verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

Medienorientierung

Verfasser/in

Dr. Norbert Schmassmann
+41 41 369 65 43, norbert.schmassmann@vbl.ch

Datum

20. April 2008

16 Gelenktrolleybusse für Luzern

Im Rahmen der Erneuerung der Trolleybusflotte hat die vbl AG 16 niederflurige Gelenktrolleybusse bestellt. Die Fahrzeuge werden jetzt ausgeliefert. Sie werden auf allen Linien eingesetzt, auf welchen heute schon Gelenktrolleybusse verkehren.

Bei der jetzigen Beschaffung von 16 Gelenktrolleybussen handelt es sich um eine Anschlussbeschaffung von Trolleybussen der Marke Hess-Vossloh-Kiepe („Swiss Trolley"), womit die Trolleybusflotte weiter vereinheitlicht wird. Die Fahrzeuge sind 18,6 m lang und verfügen über ein Fassungsvermögen von 146 Fahrgästen (43 Sitz- und 103 Stehplätze).

Die neuen Gelenktrolleybusse, die in den kommenden Monaten ausgeliefert werden, werden auf den Linien 2 (Luzern – Emmen), 7 (Wesemlin – Bahnhof – Biregghof) sowie 6/8 (Würzenbach – Matthof/Hirtenhof) eingesetzt.

Das technisch ausgereifte Produkt „Swiss Trolley" wird mittlerweile auch in anderen Schweizer bzw. Verkehrsbetrieben erfolgreich eingesetzt, so bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), Verkehrsbetrieben von Genf (TPG) und den Verkehrsbetrieben von St. Gallen (VBSG). Eine Würdigung und Beurteilung des Trolleybusses als Traktionsart findet sich auf den nachstehend beiden Textseiten.

Die Option, weitere (5-türige, 4-achsige, 3-teilige, 24,7 m lange) Doppelgelenktrolleybusse (für die Linie 1 nach Kriens) zu beschaffen, bleibt im Moment offen. Ein diesbezüglicher Entscheid hängt vom weiteren Ausbau des Trolleybusnetzes bzw. von den entsprechenden Angebotsentscheiden ab, die auf Bestellerseite gefällt werden müssen.

Auf den folgenden Seiten beleuchten wir verschiedene Aspekte zum Thema der aktuellen Trolleybusbeschaffung – im Sinne einer *„Lanze für den Trolleybus".*

Wir freuen uns auf die neuen Fahrzeuge und wünschen unseren Fahrgästen gute und bequeme Fahrt.

Für weitere Auskünfte stehen Ihnen der Unterzeichnete (Tel. 041 369 65 43), *Walter Sennrich*, Chef Technik (Tel. 041 369 65 31) oder *Christian Zumsteg*, Leiter Rollmaterial (Tel. 041 369 65 35) zur Verfügung.

Dr. Norbert Schmassmann, Direktor

Der Trolleybus: Die Situation im In- und Ausland

Zusammen mit der Fachwelt sind wir überzeugt, dass der Trolleybus für Luzern grosses Zukunftspotential aufweist. Belegt wird dies durch Entwicklungen im In- und Ausland. So haben in jüngster Vergangenheit die Städte *Biel, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, St. Gallen, Winterthur* und *Zürich* ihre Trolleybusflotten erneuert – oder erneuern sie immer noch. Eine eigentliche Renaissance erlebt der Trolleybus auch im Ausland. So haben in Europa und Amerika folgende Städte neue Trolleybussysteme aufgebaut: *Athen, Boston, Bratislava, Bukarest, Lecce, Limoges, Lyon, Philadelphia, Salzburg* und *Vancouver*. Gemäss der „Trolleymotion", der internationalen Vereinigung zur Förderung moderner Elektrobussysteme, gibt es weltweit in rund 350 Städten aktive Trolleybussysteme.

Die Beweggründe für die Traktionsart des Trolleybusses sind die gute Umweltverträglichkeit (Ökologie) und das gute Nutzen-Kosten-Verhältnis (Ökonomie) im Vergleich zu Bahnsystemen, die eine aufwendige Infrastruktur erfordern. Gerade angesichts dieser Vorteile prüfen zum Beispiel in Deutschland die Städte *Leipzig* und *Tübingen* die Einführung von Trolleybuslinien.

Ökologische Aspekte

Trolleybusse produzieren *keine Abgase*, was in Stadtgebieten, wo die Grenzwerte für Lärm- und Luftbelastung häufig überschritten werden, von grossem Vorteil ist. Somit leisten Trolleybusse in umweltmässig stark belasteten Gebieten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität und Erhaltung der Gesundheit. Ausserdem erzeugen Trolleybusse *weniger Lärm* als Diesel- oder Gasbusse, insbesondere auf Strecken in Hanglagen sowie beim Anfahren aus den Haltstellen.

Wegen der dichten Haltestellenfolge (wie in Luzern) kann der Trolleybus seine Vorteile voll zur Geltung bringen, zumal die Abgas- und Lärmbelastungen bei Diesel- und Gasbussen gerade auf Strecken, die ein häufiges Anhalten und Anfahren bedingen, am grössten sind. Ausserdem eignen sich auf steilen Strecken Busse mit elektrischem Antrieb besser als solche mit Verbrennungsmotoren.

Ökonomische Aspekte

In der Anschaffung sind Trolleybusse zwar rund doppelt so teuer als Dieselbusse, jedoch ist deren Lebensdauer (mit 20 Jahren) auch doppelt so lang als jene von Dieselbussen (10 bis 12 Jahre). Die höheren Anschaffungskosten fallen deshalb nicht stärker ins Gewicht, da die längere Amortisationsdauer die höheren Investitionskosten aufwiegt.

Trolleybusse der modernen Generation erlauben es, den Strom beim Bremsen zu rekuperieren. Dies hilft, die Traktionskosten zu senken.

Zu berücksichtigen sind allerdings die Investitionskosten für die Stromversorgung und die Fahrleitungen, was unter dem Strich zu 15 bis 20 % höheren Gesamtbetriebskosten als beim Dieselbusbetrieb führt.

Der Trolleybus darf aber nicht isoliert mit dem Dieselbus vergleichen werden, sondern stellt eine Alternative zum wesentlich teureren Strassenbahn- oder Trambetrieb dar, der auf eine Gleis- und Weicheninfrastruktur angewiesen ist.

Trolleybusprojekte in Luzern

Die Verantwortlichen der vbl AG begrüssen deshalb, dass sich der Zweckverband ÖVL bereits heute Gedanken über den Ausbau des Trolleybusnetzes in Luzern macht – insbesondere auf den stark frequentierten Achsen. Die mehr oder weiniger beschlossene Verlängerung der Linie 6 ist zu begrüssen und wird ein ökologisches und umsteigefreies Fahren ins Stadtzentrum ernöglichen. Weitere Planungen wie die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 ins Rontal oder die Elektrifizierung der Linien 12 (nach Littau) und 20 (nach Horw) werden von der vbl AG unterstützt.

Konzessionsrechtliche Aspekte

Die vom Bundesamt für Verkehr im Jahre 1986 erteilte, 30-jährige Trolleybuskonzession der vbl AG dauert bis Ende 2016. Die neu beschafften Trolleybusse (übrigens auch die bereits beschafften Doppelgelenktrolleybusse) werden sich bis 2016 nicht amortisieren lassen, sondern auch nach diesem Zeitpunkt – unter einer erneuerten Betriebskonzession – in Betrieb sein. Dies setzt voraus, dass sich der zuständige öV-Besteller dannzumal mit der Erneuerung der Trolleybuskonzession einverstanden erklären wird.

Es ist erfreulich, dass der Zweckverband ÖVL als momentan noch zuständige Bestellerbehörde bereits heute Weichen gestellt und in seinen Planungen den Weiterausbau des Luzerner Trolleybussystems ins Auge fasst. Wir erachten dieses Bekenntnis zur Traktionsart Trolleybus als positiv.

Aufgrund der Beurteilung des politischen Umfeld erschien es uns verantwortbar, das mit der Neubeschaffung einhergehende Investitionsrisiko einzugehen.

Komfortaspekte

Trolleybusse geniessen generell (nicht nur in Luzern) über ein hohes Ansehen. Die LITRA (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) schrieb dazu bereits 2006/2007 in ihrer Jahreschronik (Seite93f.):

„Untersuchungen der Verkehrsbetriebe in Lyon haben gezeigt, dass Fahrgäste beim Trolleybus Unannehmlichkeiten eher in Kauf nehmen als beim Autobus. So wurde festgestellt, dass bei freier Auswahl des Fahrzeugs – bei gleichen Voraussetzungen (wie gleicher Fahrplan bzw. gleiche Linienführung) 60 % der Fahrgäste den Trolleybus wählen und den Autobus vorbei fahren lassen. Der elektrische Antrieb ermöglicht eine sanfte, ruckfreie und vibrationsarme Fahrweise, die vor allem von älteren Passagieren geschätzt wird. Zudem benötigen die elektrischen Antriebsaggregate weniger Platz als beim Dieselmotor mit Partikelfilter oder Gasmotor mit Katalysator. Dies erlaubt einen tiefen Wagenboden auf der gesamten Fahrzeuglänge und einen niedrigen Einstieg auch bei der hintersten Türe.“

Da für uns die Kundenbedürfnisse im Vordergrund stehen, gewichten wir die Komfortaspekte stark. Vieles spricht daher für den Trolleybus.

Neues Rollmaterial und Kundenzufriedenheit

Die vbl AG hat in der im Herbst 2008 durchgeführten Kundenumfrage gut abgeschnitten. Nach 2004 und 2006 war es bereits das dritte Mal, dass die öV-Bestellerbehörden die öV-Kundinnen und -Kunden zu verschiedenen *Qualitätsdimensionen* befragt haben.

Die dabei abgefragten *Qualitätsdimensionen* waren:

- Zuverlässigkeit,
- Fahrkomfort,
- Haltestelleninfrastruktur,
- Informationen an den Haltestellen und in den Bussen,
- Netzqualität,
- Sicherheit,
- Information bei Verspätungen,
- Informationen vor Antritt der Fahrt,
- bediente Verkaufsstellen,
- Tickets & Preise,
- Sauberkeit der Haltestellen,
- Sauberkeit der Fahrzeuge,
- Billettautomaten,
- Freundlichkeit des Fahrpersonals,
- Verkauf durch den Chauffeur,
- Reklamationsmanagement.

Die unterstrichenen Qualitätsdimensionen haben einen Zusammenhang zum Thema Rollmaterial. Bei diesen Qualitätsaspekten hat sich die vbl AG seit 2004 insgesamt sehr positiv entwickelt.

Es zeigt sich, dass sich Investitionen in neues und modernes Rollmaterial lohnen und von der Kundschaft auch wahrgenommen werden. Die Verantwortlichen der vbl werden weiterhin eine Strategie verfolgen, betriebswirtschaftlich abgeschriebenes Rollmaterial zügig zu ersetzen und mit den neusten Technologien ausgestattete und den aktuellen Kundenbedürfnissen entsprechende Fahrzeuge zu beschaffen. Dies ist aber nur möglich, wenn der finanzielle Handlungsspielraum des Unternehmens vbl von den öV-Bestellerbehörden für eine zukunftsorientierte, kundengerechte Dienstleistung ermöglicht bleibt.

Anzahl Zeichen 8030