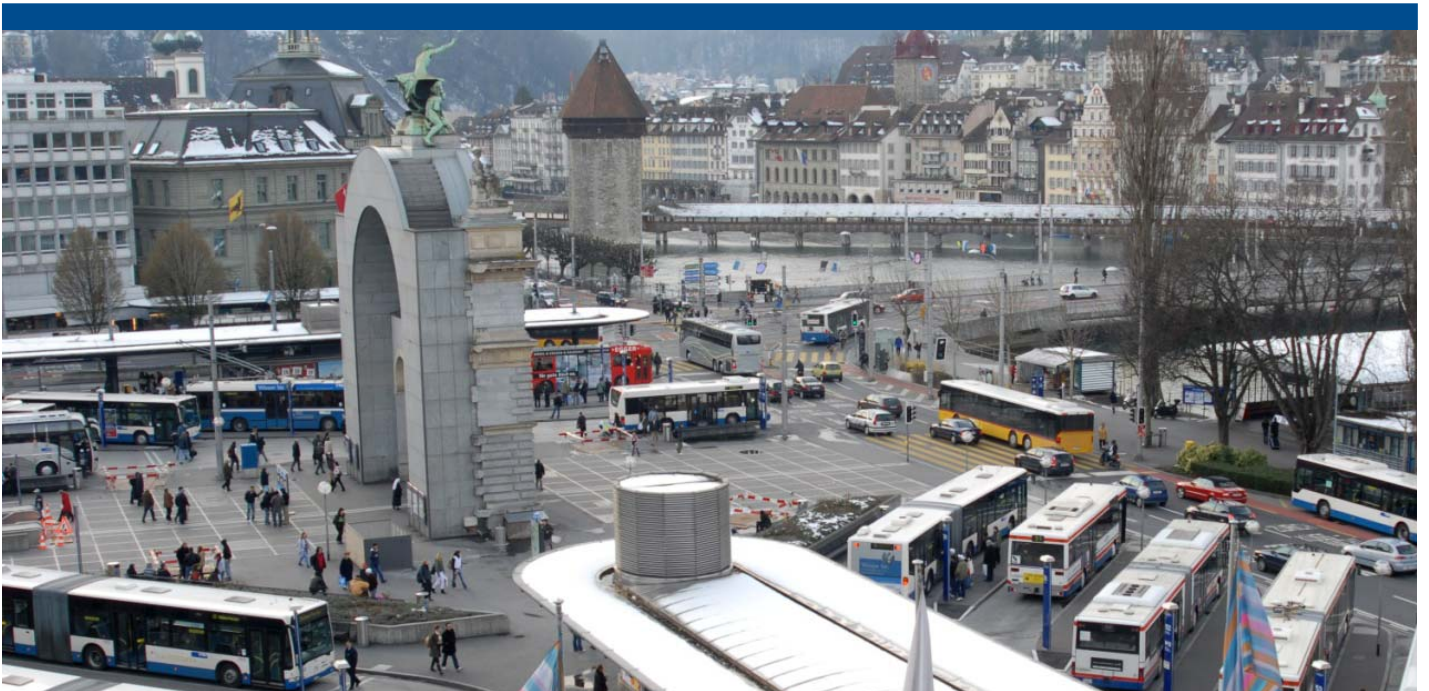


## ÖV-Konzept AggloMobil due



Beschlossen vom Verbundrat  
Luzern, 24.8.2012

Verkehrsverbund Luzern  
Seidenhofstrasse 2  
Postfach 4306  
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20  
Fax 041 226 45 65  
[info@verkehrsverbund-luzern.ch](mailto:info@verkehrsverbund-luzern.ch)  
[www.verkehrsverbund-luzern.ch](http://www.verkehrsverbund-luzern.ch)

**Der Verbundrat hat am 24. August 2012 das Angebotskonzept AggloMobil due beschlossen und den Auftrag zur Umsetzung der einzelnen Konzeptelemente unter Berücksichtigung finanzieller Abhängigkeiten und notwendiger Bewilligungsverfahren erteilt.**

Die Stossrichtungen und Elemente aus AggloMobil due werden in den künftigen Planungen und Projekten eingebracht (Budget und Finanzplanung, öV-Bericht 2014-2017, Gesamtverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation, Bushubplanungen etc.).

### **Das Konzept in Kürze**

Das Konzept AggloMobil due enthält vier Grundpfeiler:

- **Bus mit S-Bahn verknüpfen:** Bessere Verknüpfung von S-Bahn und Bus mit mehr Anschlussmöglichkeiten an modernen Umsteigebahnhöfen in Ebikon, Emmenbrücke, Horw, Kriens-Mattenhof, Rothenburg und Littau; dadurch kürzere und verlässlichere Reisezeiten ins Zentrum.
- **Kapazitäten ausbauen:** Ausbau der Kapazitäten mit grösseren Fahrzeugen und zusätzlichen Linien nach Kriens, ins Rontal und nach Emmenbrücke; die Fahrgäste erhalten damit mehr Platz im Bus.
- **Buslinien vernetzen:** Einführung von neuen Direktverbindungen (Tangentiallinien) mit kürzerer Reisezeit und ohne Umstieg.
- **Verbesserung der Zuverlässigkeit:** Umsetzung von Massnahmen zur öV-Bevorzugung für eine höhere Zuverlässigkeit.

AggloMobil due ist eng verbunden und abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation (AP LU 2G), welches vom Regierungsrat am 5. Juni 2012 verabschiedet und anschliessend an den Bund gesandt wurde. Die Grundlagen von AP LU 2G (Zukunftsbilder, Abstimmung und Entwicklung Arbeitsplätze, Siedlung und Verkehr etc.) wurden im Konzept AggloMobil due aufgenommen. Die einzelnen öV-Elemente von AggloMobil due flossen schliesslich wieder in das AP LU 2G ein.

### **Vernehmlassung**

Zwischen April und Mai 2012 führte der Verkehrsverbund Luzern eine breite Vernehmlassung bei Gemeinden, Transportunternehmen und diversen Interessenverbänden durch. Parallel dazu wurde das Konzept an mehreren Informationsveranstaltungen und Diskussionen vorgestellt und diskutiert. Via Medien konnte das Konzept einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Berichterstattung sowie die Reaktionen auf die Änderungen waren durchwegs positiv. Die Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung wurden aufgenommen und flossen in die Überarbeitung des Schlussberichts ein. Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte aus der Vernehmlassung aufgelistet.

#### Bus mit S-Bahn verknüpfen

Die vorgeschlagenen Massnahmen zur besseren Vernetzung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern werden grösstenteils begrüsst, wenn damit ein Ausbau der Infrastruktur einhergeht (Ausbau Bushub, Umsteigepunkte etc.). Es ist wichtig, dass die Kunden schnell und direkt umsteigen können. Bei den Umsteigepunkten stehen mehrere Alternativen und mehr Kapazitäten (Bus und Bahn) zur Verfügung. Ziel ist es, damit die gemäss AP LU 2G steigende Nachfrage auch bewältigen zu können.

Einzig das geplante Umsteigen in Rothenburg Dorf (Linie 51 aus Rain/Rothenburg) wird kritisiert. Die Verknüpfung von Bus und Bahn wird vom Verkehrsverbund Luzern weiterhin grundsätzlich für richtig gehalten. Dies v.a. als Alternative für den Fall der weiteren Verkehrszunahme auf der Autobahn.

Aufgrund der Vernehmlassung wird vorgeschlagen, dass die Umsetzung der Massnahme in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und Transportunternehmen im Detail analysiert und schrittweise umgesetzt werden soll. Ziel ist es, die steigende Nachfrage mit einer besseren Abstimmung zwischen Bus und Bahn und nicht mit zusätzlich eingesetzten Bussen abzuholen.

### Kapazitäten ausbauen

Der Ausbau der Kapazität dank dem Einsatz von grösseren anstelle von zusätzlich eingesetzten Fahrzeugen wird durchwegs begrüsst. Die damit verbundene Erweiterung des Trolleybusnetzes mit dem Ausbau der Trolleybusinfrastruktur ins Rontal und den Einsatz von Doppelgelenkbussen werden fast ausschliesslich, aber v.a. von den betroffenen Gemeinden sehr unterstützt.

### Buslinien vernetzen

Die vorgeschlagenen, neuen kernnahen Tangenten werden durchwegs positiv beurteilt. Aus einigen Gemeinden kommt die Forderung nach zusätzlichen Tangentiallinien, z.B. Malters-Kriens. Das Konzept sieht allerdings kernnahe Tangentiallinien vor, welche zum einen das Zentrum entlasten und gleichzeitig in den stark belasteten Zulaufstrecken zusätzliche Kapazität bringen. So sind die Tangentiallinien v.a. in denjenigen Korridoren vorgesehen, wo die Kapazitätsgrenzen erreicht sind (Luzern-Kriens, Luzern-Emmenbrücke und Luzern-Rontal).

### Verbesserung der Zuverlässigkeit

Es zeigt sich, dass die einhellige Meinung besteht, das Mobilitäts-System im städtischen Raum zugunsten des Langsamverkehrs und des öV weiter zu entwickeln - dies in Korrespondenz mit dem kantonalen Richtplan. In mehreren Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die konsequente Bevorzugung des öV in der Stadt und in der Agglomeration prioritär vorangetrieben werden sollte. Die Bevorzugung der öV-Transportkette ist ein entscheidender Erfolgsfaktor und es wird gefordert, dass diese nun konsequent in allen Planungen aufgenommen und verfolgt wird (Gesamtverkehrskonzept, Umsetzung AP LU 2G etc.). Gleichzeitig kommt in vielen Stellungnahmen die diesbezügliche Ungeduld zum Ausdruck.

### **Kosten, Finanzierung, Umsetzung**

Das vollständige Konzept weist eine gestaffelte Erhöhung der jährlichen Betriebskosten von 9.3 Mio. Franken aus. Im Schlussbericht sind eine zeitliche Etappierung (aufgrund der aktuellen Planungen im AP LU 2G) sowie neu eine modulare Aufteilung aufgezeigt. Die Umsetzung ist abhängig von verschiedenen Faktoren, insbesondere den finanziellen Rahmenbedingungen, notwendigen Bewilligungsverfahren von Infrastrukturprojekten, Beteiligung von Bund (AP LU 2G), Sparmassnahmen von Bund, Kanton und Gemeinden etc.

Die Entwicklungen der Abgeltung sowie der Finanzierung werden im nächsten öV-Bericht 2014-2017 aufgearbeitet und aufgezeigt. Sämtliche Kosten für den schrittweisen Ausbau von AggloMobil sind in der Finanzplanung des Verkehrsverbundes Luzern berücksichtigt.

Nachfolgend sind die einzelnen Module beschrieben:

#### Basismodul

Das zentrale Basismodul enthält sämtliche Pfeiler von AggloMobil due (öV-Verknüpfungspunkt Ebikon, grössere Fahrzeuge mit Doppelgelenkbussen bis Ebikon, neue Tangentiallinien 3 Kriens-Emmenbrücke und 18 Littau-Ebikon sowie die Anpassung auf der Linie 19 Bahnhof-Kantonsspital). Das Modul gilt als Kernelement des Konzepts und kann nicht weiter unterteilt werden. Damit kann in sämtlichen Korridoren die Kapazität im öV merklich erhöht werden. Sehr viele Kunden profitieren von neuen Angeboten, Vernetzungen und grösseren Fahrzeugen. Zur Unterstützung des Basismoduls dienen die drei Verstärkungsmodule.

#### Verstärkungsmodul Süd

Das Gebiet Luzern Süd soll aufgewertet werden, indem die Buslinien an die neuen öV-Verknüpfungspunkte Horw und Kriens Mattenhof angebunden werden. Dieses Modul ist im Zusammenhang und als Ergänzung zur Angebotsverbesserung der S-Bahn mit der Tieferlegung Zentralbahn zu sehen.

#### Verstärkungsmodul Nord

Mit dem neuen Seetalplatz entsteht in den nächsten Jahren ein neuer Bushub in Emmenbrücke mit optimalen öV-Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn. Mit dem Verstärkungsmodul Nord werden sämtliche Buslinien gemäss Konzept an diesem Verknüpfungspunkt ausgerichtet und angebunden.

#### Verstärkungsmodul Zentrum

Im Zentrum sind verschiedene Angebotelemente vorgesehen, welche zur besseren Anbindung des Zentrums, aber auch zur Verstärkung der vorstehenden zwei Module gelten. Dabei handelt es sich um die Linienkonzepte in Luzern Ost (Linien 26 und 73) sowie die Taktanpassungen auf diversen Linien im Zentrum.

### **Umsetzung und weiterführende Planungen**

Das Konzept AggloMobil due stellt einen Endzustand dar. Die Umsetzung der einzelnen Elemente kann "elastisch" und variabel vorgenommen werden. Dies in Abhängigkeit zu den finanziellen Vorgaben und Rahmenbedingungen, Infrastrukturvorhaben und Projekten, Bewilligungsverfahren etc.

Im vorliegenden Schlussbericht wird aufgezeigt, welche weiterführenden und vertieften Abklärungen noch vorgenommen werden müssen. Beispiele hierfür sind Abklärungen zur Linienführung in Adligenswil und Buchrain, zum Angebot der Ortsbusse in Horw und Kriens, Detailabklärungen zum Endpunkt der neuen Linie 3 in Kriens, Detailkonzept zur Linienverknüpfung Rain-Rothenburg, vertiefte Analyse und Konzept bei Erschliessungslücken in der Stadt Luzern etc.

Die Verkehrsproblematik im Zentrum soll im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts behandelt werden, mit dem Ziel, die Probleme mindestens teilweise zu entschärfen. Dazu gehören beispielsweise die Frage der Haltestellenanordnung im Bereich Pilatusplatz, die Busbevorzugung und auch die Organisation auf dem Bahnhofplatz Luzern. Aufgrund des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern könnten sich für das Bussystem neue Möglichkeiten ergeben, so etwa für die Durchbindung von Linien zu Durchmesserlinien (Linien 20-24 oder 14-31). Das Hauptziel besteht darin zu eruieren, mit welchen Massnahmen die Zuverlässigkeit und Stabilität des Bussystems im Stadtzentrum verbessert werden kann.

## Zusammenfassung und Fazit

Die Hauptmerkmale des Konzepts sind folgende:

- **Erhöhung Kundennutzen**
- **30 Prozent mehr Kapazität** im öV
- **öV-Netz** mit Verknüpfung von Bus und S-Bahn
- **Neue Direktverbindungen** (Tangentiallinien)
- **Kürzere Reisezeiten**
- **Steigerung Zuverlässigkeit**
- **Erhöhung der Betriebskosten rund 9,3 Mio. Franken**
- **Infrastrukturkosten (Bushub, Fahrleitungen) rund 30 Mio. Franken**
- **Attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis**
- **Umsetzbar, aufwärtskompatibel und breit abgestützt**

Die erwartete öV-Nachfragesteigerung kann nur mit einem attraktiven öV-System aufgefangen werden. Dabei können wir nicht auf Grossinvestitionen wie den Durchgangstiefbahnhof oder den Bypass warten, sondern müssen die bestehende Infrastruktur den finanziellen Rahmenbedingungen entsprechend optimieren. Das Angebotskonzept AggloMobil due zeigt auf, wie wir in den nächsten fünf bis zehn Jahren die Kapazität wirtschaftlich steigern können.

Ein wichtiger Pfeiler dazu ist auch die Bevorzugung von Bussen. Der Verkehrsverbund Luzern ruft sämtliche Stellen bei den Tiefbauämtern des Kantons, der Stadt Luzern und der Agglomerationsgemeinden dazu auf, schnell Verbesserungen herbeizuführen. Ziel aller Beteiligten muss es sein, die Produktions- und die Betriebsbedingungen weiter zu verbessern, damit einerseits die Attraktivität des öV gesteigert werden kann und andererseits die Kosten nicht weiter steigen. Die frei gewordenen Mittel investieren wir gerne in Angebotsausbauten oder in moderne Fahrzeuge statt in zusätzliche Fahrzeuge zur Bewältigung des Staus.

Verkehrsverbund Luzern

Luzern, 21. September 2012