









Luzern

- Im Kanton Luzern leben 350'000 Menschen, rund 180'000 davon in der Stadt und Agglomeration Luzern.
- Der Kanton Luzern hat eine Zentrumsfunktion im Herzen der Schweiz und bleibt im Aufbruch:

Bei Kultur, Bildung, Wirtschaft, Sport

Bei der Infrastruktur und der räumlichen Reorganisation



Bau Allmend-Fussballstadion





Luzern im Zentrum der Schweiz











Wichtiger Standortfaktor

- Für eine optimale Weiterentwicklung braucht Luzern ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr.
- Der ÖV ist ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor.







Die Anforderungen der Besteller

Die Besteller erwarten, dass der öffentliche Verkehr gesellschaftliche, technische und ökonomische Fragestellungen aufnimmt und auf die Entwicklungen im Mobilitätsmarkt reagiert.

 Die Besteller wollen zufriedene Kunden und tiefe Kosten.







Mobilitätsentwicklung Schweiz

Entwicklung des Angebots



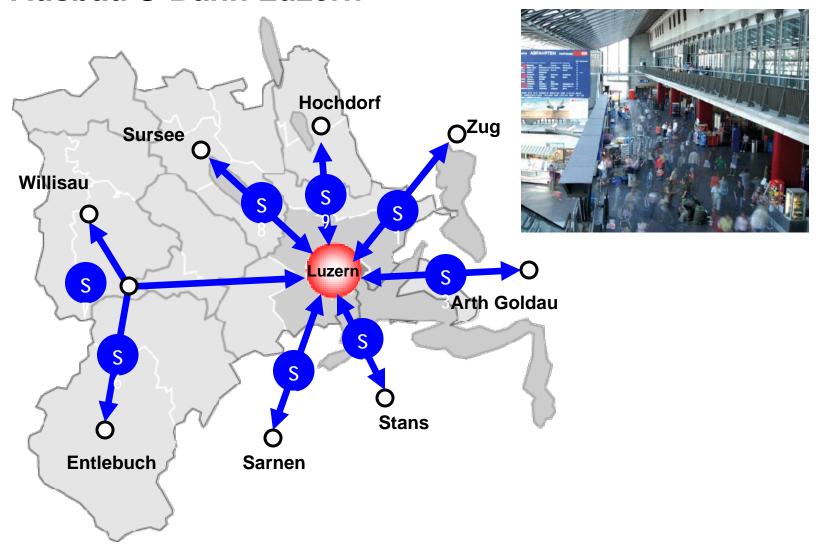
Entwicklung der Nachfrage







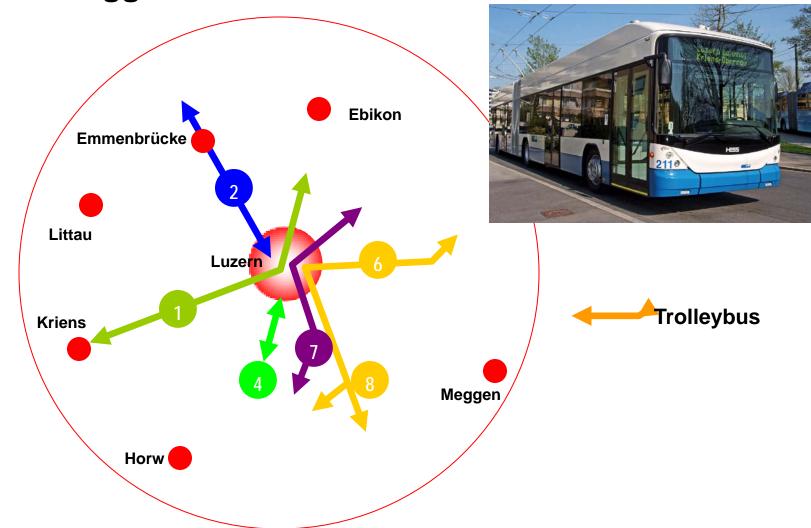
Ausbau S-Bahn Luzern







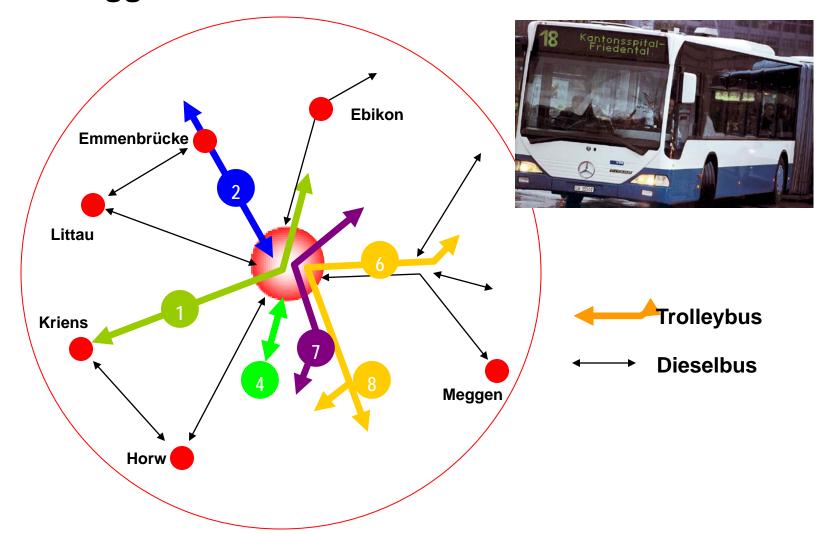
Busnetz Agglomeration Luzern







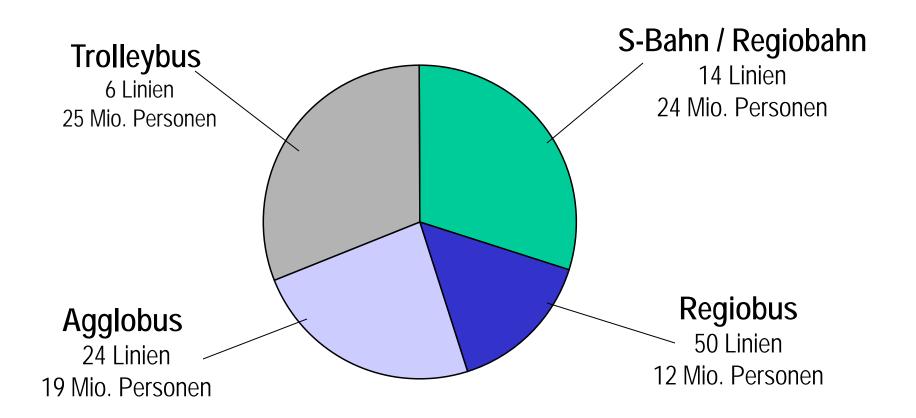
Busnetz Agglomeration Luzern







Angebot und Nachfrage im Kanton Luzern 2008







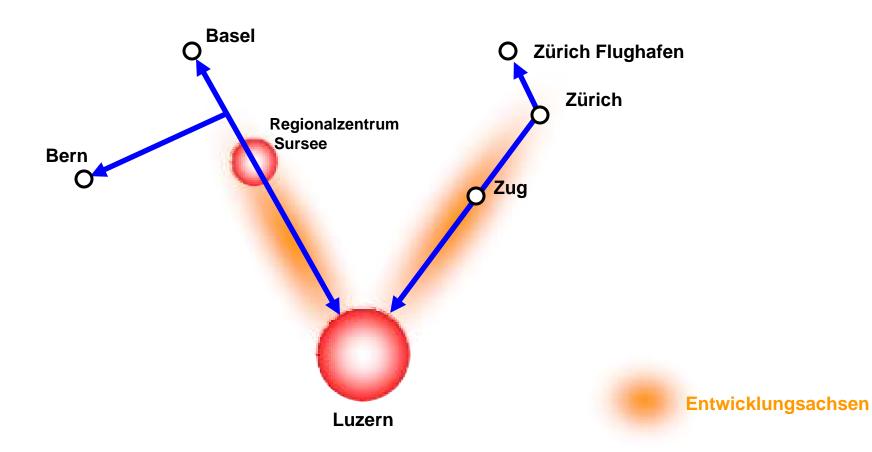
Nachfrageentwicklung

- Seit 2004 hat die Nachfrage bei der S-Bahn um 39 % und bei den Buslinien in der Agglomeration um 17 % zugenommen.
- Der Trolleybus fährt einen dichten Takt (5, 7/8 Minuten) und befördert insgesamt am meisten Personen.





Starke wirtschaftliche Entwicklungsachsen







Zukunft Tiefbahnhof Luzern



Die Politik setzt sich für dieses wichtige Projekt ein. Ein Vorkredit für die Projektplanung wurde im September 2009 im Kantonsparlament einstimmig beschlossen.





Stossrichtungen Angebotsplanung Agglomeration

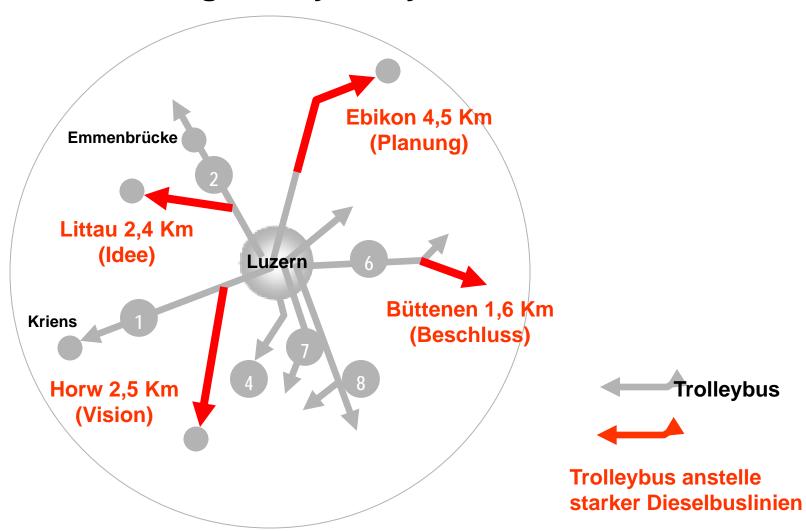
- Anbindung der Busse an die S-Bahn, wo möglich
- Ausbau von Tangentiallinien im Agglomerationsgürtel
- Stärkung des Trolleybussystems (unser Lightram!)
- Wesensgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs







Weiterentwicklung Trolleybussystem







Raumentwicklung

Der Trolleybus ist geeignet, die Anbindung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten ideal zu erschliessen (Planung nach Ebikon).





Qualität für die Stadt und ihre Quartiere

In der Stadt ist der Trolleybus auch für hügelige Gebiete geeignet – dort punktet zusätzlich der ruhige Fahrbetrieb.

20 REGION LUZERN

New Lucemer Zeitung Neue Umer Zeitung Neue Schwyper Zeitung Neue Obwaltiner Zeitung Neue Nidwaldiner Zeitung Neue Zuger Zeitung Mittensch, 20. September 2009 / Nr. 225.

Öffentlicher Verkehr

Littau soll eine Trolleybuslinie erhalten

Ein Trolleybus nach Littau bietet wele Vorteile, meint der zuständige Zweckverband, Das hat auch mit der Steigung beim Kreuzstutz zu tun

YOM STREET ROSCHI

Trolleybusse prägen das Bild des äffendlichen Verbehrs in Lyzem wie offentlichen Verheift in Lusens wie leits anderes Transportunktel Und sie sind officient: Mehr als die Pfalfre der Palugiste wird auf den secha Trolley-busklieten befreiert, wie der Zweckers-hauf officielister Aggiomenstonner-leibe Lusens (VVI) with Ann diesem Grund ist die lusiende Erweiterung des Netzus ein wichtigen Untern aus der Netzes ein wichtiges Thems – such

Notices ein Weitriges innen nach Litten nach Litten. Pia Maria Brugger, Geschäftsführe-rin des Övt, aug dazu: «Die Weikinge-rung der Trolleybudhite nach Litten bis zur Endstellen Gashof ist eine

«Eine Umsetzung Innert zwei Jahren auf einen Fahrplanwechsel hin wäre möglich.» NORBERT SCHMASSMANN, VIAL-DURE KTOR

idee, die in unsere Gesamtplamang sufgenommen wurde - Unter anderem deshalb, weil sich die 2,4 Kilometer lange Strasse vom Kreuzstatz bis Gass-hof gut für den Trolleybus eignen wärde, «Die Strecke ist sogar ideal» Die Gründe dafür seien:

• Trolleybuses sind leise, such in einer

Bergerf bieren Trolleybaue schnel ler als Dieselbuse anfahren.
 Bergeb wird die Bremenergie in Strom umgewandek und wieder im

Netz eingespeist.

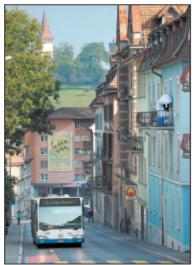
Tie zum Kreuzstutz ist die Stromwer-songung bereits vorhanden.

Trolleybusse eind zwar in der Auschaf-fung teuter als Dieselbusse. Pür Brugger irt dar aber kein Nachteit «Sie haben dafür eine viel längere Lebenadauer -

Poth let positiv eingarteik Der Littsuer Gemeindesammenn Ste-fan Roth findet en richtig, dass eine Verlängerung der Trolleybulinte nach Littse gegrift stell. En ist ein troll-gentes Verkehmystern, das wenig Litts produziert und umweltscho-Ein produzieri und umwelischo-nend filcht. Allerdings asi such achen die Frage aufgetraufe, wie die daßtr nötigen Stromletinigen das Litinaer Crabidl bestrarkbitgen wirden. Ach den bestrach auf den hestigen medernen Anlagen möglich ist, dies unsuffälliger zu gestaltene, augt Roth.

WEL wurten auf die Politik
Auch die Verkehrabetriebe Lunera
(VEL) sind einer Trolleybushrie nach
Litten weisbegeinst. Diederte Norbert
Schrausmann jedenfuß augt: Stalle
grünse Licht von politicher Seise
Lomme, wire eine Umsetzung innert zwei Jahren auf einen Fahrplauseschsel hin möglich » Pia Maria Brugger vora ÖVL glaubt,

dass ein Realizierungsbortzout von des bis fürf Jahren eine realizische Schüt-zung ist. Wie teuer eine Trolleybuslinie nach Littau effektiv kitme, kenn ste jetzt noch nicht sagen. Dies werde sich ent zeigen, wenn das Vochsben in die Planungsphase übergebe. Get möglich, dass dass schon im nüchsten Jahr pas-siert, wenn der ÖVL unter dem Mantel des Verbehrwerbunds Lupers weiter-geführt wird.



Hoch filhrt ein Dieselbus auf der Linie 12 nach Littas – in einigen Jahren könnte hier ein Trolleybus fahren.

Prüfenswert

mer 12 von Luzern nach Littau fahren heute Dieselfahrzeuge. Das soll sich ändem, wenn es nach dem Zweckverband öffentlicher Agglomerations-Verkehr geht. Er möchte das Luxemer Trolleybusnetz bis Casshof auswelten.

Noch ist dies bloss eine idee. Aber sie ist ohne Zweifel prü-fenswert. Denn erstens ist die nötige Auslastung auf der Unie 12 vorhanden, die Busse sind fast immer prail gefülk. Gerade Trolleybusse mit Doppelgelenken schaffen hier Abhäfe Zweitens endastet ein leiser Elektrobus die sonst schon lärmgeplagte Bernstrasse. Der geplanten Aufwertung dieses Quartiers ist das sicher nicht

Ein effklenter und umweltfreundlicher öV wird je länger, umso wichtiger für ein urbanes Gebiet. Der Ausbau des Luzerner Trolleybusnetzes muss deshalb stetig überprüft werden. Auch oder gerade im zukünftigen neuen Stadtgebiet Littau.

stefanza dignese-b.ch

Neue Luzerner Zeitung 30.9.09





Unser aller Stolz: der Doppelgelenker







Kostenvergleich

- Der Trolleybus ist im Vergleich zum Dieselbus eine etwas teurere Lösung.
- Im Vergleich zum Tram ist der Trolleybus für eine Stadt wie Luzern im Betrieb und bei den Kosten eine sehr attraktive Alternative.







Die Politik zieht mit

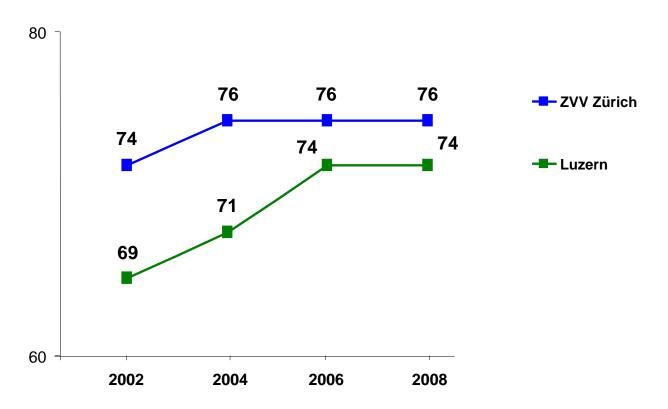
Die Beliebtheit des Trolleybus bei den Kunden, die Innovationen bei den Fahrzeugen und die positive Kostenentwicklung tragen zur hohen Akzeptanz von politischer Seite und somit der Besteller bei.







Kundenzufriedenheit



Die Investitionen beim Netzausbau durch die Besteller und das Engagement der Transportunternehmungen werden wahrgenommen.





Viele Gründe sprechen für den Trolleybus ...



Technisch langlebig, wartungsfreundlich

schnelle Beschleunigung positive Kostenentwicklung



Umwelt umweltfreundlich

geräuscharm, "Kyoto-konform"



Komfort leise, bequem und

immer grösser!



Image sehr positiv,

"Schienen am Himmel"





Position des ÖV organisatorisch verbessern

Heute - zwei Bestellerorganisationen

Öffentlicher Regionalverkehr Öffentlicher Agglomerationsverkehr

Neu ab 2010

Verkehrsverbund Luzern

Ziel: Überstrukturierung im ÖV Luzern eliminieren und Marktposition stärken





Fazit: Der Trolleybus ...

- Ist ein vorbildliches Beispiel im Bereich der Elektromobilität.
- Soll im Verkehrsverbund Luzern seine wichtige Stellung behalten bzw. verbessern.
- Wird auch bei der künftigen Angebotsentwicklung in Luzern eine wichtige Rolle spielen.











Trolleybussysteme in der Schweiz

