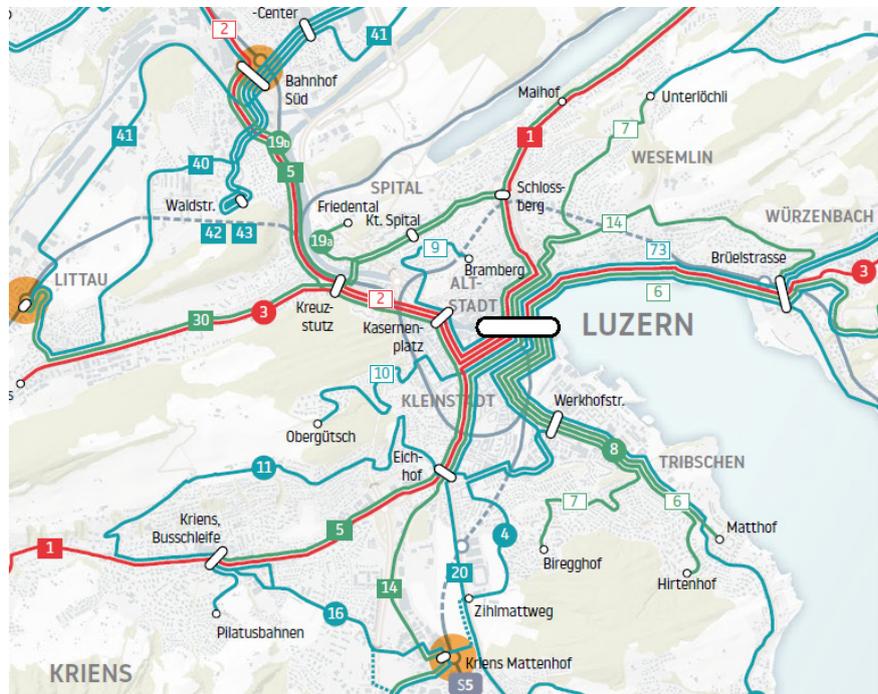


AggloMobil 4

Kurzdokumentation für die Mitwirkung
Verkehrsverbund Luzern



Sieben Botschaften zu AggloMobil 4

Die Ergebnisse und sieben Botschaften von AggloMobil 4 (AM4)

Strategie

Die in AggloMobil due (AM2, Umsetzungshorizont 2014-2018) entwickelten **vier Pfeiler** haben sich im Laufe der kritischen Überprüfung in AM4 im Wesentlichen **bestätigt**:

- Bus mit S-Bahn verknüpfen
- Kapazitäten ausbauen
- Buslinien vernetzen
- Zuverlässigkeit verbessern.

Konkret heisst dies:

- Mit Fahrplanwechsel im Dez. 2019 wird mit den Angebotsänderungen in Luzern Ost ein weiterer Bestandteil des 1. Pfeilers umgesetzt.
- Es stehen mittlerweile auf den meisten Hauptachsen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung; der Pfeiler 2 kann damit als weitgehend umgesetzt betrachtet werden. Ein weiterer Kapazitätsausbau ist dort erforderlich, wo eine Siedlungsentwicklung stattfindet (z.B. Luzern Süd; Littau).
- Eine weitere Vernetzung mit Durchmesserlinien am Bahnhof Luzern (Pfeiler 3) wurde planerisch vorbereitet, ihre Umsetzung ist aber erst mit zusätzlichen Durchmesserperrens möglich.

Nach wie vor ein Schwachpunkt ist die Zuverlässigkeit im Betrieb und damit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (Pfeiler 4).

Pfeiler «Zuverlässigkeit» als Schlüsseldefizit

Die Erkenntnisse der Analyse bzw. der Erfolgskontrolle erhärten klar die **Notwendigkeit** der **Massnahmen** zur Busbevorzugung:

- Die bereits bekannten und vorgesehenen Massnahmen sind auch **umzusetzen**.
- Sie bilden die **Voraussetzung**, um die **Qualität und Wirtschaftlichkeit** des Bussystems in der Agglomeration Luzern aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Erst damit besteht eine Grundlage, um den politisch geforderten Modalshift hin zum flächeneffizienten öV vollziehen zu können.

Ausbau RBus-Netz

Die Abklärungen zu den nächsten Ausbausritten im RBus-Netz wurden vertieft. Sie zeigen:

- Die **RBus-Linie 2** (Emmenbrücke Sprengi–Luzern) ist in ihrer heutigen Form mit Anbindung an den Bahnhof Luzern bis auf weiteres beizubehalten. Die in AM3 zur Diskussion gestellte Möglichkeit einer besseren Anbindung des Kantonsspitals aus Richtung Emmenbrücke lässt sich in anderer Form erreichen.
- Als **RBus-Linie 3** wurde die Durchmesserlinie Littau – Würzenbach als schlüssig und zweckmässig bestätigt. Sie zielt insbesondere auf eine bessere Erreichbarkeit der Alt- und Neustadt sowohl aus Richtung Nordwesten als auch aus Richtung Osten ab.

Vernetzung

Bestehende Umsteigepunkte am Rand der Innenstadt sind teilweise unattraktiv - Beispiel Kreuzstutz: Geringe Aufenthaltsqualität im Umfeld der Haltestelle und umständliche Umsteigewege mindern die Qualität der Reisewege.

Mit einer geschickten Netzgestaltung können Umstiege reduziert und tangentiale Verbindungen geschaffen werden:

- Mit der vor einigen Jahren eingeführten Linie 5 Kriens – Emmenbrücke entfällt der Umstieg am Pilatusplatz.
- Mit der neuen Linie 30 Littau – Ebikon wird dies auch bzgl. der Umstiege am Kreuzstutz und am Schlossberg ab Dez. 2019 ebenfalls erreicht.

Die Vorschläge in AM4 setzen diesen Weg fort:

- Mit der vorgeschlagenen **Spaltung** der **Linie 19** Luzern – Kantonsspital in einen Ast Friedental und **neu** einen Ast Emmenbrücke
 - erhält das Kantonsspital neu eine direkte Anbindung Richtung Norden, bzw.
 - der heute sehr unattraktive Umstieg am Kreuzstutz entfällt.
- Die parallel zum AM4 laufende E-Busstrategie sowie die Studie zu **Batterie-trolleybussen** haben die Chancen aufgezeigt, mit entsprechend ausgestatteten (Batterie-) Trolleybussen künftig auch fahrleitungslose Abschnitte befahren zu können.
An erster Stelle steht hier eine **Durchbindung** der **Linie 19** vom Friedental bzw. von Emmenbrücke über das Kantonsspital mit der **Linie 8** nach Hirtenhof.
- Weitere Netzelemente sind möglich, wie etwa die Verlängerung der Linie 4 zum Sportgebäude Allmend (Zihlmattweg) und langfristig zum Bahnhof Mattenhof.

Viele dieser neuen Direkt- oder Eckverbindungen verkehren allerdings nur werktags tagsüber. Auch deshalb besteht weiterhin das Bedürfnis, die Umsteigepunkte am Rande der Innenstadt attraktiver zu gestalten.

Konzept Luzern Süd

In Luzern Süd wurden die sich abzeichnenden Siedlungsentwicklungen sowie der Campus Horw und die Pilatus-Arena aufgenommen und ein darauf abgestimmtes Konzept definiert:

- Die **Bahn** übernimmt mit ihrem 15-Min.-Takt (und bald weiteren Verdichtungen) klar die **Haupterschliessung** des Campus Horw.
Eine ergänzende Erschliessung der Technikumstrasse mit dem Bus wird aus verschiedenen Gründen nicht vorgesehen.
- Das **Busnetz** wird insgesamt **vereinfacht** und **konzentriert**, insbesondere mit einer Ausrichtung auf die S-Bahn-Haltepunkte und den Fahrrouten über die Hauptachsen.
Dies folgt auch der andernorts gültigen Strategien: «Stärken stärken» und «Mittel gezielt einsetzen».

Erschliessung Hangquartiere

Die Erschliessung verschiedener Hangquartiere stellt eine grosse Herausforderung für den ÖV dar: Einer meist vergleichsweise geringen Nachfrage stehen hohe Produktionskosten gegenüber.

Auf der Basis einer früheren Studie schälten sich differenzierte Ergebnisse und Empfehlungen heraus:

- Die **Linie 9** nach Bramberg wird unverändert belassen.
Alternativen zeigen deutliche Nachteile und nur vereinzelte Vorteile.
- Der **Linie 11** nach Dattenberg wird mit der **nördlichen Ortsbuslinie 15** am Krienser Sonnenberg **durchgebunden und als Tangentiallinie Richtung Tribtschen geführt**.
Ohne Mehraufwand lassen sich höhere Erschliessungsqualitäten schaffen. Massgebend für die Fahrroute ist, dass in einigen Bereichen der Bus hauptsächlich als «Skilift» in die (höher gelegenen) Wohngebiete genutzt wird. Mit dem angestrebten Endpunkt der Linie 11 im Tribtschenquartier kann eine klare **Lücke** im Netz zwischen den Korridoren Kriens und Tribtschen **geschlossen** werden.
- Die südliche Ortsbuslinie 15 wird klar auf den nachfragestärksten Korridor Richtung Talstation der Pilatusbahn beschränkt.

Zusätzliche Erschliessungen weiterer Hangquartiere drängt sich – auch wegen der Erfahrungen mit bereits bestehenden Linien – nicht auf.

Neue Angebotsformen

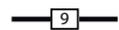
Die Analyse der heute bekannten oder sich abzeichnenden alternativen Mobilitätsangebote zeigt ein extrem **heterogenes Bild**. Es schält sich deutlich heraus, dass sich solch neue Mobilitätsformen noch in einer eher experimentellen **Entwicklungsphase** befinden. Die Erkenntnisse sind:

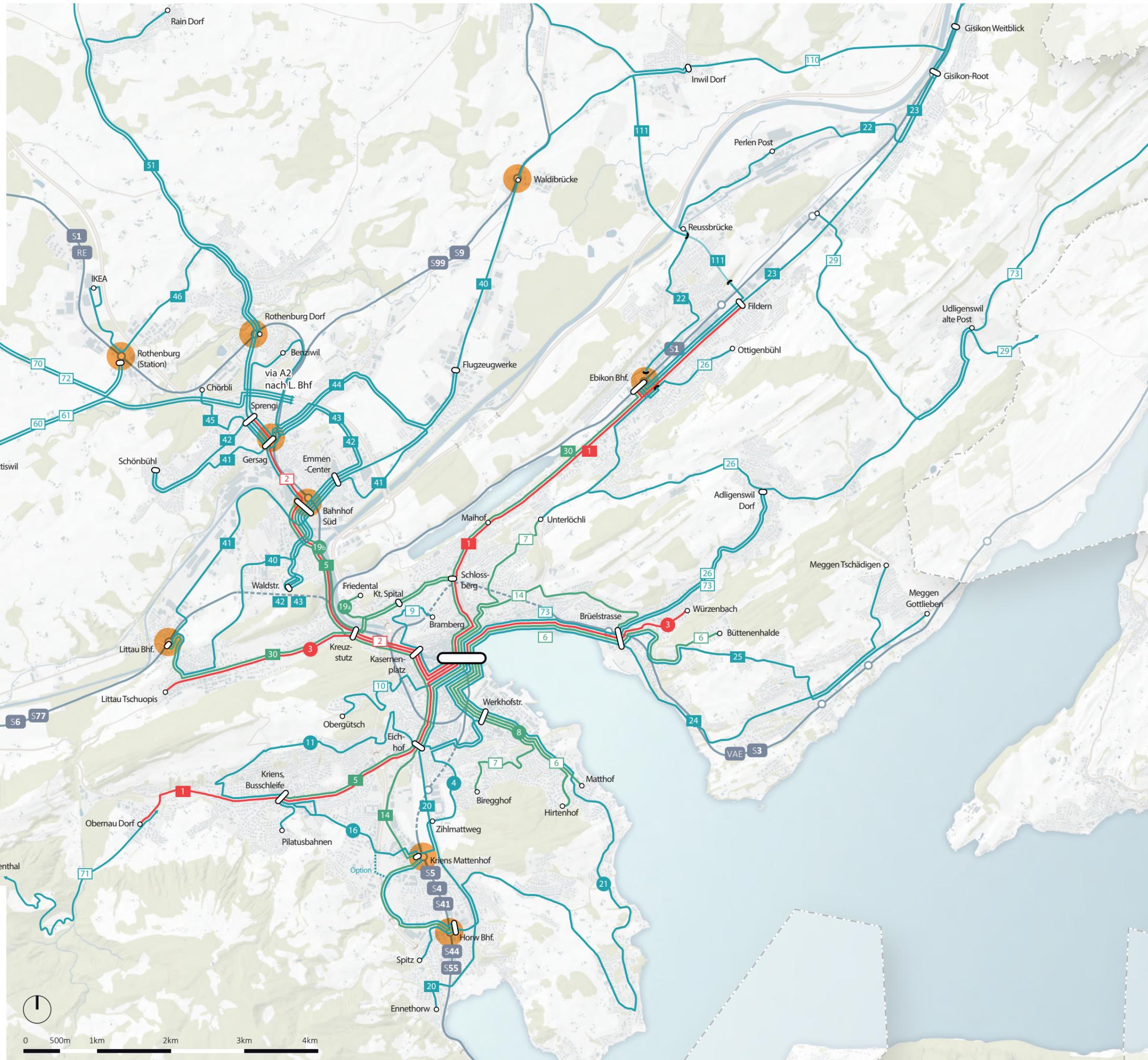
- Auch mit neuen Angebotsformen müssen dieselben Fragen für die Auslegung des Angebots geklärt werden.
- Die eruierten alternativen Angebotsformen bringen in den untersuchten Gebieten keinen substanziellen Mehrwert gegenüber bestehenden linienbasierten Angeboten.

Ein «beobachtendes Abwarten» seitens des VVL hält die Optionen offen. Allenfalls ist ein Versuchsbetrieb mit Partnern in Betracht zu ziehen.

LEGENDE

Zielzustand 2027 - Liniennetz

-  unverändert gegenüber 2014
-  modifizierte resp. neue Linienführung gemäss AggloMobil due / tre
-  Planungsabsicht gemäss AggloMobil 4 (Zeithorizont 2027)
-  RBus Linie
-  Durchmesserlinie und kernnahe Tangentiallinien
-  weitere Buslinien
-  äussere Verknüpfungspunkte mit S-Bahn
-  Bahnlinie mit Haltepunkt



Luzern

AggloMobil 4

Konzept

Linien (bis 2027)

Übersichtsplan 1 : 50'000

10. Juli 2019

F:\daten\M7118-001-01\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_190710.ai

oli / osm



0 500m 1km 2km 3km 4km

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00