



Patrick Koch
Roggernweg 7a
6010 Kriens

EINWOHNERRAT KRIENS

Eingang: 27. Februar 2017
Nr. 037/17

Gemeindeverwaltung Kriens
Präsidialdienste
z.H. Herrn Raphael Spörri
Einwohnerratspräsident
Postfach
6011 Kriens

Kriens, 28. Februar 2017

Interpellation: Sind Trolleybusse im 21. Jahrhundert noch zeitgemäss?

Sehr geehrter Herr Ratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Verlängerung der Trolleybuslinie Nr.1 zur Mall of Switzerland stiess in Ebikon auf massiven Widerstand. Die Reaktionen im Volk waren heftig. Von Verschandelung des Ortsbildes war u.a. die Rede. Für die Linienverlängerung mussten total 250 Masten aufgestellt und Fahrleitungen errichtet werden. Dieser Ausbau verschlang 13 Millionen.. Aufgrund des Zeitdruckes für die Erschliessung der Mall of Switzerland wurde dieses Vorhaben nun «durchgeboxt».

Der Trolleybus erhält zunehmend Konkurrenz durch verschiedene alternative Antriebe. Dabei steht einerseits der Elektroantrieb und andererseits Gasmotoren und in einer späteren Zukunft wohl auch die Brennstoffzelle im Vordergrund. In Genf z.B. ist der Versuchsbetrieb mit den fahrleistungslosen Elektrobussen inzwischen vorbei – die dortigen Verkehrsbetriebe wollen die Busse ab 2018 fahrplanmässig auf einer regulären Linie einsetzen.

Die Nachteile des Trolleybussystems sind vielfältig. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten für die Fahrzeuge sowie die Kosten für Oberleitungen und Unterwerke ist es anderen Systemen betriebswirtschaftlich unterlegen. Der Oberleitungsbus ist an eine fest definierte Streckenführung gebunden. Die Oberleitungen werden als sehr unästhetisch empfunden, vor allem in Ortskernen. Trolleybusse können einander im laufenden Betrieb nicht überholen, damit wird auch der Einsatz von Schnellkursen mit Trolleybussen verhindert. Diese Aufzählung ist bei weitem nicht abschliessend.

In diesem Zusammenhang stellen sich für uns folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat die Problematik mit den Oberleitungen und den Masten? Kann er sich einen oberleitungs- und mastenfreien Krienser Ortskern vorstellen?
2. Beim Bau von neuen Trolleybuslinien entstehen jeweils Prozessrisiken durch Anlieger, welche die notwendige Infrastruktur nicht akzeptieren. Gab es bei der Verlängerung der Trolleybuslinie ins Obernau auch Einsprachen. Wenn ja, was waren die Gründe der Einsprachen?
3. Die IG Bus der Zukunft (Arbeitsgruppe aus verschiedenen Schweizer Verkehrsbetrieben) erstellt einen brancheninternen Bericht über Erfahrungen der Betriebe in verschiedensten Traktionssystemen und systematische Beobachtungen des Marktes. Liegt dieser Schlussbericht schon vor und kann er dieser Interpellation beigelegt werden? Wenn nein, kann die IG Bus der Zukunft um eine Stellungnahme für die vorliegende Interpellation gebeten werden?
4. Ist der Gemeinderat bereit sich bei VBL und Kanton für alternative Antriebe zum Trolleybussystem einzusetzen, sollten sich diese in der Praxis bewähren?
5. Das Grossprojekt Bypass inklusive Spange Nord sollen das Problem der verstopften Strassen in und um Luzern deutlich entschärfen. Die Planer rechnen damit, dass deutlich mehr Autofahrer die Innenstadt umfahren werden. Dies ermöglicht die Planung von Busspuren. So ist beispielsweise eine beidseitige durchgehende Busspur von Kriens-Kupferhammer und Luzernerhof geplant. Ein Gelenkdoppelwagen der VBL fasst gerade mal 220 Menschen. Eine 75 Meter lange Strassenbahn kann bis zu 500 Passagiere gleichzeitig transportieren. Bei der Planung von durchgehenden Busspuren kommt unweigerlich die Frage nach einer Strassenbahn wieder auf das Tapet. Gibt es keine Planungen in diese Richtungen? Wenn nein, warum nicht? Eine Strassenbahn wäre für Kriens ein Quantensprung. Nur eine schienengebundene Lösung kann unsere Verkehrsprobleme nachhaltig lösen.
6. Beim Neubau des Bahnhofs Luzern (Eröffnung 1991) wurden damals gewisse Vorarbeiten ausgeführt, die einen späteren Tiefbahnhof ermöglichen sollten. Für uns stellt sich nun die Frage, ob bei den geplanten Bussspuren (betrifft vor allem neu zu bauende z.B. im Kupferhammer) nicht gewisse Vorleistungen (Unterbau etc.) für eine spätere Strassenbahn gemacht werden müssen, dass zu einem späteren Zeitpunkt nicht die ganze Strasse neu gebaut werden muss?

Wir danken dem Gemeinderat für die Beantwortung dieser Fragen.



Patrick Koch