



## AggloMobil tre

### öV-Konzept für die Stadt und Agglomeration Luzern

AggloMobil tre ist ein Konzept zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022. Es beruht auf AggloMobil due, welches Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2018 beinhaltet und aktuell umgesetzt wird. Mit diesen Planungen will der Verkehrsverbund Luzern (VVL) dem veränderten Mobilitätsverhalten und dem prognostizierten Mobilitätswachstum aus der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht werden. Die AggloMobil-Planungen sind eingebettet in den kantonalen Richtplan, in die öV-Berichte und in die Agglomerationsprogramme.

#### 4 Pfeiler von AggloMobil

Das vorliegende öV-Konzept beruht auf den erfolgreichen 4 Pfeilern von AggloMobil due:

- Bus mit S-Bahn verknüpfen
- Kapazität ausbauen
- Buslinien vernetzen
- Zuverlässigkeit verbessern

#### Schwerpunkte der aktuellen Planung

Bei AggloMobil tre wurden folgende Schwerpunkte bearbeitet:

- Ausbau RBus – Hochwertiges Bussystem für Stadt und Agglomeration Luzern
- Mehr Durchmesserlinien innerhalb des urbanen Siedlungsraums
- Einheitliche Taktstandards

## Überblick Hauptentwicklungen bis 2022

Bis anhin setzte sich der öV in der Stadt und Agglomeration Luzern aus den beiden Systemen S-Bahn und Bus zusammen. Mit Eröffnung der S-Bahn 2004 wurden neue S-Bahn-Haltestellen realisiert, so zum Beispiel Kriens Mattenhof. Weitere zentrumsnahe S-Bahn-Haltestellen wie Paulusplatz oder Kreuzstutz sind erst nach 2030 mit der neuen Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern möglich. Auch der Takt auf der S-Bahn kann erst mit diesem Bauwerk verdichtet werden. Mit RBus wird nun eine weitere Hierarchie-Ebene zwischen Bus und Bahn geschaffen, die bezüglich Funktion, Kapazität und Image die Rolle des Trams übernehmen kann.



Die Linie 3 entsteht durch die Verknüpfung der Linien 8 und 12. Nicht dargestellt sind die weiterhin bestehenden Linien.

## Ausbau RBus – Hochwertiges Bussystem für die Agglomeration

Das System RBus ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenktrolleybuslinien, welches den Fahrgästen beinahe die Vorteile eines Tramsystems bietet. Der Ausbau von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur soll schrittweise bis 2025 erfolgen. Damit werden die Kapazitäten ausgebaut und die Zuverlässigkeit erhöht. Geplant ist die Einführung von RBus auf den weiteren Linien 2, 8 und 12. Auf der Linie 1 hat die Umsetzung mit Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge im Juni 2014 bereits begonnen. Voraussichtlich auf Dezember 2019 soll die Linie 1 nach Ebikon verlängert werden.

## Mehr Durchmesserlinien innerhalb des urbanen Siedlungsraums

Heute verkehrt ein Grossteil der Buslinien radial zum Bahnhof Luzern. Mit der Verknüpfung eines Teils dieser Buslinien zu Durchmesserlinien wird das öV-System besser vernetzt. Die Fahrgäste profitieren von einer umsteigefreien Fahrt innerhalb der Stadt und Agglomeration Luzern. Weiter sorgen Durchmesserlinien für besser ausgelastete Fahrzeuge in der Innenstadt und leisten einen wichtigen Beitrag für ein flüssiges Gesamtverkehrssystem. In einem ersten Schritt entsteht mit der Verknüpfung der Linien 20 und 24 eine direkte Verbindung zwischen Horw, Luzern und Meggen. Mit der Verknüpfung der Linien 12 und 8 wird in einem zweiten Schritt eine direkte Verbindung zwischen Littau und Würzenbach geschaffen (neue Linie 3).

## Einheitliche Taktstandards

Vergleichbare Korridore und Quartiere werden mit einheitlichen Takten und zu einheitlichen Betriebszeiten bedient. Hierzu werden die Kapazitäten und Takte auf das Nachfragepotenzial abgestimmt. Die Umsetzung erfolgt mit der zweijährlichen Fahrplangestaltung.



Visualisierung der beiden neuen Durchmesserperrons Seite Bahnhofplatz und Seite Hauptpost

## Hauptmerkmale

- Mit dem Einsatz von weiteren grossen Fahrzeugen wie Doppelgelenktrolleybussen (RBus) wird die Kapazität in den Hauptkorridoren gegenüber AggloMobil due nochmals um rund 20 Prozent erhöht.
- Durch die gezielte Abstimmung von S-Bahn, RBus und Durchmesserlinien werden schnellere und zuverlässigere Reisezeiten erreicht.
- Weitere Direktverbindungen innerhalb der Stadt und Agglomeration Luzern schaffen mehr umsteigefreie Verbindungen.
- Die Wirtschaftlichkeit ist durch die deutliche Erhöhung der Kapazitäten bei geringem zusätzlichem Betriebsaufwand gewährleistet.
- Das vorliegende öV-Konzept bildet die Grundlage für Infrastrukturmassnahmen im Rahmen des Agglomerations-, öV-Investitions- und Strassenbauprogramms.

## Kosten

- Geringer Mehraufwand beim Angebot bei deutlich höherer Kapazität.
- Die Kosten für die Infrastrukturprojekte (Bushubs und für öV optimale Strassenanlagen) sind im öV-Investitions- und Strassenbauprogramm enthalten und mit den Partnern in Diskussion.

## Umsetzung

