

Trolleymotion

30. November und 1. Dezember 2010 in Luzern

Dr. Norbert Schmassmann

Direktor Verkehrsbetriebe Luzern AG



Das Thema.

- **Wie die institutionellen Voraussetzungen für den Trolleybus verbessert werden können.**

Oder:

- **Rechtliche und finanzielle Hürden bei der Realisierung von Trolleybussystemen – am Beispiel von Luzern.**



Luzern – eine Trolleybusstadt oder eine Palmenstadt?



1930



heute



Diesel-Gelenkautobus

Schienenengebundene Lösungen



Trolleybusse

einst und jetzt



Vergleich Trolleybus / Dieselbus

Einige Zahlen am Beispiel der Verkehrsbetriebe Luzern.

	Trolleybus	Dieselbus	Total
Anzahl Linien	6	19 (ohne Nachtlinien)	25
Linienlänge in km	30,0 km	163,5 km (ohne Nachtlinien)	193,5 km
Anzahl Fahrzeuge	75 (inkl. 16 Anhängewagen)	83	158
Fahrleistung (Fzg.-kilometer)	3,04 Mio. km	4,22 Mio. km	7,26 Mio. km

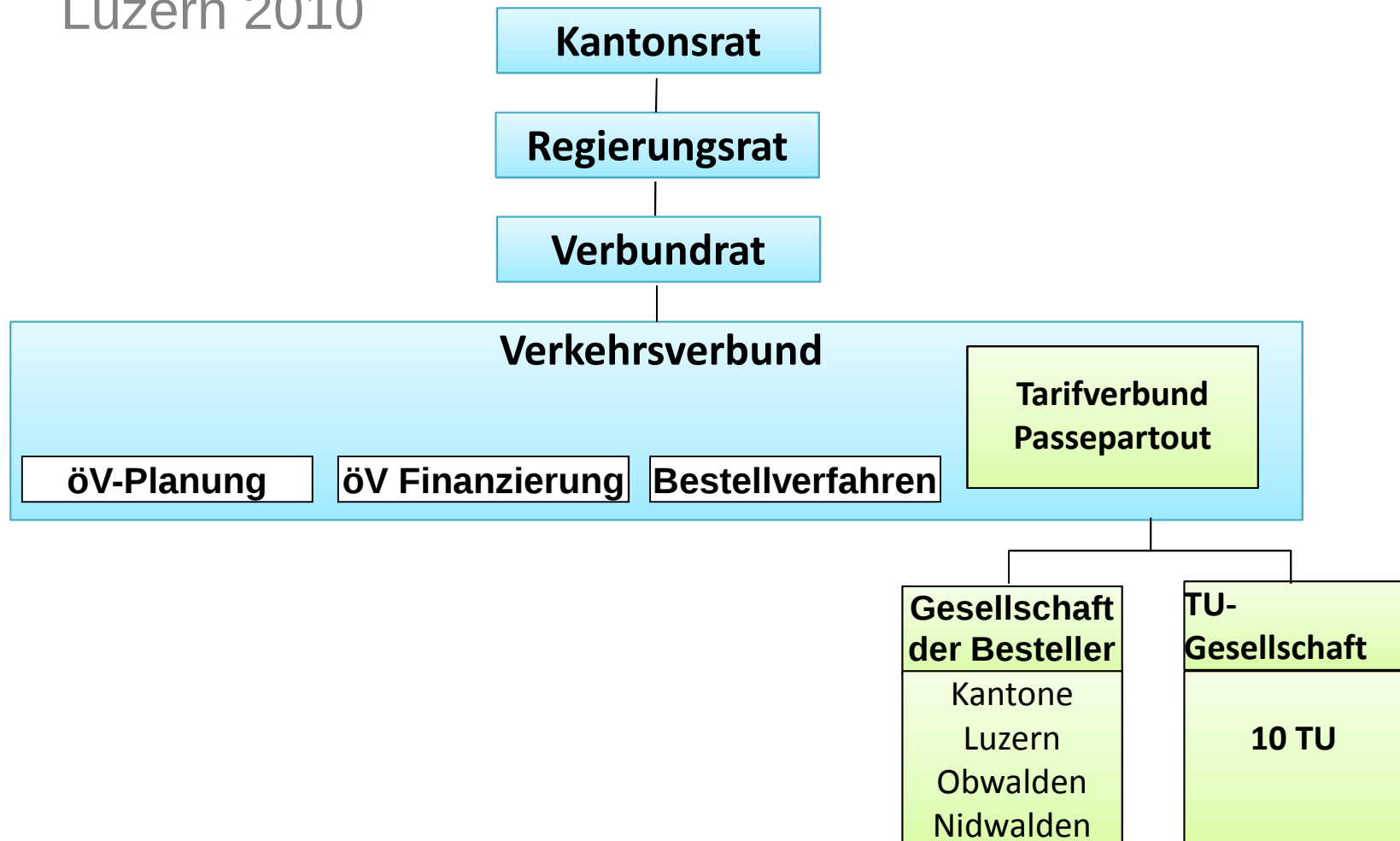
Vergleich Trolleybus / Dieselbus (2)

Mehr als die Hälfte der Fahrgäste wird mit dem Trolleybus befördert.

	Trolleybus	Dieselbus	Total
Fahrgäste	24,64 Mio. (57,3 %)	18,39 (42,7 %)	43,03 (100,0 %)
Personenkilometer	49,67 Mio. Pkm (48,5 %)	52,67 Mio. Pkm (51,5 %)	102,34 Pkm (100,0 %)
Kosten pro Fahrzeugkilometer (bezogen auf die Gefässgrösse eines Gelenkbusses) (Bandbreite)	CHF 3.94	CHF 3.04	<i>Mehrkosten Trolleybus gegenüber Dieselbus: + 30 %</i>



Organisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern 2010



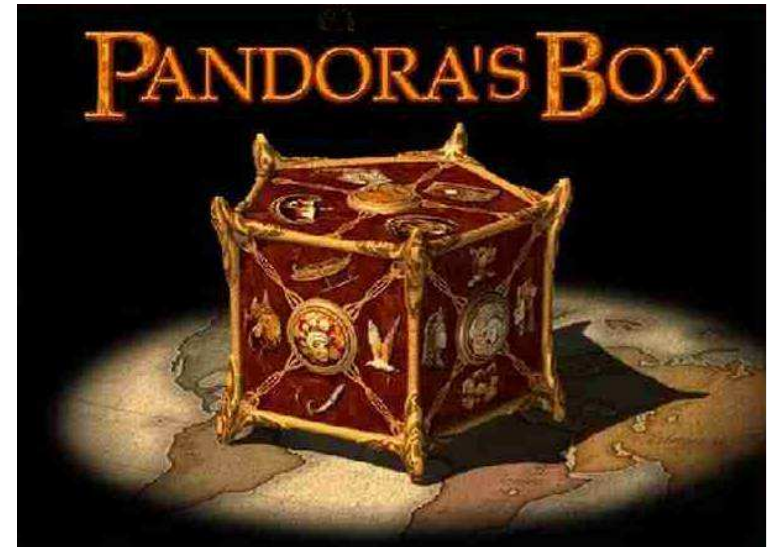
Ausschreibungen und Planungssicherheit.

Transportunternehmen sind auf Planungssicherheit angewiesen.

- Ausschreibungen sollen nur stattfinden, wenn eine Konzession ausläuft oder bei laufender Konzession, wenn die Qualität nicht stimmt oder die Kosten zu hoch sind oder bei vollkommen neuen öV-Angeboten.
- Angesichts der langen Amortisationsperioden genießt der Investitionsschutz beim Trolleybus hohe Priorität.
- Wir hoffen deshalb auf eine umsichtige Ausschreibungspolitik des Bestellers im Interesse einer nachhaltigen Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

öV-Planungsbericht.

Was wird im öV-Planungsbericht stehen?



Minimale Kostendeckungsgrade.

- Je nach Art eine öV-Linie sind minimale Kostendeckungsgrade zu erreichen.
- Bei Nichterreichung werden die entsprechende öV-Angebot in Frage gestellt.

Trolleybusprojekt Büttenen.

Lageplan der betroffenen Linien.



Der Hybridbus ist keine Alternative zum Trolleybus.

Der Hybridbus ist nur eine Alternative zum Dieselbus..

- Es wurde eine Volksmotion eingereicht. Dabei wurden alle denkbaren Gründe gegen das Projekt aufgeführt:
„Lärmbelastung“, „Verunstaltung durch Drähte“, „Elektrosmog“, „betriebliche Nachteile auf steilen, kurvigen, vereisten, schneebedeckten Strecken“, „unnötige öV-Verbindung aus dem betroffenen Quartier zum Bahnhof“
- Das untaugliche „Killerargument“ lautet:
„Lieber Hybridbusse als Trolleybusse“

Neugestaltung Seetalplatz; Trolleybusprojekt „Epsilon“.



Wir sind im Strassenraum nur „geduldet“.

Sich im Strassenraum anzupassen, ist Sache der Transportunternehmung.

- Die Transportunternehmung (vbl) hat die bewilligten und konzessionierten Bauten auf ihre Kosten zu verlegen, zu ändern oder anzupassen, wenn es sich infolge des Strassenbaus oder –unterhalts als notwendig erweist und nicht mehr genutzte Anlagen zu entfernen.

Finanzierung von Investition und Betrieb.

Neu: Zweigeteilte Finanzierung.

- Der Kanton Luzern ist bereit, mit der vbl AG eine *Infrastruktur-Investitionsvereinbarung* abzuschliessen und die Trolleybusinfrastruktur separat und à fond perdu zu finanzieren.
- Für die Finanzierung der *reinen Betriebskosten* wird es – in Ergänzung zur Investitionsvereinbarung – eine Betriebsvereinbarung zwischen dem Verkehrsverbund und der vbl AG geben.

Was können wir als vbl tun?

Transportunternehmen haben nur geringen Einfluss auf die Gestaltung der rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen.

Was wir aber tun können:

- Überzeugungsarbeit
- Lobbying für den Trolleybus
- Frühzeitige Einbindung des öV-Bestellers
- Unterstützung und Beratung des Bestellers
- Anstossen der Diskussion um die Finanzierung von Trolleybusprojekten
- Aber: *Wir „bestellen“ keine Leserbriefe!*

Sehnsucht nach sauberem Bus

«Anwohner wehren sich gegen Trolleybus», Ausgabe vom 20. Oktober



Wir wohnen seit bald sechs Jahren an der Oberseeburg. Obwohl meine Frau und ich sehr fleissige Busfahrer sind, macht uns der Buslärm zunehmend zu schaffen. Morgen früh um 5.30 Uhr fährt der erste Bus am Haus vorbei. Zu Stosszeiten fährt alle 7 Minuten ein Bus nach der Büttenen. Meistens kreuzen diese vor unserem Haus. Das Anfahren der Dieselbusse in der Steigung verursacht erheblichen Lärm. An Wochenenden kommen noch die Nachtbusse dazu.

In der warmen Jahreszeit ist es kaum möglich, sich zu den Stosszeiten auf dem Balkon aufzuhalten und ein normales Wort miteinander zu reden. In letzter Zeit sind mehrere Mieter wegen des Buslärms aus dem Quartier ausgezogen.

Sollen sich doch die Befürworter der Motion einmal selber ein Bild von der Situation machen! Faden-scheinige Argumente, wie Energieverbrauch, Umweltbelastung und mangelnde Sicherheit, werden in der Motion angeführt. Klar gibt es Schöneres in einem Quartier als das Gehänge von Fahrleitungen. Aber andernorts lebt man auch damit. Wir und mit uns noch einige Anwohner der Oberseeburg sehnen uns nach dem neuen, viel leiseren und sauberen Trolleybus. FRITZ DUSS, LUZERN



Was kommt zuerst? Das Huhn oder das Ei?

Die Begeisterung für ein Projekt – oder die Finanzierung des Projekt?

- Zuerst die Vorzüge eines Projektes kommunizieren?
- Überzeugungsarbeit leisten und hoffen, dass die Finanzierungsprobleme im nachhinein gelöst werden
- Motto: Wenn man etwas wirklich will, findet sich immer Geld.

Nachteile:

- Die Leute, die immer nur Projekte gross ankündigen, verlieren mit der Zeit ihre Glaubwürdigkeit.
- Bei erfolgloser Geldbeschaffung fällt das Projekt ausser Abschied und Traktanden.

Trolleybusprojekte erfordern Geduld und Lobbying.

Wir sind überzeugt, dass der Trolleybus als System ...

- Zukunft hat,
- effizient und ökologisch ist,
- sich für mittelgrosse Städte eignet,
- auch in grossen Städten das oberirdische Transportsystem sinnvoll ergänzen kann.

Umfragen in Luzern haben gezeigt, dass die Mehrheit der Bevölkerung für die Erhaltung oder den Ausbau des Trolleybussystems ist.

Ganzheitliche Netz- und Flottenstrategie.

Der öV-Besteller muss eingebunden werden.

- Raumordnungspolitik
 - Mobilitätspolitik (Gesamtmobilität, modal split)
 - öV-Angebotspolitik
 - **Netzstrategie** des **öV-Bestellers**
 - **Flottenstrategie** der einzelnen **Transportunternehmung**
 - Aufteilung **Trolleybus** und **andere Traktionsarten**
- Es braucht eine Koordination der Planung.
- Der Besteller muss **mit** den Transportunternehmen planen. Er kann **nicht erwarten**, dass die Transportunternehmen im Zeitpunkt der Umsetzung der öV-Planung mit ihrer Flotte sofort bereit sind.

Wer zahlt, befiehlt.

Nein: Wir verstehen uns als Partner der Bestellerbehörden.

- Solange der öV öffentliches Geld bekommt, weil er zu den behördlich festgelegten öV-Tarifen nicht rentieren kann, müssen die Transportunternehmen akzeptieren, dass der Besteller das letzte Wort hat.
- Wir verstehen uns aber als Partner und nicht als „Befehlsempfänger“.
- Unsere Systemkompetenz als Trolleybusbetreiber ist für den Besteller unentbehrlich.



Zusammenfassung.

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Trolleybus hat bereits begonnen und findet in den Köpfen statt.

- Überzeugungsarbeit und Lobbying
- Der Trolleybus hat Zukunft und ist für mittelgrosse Städte **die** Lösung.
- Begeistern ja – aber realistisch bleiben.
- Wir haben die Mehrheit der Bevölkerung hinter uns – für den Trolleybus.
- Wir entwickeln unsere Flottenstrategie aufgrund der Netzstrategie des öV-Bestellers.
- Wir akzeptieren, dass solange für den öV öffentliches Geld fliesst, der öV-Besteller das letzte Wort hat.
- Aber wir verstehen uns als Partner und nicht als „Befehlsempfänger“.
- Der öV-Besteller ist auf unsere Systemkompetenz angewiesen.

- Wenn Sie auf einer heissen Herdplatte sitzen, dann kommt Ihnen eine Minute wie zwei Stunden vor.



- Wenn Ihnen ein nettes Fräulein auf dem Schoss sitzt, dann kommen Ihnen zwei Stunden wie eine Minute vor.

