Informationen rund um den Obus informations about trolleybuses

Reiseberichte

Aktuelles vom Filobus in Italien nach Informationsfahrt vom 17.-23.4.18

Bei wolkenlosem Himmel startete ich von Köln/Bonn mit Ryanair nach Mailand/Bergamo. Von hier aus fuhr ich dann anstatt mit einem der zahlreichen Reisebusse nach Mailand mit dem Linienbus nach Bergamo und verschaffte mir einen kurzen Eindruck von der früheren Trolleybusstadt. Eine Stadtbahnlinie hat die Stadt seit April 2009, es handelte sich um den Neubau einer 1953 eingestellten Überlandstraßenbahn, die mit Niederflurwagen nun neu eröffnet wurde.

Neuerdings werden auch Elektrobusse von Solaris eingesetzt, die offizielle Präsentation der 12 Wagen fand am 3.2.2018 in Bergamo statt:
https://www.omnibusrevue.de/solaris-liefert-zwoelf-elektrobusse-nach-bergamo-2061667.html
Sie kommen auf den Linien C1 und C2 zum Einsatz, diese Linien befahren Abschnitte der früheren Trolleybuslinien 2 und 4. Die frühere Trolleybuslinie 1 verkehrt noch immer als Linie 1 in die höher gelegene Altstadt - zeitweise sogar im 5-Minuten-Verkehr, über die frühere Endstation am Bahnhof (Stazione FS) wurde sie zum Flughafen (alle 20 Minuten) und in angrenzende Gemeinden verlängert.

Um 11 Uhr startete der Zug nach **Mailand**, der dort 50 min später eintraf. Auf den Ringlinien 90, 91 und der Tangentiallinie 92 kamen fast ausschließlich die VanHool und die Iveco/Socimi/AEG-Cuzac (Nr.100-132) zum Einsatz. Die vierte Trolleybuslinie 93 wird weiterhin mit den Solowagen des Baujahrs 1984 bedient, alle der 12 gesichteten Kurse waren Trolleybusse, später wurde ein Solotrolleybus ausgewechselt gegen einen Dieselbus.
Nur einer der BredaBus/Menarini/AEG-Cuzac (209) stand auf der Linie 91 im Einsatz, später rückten einige weitere dieses Typs aus, ebenfalls konnte als einziger Cristalis Wagen 407 nachmittags auf der Linie 92 gesichtet werden. Von den MAN/Autodromo (300-308) konnte ich gar keinen Wagen sichten. Am Depot traf ich Dr.Ing. Raffaele Pristera an, er teilte mir vor 5 Jahren den aktuellen Wagenpark mit und bat mich nun, ihn per Mail anzuschreiben.
Für die Erneuerung des Wagenparks wurde eine Ausschreibung über 80 Trolleybusse gestartet, die am 3.8.17 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde. Bereits Mitte März wurde eine Vergabe an die Bietergemeinschaft Solaris und Kiepe Electric angekündigt und auf der Webseite der ATM am 12.4.2018 (siehe:

https://www.atm.it/it/AtmNews/Comunicati/Pagine/ATMINARRIVONUOVIFILOBUS.aspx) bestätigt. Im Vorfeld dieser Ankündigung war der Esslinger 504 in Mailand und führte im engen Depot Molise Testfahrten durch. Das Fahrzeug wird vergleichbar mit den ausgeschriebenen Fahrzeugen sein, jedoch wird die Ausführung der Karosserie in Standardform („Low Budget-Projekt“) erwartet.
Aufgrund Wahrung der Einspruchsfristen und Klärung der Finanzierung erwartet die Firma Kiepe Electric eine Auftragserteilung frühestens in zwei Monaten. Der erste der im Vertrag vorgesehenen Bestellung von 30 Gelenktrolleybussen in 18 m Länge für insgesamt rund 24 Mill. Euro ist dann innerhalb von 400 Tagen nach Auftragserteilung zu liefern, danach wird mit einer Auslieferung von 3 Fahrzeugen pro Monat gerechnet.

Um 17:30 Uhr startete ich nach **Parma**, hier traf ich die Situation unverändert zu meinem letzten Besuch an, die vier Kurse der Linie 1 wurden von den mittlerweile über 30 Jahre alten Menarini 201 LF/Tibb (6 von 10 Wagen stehen zur Verfügung: Nr. 032, 033, 036, 038-040, Bj.1986) bedient.
Auf den Linien 3 und 4 kamen die MAN/Autodromo der Baujahre 1997/2000 und auf der Linie 5 die VanHool ExquiCity, jedoch konnte ich auch einen MAN (Nr.045) und einen Citaro-Dieselgelenkbus im Einsatz sichten. Am nächsten Morgen jedoch kamen auf den acht Kursen der Linie 5 nur ExquiCity zum Einsatz. Das Hotel befand sich vor der Abzweigung der Linien 3 und 4 im Nordwesten des Stadtgebiets.

Am nächsten Vormittag startete ich nach **Modena** in der Hoffnung, dass erstmals nach einigen Jahren alle drei Trolleybuslinien von Trolleybussen bedient werden. Enttäuschung machte sich breit, als ich am Bahnhof zwei Autobusse auf Linie 11 antraf. Ich startete mit der Linie 7 in die Stadt zum Krankenhaus, von hier wieder zurück und befuhr dann mit der Linie 6 beide Endstationen Chinnici und Santi. Der wieder in Betrieb genommene Abschnitt nach Santi wird jedoch nur noch von jedem 3.Wagen bedient. Beim 12-Minuten Takt ergibt sich ein 36-Minuten-Takt, nachmittags wird beim 20-Minuten-Takt dann stündlich dorthin gefahren. Auf der Linie 11 waren überraschenderweise doch Trolleybusse anzutreffen, ich fuhr mit dem Neoplan 004 zur Endhaltestelle Zodiaco. Dort ist inzwischen ein Neubaugebiet auf den früher an der Endhaltestelle angrenzenden Feldern entstanden. Insgesamt waren vier Autobusse auf den drei Trolleybuslinien im Einsatz, und zwar drei auf den sieben Kursen der Linie 11 und einer auf den vier Kursen der Linie 6. Zwei der mittlerweile über 30 Jahre alten Fiat2470.12/ Socimi/Albiero (Bj.86/87) waren auf der Linie 11 und einer auf der Linie 6 anzutreffen. Von den 10 Gelenkwagen waren nur 6 auf den acht Kursen der Linie 7 eingesetzt, die jüngsten Neoplan (Viseon)- Solowagen 06 und 07 halfen hier aus.
Eine komplexe Ausschreibung von über 200 Bussen für die Region Emilia Romagna startete bereits 2015, neben Gas- und Dieselbussen sollen auch Trolleybusse beschafft werden. Die „TAR della Regione Emilia Romagna“ startete den Aufruf, jedoch konnte bis heute keiner der Betriebe in der Region (Parma, Modena und Bologna) eine Beauftragung hieraus auslösen, bislang war nur eine Vergabe an die Firmen Solaris Bus & Coach SA mit Kiepe Electric in Verhandlung.

Eine Ausschreibung für den Ersatz der über 30 Jahre alten Trolleybusse in der Region Emilia Romagna ist gestartet worden, hier Wagen 24 auf dem Bahnhofsvorplatz in Modena

Um 13 Uhr startete ich über Parma nach **La Spezia**, es ist immer ein Genuß die Strecke über die Apuanischen Alpen zu erleben. Der höchste Bahnhof liegt bei 426 m über dem Meeresspiegel, Parma liegt auf 59 m üNN, entsprechend bewältigte der Zug rund 360 Höhenmeter. Kurz hinter dem Haltepunkt La Spezia Migliarina konnte ich vom Zug aus das Depotgelände in Augenschein nehmen. Weiterhin sind von den 14 Trolleybussen des Baujahrs 1988 etliche als Ersatzteilspender auf dem Depot verteilt zu finden, so standen die Wagen 812 und 802 Die Wagen 806 und 807 standen bereit für Einsatz unter Draht, ein Solaris war ebenfalls zu erkennen. Im Einsatz auf der Linie 1 fand ich die Wagen 805, 808 und 811, auf der Linie 3 die Solaris 817, 818, 815, 816 und 821 neben drei Dieselbussen. Auf dem Abschnitt der Linie 3 zum inzwischen abgerissenen Krankenhaus (ein Neubau war noch nicht erkennbar, in einem Artikel der Lokalpresse war von Bauverzögerungen die Rede, aber die Fertigstellung ist ohnehin nicht vor 2020 geplant) waren unverändert die Masten für die geplante Elektrifizierung der Linie zu sehen, jedoch befand sich an der Endhaltestelle eine Aufladestelle für Elektrobusse der Firma Chariot in Bau:

Das Projekt findet auf der Webseite http://chariot-electricbus.com/projects/sofia/ auch eine kurze Erwähnung.

Weiterhin wird die Endhaltestelle Porta Felettino mit Dieselaggregat angefahren, an der Haltestelle am Parco Xxv Aprile wird an- und abgedrahtet, das Andrahten geht relativ schnell, siehe Video unter: https://youtu.be/H-2keJxY-J0
Beim Solaris 818 konnte ich 165.415 km Laufleistung, beim 816 150.234 km Laufleistung notieren. Dies ergäbe eine durchschnittliche Laufleistung von 50 T km/a, dies ist sehr viel für italienische Verhältnisse, da abends die Obuslinien nicht verkehren.
Im Wageninneren der Trolleybusse ist noch immer auf den Bildschirmen die Planung von 2013 zu sehen, wo neben den Linien 1 und 3 auch die Linie 37 als Trolleybuslinie angekündigt wird. Bei dieser Linie, die weiterhin nur mit einzelnen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten verkehrt, wird mittlerweile ein Kleinbus eingesetzt.
Am nächsten Tag bedienten die Alt-Trolleybusse 807, 806 und 811 die Linie 1 und die Solaris 821, 816, 819, 818, 817, 815 mit zwei Dieselbussen die Linie 3. Den Solaris 818 sah ich später mit „Fuori Servizio“ beschildert unterwegs unter der Fahrleitung der Linie 1 und 3. Bei der Abfahrt mit dem Zug sichtete ich nochmals das Depotgelände von Zug aus, hier erkannte ich auch neben der provisorischen Werkstatt einen entsprechenden Chariot-Elektrobus.

In ***Rom*** bestieg ich nach Einchecken im Hotel in der Nähe des Bahnhofs einen Solaris der Linie 90. Bereits auf der Hälfte des Wegs im Batteriemodus vor der Porta Pia erhielt der Fahrer eine Warnung, dass die Batteriekapazität unter 50% liegt und schaltete murrend die Klimaanlage aus. Wegen Asphaltarbeiten an der Kreuzung Via Virgilio Talli mit der Viale Titina De Filippo fuhr der Wagen 8507 nach Abdrahten am Ende der Via Ugo Della Seta wieder im Batteriebetrieb. Die leichte Steigung konnte der Wagen jedoch nur schwerfällig mit 20 km/h bewältigen. Unterwegs wurde ein auf der Busspur liegen gebliebener Bredamenarini- Trolleybus (8641) überholt, er stand direkt hinter der Andrahtstelle am Beginn der Via Nomentana. Später konnte ich beobachten, wie ein weiterer (8630) eingeschleppt werden mußte. In der Hauptverkehrszeit am Nachmittag konnte ich 20 Trolleybusse auf der Linie 90 sichten, davon waren 12 Solaris und 8 Bredamenarini/Skoda- Trolleybusse des Typs Avancity, die ja seit dem 27.3.2017 auf der Linie 90 zum Einsatz kommen. Auch auf der Linie 60 kommen sie auf einzelnen Kursen zum Einsatz, und zwar sah ich je 3 Wagen am Nachmittag und am nächsten Morgen. Ansonsten standen auf den rund 10 Kursen, die ganztägig zum Einsatz kommen, Solodieselbusse im Einsatz. Die Linie 60 fährt gemeinsam mit der Linie 90 auf der Via Nomentana

und nutzt dann auf rund 4,5 km die Fahrleitung zwischen Porta Pia und der Haltestelle C.so Sempione. Auf der Linie 90 konnte ich am Morgen 17 Trolleybusse erfassen, davon waren 10 Solaris- und 7 Bredamenarini- Trolleybusse.

Mit dem Bredamenarini 8607 auf Linie 60 fuhr ich in das Zentrum von Rom zum Piazza Venezia. Nach rund 500 m Fußweg bestieg ich am Kolosseum die Metro nach Laurentina, wo ich die Arbeiten an dem geplanten zweiten Trolleybusnetz besichtigen wollte, wofür die Bredamenarini Avancity beschafft wurden. Nach dem Start vom Busbahnhof, der erst durch eine lange Umfahrung verlassen werden konnte, fuhr der Bus über die Linksabbiegerspur auf die zweispurige Via Laurentina. Erst nach etwa 1km beginnt die neu errichtete Busspur, die der Bus jedoch nur auf den ersten 500 m nutzte. Danach wechselte er wieder auf die zweispurige Straße neben der Busspur, die derzeit nur stadteinwärts genutzt wird. Auf rund 2,4 km ist die Busspur fertiggestellt, sie endet am neu errichteten Kreisverkehr mit der Via di Tor Pagnotta, offensichtlich wird hier die Busspur in diese Straße nach links abbiegen. Im das dortige Industiegebiet befindet sich auch das Depot „Rimessa ATAC Tor Pagnotta“. Im Zuge der Busspur ist weiterhin keinerlei Fahrleitung erkennbar. Die filigranen Maste am Straßenrand dienen bislang ausschließlich der Straßenbeleuchtung, erst außerhalb der Wohnbebauung sind Masten nur für die Beleuchtung der Busspur errichtet, hier sind auch Querdrähte erkennbar, die für Fahrleitung dienen könnten.
Auf den Buslinien entlang der Via Laurentina waren nur Solobusse im Einsatz. Ohnehin verkehren die meisten der rund 12 Buslinien nur 1-2mal stündlich (rund 30 Fahrten werktags), lediglich die Buslinien 723, 772 und 779 verkehrten häufiger (75, 55 und 94 Fahrten werktags). Diese Linien befahren die Busspur aber nicht in gesamter Länge.

Kurzfristig legte ich noch einen Abstecher nach ***Neapel*** ein, von Rom war bis dorthin zwar nur 1h Fahrzeit, jedoch blieb der Zug wegen einem technischen Defekt etwa 20 Minuten vor Neapel liegen. Nach über einer Stunde setzte sich der Zug langsam wieder in Bewegung und erreichte Neapel mit 1:11 h Verspätung. Anstatt zweieinhalb blieb mir nur etwa eine Stunde Zeit in Neapel. Ich ging zuerst zum Depot Stella Polare. Hier waren jedoch keine Trolleybusse mehr beheimatet und die Fahrleitung wurde entfernt.
Die Bus- und Straßenbahnspur vor dem Depot wurde komplett erneuert, die Tiefbauarbeiten sind fertig, der Fahrleitungsbau für Trolleybus- und Straßenbahnfahrleitung war im Gange. Auch der zweispurige Straßenbelag war neu, hier verkehren derzeit die Trolleybusse im Dieselantrieb. Aus dem Corso Giuseppe Garibaldi gab es aber nur noch eine Spur nach links auf neue Busbahn und rechts für die Linie 202. Die Verbindung für die ehemalige Trolleybuslinie 256 fehlte. Die Trolleybusse der Linie 254 drahten vor dem Autobusbahnhof ein, hier gab es einen Trichter in der Fahrleitung. Der aus drei Linien bestehende Straßenbahnbetrieb ist auch eingestellt, da die Verbindung zum Depot nicht nutzbar ist. Auf dem Piazza Garibaldi, dem großen Platz vor Bahnhof werden immer noch Bauarbeiten durchgeführt. Inzwischen verschwand die Busspur vor dem Hotel Cavour (nun B&B-Hotel), wo früher die Linie 201 eindrahtete. Bei meinem kurzen Besuch konnte ich nur Trolleybusse auf den Linien 254 und 202 sichten. Laut Fahrplan

ATM ist zudem Trolleybuslinie 201 vom Pz.Carlo III bis Municipio in Betrieb, alle Linien im 23- bzw. 26-Minuten-Takt. Die Linie 203 ist mit Beginn des Neubaus der Straßenbahn- und Busspur auf der Via Alessandro Volta und Via Amerigo Vespucci ab 24.05.2016 eingestellt, kurz danach wurde auch die Linie 256/ aufgegeben. Somit werden für die drei Trolleybuslinien unter 20 Trolleybusse benötigt, von den einst 87 Trolleybussen (F9079-F9165) sind nach Angaben auf der Homepage der ANM 59 Einheiten in Betrieb.

Aufgrund der knappen Zeit konnte ich den Fortschritt beim Bau der Trolleybuslinie 204 nicht besichtigen, gemäß Artikel in der Lokalpresse vom Februar 2018 werden die ansonsten ungenutzten Maste und Querdrähte von Tauben genutzt:
https://www.ilmattino.it/napoli/cronaca/colli_aminei_sui_fili_filobus_ci_piccioni_progetto_continua_slittare-3538248.html

Ebenfalls konnte ich die neue Fahrleitung am Piazza Carlo III nicht besichtigen, diese wurde Mitte 2016 erneuert. Hier traf die Überlandlinie der CTP auf die Linien der ANM. Die Linie M13 wird jedoch weiterhin von Autobussen bedient, jedoch ist die Wiedereinführung des Trolleybusbetriebs beabsichtigt, der Solaris/Ganz Nr.128 wurde bereits aufgearbeitet und Anfang April 2018 auf der EnergyMed (http://www.energymed.it/eng/), einer Messe und Tagung zur Energie Effizienz und Erneuerbaren Resourcen für Süditalien und den Mittelmeerraum ausgestellt.

Bei der Anfahrt nach Neapel hatte ich vom Zug aus das Depot Puglie - Deposito ANM mit vielen abgestellten Bussen gesehen, auch ein Trolleybus stand dabei. Leider war bei der Rückfahrt die Sicht durch eine Schallschutzwand verdeckt. Auch auf dem Rückweg von Neapel gab es Verzögerungen, der Zug hielt ungewöhnlich lange im Bahnhof Neapel-Afragola. Mit 5 Minuten Verspätung durch diese Wartezeit kam ich in Rom an, so konnte ich dennoch mit Ruhe in den Zug nach Chieti umsteigen. In den drei Stunden Fahrzeit konnte ich den Auf- und Abstieg über den zentralen Apennin der Abruzzen genießen. Ich war überrascht, dass in den höher liegenden Bereichen kein Baum mehr wuchs, der höchste Punkt der Strecke liegt bei 906 m über dem Meeresspiegel. Die Gipfel der umliegenden Berge (bis zu 2912 m üNN waren auch noch mit Schnee bedeckt. Die rund 240 km lange, 1873/88 eröffnete Eisenbahnlinie startet in Rom (Termini) bei 58 m über dem Meeresspiegel, der Bahnhof von Chieti liegt 45 m über dem Meeresspiegel

Um 17:36 Uhr traf ich in ***Chieti*** am Bahnhof ein, den ersten Bus, den ich sah war auch grün: Es war ein Flixbus. In Richtung Ospendalle fuhr gerade ein Trolleybus weg, der nächste Bus zur Altstadt war jedoch ein Dieselbus. Nach Einchecken im hervorragend gepflegten Hotel „Nuovo Albergo“ in der Nähe des Bahnhofs konnte ich feststellen, dass drei Trolleybusse unterwegs waren. Mit Wagen 301 fuhr ich eine Runde, dann bestieg ich an der Endhaltestelle St.Anna den Wagen 304, der seine Pause beendete. Trolleybus 301 beendete seinen Dienst und fuhr ins Depot. Die Trolleybuslinie 1 wird im 15-Minuten-Takt bedient und bei einem Umlauf von rund 65 Minuten würden fünf Kurse ausreichen. Da die Fahrer für ihre Schicht auf den Bussen verbleiben und an der Endhaltestelle St. Anna im Zuge ihres Dienstes eine 40-minütige Pause abhalten, sind sechs Kurse erforderlich. Am Abend waren im 30-Minuten-Verkehr ein Trolleybus und ein Dieselbus im Einsatz.

Am nächsten Morgen waren alle fünf VanHool-Trolleybusse eingesetzt. Der Samstag ist hier auch Schultag, daher verkehrten morgens Einsatzwagen für den Schülerverkehr. Die Altstadt war dominiert von Autobussen, da die Überlandlinien auch Schüler nach Chieti brachten. Für die Einsatzwagen auf der Trolleybuslinie sollten eigentlich die sieben Menarini 201 FLU des Baujahrs 1985 dienen, die aber weiterhin verdeckt hinter abgestellten Bussen im Depot standen. Daher dienten Dieselbusse als Einsatzwagen. Bei den Trolleybussen konnte ich Laufleistungen von 138 bis 159 Tkm erfassen, es ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Laufleistung von rund 40 Tkm pro Jahr unter Berücksichtigung der zahlreichen Einstellungszeiträume.

Um 13:54 Uhr ging es nach Ancona weiter, die lange Umsteigezeit in ***Pescara*** nutzte ich, um nochmals die fertig gestellte Strecke der geplanten „Filovia“ – Strecke zu besuchen. Die ehemaligen Eisenbahntrasse wird weiterhin nur von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Die fertig gestellte Fahrleitung wurde vor einem Jahr mit einem Trolleybus aus Chieti abgenommen. Jedoch gibt es weiterhin keine Fahrzeuge für den Betrieb, nachdem der erste Phileas-Prototyp im Depot der GTM SpA im November 2011 vorgeführt wurde, ging die Firma APS in Konkurs.

Nach einem Beschluss des Stadtrats im Herbst 2017 sollen nun Elektrobusse in 12m Länge beschafft werden, die Oberleitung soll wieder demontiert werden und die Masten für die Beleuchtung dienen. Hier wird es jedoch Schwierigkeiten geben, da die Oberleitung mit staatlichen Fördermitteln gebaut wurde.
http://www.ilcentro.it/pescara/filovia-l-addio-è-definitivo-bus-elettrici-tra-un-anno-1.1843001

An dieser Stelle ein kleiner Überblick über die anderen geplanten Betriebe in Italien:
Die elf VanHool-Trolleybusse in ***Avellino*** sind zugelassen, aber die Bauarbeiten wurden wieder unterbrochen. Anfang Mai 2018 erschien ein Artikel in der Tageszeitung, der die Probleme des Betriebs darstellt. Es geht sich um die höheren Betriebskosten, die nicht von der Förderung gedeckt sind, hier weigert sich der Busbetreiber AIR, diese zu übernehmen. Somit verbleiben weiterhin die Kosten für die Lagerung und Versicherung der elf Trolleybusse mit einem Wert von 6,5 Millionen Euro, die mit 14.500 € beziffert werden. Zudem ist der bisherige alleinige Verantwortliche der Anlagen in den Ruhestand getreten, sein Nachfolger lehnte die Verantwortung ab. Quelle:
http://www.irpinianews.it/metro-leggera-dal-rup-alla-gestione-manca-tutto-e-i-bus-restano-in-deposito/

Auch in ***Bari*** stehen die drei neuen VanHool und die fünf nun fast 20 Jahre alten, nie genutzten und erneut aufgearbeiteten fünf Trolleybusse des Typs Breda 4001.12/Ansaldo zugelassen im Depot. Die fertige Fahrleitung in die Nachbargemeinde Carbonara besteht aus zwei Systemen und ist von keinem der Trolleybusse problemlos befahrbar. Zudem wird auch hier über die höheren Betriebskosten gestritten.
Auch in Verona gehen die Arbeiten nicht voran. Antike Funde im Erdreich bei der Herstellung der Mastfundamente und der Baustopp für das neue Depot, welches auf einer Müllhalde geplant wurde, führten zur Einstellung der Bauarbeiten. Der derzeitige Bürgermeister hat kein großes Interesse an der Einführung des Trolleybusbetriebs.
In 2012 konnte der Betrieb in ***Lecce*** eröffnet werden, hier wurden die höheren Betriebskosten kompensiert durch die Reduzierung des Fahrplans. Das hat zur Folge, dass statt der erwarteten über 10.000 Fahrgäste auf den drei Trolleybuslinien nun die Zahl unter 1000 liegt. Der seit 2017 amtierende Bürgermeister ist ein entschiedener Gegner des Trolleybusbetriebs und führte im Oktober 2017 ein Gespräch mit dem Ministerium, um den Betrieb einzustellen. Dort wurde er jedoch aufgeklärt, dass das Fahrleitungsnetz und der Betrieb nicht vor Ende der Laufzeit des vom Ministerium zur Finanzierung erteilten Darlehens (bis 2035) eingestellt werden darf. Es ist daher anzunehmen, dass der eingeschränkte Betrieb mit maximal 7 von 12 Fahrzeugen im Einsatz unverändert weiterlaufen wird und jeder kleinste Grund genutzt wird, anstelle der Trolleybusse Autobusse einzusetzen.
http://www.lecceprima.it/politica/sindaco-numeri-filobus-rimozione-colore-politico.html

Um 16:00 Uhr traf ich in ***Ancona*** ein. Hier ist die Situation zu meinen letzten Besuchen unverändert. Auf der Trolleybuslinie 1 / 4 standen neben zwei Gelenk- und vier Solotrolleybusse Gelenkdieselbusse und Gasbusse im Einsatz.

Den Solaris-Gelenktrolleybus 010 konnte ich als ersten am Kreisverkehr vor dem Bahnhof festhalten, er verschwand jedoch danach ins Depot.

Von Ancona ging es weiter nach ***Rimini***, bei Einfahrt des Zuges konnte ich die fertige TCR-Anlage zwischen Riccione und Rimini sichten, sie verläuft neben der Bahnlinie auf eigener Spur. In der Pressemitteilung der Firma Kiepe Electric vom 06.03.2018 war folgendes zu lesen: „Auf der neuen Expresslinie Rapid Coast Transport (TRC) zwischen Rimini und Riccione fahren ab 2019 neun Elektrobusse mit IMC-Ladetechnologie von Kiepe Electric. Die neu installierte Linie wird auf einer Trasse ohne Berührung mit dem Individualverkehr geführt und bietet Einheimischen wie Touristen eine schnelle Verbindung zwischen beiden Städten. Die eingebaute Traktionsbatterie ermöglicht den oberleitungsfreien Transfer der Busse zur elektrifizierten Strecke."
Die neue Linie soll nach Angaben auf der Webseite http://www.pmrimini.it/trc/ Ostern 2019 eröffnet werden. Es ist geplant, mit fünf Wagen tagsüber im 10-Minuten-Verkehr zu fahren und in Spitzenzeiten auf einen 7½-Minuten-Verkehr zu verdichten, dann sollen 8 Wagen zum Einsatz kommen. Die bei VanHool/Kiepe Electric für rund 1 Mio.€ pro Stück bestellten Fahrzeuge werden jedoch frühestens im Sommer 2019 ausgeliefert. Noch ist man bei der Auswahl der Außenfarbe und auch hier wird eine lange Zulassungsphase erwartet. Die Fahrleitung ist jedoch schon fertig und mit einem VanHool- Gelenktrolleybus des bisherigen Trolleybusbetriebs im Februar abgenommen worden. Laut Aushang steht die Anlage seit 28.2.18 unter Strom. Die komplette Trasse ist bis auf die Endschleife am Bahnhof Riccione eingezäunt, die Zugänge sind mit Bauzaunelementen verschlossen, so dass die Anlage nicht von unbefugten Personen betreten werden kann. Die Endschleife am Bahnhof Rimini liegt rund 200 m entfernt vom Bahnhofsgebäude und ist komplett mit Toranlagen verschlossen. 17 Haltestellen hat die Anlage, die Fahrleitung ist komplett zweispurig, neben den beiden Endschleifen gibt es eine Wendeschleife mit Fahrleitung einschließlich Weichen in der Nähe der Haltestelle Miramare Airport.

Erst am Montagmorgen waren auf der Trolleybuslinie 11 VanHool-Trolleybusse im Einsatz, diese aber nur im Dieselantrieb. Zwischen den Haltestellen 12 und 13 wurde wie bereits in 2016 berichtet aufgrund Bauarbeiten (neue Kläranlage, 50% der Abwässer gehen bisher in Rivera) auf dem Kennedy-Platz die Oberleitung entfernt. Es wurden bereits neue Masten aufgestellt und ein Plakat kündigte an, dass mit öffentlichen Geldern die Trolleybuslinie wieder komplettiert wird.
Der Trichter an Haltestelle 19 blieb unbenutzt, auch in Riccione fuhren die Trolleybusse im Dieselmodus. In Riccione bestieg ich einen IC, der um 11 Uhr in Bologna eintraf. Wie erwartet, waren vor dem Bahnhof nur Dieselbusse auf den Ringlinien 32 und 33 zu sehen. Mit dem MAN- Gasgelenkbus 6519 ging es zur Kreuzung mit der Linie 13 an der Porta S. Felice. Der erste Bus auf der Linie 13, den ich erblickte, war ein Solodieselbus. Es blieb aber glücklicherweise der einzige auf der Linie 13, ansonsten standen 23 Irisbus Crealis und 3 Solaris im Einsatz. Auch auf der Linie 14 waren Trolleybusse im Einsatz, hier traf ich 8 Irisbus Crealis und 4 Solaris neben 6 Gelenkbussen an.
Von den rund 14 km neuen doppelspurigen Fahrleitung ging letztes Jahr lediglich die rund 1,4 km lange Verlängerung der Linie 13 nach Rastignano am 9.6.17 in Betrieb, jedoch fuhr hier der erste Trolleybus erst im September, da in den Sommerferien in Bologna weiterhin keine Trolleybusse verkehren, hier pausiert der Irisbus Crealis 1136 an der Endhaltestelle Rastignano:

Die neuen Trolleybuslinien 19 und 27 sollen mittels automatischer Spurführung in die Haltestellen gelenkt werden, offensichtlich bestehen hier jedoch weiterhin noch Probleme bei der Zulassung, so dass eine Umstellung der Linien 19 und 27 auf Trolleybus weiterhin nicht in Aussicht ist.	

Von dem westlichen Abschnitt der Linie 13 in Borgo Panigale startete ich um 19 Uhr mit der Buslinie 54 zum Flughafen. Dort konnte ich beim Bau des PeopleMover zum Bahnhof Bologna keine Änderungen des Baustands gegenüber meinem Besuch in letztem Jahr feststellen. Im Terminal war der Abflugbereich sehr beengt, es werden nur einzelne Sitzgelegenheiten vor den Abflugschalter geboten. Der Flug startete pünktlich und kam auch pünktlich in Köln an, innerhalb 10 Minuten erreichte ich den RE6, so dass ich bereits eine Stunde später wieder zuhause war.

Als Ergänzung noch eine kurze Übersicht über die nicht besuchten Betriebe ***Sanremo*** und ***Genua***: Werner Söffing berichtete nach einem Besuch im März 2018:
„*Vom einst großen Obus-Betrieb der Riviera Trasporti (RT) S.p.A. in Sanremo ist leider nicht viel übriggeblieben. Auf der Linie T nach Taggia fahren schon seit Jahren nur noch Dieselbusse, ebenso auf der Überlandlinie V nach Ventimiglia, und auf der städtischen Linie U zur Villa Helios sieht es auch nicht viel besser aus: Neben Midibussen traf ich dort bei meinem Besuch nur einen einzigen Obus an, dessen Fahrer mich jedes Mal freundlich begrüßte*“:

Auf der Linie 20 in ***Genua*** konnten die VanHool-Gelenktrolleybusse angetroffen werden, der Fahrplan der Linie 20 sieht von 8:00 bis 10:00 Uhr einen 6-7 Minuten-Takt, danach einen 12-13 Minuten-Takt und ab 13:00 Uhr einen 10-11 Minuten Takt vor.

VanHool-Gelenktrolleybus 2107 an der Haltestelle Zecca/Carmine am 29.03.2018. Foto: Dr. W. Söffing

Abschließend noch eine Aufnahme aus ***Cagliari*** von David Pearson, er traf bei seinem Besuch am 2./3. Mai 2017 acht VanHool- Trolleybusse im Einsatz an, und zwar 721, 723, 724 auf Linie 30 und 725, 727, 728, 730 und 731 auf Linie 5.