Aktualisierung ÖV-Konzept Sursee

Phase II: Konzeptbericht

Bericht 3 von 3

Verkehrsverbund Luzern Sursee Plus

30. Oktober 2019



Bearbeitung

Peter Schoop

dipl. Ing. ETH/SVI

Conrad Naef

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Maria Andreou

Administration

 $Metron\,Verkehrsplanung\,AG$

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

 $in fo@\,metron.ch$

www.metron.ch

Auftraggeber

Thomas Schemm

Verkehrsverbund Luzern

André Marti

Sursee Plus

Begleitung

Robert Barmettler

Rottal Auto AG

Philipp Schubiger

Postauto Zentralschweiz

Inhaltsverzeichnis

	Zusammentassung	4
1	Einleitung und Auftrag	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Anlasspunkte für eine Untersuchung	7
1.3	Ergebnisse Phase I	8
1.4	Schwerpunkte für Phase II	8
2	Kurzanalyse	9
2.1	Linien und Angebot 2018	9
2.2	Anbindung an die Bahn	10
2.3	Betriebsbedingungen auf der Strasse	11
2.4	Schlüsselprobleme	11
2.5	Stossrichtungen	12
3	Korridor Nord	13
3.1	83 Sursee – Büron – Schlierbach	13
3.2	85 Sursee – Triengen – Schöftland	14
3.3	Bedienung in Sursee Nord Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen	17
3.4		18
4	Korridor Ost / Südost	19
4.1	81 Sursee – Rickenbach – Beromünster	19
4.2	84 Sursee – Eich – Sempach 87 Sursee – Beromünster («Moischter Express»)	20
4.3 4.4	399 Sursee – Rickenbach – Menziken – Beinwil	21 23
4.5	86 Ortsbusast Spital	24
4.6	Bedienung in Sursee Ost – Schenkon	26
4.7	Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen	27
5	Korridor Süd	28
5.1	62 Sursee – Nottwil – Buttisholz – Ruswil	28
5.2	65 Sursee – Oberkirch – Nottwil	30
5.3	Bedienung in Sursee Süd – Oberkirch	31
5.4	Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen	32
6	Korridor West	33
6.1	63 Sursee – Ettiswil – Willisau	33
6.2	66 Sursee – Willisau – («Willisauer Express»)	34
6.3	86 Ortsbusast Campus	36
6.4	Option Verdichtung Ortsbusast Campus Bedienung in Sursee West – Oberkirch Nord	37
6.5 6.6	Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen	38 38
7	Korridor Nordwest	39
7.1	80 neu Sursee – Nebikon	39
7.2	82 Sursee – Dagmersellen	40
8	Bedienung Agglomerationskern	41
8.1	Übersicht über die Konzeptvorschläge	41
8.2	Wirkungen der vorgeschlagenen Ausbauten	42
8.3 8.4	Schlussfolgerungen zum Angebotskonzept 2020 Schlüsselproblem Zuverlässigkeit	43
8.5	Ausblick und Umsetzung	43 44
3	Anhang 1: Übersicht nach Korridoren	47
	Anhang 2: Netzgrafik Um setzungsvorschlag 2020	4 / 54
	Anhang 3: Fahrplanraster Linie 85	55 55
	Anhang 4: Bericht zur Mitwirkung	56

Zusammenfassung

Ausgangslage und Anlasspunkte für die Aktualisierung öV-Konzept Sursee

Im vergangenen Jahrzehnt wurden in verschiedenen regionalen Räumen rund um Sursee aufgrund von Studien wesentliche Ausbauten des Busangebots realisiert. Bereits im Jahr 2015 wurde ein Monitoring zu diesen Ausbauten durchgeführt. Im Sinne eines weiteren Monitorings und der Überprüfung des Angebots wurde zwischen April 2018 und Mai 2019 eine Aktualisierung der ÖV-Planung vorgenommen.

Den konzeptionellen Anpassungen ging eine generelle Überprüfung der verschiedenen Buskorridore ab Sursee und die Prüfung von Anliegen der Gemeinden voraus. Die Anliegen der Gemeinden des RET Sursee umfassen hauptsächlich:

- Gewisse Angebotsverbesserungen bzw. Schliessung von Lücken
- Prüfung eines Ortsbusses («Zentrumsbus»)
- Klarheit bzgl. der ÖV-Entwicklung und künftiger Erschliessung, auch im Hinblick auf eine zweckmässige Abstimmung mit der Siedlungs-entwicklung

Die Abklärungen zur Aktualisierung des ÖV-Konzepts Sursee erfolgten in zwei Phasen und sind in drei Berichten dokumentiert:

- Phase I: Analyse
- Phase II: Konzept mit
 - Technischer Bericht und Detailabklärungen
 - Konzeptbericht

Hinweis

Im Technischen Bericht sind die Anliegen der Gemeinden beurteilt und für die meisten Korridore auch vertiefende Abklärungen dargestellt. Dieser Konzeptbericht enthält deshalb hauptsächlich die Resultate und Empfehlungen.

Erfolgskontrolle

Aus der Analyse der Nachfrageentwicklung und der verkehrlichen Beurteilung lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- In der Region Sursee besteht grundsätzlich ein zweckmässiges Busnetz mit Bedienung aller Hauptachsen, auch in Sursee selbst.
- Die Ausrichtung der Anschlüsse auf die Bahn gewährleistet funktionierende Transportketten in Richtung Süden (Luzern) sowie auch Richtung Norden (Olten / Bern).
- Viele Linien haben denn auch teilweise markante Nachfragezunahmen zu verzeichnen.
- Dennoch lassen sich bei einer kritischen Überprüfung vereinzelte Schwachstellen in der Erschliessung sowie im Fahrplanangebot ausmachen. Im Korridor Nord nach Triengen ist das Angebot der Linien zudem uneinheitlich.

Fazit:

Das Schlüsselproblem stellen die staugefährdeten Zufahrten nach und die meisten Hauptachsen in Sursee dar: Behinderungen durch den Individualverkehr übertragen sich auf Verspätungen beim Bus und gefährden zuverlässige Anschlüsse auf den Fernverkehr und die S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten.



Aktualisierung des Angebotskonzepts

Ausgelöst auch durch verschiedene Anliegen der Gemeinden wurden die jeweiligen Korridore nach Optimierungen überprüft und vereinzelt auch Neugestaltungen entwickelt. Die vorgeschlagenen vier Massnahmen umfassen folgende Bereiche:

Räumliche Lücken schliessen:

- Verlegung der Linie 65 Sursee Oberkirch (- Nottwil) von der Umfahrungs- auf die Bahnstrasse und damit Erschliessung des neuen Wohngebiets und des Arbeitsplatzschwerpunkts im Bereich Oberkirch – Sursee
- Verlängerung dieser Linie Sursee Nottwil bis ins südliche Wohngebiet
 «Wysshüsli» und damit Schaffung der Grundlage für eine Überprüfung der Mitfinanzierungdurch das BAV (heute wie ein Ortsbus finanziert)
- Empfehlung zur Verlegung der Fahrroute der Linie 85 nach Triengen Schöftland auf eine neue Busstrasse entlang der Gemeindegrenze Sursee Geuensee:
 Erschliessung des nördlichen Arbeitsplatzgebietes und «Umfahrung» der stark belasteten Zufahrt zum Autobahnanschluss

Zeitliche Lücken schliessen:

- Schliessung der Taktlücken tagsüber bei den Linien 83 nach Schlierbach und 85 nach Triengen, auf der Linie 62 nach Ruswil bis zum SPZ sowie auf der Linie 82 nach Dagmersellen
- Ausgeweitetes Angebot über Mittag (Linie 87 «Moischter Express») und Taktverdichtung am Samstag (Linie 63 nach Willisau) sowie neues Angebot am Samstag (Linie 399 nach Menziken – Beinwil)
- Einige Massnahmen sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen.

Systematisierung des Korridors nach Triengen – Schöftland:

- Neu übersichtliche Zuordnung der Linien zwischen Sursee und Geuensee
 - Linie 83 nach Schlierbach neu über Rothüsli (Altstadt)
 - Linie 85 nach Triengen neu im 30-Min.-Takt über die Allmendstrasse
- Weiterhin durchgehende Linie 85 Sursee Schöftland, um die Direktfahrten für Triengen und Winikon gewährleisten zu können; aber mit gezielten «Pufferzeiten» in Triengen bzw. in Reitnau
- Neu weitere durchgehende Kurse Sursee Schöftland in den Hauptverkehrszeiten, auch zugunsten einer Angebotsverdichtung auf dem Luzern Abschnitt.

Systematisierung der Ortserschliessung – keine Ausweitung des Netzes

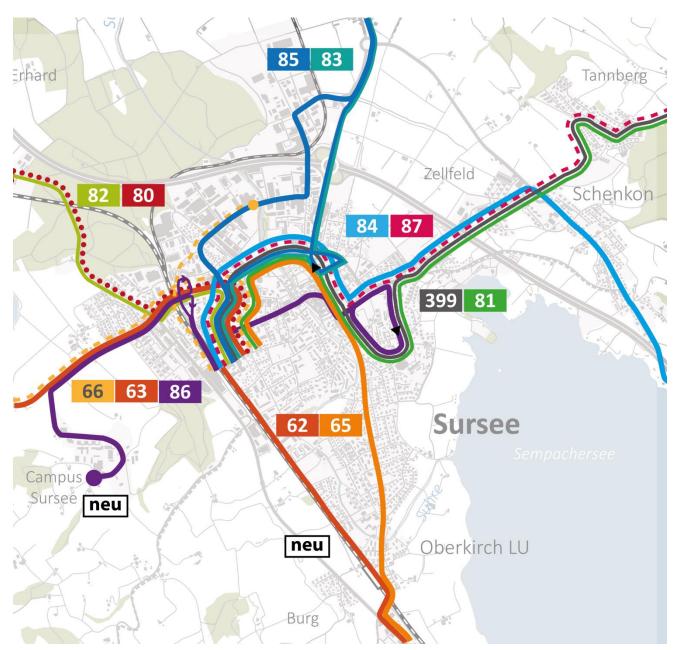
Die unvoreingenommene Überprüfung des Netzes – auch im Hinblick auf einen eigenen «Zentrumsbus» – hat die hohe Erschliessungsqualität der Regionalbuslinien auch auf den Hauptachsen in der engeren Agglomeration Sursee bestätigt.

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden die letzten Lücken geschlossen, was die Einführung einer zusätzlichen Ortsbuslinie auf absehbare Zeit erübrigt.

Dennoch wurden auch in der Ortserschliessung von Sursee Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt:

- Mit einer Neugestaltung des Fahrplans bzw. der Anschlüsse der Ortsbuslinie 86 entsteht ohne zusätzlichen Aufwand eine «echte» Durchmesserlinie zwischen Spital und Campus.
- Die Verlängerung der Linie 66 von Willisau bis ins Gebiet Münchrüti schafft künftig Direktverbindungen zu den Arbeitsplätzen und zur Kantonsschule.
- Auch eine Verdichtung des Angebots zum 15-Min.-Takt bis Campus ist realisierbar, sofern die Finanzierung durch Dritte sichergestellt ist.
- Weitere Synergien sind möglich, aber nur dann, wenn künftig ein zuverlässiger Betrieb gesichert und somit die Ausnützung der heutigen «Ausgleichszeiten» am Bahnhof Sursee auch vertretbar ist.

Vorschlag Liniennetz 2020 im Raum Sursee



Die nächsten Schritte

Die Massnahmen seitens Netz und Fahrplanangebot sind im Rahmen dieser Aktualisierung formuliert. Das Konzept benötigt seitens der Strasseneigentümer (Gemeinden und Kanton) die Bereitschaft und die Mitfinanzierung derjenigen infrastrukturellen und betrieblichen Massnahmen, die für einen zuverlässigen öV notwendig sind.

Beim öV-Angebot in den Korridoren Sursee – St. Erhard – Wauwil – Nebikon sowie Sursee – St. Erhard – Dagmersellen bestehen noch verschiedene Schwachstellen und offene Fragen (Erschliessung Kaltbach, zukünftige Bedienung Bahnhof St. Erhard-Knutwil), weshalb dies in einer separaten Studie untersucht werden soll.

Ergebnisse der Mitwirkung

Im Laufe des Sommers 2019 wurde eine umfangreiche Mitwirkung mit den Gemeinden und den betroffen Organisation durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen keinen Anpassungsbedarf der Konzeptvorschläge. Im Anhang 4 sind die ausführlichen Antworten dokumentiert.

1 Einleitung und Auftrag

1.1 Ausgangslage

Überblick über die Entwicklung

Im vergangenen Jahrzehnt wurden in verschiedenen Regionen des Kantons Luzern aufgrund von Studien wesentliche Ausbauten des Busangebots realisiert, insbesondere:

- Verlängerung der Buslinie Luzern Beromünster über die Kantonsgrenze nach Menziken (Umsetzung 2008)
- Überprüfung und Anpassungen am Angebotskonzept im Raum Sursee (Umsetzung 2010)
- Anpassungen am Angebotskonzept der Buslinien 83/85 (2013)
- Regionalbuskonzept Rothenburg Neuenkirch Sempach Sursee (Umsetzung 2014)
- Untersuchungen Busachse Rottal (2014)

Diese Konzepte haben sich grundsätzlich bewährt, was sich auch in den stetig wac hsenden Nachfragezahlen ausdrückt. Im Jahr 2015 wurde bereits eine Überprüfung des ÖV-Angebots Sursee durchgeführt, im Sinne eines «Monitoring».

Kürzlich abgeschlossen oder im Gang sind folgende Untersuchungen zu einem Ausbau des ÖV:

- Überlegungen zur Erschliessung Mauensee / Kaltbach; Machbarkeitsstudie
- Planung zur Erschliessung Campus Oberkirch / Sursee
- Verlängerung der S61 von Schachen nach Willisau ab Dez. 2019 mit teilweiser Auswirkung auf Sursee (Planungsphase 3)

Speziell zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die weiteren Planungen im Raum Sursee, dokumentiert in folgenden Berichten:

- Masterplan Sursee (inkl. Bushub Bahnhof)
- MIV-Konzept Sursee

Auf Ebene Kanton sind die übergreifenden Berichte zu nennen:

- ÖV-Bericht Kanton Luzern 2018 2021
- Bauprogramm Kanton Luzern

1.2 Anlasspunkte für eine Untersuchung

Anlasspunkte für eine Untersuchung bestehen sowohl seitens des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) als auch seitens verschiedener Gemeinden (Sursee Plus):

Seitens Verkehrsverbund Luzern:

- Gegenüberstellung der ursprünglichen Konzepte («Soll») mit den bis zum Jahr 2018 umgesetzten Fahrplanangeboten («Ist»)
- Darstellung der Fahrgastentwicklung auf den Linien und damit eine «Erfolg smessung»

Seitens vieler Gemeinden / Sursee Plus bestehen Anliegen nach:

- Gewissen Angebotsverbesserungen bzw. Schliessung von Lücken
- Prüfung Ortsbus («Zentrumsbus»)
- Klarheit bzgl. ÖV-Entwicklung und künftiger Erschliessung, namentlich auch im Hinblick auf eine zweckmässige Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung

 Abstimmung Zonenplan/Gestaltungsplan koordiniert mit der ÖV-Planung als Grundlage zur Freihaltung der notwendigen ÖV-Flächen (Grundlage für zukünftige behördenverbindliche Vorgaben)

1.3 Ergebnisse Phase I

Im Hinblick auf die gewünschte Weiterentwicklung des Busangebots sollten folgende Punkte im Vordergrund stehen:

- Einbezug der bereits absehbaren und längerfristigen Siedlungsentwicklung im Raum Sursee Nord, insbesondere auch im Zusammenhang mit einer zweckmässigen Ergänzung des Strassennetzes für die Buserschliessung
- Weitere Systematisierung des Angebots zugunsten
 - eines ganztägig gleichen Taktrasters (d.h. keine Taktwechsel mehr)
 - einem konsequenten 30-Min.-Takt
 - einem Angebotsniveau am Samstag wie unter der Woche
- Entwicklung eines Ausbauschritts in der Agglomeration Sursee, der weitaus mehr auf «urbanen» Nachfragebedürfnisse ausgelegt ist, d.h.
 - Durchmesserlinien
 - Neue Linien, evtl. auch mit teilweise tangentialem Verlauf
 - Verdichtung auf Hauptabschnitten oder für Zielorte
 - Schlanke Anschlüsse in den Hauptverkehrszeiten aus allen / in alle Richtungen zu regional/kantonal wichtigen Zielorten (Campus)
- Entwicklung von **alternativen Konzepten** für die Korridore
 - Sursee Geuensee
 - Sursee Nottwil Buttisholz Ruswil
 - Sursee Dagmersellen
- Wirksame Strategien zugunsten der Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit
 - bauliche Infrastrukturen (Busspuren)
 - betriebliche Massnahmen
 - Alternativrouten im Sinne von «Umfahrungen»
 - spezifische Busbevorzugungsmassnahmen

1.4 Schwerpunkte für Phase II

Die Schwerpunkte der im Folgenden dargelegten Konzepte sind die ersten 4 Punkte im Sinne der klassischen Angebotsplanung. Hier gehen die Ausführungen teilweise weiter und vor allem tiefer als im ursprünglichen Pflichtenheft vorgesehen. Dies erfolgte vor allem auch deshalb, weil sich im Lauf der Erarbeitung zeigte, dass mit einzelnen gezielten Ergänzungen sich wesentliche Anforderungen auch kurzfristig und mit überschaubaren finanziellen Mitteln erfüllen lassen.

Der letzte Punkt «Strategien zugunsten der Anschlusssicherheit» wird planerisch einbezogen, aber nicht vertieft ausgeführt. Hier bedarf insbesondere der Unterstützung durch den Kanton und die Gemeinden, um die erforderliche Infrastrukturen und Mass-nahmen umzusetzen.

2 Kurzanalyse

2.1 Linien und Angebot 2018

Die heutigen Linien ab/bis Bahnhof Sursee, gegliedert nach 5 Korridoren, weisen folgendes Angebot auf:

Nr	Endpunkt	Kurse/h (HVZ)	Taktlücken	Taktwechsel		
Nord	Nordkorridor					
83	Schlierbach	1	0	0		
85	Triengen – Schöftland	3 – 41)	0			
Ostkorridor						
81	Rickenbach – Beromünster	1				
84	Eich – Sempach	2				
87	Beromünster («Möischter Express»)	1	0	0		
399	Rickenbach – Beinw il	1		0		
86	Ortsbusast Spital	2				
Südwestkorridor						
62	Nottw il – Rusw il	2	0			
65	Oberkirch – Nottw il	2				
Wes	Westkorridor					
63	Ettisw il – Willisau	2				
66	Willisau («Willisauer Express»)	1	0			
86	Ortsbusast Campus	$2 - 3^{1)}$				
Nord	Nordw estkorridor					
82	St. Erhard/Knutwil – Dagmersellen	1	0	0		

¹⁾ Morgenspitze: 1 zusätzlicher Kurs

Tabelle 1:

Über sicht Buslinien 2018

Es verkehren heute 11 Regionalbuslinien ab/bis Bahnhof Sursee. Dazu kommt die Linie 86 als Ortsbus, die in der obigen Tabelle auf 2 Äste aufgeteilt ist. Zusammen mit der Ortsbuslinie 86 entstehen dadurch in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und späten Nachmittag insgesamt 21 Abfahrten pro Stunde. In der Morgenspitze sind es sogar 23 Kurse, die in Sursee ankommen bzw. abfahren.

Zu ergänzen ist folgendes:

- Die Linie 83 nach Schlierbach, 1 stündlicher Kurs der Linie 85 nach Triengen sowie die Linien 62, 66, 82 und 87 verkehren nur in den Hauptverkehrszeiten.
- Die Linien 82, 83, 87 und 399 weisen je ein unterschiedliches Taktraster am Vormittag und am Nachmittag auf («Taktwechsel»).
- Die Linien 62 und 63 sind betrieblich am Bhf Sursee durchgebunden.
- Auf den Linien 85 (nach Sursee) und 86 (nach Campus) verkehrt in der Morgenspitze ein zusätzlicher Kurs.

2.2 Anbindung an die Bahn

Die nachstehende Grafik zeigt die zeitliche Verteilung der Zugs **abfahrten** ab Bahnhof Sursee:

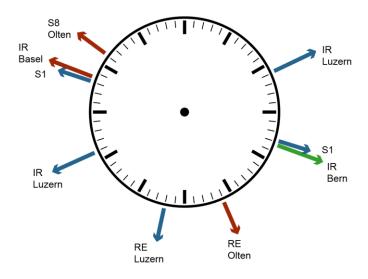


Abbildung 1: Abfahrtszeiten der Züge ab Sursee

Bemerkung:

Die obige Darstellung zeigt der Übersichtlichkeit halber bewusst nur die Abfahrtszeiten dar – eine analoge Darstellung liesse sich auch für die Ankunftszeiten machen.

Übertragen auf die Ausgestaltung der Buslinien heisst dies:

Ankunft Bus	Abfahrt Bahn		
Min.	Min.	Produkt	Richtung
05	11	IR	Luzern
11	18	IR	Bern
	18	S-Bahn	Luzern
20	26	RE	Olten
25	32	RE	Luzern
35	41	IR	Luzern
41	48	IR	Olten – Basel
	48	S-Bahn	Luzern
45	51	S-Bahn	Olten

Tabelle 2: Anschlusszeiten am Bahnhof Sursee

Die Tabelle zeigt die möglichen bzw. zweckmässigen 7 Ankunftszeiten pro Stunde, wobei jeweils zwei Abfahrtszeiten um 30 Min. versetzt sind (Min. 11 und 41, Min. 18 und 48).

Im Weiteren geht aus der Tabelle hervor:

- Eine Linie im 30-Min.-Takt kann
 - entweder an die IR nach Luzern («Südanschluss») anschliessen, oder
 - an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss») sowie an die S1 nach Luzern anbinden.

- Da der RE Luzern Olten nur stündlich verkehrt, macht eine Anbindung einer im 30-Min.-Takt verkehrenden Linie an die RE keinen Sinn (da der jeweils 2. Kurs «ins Leere» fahren würde).
- Ein 15-Min.-Takt auf einer Linie bedeutet, dass
 - zwei Kurse auf die IR nach Luzern (ab Min. 11 und 41) auszulegen sind;
 - der 3. Kurs auf den RE nach Olten (ab Min. 26) auszurichten ist;
 - der 4. Kurs kein Anschluss hat und somit «ins Leere fährt».

Das Grundproblem liegt darin, dass die sehr wünschbare Verdichtung des RE Luzern – Olten zum 30-Min.-Takt **erst m it der Realisierung des Durchgangsbahn hofs** Luzern möglich ist.

Fazit

- Bedingungen und Konsequenzen im Hinblick auf einen 15-Min.-Takt sind
 - nur eine mögliche Zeitlage
 - maximal 3 Zugsanschlüsse
 (beide IR nach Luzern und RE nach Olten)

2.3 Betriebsbedingungen auf der Strasse

Überlastungserscheinungen auf dem Hauptstrassennetz treten vor allem auf:

- auf der Achse Surentalstrasse Ringstrasse
- an den Knoten Schlottermilch und Bifang.

Gemäss Aussagen von Postauto haben die Kurse aus dem Suhrental in der Morgenspitze Verspätung von durchschnittlich 5 Min. – ein Wert, der nur knapp unter der minimalen Umsteigezeit liegt.

2.4 Schlüsselprobleme

Die eingehenden Analysen zu Netz, Anschlüssen, Angebot und Produktionsbedingungen ergeben folgende **Schlüsselproblem e**.

- **Kompliziertes Netz** mit unterschiedlichen Fahrrouten:
 - in Sursee bei den Linien 83 nach Schlierbach und 85 nach Triengen Schöftland (via Altstadt/Rothüsli und via Zeughaus-/Allmendstrasse)
 - im Korridor Beromünstermit unterschiedlichen Fahrrouten in Sursee
 (z.T. via Spital) und zwischen Schenkon und Beromünster

- Anschlüsse an die Bahn

 bei einzelnen Linien «asymmetrisch» (unterschiedliche Anschlüsse auf der Hinund Rückfahrt der Buslinie) und sog. «Taktwechsel» am Vormittag

- Lückenhafter Fahrplan

- bei mehreren Linien mit sog. «Taktlücken» am Vor- und Nachmittag
- am Samstag bei einzelnen Linien Angebot ausgedünnt oder sogar ganz fehlend
- **Finanzierungsprobleme** kurz- und mittelfristig
- Behinderungen durch den MIV
 - Staus auf den Zufahrtsachsen, namentlich aus Richtung Geuensee und Schenkon

Auswirkungen

Die oben angesprochenen Schlüsselprobleme sind nachteilig für die Anbindung der Nachbargemeinden an Sursee bzw. auch im Zubringer zur Bahn.

Sie mindern aber auch die Qualität und die (einfache) Benützbarkeit des ÖV im Agglomerationskern, d.h. in

- Sursee
- Schenkon
- Oberkirch

D.h. dass in diesen Gemeinden die üblichen Standards für einen «Zentrumsbus», insbesondere bzgl. konsequentem und dichtem Takt, nur teilweise erfüllt sind.

2.5 Stossrichtungen

Abgeleitet von den Ergebnissen der Analyse lässt sich folgendes formulieren:

Stossrichtungen zur Aktualisierung des ÖV-Angebots

- Systematisierung und Vereinfachung von Netz und Angebot
- Konsequente Anschlüsse an die Bahn
- Lückenloser Takt
- Gezielter Ausbaudes Angebots

Damit soll insbesondere die Funktion der Regionallinien in der Erschliessung des Agglomerationskerns **gestärkt** werden.

Voraussetzungen für das ÖV-Konzept – insbesondere im Agglomerationskern

Die erforderlichen Massnahmen zur wirksamen Busbevorzugung müssen zugunsten der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit in der Transportkette Bus – Bahn umgesetzt werden.



3 Korridor Nord

3.1 83 Sursee – Büron – Schlierbach

Regionale Funktionen

Ergänzung zur Linie 85:

- Anbindung der Gemeinden Büron und Geuensee an das Regionalzentrum Sursee
- Zubringer auf die Bahn in Sursee

Konzeptionelle Überlegungen

- Im Einzugsbereich der Haltestellen Münchrüti und Sappeurstrasse befinden sich rund 2'7 00 Arbeitsplätze sowie auch Schulen.
- Die Linien 83 und 85 werden in Sursee Nord den beiden Fahrrouten über die Surental- und die Zeughaus-/Allmendstrasse neu zugeordnet.
- Eine Fahrroute der Linie 83 neu über die Surentalstrasse bringt der Gemeinde Schlierbach neu die Verbindung auch zur Altstadt.
- Auf der Achse via Zeughaus-/Allmendstrasse kann neu anstelle des heute unsystematischen Angebots mit den Linien 83 und 85 («Hinketakt» und Taktlücken) mit der Linie 85 neu der integrale 30-Min.-Takt angeboten werden.

Modifizierte Linie 83 im Agglomerationskern

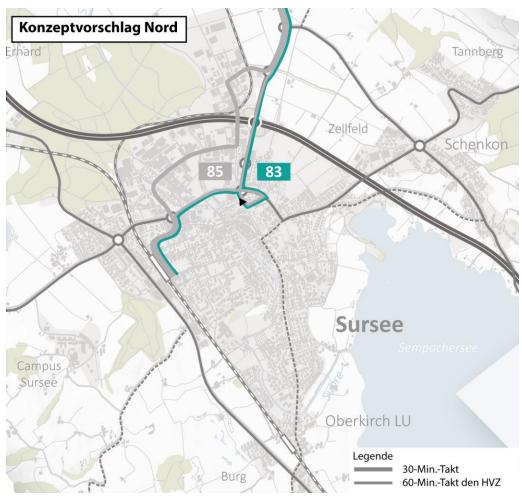


Abbildung 2: Linie 83 mit Fahrroute **neu** via Rothüsli

Angebotsmerkmale

- Linie 83 neu via Altstadt (Rothüsli)
- Um wenige Min. verschoben, **neu** systematisiert im 30-Min.-Raster Vormittag / Mittag Abend
- Anschluss in Büron an die Linie 85 nach Triengen
- Neu 60-Min.-Takt (gem. Projektgruppe)

Beurteilung

- + **Neu** direkte Erreichbarkeit der Altstadt Sursee auch für Schlierbach
- + Optimale Anschlüsse **neu** an den **IR** nach **Olten** (in jeweiliger Hauptrichtung) und an die S1 nach Luzern (ganztags)
- + Schliessung der Taktlücken
- Anschluss **neu** an die S1 nach Luzern (statt an den IR in jeweiliger Hauptrichtung)
- Weiterhin Taktwechsel Vormittag Nachmittag (aus Anschlussgründen)
- Aufwand für Umbau Haltestelle Rothüsli gem. BehiG?

3.2 85 Sursee - Triengen - Schöftland

Regionale Funktionen

- Anbindung der Luzerner Gemeinden Triengen, Büron und Geuensee an das Regionalzentrum Sursee
- Anbindung der Aargauer Gemeinden sowie mindestens auch Triengen nach Schöftland bzw. nach Aarau
- Durchgehende Busverbindung zwischen den Gemeinden des Suren- und Suhrentals
- Zubringer auf die WSB in Schöftland nach Aarau
- Zubringer auf die verschiedenen Bahnprodukte in Sursee

Von den 5 angegebenen Funktionen dürfte aufgrund der Nachfragezahlen die Kanton sgrenzen überschreitende Verbindung die geringste Nachfrage aufweisen. Insbesondere wegen der heutigen stündlichen Schnellkurse in den HVZ zwischen Triengen und Schöftland dürfte die Nachfrage zwischen den Aargauer Gemeinden an der Stammlinie und Triengen effektiv bescheiden sein.

Konzeptionelle Überlegungen

- Deutlich wird die sog. «Überbestimmung» der (heute durchgehenden) Linie 85, wenn sowohl in Sursee als auch in Schöftland schlanke Anschlüsse an die Züge angeboten werden sollen.
- Die Anschlusslage in Schöftland an die WSB ist durch diejenigen Züge bestimmt, welche in Aarau Anschlüsse an den Fernverkehr nach Zürich aufweisen. Diese Züge verkehren im 30-Min.-Takt auch in den Randzeiten am Abend und Sonntag.
- Die Anschlusslage in Sursee ergibt sich aus der Hauptrelation (nach Luzern) sowie –
 bei einer Buslinie im 30-Min.-Takt aus der Anbindung an die InterRegio-Züge.

Im Hinblick auf ein neues Konzept sollten die Prioritäten auf optimale Anschlüsse in Schöftland **und** Sursee gelegt werden; den durchgehenden Verbindungen über die Kantonsgrenze kann aufgrund der sehr geringen Nachfrage nicht gleich hohe Bedeutung zugemessen werden.

Das heisst für den Ortsteil Winikon:

Die Verbindungen im 30-Min.-Takt sowohl von/nach Schöftland und Triengen bleiben erhalten.

Modifizierte Linie 85 im Agglomerationskern

Die Linie 85 verkehrt in Sursee Nord über zwei Fahrrouten:

- **neu** im 30-Min.-Takt über die Zeughaus-/Allmendstrasse (Produkt I)
- weiterhin im über die Surentalstrasse, **neu** integral im 60-Min.-Takt (Produkt II)

Hinweis:

Das mit dem Kanton Aargau abgestimmte Konzept ist in den Anhängen 2 und 3 sowie detailliert im Technischen Bericht, Anhang 3, dokumentiert.

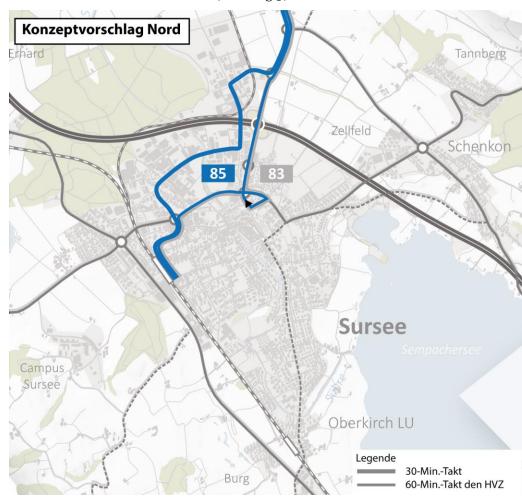


Abbildung 3: Linie 85 mit **neu** 2 Kursen im 3 o-Min.-Takt via Zeughaus-/Allmendstrasse

Angebotsmerkmale I: 30-Min.-Takt Sursee – Triengen (HVZ: - Schöftland)

- Fahrroute der Linie 85 in Sursee **neu** mit 2 Kursen/h via Zeughaus-/Allmendstrasse
- Neu exakter 30-Min.-Takt auf dieser Fahrroute
- Differenziertes Angebot auf dem nördlichen Abschnitt der Linie
 - **neu integraler** 30-Min.-Takt bis Triengen **Busgarage**
 - in den HVZ Verlängerung im 60-Min.-Takt nach Schöftland auf direkter Route («Schnellkurs»)

Beurteilung I

- + «Schnellere» regionale Verbindungen zum Sursee Park bzw. Bahnhof
- + Anschlüsse in Sursee
 - **neu** für Triengen an **beide** IR nach Luzern («Südanschluss»)
 - neu ganztags in beiden Richtungen bis Triengen
- + **Neu** konsequenter **30-Min.-Takt** auf dem Abschnitt Sursee Bhf Zeughaus-/Allmendstrasse Triengen
- + Höhere betriebliche Stabilität durch End- und Wendepunkt bei der Busgarage
- Haltestelle Grossfeld nur noch in den HVZ erschlossen, mit stündlichen Kursen von/nach Sursee und Schöftland

Angebotsmerkmale II: 60-/30-Min.-Takt Sursee - Triengen - Schöftland

- Fahrroute der Linie 85 mit 1 Kurs/h verändert via Altstadt (Rothüsli)
- Zeitlage nach Sursee neu 5 Min. früher
- **Neu** integraler 60-Min.-Takt bis Triengen (gem. Projektgruppe)
- In Triengen neu während der ganzen Woche durchgebunden via Reitnau nach Schöftland
- Neu ergänzende Verdichtungskurse in den HVZ bis Triengen (- Schöftland)

Beurteilung II

- + Direkte Erreichbarkeit der Altstadt für Triengen, Büron und Geuensee
- + **Neu** RE-Anschluss in Sursee auch **nach** Olten («Symmetrie»)
- + **Neu** integraler **60-Min.-Takt** auf dem Abschnitt Sursee Triengen (Schliessung Taktlücken VM und NM)
- + Weiterhin durchgehende Kurse Sursee Schöftland im 60-Min.-Takt
- + In den HVZ **neu** zusätzlicher Kurs Sursee Triengen (- Reitnau Schöftland)
- Neu 2 zusätzliche Direktverbindungen pro Stunde von Reitnau Winikon nach Sursee in der Morgenspitze bzw. umgekehrt von Sursee nach Winikon – Reitnau in der Abendspitze
- + Neu insgesamt 4 Kurse/h und Richtung zwischen Sursee und Triengen in den HVZ
- + **Neu** höhere betriebliche Stabilität auf den Kantonsgrenzen überschreitenden Kursen
- RE-Anschluss nach Luzern mit längerer Übergangszeit
- Neu Aufenthalts- und «Pufferzeiten» in Triengen bzw. Reitnau von einigen Min.
- Aufwand für Umbau Haltestelle Rothüsli gem. BehiG?

3.3 Bedienung in Sursee Nord

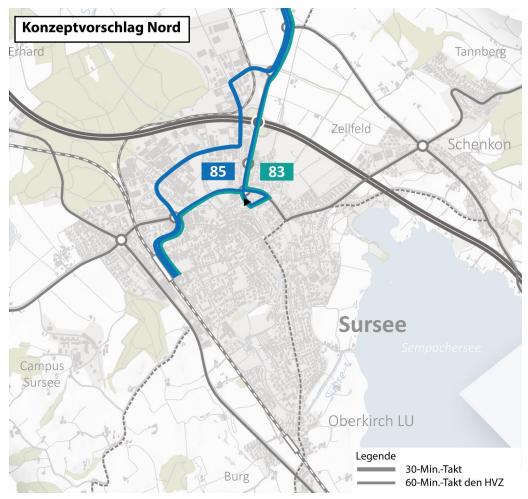


Abbildung 4 : Modifizierte Fahrrouten der beiden Linien 83 und 85 in Sursee Nord

Beurteilung

Linie 83:

+ Sursee Altstadt **neu** integral stündlich bedient, mit Anschlüssen **neu** an den IR nach Olten und die S1 nach Luzern

Linie 85 (2 Kurse/h):

- + Sursee Münchrüti und Industrie Nord ganztags neu im 30-Min.-Takt bedient
- + Verbindungen nach Triengen **neu** im exakten 30-Min.-Takt
- + Arbeitsplätze, Kantonsschule sowie Bildungszentrum AM Suisse Central **neu** besser mit der Bahn erreichbar

Linie 85 (1 - 2 Kurse/h):

- + **Neu** integraler **60-Min.-Takt** auf dem Abschnitt Sursee Triengen (Schliessung Taktlücken VM und NM)
- + Sursee Altstadt **neu** zusätzlich integral stündlich bedient, mit Anschluss an den RE **neu** auch nach Olten («Rückgrat» des Korridors, wie Linie 81)
- + Weiterhin durchgehende Kurse Sursee Schöftland im 60-Min.-Takt
- + Neu 4 Kurse/h und Richtung zwischen Sursee und Triengen in den HVZ

3.4 Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen

Linie 83:

- Umbau Haltestelle Rothüsligem. BehiG

Linie 85

- Umbau Haltestelle Rothüsligem. BehiG
- Haltestellen Münchrüti und Sappeurstrasse
- Neue Busstrasse Zollbachstrasse, zusammen mit einer neuen Haltestelle an der nördlichen Allmendstrasse

Die Busstrasse dient **nur** dem ÖV, nicht aber dem MIV. Sie kann auch deswegen einspurig sein (nur 4 Durchfahrten pro Stunde).

In Rothenburg besteht seit einigen Jahren als innovativer Ansatz eine nur für den Bus befahrbare Strassenverbindung zwischen Rothenburg Station und IKEA.

4 Korridor Ost / Südost

4.1 81 Sursee – Rickenbach – Beromünster

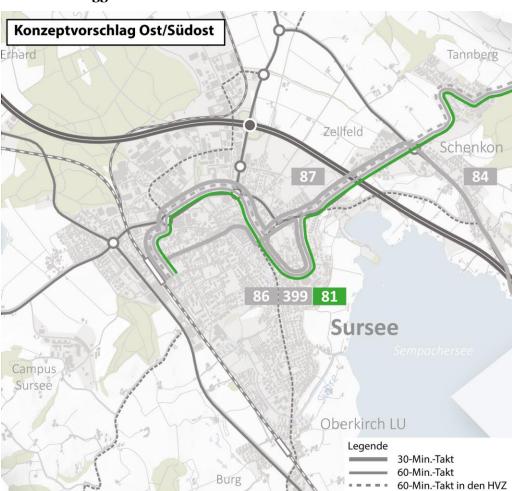
Regionale Funktionen

- «Rückgrat» für die Achse Beromünster Sursee:
- Anbindung der Gemeinden Beromünster, Rickenbach und Schenkon an das Regionalzentrum Sursee
- Direkte Anbindung des Kantonsspitals
- Zubringer für diese Gemeinden an die Bahn in Sursee

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie verkehrt seit vielen Jahren in dieser Form. Allerdings musste vor einiger Zeit der RE-Anschluss Richtung Olten aufgegeben werden, da zum Bahnhof das hohe MIV-Aufkommen zu Behinderungen auf der Zufahrt und entsprechend zu Verspätungen führt. Zudem ist mit dem Fahrzeugumlauf eine frühere Abfahrt ab Beromünster nicht möglich.

Der Anschluss kann somit nur mit **wirksamen Busbevorzugungsmassnahmen** auf der Zufahrtsstrecke in Sursee erzielt werden.



Linie 81 im Agglomerationskern

Abbildung 5: Unveränderte Fahrroute der Linie 81

Angebotsmerkmale

- Zeitlage unverändert: Anschluss an den RE nach Luzern
- 60-Min.Takt

4.2 84 Sursee – Eich – Sempach

Regionale Funktionen

- Anbindung von Eich und Schenkon nach Sursee sowie auch nach Sempach
- Zubringer für Schenkon und Eich an die Bahn in Sursee (mit Anschluss Richtung Norden)
- Zubringer für Eich und Sempach an die Bahn in Sempach-Neuenkirch (mit Anschluss Richtung Luzern)

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie bzw. das halbstündliche Angebot wurde erst vor wenigen Jahren eingeführt und hat sich offensichtlich bewährt. Auch aus betrieblicher Sicht besteht kein Handlungsbedarf. Zweckmässig wäre eine bereits diskutierte teilweise Anpassung der Haltestellenstandorte in Schenkon.

Linie 84 im Agglomerationskern

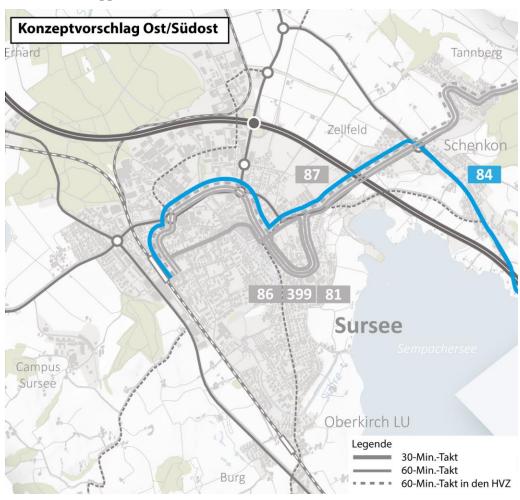


Abbildung 6 : Unveränderte Fahrroute der Linie 84

Angebotsmerkmale

- Zeitlage unverändert: Anschluss an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss») sowie an die S1 nach Luzern
- 30-Min.-Takt

4.3 87 Sursee – Beromünster («Moischter Express»)

Regionale Funktionen

Ergänzung zur Linie 81:

- Anbindung der Gemeinden Beromünster und Schenkon an das Regionalzentrum Sursee
- Schnellere Verbindung Beromünster Sursee («Express»)
- Zubringer für diese 2 Gemeinden an die Bahn in Sursee

Ergänzung zur Linie 399:

 Zubringer für Schenkon zur Bahn in Sursee, mit IR-Anschluss nach Luzern

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie 87 hat sich als (schnellere) Ergänzung zur Linie 81 eingespielt. Sie verkehrt aus verschiedenen Gründen nicht im 30-Min.-Takt versetzt:

- Zeitlage mit Ankunft/Abfahrt zur vollen Stunde nicht sinnvoll (da RE nur stündlich verkehrt)
- Fahrroute in Sursee Ost gestreckt (nicht via Spital) und auch zwischen Schenkon und Beromünster gestreckt (nicht via Rickenbach).

Sie stellt dafür den IR-Anschluss nach Luzern für Beromünster her.

Linie 87 im Agglomerationskern

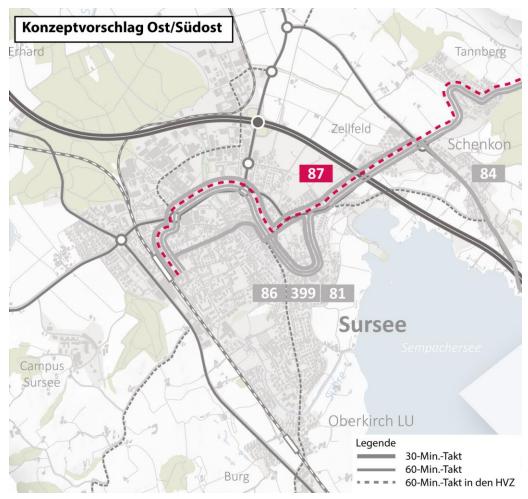


Abbildung 7: Unveränderte Fahrroute der Linie 87

Angebotsmerkmale

- Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern («Südanschluss», ergänzend zur Linie 399)
- 60-Min.-Takt in den HVZ, neu auch über Mittag (gem. Projektgruppe)

Beurteilung

- + **Neu** Angebot über Mittag
- + IR-Anschlüsse im 30-Min.-Takt von Luzern **neu** auch über Mittag

4.4 399 Sursee – Rickenbach – Menziken – Beinwil

Regionale Funktionen

Kantonsgrenzen überschreitende Linie:

- Verbindung nach Menziken und Beinwil
- Zubringer auf die Seetalbahn in Beinwil

Ergänzung zur Linie 81:

- Anbindung der Gemeinden Menziken, Rickenbach und Schenkon an das Regionalzentrum Sursee
- Zubringer für Rickenbach und Schenkon zur Bahn in Sursee, mit IR-Anschluss nach Luzern

Ergänzung zur Linie 87:

 Zubringer f
ür Schenkon zur Bahn in Sursee, mit IR-Anschluss nach Luzern

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie übt verschiedene regionale Funktionen aus und alimentiert als Zubringer in Beinwil auch die S9 Luzern – Lenzburg. Sie bildeteine zweckmässige Ergänzung zu den Linien 81 und 87. Eine Änderung des Konzepts drängt sich nicht auf. Mit einer künftigen Verdichtung des RE Luzern – Olten könnten sich neue Möglichkeiten ergeben.

Linie 399 im Agglomerationskern

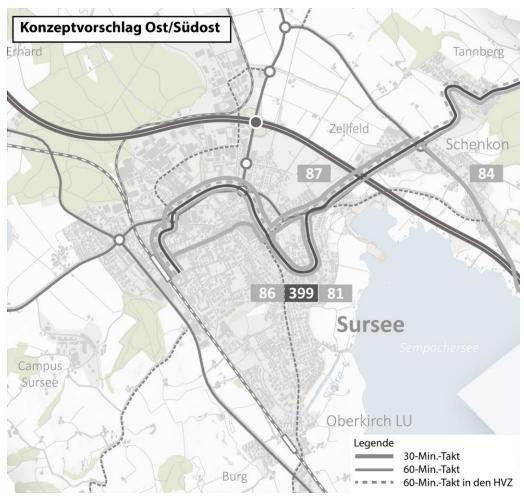


Abbildung 8: Unveränderte Linie 399

Angebotsmerkmale

- Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern («Südanschluss», ergänzend zur Linie 87)
- 60-Min.-Takt, **neu** auch am Samstag (gem. Projektgruppe)

Beurteilung

- + IR-Anschluss nach Luzern **neu** auch samstags
- + Schenkon Tannberg: Neu 2 Kurse/h samstags
- + Kantonsspital auch am Samstag erreichbar (wie Linie 81)

4.5 86 Ortsbusast Spital

Konzeptionelle Überlegungen

Der Linienast weist heute je nach Richtung unterschiedliche Anschlüsse auf:

- Richtung Bahnhofan die IR nach Olten / Bern sowie an die S1 nach Luzern
- ab Bahnhof vom RE aus Luzern.

In Richtung Campus stehen die Kurse rund 7 Min. am Bahnhof und warten die Anschlüsse von den IR aus Luzern ab.

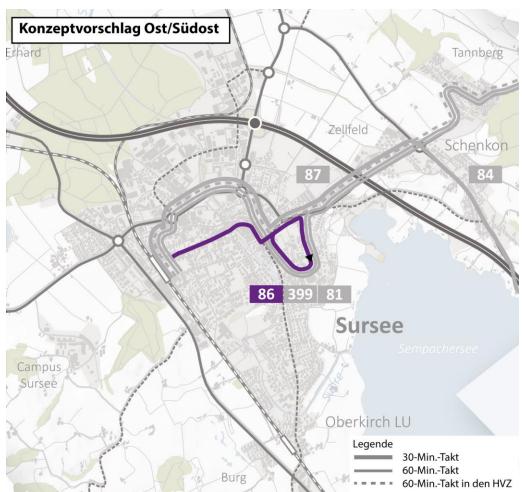
Für ein modifiziertes Konzept müssen drei Anliegen im Vordergrund stehen:

- **beide** Fahrrichtungen über die Centralstrasse
- gleiche Anschlüsse auf und von den Zügen («Symmetrie»)
- Vermeidung von Standzeiten am Bahnhof («echte» Durchmesserlinie)

Das erste Anliegen setzt voraus, dass die Kurse vom Campus nicht mehr die Schellenrainbrücke zum Bahnhof fahren, sondern über den Chottenkreisel via Ringstrasse¹. Damit können künftig die Haltestellen Chotten (in beiden Richtungen) sowie Holzacher (nur Richtung Campus) auch durch die Linie 86 bedient werden.

Nur so ist auch die Fahrt ab Bahnhof zur Altstadt über die Centralstrasse möglich.

Dies wurde bereits durch Post auto so um gesetzt



Linie 86 (Ostast) im Agglomerationskern

Abbildung 9 : Ostast der Ortsbuslinie 86 n eu auch Richtung Altstadt über die Centralstrasse

Angebotsmerkmale

- Neu beide Fahrrichtungen über die Centralstrasse
- Neu um wenige Min. verschoben
- 30-Min.-Takt

Beurteilung

- $+ \ \ Entfall \ der \ Umwegfahrt \ zwischen \ Bahnhof und \ Altstadt$
- + Neu konsequenter RE-Anschluss nach Olten
- + Entfall der Wartezeit am Bahnhof Richtung Campus
- + **Neu** «echte» Durchmesser-Ortsbuslinie Spital Bhf Campus

Konzeptvorschlag Ost/Südost Zellfeld Schenkon 87 Sursee Campus Sursee Oberkirch LU Legende 30-Min-Takt 60-Min-Takt in den HVZ

4.6 Bedienung in Sursee Ost - Schenkon

Abbildung 10: Fahrrouten der 5 Linien in Sur see Ost – Schenkon

Beurteilung

Linie 81:

 Linie 81 als «Rückgrat» der Bedienung auf der Münsterstrasse und für die Altstadt, mit Anschluss an den RE nach/von Luzern

Linie 84

- + Anschluss an die IR nach **Olten / Bern** («Nordanschluss») sowie an die **S1** nach **Luzern**
- + 30-Min.-Takt

Linie 86 (Ortsbus):

+ Anschluss **neu** an den **RE** nach/von **Olten**

Linien 87 und 399:

- + **Neu** 30-Min.-Takt mit den Linien 87 399 auch über Mittag, mit Anschuss von den beiden IR aus Luzern
- + Anschluss an den IR nach Luzern neu auch sam stags
- + Neu 2 Kurse/h samstags für Schenkon Tannberg

Bemerkungen:

Die Linien 81 (Beromünster), 86 (Ortsbus) sowie 399 (Menziken – Beinwil) sind auf die Anschlüsse an verschiedenen Bahnhöfen (Sursee, Menziken und Beinwil) ausgelegt. Zusammen mit der unterschiedlichen Bedienung des Kantonsspitals (Linie 81 und 399, andere Linien ohne) kann aus fachlicher Sicht nicht von «Parallelverkehr» gesprochen werden.

Der «Südanschluss» an den IR nach Luzern wird für Oberkirch und Sursee Ost mit der Linie 65 gewährleistet (siehe Kap. 5.2).

4.7 Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen

Im Rahmen der separaten Abklärung zum Areal Burg Schenkon (Beurteilung der ÖV-Güte, Metron, Juli 2018) wurden die Erschliessungswirkung und auch die Haltestellenabstände untersucht.

Linie 84:

- Haltestellenanordnung in Schenkon

5 Korridor Süd

5.1 62 Sursee – Nottwil – Buttisholz – Ruswil

Regionale Funktionen

- Anbindung an das Regionalzentrum Sursee für Nottwil und auch für Buttisholz
- Zubringer in Sursee an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss»)
- Anbindung an das Regionalzentrum Ruswil für Buttisholz (zusätzlich zur Linie 61) sowie auch für Nottwil
- Erschliessung des SPZ

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie weist verschiedene regionale Funktionen auf und diente bis vor kurzem auch wesentlich dem Schülerverkehr zwischen Nottwil und Buttisholz. Mit der Neuorganis ation des Schülerverkehrs ging ein Rückgang der Nachfrage einher, was auch die Höhe der Mitfinanzierung durch das BAV in Frage stellt.

Es wurde deshalb in einem Variantenstudium eine Vielzahl von Möglichkeiten geprüft, um mit kürzerer Fahrroute den Aufwand zu reduzieren – allerdings ohne vertretbares Ergebnis.

Mit der Verlegung der Fahrroute in Oberkirch von der Umfahrungsstrasse auf die Bahnstrasse werden drei Absichten verfolgt:

- Schliessung der (noch) einzigen Lücke im Agglomerationskern
- Funktion als Ortsbus für die beiden Gemeinden
- Stärkung der Nachfrage- und damit Ertragssituation

Konzeptvorschlag Süd Erhard Zellfeld Schenkon 62 Sursee Sempachersee Sursee Oberkirch LU Legende 30-Min.-Takt

Modifizierte Linie 62 im Agglomerationskern

Abbildung 11: Neue Fahrroute der Linie 62 über die Bahnstrasse

Angebotsmerkmale

- In Oberkirch neu via Bahnstrasse
 - nur mit Infrastrukturanpassungen
 - 3 neue Haltestellen
- Zeitlage unverändert: Anschluss an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss») sowie an die S1 nach Luzern

Die neuen Bushaltestellen befinden sich zweckmässigerweise in den Bereichen:

- Oberkirch Bhf (Gegenstück zur Haltestelle Dorf der Linie 65)
- Surengrundstrasse (auf der Höhe der neuen Überbauung)
- Bahnstrasse (Zufahrt zur Calida)

Beurteilung

- + Neues Wohngebiet und Calida **neu** erschlossen
- + **Neu integraler** 30-Min.-Takt mindestens auf dem Abschnitt Sursee – SPZ (Schliessung Taktlücken VM und NM)
- $\;$ Fahrzeiten von Ruswil/Nottwil nach Sursee um 2 $\; 3$ Min. länger

5.2 65 Sursee - Oberkirch - Nottwil

Regionale Funktionen

- Anbindung an das Regionalzentrum Sursee für Nottwil
- Zubringer für Oberkirch in Sursee an den IR nach Luzern («Südanschluss»)
- Erschliessung des SPZ

Konzeptionelle Überlegungen

Mit dem heutigen Endpunkt in Nottwil (Haltestelle Oberdorf) wird einerseits die Gemeinde nur im nördlichen Bereich erschlossen. Andererseits liegt der Endpunkt gemäss den Vorgaben des BAV nochim Einzugsbereich des Bahnhofs, sodass heute **kein** Anspruch auf Mitfinanzierung besteht.

Mit einer Verlängerung der Linie bis Wysshüsli, die mit den vorhandenen Betriebsmitteln möglich ist und keine sog. «Sprungkosten» auslöst, kann die Nachfrage - und damit die Ertragsseite positiv beeinflusst werden.

Linie 65 im Agglomerationskern

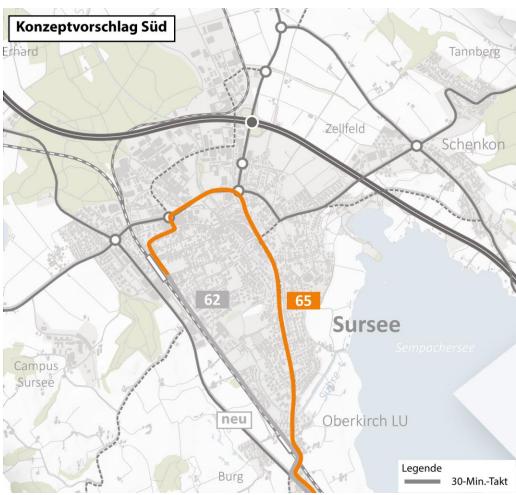


Abbildung 12: Unveränderte Fahrroute der Linie 65

Angebotsmerkmale

- Empfehlung: Verlängerung der Linie 65 in Nottwil neu bis Wysshüsli (neuer Wendeplatz)
- Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern («Südanschluss»)
- 30-Min.-Takt

Beurteilung

- + Erschliessung auch des südlichen Ortsgebiets von Nottwil
- + **Neu** Einsatz von Gelenkbussen möglich

Bemerkungen:

Der «Nordanschluss» an den IR nach Luzern wird für Nottwil mit der Linie 62 gewährleistet.

5.3 Bedienung in Sursee Süd – Oberkirch

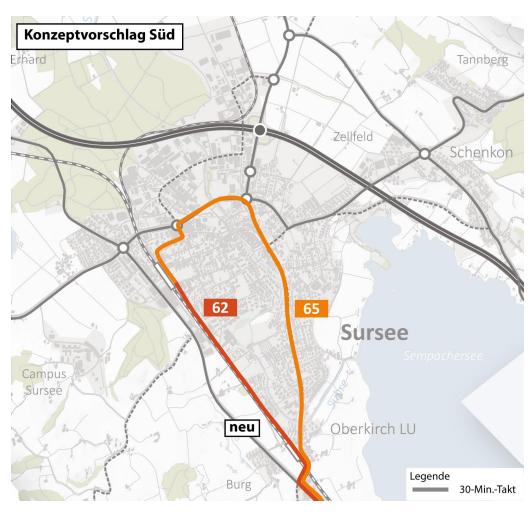


Abbildung 13: Fahrrouten der 2 Linien in Sursee Süd – Oberkirch

Beurteilung

Linie 62:

- + **Neue** Busachse: Dadurch Schliessung der einzigen Erschliessungslücke in Sursee und in Oberkirch (Neubaugebiet)
- + Anschluss an die IR nach Bern / Olten («Nordanschluss»)
- + **Neu integraler** 30-Min.-Takt mindestens auf dem Abschnitt Sursee – SPZ (Schliessung Taktlücken VM und NM)

Linie 65:

+ Anschluss an die IR nach Luzern («Südanschluss»)

5.4 Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen

Linie 62:

- 3 neue Haltestellen an der Bahnstrasse
- Evtl. Anpassung Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Bahnstrasse

Linie 65:

- Neue Wendeanlage Wysshüssli
- Neue Haltestellen Nottwil Oberdorf Wysshüsli

Bemerkung:

Mit der vorgeschlagenen Lage der neuen Wendeschlaufe entsteht der Anspruch, dass seitens des BAV neu eine Mitfinanzierung der Linie geprüft werden kann. Zudem muss heutige Endhaltestelle nicht mit sehr grossem Aufwand nach den Anforderungen des BehiG umgestaltet werden.



6 Korridor West

6.1 63 Sursee – Ettiswil – Willisau

Regionale Funktionen

- Anbindung von Ettiswil und Willisau an das Regionalzentrum Sursee
- Anbindung von Ettiswil und auch Sursee an das Regionalzentrum Willisau
- Zubringer für Ettiswil und Willisau an die Bahn in Sursee («Nordanschluss»)

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie 63 ist seit Langem eingespielt und bedarf keiner Anpassungen.

Linie 63 im Agglomerationskern

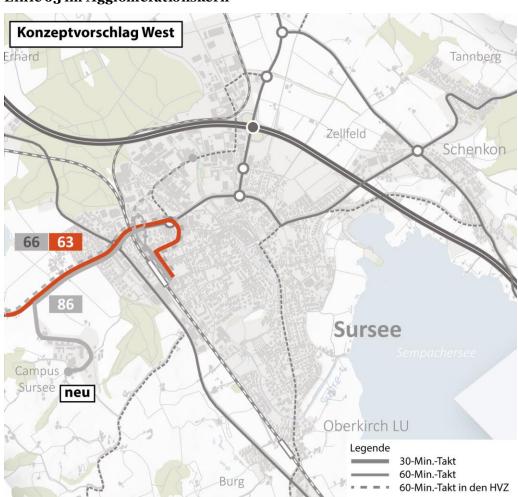


Abbildung 14: Unveränderte Fahrroute der Linie 63

Angebotsmerkmale

- Zeitlage unverändert: Anschluss an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss») sowie an die S1 nach Luzern
- 30-Min.-Takt **neu** auch am Samstag (gem. Projektgruppe)

Beurteilung

+ Neu 30-Min.-Takt auch am Sam stag

6.2 66 Sursee – Willisau – («Willisauer Express»)

Regionale Funktionen

Ergänzung zur Linie 63:

- Schnellere Verbindung Willisau Sursee («Express»)
- Zubringer in den HVZ für Ettiswil in Sursee an den IR nach Luzern («Südanschluss»)
- Zubringer neu in Willisau an die S-Bahn-Linie 61 (ab Dez. 2019)

Konzeptionelle Überlegungen

Mit dem neuen S-Bahn-Angebot der S61 ergeben sich auch neue Randbedingungen für die Zeitlage der Buslinie 66 Sursee – Willisau (»Willisauer Express»). Mit einer neuen Zeitlage, die in Sursee statt an den RE neu an den IR nach Luzern anschliesst, ergeben sich verschiedene Vorteile:

- + Anschluss an das «schnellere» Produkt nach Luzern
- + Längere Standzeit in Sursee
- + Zusätzliche Anschlüsse in Willisau

Die neu längere Standzeit am Bahnhof Sursee könnte für eine Verlängerung ins Gebiet Münchrüti verwendet werden; eine Wendemöglichkeit unmittelbar westlich der Surebrücke im Bereich Surehof ist allerdings die Voraussetzung dazu.

Der Nachteil dieses neuen Konzepts, das im Dezember 2019 eingeführt werden soll, liegt im lastrichtungsabhängigen Taktgefüge (morgens **auf** den IR, abends **vom** IR) und dem damit verbundenen Taktwechsel.

Linie 66 im Agglomerationskern

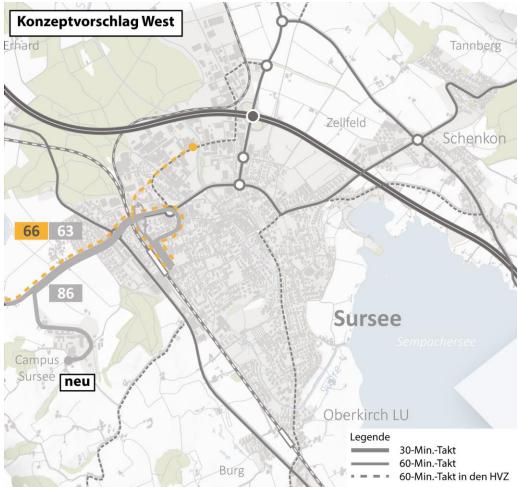


Abbildung 15: Fahrroute der Linie 66, mit neu Verlängerung nach Münchrüti

Angebotsmerkmale

- Neu um wenige Min. verschoben
- 60-Min.-Takt in den HVZ
- **Neu** Verlängerung in Sursee auf der Allmendstrasse bis etwa zur Haltestelle Sappeurstrasse möglich

Beurteilung

- + Anschluss **neu** an den **IR** (statt an den RE) nach Luzern
- + Standzeit in Sursee neu 16 Min.: Verlängerung mit Schlaufe Münchrüti **neu** möglich
- + **Neu** Direktverbindungen in das Arbeitsplatzgebiet / zur Kantonsschule

6.3 86 Ortsbusast Campus

Konzeptionelle Überlegungen

Die heutige Schlaufe der Linie über Bernstrasse – Campus – Terra Alta – Schellenrainbrücke weist verschiedene Nachteile auf:

- Für Gebiet Chotten in Richtung Stadt nicht nutzbar
- Zwischen Bahnhof und Altstadt umständliche Linienführung

Auch die Übergangszeiten auf die IR Richtung Luzern sind vergleichsweise lang.

Modifizierte Linie 86 im Agglomerationskern

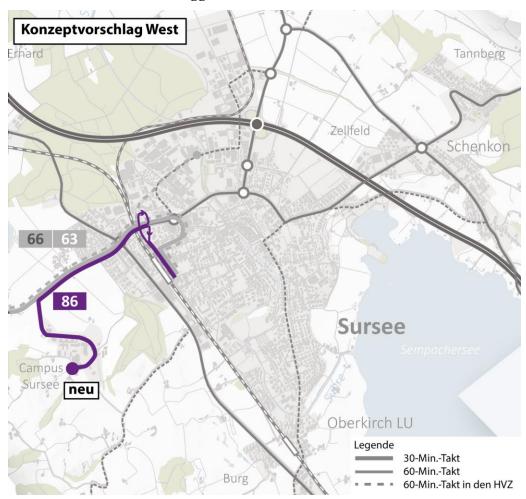


Abbildung 16: Ortsbusast Campus, neu auch Richtung Bahnhofvia Bernstrasse

Angebotsmerkmale

- Sursee Bhf Campus neu in beiden Richtungen via Bernstrasse (neuer Wendeplatz im Campus)
- Neu um wenige Min. verschoben
- 30-Min.-Takt

Beurteilung

- + Entfall der Schlaufe
- + Haltestellen Chotten und Holzacherstrasse besser erschlossen (**neu** in beiden Richtungen)
- + Neu bessere Anschlüsse vom Campus auf die IR
- + **Neu** «echte» Durchmesser-Ortsbuslinie Campus Bhf Altstadt Spital, auch für Haltestellen Holzacherstrasse und Chotten
- Haltestelle Terra Alta entfällt

Hinweis zum Angebot am Abend und Sonntag

Mit der neuen Zeitlage des stündlichen Kurses der Linie 85 (Anschluss **neu** auch **auf** den RE nach Olten) ergibt sich die Möglichkeit, den Linienast zum Campus in diesen Zeitbereichen kostengünstig aus den Standzeiten zu produzieren.

6.4 Option Verdichtung Ortsbusast Campus

Angebotsmerkmale

- Sursee Bhf Campus neu in beiden Richtungen via Bernstrasse (neuer Wendeplatz im Campus)
- Um 15 Min. versetzt zum ersten Ast
- 30-Min.-Takt

Beurteilung

- + **Neu** 15-Min.-Takt bis/ab Campus
- Zusätzliche Betriebsmittel erforderlich:
 Mit den derzeitigen Betriebsbedingungen in Sursee nicht durch Ausnützung der Standzeiten (z. B. mit L. 65) möglich
- Nur mit Mitfinanzierung durch den Campus realisierbar (gemäss ÖV-Bericht)

Konzeptvorschlag West Erhard Zellfeld Schenkon Sursee Sursee New York Sursee Sursee Sursee Sursee Sursee New York Sursee S

6.5 Bedienung in Sursee West – Oberkirch Nord

Abbildung 17: Fahrrouten der Linien 63, 66 und 86 um den Bahnhof Sursee

Merkmale für Sursee, Mauensee und Oberkirch

Linie 86:

- + Entfall der Schlaufe
- + Haltestellen Chotten und Holzacherstrasse besser erschlossen (**neu** in **beiden** Richtungen)
- + **Neu** «echte» Durchmesser-Ortsbuslinie Campus Bhf –Altstadt Spital, auch für Haltestellen Holzacherstrasse und Chotten
- + Neu 4 Kurse/h für die Haltestellen Holzacherstrasse und Chotten (mit Linie 63)

6.6 Erforderliche infrastrukturelle Massnahmen

Linie 66:

 Neue Wendemöglichkeit im Bereich der Überbauung Surehofin Sursee Nord

Linie 86:

- Neue Wendemöglichkeit im Areal des Campus
- Evtl. neue Haltestelle im Campus

7 Korridor Nordwest

7.1 80 neu Sursee – Nebikon

Grundlage

Die folgenden Ausführungen stützen sich ab auf den Bericht «Erschliessung Kaltbach/Mauensee», Kurzbericht vom 6. April 2017, Büro 3B, Bern

Linie 80 im Agglomerationskern

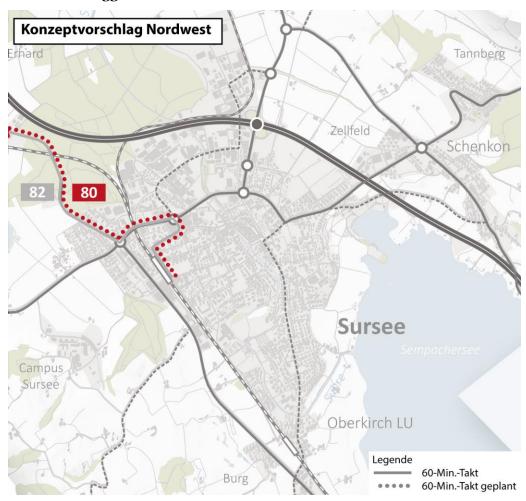


Abbildung 18: Linie 80

Empfehlung

Das öV-Angebotin den Korridoren Sursee – St. Erhard – Wauwil – Nebikon sowie Sursee – St. Erhard – Dagmersellen ist in einer **separaten Studie** zu untersuchen.

7.2 82 Sursee – Dagmersellen

Regionale Funktionen

Anbindung der Gemeinden und Ortsteile St. Erhard,
 Knutwil, Buchs und Uffikon an das Regionalzentrum Sursee

Konzeptionelle Überlegungen

Die Linie wird im Rahmen dieses Auftrags unverändert übernommen.

Linie 82 im Agglomerationskern

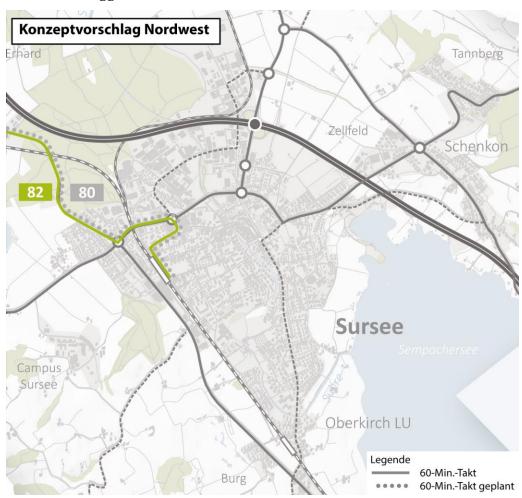


Abbildung 19: Unveränderte Fahrroute der Linie 82

Angebotsmerkmale

- Empfehlung: Neue Haltestelle Gewerbegebiet St. Erhard
- Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern
- **Neu** 60-Min.-Takt (gem. Projektgruppe)

Beurteilung

- + Gewerbegebiet St. Erhard **neu** erschlossen
- + **Neu** integraler 60-Min.-Takt (Schliessung Taktlücken VM und NM)
- Weiterhin Taktwechsel Vormittag Nachmittag (aus Anschlussgründen)

8 Bedienung Agglomerationskern

8.1 Übersicht über die Konzeptvorschläge

Angebot Montag – Freitag

Die folgende Tabelle zeigt die Merkmale des heutigen und künftigen Konzepts nach den Merkmalen

- Fahrroute
- Zeitlage bzw. Anschlüsse in Sursee
- Fahrplanangebot mit Takt (30 oder 60 Min.) sowie mit Taktlücken bzw. integral

Nr	Endpunkt	Fahrroute	Zeitlage/Anschlüsse		isse	Fahrp	lanangebot	Mo-Fr
			heute	unveränd.	neu	heute	unveränd.	neu
Nordkorridor								
83 ¹⁾	Schlierbach	neu via Rothüsli	Ψ		ΛΨ	(60)		60
85	Triengen – Schöftland	neu via Industrie		Ψ		60		30
85	Triengen – Schöftland	via Industrie	lack lac			60		
85	Triengen	neu via Rothüsli	V		$\uparrow \downarrow$	(60)		60
Ostko	orridor							
81	Rickenbach – Beromünster	via Spital		. ↓			60	
84	Eich - Sempach			↑ ↓			30	
87 ¹⁾	Beromünster			Ψ			(60)	2)
399 ¹⁾	Rickenbach – Beinwil	via Spital		Ψ			60	
86	Ortsbusast Spital	via Spital			$\uparrow \downarrow$		30	
Südw	estkorridor							
62	Nottw il – Rusw il	neu via Bahnstrasse		lack lac		(30)		30 bis SPZ
65	Oberkirch – Nottw il	neu bis Wysshüsli		Ψ			30	
West	korridor							
63	Ettisw il – Willisau			↑ ↓			30	
66 ¹⁾	Willisau	neu bis Münchrüti	V		Ψ		(60)	
86	Ortsbusast Campus	neu via Bernstrasse		Ψ			30	
Nordy	w estkorridor							
80	Nebikon	Neue Linie			\downarrow			?
821)	Mauensee – Dagmersellen			Ψ		(60)		60

Takt mit Lücken

60) Nur in den HVZ morgens, evtl. über Mittag und abends

Linie mit lastrichtungsorientiertem Fahrplan: Gilt für Vormittag auf den Zug (am Nachmittag vom Zug)

Neu Angebot auch über Mittag

↑↓ IR Olten / Bern und S1 Luzern

↓ RE Luzern

↑ RE Olten (und auch Luzern)

Tabelle 3: Übersicht über die Konzeptvorschläge des Angebotskonzepts 2020

Angebot Sam stag

Gemäss den Ausführungen in den obigen Kapiteln wird folgende Ausweitung an Samstagen vorgeschlagen:

- Linie 399: Angebot neu (wie Mo Fr)
- Linie 63: Neu 30-Min.-Takt (wie Mo Fr)

8.2 Wirkungen der vorgeschlagenen Ausbauten

Regionalbuskonzept Sursee

Die oben ausführlich dargestellten Massnahmen haben wesentliche Wirkungen auch auf die Qualität der ÖV-Bedienung im Agglomerationskern.

Die erste Kernfrage lautet:

«Kann das Regionalbusnetz mit den vorgeschlagenen Massnahmen zur Schliessung von örtlichen und zeitlichen Lücken den für eine Zentrumsbus erforderlichen **Qualitätsstandard** erreichen»?

Sie lässt sich wie folgt beantworten:

Qualitätsstandard durch Regionallinien

- Mit der Fahrroute der Linie 62 neu über die Bahnstrasse neu flächendeckende Erschliessung des Stadtgebiets
- Alle wichtigen Achsen bedient
 - Zeughausstrasse und Surentalstrasse
 - Münsterstrasse
 - Oberkirchstrasse und neu Bahnstrasse
 - Bernstrasse
- Integraler Takt auf allen Linien durch Schliessung der Lücken
- Bei mehreren Linien je Achse:
 - Abgestimmte Anschlüsse auf IR, RE und S-Bahn
- Randzeitenbedienung (abends, sonntags) aufallen Achsen
- Keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich

Alternative «Zentrumsbus»?

Die zweite Kernfrage lautet umgekehrt:

«Warum wird nicht der Ortsbus ausgebaut»?

Die Argumente heissen hier:

- Die Nachfragepotenziale sind aus der Stadt allein zu gering:
 Kurze Distanzen und damit «Konkurrenz» durch Fuss- und Radverkehr
- Ein weiterer Ortsbus ist nur zusammen mit den Nachbargemeinden möglich
- Alle Achsen sind bereits durch Regionallinien bedient, d.h. bei einem Ortsbus würden
 - «Parallelverkehre» von Regional- und Zentrumsbus entstehen;
 - geringe(re) Einnahmen und damit eine sog. «Kannibalisierung » resultieren.
- In den Randzeiten ist ein Ortsbusangebot auf keinen Fall zu rechtfertigen.

15-Min.-Takt im Agglomerationskern?

Bereits in den Ausführungen in Kap. 2.2 wurde erläutert, dass sich mit den heutigen Anschlussbedingungen an die Züge ein 15-Min.-Takt nicht sinnvoll realisieren lässt, weil zwangsläufig einer der vier Kurse keinen Anschluss hat und somit «ins Leere fährt».

Durch die geschickte Überlagerung der Regionallinien (bzw. deren zeitlicher Versetzung) ergibt sich auf vielen Achsen mehr als ein 30-Min.-Takt:

Sursee Bhf – Büron – Triengen
 Sursee Bhf – Altstadt – Schenkon Zellfeld
 Sursee – Hst Oberkirch Dorf
 Sursee Bhf – Bernstrasse (Hst Chotten und Holzacher)
 3/4 Kurse/h
 4 Kurse/
 4 Kurse/h

8.3 Schlussfolgerungen zum Angebotskonzept 2020

Zusammenfassend lässt sich folgendes zum Angebotskonzept 2020 festhalten:

- Der Strategieentscheid von 2010 im Raum Sursee wurde mit der vorliegenden Untersuchung «Aktualisierung des Buskonzepts» bestätigt:
 - Die Ortserschliessung im Agglomerationskern muss primär über die Regionalbuslinien gewährleistet werden.
- Im Lauf der Erarbeitung des ÖV-Konzepts 2020 entstanden drei Stossrichtungen:
 - «Sanierung» der Linien
 62 bzgl. Einnahmen (Vorgaben BAV nicht mehr erfüllt)
 65 Antrag für Mit-Finanzierung BAV
 - **«Optimierung»** der Linien 83, 85 sowie 86 (Ortsbus)
 - Schliessung von heutigen Erschliessungs- und Taktlücken insbesondere im Agglomerationskern, auch zugunsten der Ortserschliessung
- Die Vorzugsvariante zum neuen Busterminal (mit Mittelperron und Wendemöglichkeit) unterstützt das neue Buskonzept (4 Korridore).

8.4 Schlüsselproblem Zuverlässigkeit

Als integrierender Bestandteil des neuen Angebotskonzepts 2020 muss eine tiefgreifende Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Achsen im Agglomerationskern einhergehen. Dazu gehören

- Busspuren oder allenfalls separate Busstrassen
 (z. B. Zollhaus Elektrolux über die Zollbachstrasse)
- Bevorzugung an den LSA-geregelten Knoten
- Sicherstellung eines möglichst störungsfreien Ablaufs auf den Achsen.

Der folgende Ausschnitt zeigt den Verlauf einer Busstrasse über die Zollbachstrasse:



Abbildung 20: Neue Busstrasse (Zollbachstrasse) im Bereich der Gemeindegrenze Sursee – Geuensee

8.5 Ausblick und Um setzung

Mögliche Ausbauetappen

Die Abfolge der möglichen Ausbauetappen sollte sich an folgenden Kriterien orientieren:

- Nachfragepotenzial der Linie
- Nutzen für den Agglomerationskern, im Sinne einer «Zentrumserschliessung»
- Aufwand

Im Sinne eines ersten Vorschlags können **drei** Ausbauetappen dienen:

1. Ausbauetappe «Ortsbusstandard»		
Korridor Nord:		
 Systematisierung der Linien 83 und 85 bzgl. der Fahrrouten zwischen Bahnhof Sursee und Geuensee 	\rightarrow	Klares Linienkonzept
 Schliessung der Taktlücken auf der Linie 85 	\rightarrow	Achsen Allmend-/Zeughausstrasse (Linie 85 im 30-MinTakt) sow ie Surentalstrasse (Linie 85 im 60-MinTakt) integral bedient
Korridor Ost:		
 Anpassung der Zeitlage der Linie 86 	\rightarrow	«Echte» Ortsbuslinie mit Direktverbindung zum Campus
- Samstagangebot auf der Linie 399	\rightarrow	Neuer IR-Anschluss für Schenkon
Korridor Süd:		
 Verlegung der Linie 62 auf die Bahnstrasse 	\rightarrow	Schliessung der Erschliessungslücke zwischen Sursee und Oberkirch Gewinnung von neuen Nachfragepotenzialen
		«Sanierung» der Linie 62
 Schliessung der Taktlücken auf der Linie 62 zw ischen Sursee und SPZ 	\rightarrow	Achse Bahnstrasse – SPZ im 30-MinTakt integral bedient
Korridor West:		
 Linie 63 auch am Samstag im 30-MinTakt (bereits vorgesehen) 	\rightarrow	Gleicher Angebotsstandard wie unter der Woche (wie z. B. Linie 84)
 Linie 86 neu in beiden Richtungen via Bernstrasse (Aufhebung der Schlaufe) 	\rightarrow	«Echte» Ortsbuslinie auch für die Siedlungsgebiete w estlich der Bahn, mit Direktverbindung zur Altstadt
Korridor Nordw est:		
 Neue Haltestelle St. Erhard Industrie an der Linie 82 	\rightarrow	Schliessung der Erschliessungslücke
2. Ausbauetappe «Lücken in der Region s	chl	iessen»
Korridor Nord:		
 Schliessung der Taktlücken auf der Linie 83 	\rightarrow	Achse Surentalstrasse mit 2. Linie integral bedient
Korridor Ost:		
 HVZ-Angebot der Linie 87 auch über Mittag (Mo-Fr) 	\rightarrow	Zusätzlicher IR-Anschlussfür Schenkon und Beromünster
Korridor West:		
 Verlängerung der Linie 66 in Sursee ins Industriegebiet 	\rightarrow	Gew innung von neuen Nachfragepotenzialen
Korridor Nordw est:		
 Schliessung der Taktlücken auf der Linie 82 	\rightarrow	Linie integral im60-MinTakt bedient
3. Ausbauetappe «Ergänzungen»		
Korridor West:		
 Verdichtung Ortsbusast Campus (Mit Finanzierung Dritter) 		
Korridor Nordw est:		
- Realisierung Linie 80		

Abbildung 21: Vorschlag 3 Ausbauetappen

Sofortmassnahmen

Die Umsetzung des gesamten Konzepts bedarf einer gewissen Vorlaufzeit, sei es für die Information der Gemeinden, sei es bzgl. der infrastrukturellen und betrieblichen Änderungen.

Dennoch sind gewisse Ausbauten im Sinne von Sofortmassnahmen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 sinnvoll, da sie keine solchen Bedingungen erfordern:

- Schliessung der Taktlücken auf dem Produkt der Linie 85 nach Triengen, das den RE-Anschluss herstellt;
- Schliessung der Taktlücken auf der Linie 83 nach Schlierbach
- Samstagangebot auf der Linie 399 nach Menziken Beinwil (in Absprache mit dem Kanton Aargau)
- Modifikation an der Ortsbuslinie 86 mit
 - Aufhebung der Standzeit am Bahnhof Ri Campus
 - Bedienung neu der Haltestellen Chotten und Holzacher (nur in 1 Richtung)

Die ersten beiden Massnahmen könnten auch Synergien mit dem neuen Garagenstandort in Triengen nutzen, indem unproduktive Ein- und Aussetzfahrten entfallen.

Die 4. Massnahme dient als neu «echte» Durchmesserlinie auch den Wohnquartieren westlich der Bahn mit Verbindungen bis und ab der Altstadt bzw. dem Spital.

Infrastrukturelle Voraussetzungen

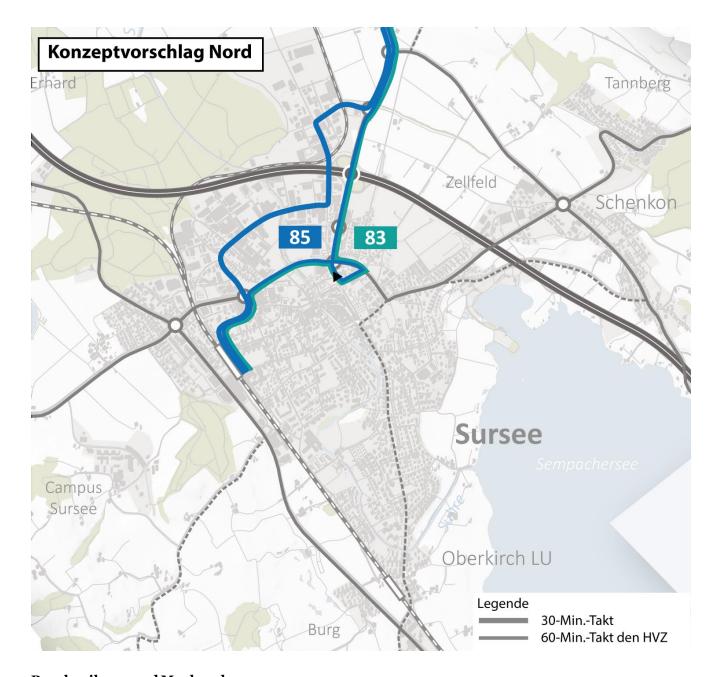
 Die oben genannten Ausbaumassnahmen im Angebot setzen zwingend die jeweiligen infrastrukturellen Massnahmen (z. B. Wendeplätze, neue Haltestellen) voraus.

Finanzierung

Eine Umsetzung des Konzepts erfolgt unter dem **Vorbehalt** der Finanzierungsmöglichkeiten

- des Verkehrsverbunds Luzern (Entscheid Verbundrat)
- des Bundesamt für Verkehr (BAV).

Anhang 1: Übersicht nach Korridoren



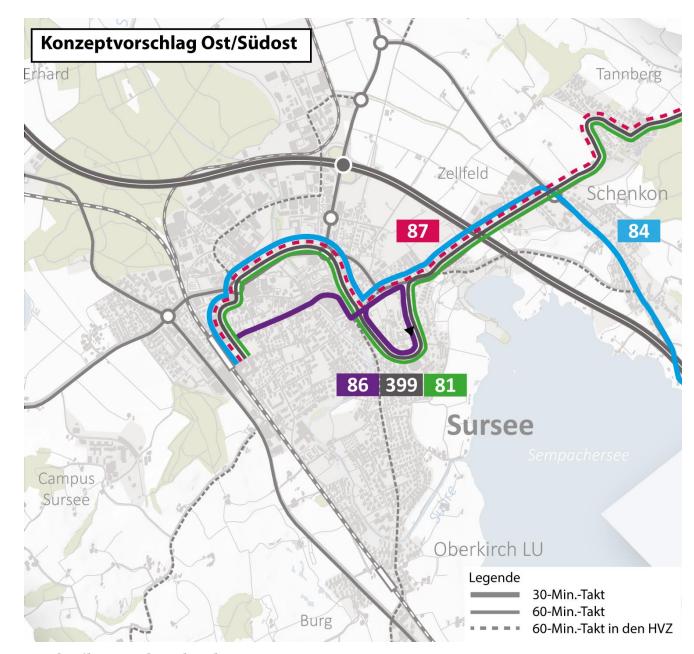
Spezielle Merkmale für Sursee

83	+ Sursee Altstadt neu integral stündlich bedient, mit Anschluss neu an den IR nach Olten und die S1 nach Luzern
85	 + Sursee Münchrüti und Industrie Nord ganztags neu im 30-MinTakt bedient + Verbindungen nach Triengen neu im exakten 30-MinTakt + Arbeitsplätze, Kantonsschule sowie Bildungszentrum AM Suisse Central neu besser mit der Bahn erreichbar
85	 Sursee Altstadt neu zusätzlich integral stündlich bedient, mit Anschluss an den RE neu auch nach Olten («Rückgrat» des Korridors, wie Linie 81) Weiterhin durchgehende Kurse Sursee - Schöftland Neu 4 Kurse/h und Richtung zwischen Sursee und Triengen in den HVZ

Notwendige Infrastrukturmassnahmen

83/85	– Umbau Haltestelle Rothüsli gem. BehiG
85	 Haltestellen M ünchr üti und Sappeurstrasse
85	- Neue Busstrasse Zollbachstrasse?
85	– Neue Haltestelle Gisler (bei Busgarage)

		Fahrroute		Zeitlage		Fahrplanangebot (Takt)		
Linie	Endpunkt	unverändert/ neu	Merkmale	unverändert/ neu	unverändert/ neu Merkmale n		neu Merkmale	
83	Schlierbach – Etzelwil	Neu via Altstadt (Rothüsli)	+ Neu direkte Erreichbarkeit der Altstadt auch für Schlierbach – Aufwand für Umbau gem. BehiG?	Um wenige Min. verschoben neu systematisiert im 30-MinRaster Vormittag / Mittag – Abend Anschluss an Linie 85 nach Triengen	 Optimale Anschlüsse neu an den IR nach Olten (in jeweiliger Hauptrichtung) und S1 nach Luzern (integral) Anschluss neu an S1 nach Luzern 	60	+ Schliessung der Taktlücken - Weiterhin Taktwechsel VM – NM (aus Anschlussgründen)	
85	Triengen (2 Kurse/h); HVZ: - Schöftland	Fahrroute der Linie mit 2 Kursen/h in Sursee neu konsequent via Zeughaus- /Allmendstrasse. In den HVZ verlängert als Schnellkurs bis Schöftland	+ «Schnellere» regionale Verbindungen zum Sursee Park bzw. Bahnhof + Neu konsequenter 30-MinTakt auf der Zeughaus-/Allmendstrasse		 + Anschlüsse in Sursee - neu für Triengen an beide IR nach Luzern - neu ganztags in beiden Richt. 	30	Neu konsequenter 30-MinTakt auf dem Abschnitt Sursee – Triengen Grossfeld nur in den HVZ erschlossen, Schnellkurs nur im 60-MinTakt	
85	Triengen – Schöftland (1 – 2 Kurse/h)	Unverändert via Altstadt (Rothüsli)	 + Direkte Erreichbarkeit der Altstadt + Durchgehende Kurse Sursee – Sch. - Aufwand für Umbau gem. BehiG? 	Zeitlage nach Sursee neu 5 Min. früher	+ Neu RE- Anschluss auch nach Olten – Längerer RE-Anschluss nach Luzern	60/30	+ Neu integraler 60-MinTakt (Schliessung Taktlücken VM & NM) + Neu 4 Kurse/h Sursee – Triengen in den HVZ	



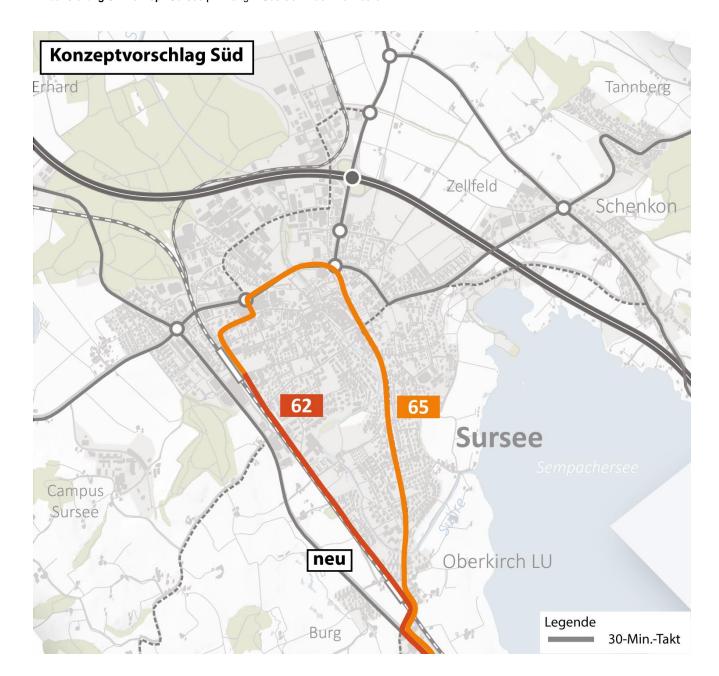
Spezielle Merkmale für Sursee und Schenkon

81	+ Linie 81 als « Rückgrat » der Bedienung auf der Münsterstrasse und für die Altstadt, mit Anschluss an den RE nach/von Luzern
84	+ Anschluss an die IR nach Olten / Bern sowie an die S1 nach Luzern+ 30-MinTakt
86	+ Entfall der Umwegfahrt zwischen Bahnhof und Altstadt + Neu konsequenter RE-Anschluss nach Olten + Entfall der Wartezeit am Bhf Richtung Campus + Neu «echte» Durchmesser-Ortsbuslinie Spital – Bhf – Campus
87	+ Neu 30-MinTakt mit den Linien 87 – 399 auch über Mittag, mit Anschuss von den beiden IR aus Luzern
399	+ Anschluss an den IR nach Luzern neu auch samstags + Neu 2 Kurse/h samstags für Schenkon Tannberg

Notwendige In frastrukturm assnahmen

84	Haltestellenanordnung in Schenkon
	_
	_

		Fahrroute		Zeitlage		Fahrplanangebot (Takt)	
Linie	Endpunkt	unverändert/ neu	Merkmale	unverändert/ neu	Merkmale	neu	Merkmale
81	Beromünster	Unverändert		Zeitlage unverändert: Anschluss an den RE nach Luzern		60	Takt unverändert
84	Sempach	Unverändert		Zeitlage unverändert: Anschluss an die IR nach Olten / Bern sowie an die S1 nach Luzern		30	Takt unverändert
86	Ortsbusast Spital	Unverändert	+ Entfall der Umwegfahrt zwischen Bahnhof und Altstadt	Neu um wenige Min. verschoben	Neu konsequenter RE-Anschluss nach Olten («Symmetrie») Entfall der Wartezeit am Bahnhof Richtung Campus	30	Takt unverändert
87	Beromünster	Unverändert		Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern (ergänzend zur Linie 399)		(60)	+ Neu Angebot über Mittag + IR-Anschlüsse im 30-MinTakt von Luzern neu auch über Mittag
399	Beinwil	Unverändert		Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern (ergänzend zur Linie 87)		60	+ Neu Angebot am Samstag + IR-Anschluss neu auch am Samstag



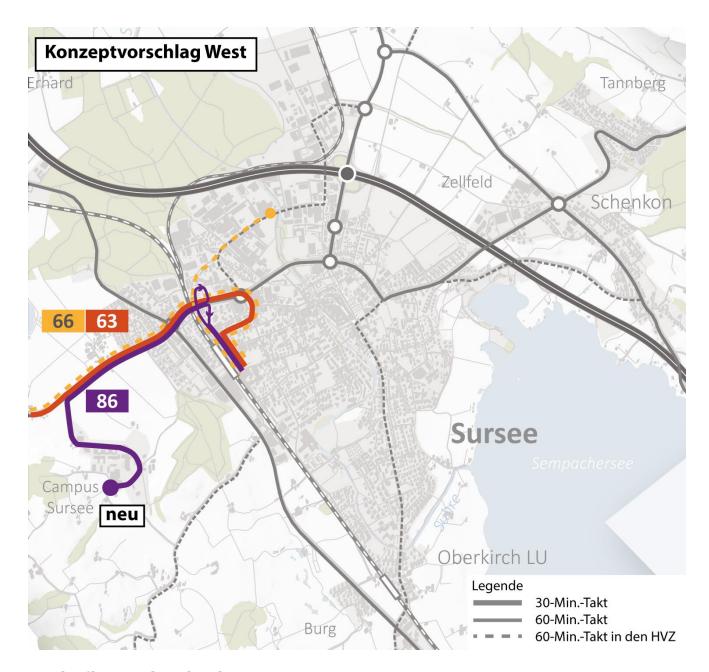
Spezielle Merkmale für Sursee und Oberkirch

62	 Neue Busachse: Dadurch Schliessung der einzigen Erschliessungslücke in Sursee und in Oberkirch (Neubaugebiet) Anschluss an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss») sowie an die S1 nach Luzern Neu integraler 30-MinTakt mindestens auf dem Abschnitt Sursee – SPZ (Schliessung Taktlücken VM und NM)
65	+ Anschluss an den IR nach Luzern («Südanschluss»)

Notwendige Infrastrukturmassnahmen

62	- Neue Haltestellen Bahnstrasse
65	– Neue Wendeanlage Wysshüssli
65	– Neue Haltestellen Nottwil Oberdorf – Wysshüsli
	_

		Fahrroute		Zeitlage		Fahrplanangebot (Takt)	
Linie	Endpunkt	unverändert/ neu	Merkmale	unverändert/ neu	Merkmale	neu	Merkmale
62	Ruswil	In Oberkirch neu via Bahnstrasse – nur mit Infrastrukturanpassungen – 3 neue Haltestellen	 Neues Wohngebiet und Calida neu erschlossen Fahrzeiten Ruswil/Nottwil – Sursee um 2 – 3 Min. länger 	Zeitlage unverändert: Anschluss an die IR nach Olten / Bern («Nordanschluss») sowie an die S1 nach Luzern		30	+ Neu integraler 30-MinTakt mindestens auf dem Abschnitt Sursee – SPZ (Schliessung Taktlücken VM und NM)
65		Empfehlung: In Nottwil neu bis Wysshüsli (neuer Wendeplatz)	+ Erschliessung auch des südlichen Ortsteils von Nottwil+ Einsatz von Gelenkbussen möglich	Zeitlage unverändert: Anschluss an den IR nach Luzern		30	Takt unverändert



$Spezielle\,Merkm\,ale\,f\"ur\,Sursee\,und\,Oberkirch$

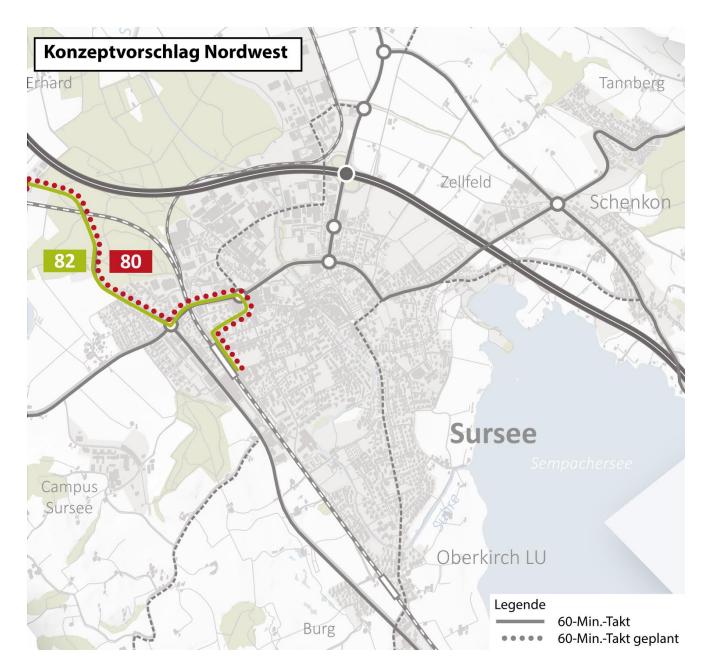
86 + Entfall der Schlaufe Campus

- + Haltestellen Chotten und Holzacherstrasse besser erschlossen (neu in beiden Richtungen)
- + **Neu** «echte» Durchmesser-Ortsbuslinie Campus Bhf Spital, auch für Haltestellen Holzacherstrasse und Chotten
- + **Neu** 4 Kurse/h für die Haltestellen Holzacherstrasse und Chotten (mit Linie 63)

Notwendige Infrastrukturmassnahmen

66	 Neue Wendemöglichkeit im Bereich der Überbauung Surehof (westlich Surebrücke)
86	- Neue Wendemöglichkeitim Campus
86	– Evtl. neue Haltestelle im Campus
	_

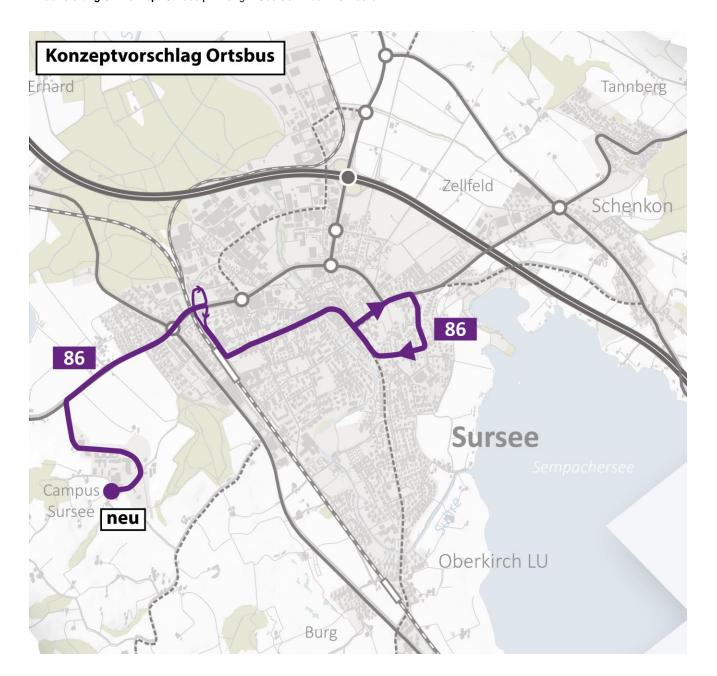
		Fahrroute Zeitlage		Fahrplanangebot (Takt)		nangebot (Takt)	
Linie	Endpunkt	unverändert/ neu	Merkmale	unverändert/ neu	Merkmale	neu	Merkmale
63	Willisau	Unverändert		Zeitlage unverändert: Anschluss an die IR nach Olten / Bern sowie an die S1 nach Luzern		30	+ Neu 30-MinTakt auch am Samstag
66	Willisau	Unverändert; Verlängerung in Sursee bis in die Zeughausstrasse neu möglich	+ Neu Direktverbindungen in das Arbeitsplatzgebiet/zur Kantons- schule	Neu um wenige Min. verschoben	 + Anschluss neu an den IR (statt an den RE) nach Luzern + Standzeit in Sursee neu 16 Min.: Verlängerung mit Schlaufe Münchrüti möglich 	(60)	Takt unverändert in den HVZ
86	Campus	Sursee Bhf – Campus neu in beiden Richtungen via Bernstrasse (neuer Wendeplatz im Campus)	+ Entfall der Schlaufe + Haltestellen Chotten und Holzacher- strasse besser erschlossen (neu beide Richtungen)	Neu um wenige Min. verschoben	+ Neu bessere Anschlüsse vom Campus auf die IR	30	Takt unverändert
86	Option: Verdichtung Orts- busast Campus	Sursee Bhf – Campus neu		Um 15 Min. versetzt zum ersten Ast		30	+ Neu 15-MinTakt bis/ab Campus - Nur mit Mitfinanzierung durch den Campus möglich (gemäss ÖV- Bericht)



Notwendige Infrastrukturmassnahmen

80	- Neue Haltestellen
80/82	 Neue Haltestelle St. Erhard Industrie
	_

		Fahrroute		Zeitlage		Fahrplanangebot (Takt)	
Linie	Endpunkt	unverändert/ neu	Merkmale	unverändert/ neu	Merkmale	neu	Merkmale
80	Nebikon	Empfehlung öV-Angebot in den Korridoren Sursee – St. Erhard – Wauwil – Nebikon sowie Sursee – St. Erhard – Dagmersellen in einer separaten Studie untersuchen					
82	•	Empfehlung: Neue Haltestelle Industrie	+ Industriegebiet neu erschlossen	Anschluss an den IR nach Luzern (in Lastrichtung)		60	+ Neu integraler 60-MinTakt (Schliessung Taktlücken VM & NM) - Weiterhin Taktwechsel VM – NM (aus Anschlussgründen)



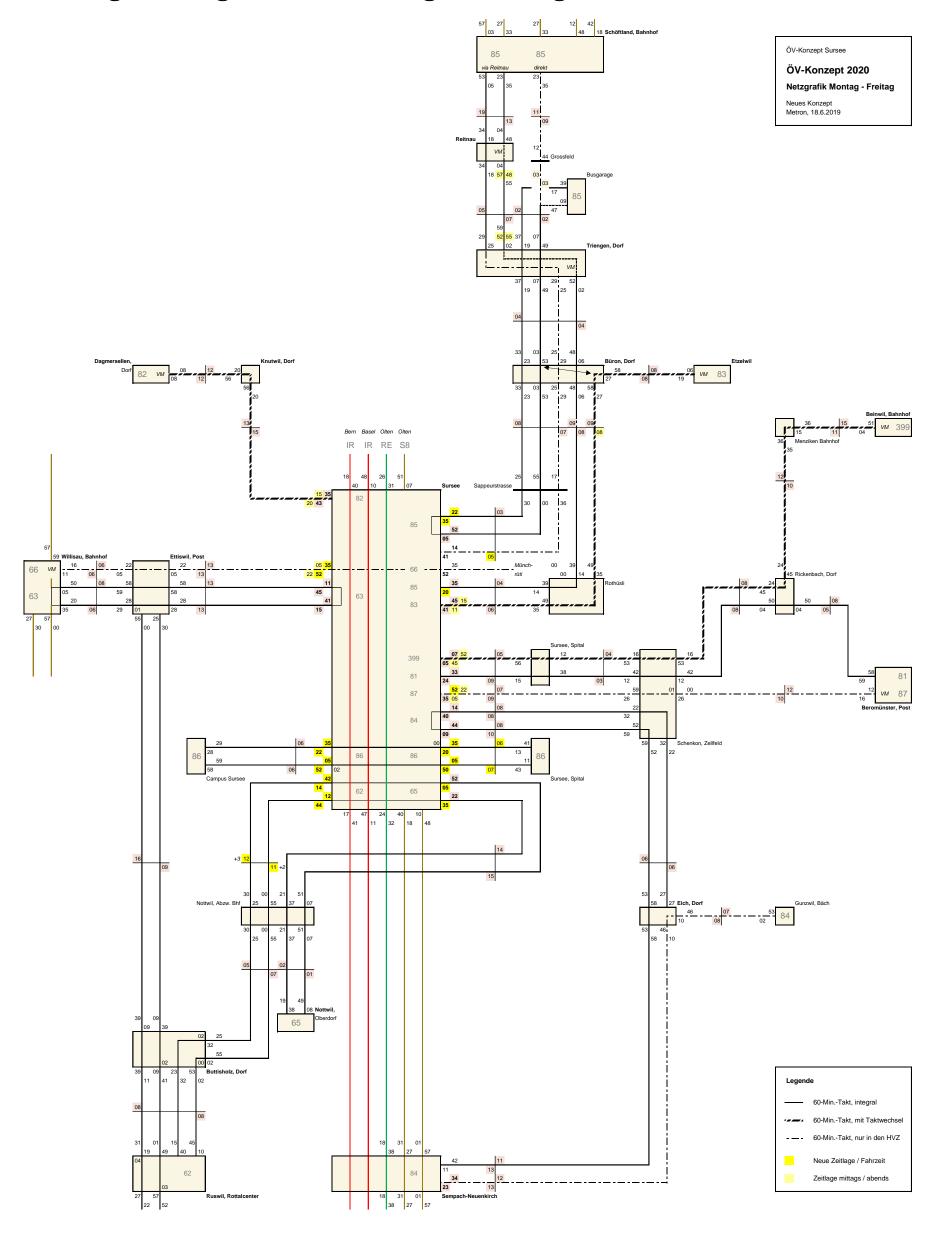
Spezielle Merkmale für Sursee und Oberkirch

86	Ostast: + Anschlüsse neu in beiden Richtungen an den RE nach Olten + Entfall der Wartezeit am Bhf Richtung Campus
86	Westast: + Entfall der Schlaufe + Haltestellen Chotten und Holzacherstrasse besser erschlossen (neu in beiden Richtungen) + Neu bessere Anschlüsse vom Campus auf die IR + Neu «echte» Durchmesser-Ortsbuslinie Campus – Bhf – Spital, auch für Haltestellen Holzacherstrasse und Chotten (neu in beiden Richtungen bedient)
	– Haltestelle Terra Alta entfällt

Notwendige In frastrukturm assnahmen

86	- Neue Wendemöglichkeitim Campus
86	– Evtl. neue Haltestelle im Campus
	_

Anhang 2: Netzgrafik Umsetzungsvorschlag 2020



Anhang 3: Fahrplanraster Linie 85

Sursee – Aktualisierung ÖV-Planung

Stand: 22.3.2019

Fahrplanraster Linie 85 Sursee - Schöftland Montag - Freitag (ohne Verdichtung HVZ)

	Heute	Konzeptvorschlag			
	Mo - Fr	VM	NM	Bemerkungen zum Konzept	
von Olten					
– IR	07:10				
- RE		07:31	17:31	Neu Anbindung an RE	
von Luzern	06:44	07:05	17:05		
- IR °					
- RE °		07:24	17:24	Neu Anbindung an den RE	
- S1 °	07:10				
Sursee Bhf	07:15	07:35	17:35		
Büron	07:26	07:48	17:48	Neu 30'-Takt Sursee - Triengen	
Triengen Dorf °	07:29	07:52	17:52	-	
T: D (07.00	07.50	47.50		
Triengen Dorf	07:29	07:59	17:52	Neu Pufferzeit in Triengen (VM) bzw. Reitnau (NM)	
Reitnau	07:36	08:06	17:59		
Reitnau	07:36	08:06	18:06	30'-Takt unverändert	
Schöftland Bhf °	07:53	08:23	18:23	30-Takt unverandert	
nach Aarau					
- S14	07:57	08:27	18:27		
Reisezeit Luzern - Reitnau	00:52	01:01	00:54		
	ı				
von Aarau					
- S14	07:03	06:33	16:33		
Schöftland Bhf	07:05	06:35	16:35	30'-Takt unverändert	
Reitnau °	07:18	06:48	16:48	oo Talk arronandor	
Reitnau	07:18	06:55	16:48		
Triengen Dorf	07:15	07:02	16:55	Neu Pufferzeit in Reitnau (VM) bzw Triengen (NM)	
Triengen Dorf	07:25	07:02	17:02		
Büron	07:29	07:06	17:06	Neu 30'-Takt Triengen - Sursee	
Sursee Bhf °	07:43	07:20	17:20		
nach Luzern					
- S1	07:48				
- RE		07:32	17:32	Neu Anbindung an RE (wie heute WE und Abend)	
– IR				Hed Andridding an NE (Wie nedie WE and Abend)	
Luzern °	08:15	07:55	17:55		
nach Olten					
- RE		07:26	17:26	Neu Anbindung an den RE	
IR	07:48				
Reisezeit Reitnau - Luzern	00:57	01:00	01:07		

Anhang 4: Bericht zur Mitwirkung

Aktualisierung ÖV-Konzept Sursee

Auswertung der Mitwirkung zum ÖV-Konzept

Verkehrsverbund Luzern Sursee Plus

30. Oktober 2019



Bearbeitung

Peter Schoop

dipl. Ing. ETH/SVI

Conrad Naef

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Maria Andreou

Administration

 $Metron\,Verkehrsplanung\,AG$

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

 $in fo@\,metron.ch$

www.metron.ch

Auftraggeber

Thomas Schemm

Verkehrsverbund Luzern

André Marti

Sursee Plus

Begleitung

Robert Barmettler

Rottal Auto AG

Philipp Schubiger

Postauto Zentralschweiz

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Mitwirkung	3
Adressaten	3
Rücklaufquote	3
Fragebogen	3
Antworten zur Erfolgskontrolle	4
Antworten zur Strategie	6
Angebotskonzept	7
«Räumliche Lücken schliessen»	7
Zeitliche Lücken schliessen	10
Systematisierung Sursee – Schöftland	11
Ortserschliessung	13
Infrastruktur	14
Schlussfrage	16
Schlussfolgerungen und Fazit	18

Einleitung

Mitwirkung

Am 4. Juli 2019 wurde seitens des VVL die Mitwirkung zum ÖV -Konzept Sursee gestartet. Grundlage bilden die 3 Berichte:

- Phase I:
 - Bericht 1 Analyse vom 18. Juli 2018 / 28. Juni 2019
- Phase II:
 - Bericht 2 Technischer Bericht vom 28. Juni 2019
 - Bericht 3 Konzeptbericht vom 28. Juni 2019

Die Mitwirkung dauerte offiziell bis am 6. September 2019, anschliessend wurde seitens des VVL nochmals nachgefasst. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf den Stand vom 19. September 2019.

Adressaten

Angeschrieben wurden - in Abstimmung mit Sursee Plus - insgesamt

- 21 Gemeinden
- 10 Organisationen
 - das BAV
 - der Kanton Aargau
 - der Kanton Luzern (vif, BVWD)
 - 3 Transportunternehmen: SBB, Postauto und Rottal Auto AG
 - 3 Institutionen wie Campus, LUKS und SPZ
 - RET / Sursee Plus

Rücklaufquote

Es haben folgende Adressaten eine Eingabe verfasst bzw. den Fragebogen ausgefüllt:

- 15 Gemeinden (davon Gemeinde Eich nur mit Brief)
- 9 Organisationen (BAV, Campus, Sursee Plus und Rottal Auto AGnur mit Brief)
- 1 Organisation (SBB) verzichtete bewusstauf eine Eingabe des Fragebogens

Insgesamt liegen von rund 3/4 der Angeschriebenen eine **Antwort** vor bzw. 19 Fragebogen zur statistischen Auswertung.

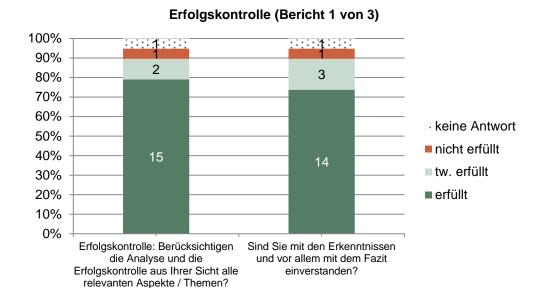
Fragebogen

Der strukturierte Fragebogen umfasst 6 Kapitel:

- Erfolgskontrolle (Bericht 1 von 3)
- Strategie (Bericht 3 von 3)
- Angebotskonzept (Bericht 3 von 3)
- Ortserschliessung (Bericht 3 von 3)
- Infrastruktur (Bericht 3 von 3, Anhang 1)
- Schlussfrage

Antworten zur Erfolgskontrolle

Die folgenden beiden Fragen beziehen sich auf die Phase I mit der Analyse:



Zu beiden Fragen besteht hohe Zustimmung.

Von den 19 Eingaben:

- hat der Kanton Luzern keine Antworten gegeben;
- sind für 17 Antwortende alle relevanten Aspekte und Themen der Analyse ganz oder mind. teilweise erfüllt;
- sind 17 Antwortende auch ganz oder mind. teilweise mit den Erkenntnissen einverstanden;
- erachtet nur die Gemeinde Mauensee die beiden Bereiche als nicht erfüllt. Der Grund liegt in der fehlenden Berücksichtigung der Erschliessung von Kaltbach.

Bemerkungen zu den Antworten

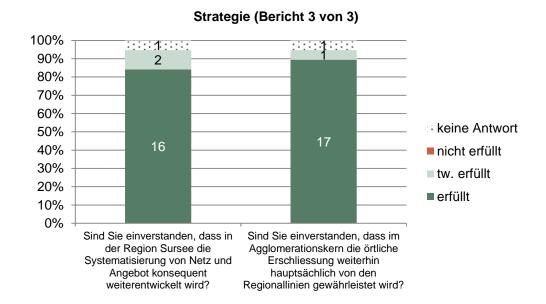
- Beromünster:
 - Noch andere Überlegungen zur räumlichen Führung der Linien $81,87\,$ und $399\,$ möglich
- Geuesee:
 - siehe Bemerkung in Kap. 4.1
- Knutwil:
 - Unterschiedliche Erschliessungsbereiche im Bericht (500 m) und in den Kostenberechnungen des VVL (300 m)
 - Abschnitt Sursee Knutwil Dagmersellen:
 Vorrang für ein alternatives Konzept gegenüber ganztägig gleichem Trakt raster
- Sursee:
 - Bericht macht wenig Aussagen über die vorhandene Infrastruktur, insbesondere über die Haltestellen und deren Anordnung. Aussage zur Zweckmässigkeit des bestehenden Haltestellennetzes wünschenswert
- Schweizer Paraplegiker-Stiftung:
 Reduktion der Linie 62 suboptimal

Fazit zur Erfolgskontrolle

- Insgesamt hohe ganze oder teilweise Zustimmung zu beiden Fragen (90%)
- Ablehnende Haltung von Mauensee betrifft ein nur für die Gemeinde selbst relevantes Anliegen
- Empfehlung:
 Separate Behandlung des Themas «Erschliessung Kaltbach»

Antworten zur Strategie

Die folgenden beiden Fragen beziehen sich auf die grundlegende strategische Ausrichtung für die Phase II:



Zu beiden Fragen besteht – mit einer Ausnahme – gänzliche oder mind. teilweise Zustimmung.

Von den 19 Eingaben:

- hat nur der Kanton Luzern keine Antworten gegeben;
- sind nur 2 Gemeinden«nur teilweise» einverstanden mit der Strategie
 «Systematisierung»;
- ist nur eine Gemeinde «nur teilweise» einverstanden, dass im Agglomeration skern die Erschliessung weiterhin mit Regionallinien gewährleistet werden soll.

Bemerkungen zu den Antworten

- Knutwil:

Abweichen von beiden Strategien soll möglich sein, sofern das Angebot für eine Mehrheit verbessert werden kann, insbesondere zugunsten der Fahrplanstabilität und zur Vermeidung von Infrastrukturausbauten.

- Sursee:
 - Mit Vereinheitlichung des Taktrasters und der Fahrrouten ergibt sich ein systematisches, regelmässiges und verlässliches Angebot
 - Erschliessung des Agglomerationskerns durch Regionallinien ermöglichtzusätzliche, umsteigefreie und attraktive Verbindungen

Fazit zur Strategie

- Insgesamt hohe ganze oder teilweise Zustimmung zu beiden Fragen (95%)
- Keine einzige ablehnende Stellungnahme zu den beiden Strategiefragen

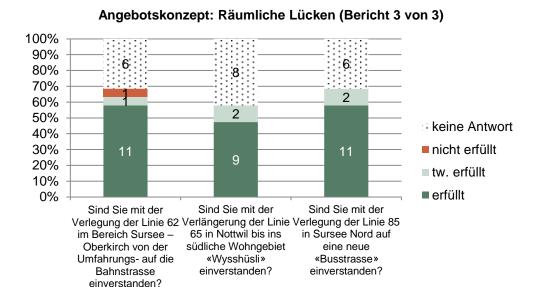
Mit diesen beiden sehr klaren Voten ergibt sich eine Bestätigung des bisher verfolgten Wegs des VVL bzw. dessen Planung sowie eine belastbare Basis für das Konzept.

Angebotskonzept

Vorbemerkung:

Im Gegensatz zu den beiden obigen Kapiteln sprechen die folgenden Fragen jeweils nur einen beschränkten Kreis von Gemeinden an. Aus diesem Grund ergeben sich zwangsläufig hohe Anteile ohne Antwort.

«Räumliche Lücken schliessen»



Von den 19 Eingaben enthält erwartungsgemäss jeweils rund ein Drittel keine Antwort, da keine direkte Betroffenheit besteht.

Zu erkennen ist:

- Eine g\u00e4nzliche Ablehnung stammt allein von der Gemeinde Buttisholz gegen-\u00fcber der Verlegung der Linie 62 auf die Bahnstrasse.
- Die übrigen Antworten sind alle zustimmend oder teilweise einverstanden mit den vorgeschlagenen neuen Fahrrouten in Sursee – Oberkirch (Linie 62), Nottwil (Linie 65) und Sursee Nord / Geuensee (Linie 85).
- Wichtig ist zudem, dass die direkt betroffenen Gemeinden einverstanden sind; nur Geuensee ist mit der neuen Busstrasse «nur teilweise» einverstanden. Der Grund darin liegt in einem Alternativvorschlag, den die Gemeinde postuliert.

Bemerkungen zu den Antworten

- Buttisholz:
 - Forderung nach einem Express-Bus in den HVZ direkt zum Bahnhof Sursee
- Dagmersellen:
 - Verlängerung der Linie 82 nach Dagmersellen Bhf von höchster Wichtigkeit
 - Lösungen für die Verlängerung aufzeigen
 - Empfehlung auf S. 52 nach einer separaten Studie wird unterstützt
- Geuensee:
 - Busstrasse Zollbachgasse bringt für Geuensee keinen Mehrwert. Als Alternative separate Busspur Triengen Büron Sursee Trassee der STB prüfen
 - Anbindung an die Altstadt von Sursee durch einen Ortsbus

- Knutwil (unter 4.2 aufgeführt):
 - Erschliessung des Gewerbegebiets mit einer Bushaltestelle wird unterstützt, vorzugsweise mit einer Fahrbahnhaltestelle
- Mauensee:

Lücke Kaltbach wird nicht geschlossen

- Nottwil:
 - Verlängerung der Linie 65 feste Absicht, Kernpunkt ist die Wendeanlage
 - Derzeit Prüfung von verschiedenen Varianten
 - Zwischen Abzw. Bahnhof und Wysshüsli nur eine Haltestelle vorsehen (Schulcampus/Kirche)
 - Busverbindung Nottwil Neuenkirch als Pendenz erhalten (unter Frage 4 aufgeführt)
- Schlierbach:
 - Busstrasse wird unterstützt. Prüfung, ob nicht zugleich eine Verbindung für den MIV zu erstellen ist.
- Sursee:
 - Mit Verlegung der Linie 62 Schliessung der Lücke in Sursee und Oberkirch
 - Mit Realisierung Busstrasse bessere Erschliessung der Arbeitsplätze im Bereich Allmend/Industrie
 - Konkrete Linienführung der Busstrasse unter Beteiligung des Kantons und der betroffenen Gemeinden definieren (Machbarkeitsstudie, Vorprojekt)
 - Forcierung des Ausbaus des öV-Netzes im Hinblick auf die bevorstehenden weiteren Entwicklungen im Gebiet Allmend
 - Baldige Realisierung und Verbesserung der öV-Güte ist anzustreben
- Luzerner Kantonsspital:
 - Wenn Mehrwert gegeben, unbedingt weiter verfolgen
 - Busstrasse Zollbachstrasse inkl. Radweg ist in den Zusammenhang mit einem allfälligen Spitalstandort in der Schwyzermatte zu stellen
- Postauto:
 - Idee einer neuen Linie 80 zwischen Sursee und Nebikon dringlich weiterverfolgen
 - Anbindung des Bahnhofs Dagmersellen als zentraler Bestandteil der Weiterentwicklung der Linie 82; benötigt ein zweites Fahrzeug

Fazit zur räum lichen Erschliessung

- Sehr hohe Zustimmung zu den vorgeschlagenen Änderungen der Fahrroute von drei Linien;
 nur eine von 35 Antworten ist ablehnend.
- Ablehnung von Buttisholz zur Verlegung der Linie 62 betrifft nur ein kleines Nachfragepotenzial, im Vergleich zu den Vorteilen für Sursee und Oberkirch sowie der Abgeltung
- Empfehlung I:
 - Separate Behandlung der Nachteile der neuen Route für Buttisholz, insbesondere vor dem Hintergrund der mittlerweile schlechteren finanziellen Stellung der Linie
- Empfehlung II: Separate Studie zur Linie 80

Fachliche Beurteilungen

Zu zwei Eingaben lässt sich bereits eine fachliche Antwort geben:

- Verlegung der Linie 62 Sursee Buttisholz von der Umfahrungs- auf die Bahnstrasse:
- Mit der Verlegung werden zwei Mängel bzw. Probleme praktisch ohne zusätzlichen Aufwand behoben:
 - Die (letzte) Erschliessungslücken sowohl in Sursee Süd als auch in Oberwil Norden werden geschlossen.
 - Das neue Nachfragepotenzial verhilft der Linie zu mehr Einnahmen bzw. zu einem höheren Kostendeckungsgrad.
- Mit der Busstrasse wird dem ÖV und dem Radverkehr eine neue, separate Trasse angeboten, mit dem insbesondere auch die Staus auf der Zufahrtstrecke zum Autobahn-Anschluss «umfahren» werden können: Eine Auslegung dieser «Strasse» auch für den MIV würde diesen Vorteil für den Bus erheblich verringern, mit dem breiteren Querschnitt auch zu entsprechend höheren Kosten führen und nicht zuletzt auch für die Umsetzung ein erhebliches Verfahrensrisiko mit sich bringen.

Klar nicht in Betracht kommt auf der anderen Seite der von der Gemeinde Oberkirch nachträglich eingebrachte Vorschlag, die Linie 62 auf einem längeren Umweg über das Zentrum zu führen:

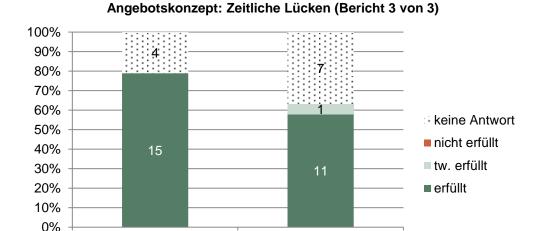
- Eine solche Route würde der regionalen Funktion der Linie (« möglichst direkte Verbindung ins Regionalzentrum») widersprechen.
- Die entfernteren Gemeinden wie Nottwil und Buttisholz würden mit der läng eren Fahrzeit und der umständlichen Route benachteiligt.
- Die Anbindung des SPZ würde massiv verschlechtert.

Die Linie 62 muss nach wie vor in Sursee auf die Anschlüsse an die IR nach Olten – Basel und Bern ausgerichtetwerden – die Zeitlage in Sursee darf deshalb nicht verändert werden. Mit den nochmals längeren Fahrzeiten können aber die heutigen Umläufe bis Buttisholz nicht mehr gewährleistet werden, d. h. es müsste ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Damit würde sich die Wirtschaftlichkeit deutlich verschlechtern.

Sind Sie mit der Schliessung der Taktlücken auf den Linien 83 und

einverstanden?

Zeitliche Lücken schliessen



Auch hier sind je unterschiedliche Anteile der Antwortenden «ohne Antwort» vorhanden.

85 sowie 62 (bis zum SPZ) und 82 bzw. am Samstag (Linien 63 und

Sind Sie mit der Ausweitung des

Angebots über Mittag (Linie 87)

399) einverstanden?

Sonst besteht gänzliche Zustimmung zur Schliessung von Taktlücken und mit einer Ausnahme auch gänzliches Einverständnis zur Ausweitung des Angebots über Mittag.

Nur die Gemeinde Schlierbach formuliert gewisse Bedenken, die Linien 87 und 399 ausserhalb der Randzeiten noch mehr auszubauen.

Bemerkungen zu den Antworten

- Beromünster:
 - Noch stärkerer Ausbau der Linie 87 gewünscht
- Buttisholz:

Linie 62 taktmässig nicht abbauen, mit kurzer Fahrzeit und Beibehaltung der Anschlüsse an die IR nach Olten/Basel und Luzern (unter 4.1 aufgeführt)

- Dagmersellen:
 - Schliessung der Taktlücke auf der Linien 82 wird ausdrücklich begrüsst
- Knutwil:
 - Schliessung der Taktlücken wird ausdrücklich unterstützt
 - Keine Verschlechterung des Angebots nach Luzern;
 Taktwechsel für Knutwil ok (30-Min.-Takt in St. Erhard mit der S-Bahn)
- Nottwil:
 - Erschliessung des SPZ durch die Linie 62 wird sehr begrüsst
 - Voraussetzung: Neue Wendeanlage
 - Zwingend: örtliche Busbevorzugung (Bedarfsampel bei der Ausfahrt Parkhaus)
- Schenkon:

Taktzeiten müssen an den Wochenenden und in nicht stark frequentierten Zeiten erhöht werden (z. B. 60 - statt 30 - Min.-Takt)

- Schlierbach:
 - Schliessung von Taktlücken zugunsten der Fahrgastnachfrage unbedingt no twendig
- Sursee:
 - Schliessung von Taktlücken und integraler Taktfahrplan werden begrüsst.

- Postauto:
 - Konzeption der Linie 86 als Durchmesserlinie bedeutet Einschränkung der betrieblichen Flexibilität

Fazit zur zeitlichen Bedienung

- Uneingeschränkte Zustimmung zur Schliessung der (noch verbliebenen) Taktlücken auf vier Linien
- Mit einer Ausnahme auch uneingeschränkte Zustimmung zur Ausweitung des Angebots über Mittag bzw. am Samstag bei drei Linien

Fachliche Beurteilungen

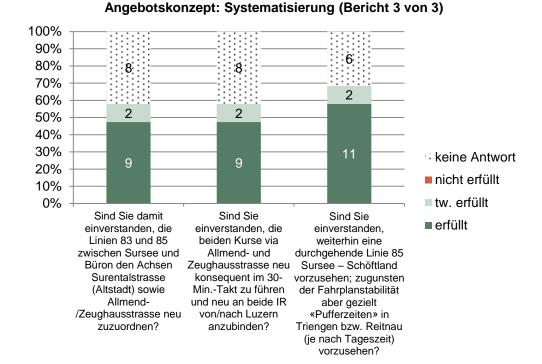
Zu einer Eingabe lässt sich bereits eine fachliche Antwort eingeben

- Der Vorschlag der Gemeinde Schenkon, die Taktzeiten in den nachfrageschwachen Zeiten zu verlängern, muss hauptsächlich aus zwei Gründen klar abgelehnt werden:
 - Die heute auf verschiedenen Linien (noch)b vorhandenen Taktlücken wurden in der Analyse als Nachteil identifiziert; der durchgehende Takt auf (fast) allen Linien ist eine sonst nicht bestrittene Massnahme des neuen Konzepts.
 - Die von Sursee Plus vorgeschlagene «Zentrumsbus-Qualität» verlangt gemäss dem fachlichen Verständnis klar einen durchgehenden Takt.
 - Eine Ausdünnung wäre nicht nur ein Rückschritt bzgl. diesem Qualitätsstandard, sondern würde auch den ÖV gegenüber dem stetig wachsenden Anteil des Freizeitund Einkaufsverkehr eine wesentlich schlechtere Wettbewerbsstellung bringen.

Systematisierung Sursee – Schöftland

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Systematisierung der Linien 83 und 85 (zugunsten des 30-Min.-Takts und der Anschlüsse in Sursee an den IR nach Luzern) sowie zugunsten einer höheren Stabilität und Zuverlässigkeit im Korridor Sursee – Triengen – Schöftland:





Alle 3 Fragen werden mit «erfüllt» beantwortet; gänzliche Ablehnung wird zu keiner der 3 Massnahmen geäussert.

Bemerkungen zu den Antworten

- Schlierbach:
 - Verlust des IR-Anschlusses nach Luzern wird bedauert
 - In einer umfassenden Güterabwägung wird das Konzept unterstützt
- Sursee:
 - Verbesserung der Industriegebietserschliessung und integraler Takt werden begrüsst.
 - Durchgehende Verbindung Sursee Schöftland mit Anschluss an die WSB weiterhin anstreben
- Kt. Aargau: in den Nebenverkehrszeiten leichte Verschlechterung
- Luzerner Kantonsspital:
 - Busstrasse Zollbachstrasse inkl. Radweg ist in den Zusammenhang mit einem allfälligen Spitalstandort in der Schwyzermatte zu stellen

Fazit zur Systematisierung Sursee - Schöftland

- Zustimmende Antworten zu den 3 Massnahmen bzgl.
 Systematisierung im Korridor Sursee Schöftland
- Nur 5 von insgesamt 35 Antworten enthalten die Beurteilung «nur teilweise erfüllt»
- Empfehlung:
 - Argumente derjenigen Gemeinden, die zu einer Frage nur mit «teilweise erfüllt» geantwortet haben, noch vertieft prüfen.

Ortserschliessung

Die Frage von zusätzlichen Ortserschliessungen («Zentrumsbus») war ein sehr wicht iger Anlass für die Überprüfung des öV-Konzepts.



Die Auswertungen zeigen:

- Für fast alle Antwortenden ist klar, dass keine zusätzlichen, separaten Ortsbuslinien notwendig sind.
- Allein Nottwil sowie Schenkon sind nur teilweise einverstanden.
- Ablehnung kommt allein von der Gemeinde Mauensee; das unter «Bemerkungen» angeführte Argument trifft sachlich allerdings nicht auf die Frage zu.

Bemerkungen zu den Antworten

- Knutwil:
 - Anbindung des Campus an das öV-Netz entscheidend
 - 15-Min.-Takt zwingend
 - 15-Min.-Takt ermöglicht, dass auch die Schulen vermehrt auf den öV setzen
- Nottwil:

Busverbindung Nottwil – Neuenkirch als Pendenzerhalten

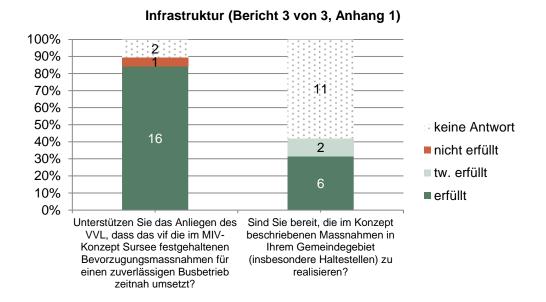
- Sursee:
 - Ortserschliessung durch die Regionallinien wird begrüsst
 - Realisierung der Fahrbahnhaltestelle am Bahnhoffür die Ortsbuslinie 86
 - Ausgestaltung des Busterminals mit VVL abgesprochen

Fazit zur Ortserschliessung («Zentrumsbus»)

Die seit Jahren verfolgte «Grundphilosophie», die Ortserschliessung im Agglomerationskern Sursee – Schenkon – Oberkirch den Regionalbuslinien zu übertragen, wird klar gestützt.

Infrastruktur

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Unterstützung der für einen zuverlässigen Busbetrieb zwingenden Bevorzugungsmassnahmen und die Bereitschaft, Investitionen durch die Gemeinden für neue Haltestellen und auch Fahrrouten zu übernehmen.



Mit Ausnahme wieder von Mauensee besteht uneingeschränkte Zustimmung, dass die zwingend erforderlichen Busbevorzugungsmassnahmen auch zeitnah umgesetzt werden.

Bei der Bereitschaft, Infrastrukturmassnahmen umzusetzen, erfolgt von 2 Gemeinden (Oberkirch und Schenkon) nur eine teilweise Zustimmung.

Bemerkungen zu den Antworten

- Buttisholz:
 - Keine Massnahmen geplant
- Neuenkirch:
 - Keine neuen Haltestellen vorgesehen
- Oberkirch:
 - Linie 62

Verlegung der Fahrroute und die damit verbundene Neuerschliessung werden begrüsst. Machbarkeitsstudie für eine neue Haltestelle Münigen/Calida in Auftrag gegeben

Haltetestelle bei der Einmündung Surengrundstrasse hat keine Priorität. Verzicht auf die Haltestelle Oberkirch Bhf, da die Haltestellen gem. komm unalem Masterplan in die Luzernstrasse verlegt werden. Neuer Standort kann sowohl durch die Linie 62 als auch durch die Linie 65 bedient werden.

- Linie 65
 Haltestelle Oberkirch Dorfgem. Masterplan verschoben und um Haltestelle
 Oberkirch Schule ergänzt werden.
- Linie 86 (Ast Campus)
 Neukonzipierung der Linie 86 mit dem Wegfall der Schlaufe wird begrüsst.
 Die dazu notwendigen Abklärungen (Haltestellen, Wendemöglichkeiten) sind in die Wege geleitet.

- Schenkon:

Generell Überprüfung der Notwendigkeit von Haltestellen bei einem Abstand von 200 bis 300 m. Z. B. Zusammenlegung der Haltestellen Zellfeld und Zellburg (Überbauung mit genehmigtem Teilzonenplan)

- Sursee:

- Zeitnahe Konkretisierung und Umsetzung der öV-Bevorzugungsmassnahmen
- Damit vorteilhafte Produktionsbedingungen für den öV
- Unterstützung die mit dem Angebotsausbau verbundenen Infrastrukturausbauten durch die Stadt

- Kt. Luzern:

- Realisierung von Massnahmen auf Kantonsstrassen nur, wenn in einem Bauprogramm für Kantonsstrassen enthalten
- Im technischen Bericht Ergebnisse bisheriger Diskussionen bzgl. Aufhebung von Haltestellen im Zusammenhang mit Bauvorhaben Dritter und BehiG nicht erwähnt
- Massnahmen auf Bushub Sursee abstimmen

Postauto:

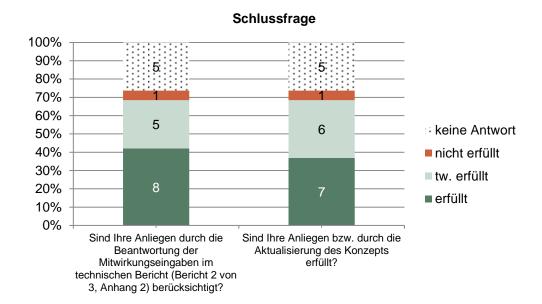
- Aktueller Stand des neuen Busterminals Sursee noch nicht genügend mit Postauto diskutiert
- 2 Aussenkanten schränken betrieblich Flexibilität ein
- Im Hinblick auf einen zukünftigen Elektrobusbetrieb unbedingt Lerrohre für Zwischenladestationen vorsehen.

Fazit

- Mit Ausnahme von Mauensee werden Busbevorzugungsmassnahmen in allen Eingaben uneingeschränkt unterstützt.
- Bei den durch die Gemeinden zu realisierenden Massnahmen antworten 2 von 8 Gemeinden mit «nur teilweise einverstanden».

Schlussfrage

Die folgenden Fragen laden zur «Gesamtbeurteilung» bzgl. der Anliegen einer Gemeinde ein:



Die Darstellung zeigt:

- Vier Gemeinden sowie der Kanton Luzern geben keine Antwort.
- Nur eine Gemeinde (Mauensee) sieht ihre Anliegen als nicht beantwortet bzw. erfüllt.
- 11 von insgesamt 28 Antworten enthalten die Beurteilung «nur teilweise erfüllt»

Bemerkungen zu den Antworten

- Beromünster:

Anschluss Aargau Süd (Menziken, Reinach) nach Sursee über den Bushub Beromünster in einer weiteren Phase durch den VVL prüfen

- Buttisholz:
 - Keine Anliegen eingebracht
 - Weiterhin attraktive Verbindung nach Sursee gewünscht; nicht zulasten der Verbindung nach Luzern
- Dagmersellen:

Separate Studie zur Linie 80 gewünscht

- Knutwil:
 - Frage nach der sinnvollen Anzahl Haltestellen nur am Rande gestellt
- Mauensee (auch unter 5 aufgeführt):
 Erschliessung Kaltbach nicht gelöst; zusätzliche Linie 80 sinnvoll
- Nottwil:

Gute und konstruktive Zusammenarbeit mit dem VVL und der Rottal Auto AG sowie die gute öV-Anbindung werden geschätzt

- Schenkon

Hinweis zu den Haltestellen bzgl. Erfüllung des BehiGbzw. der dazu notwendigen Massnahmen

- Sursee:
 - Möglichkeiten der Busbevorzugungsmassnahmen und deren Wirkung zusammen mit den betroffenen Gemeinden, dem Kanton und dem VVL in einer weiteren Projektphase vertiefen
 - Erschliessung des (neuen) Kantonsspitals in einer weiteren Phase erarbeiten
 - Berichte zum neuen Busterminal sollen dem Schlussbericht angefügt werden
 - Umstrukturierung des Gebiets Münchrüti/Chlifeld kurzfristig nicht realistisch; Anzahl Arbeits- und Ausbildungsplätze aber im ÖV-Angebot berücksichtigen
 - Direkte Verbindung Altstadt Post und Bahnhofbzw. Einführung 15 Min.-Takt anstreben («Zentrumsbusqualität»)
- Triengen:

Evtl. Machbarkeitsstudie zur ST als S-Bahn

- Wauwil:
 - Hinweis auf das Schreiben zur Linie 80 vom 25.4.2017
- Schweizer Paraplegiker-Stiftung:
 Situation SPZ zu wenig gewürdigt
- Luzerner Kantonsspital:
 - Wenn der Standortentscheid vom LUKS gefallen ist, muss das Verkehrs- und Mobilitätsthema umfassend mit Einbezug des VVL erfolgen.

Fazit zur Schlussfrage

- Empfehlung:
- Argumente derjenigen Gemeinden, die zu einer Frage nur mit «teilweise erfüllt» geantwortet haben, noch vertieft prüfen.

Schlussfolgerungen und Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten:

- Insgesamt besteht eine hohe Zustimmung auf die gestellten Fragen.
- Nur 2 Gemeinden haben eine oder mehrere Antworten «Nicht erfüllt»
 - Buttisholz zur Verlegung der Linie 62 auf die Bahnstrasse
 - Mauensee wegen der fehlenden Erschliessung von Kaltbach
- Eine sehr hohe Zustimmung wird zu den beiden Strategiefragen mit den Stossrichtungen (bzw. deren Weiterverfolgung) gegeben:
 - «Systematisierung»
 - «Ortserschliessung durch Regionallinien».
- Die Angebotskonzepte mit den Vorschlägen zur
 - räumlichen Erschliessung (3 Linien)
 - zeitlichen Lückenschliessung
 - Systematisierung der Linien im Korridor Sursee Schöftland

finden hohe Zustimmung.

- Uneingeschränkte Zustimmung ergibt sich auch zur Busbevorzugung in allen Antworten mit Ausnahme von Mauensee
- Separat zu klären mit den Gemeinden sind
 - der «Nachteil» für Buttisholz durch die Verlegung der Linie 62 auf die Bahnstrasse
 - die Erschliessung von Kaltbach mit einem separaten Projekt
 - die konkrete Umsetzung der Busbevorzugung.

Das heisst:

Aus fachlicher Sicht besteht kein Bedarf

- an den Berichten Anpassungen bzw. Korrekturen vorzunehmen;
- weitere Fragen zu vertiefen / zu klären.

metron