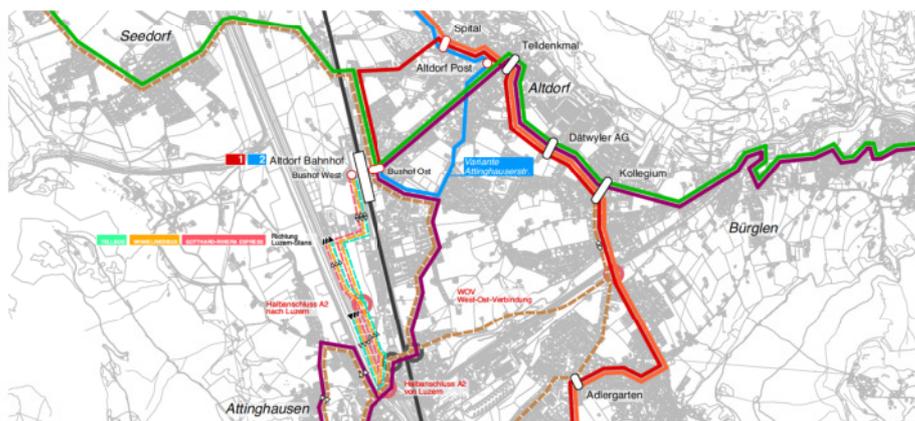


KANTON URI  
AMT FÜR TIEFBAU



URNER TALBODEN  
KOORDINATION DER ÖV-LINIEN AUF KANTONS-  
UND GEMEINDESTRESSEN  
BERICHT IN 2 TEILEN

Zürich, 16. März 2017

**IBV** HÜSLER AG

KANTON URI  
AMT FÜR TIEFBAU

URNER TALBODEN

## KOORDINATION DER ÖV-LINIEN AUF KANTONS- UND GEMEINDESTRASSEN

### **Die Projektgruppe:**

Projektleiter Amt für Tiefbau  
Beat Planzer

Koordinator S-ce consulting AG  
Michel J. Simon

Vertreter Volkswirtschaftsdirektion  
Christian Raab

Vertreter Gemeinde Altdorf  
Anton Arnold  
Peter Cathry

### **Die Berater:**

IBV Hüsler AG  
Willi Hüsler

Eckhaus AG  
Christian Blum

Zürich, 07. März 2017

PN: 150035

## **IBV HÜSLER AG**

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG  
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich  
Tel. +41 (0)44 252 13 23 Fax +41 (0)44 252 13 20  
ibv@ibv-zuerich.ch www.ibv-zuerich.ch

## INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG	5
	<b>BERICHT TEIL A</b>	6
2	DIE FRAGESTELLUNGEN	6
3	BEARBEITUNG DER FRAGESTELLUNGEN 1 UND 4	7
4	BEARBEITUNG DER FRAGESTELLUNGEN 2 UND 3	10
4.1	Rahmenbedingungen	10
4.2	Zur Linienführung der Linie 2 und zur Anordnung der Haltestellen auf der Tellsgasse und der Herrengasse (Fragestellung 2)	10
4.2.1	Zur Lage des Rendez-Vous der Linien 1/4 und 3/5 (Fragestellung 3)	11
4.3	Untersuchung der Umsteigebeziehungen	12
4.3.1	Gesamtbetrachtung	12
4.3.2	Umsteigen als Notwendigkeit oder zur „Taktverdichtung“	12
4.3.3	Wo im 30' oder 15'-Takt umgestiegen wird	13
4.3.4	Wo umgestiegen wird um die „Taktverdichtung“ durch Umsteigen zu nutzen	13
4.3.5	Zusammenstellung der Umsteigeorte und deren Nutzung	14
4.4	Die Umsteige Haltestellen	14
4.4.1	Haltestelle Kollegium	14
4.4.2	Rendez-Vous-Haltestelle beim Telldenkmal	14
4.4.3	Bushof Bahnhof Altdorf	15
4.4.4	Haltestelle Spital	15
	<b>BERICHT TEIL B</b>	16
5	BESCHREIBUNG DES ÜBERARBEITETEN ANGEBOTSKONZEPTES ZU HANDEN DER RGVK	16
5.1	Die Grundidee	16
6	DAS STRECKENNETZ UND DIE HALTESTELLENLAGEN	17

7	DIE ANORDNUNG DER HALTESTELLEN UND DIE VERKEHRSORGANISATION IM BEREICH TELLGASSE UND HERRENGASSE IN ALTDORF	20
7.1	Der Zentrumsbereich	20
7.2	Der Spitalbereich	23
8	DAS LINIENNETZ	25
9	DAS BETRIEBSKONZEPT	28

## 1 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

Da im rechtskräftigen ÖV-Erschliessungskonzept für den Urner Talboden zum Teil Variantenentscheide noch nicht gefällt sind und aus unterschiedlichen Gründen der Wunsch besteht, kleinere Modifikationen vorzunehmen, legt das kantonale Amt für Tiefbau Wert darauf, alle infrastrukturellen Fragen endgültig zu klären und im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) festzuhalten.

## BERICHT TEIL A

### 2 DIE FRAGESTELLUNGEN

Die folgenden offenen Fragestellungen wurden bearbeitet:

1. Linienführung des Busses im Raum Seedorferstrasse – Spitalstrasse – Bahnhofstrasse in Altdorf
2. Linienführung des Busses vom Bahnhof Altdorf nach Flüelen über die Gurtenmundstrasse und danach entweder über Attinghauserstrasse – Gitschenstrasse oder über die Attinghauserstrasse – Bahnhofstrasse
3. Anordnung des Rendez-Vous-Knotens beim Teldenkmal oder an einem alternativen Standort
4. Führung des zusätzlichen Busses im Bereich Adlergarten und beim Tellpark

### 3 BEARBEITUNG DER FRAGESTELLUNGEN 1 UND 4

Zur Beantwortung der Fragestellungen 1 und 4 konnten sehr schnell Konsenslösungen gefunden werden. Diese werden im Folgenden erläutert und dargestellt:

Zur Fragestellung 1:

*Linienführung des Busses im Raum Seedorferstrasse – Spitalstrasse – Bahnhofstrasse in Altdorf*

Durch das Führen der Linien 3 und 5 auf der Bahnhofstrasse wird auf dieser wichtigen Achse ein 15'-Takt garantiert und alle Anschlüsse von der und zur Bahn werden hergestellt. Die Linie 1 wird neu über die Spitalstrasse und die Kornmattstrasse geführt. Der östliche (beruhigte) Teil der Seedorferstrasse wird nicht mehr befahren.

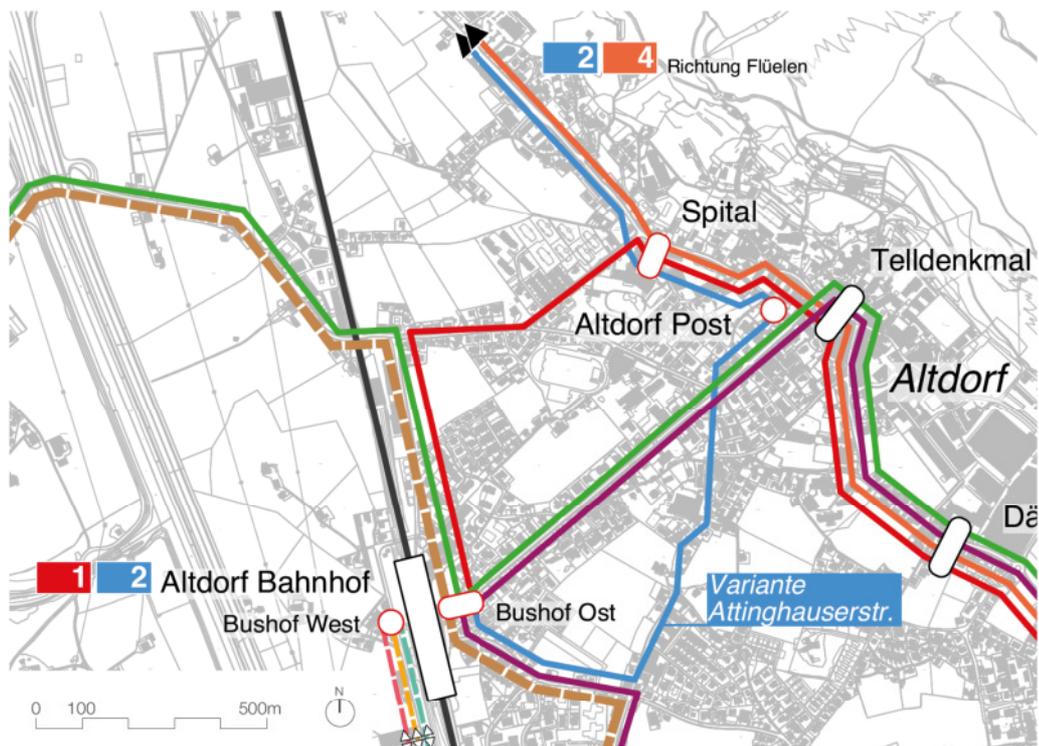


Abbildung 1

Zur Fragestellung 4:

*Führung des zusätzlichen Busses im Bereich Adlergarten und beim Tellpark*

Die Buslinie 6 wird mit einem Minibus im 60'-Takt betrieben. Sie erfüllt eine ganze Reihe von Funktionen:

- Schaffung von Bahnanschlüssen für Seedorf
- Verbindung zwischen Seedorf, Attinghausen und Schattdorf
- Erschliessung der Gebiete Ringstrasse und Rüttigarten in Schattdorf
- Schaffung der Verbindung zu den Einkaufszentren Tellpark und Urnertor

Diese Linienführung meidet verkehrlich schwierige Lösungen (Sicherheit) beim Adlergarten und führt zu guten Anschlüssen.

Die Stichfahrt zum Kreisverkehr Kollegium ergibt sich aus der Notwendigkeit eine gute Umsteigesituation für Fahrgäste aus dem Gebiet Ringstrasse/Rüttigarten von und nach Norden anzubieten (geringe Wartezeiten und selbe Haltstelle). Zudem wird das Einkaufszentrum Urnertor zusätzlich mit einer Direktfahrt von Seedorf, Attinghausen, Ringstrasse und Rüttigarten direkt erschlossen.

Für allfällige Zeitverluste im Bereich Kollegium sind ausreichende Zeitreserven vorgesehen.

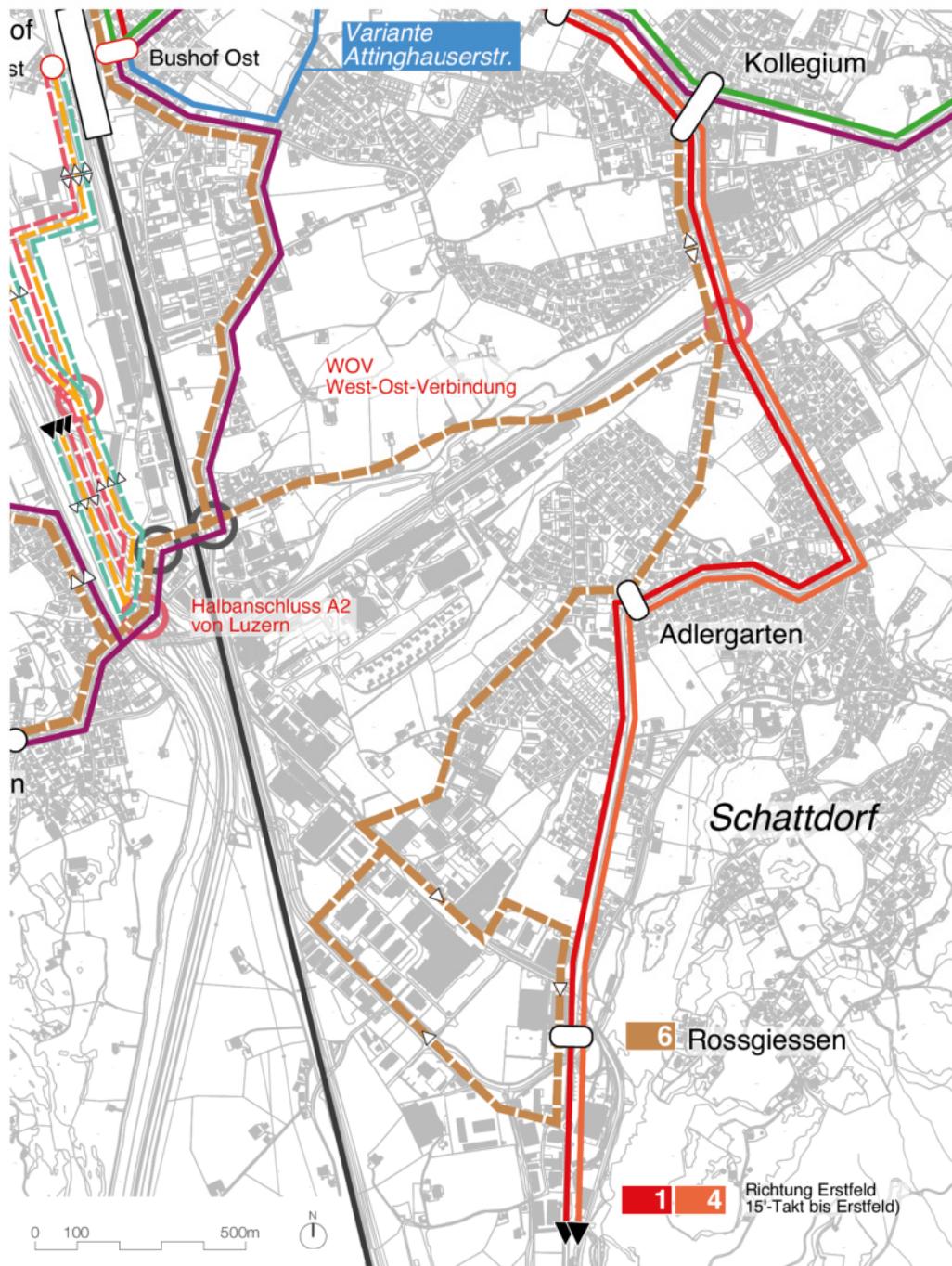


Abbildung 2

## 4 BEARBEITUNG DER FRAGESTELLUNGEN 2 UND 3

Fragestellung 2:

*Linienführung des Busses vom Bahnhof Altdorf nach Flüelen über die Gurtenmundstrasse und danach entweder über Attinghauserstrasse – Gitschenstrasse oder über die Attinghauserstrasse – Bahnhofstrasse*

Fragestellung 3:

*Anordnung des Rendez-Vous-Knotens beim Telldenkmal oder an einem alternativen Standort*

### 4.1 RAHMENBEDINGUNGEN

Die Führung der Linie 2 in Altdorf (Fragestellung 2) und die Anordnung der Rendez-Vous-Haltestelle (Fragestellung 3) treffen auf unterschiedliche Ansprüche an den Strassenraum. Die Verkehrsbetriebe (Auto AG Uri) haben bestätigt, dass im fahrplanmässigen Betrieb auch künftig ausschliesslich 12 m-Fahrzeuge eingesetzt werden. Grössere Fahrzeuge werden bei Zusatzkursen erwogen.

### 4.2 ZUR LINIENFÜHRUNG DER LINIE 2 UND ZUR ANORDNUNG DER HALTESTELLEN AUF DER TELLGASSE UND DER HERRENGASSE (FRAGESTELLUNG 2)

Die Detailuntersuchungen mit den Schleppkurven zeigen für alle Varianten schwierige Abschnitte auf. Das betrifft insbesondere den Knoten Gitschenstrasse / Schmiedstrasse und den Knoten Bahnhofstrasse / Tellgasse. In beiden Fällen werden die Gegenfahrbahnen belastet und es ist davon auszugehen, dass bei starkem Verkehr „Hilfsampeln“ notwendig werden um gröbere Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.

Für die Projektgruppe steht eindeutig die Variante mit der Linienführung der Linie 2 über die Attinghauserstrasse, Bahnhofstrasse und Tellgasse mit einer Haltestelle beim Knoten Tellgasse / Bahnhofstrasse im Vordergrund.

Mit dieser Variante wird das Zentrum von Altdorf bedient und gleichzeitig die von der Gemeinde Altdorf unerwünschte Führung über die Gitschenstrasse vermieden. Siehe dazu die Gegenüberstellung der Varianten im Anhang.

#### 4.2.1 ZUR LAGE DES RENDEZ-VOUS DER LINIEN 1/4 UND 3/5 (FRAGESTELLUNG 3)

Die detaillierten Abklärungen haben ergeben dass die Lage des Rendez-Vous beim Telldenkmal vorgezogen wird. Die wichtigsten Vorteile gegenüber der Haltestelle Dätwyler AG bestehen in der Plausibilität des Angebotes und im Umstand, dass beim Telldenkmal ohnehin eine Umgestaltung vorgenommen werden soll (Aufwertung und Behindertengerechtigkeit), damit entfällt eine zweite aufwendige Umgestaltung.

## 4.3 UNTERSUCHUNG DER UMSTEIGEBEZIEHUNGEN

### 4.3.1 GESAMTBETRACHTUNG

Da die Netzoptimierung und die Abstimmung mit der Funktionalität und Geometrie der Strassenräume die Umsteigeorte und die Anzahl der Umsteigefälle beeinflussen, wurden das Umsteigeverhalten und die Umsteigeorte vertieft untersucht. Dabei wurden das neue Netz und die neue Haltepolitik der Bahn (Kantonalbahnhof Altdorf) zu Grunde gelegt. Diese veränderten Rahmenbedingungen führen zu einer stark erhöhten Zentralität des Bahnhofs von Altdorf und zu einer Aufwertung der West-Ost-Achse, die heute eine geringe Bedeutung hat.

Das Buskonzept 2014 ist auf einen möglichst hohen Direktfahrten-Anteil ausgerichtet.

Aufgrund der ÖV-Matrix 2020 (nach ÖV Erschliessung und Buskonzept IBV 2014) ist im Urner Talboden von 6'512 ÖV-Wegen pro Tag auszugehen. Davon sind 2'680 Binnenwege und 3'794 Ziel-/Quellwege. Dazu kommen noch 38 Transitwege.

Von den Binnenwegen entfallen 386 auf erzwungene Umsteigebeziehungen. Dies entspricht ca. 14 %.

Werden auch die Busfahrten von und zu den Bahnhöfen eingerechnet (für Ziel-/Quellfahrten), so reduziert sich diese Zahl auf ca. 8 %.

Die zahlenmässig stärkste Umsteigebeziehung besteht zwischen Bürglen und Schattdorf. Das Modell geht von 246 Umsteigebeziehungen pro Tag aus. Insgesamt wurden für die Eckbeziehung beim Kollegium 272 Umsteigebeziehungen berechnet. Somit reduzieren sich die Umsteigezahlen im Binnenverkehr im zentraleren Altdorf auf ca. 330. Das ist verteilt über den ganzen Tag und auf die beiden Fahrtrichtungen eine sehr geringe Anzahl. In der Spitzenstunde maximal 3 Fahrgäste pro Bus.

Trotzdem ist das Rendezvous-Prinzip wichtig, da es die generelle Verfügbarkeit der Busse für alle Verbindungen garantiert. Es verhält sich damit wie beim Auto als Verkehrsmittel - man fährt damit nicht überall hin aber man könnte.

### 4.3.2 UMSTEIGEN ALS NOTWENDIGKEIT ODER ZUR „TAKTVERDICHTUNG“

Aufgrund der ÖV-Matrix 2020 (nach ÖV Erschliessung und Buskonzept IBV 2014) ist im Urner Talboden von 6512 ÖV-Wegen pro Tag auszugehen, davon sind 2680 Binnenwege und 3194 Ziel- und Quellwege. Die Durchgangswege sind mit 38 pro Tag bescheiden.

Wird vom 30'-Takt als Basis ausgegangen, so sind 550 Wegbeziehungen mit Umsteigen abzuwickeln. Dabei könnte das Umsteigen in 126 Fällen durch eine 60'-Taktverbindung vermieden werden.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit in 296 Fällen durch Umsteigen das Angebot vom 30'-Takt in einen 15'-Takt zu verbessern.

#### 4.3.3 WO IM 30' ODER 15'-TAKT UMGESTIEGEN WIRD

Von den 550 Umsteigebeziehungen (30'-Takt) entfallen 272 auf die Eckbeziehung Bürglen – Schattdorf / Erstfeld.

120 Umsteigebeziehungen ergeben sich beim Bushof Altdorf. Dabei sind die Aussenverkehre (Bahn, Tell Bus, Isenthal etc.) nicht eingerechnet. Beim Bushof Bahnhof Altdorf wird das Rendez-Vous-Prinzip angewendet.

In 158 Fällen wird beim Rendez-Vous Telldenkmal umgestiegen. Das bedeutet, dass ca. 80 Personen pro Tag und Richtung dort umsteigen oder in der Spitzenstunde ca. drei Personen pro zwei Busse. Dabei handelt es sich jeweils um ein gerichtetes „Rendez-Vous“, das heisst die Fahrgäste müssen die Fahrbahn nicht queren. Die Busse sind zum Umsteigen hintereinander an derselben Haltekante angeordnet. Dabei wartet der erste Bus auf die Ankunft des zweiten Busses und fährt weg sobald die Passagiere aus dem zweiten Bus zugestiegen sind.

#### 4.3.4 WO UMGESTIEGEN WIRD UM DIE „TAKTVERDICHTUNG“ DURCH UMGSTEIGEN ZU NUTZEN

Bei der neu vorgeschlagenen Haltestelle Spital können sich bis zu 249 Umstiege pro Tag ergeben (alle Richtungen). Davon verlaufen 21 „über die Ecke“ (Flüelen – Bahnhof Altdorf) und 228 an derselben Haltestellenkante. Das sind pro Richtung 114 bzw. in der Spitzenstunde ca. vier Personen, die aus dem ersten Bus aussteigen und in den folgenden Bus einsteigen.

Dazu kommen weitere 47 mögliche Umsteiger beim Rendez-Vous (Telldenkmal oder Dätwyler).

#### 4.3.5 ZUSAMMENSTELLUNG DER UMSTEIGEORTE UND DEREN NUTZUNG

Umsteiger	Beim Basistakt 30' oder besser	Mit „Taktverdichtung“ durch Umsteigen (15') Max	Total Max
Beim Spital total	0	249	249
- Pro Richtung	0	125	125
- Parallel	0	114	114
- „über die Ecke“	0	11	11
Beim Telldenkmal	158	47	205
- Pro Richtung Rendez-Vous-Prinzip	79	24	103
Beim Bahnhof Altdorf	120	0	120
- Pro Richtung Rendez-Vous-Prinzip	60	0	60
Beim Kollegium „über die Ecke“	272	0	272
- Pro Richtung	136	0	136
Total alle Richtungen	550	296	846

#### 4.4 DIE UMSTEIGEHALTESTELLEN

##### 4.4.1 HALTESTELLE KOLLEGIUM

Der zahlenmässig wichtigste Umsteigeort wird die Haltestelle Kollegium mit ca. 270 Umsteigern pro Tag. Dort besteht in beiden Richtungen eine Übergangszeit von ca. fünf Minuten für die Verbindungen von Bürglen nach Schattdorf und Erstfeld (und umgekehrt).

Um das Umsteigen zu erleichtern und die Sicherheit für die Fahrgäste zu verbessern müssen bei drei Haltestellen Anpassungen vorgenommen werden.

Theoretisch kann die Rendez-Vous-Funktion, die für die Haltestelle Telldenkmal vorgesehen ist, auch beim Kollegium stattfinden. Das würde allerdings zu einer Fahrzeitverlängerung auf den Linien nach Bürglen (in beiden Richtungen) führen und zu Fahrbahnquerungen bei knappen Umsteigezeiten zwingen.

Wir (die Berater) können uns das höchstens als Zwischenlösungen oder bei besonderen Anlässen vorstellen. Zudem ist zusätzlich zu überprüfen wie das Zusammenspiel mit der Schächental-Linie von Postauto funktioniert.

##### 4.4.2 RENDEZ-VOUS-HALTESTELLE BEIM TELLDENKMAL

Insgesamt ist mit 158 festen Umsteigern pro Tag zu rechnen, dazu kommen 47, die durch das Umsteigen eine „Taktverdichtung“ erreichen können.

In beiden Richtungen sind jeweils je ein Bus der Linienbündel 1/4 und 3/5 gleichzeitig an der Haltekante (das heisst pro Richtung zwei Busse).

#### 4.4.3 BUSHOF BAHNHOF ALTDORF

Der Bahnhof Altdorf wird künftig klar die wichtigste Schnittstelle zwischen dem Lokal- und dem Aussenverkehr sein. Zusätzlich steigen pro Tag 120 Personen innerhalb des Lokalverkehrs am Bushof des Bahnhofes Altdorf um.

#### 4.4.4 HALTESTELLE SPITAL

Beim Spital kann an der Herrengasse südlich der Einmündung der Spitalstrasse zwischen den Linien 1 und 2 umgestiegen werden. Dabei macht von Norden nach Süden nur das Umsteigen von der Linie 2 auf die Linie 1 Sinn. Dementsprechend muss die Linie 2 zeitlich vorgelagert werden und vor der Linie 1 passieren. Von Süden nach Norden ist das genau umgekehrt (Linie 1 vor Linie 2). Das betrifft pro Werktag maximal 228 Reisende, die in dieser Weise das Warten auf die Direktverbindung (im 30'-Takt) umgehen können.

Dabei rechnen wir mit 22 Personen, die pro Werktag die Möglichkeit der Über-Eck-Verbindung zwischen den Linien 4 und 1 nutzen. Damit kann die 30'-Takt-Direktverbindung von Flüelen nach Bahnhof Altdorf zum 15'-Takt verdichtet werden.

## BERICHT TEIL B

### 5 BESCHREIBUNG DES ÜBERARBEITETEN ANGEBOTSKONZEPTES ZU HANDEN DER RGVK

#### 5.1 DIE GRUNDIDEE

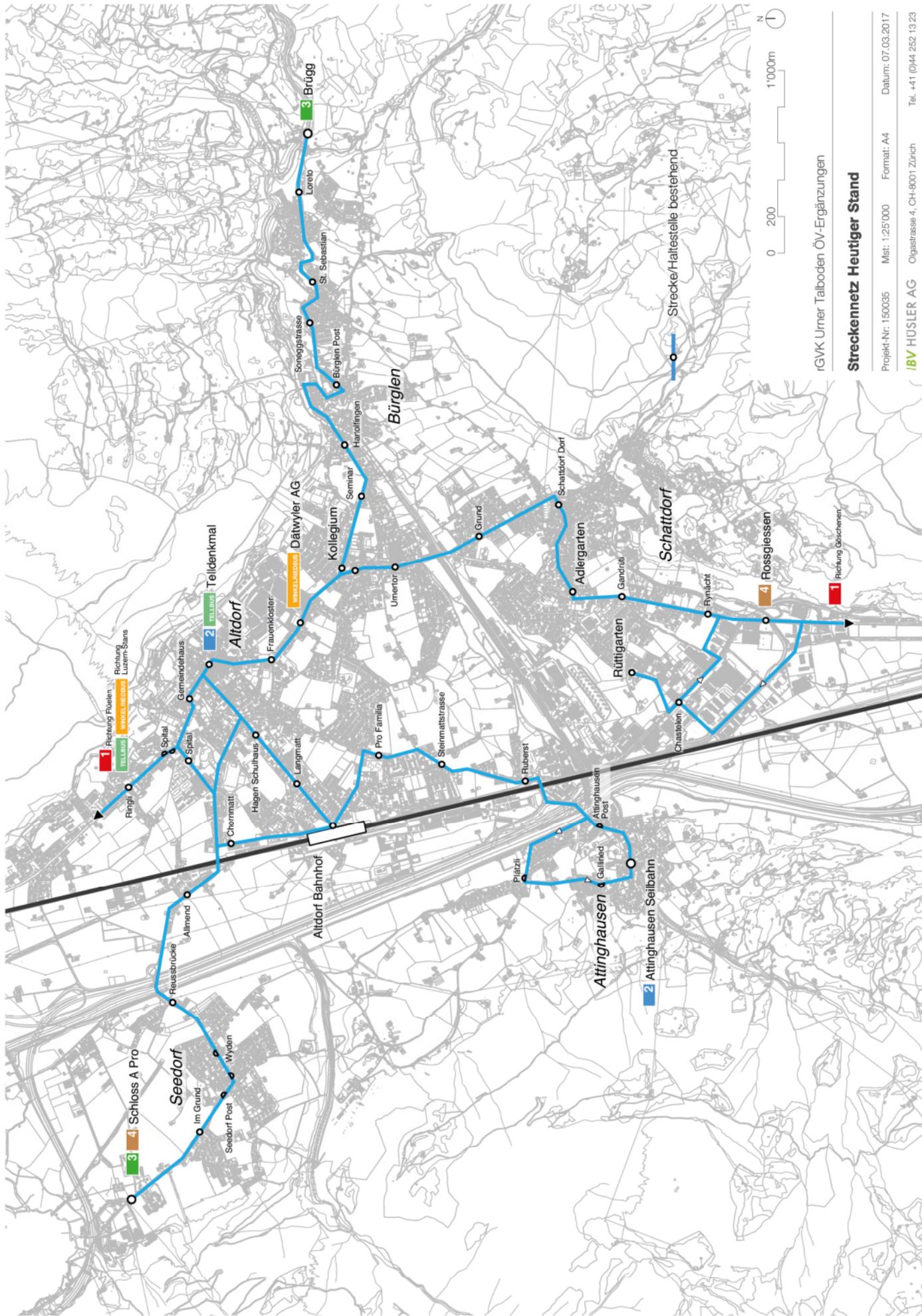
Als Basis bleibt das Konzept 2014 bestehen. Auf der Nord-Süd-Achse wird der 15'-Takt von Flüelen Gruonbach bis Erstfeld durchgezogen und bei der Haltestelle Telldenkmal mit der West-Ost-Achse (ebenfalls im 15'-Takt) zwischen dem Bahnhof Altdorf und Bürglen verknüpft. Die West-Ost-Achse wird am Bahnhof Altdorf in zwei Flügel (Seedorf und Attinghausen ) geteilt.

Um den künftigen Kantonalbahnhof (Bahnhof Altdorf) mit allen Ortschaften im Urner Talboden direkt zu verbinden wird ein Halbstundentaktstrang aufgebrochen und zum Kantonalbahnhof geführt, dabei bleibt der 15'-Takt auf der Nord-Süd-Achse erhalten, allerdings zum Teil mit Umsteigen.

Im Weiteren ist eine 60'-Takt-Linie vorgesehen, die Seedorf, Bahnhof Altdorf, Attinghausen und Schattdorf verbindet.

Die Bahnanschlüsse sind an allen Bahnhöfen optimiert. Am Kantonalbahnhof werden ebenso die überregionalen Buslinien (TelliBus etc.) in das Netz integriert.

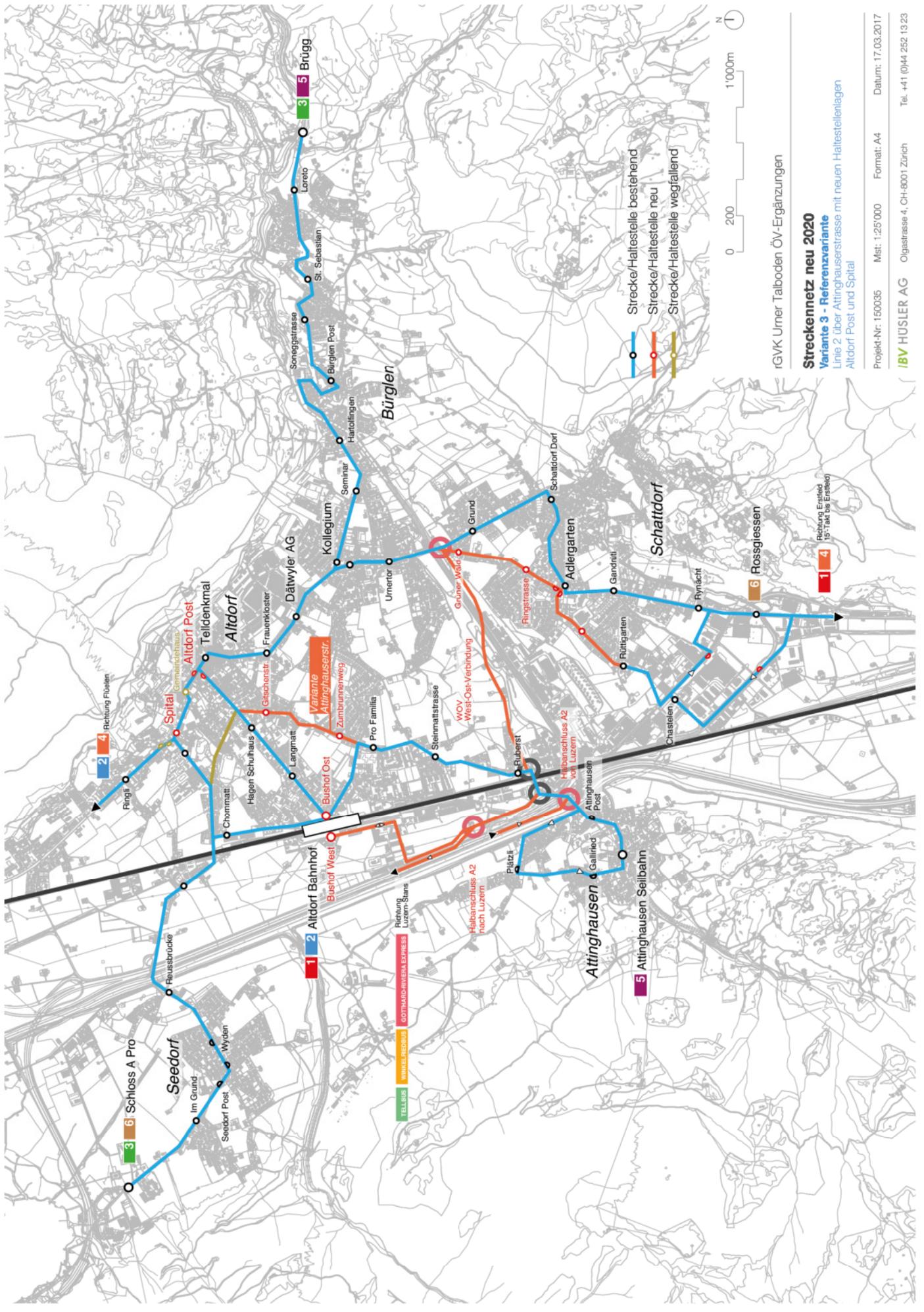
## 6 DAS STRECKENNETZ UND DIE HALTESTELLENLAGEN



IGVK Urner Talboden ÖV-Ergänzungen

**Streckennetz Heutiger Stand**

Projekt-Nr: 160035    Maß: 1:25'000    Format: A4    Datum: 07.03.2017  
**IBV HUSLER AG**    Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich    Tel. +41 (0)44 252 13 23



IGVK Urner Talboden ÖV-Ergänzungen

**Streckennetz neu 2020**

**Variante 3 - Referenzvariante**

Linie 2 über Atinghausenstrasse mit neuen Haltestellenlagen Aaldorf Post und Spital

- Strecke/Haltestelle bestehend
- Strecke/Haltestelle neu
- Strecke/Haltestelle wegfallend



Richtung Erstfeld  
15-Takt bis Erstfeld

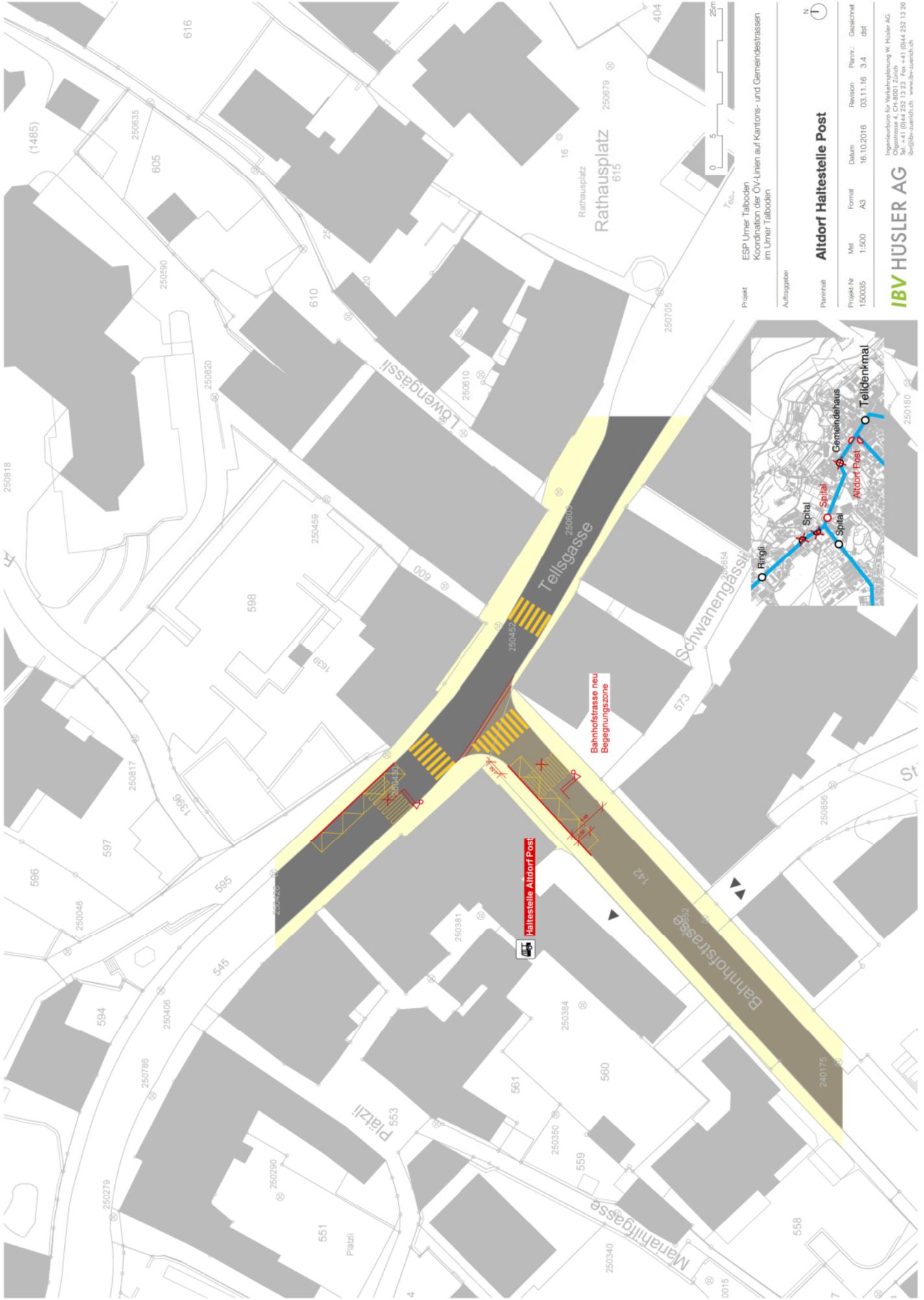
Projekt-Nr: 160035    Mst: 1:25'000    Format: A4    Datum: 17.03.2017

**IBV HUSLER AG**    Oigastrasse 4, CH-8001 Zürich    Tel. +41 (0)44 252 13 23

## 7 DIE ANORDNUNG DER HALTESTELLEN UND DIE VERKEHRSORGANISATION IM BEREICH TELLSGASSE UND HERRENGASSE IN ALTDORF

### 7.1 DER ZENTRUMSBEREICH

Die Skizzen von Christian Blum, Eckhaus AG, Städtebau und Raumplanung, Zürich, zeigen auf, dass die Anordnung von zwei Doppelplattformen für 12 m-Busse bei der Haltestelle Tellldenkmal ohne grosse Eingriffe möglich ist. Dabei wird vorgeschlagen, den Verkehrsfluss von Süden nach Norden auch bei gleichzeitiger Anwesenheit von vier Bussen aufrecht zu halten, damit die Kurve zwischen der Tellsgasse und der Schmiedgasse nicht durch Rückstau blockiert wird. Der Verkehrsfluss von Norden lässt sich durch Lichtsignale beim Knoten Tellsgasse/Bahnhofstrasse jeweils vorübergehend aufhalten. Das Aktivieren dieser Ampeln kann ebenso das Ein- und Ausbiegen der Busse zwischen der Bahnhofstrasse und der Tellsgasse Nord erleichtern. Bei diesen Manövern wird die Gegenfahrbahn in erheblichem Ausmass mitbeansprucht.



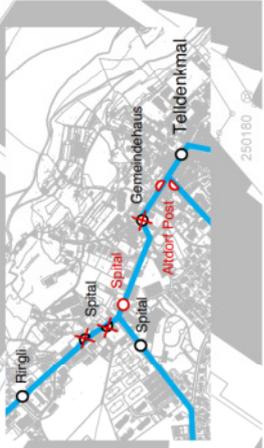
Projekt: ESP Urner Talboden  
 Koordination der ÖV-Linien auf Kantons- und Gemeindestrassen  
 in Urner Talboden

Auftraggeber:

**Aitdorf Haltestelle Post**

Plannummer	Mit	Datum	Revision	Planer	Geschehen
1500035	1:500	16.10.2016	03.11.16	3.4	GBI

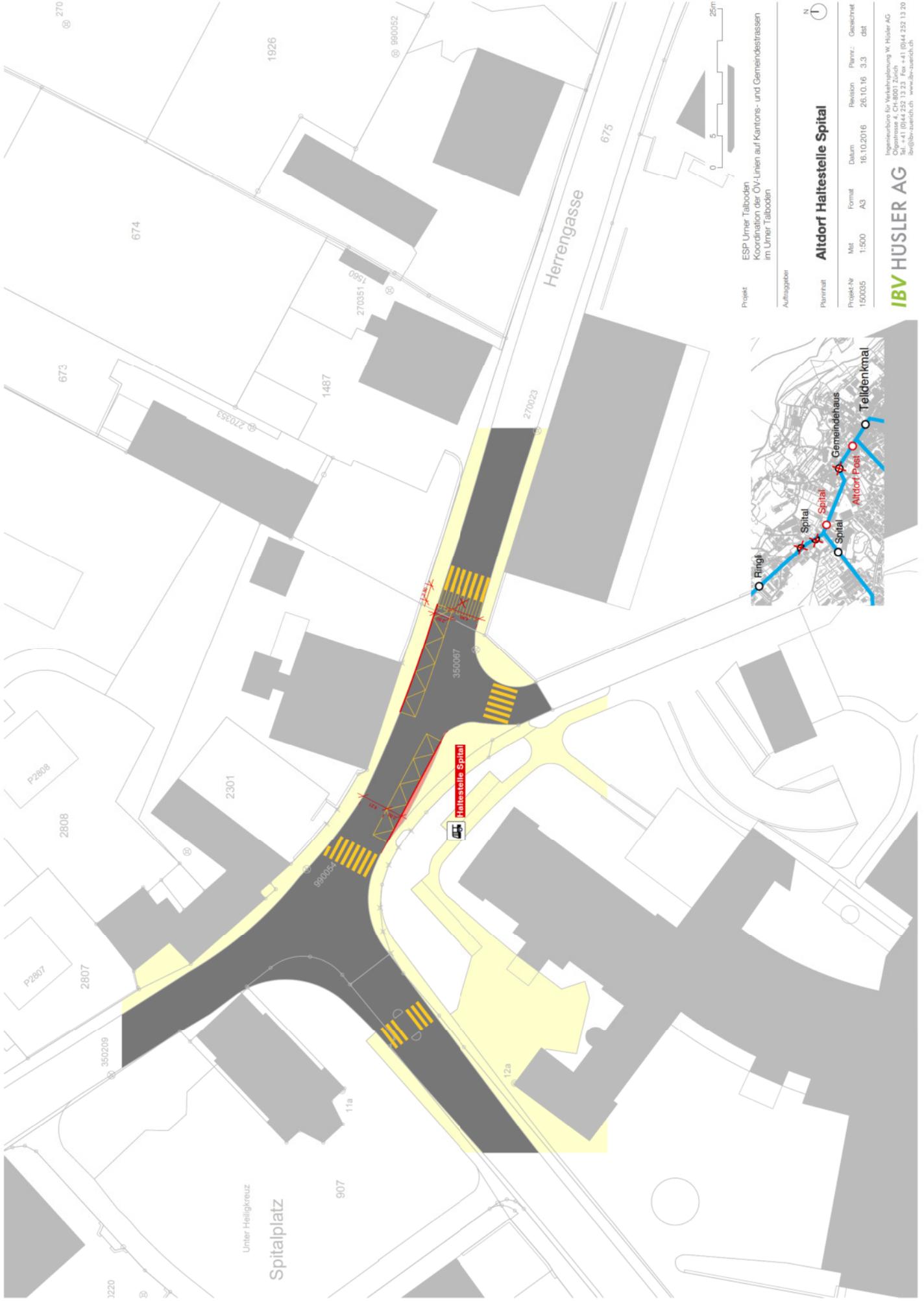
**IBV HUSLER AG**  
 Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Husler AG  
 Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich  
 ibv@ibv-staetlich.ch www.ibv-staetlich.ch





## 7.2 DER SPITALBEREICH

Die Umsteigefunktionen erfordern das Erstellen von Haltestellen im gemeinsamen Bereich der Linien 1 und 2. Die Planskizze zeigt eine mögliche Anordnung.



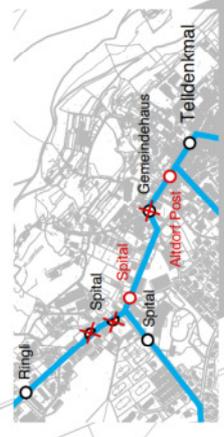
Projekt: ESP Urner Talboden  
 Koordination der ÖV-Linien auf Kantons- und Gemeindestrassen  
 im Urner Talboden

Auftraggeber:

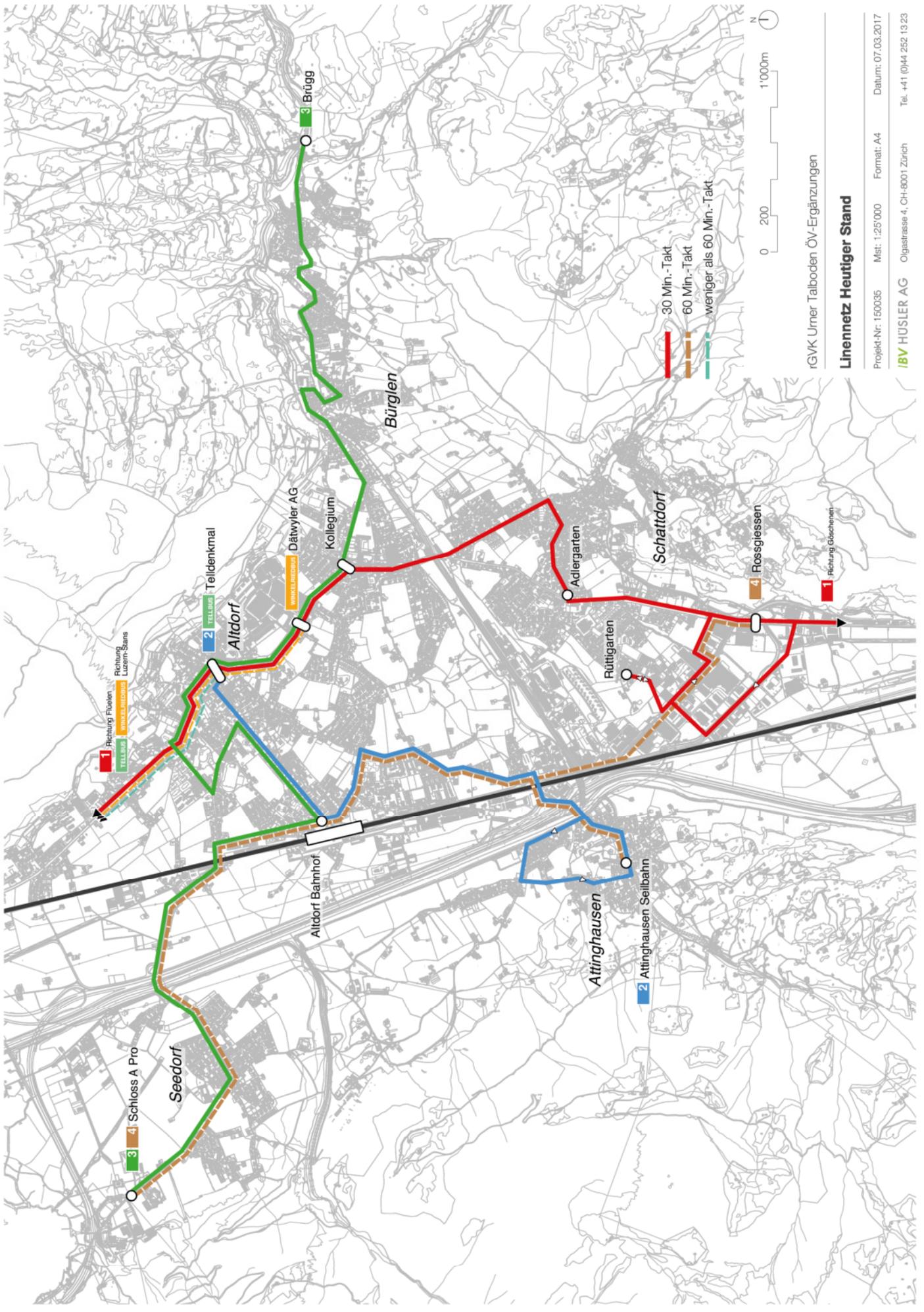
Planmstr: **Airdorf Haltestelle Spital**

Projekt-Nr.	Mstr.	Format	Datum	Revision	Planer:	Gescheit
150005	1:500	A3	16.10.2016	26.10.16	3.3.	GBI

**IBV HUSLER AG**  
 Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Husler AG  
 Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich  
 Telefon +41 (0)44 232 13 20  
 ibv@ibv-staetlich.ch www.ibv-staetlich.ch



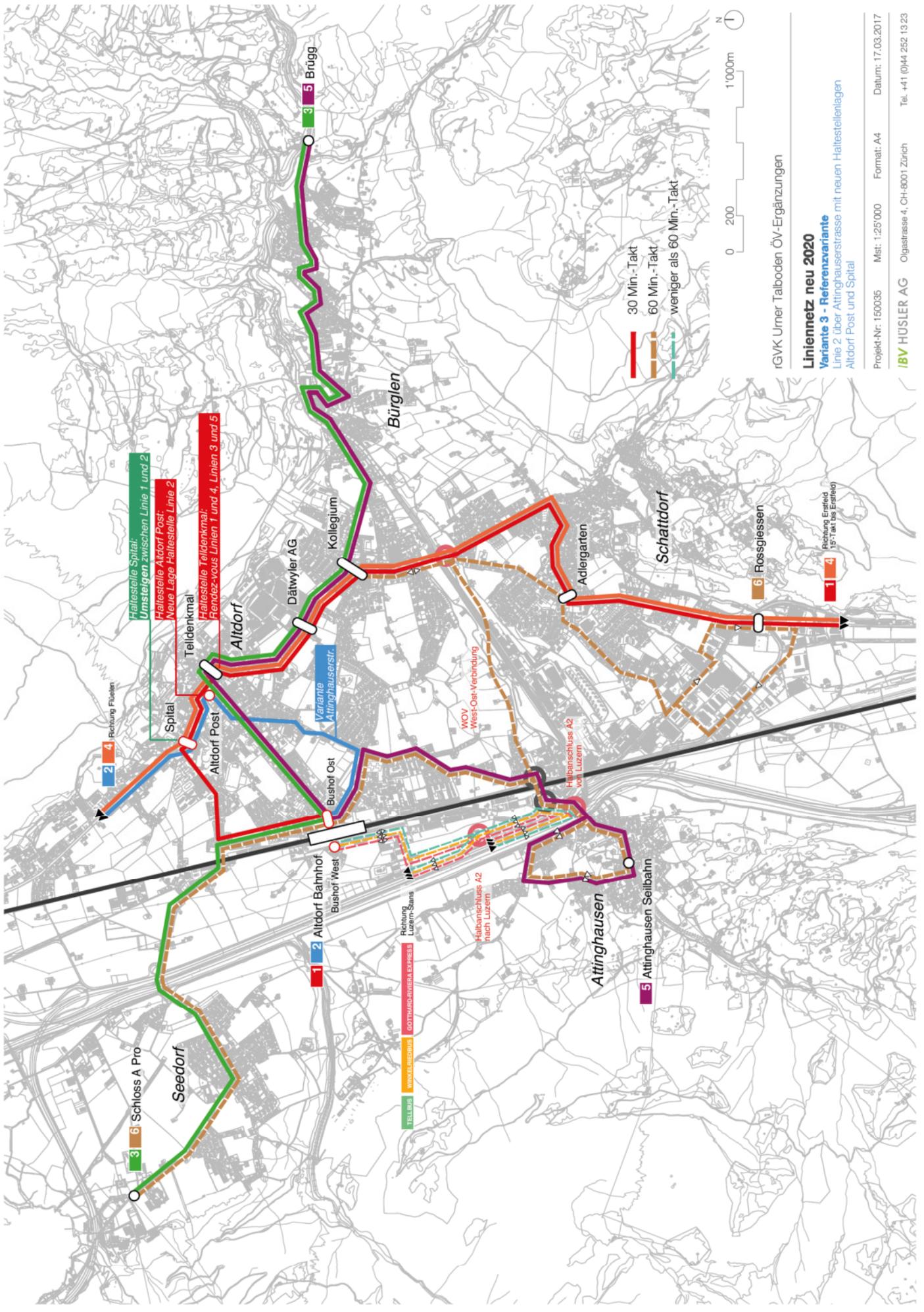
## 8 DAS LINIENNETZ



IGVK Urner Talboden ÖV-Ergänzungen

**Linennetz Heutiger Stand**

Projekt-Nr: 160035    Maß: 1:25'000    Format: A4    Datum: 07.03.2017  
**IBV HUSLER AG**    Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich    Tel. +41 (0)44 252 13 23



Haltestelle Spital:  
Umsteigen zwischen Linie 1 und 2  
Neue Lage Haltestelle Linie 2

Haltestelle Teildenkmal:  
Rendez-vous Linien 1 und 4, Linien 3 und 5

Rechtung Filleten

Schloss A Pro

Seedorf

Aaldorf Bahnhof

Spital

Aaldorf Post

Teildenkmal

Aaldorf

Dätwyler AG

Kollegium

Bürglen

Adlergarten

Schattdorf

Aaldorf Post

Fossgliessen

Aaldorf Post

Spital

Bürglen

Aaldorf Post

Rechtung  
Luxemb-Stans

Rechtung  
Luxemb-Stans

Rechtung  
Luxemb-Stans

Rechtung  
Luxemb-Stans

Halbanschluss A2  
nach Luxemb

Halbanschluss A2  
von Luxemb

Halbanschluss A2  
nach Luxemb

Halbanschluss A2  
von Luxemb

WCV  
West-Ost-Verbindung

WCV  
West-Ost-Verbindung

WCV  
West-Ost-Verbindung

WCV  
West-Ost-Verbindung

Rechtung  
Luxemb-Stans

rGVK Urner Talboden ÖV-Ergänzungen

**Linienetz neu 2020**

**Variante 3 - Referenzvariante**

Linie 2 über Aaldorfstrasse mit neuen Haltestellenlagen  
Aaldorf Post und Spital

Projekt-Nr: 160035    Mit: 1.25'000    Format: A4    Datum: 17.03.2017

**IBV HUSLER AG**    Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich    Tel. +41 (0)44 252 13 23

## 9 DAS BETRIEBSKONZEPT

