



Verfasser/in

Norbert Schmassmann  
041 369 65 65, norbert.schmassmann@vbl.ch

Datum

25. Februar 2016

## **Medienkonferenz „Jeder Tag ist öV-Tag“ vom 25. Februar 2016**

**Norbert Schmassmann, Direktor vbl**

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT.

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Robert Küng

Sehr geehrter Herr Gemeinderat Josef Schmidli

Sehr geehrte Medienschaffende

Sehr geehrte Damen und Herren

1941 war die Geburtsstunde des Trolleybusses in Luzern. Hintergrund war der Zweite Weltkrieg. Die Schweiz litt zunehmend unter einer Knappheit an Treibstoff. Auf den mit Dieselöl betriebenen Autobuslinien musste der Fahrplan eingeschränkt werden. Der Trolleybus hingegen konnte mit Strom betrieben werden, der aus einheimischer Wasserkraft gewonnen wurde. Die zweite Trolleybus-Vorlage im Jahr 1941 entstand nach Forderungen aus den Quartieren, dass diese weiterhin mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben sollten. Drei Jahre zuvor noch hatte das (männliche) Stimmvolk die Einführung des Trolleybusses in Luzern noch abgelehnt.

Die erste Trolleybuslinie in Luzern war die Linie 5 vom Bahnhof Luzern auf die Allmend. 75 Jahre später, am 11. Dezember 2016, wird die Linie 5 wieder reaktiviert – allerdings auf einer anderen Linienführung. Die Linie 5 ist als Tangentiallinie von Kriens hierher zum Seetalplatz nach Emmenbrücke konzipiert. Nicht alle Fahrgäste bzw. Pendlerinnen und Pendler wollen ins „Zentrum“ oder an den Bahnhof. Quer- und Tangentialbeziehungen haben an Bedeutung gewonnen. Insbesondere die Entwicklungsgebiete Luzern-Süd und Luzern-Nord müssen und wollen miteinander direkter verbunden werden. Eine entsprechende Mobilitätsnachfrage besteht. Diese soll mit der neuen Direktverbindung befriedigt werden.

Ebenfalls im Dezember 2016 stellen wir die Linie 2 wieder vom vorübergehenden Dieselbetrieb, der wegen der Baustelle am Seetalplatz notwendig geworden war, auf elektrischen Betrieb um. Doch damit nicht genug. Den „RBus“-Standard (R steht für „rapid“) soll es auch für weitere Trolleybuslinien von vbl geben. Als Nächstes kommt nun nach der Linie 1 auch die Linie 2 dran. Die Linie 2 von Emmenbrücke nach Luzern ist von den Frequenzen her „würdig“, zu einer RBus-Linie erklärt zu werden. Das heisst, auch die RBus-Linie 2 wird Doppelgelenktrolleybusse erhalten – dies zum Nutzen der Fahrgäste, die tagtäglich auf diese Verbindung angewiesen sind. In einer späteren Phase ist auch die Umstellung der Linie 8 auf den RBus-Standard geplant.

Jetzt setze ich noch den Hut als TU-Ratspräsident des Tarifverbundes Passepartout auf: Vor 30 Jahren wurde der Tarifverbund Passepartout gegründet. Man kann sich nun darüber streiten, ob der Tarifverbund „Luzern“ der älteste der Schweiz ist – oder nicht. Tatsache ist, dass in der Nordwestschweiz im Jahr 1985 ein kleiner Abonnementsverbund zwischen BVB (Basler Verkehrs-Betriebe) und BLT (Baselland Transport AG) realisiert wurde. Erst zwei Jahre später, genau auf den 1. Mai 1987, wurde der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) als erster integraler Tarifverbund der Schweiz eingeführt. Damals war aber der Tarifverbund Passepartout bereits ein Jahr alt. Somit ist er – korrekt gesehen – nach „Basel“ der zweitälteste Tarifverbund der Schweiz.



verkehrsbetriebe  
luzern  
verbindet uns

Mit dem Tarifverbund wurden die Schranken zwischen den verschiedenen Transportunternehmen und den einzelnen Verkehrsmitteln abgebaut. Mit einem Ticket kann Bahn und Bus im ganzen Kanton Luzern sowie in Obwalden und Nidwalden benutzt werden. Die Fahrgäste interessieren sich nicht für die Benützung nur einzelner bestimmter öV-Unternehmen, sondern wollen von A nach B fahren und benützen dazu in der Regel mehrere Transportunternehmen. Sie sind an integralen öV-Transportketten interessiert, bei welchen alle Glieder (das heisst Teilstrecken) aufeinander abgestimmt sind. Aufeinander abgestimmt heisst: Die Anschlüsse müssen komfortabel sein, so wie hier am Umsteigepunkt „Emmenbrücke Bahnhof Süd“ von Bus auf Bus oder Bus auf Bahn.

Die Anschlüsse müssen sichergestellt werden – dies dank vernetzten Leitstellen. Und: Der Kunde will nicht für jede Teilstrecke ein neues Billett lösen müssen. Mit Tarifverbänden fällt diese Schranke weg. In Zukunft werden die Fahrplanvernetzung und die TU-übergreifende Echtzeitinformation sowie Ticketsysteme, die den Zugang zum öV erleichtern, noch an Bedeutung zunehmen. Mit unserer öV-Ticket-App wurde ein wichtiger Anfang gemacht.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.