



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 107 2004/2008

von Philipp Federer
namens der GB/JG-Fraktion
vom 7. November 2005

**Wurde anlässlich der
18. Ratssitzung vom
16. März 2006 beantwortet.**

Doppelgelenkbusse?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Bei den regelmässig stattfindenden Kontakten zwischen dem vbl-Verwaltungsrat und dem Stadtrat wird der Stadtrat über wichtige Vorhaben und Absichten der vbl AG orientiert.

Zu 2.:

Das Beschaffen von Fahrzeugen stellt ein Geschäft dar, das in die Kompetenz der Unternehmensleitung fällt. Der Stadtrat mischt sich seit der Gründung der vbl AG nicht mehr direkt in die vbl-Beschaffungspolitik ein.

Die Beschaffungen von Rollmaterial richtet die vbl AG nach den Bedürfnissen der Fahrgäste einerseits und nach der ÖV-Angebotsplanung der politischen Bestellerbehörden andererseits. Der wichtigste politische Besteller ist der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL). Der ÖVL hat sein Angebotskonzept – nach langen politischen Diskussionen und Vernehmlassungen in den Gemeinden – definiert und bei den verschiedenen Transportunternehmen in Auftrag gegeben. Das Angebotskonzept trägt den Namen „AggloMobil“. Die vbl AG richtet ihren Rollmaterialpark so aus, dass sie dieses Angebotskonzept umsetzen kann.

Stadt Luzern
Sekretariat Grosser Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch
www.StadtLuzern.ch

1bd546289bfe4965b4e27b4638a1f502

Zu 3.:

Doppelgelenkbusse sind nur als elektrisch betriebene Fahrzeuge sinnvoll, da nur bei dieser Traktionsart zwei angetriebene Achsen möglich sind. Doppelgelenkdieselbusse verfügen lediglich über eine angetriebene Achse, was jedoch nicht wintertauglich ist. Doppelgelenkdieselbusse stellen also keine Alternative zu Gelenktrolleybussen dar. Vorliegend geht es um Doppelgelenktrolleybusse. Inwieweit Doppelgelenktrolleybusse eine Alternative zu einer Stadtbahn darstellen könnten, ist eine Frage, der der Zweckverband ÖVL für die Zeit nach 2016 nachzugehen hat. Bis Ende 2016 läuft die Trolleybuskonzession der vbl AG unverändert weiter.

Ein Anhängerzug (2-achsiger Normbus plus Anhänger) ist 22,7 Meter lang. Ein Doppelgelenktrolleybus ist mit 24,7 Meter Länge nur wenig länger. Wegen des Einsatzes von Doppelgelenktrolleybussen müssen auf jenen Linien, auf denen bereits heute der Anhängerbetrieb möglich ist (Linie 1 sowie Linien 6/8), kaum bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Selbstverständlich ist dies aber noch im Rahmen von Probefahrten vor dem regelmässigen Linieneinsatz zu prüfen. Ein heutiger Anhängerzug der vbl AG verfügt über 177 Plätze (56 Sitzplätze und 121 Stehplätze). Demgegenüber weist ein Doppelgelenktrolleybus eine Gesamtkapazität von 200 Plätzen auf (62 Sitzplätze und 138 Stehplätze). Im Moment bietet die Firma Hess AG in Bellach serienreife Doppelgelenktrolleybusse an, welche über zwei angetriebene Achsen verfügen. Die Beschaffung von einigen Doppelgelenktrolleybussen ist für die vbl AG in der Tat ein Thema. Sie würden auf relativ kostengünstige Weise einen nennenswerten Beitrag zur Anhebung der Kapazität auf den betroffenen Linien leisten. Doppelgelenktrolleybusse weisen verschiedene Vorteile auf:

Es handelt sich um ein grosses Fahrzeug, in dem die Fahrgäste frei zirkulieren können, was eine gleichmässige Auslastung über das ganze Fahrzeug ermöglicht (besser als beim Anhängerzug, innerhalb welchem die Fahrgäste nicht von einem in das andere Fahrzeug zirkulieren können).

- Die Kapazität ist im Vergleich zu einem Anhängerzug – bei praktisch gleicher Fahrzeuglänge – grösser.
- Es handelt sich um die gleiche bewährte Technik, wie sie in den bisherigen Gelenktrolleybussen der vbl AG realisiert ist. Aus diesem Grund setzen auch andere Verkehrsbetriebe auf dieses Produkt.
- Mit einer bestimmten Anzahl an Doppelgelenktrolleybussen könnte das vom ÖVL beschlossene Angebotskonzept „AggloMobil“ noch besser umgesetzt werden.
- Doppelgelenktrolleybusse sind – wie auch Gelenktrolleybusse – Fahrzeuge, die über eine lange Nutzungsdauer (ca. 25 Jahre) eingesetzt werden können. Damit kann auch der gegenüber Dieseln (Nutzungsdauer 10 bis 12 Jahre) höhere Beschaffungspreis gerechtfertigt werden.
- Das vbl-Depot braucht wegen des Einsatzes von Doppelgelenkbusen nicht umgebaut zu werden. Einzig im Bereich der Hebebühnen braucht es eine Anpassung.

- Doppelgelenktrolleybusse sind durchgehend niederflurig.
- Die Doppelgelenktrolleybusse der Firma Hess sind durchaus wintertauglich, da sie über zwei angetriebene Achsen verfügen.

Das Rückwärtsfahren ist kein Erfordernis, das im Alltagsbetrieb von Bedeutung ist. Auch die heutigen Gelenkbusse – seien es Diesel- oder Trolleybusse – sind nicht Fahrzeuge, die sich zum Rückwärtsfahren gut eignen.

Auch das Gewicht von Doppelgelenktrolleybussen ist mit einer geeigneten Bauweise in den Griff zu bekommen, wird doch darauf geachtet, dass das Fahrzeuggewicht möglichst gleichmässig auf alle vier Achsen verteilt wird. Die Verstärkung von Strassen ist daher nicht nötig.

Zu 4.:

Es ist nicht Aufgabe des Stadtrates, die Eignung bestimmter ÖV-Fahrzeuge in anderen Städten zu beurteilen oder zu qualifizieren, zumal ja unterschiedliche Verhältnisse vorliegen.

Zu 5.:

Das Prüfen, Evaluieren und Beschaffen von Bussen, Trolleybussen, Dienstfahrzeugen usw. sind wie erwähnt Aufgaben, die in die Zuständigkeit des Unternehmens vbl AG fallen. Wichtige Beschaffungsentscheide werden gemäss vbl-internem Organisationsreglement vom Verwaltungsrat auf Antrag der Geschäftsleitung gefällt. Dabei werden das jeweilige Marktumfeld, die Bedürfnisse der Fahrgäste sowie die Wünsche der ÖV-Bestellerbehörden berücksichtigt. Der Stadtrat wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass vorhandene Tests, z. B. über PneuTrams, in die Evaluation des künftigen Transportmittels herangezogen werden.

Stadtrat von Luzern
StB 73 vom 25. Januar 2006

