

Erschliessung Kaltbach/Mauensee Machbarkeitsstudie



Kurzbericht

6. April 2017

Auftraggeber

Verkehrsverbund Luzern VVL
Seidenhofstrasse 2
6002 Luzern

Gemeinde Mauensee
6216 Mauensee

Projektbearbeiter VVL

Thomas Schemm

Auftragnehmerin

Bahn + Bus Beratung AG 3B
Postfach 564
3000 Bern 14

Tel: 031 / 533 55 33
E-Mail: info@3b-ag.ch
Web: www.3b-ag.ch

Projektbearbeiter

Roland Haldemann, dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI

Dok-Name

170406_Erschliessung Kaltbach_Kurzbericht

Datum

6. April 2017

Inhalt

Der Ortsteil Kaltbach der Gemeinde Mauensee ist heute mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht erschlossen. Dies gab und gibt immer wieder Anlass zu Kritik, weshalb dieses Anliegen schlussendlich im öV-Bericht aufgenommen wurde. Im 2016 hat die Gemeinde Mauensee verschiedene Lösungsansätze aufskizziert und in die Diskussion eingebracht. Gestützt auf diese Lösungsansätze und die nachfolgenden Gespräche haben der VVL und die Gemeinde Mauensee beschlossen, die Bahn + Bus Beratung AG 3B mit einer kleinen Machbarkeitsstudie für die Erschliessung von Kaltbach zu beauftragen.

Eine erste Grobbeurteilung hat rasch gezeigt, dass im bestehenden, angrenzenden ÖV-System keine Synergien für eine zweckmässige und kostengünstige ÖV-Erschliessung von Kaltbach existieren und deshalb der Einsatz eines neuen, zusätzlichen Fahrzeuges nötig wird. Damit öffnet sich automatisch ein grosser Variantenfächer für mögliche Lösungsansätze.

Aufgabe und Inhalt der Machbarkeitsstudie ist aber nicht die Erarbeitung einer umfassenden Variantenpalette und die Bestimmung der Bestvariante anhand eines wissenschaftlichen Bewertungsverfahrens. Vielmehr ist aufzuzeigen, wie die zweckmässige Erschliessung von Kaltbach aussehen muss, damit den übergeordneten Planungsgrundsätzen und Strategien Rechnung getragen wird und im Gesamtsystem Bahn–Bus ein möglichst grosser Nutzen resultiert.

Die Ergebnisse der Abklärungen sowie die Herleitung und Entwicklung der empfohlenen Erschliessungslösung für Kaltbach sind in einer umfangreichen Präsentation zusammengestellt und wurden dem Gemeinderat Mauensee und einer Delegation des Gemeinderates Knutwil am 21. März 2017 vorgestellt.

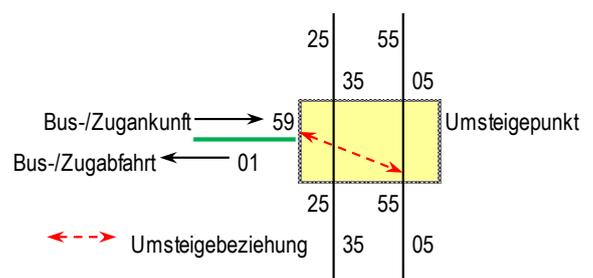
Der vorliegende Kurzbericht fasst nur die wichtigsten Ergebnisse zusammen. Weitere Informationen können in der erwähnten Präsentation nachgelesen werden. Die Präsentation bildet integralen Bestandteil des vorliegenden Kurzberichtes.

1	Übergeordnete Planungen und konzeptionelle Grundsatzüberlegungen.....	1
2	Linienführung und Haltestellenkonzept	3
3	Fahrplan- und Anschlusskonzepte	4
4	Würdigung	6

Beilage

Präsentation vom 21. März 2017

Lesehilfe für Netzgrafiken



1 Übergeordnete Planungen und konzeptionelle Grundsatzüberlegungen

öV-Bericht 2018 bis 2021 und Folgerungen

Die verbesserte ÖV-Erschliessung des Raums St. Erhard–Nebikon–Dagmersellen war bereits im öV-Bericht 2014 bis 2017 als Massnahme enthalten, wurde aber nur teilweise umgesetzt. Deshalb wurde die Massnahme unverändert ins Programm 2018–2021 übernommen. Die entsprechenden Kosten werden mit CHF 170'000.- veranschlagt, was ein sinnvolles HVZ-Angebot¹ mit einem Fahrzeug ermöglicht.

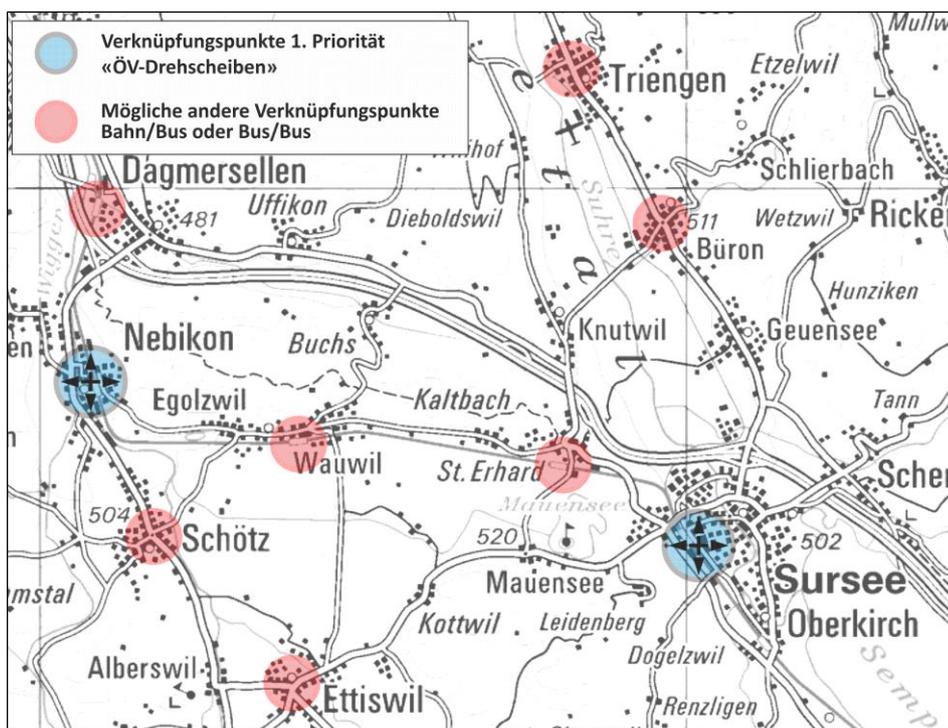
Als allgemeine Zielsetzungen und Strategien für die Angebotsgestaltung beinhaltet der öV-Bericht u. a.:

- "Kurze und verlässliche Reisezeiten"
 - ⇒ Keine Umweg- und/oder Schlaufenfahrten
- "Vernetzte Angebote"
 - ⇒ Keine isolierten Angebote, Vernetzung in ÖV-Drehscheiben
- "Anbindung Raum Luzern Landschaft an die Hauptentwicklungsachsen und die Regional- und Subzentren"
 - ⇒ Anbindung Raum St. Erhard–Nebikon–Dagmersellen an Hauptentwicklungsachse Wiggertal–Sursee–Luzern

In Bezug auf den Raum St. Erhard–Nebikon–Dagmersellen beinhaltet der öV-Bericht folgende, konkretere Grundzüge und Vorstellungen für die Angebotsgestaltung:

- In der sich entwickelnden Stadt Sursee sollen die umliegenden Gemeinden sternförmig mit Zubringerbussen an die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Sursee angeschlossen werden.
- Die Überlandbusangebote sollen generell auf die Bahn ausgerichtet werden. Nebikon als wichtiger, strategischer Verknüpfungspunkt Bahn–Bus wird im öV-Bericht explizite erwähnt.

Sollen die Zielsetzungen und Angebotsvorstellungen gemäss dem öV-Bericht berücksichtigt werden, zeigt sich hinsichtlich der Verknüpfungspunkte – als ein zentrales Angebotsmerkmal – folgendes Bild:



¹ HVZ: Hauptverkehrszeit Morgen und Abend

Planung Verlängerung S61 mit Optimierung Busnetz Luzern West und Folgerungen

Die Verlängerung der S61 wird bei der Betriebsaufnahme im Fahrplanjahr 2020 vorerst als HVZ-Produkt eingeführt (3 Kurspaare Morgen und 4 Kurspaare Abend).

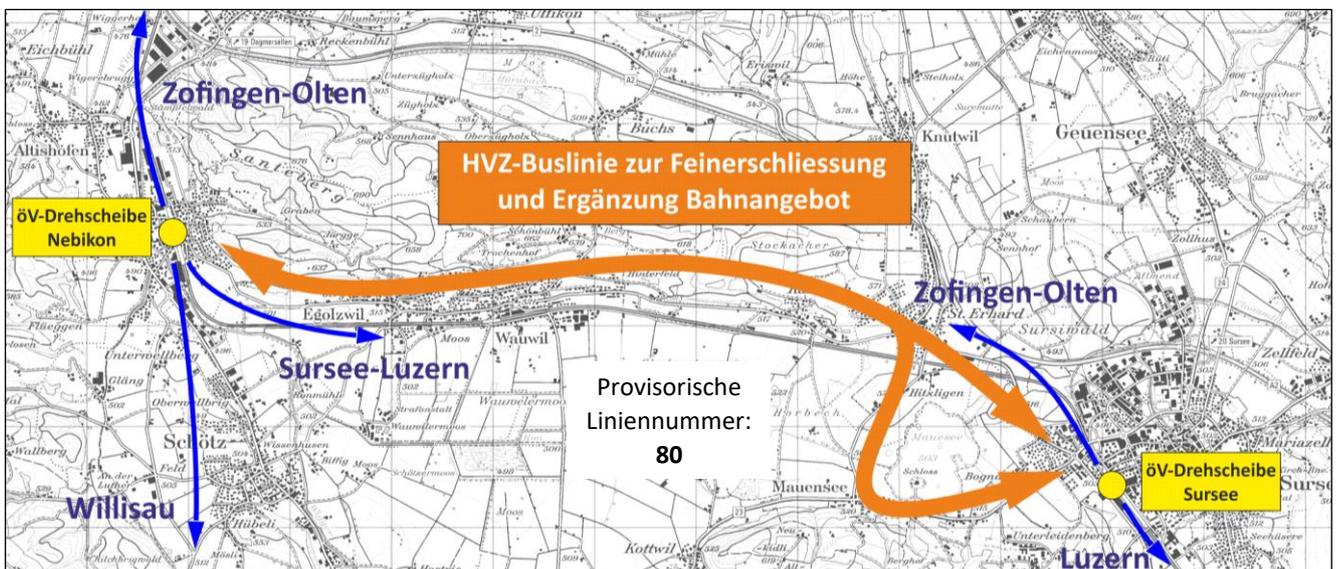
Das optimierte Busnetz sieht ein adäquates und auf die verlängerte S61 abgestimmtes "Eilbus-HVZ-Konzept" vor:

- "Willisauer Express" mit lastrichtungsabhängigen S61-Anschlüssen in Willisau
 - Neuer "Wiggertal Express" mit lastrichtungsabhängigen S61-Anschlüssen in Willisau
- ⇒ Die verbesserte ÖV-Erschliessung des Raums St. Erhard–Nebikon–Dagmersellen soll sich in geeigneter Form in dieses "HVZ-Konzept" einfügen (Angebotsniveau/Mengengerüst, Vernetzung).

Mit den vorgesehenen Angebotsoptimierungen im Busnetz Luzern West im Zusammenhang mit der Verlängerung der S61 wird ÖV-Erschliessung von Dagmersellen und Nebikon mit den Buslinien 60.091 und 60.271 nachhaltig verbessert. Die Massnahmennummern 17 und 49 aus dem öV-Bericht 2014 bis 2017 werden mit dem Gesamtkonzept S61 umgesetzt.

- ⇒ Dagmersellen muss nicht in das neue Angebot für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Kaltbach eingebunden werden.

Genereller Lösungsansatz – Vorschlag



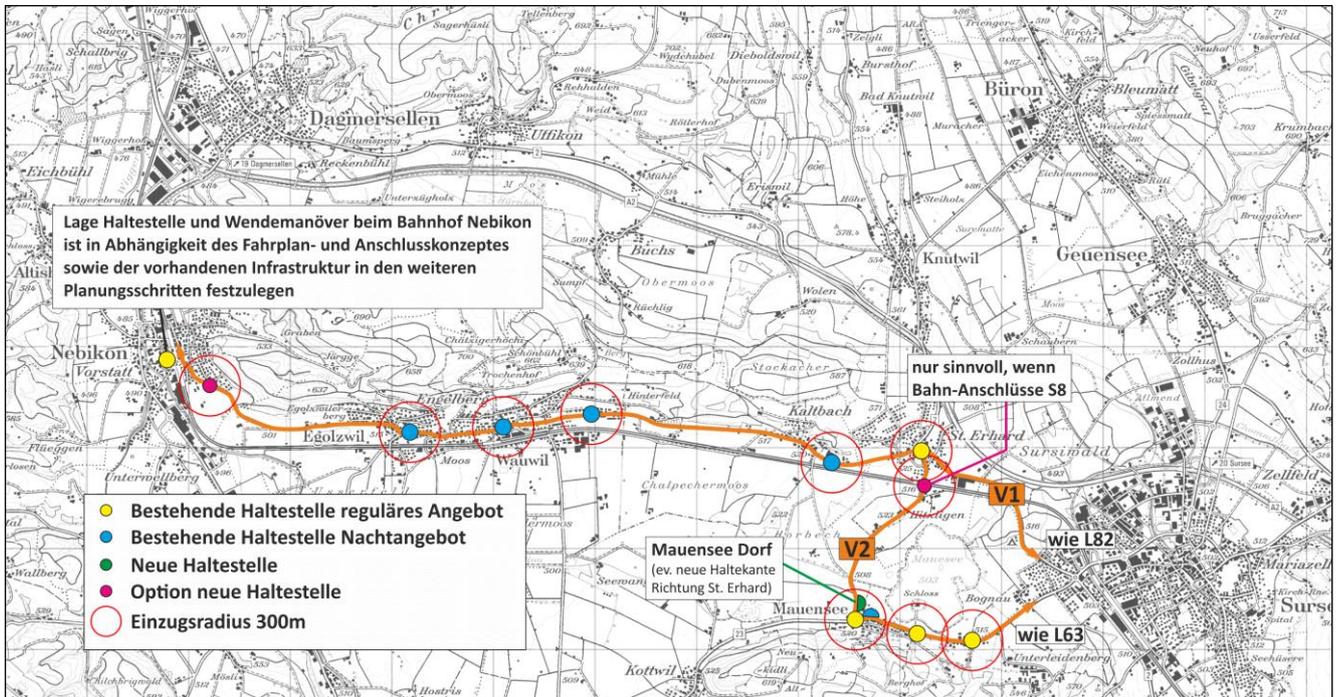
Mit diesem Lösungsansatz können die Potenziale im Planungsperimeter gebündelt werden (Perlschnur) und gleichzeitig kann Kaltbach attraktiv in den ÖV eingebunden werden. Vom neuen Produkt profitieren neben Kaltbach bzw. Mauensee auch die Gemeinden Nebikon, Egolzwil, Wauwil, St. Erhard und Sursee.

Zwischen St. Erhard und Sursee können zwei Linienführungsvarianten diskutiert werden. Die Variante via Mauensee ermöglicht eventuell eine teilweise Integration der Schülertransporte am Morgen und Abend (Detailabklärungen nicht Gegenstand der vorliegenden Machbarkeitsstudie).

Die beiden Verknüpfungspunkte Sursee und Nebikon ermöglichen zahlreiche Umsteigebeziehungen Bahn–Bus und Bus–Bus und erfüllen damit die im öV-Bericht geforderte "Vernetzung der Angebote" ideal.

Das neue Angebot soll eine eigene Liniennummer erhalten. In den nachfolgenden Ausführungen wird das neue Produkt als Linie 80 bezeichnet.

2 Linienführung und Haltestellenkonzept



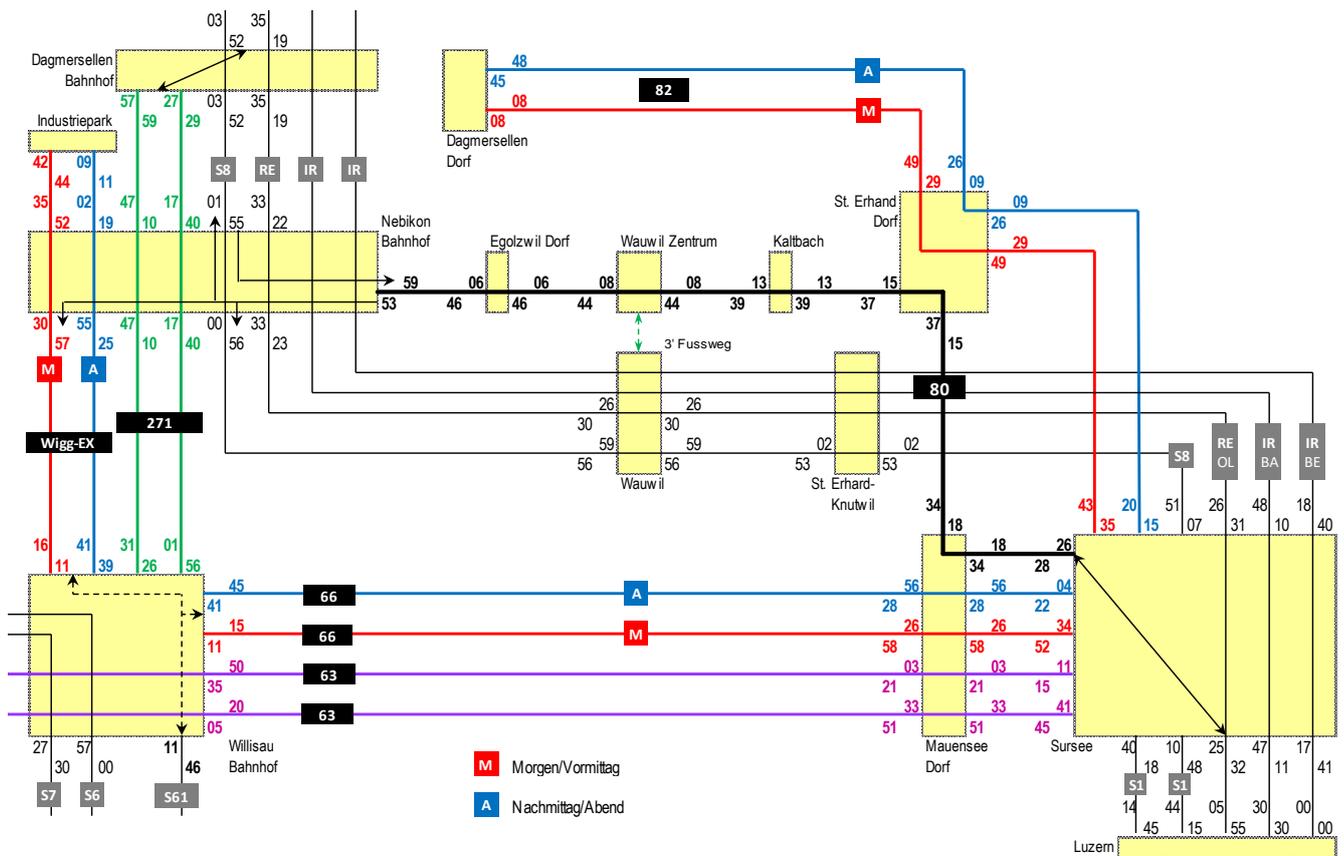
Bemerkungen

- Die abgebildete Skizze stellt lediglich einen groben Vorschlag auf Stufe Machbarkeitsstudie dar. Genaue Anzahl und Lage sowie die bauliche Ausbildung und Ausrüstung der Haltestellen müssen im Rahmen der Umsetzung festgelegt werden (Gemeinden, VVL, vif).
- Für das Halten und Wenden beim Bahnhof Nebikon sind verschiedene Lösungsansätze denkbar. Je nach Fahrplan- und Anschlusskonzept (verfügbare Umsteigezeiten) und vorhandener Infrastrukturen können auch Lösungen östlich des Bahnhofs diskutiert werden.
- In Mauensee Dorf bei der Variante V2 kann in Fahrtrichtung Sursee die bestehende Haltekante der Linie 60.063 angefahren und bedient werden. Ob die heutige Postauto-Haltestelle des Nachtbusangebotes in Fahrtrichtung St. Erhard auch in einem Regelbetrieb tagsüber genutzt werden kann (Sicherheitsaspekte), muss noch geklärt werden. Wenn nein, müsste nach der Abzweigung auf der gemeindeeigenen Mauenseestrasse eine einseitige Haltekante ergänzt werden.
- Eine zusätzliche Haltestelle bei der Bahnstation St. Erhard-Knutwil ist nur sinnvoll, wenn sich mit dem Busfahrplan Anschlussmöglichkeit auf die S8 ergeben. Gegebenenfalls müsste die Haltestelle bei oder auf der Überführung eingerichtet werden (keine Schlaufenfahrt).

3 Fahrplan- und Anschlusskonzepte

In der Präsentation sind für die beiden Linienführungsvarianten verschiedene Fahrplankonzepte in Abhängigkeit der Anschlussprioritäten in Sursee und Nebikon als Netzgrafiken dargestellt. Im vorliegenden Kurzbericht wird stellvertretend ein lastrichtungsabhängiges Fahrplan- und Anschlusskonzepte für die Linienführungsvariante V2 aufgezeigt und erläutert.

HVZ Morgen ⇒ Lastrichtung "Bringen"



Anschlüsse

Nebikon

Destination	U-Zeit
– Nach S8 Sursee	3'
– Nach S8 Olten	8'
– Nach Wigg-EX Willisau	4'
– Von S8 Olten	4'

Sursee

Destination	U-Zeit
– Nach RE Luzern	6'
– Von RE Luzern	3'

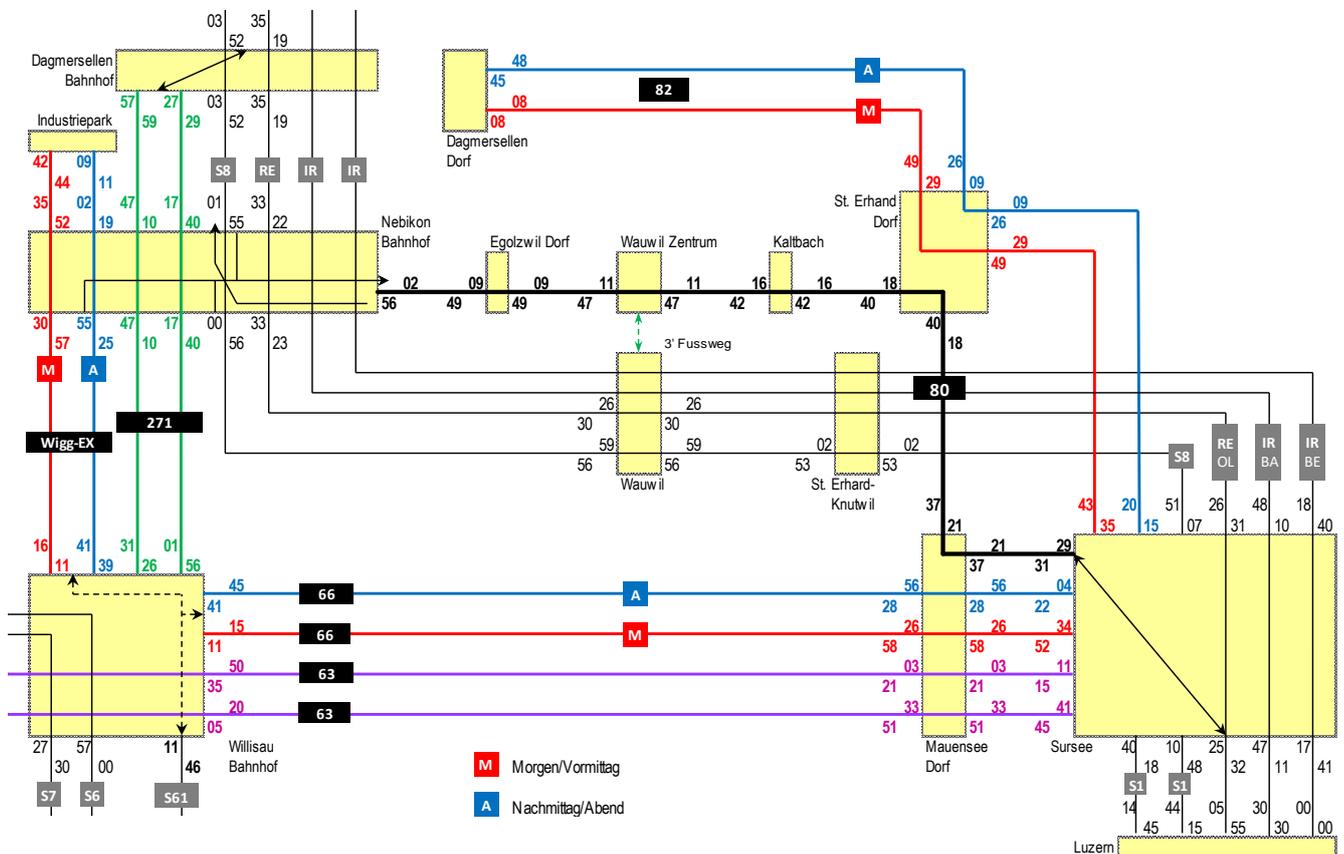
Mauensee Dorf

Destination	U-Zeit
– Nach 63 Ettiswil	3'

Erläuterungen

- Für St. Erhard resultiert eine 3. Verbindung nach Luzern in Sursee mit einer Reisezeit von 40 Minuten. Die bestehenden Verbindungen nach Luzern (S8-IR) und (L82-IR) sind mit 28 bzw. 31 Minuten zwar schneller; mit der 3. Verbindung entstehen neu auch attraktive Transportketten nach Sempach-Neuenkirch und Emmenbrücke.
- Für St. Erhard resultiert weiter eine schnelle Verbindung nach Willisau mit Umstieg auf die Linie 63 in Mauensee (Reisezeit 20 Minuten). Willisau kann aber auch mit dem Wiggertal Express via Nebikon erreicht werden.
- Die Siedlungsgebiete von Egolzwil, welche von der Bahnstation Wauwil nur ungenügend erschlossen werden, erhalten stündlich zwei Verbindungen nach Luzern mit einem hinkenden 20'/40'-Takt:
 - Linie 80 Sursee-RE / Egolzwil ab xx.06 / Luzern an xx.55
 - Linie 80 Nebikon-S8 / Egolzwil ab xx.46 / Luzern an xx.30
- Für Egolzwil resultiert in Nebikon zudem eine schnelle Verbindung nach Olten mit der S8 (Reisezeit 36 Minuten) und eine schnelle Verbindung nach Willisau mit dem Wiggertal Express (Reisezeit 25 Minuten).
- In Nebikon entsteht eine attraktive Umsteigebeziehung für die Gemeinden Egolzwil, Wauwil und St. Erhard sowie den Ortsteil Kaltbach der Gemeinde Mauensee Richtung Schötz-Willisau mit kurzen Umsteigezeiten.
- Weiter gilt zu beachten, dass die vorgeschlagene Fahrplage der Linie 80 das Angebot der Linien 63 und 66 zwischen Mauensee und Sursee sinnvoll ergänzt und nicht konkurrenziert.

HVZ Abend => Lastrichtung "Holen"



Auf einen detaillierten Beschrieb der Anschlüsse und Transportketten in der HVZ am Abend wird an dieser Stelle verzichtet. Im Grundsatz werden die für die HVZ Morgen aufgezeigten Transportketten in der Gegenrichtung angeboten.

Fazit

Unabhängig von der Linienführungsvariante kann ein attraktives Fahrplan- und Anschlusskonzept mit attraktiven Transportketten in Sursee in Nebikon gestaltet werden (siehe auch Präsentation), ohne dass bestehende Angebote konkurrenziert werden (Parallelangebote).

Es ist nicht Aufgabe und Inhalt der vorliegenden Machbarkeitsstudie, diesbezüglich eine konkrete Lösung vorzuschlagen. Das definitive Fahrplan- und Anschlusskonzept ist unter Einbezug und in Absprache mit den Gemeinden in späteren Planungsphasen abschliessend festzulegen.

4 Würdigung

- ✓ Mit dem Lösungsansatz werden bestehende örtliche Bedienungslücken geschlossen.
- ✓ Die neue Buslinie stellt eine sinnvolle Angebots-/Netzergänzung zum bestehenden Angebot dar. Davon profitieren nicht nur Kaltbach bzw. Mauensee, sondern auch die Gemeinden Schötz, Nebikon, Egolzwil, Wauwil, St. Erhard und Sursee. Alle Gemeinden werden besser miteinander vernetzt (neue und/oder zusätzliche, attraktive Verbindungen und Transportketten).
- ✓ Bestehende Angebote werden nicht bzw. nur marginal konkurrenziert. Im Gegenteil: Die vorgeschlagene Buslinie ergänzt und stärkt die bestehenden Bahnprodukte zwischen Sursee und Nebikon (Zubringer RE/S8). Parallelangebote zu bestehenden Buslinien werden vermieden.
- ✓ Mit der vorgeschlagenen Linienführung und dem dargestellten Haltstellenkonzept werden namhafte Potenziale bedient:
 - V1 ~ 2'800 Einwohner und ~850 Arbeitsplätze (ohne Nebikon und ohne Sursee)
 - V2 ~ 3'200 Einwohner und ~1'000 Arbeitsplätze (ohne Nebikon und ohne Sursee)
- ✓ Mit dem vorgeschlagenen Mengengerüst (HVZ-Betrieb Morgen und Abend analog verlängerte S61) wird von Anfang an ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäss den gesetzlichen Vorgaben (Bund und Kanton) erreicht werden können. Im Falle der Linienführung V2 sind die Voraussetzungen noch besser, wenn es gelingt, die Schülertransporte am Morgen und Abend zu integrieren.
- ✓ Die vorgeschlagene Lösung erfüllt alle strategischen Vorgaben und Zielsetzungen aus dem öV-Bericht 2018 bis 2021.
- ✓ Die vorgeschlagene neue Buslinie stellt insgesamt ein weiteres, sinnvolles Modul im Gesamtprojekt "Verlängerung S61 und Optimierung Busnetz Luzern West" dar.
- ✓ Die vorgeschlagene neue Buslinie ist auch stimmig und kompatibel zur Strategie und den Zielsetzungen des Projektes "Zentrum Sursee Plus – Konzept Motorisierter Individualverkehr" (Bericht für die Mitwirkung, Stand 18. August 2016).