



Luzerner Zeitung

Samstag, 3. Dezember 2016

AZ 6002 Luzern | Nr. 280 | Fr. 3.50 | € 4.- www.luzernerzeitung.ch



Rücktritt

Die Formel 1 verliert mit Nico Rosberg ihren aktuellen Weltmeister. 37

Auch EU-Bürger geniessen Schutz

Asyl Im nächsten Jahr will das Staatssekretariat für Migration die vorläufigen Aufnahmen von Personen aus den Balkanstaaten gezielt überprüfen. Das schreibt der Bundesrat in der Antwort auf eine Interpellation der SVP-Nationalrätin Barbara Steinemann. Bis jetzt annullierte der Bund nur selten vorläufige Aufnahmen. Derzeit leben gut 3000 Personen aus dem Balkan als vorläufig Aufgenommene in der Schweiz, in den meisten Fällen sind es Serben und Kosovaren. Aber auch 13 Kroaten und 9 Bulgaren, also EU-Bürger, geniessen Schutz. (kä) **Kommentar 6. Spalte 3**

Machtkampf um Kultur

Luzern Der Regierungsrat will bei den grossen Kulturbetrieben in Luzern sparen. Die Stadt könnte dies aber mit einem Veto verhindern.

Christian Glaus

Mit seinen Sparplänen bringt der Regierungsrat die Stadt Luzern in eine ungemütliche Lage. Ab 2018 will er 1,2 Millionen Franken weniger in den Zweckverband Grosse Kulturbetriebe einzahlen. Aufgrund des Kostenteilers würden auch die Zahlungen der Stadt sinken – und zwar um 500 000 Franken. Somit würden die grossen Kulturbetriebe

ab 2018 insgesamt 1,7 Millionen Franken weniger erhalten. Doch die Stadt hat ein gewichtiges Wort mitzureden. Im Zweckverband sind Stadt und Kanton vertreten. Die Festlegung der Beiträge müssen sie einstimmig beschliessen. Somit hat die Stadt Vetorecht und könnte die Sparpläne der Regierung verhindern. Ob sie das tun wird, ist unklar. Die beiden Delegierten der Stadt im Zweckverband – Rosie Bitter-

28,3 Mio.
So viel Geld erhalten die grossen Kulturbetriebe von Stadt und Kanton.

1,7 Mio.
Um diesen Betrag könnten die Subventionen ab 2018 sinken.

li, Chefin Kultur und Sport, und Stadtpräsident Beat Züsli (SP) – äussern sich nur vage: «Wir streben eine einvernehmliche Lösung an», sagen sie. Unklar sind die Folgen, wenn die Stadt ein Veto einlegt. Denn in diesem Fall würde der Zweckverband weniger Geld erhalten, als er an die Kulturbetriebe auszahlen muss. Entsprechende Abklärungen sind beim Zweckverband nun am Laufen. **26**

Kommentar

Genauer hinschauen

Sie erhalten keinen Flüchtlingsstatus, dürfen aber in der Schweiz bleiben. Derzeit leben mehr als 36 000 Personen als vorläufig Aufgenommene in der Schweiz. Sobald einer Rückkehr in ihr Heimatland nichts mehr im Weg steht, müssen sie die Schweiz verlassen. Theoretisch.

Die Praxis zeigt ein anderes Bild. Vorläufig heisst fast immer definitiv. Die Schweiz hat in den letzten Jahren nur wenige vorläufige Aufnahmen annulliert. Freiwillige Ausreisen sind selten. Jetzt soll der Etikettenschwindel beendet und anstelle der vorläufigen Aufnahme eine neue Kategorie geschaffen werden: Schutzgewährung. Damit will der Bundesrat die Integration der betroffenen Personen in den Arbeitsmarkt stärken.

Die Namensänderung ist eine logische Anpassung an die Realität. Doch der Bund könnte noch mehr tun, um die Glaubwürdigkeit seiner Asylpolitik zu stärken: genauer hinschauen, ob wirklich alle vorläufig Aufgenommenen, die zu einem grossen Teil Sozialhilfe beziehen, schutzbedürftig sind. Mehr als 3000 Personen aus dem Balkan, wo kein Bürgerkrieg mehr herrscht, leben unter diesem Titel in der Schweiz. Sogar einige EU-Bürger geniessen Schutz. Das ist schwer nachvollziehbar.



Kari Kälin
kari.kaelin@luzernerzeitung.ch

Gemeinden pochen auf ihre Autonomie

Einbürgerungen Für den Verband der Luzerner Gemeinden ist klar: Die Wahl des Einbürgerungsverfahrens ist Sache der Gemeinden. Die Frage, ob eine Kommission abschliessend über Einbürgerungen entscheiden soll oder wie in Escholzmatt-Marbach in letzter Instanz das Volk, stellt sich nach dem Fall einer 42-jährigen Kenianerin: Die Frau erfüllte alle Einbürgerungsvoraussetzungen, zog ihr Gesuch nach einem Flugblatt der örtlichen SVP jedoch zurück. In diesem wurde sie massiv beschuldigt. Nun droht der SVP-Ortspartei eine Strafanzeige. (nus) **25**

Vor 75 Jahren eroberte der Trolleybus Luzern



Jubiläum Seit 1941 werden in Luzern Passagiere mit Trolleybussen befördert. In 75 Jahren ereigneten sich in und um diese zuerst umstrittenen Busse viele Geschichten. Etwa die des Schäferhunds Rex oder des Wagens TL2, der nicht aus eigener Kraft wenden konnte. Das Fahrzeug auf dem Bild ist Trolleybus Nr. 29 auf der Moosmattstrasse. (rgr) **30/31** Bild: Stadtarchiv Luzern

ANZEIGE

Sonntagsverkauf am 8. und 11.12. im Hüsler Nest Center am Mühlenplatz
Bei uns finden Sie das passende Weihnachtsgeschenk!

Das original Schweizer Naturbrot.



Inhalt Börse 16 Kultur 11 Rätsel 24 TV/Radio 43 Abonnemente 041 429 53 53, Fax 041 429 53 83, abo@lzmedien.ch, Internet www.luzernerzeitung.ch
Agenda 44-46 Forum 23 Ratgeber 36 Todesanzeigen 34/35 Wetter 36 **Redaktion** 041 429 51 51, redaktion@luzernerzeitung.ch, **Inserate** 041 429 52 52, inserate@lzmedien.ch

ANZEIGE

Bücher schenken!

BUCHHAUS.CH

STOCKER Bücher & eBooks
BALMER Bücher & eBooks
Tel. 032 625 33 33

Chronologie: Wie der Trolleybus Luzern eroberte

1938

Das Luzerner Stimmvolk lehnt am 3. Juli die Einführung des Trolleybusses ab.

1939

Beschaffung zweier neuer Autobusse mit Dieselgenerator und Elektromotor, den Wagen Nr. 16 und Nr. 17.

1941

Die Wagen Nr. 16 und Nr. 17 werden zu Trolleybussen umgebaut. Bei der Eröffnung des Trolleybusbetriebs am 7. Dezember steht erst der Wagen Nr. 17 bereit, weshalb ein Trolleybus aus Lausanne angemietet wird – der TL 2.

1947

Die Anhänger bei Trolleybussen werden aus Kapazitätsgründen eingeführt.

1950

Die Wendeschleife auf dem Bahnhofplatz wird installiert.

1957

Der Komfort hält Einzug. Die Holzsitze in den Trolleybussen werden mit Schaumgummipolstern überzogen.

1958

Umschulung der ersten Tramwagenführer zu Trolleybus-Chauffeuren.

1960

Einweihung des Depots Tribtschen.

1961

Das letzte Tram fährt am 11. November nach Kriens.

1966

Einführung der ersten Gelenkbusse.

1970

Die Automaten an Haltestellen ersetzen die Billetteure in den Bussen.

1990

Eröffnung der erweiterten Linien 1 in Kriens nach Obernau und der Linie 2 nach Sprengi.

1997

Der erste Vollwerbebus verkehrt ab dem 30. Januar. Der Gelenkwagen Nr. 200 wirbt für die Krankenkasse ÖKK.

2004

Die ersten Niederflurtrolleybusse werden angeschafft.

2005

Aufhebung der Linie 5 Allmend-Wesemlin.

2014

Der 1ER-RBus nimmt am 12. Juni den Fahrbetrieb auf.

2016

Die neue Linie 5 von Kriens nach Emmenbrücke wird am 7. Dezember eingeweiht.

WWW.

Weitere Bilder zum Trolleybus auf: luzernerzeitung.ch/bilder



Ein Trolleybus bei der Haltestelle am Schwanenplatz (Datierung unbekannt).

Bilder: Stadtarchiv/Hans Schläpfer/Roly Stirnemann. Marcel Schumacher bei de

Eine neue Linie als Jubiläum

Trolleybus Exakt 75 Jahre nach der ersten Fahrt eines Trolleybusses in Luzern zwischen Kriens und Emmenbrücke eröffnet. Die Verbindung heisst wie d

Roger Rüegger
roger.rueegger@luzernerzeitung.ch

Genau an dem Standort, wo 1961 die letzte Dienstfahrt eines Luzerner Trams endete, installieren Monteure der Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) neue Fahrleitungen. Bei der Busschleife in Kriens setzen am Dienstag Marcel Schumacher (34) und Rolf Barmettler (56) auf einem Turmwagen stehend eine Weiche ein. «Über das bestehende Netz montieren wir ein neues Gleis für den 5er», beschreibt Schumacher die Arbeit.

Die Fahrleitungsleute arbeiten meistens über Kopf. Wer schon einmal Arbeiten mit nach oben gestreckten Armen durchgeführt hat, weiss, dass die Männer körperlich gefordert sind. Die Leitungen ziehen sie mit Seilzügen fest, bevor sie diese mit Verschraubungen fi-

xieren. Für die Tätigkeit braucht es handwerkliches Geschick, technisches Verständnis – und gutes Vorstellungsvermögen. Die Arbeiter müssen wissen, wie sich das Lösen eines Befestigungsdrahtes auf das Konstrukt der Fahrleitung auswirkt. Auf den Kabeln liegt eine Zuglast von über 600 Kilogramm.

Die Leitungen mit einem Querschnitt von 107 Quadratmillimetern haben den Durchmesser eines Daumens. Das Hantieren mit Kabeln, Rohren und Leitungen ist bereits am Boden eine Herausforderung. In rund 7 Metern Höhe auf einer Bühne stehend ist es noch anspruchsvoller. Kommt hinzu, dass die Männer wissen müssen, welche Leitungen sie berühren dürfen und welche unter Strom stehen. In der Regel werden die Leitungen zwar von Energie Wasser Luzern (EWL) abgeschaltet, wenn je-

doch tagsüber gearbeitet wird, kann das Netz nicht überall abgestellt werden. Schumacher setzt zur Demonstration ein Messgerät an beide Kabel. Wenn keine Spannung auf den Leitungen ist, verbindet er diese mit einem Kurzschlussbügel. «Das ist unsere Lebensversicherung. Wenn die Leitungen überbrückt werden, knallt eine Sicherung raus, sobald Strom fliesst.»

Der Chauffeur betätigt die Weichen

Bei der Busschleife versetzen die Monteure eine Leitung um einen Meter. Auf der Fahrbahn sind Punkte signalisiert, die anzeigen, an welcher Stelle die Fahrleitungen fixiert werden müssen. Um den genauen Punkt zu erfassen, benutzen die Männer auf dem Turmwagen einen Senkel, also ein Gewicht an einer Schnur.

Der Bushub wird in einer Woche offiziell eröffnet

Zeitgleich zum Fahrplanwechsel wird am Sonntag, 11. Dezember, der Bushub am Bahnhofplatz Emmenbrücke eingeweiht. Der Festakt beginnt um 11 Uhr mit einer Rede von Regierungsrat Robert Küng und Vertretern aus Politik und Wirtschaft. (rgr) Weitere Infos: www.ov-tag.ch

Auch zwei Weichen gilt es zu installieren. Die Männer befestigen diese Metallteile routiniert an die Drähte. Nebenbei erklärt Schumacher, wie eine Weiche funktioniert. «Die ist vergleichbar mit jener bei der Bahn. An den Fahrleitungen sind Kästen angebracht, die dem Trolleybus-

«Rex liebte das Busfahren»

Fahrgast Der Schäferhund Rex lebte in den 1950er-Jahren in Luzern. Besitzer war die Familie Stocker, deren Buchhandlung sich damals an der Kapellgasse 5 befand. Elsbeth Laubacher-Stocker erinnert sich gut an das treue Tier. «Unser Rex, der viele Nachmittage oft bis zum Abend im Geschäft unseres Vaters verbrachte, machte gerne Ausflüge», schildert die Luzerner Buchhändlerin die Vorlieben von Rex.

Der Hund habe ihren Vater zu später Stunde auf dem Heimweg durch die Brüggligasse zur Mühlemattstrasse begleitet. «Damals waren die Geschäfte abends offen. Weil betuchte Amerikaner, die einige Wochen in Luzerner Hotels verbrachten, dem Kunstgenuss frönten und Kunst- und Musikbücher kauften.»



Schäferhund Rex hat sich die Langeweile mit einer Spritztour vertrieben. Bild: PD

Wenn es Rex langweilig geworden sei auf seiner Liege im Geschäft, sei er jeweils ausgebüxt. Von der Kapellgasse habe er sich stets zügig zum Schwanenplatz begeben. «Dort stieg er allein in einen Bus. Wohin die Reise ging, war ihm egal. Er fuhr Richtung Kriens wie auch Richtung Maihof. Rex liebte das Busfahren. Er stellte sich auf die Hinterbeine und hielt sich praktisch mit den Vorderpfoten an der Querstange hinten im Bus fest. So war seine Aussicht perfekt», berichtet die Frau.

Heute brauchen auch Hunde ein Ticket

Nach genüsslicher Fahrt sei der Schäferhund immer am Schwanenplatz wieder ausgestiegen. «Er trollte sich wieder an

die Kapellgasse und begab sich auf seinen Liegeplatz im Geschäft. Bei den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL) kannte man Rex bestens. Heute wären solche Hundefahrten wohl undenkbar, im Gegensatz zu damals», meint sie.

Da mag sie Recht haben. Christian Bertschi, Kommunikationsverantwortlicher der VBL, sagt: «Ein Hund wie Rex muss eine gültige Fahrkarte der 2. Klasse zum ermässigten Preis (Abonnemente für Junioren) vorweisen können.» Laut Bestimmungen des Tarifverbundes Passpartout ist die Fahrt für kleine Hunde mit einer maximalen Schulter- beziehungsweise Risthöhe bis 30 Zentimeter und für Katzen gratis – falls diese in Taschen, Körben oder ähnlichen Behältnissen transportiert werden. (rgr)



Montage der neuen Fahrleitungen der Linie 5. Bild: Boris Bürgisser (Kriens, 29. November 2016)

Am Anfang war der Zweikraftwagen



1941-1966: Wagen Nr. 17 wurde 1939 zum Trolleybus umgebaut.



1941-1942: Der TL 2 wurde aus Lausanne ausgeliehen.



1949-1975: Trolleybus Nr. 25 – heute restauriert und einsatzfähig.



1966-1988: Büssing Nr. 162, im Bestand von RétroBus Léman.



Seit 1988: NAW/Hess Nr. 251, im Juli 2007 ausgemustert.



Seit 2014: Der RBUS übernimmt die Rolle eines Trams.

umsgeschenk

Die allererste – Linie 5.

Chauffeur mit einem Pfeil die Richtung anzuzeigen. Der Chauffeur kann mit einem Schalter die Weiche umstellen. Bei der Eisenbahn geschieht dies im Kontrollzentrum, bei uns macht es der Fahrer.»

Das sechsköpfige Fahrleitungsteam kontrolliert die Leitungen auf dem 40 Kilometer langen Streckennetz der VBL regelmässig. «Zweimal im Jahr checken wir die Fahrleitungen und ersetzen jene Drähte, Weichen oder Kreuzungen, die durch den Fahrbetrieb stark abgenutzt wurden», erklärt Rolf Barmettler, der den Job seit 20 Jahren ausübt.

Die Installation an der Linie 5 wird dieser Tage beendet. Schumacher und seine fünf Kollegen der Fahrleitungsequipe montierten die neuen Leitungen nicht nur an der Busschleife in Kriens, sondern auch beim Pilatusplatz in Luzern sowie in Emmenbrücke beim See-

talplatz. Die neue Linie 5 wird zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember eingeweiht und nimmt am 12. Dezember den Betrieb auf. Sie führt von der Busschleife Kriens nach Emmenbrücke zum neuen Bushub am Seetalplatz.

Die alte Linie 5 war 1941 die erste Trolleybuslinie in Luzern. Sie führte damals vom Bahnhof zur Allmend. Damals waren zwei Trolleybusse im Einsatz: der in der Werkstätte der Autobetriebe der Stadt Luzern umgebaute Autobus Nr. 17 und ein von den Tramways Lausannoises gemieteter Trolleybus – der TL 2. Letzterer wird ausschliesslich mit Strom durch die Fahrleitung gespeist. Weil am Bahnhofplatz damals noch keine Wendeschleife existierte, musste er von einem Traktor alle 24 Minuten auf die andere Strassenseite gezogen werden. Im Jahr 2005 wurde die Linie 5 aufgehoben.

Geschichte Die Trolleybus-Geschichte in Luzern hatte einen harzigen Start. Noch im Jahr 1938 lehnten die stimmberechtigten Luzerner an der Urne den Trolleybus ab. Drei Jahre später, im September 1941, wurde die Einführung in einer Volksabstimmung aufgrund der Treibstoffknappheit mitten im Zweiten Weltkrieg mit einem Stimmenverhältnis von 3:1 beschlossen.

Seit dem 7. Dezember desselben Jahres verkehren die Trolleybusse. Die ersten Fahrzeuge wurden in der Werkstätte der Autobetriebe der Stadt Luzern – deren Name per 1. Januar 1942 in Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) geändert wurde – umgebaut. Es handelte sich um zwei sogenannte Zweikraftwagen, die mit einem Dieselmotor sowie einem Elektromotor ausgestattet waren.

Grossraumtrolleybusse ersetzen das Tram

Diese Busse mit den Nummern 16 und 17 wurden 1939 angeschafft. Zu Beginn standen dem Trolleybusbetrieb erst das umgebaute Model Nr. 17 sowie ein von

den Tramways Lausannoises gemieteter Trolleybus, der TL 2, zur Verfügung.

Zu Beginn der 1950er-Jahre wurden neue, grössere Busse entwickelt. In dieser Zeit wurden bei den VBL Studien erarbeitet, was den zukünftigen Betrieb auf den bestehenden Tramlinien betrifft. Am 15. November 1959 wurde die Tramlinie 2 auf Grossraumtrolleybusse umgerüstet. Im Verlauf der Jahre verdrängten diese Busse mit hoher Kapazität das Tram. Zwei Jahre später ersetzte der Trolleybus das Tram auch auf der Linie 1 vom Maihof nach Kriens. 1946 verkehrten die ersten Trolleybusse mit Anhänger. Im Jahr 1966 wurden die ersten Gelenktrolleybusse beschafft, und seit 2006 fahren die Doppelgelenktrolleybusse LighTram 3. Ein Meilenstein wurde 2014 gesetzt: Der RBUS – ebenfalls ein Doppelgelenktrolleybus – mit spezieller Lackierung und Designelementen, wird in Betrieb genommen. Dieser übernimmt in der Stadt und Agglomeration Luzern die Rolle eines Trams. 2016 wird auch auf der Linie 2 Luzern Bahnhof-Emmenbrücke Sprengli, mit dem Ab-

schluss der Bauarbeiten am Seetalplatz, das RBUS-System mit Doppelgelenktrolleybussen eingeführt.

Aus heutiger Sicht war die Ablösung des Trams durch die Trolleybusse nicht der richtige Entscheid. «Das Tram hatte mit dem eigenen Trasse im Verkehr Vorteile. Rein aus psychologischer Sicht gewährt ein Autofahrer dem Tram eher den Vortritt. Somit ergibt sich für das Tram automatisch eine höhere Zuverlässigkeit, den Fahrplan einzuhalten», sagt Christian Bertschi, Kommunikationsverantwortlicher der VBL. Auch an die Kapazität des Trams mit rund 260 Fahrgästen können die Grossraumtrolleybusse, die mit 220 Passagieren zwar die grössten der Schweiz sind, nicht anknüpfen. Eine Rückkehr des Trams nach Luzern würde gemäss einer Studie der Hochschule Luzern 900 Millionen Franken kosten.

Die VBL haben zum 75-Jahr-Jubiläum eine Broschüre herausgegeben.

Roger Rüeegger
roger.rueegger@luzernerzeitung.ch

Doppelgelenk-Trolleybus (DGT)

