

Verkehrsverbund Luzern

Studie öV-Angebot Korridor Luzern–Beromünster (KoBeroLuz)

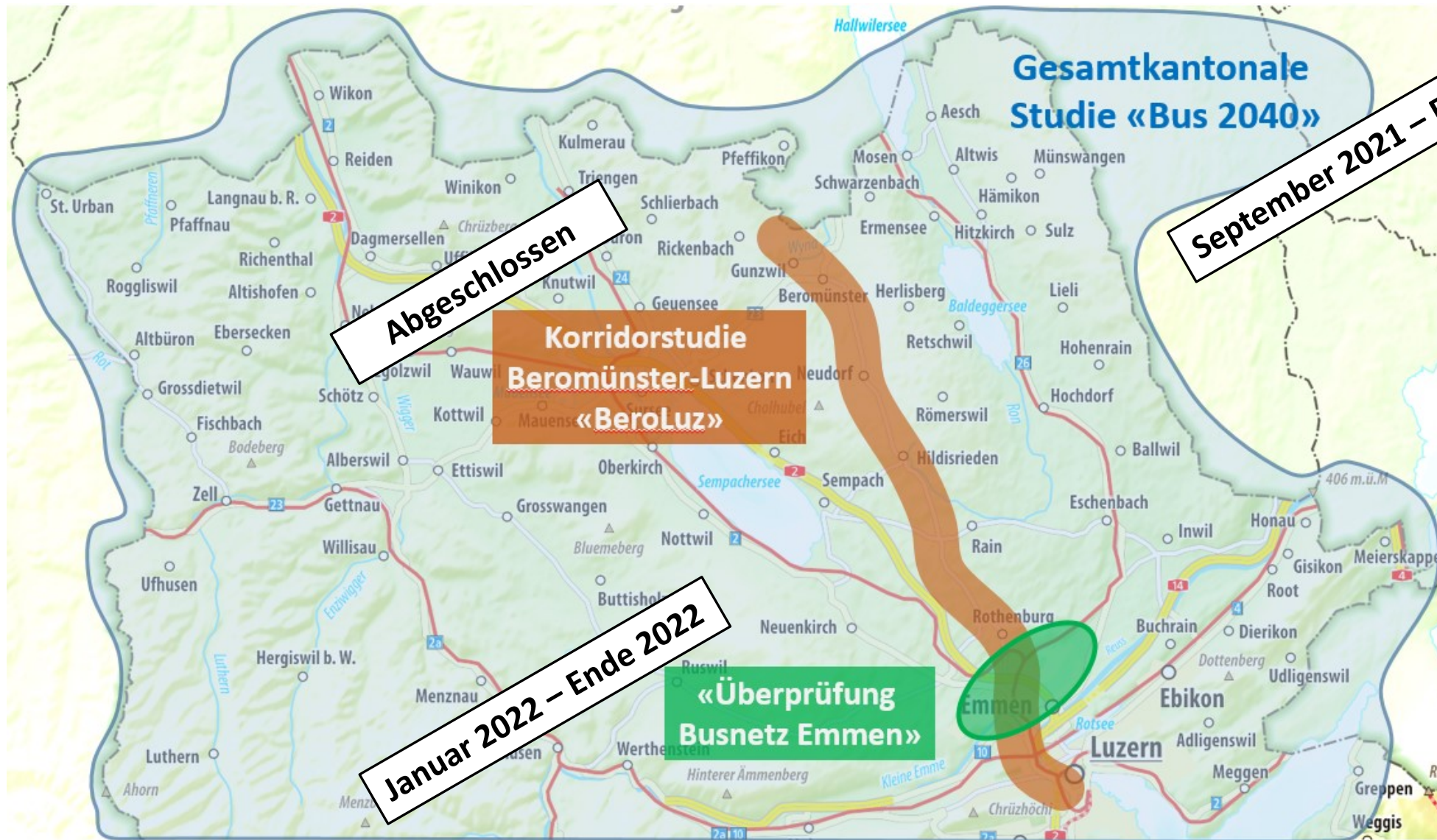
Information Gemeinden vom 19. August 2021 / Thomas Schemm und Roland Haldemann

19. August 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Einbettung Korridorstudie KoBeroLuz im Planungsumfeld
2. Analysebericht vom Dezember 2019 (Kurzfasit)
3. Erforderliche HVZ-Kapazitäten und Mengengerüst ca. 2030
4. Untersuchte Szenarien
5. Angebotsmodule im 30'-Takt
6. Varianten Verlängerung Süd (Kriens)
7. Empfehlung Angebotsentwicklung Bus ca. 2024 bis Eröffnung DBL (Module)

1 Einbettung Korridorstudie KoBeroLuz im Planungsumfeld



2 Analysebericht vom Dezember 2019

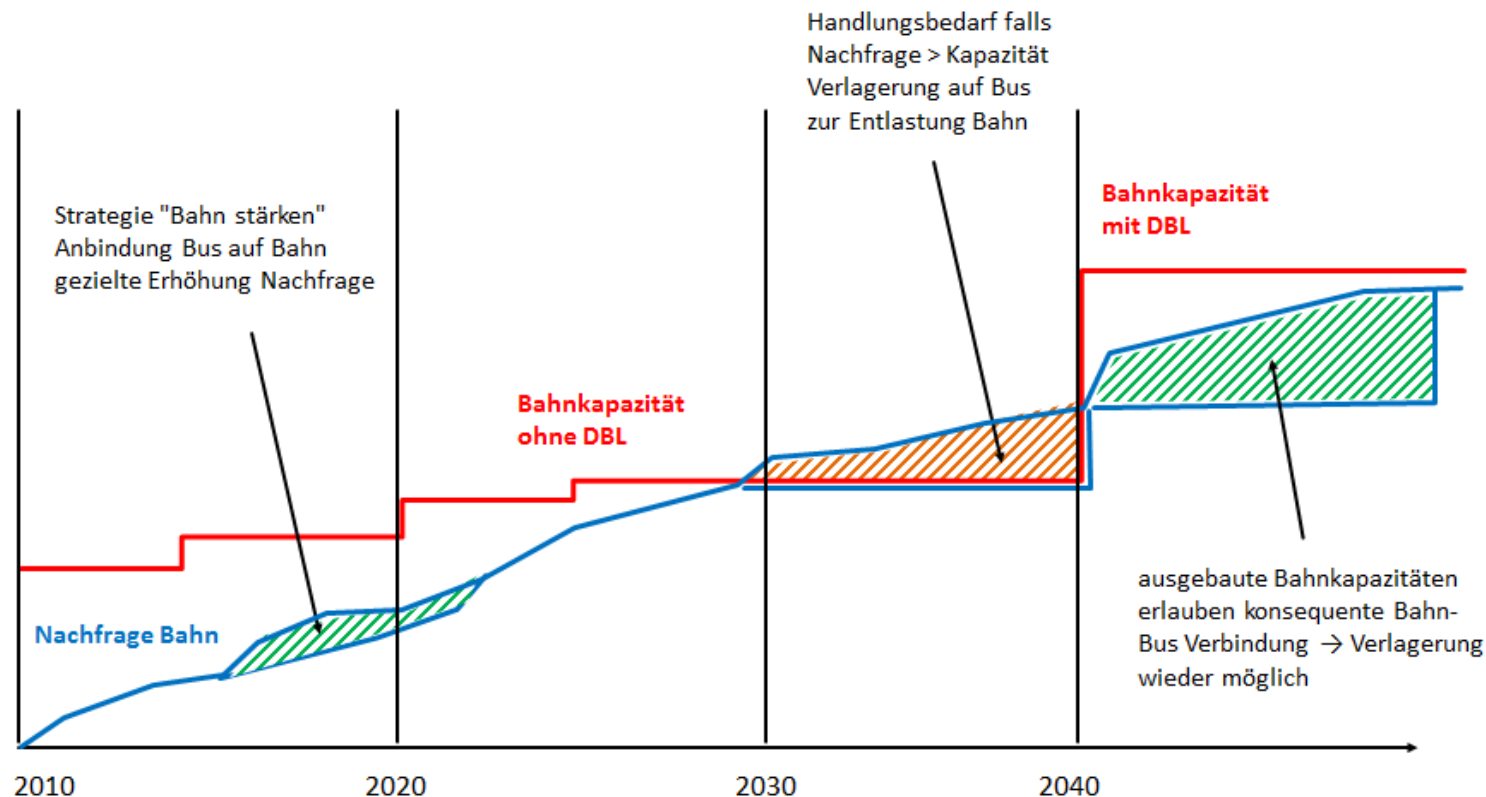
Kurzfazit

- Starke Zunahme der Nachfragepotenziale (Bevölkerungswachstum) im Korridor Beromünster–Luzern, aber nur unterdurchschnittliche Zunahme ÖV-Nachfrage
 - ⇒ Bestehende Nachfragepotenziale werden nicht «abgeschöpft»
 - ⇒ Handlungsbedarf
- Erfolgskontrolle Hybridmodelle
 - Korridor Sempach–Neuenkirch–Luzern (Linien 70/72)  (von Anfang an)
 - Korridor Ettiswil–Buttisholz–Luzern (Linien 60/61)  (rund 5-jährige Anlaufzeit)
 - Korridor Beromünster–Rain–Luzern (Linien 50/51/52) 
- Untersuchungsperimeter «Dreieck Nord» (Linien 81/87/398/399)
 - ⇒ Gut eingespieltes Angebot; Netzstruktur mittel-/längerfristig geeignet für sukzessiven/nachfragegerechten Ausbau in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung
 - ⇒ Kein Handlungsbedarf

2 Analysebericht vom Dezember 2019

Kurzfazit

- Zentrale Erkenntnis für Korridor Beromünster–Luzern:
 - ⇒ Weiterverfolgung Strategie «Bahn stärken durch Anbindung Bus» angesichts der verfügbaren Bahnkapazitäten (zumindest in HVZ) nicht möglich
 - ⇒ Bis ca. 2040 (DBL und AS 2040) Verbesserung Busangebot zur Entlastung Bahn

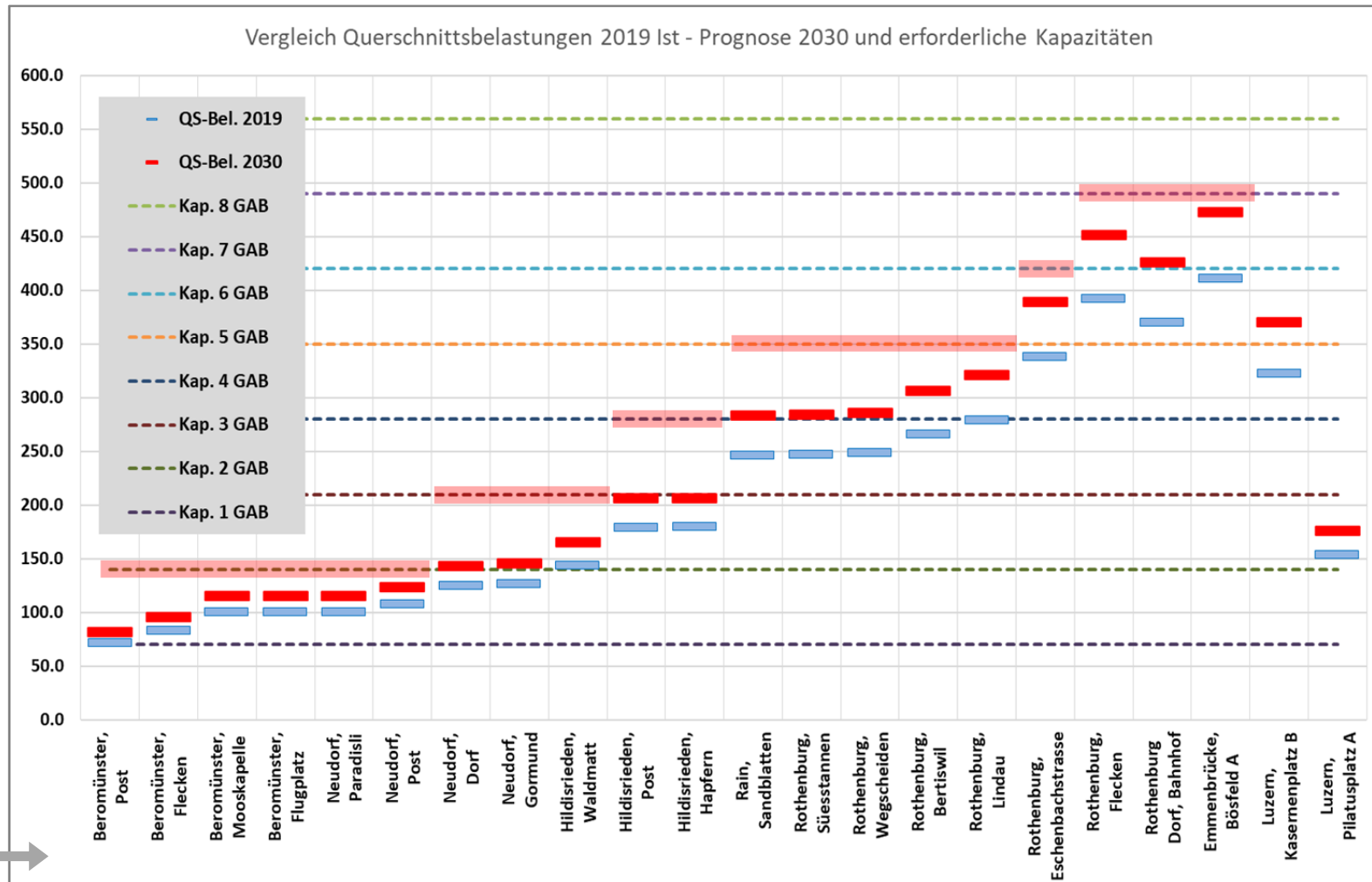


3 Erforderliche HVZ-Kapazitäten und Mengengerüst ca. 2030

Vergleich Nachfrage und erforderliche Anzahl Kurse in den Korridorabschnitten

- Basis: Nachfrage 2019
- Prognose HVZ ca. 2030
 - +15% Mittelwert 2019
Berücksichtigung Winter, Schülerverkehr etc.
 - +15% Entwicklung 2030
(Ergebnisse Analyseteil)
- Vereinfachte Annahme:
Gleichmässige
Fahrzeugauslastung

Exemplarisch Spitzenstunde Morgen
stadteinwärts
(Annahme Kapazität: 70 P/GAB) →

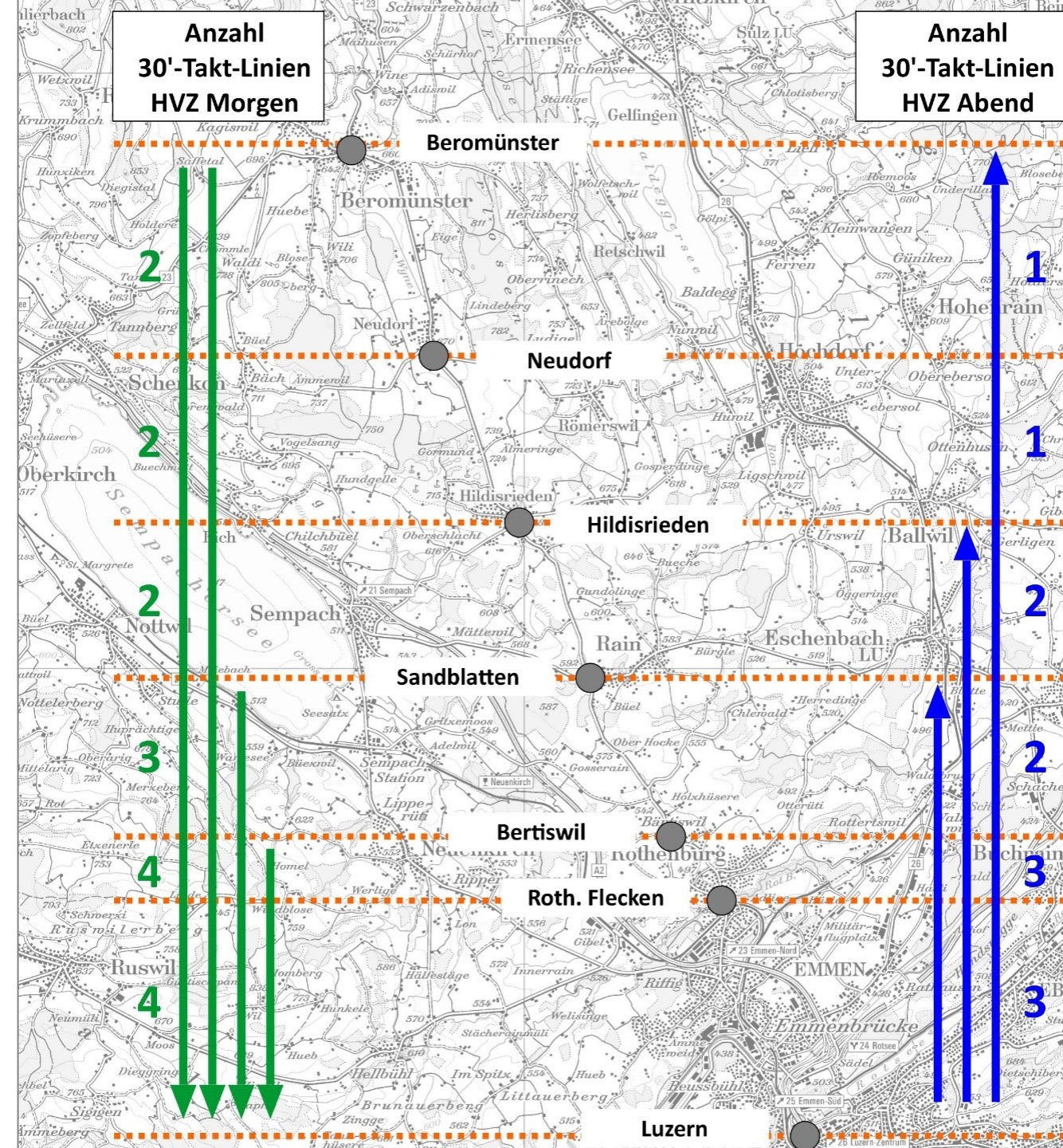


Verkehrsverbund
Luzern

3 Erforderliche HVZ-Kapazitäten und Mengengerüst ca. 2030

Angebotsmodule und erforderliche Anzahl Linien in den Korridorabschnitten

- Halbstundentakt-Linien als «Angebotsmodule»
- Berücksichtigung Infrastrukturvoraussetzungen (Linienendhalte, Wendemöglichkeiten Teillinien und Verknüpfungspunkte)



4 Untersuchte Szenarien

Zwei Szenarien mit Direktfahrten Autobahn

- **Szenario 1 «IST optimiert»**
 - Heutiges «Autobahnkonzept» (alle Kurse Bösfeld–Luzern via Autobahn)
 - Kurse Grundangebot verkehren bis Luzern Bhf oder Luzern Pilatusplatz
 - Verdichtungskurse ab Beromünster und/oder Rothenburg verkehren zumindest teilweise via Autobahn weiter bis zur Autobahnausfahrt Kriens und weiter Richtung Süden; **neue umsteigefreie Tangentialverbindung Nord–Süd**
- **Szenario 2 «Eilkurse Beromünster»**
 - Halbstündliche **Direktkurse Beromünster–Luzern ab Hildisrieden via Autobahnanschluss Sempach** nach Luzern (erste bediente Haltestelle in Luzern Kasernenplatz)
 - Alle übrigen Kurse wie heute auf dem Autobahnabschnitt zwischen Sprengi und Kasernenplatz

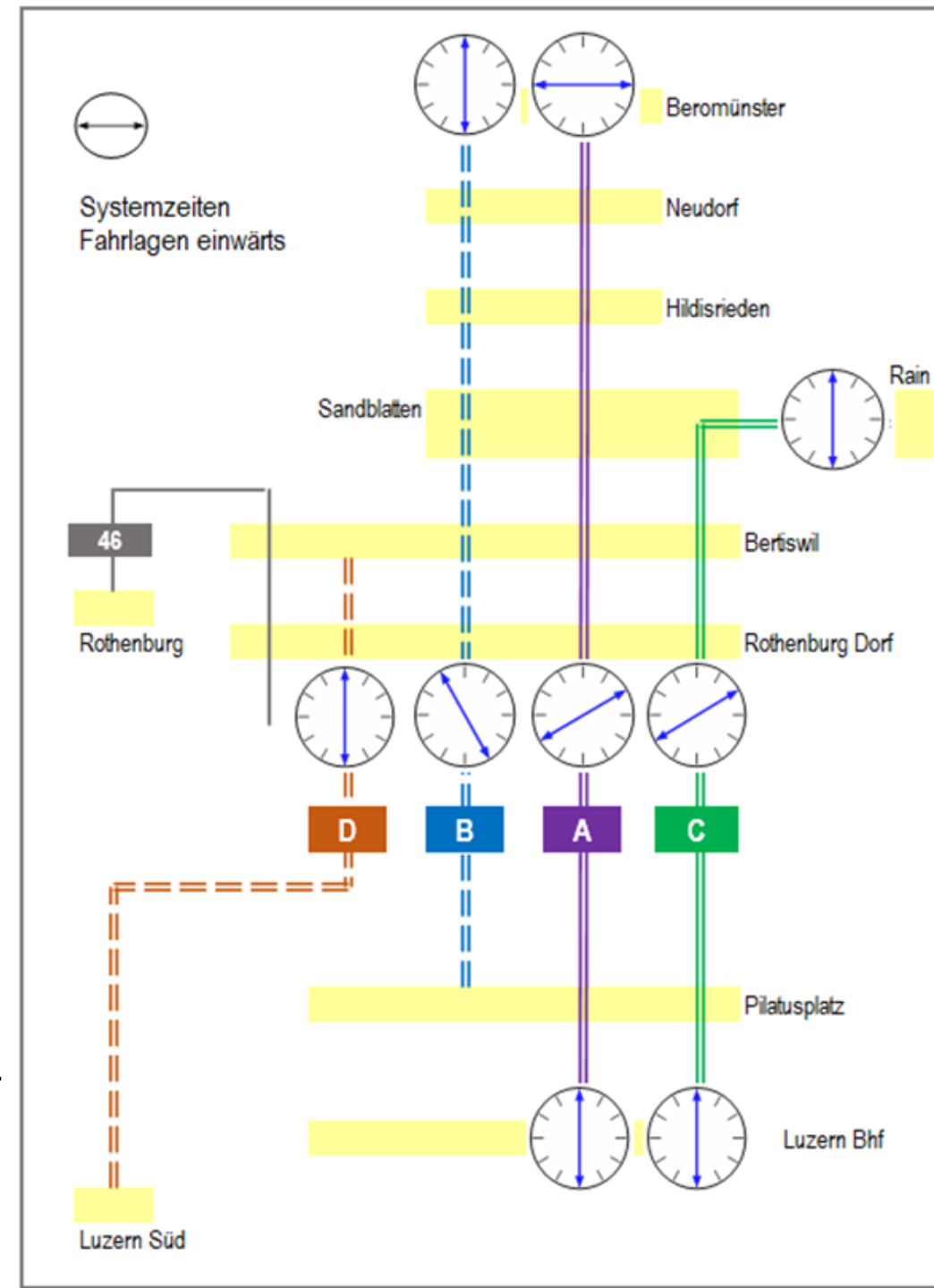
4 Untersuchte Szenarien

Zwei Szenarien ohne Direktfahrten Autobahn

- **Szenario 3 «IST ohne Autobahn»**
 - Ab Bösfeld verkehren alle Kurse weiterhin als Direktkurse ohne Halt bis Kasernenplatz, jedoch statt auf der Autobahn auf dem Hauptstrassennetz
- **Szenario 4 «Verlängerung Linie 2»**
 - Verlängerung Linie 2 ab Sprengi bis nach Bertiswil
 - Konsequente Verknüpfung Buslinien aus dem Korridor BeroLuz in Bertiswil mit Linie 2
 - Einkürzung Linie 46 auf Linienabschnitt Rothenburg Wahligen Nord/Bahnhof–Bertiswil und (wenn sinnvoll) betriebliche Verknüpfung mit Busangebot KoBeroLuz

5 Angebotsmodule im 30'-Takt (Grundmodule)

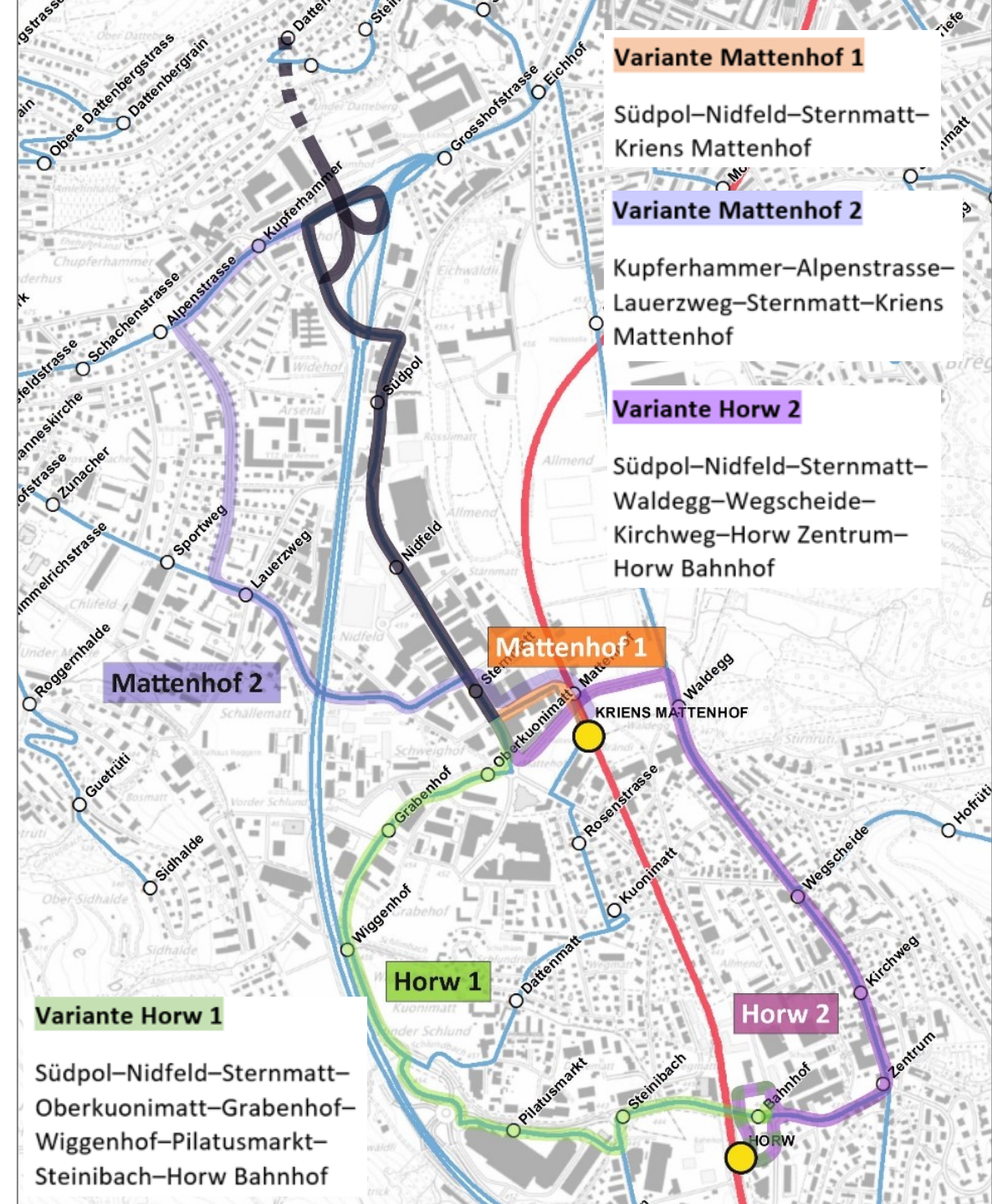
- A** Grundangebot Beromünster–Luzern Bhf
(entspricht +/- heutigen Linien 50/52)
- B** Verdichtungsangebot Beromünster–Luzern
(bis Pilatusplatz oder Luzern Süd)
- C** Grundangebot Rain–Luzern
(entspricht +/- heutiger Linie 51)
- D** Kapazitive Verstärkung (Bertiswil–) Rothenburg–
Luzern (bis Pilatusplatz oder Luzern Süd)



6 Varianten Verlängerung Süd (Kriens)

- Aufgrund geringer Potenziale Variante Mattenhof 1 nicht weiterverfolgen
- Trotz grosser Potenziale Variante Horw 2 aufgrund Verkehrssituation Ringstrasse nicht weiterverfolgen
- Kein grundlegender Unterschied Potenziale Variante Mattenhof 2 und Variante Horw 1 unter Berücksichtigung Netzeinbindungen/Linienverknüpfungen
- Route Variante Mattenhof 2 weniger störungsanfällig und betrieblich zuverlässiger als Variante Horw 1, zusätzliche innerstädtische Verbindung

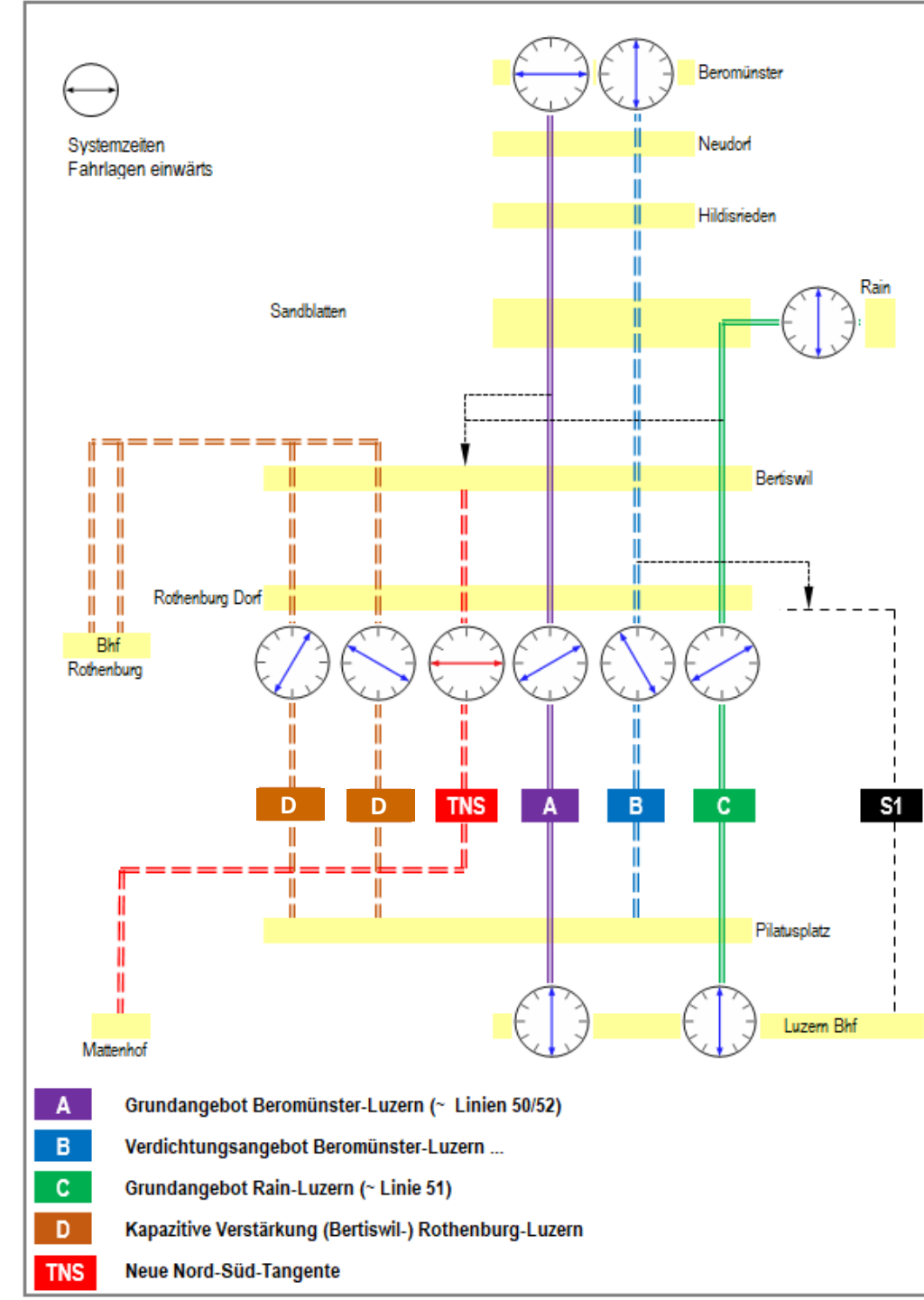
⇒ Variante Mattenhof 2 weiterverfolgen



7 Empfehlung Angebotsentwicklung Bus ca. 2024 bis Eröffnung DBL

Angebotsmodule

- A** Integraler 30'-Takt Beromünster–Luzern Bhf
- B** 30'-Takt HVZ Beromünster–Luzern Pilatusplatz mit S1-Anschlüssen Rothenburg nach Luzern Bhf (15'-Takt HVZ Module A und B überlagert)
- C** Integraler 30'-Takt Rain–Luzern Bhf (zeitliche Parallelführung A aufgrund Anschlüsse)
- D** Linie 46 im 15'-Takt ab Bösfeld via Autobahn bis Luzern Pilatusplatz verlängert (zusammen mit Modul A und B = 7.5'-Takt Bertiswil–Pilatusplatz)
- TNS** Neue Tangentialverbindung im 30'-Takt Bertiswil–Bösfeld-A2–Reussport/Sonnenberg tunnel–Kriens Mattenhof Bhf (Anschlüsse Modul A und C bei Haltestelle Lindau)



7 Empfehlung Angebotsentwicklung Bus ca. 2024 bis Eröffnung DBL

Entwicklungspfad (Module) ⇒ Einbettung, Abhängigkeiten und Unsicherheiten

- Gesamtkantonale Studie «Bus 2040»
- Studie «Überprüfung Busnetz Emmen»
- Corona
- Kantonalet Gesamtverkehrsmodell GVM
- DBL-Entscheid (Bundesparlament 2026)
- Entwicklung Bahnangebot
- Infrastrukturen Strasse
- Finanzierung
- öV-Bericht und Verbundratsentscheide

⇒ Die Kommunikation ist Sache des VVL.

Verkehrsverbund Luzern

weitere Informationen: vvl.ch