende April. Sie erhielten die Nummern 402 ff. im Anschluss an den Vorserienwagen, beim dem inzwischen die E-Ausrüstung modifiziert wurde. Einige Daten des neuen Fahrzeugs:

Länge (mm): 12840 / Breite (mm): 2600 / Höhe (mm): 3064

Hauptmotor: 380V asynchron 4-polig, Electromac

Maximale Leistung (kW): 132 / Traktionsstromrichter (kW): 200 / Hilfswandler (kW): 40

Der vor mehr als zwei Jahren dem Obus-Museum Solingen übereignete Trolleybus 51 vom Typ Krupp/Ludewig TS3 (Baujahr 1974, 1988 ex Solingen 68) hat am 22.07.2014 das Depotgelände der EPTM in der Calle Perú auf einem Tieflader in Richtung Buenos Aires verlassen. Im dortigen Hafen wartet der Wagen auf das Schiff, welches ihn wieder zurück nach Europa bringt. Die beauftragte Spedition wird den 40-jährigen Dreiachser direkt nach Solingen transportieren, bei optimalen Verhältnissen kann eine Ankunft in Solingen bis Ende September erwartet werden. Ein Erhalt eines weiteren Dreiachсers ist auch in Mendoza vorgesehen.



Foto:
oben: Trolleybus
EPTM-MATERFER
N° 403 im Einsatz auf
der Linie nach Parque.
Aufnahme: Pablo
Piccolo, Slg. Mariano
Antenore
unten: Transport des
ehemaligen und
zukünftigen Solinger
TS von Mendoza zum
Hafen der
argentinischen
Hauptstadt. Aufnahme:
Jorge Luis Guevara



[Medellín 2 \[CO\]](#) - Testbetrieb aufgegeben

[D. Budach](#) - 30.06.14

Auf dem Gelände der Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín war wie berichtet eine etwa 600m lange Teststrecke für den Einsatz von Trolleybussen im Praxisbetrieb errichtet worden. Vom 1.11.2011 bis Ende 2012 fanden regelmässige Fahrten statt, dann unterbrachen Bauarbeiten auf dem Gelände den Einsatz. Seither gab es nur noch einzelne Rangierfahrten ohne Fahrgäste, und in 2013 beschloss man, den Testbetrieb nicht fortzusetzen, obwohl elektrische Energie aus vornehmlich aus Wasserkraftwerken im Land reichlich vorhanden ist. Die Einrichtung einer ersten Trolleybuslinie auf öffentlichen Strassen war ebenfalls bereits konkret in Planung. Der einzige Wagen kam vom weißrussischen Hersteller Belkommunmash unter der Typenbezeichnung BKM 420 03 A, er wurde nun an das Herstellerwerk zurückgegeben. Nach Anpassung ist sein Einsatz in Tiraspol vorgesehen, wo bereits zwei Einheiten dieses Trolleybus im futuristischen Design verkehren.

[Valparaiso \[CL\]](#) - Erster Trolleybus aus Luzern eingetroffen

[D. Budach](#) - 30.06.14

Der erste der von den Verkehrsbetrieben Luzern gekaufte Zweiachser-Trolleybus, Wagen 269, traf am 27.06.14 im Hafen San Antonio ein und erreichte am Folgetag per Tieflader seinen Bestimmungsort Valparaíso. Er verließ Luzern als erstes Fahrzeug von insgesamt zehn Einheiten am 9. Mai um per Tieflader nach Hamburg und von hier aus per Schiff nach Südamerika zu gelangen.

Der 12m-Trolleybus gehört zur Serie 251-280, die in Luzern 1988-89 in Dienst gestellt worden waren und Ende 2013 durch den Einsatz von Niederflur-Gelenktrolleybussen auf der Linie 4 entbehrlich wurde. Die weiteren neun Solotrolleybusse dienen derzeit als Zugfahrzeuge der Niederfluranhänger und werden nun durch die neuen Doppelgelenktrolleybusse abgelöst. Lieferanten waren seinerzeit die Firmen NAW/Hess-R&J/Siemens. Für 10 Wagen wurde ein Kaufvertrag mit dem Trolleybusbetrieb in Valparaíso unterschrieben, wo die Wagen aufgrund ihres guten Unterhaltungszustandes noch etliche Jahre fahren sollen. Sie sollen unter anderem die letzten vier Gelenkwagen ablösen, die vor 20 Jahren ebenfalls aus der Schweiz nach Chile gekommen waren. Wagen 105 und 503 wurden von FBW/SWS/MFO gebaut und kamen aus Zürich, Wagen 99 und 617 aus Genf hatten die Firmen Berna/SWP/R&J/SAAS gebaut. Diese Wagen haben alle schon rund 50 Einsatzjahre hinter sich.

Der Luzerner Wagen 269 wird in Valparaíso eingehend getestet und den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Verläuft alles planmässig, werden ab August weitere neun Wagen der gleichen Serie nach Chile auf die Reise gehen. Techniker aus Valparaíso werden zuvor nach Luzern gesandt, um entsprechend geschult zu werden.

[Quito \[EC\]](#) - Erneuerung des Fuhrparks wieder auf der Agenda

[D. Budach](#) - 21.07.14

Die 113 Mercedes-Benz/Hispano Carrocería/Vossloh-Kiepe O 405 GT Gelenkwagen des sehr erfolgreichen BRT-Obussystems in Quito sind inzwischen 15 und 19 Jahre alt und müssen auch aufgrund ihrer Laufleistung von in der Regel mehr als 1 Millionen Kilometern in absehbarer Zeit ersetzt werden. Dafür wurde bereits im vergangenen Jahr eine Initiative gestartet, zum Abschluss einer Ausschreibung kam es jedoch nicht. Inzwischen ist die Beschaffung von zunächst 50-60 neuen Wagen zum Ersatz der ältesten Mercedes-Benz wieder auf der Agenda. Die Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPDQ) setzt seit längerem auf sogenannten Expresskursen (Halt nur an bestimmten Stationen) auf der Trolleybustrasse während der Rush Hour Dieselbusse ein.

Im Bau ist eine kurze Linienverlängerung zum neuen Umsteigeknotenpunkt ("Estación Intermodal") El Labrador, rund 750m vom bisherigen Endpunkt Estación Norte entfernt. Gegenwärtig ist die Trolleybusstrecke 17,8 km lang, werktäglich benutzen im Durchschnitt etwa 215.000 Passagiere die Busse. Lediglich in der Nacht zwischen 24 und 5 Uhr wird die Linie komplett befahren, tagsüber werden Teillinien angeboten, die auf der Kernstrecke sich überlappen und so für einen dichten Takt sorgen (siehe Link "Mehr Information"). Die Frequenz beträgt hier rund 1,5 Minuten zur Hauptverkehrszeit.

trolley:firmen - Hess: LighTram für Luzern in Auslieferung

[J. Lehmann](#) - 09.06.14

Der erste LighTram für Luzern wurde am Samstag, 31.05.2014 dorthin überführt. Eine Vorstellung des Wagens erfolgt am 12.06.2014 auf dem Platz vor dem Luzernerhof. Die Auslieferung aller neun Fahrzeuge ist bis September 2014 geplant.

Der Umbau vom Trolleybus 176 für St. Gallen erfolgte durch die Firma Hess. Es kam ein „Hess Energiepack“ zum Einbau, um den Dieselhilfsantrieb zu ersetzen. Wie [am 26.05.14 berichtet](#) wird der Wagen im Batterieantrieb für einige Monate getestet, ehe ein Beschluss zur Umrüstung des gesamten Wagenparks in St.Gallen gefällt wird.

Im Juni werden die drei Doppelgelenk-Hybridbusse für die holländische Verkehrsgesellschaft [Qbuzz](#) ausgeliefert, sie sollen in [Groningen auf der dortigen Linie 11](#) zum Einsatz kommen. Drei weitere Doppelgelenk-Hybridwagen sind für den Busbetrieb Emilie Weber in Luxemburg in Produktion.

Die beiden 12-Meter-Elektrobusse für Mannheim, die dort mittels Primove-System aufgeladen werden wollen, sind Anfang Mai 2014 dorthin ausgeliefert worden, sie können jedoch wegen fehlender Infrastruktur noch nicht eingesetzt werden. Sie sollen auf der Linie 63 zum Einsatz kommen, die alle 20 Minuten mit 2 Kursen bei 15 Minuten Fahrzeit verkehrt. Mehr über das Projekt siehe die [Information der Stadt Mannheim](#).

Als nächste Trolleybusse werden ab September 2014 die nächsten Gelenkwagen für Arnheim in die Produktion gehen. Bis Frühjahr 2017 sind hierhin 20 der 31 bestellten SwissTrolleys zu liefern.

Im vergangenen Jahr konnten 54 SwissTrolleys produziert werden, 21 Einheiten gingen nach Zürich, 11 nach Arnheim und 22 Einheiten (von 27) erhielt die TL in Lausanne. Damit konnte an den hohen Produktionszahlen von Trolleybussen der Jahre 2010 (62 Einheiten) und 2009 (58 Einheiten) nahezu angeschlossen werden. Insgesamt wurden über 400 SwissTrolleys in den letzten 20 Jahren geliefert

trolley:firmen - Solaris: Aufträge für über 300 Trolleybusse

[J. Lehmann](#) - 09.06.14

Mit zwei Aufträgen, die in 2013 erteilt wurden, konnte die Marke von 200 Trolleybussen bereits erreicht werden, im Herbst konnte der Vertrag über die [Lieferung von 125 Gelenktrolleybussen gemeinsam mit Škoda Electric](#) (neben 175 Gelenkdieselbussen) mit dem Verkehrsunternehmen der lettischen Hauptstadt Riga abgeschlossen werden und im September 2013 konnte die Zulieferung von 100 Wagenkästen für den von der Firma Skoda Electric abgeschlossenen Auftrag zur Lieferung von 100 Trolleybussen in vier bulgarische Städte abgeschlossen werden. Mit den Aufträgen zur Lieferung von [26 Trolleybussen im "MetroStyle" an Salzburg](#) und von 30 Trolleybus-Wagenkästen an die Firma Skoda Elektro, die am 24. Juni 2013 mit Sofia einen Vertrag unterzeichnete, und weiterer Aufträge mit geringeren Stückzahlen wurde die Zahl von 300 bestellten Trolleybussen Ende 2013 erreicht. Offiziell wurden jedoch 2013 bei Solaris insgesamt 199 Trolleybusse bestellt, der Auftrag von Riga wurde intern erst 2014 abgeschlossen, da die finale Vertragsunterschrift erst im Januar 2014 eintraf. Während die bulgarischen Städte die Trolleybusse bis Herbst 2014 erhalten, laufen die beiden anderen größeren Verträge bis 2017 (Salzburg) und 2018 (Riga).

Mit der Auslieferung des Batterie-Trolleybusses nach Landskrona wurde hier im Rahmen eines Forschungsprojektes die Aufladung der Batterien auf bewährte Weise untersucht. Die Batterien für eine rund 10 km lange Fahrt ohne Oberleitung werden während einer Fahrt auf der Trolleybuslinie 3 aufgeladen, ohne besondere Wartezeiten an Haltestellen oder Endhaltestellen zur Aufladung.

Andere Aufladetechniken von Elektrobussen mit der Energiequelle Batterien werden ebenfalls erprobt, so eine [Pressemitteilung der Firma Solaris vom 16.04.2014](#).

Mit einem "Plug-in-Anschluss" erhält die Rheinbahn in Düsseldorf in 2014 zwei Urbino 12 electric. Diese Busse sind so konzipiert, dass die nachträgliche Installation eines induktiven Ladesystems auf ihrem Dach möglich ist. Ausgestattet werden die Busse mit Batterien mit einer Kapazität von 210 kWh. Gemäß der durch Solaris vorbereiteten Simulation wird auf der Route, auf der die Elektrobusse fahren werden, ein Ladegerät mit einer Leistung von 200kW installiert, das während des Tages benutzt wird. Gemäß dem Fahrplan wird jede Nachladung etwa 10 Minuten dauern. Zwei Ladegeräte mit einer Leistung von jeweils 32kW werden die Busse nachts im Depot laden. Die Parameter des Fahrzeugs wurden so ausgewählt, dass die Batterien genug Energie haben, auch wenn es während einer Fahrt aus irgendwelchen Gründen nicht möglich ist den Bus nachzuladen.

Nach Braunschweig wurde ein induktiv geladener Solaris Urbino electric in 12-Meter-Ausführung geliefert. Der Bus ist mit einem Primove-System zur induktiven Ladung von Bombardier ausgestattet. Die Technologie setzt auf berührungslose Stromübertragung zwischen im Boden verlegten Spulen und Aufnahmespulen im Fahrzeug. Die Ladung erfolgt während des Aufenthalts des Busses an ausgewählten Haltestellen. Schon ein paar Minuten reichen, um die Fahrt fortzusetzen. Das Fahrzeug ist nicht der einzige, induktiv geladene Elektrobus von Solaris, der auf den Straßen von Braunschweig fahren wird. Solaris liefert auch vier Urbino 18 electric an die Braunschweiger Verkehrs-AG. Es werden die ersten Gelenkbusse von Solaris mit elektrischem Antrieb sein. Sie fahren in Braunschweig im Rahmen des Projekts "Emil", was Elektromobilität mittels induktiver Ladung bedeutet. Ziel des Projekts ist es Braunschweiger Buslinie M19 im Jahr 2014 mit induktiv zu ladenden Elektrolinienbussen zu bedienen. Fünf Urbino electric sind aber erst der Anfang der Pläne von Braunschweig im Bereich der kabellosen Ladung von Fahrzeugen.

Mittels Brennstoffzelle der Firma Ballard werden die beiden Batteriebusse Urbino 18,75 electric der Hamburger Hochbahn AG ausgestattet, die zur Erhöhung der Reichweite dient. Sie besitzen Batterien mit einer Kapazität von 120 kWh. Der Bus soll lediglich ein Mal pro Tag mit Wasserstoff betankt werden und dann in der Lage sein, 300 km pro Tag elektrisch zu fahren.

trolley:firmen - Skoda Electric: Hoher Auftragsbestand und sehr gut ausgelastete Produktion

[D. Budach](#) - 02.06.14

Der aktuelle Auftragsbestand der Firma Skoda Electric bewegt sich auf Rekordniveau, die Produktionsstätten wurden bereits entsprechend angepasst, um die zeitnahe Auslieferung in allen Fällen sicherstellen zu können. Zur Eröffnung der neuen Produktionsstätte der Škoda Elektrik wird am kommenden Samstag (7.6.2014) ein "Tag der offenen Tür" stattfinden. Hier werden unter anderem auch die Trolleybusse für die Stadt Burgas vorgestellt, die derzeit komplettiert werden. Neben dem neuen Areal der Škoda Transportation wird auch die benachbarte neue Betriebshof der Pilsener Verkehrsbetriebe (PMDP) erstmals für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Gegenwärtig bestellt und/oder in Auslieferung befinden sich:

Riga - 27Tr Gelenkwagen (Aufbau Solaris): 25 Stück aus der Gesamtbestellung von 125 Wagen (Lieferung der übrigen 100 Wagen sukzessive bis 2018)

Bratislava - 30Tr (Aufbau SOR): 50 Stück

Bratislava - 31Tr Gelenkwagen (Aufbau SOR): 70 Stück

Szeged - 18m Gelenkwagen (Aufbau Ikarus): 12 Stück

Castellón - T12 MetroStyle (Aufbau Solaris): 6 Stück

Sofia - 27Tr Gelenkwagen (Aufbau Solaris): 49 Stück (1 weiterer Wagen bereits in 2013 geliefert)

Bulgarien:

- Burgas - 26Tr (Aufbau Solaris): 22 Stück

- Varna - 26Tr (Aufbau Solaris): 30 Stück

- Pleven - 26Tr (Aufbau Solaris): 40 Stück

- Stara Zagora - 26Tr (Aufbau Solaris): 8 Stück

Bologna - Typ Crealis Neo Gelenkwagen (Aufbau: Irisbus IVECO): 49 Stück

Opava - 26Tr (Aufbau Solaris): 7 Stück

Plzen - 26Tr (Aufbau Solaris): 4 Stück (2 davon bereits im Feb. 2014 ausgeliefert)

Usti nad Labem - 27Tr Gelenkwagen (Aufbau Solaris): 10 Stück

Usti nad Labem - 28Tr Dreiachser (Aufbau Solaris): 16 Stück

Zlin - 24Tr (Aufbau: Irisbus IVECO): 4 Stück

Zlin - 25Tr (Aufbau: Irisbus IVECO Gelenkwagen): 2 Stück

Zlin - 26Tr (Aufbau: Solaris): 3 Stück

Zlin - 27Tr (Aufbau: Solaris): 7 Stück

Darüber hinaus bestehen mit mehreren Betrieben Vereinbarung über bislang nicht ausgeübte Optionen.

trolley:firmen - TROLZA: Auftrag aus Tula und Ukraine

[J. Lehmann](#) - 09.06.14

Mit den großen Bestellungen aus Moskau und aus St. Petersburg ist die Produktion des seit 2006 angebotenen Niederflurtrolleybus Trolza 5265 "Megapolis" stark angestiegen. Von 2006 bis 2010 wurden bis zu rund 50 Einheiten jährlich gefertigt, bis 2011 somit Gesamtzahl auf 215 gelieferte Einheiten. Nun stieg die Anzahl der gefertigten Niederflurtrolleybusse auf 600 Einheiten, davon erhielt 2012 Moskau 263 Einheiten, die nahezu komplett 2012 geliefert wurden, einige gingen jedoch erst 2013 in Betrieb. Ohne diese Moskauer Wagen wurden 2013 insgesamt 120 Einheiten an verschiedene Städte geliefert. So erhielt St. Petersburg 80 Einheiten (8 weitere bislang in 2014) und Novosibirsk 21 Einheiten (davon der erste in 2012). Weitere Lieferungen gingen an Berezniki (8), Irkutsk (8), Khimki (2), Kazan (1), Stavropol (1) und Sterlitamak (1).

Neben diesen Niederflurwagen bietet die Firma Trolza einen teilniederflurigen, zweiachsigen Trolleybus an. Die Bodenebene ist an der Front- und Mitteltüre 360 mm. an der hinteren Türe 837mm. Es handelt sich um die Baugruppe 03 des seit 2003 produzierten Trolza-5275 "Optima". Insgesamt wurden 167 Einheiten im Jahr 2013 produziert, einige davon entsprechen der Baureihe 07, bei dem die Flurhöhe im vorderen Bereich noch nicht niederflurig ist und keine Rollstuhlrampe angeordnet wurde. Große Serien dieses Typs erhielt Volgograd (50 Einheiten), Kazan (40) und Dushanbe (30). Die Städte Krasnodar, Novorossiysk (3), Ulyanovsk (14), Tula (1), Ivanovo (3), Vidnoe (2) und Chita (14) erhielten weitere Trolleybusse, Nach Chita wurden 10 weitere in 2014 geleifert, ebenfalls erhielt die Stadt Omsk in diesem Jahr 10 Einheiten.

Aus Kostengründen werden auch immer noch hochflurige Trolleybusse produziert: In 2013 elf ZiU 682, seit 1982 produziert, gingen nach Kostroma, Abakan und Petrozavodsk. Ebenfalls hochflurig, aber aus Bauteilen des Niederflurtrolleybusse bestehend, wurden zwei Trolza-5264.05 "Sloboda" für Oryol produziert.

Zusätzlich zu den bereits gelieferten Niederflurtrolleybussen wurde im Mai 2014 ein Trolza 5265 "Metropolis" mit Batterien nach St. Petersburg zu Testzwecken geliefert. Dieser Wagen kann eine Mindestentfernung von 10 km ohne Fahrleitung zurücklegen. Bei ersten Testfahrten wurden jedoch bereits 32 km erreicht. Gemäß dem im Frühjahr 2014 abgeschlossenen Vertrag mit der SUE "Gorelectrotrans" sieht einen Testeinsatz des Wagens für 6 Monate vor, anschließend besteht eine Kaufoption.

Weitere Aufträge in 2014 ist die Lieferung von drei Trolza-5265 "Metropolis" nach Sewastopol. Dorthin wurden in 2011/12 bereits sieben baugleiche Niederflurtrolleybusse geliefert. Auch nach Simferopol zum "Krim-Trolleybus" wurde ein Niederflurtrolleybus geliefert, der Wagen traf am 13.05.2014 ein und seit dem 26.05.2014 wird er mit der Betriebsnr.001 auf der Stadtlinie 5 in Simferopol eingesetzt.

Mit einem Vertrag, der am 9. Mai 2014 mit der Stadt Cordoba (Argentinien) geschlossen wurde, wird die Firma Trolza ihren Niederflurtrolleybus Trolza 5265 "Megapolis" nach Cordoba liefern. Sieben Trolleybusse sollen noch dieses Jahr in Sudamerika zum Einsatz kommen. und zwar neben zwei Niederflurtrolleybusse fünf Einheiten des Typs Trolza 5275.03 "Optima".

Wenige Tage später am 19. Mai 2014 konnte dann ein Vertrag mit der MUP "Tulgorelektrotrans" aus Tula unterzeichnet werden, der die Lieferung von 16 Niederflurtrolleybussen des Typs Trolza 5265 "Metropolis" bis zum Ende des Jahres 2014 vorsieht.