



Verkehrsverbund Luzern

Erschliessung Kaltbach/Mauensee; Machbarkeitsstudie

Thomas Schemm, Angebotsplanung / Roland Haldemann, 3B AG

21. März 2017



1

Begrüssung, Einleitung
und Ausgangslage

2

Beurteilung
Lösungsansätze
Gemeinde

3

Übergeordnete Planun-
gen und konzeptionelle
Grundsatzüberlegungen

4

Vorschlag Linienführung
und Haltstellen sowie
Fahrplankonzepte

5

Diskussion

6

Weiteres Vorgehen

Verkehrsverbund
Luzern



1

Begrüssung, Einleitung
und Ausgangslage

2

Beurteilung
Lösungsansätze
Gemeinde

3

Übergeordnete Planun-
gen und konzeptionelle
Grundsatzüberlegungen

4

Vorschlag Linienführung
und Haltstellen sowie
Fahrplankonzepte

5

Diskussion

6

Weiteres Vorgehen

Verkehrsverbund
Luzern

1 Begrüssung, Einleitung und Ausgangslage

- Begrüssung, Vorstellungsrunde
- Einleitung: Auftrag Gemeinde Mauensee und VVL an 3B AG zu einer Machbarkeitsstudie zur Erschliessung von Kaltbach; Planungsarbeiten Raum Nebikon/Dagmersellen resp. Linie 66 im Rahmen der Verlängerung der S61
- Ausgangslage: Linienbetrieb für Schüler, Publicar, Publicar Einstellung mit Ersatzerschliessungen (mit Linien 81, 82, 83, 84, 85, 86)
- Für Kaltbach z.Z. keine Ersatzerschliessung umgesetzt; inzwischen hat sich das Gebiet zwischen St. Erhard und Nebikon dynamisch entwickelt
- VVL hat bereits im öV-Bericht 2014-2017 Massnahmen vorgesehen; diese werden Ende 2017 und 2019 teilweise im Rahmen der Verlängerung der S61 umgesetzt
- VVL hat im aktuellen öV-Bericht 2018-2021 (z.Z. in Vernehmlassung) Pendenzen aufgenommen



1

Begrüssung, Einleitung
und Ausgangslage

2

Beurteilung
Lösungsansätze
Gemeinde

3

Übergeordnete Planun-
gen und konzeptionelle
Grundsatzüberlegungen

4

Vorschlag Linienführung
und Haltstellen sowie
Fahrplankonzepte

5

Diskussion

6

Weiteres Vorgehen

Verkehrsverbund
Luzern

2 Beurteilung Lösungsansätze Gemeinde

- 1 Zusätzliche Schlaufe Kaltbach mit Buslinie Sursee–Dagmersellen (Linie 60.082)
Lösungsansatz aus betrieblichen und finanziellen Gründen nicht weiterverfolgen (Zusatzfahrzeug mit relativ geringem Nutzen bei hohen Zusatzkosten)
- 2 Zubringer Bahnhof Wauwil, zum Beispiel neue Buslinie Egolzwil–Wauwil–Kaltbach–St. Erhard–Mauensee (–Bahnhof Sursee/Campus Sursee)
Lösungsansatz weiterverfolgen
- 3 Kombination Lösungsansätze 1 und 2, Aufhebung Schlaufe Buchs auf Linie 60.082 und neue Buslinie Buchs–Wauwil–Kaltbach–St. Erhard–Mauensee
Lösungsansatz nicht weiterverfolgen (Lösungsansatz 2 alleine zielführender als Kombination der Lösungsansätze 1 und 2)

Nur pragmatische Beurteilung und Würdigung

Detaillierte Beurteilungen und Untersuchungen nicht Gegenstand der vorliegenden Machbarkeitsstudie

2 Beurteilung Lösungsansätze Gemeinde

- 4 Führung einer der Schötz bedienenden Buslinien 60.091 oder 60.271 statt nordwärts Richtung Nebikon/Altishofen ostwärts via Egolzwil–Wauwil–Kaltbach–St. Erhard ins Zentrum von Sursee

Lösungsansatz steht nicht zur Diskussion, Angebotskonzepte Linien 60.091 und 60.271 im Rahmen Projekt Gesamtoptimierung Luzern West mit Verlängerung der S61 festgelegt und von der Region verabschiedet

- 5 Reaktivierung Publicar

Lösungsansatz steht nicht zur Diskussion, Rahmenbedingungen haben sich nicht grundsätzlich verändert, auch künftig ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten

Nur pragmatische Beurteilung und Würdigung

Detaillierte Beurteilungen und Untersuchungen nicht Gegenstand der vorliegenden Machbarkeitsstudie



1

Begrüssung, Einleitung
und Ausgangslage

2

Beurteilung
Lösungsansätze
Gemeinde

3

Übergeordnete Planun-
gen und konzeptionelle
Grundsatzüberlegungen

4

Vorschlag Linienführung
und Haltstellen sowie
Fahrplankonzepte

5

Diskussion

6

Weiteres Vorgehen

Verkehrsverbund
Luzern

3.1 öV-Bericht 2018 bis 2021 – Kernaussagen und Folgerungen

- Massnahmen 2018-2021 Angebot:
 - Verbesserte Erschliessung Raum St. Erhard Nebikon Dagmersellen
⇒ Handlungsbedarf erkannt und Massnahmen vorgesehen
 - Eingestellte Mittel CHF 170'000
⇒ Sinnvolles HVZ-Angebot möglich
- Strategie und Erfolgspositionen:
 - "Kurze und verlässliche Reisezeiten"
⇒ Keine Umweg- und/oder Schlaufenfahrten
 - "Vernetzt"
⇒ Keine isolierten Angebote, Vernetzung in Umsteigeknoten (öV-Drehscheiben)
- Raumplanung/kantonaler Richtplan:

Der Raum "Luzern Landschaft" wird durch ein Grundangebot des öV an die Hauptentwicklungsachsen und die Regional- und Subzentren angebunden.

⇒ Anbindung "Planungsperimeter" an Hauptentwicklungsachse
Wiggertal-Sursee-Luzern

Verkehrsverbund
Luzern

Grundlage:

öV-Bericht 2018 bis 2021, Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr, Vernehmlassungsversion vom 14. Februar 2017

Der oben erwähnte Bericht enthält zahlreiche Zielsetzungen, Strategien, Stossrichtungen und Massnahmenvorschläge zur Angebotsentwicklung des öV im Kanton Luzern.

Während dem die Aussagen zu Strategie und Stossrichtungen das ganze Kantonsgebiet beziehungsweise generelle Siedlungskategorien und/oder Entwicklungsachsen betreffen, beinhaltet der Bericht auch konkrete Vorstellungen für die Angebotsentwicklung des in dieser Machbarkeitsstudie zu untersuchenden Betrachtungsperimeters.

Für die vorliegende Machbarkeitsstudie wichtige Aussagen werden stichwortartig wiedergegeben und im Sinne von Folgerungen pragmatisch interpretiert.

3.1 öV-Bericht 2018 bis 2021 – Kernaussagen und Folgerungen

- öV-Vision (Zielzustand):
 - Es gibt dicht bebaute Zentrumsstädte, ein um Luzern immer stärker werdender Agglomerationsgürtel und das kantonal zweitwichtigste Zentrum Sursee.
 - In der sich entwickelnden Stadt Sursee werden die umliegenden Gemeinden sternförmig mit Zubringerbussen an die öV-Drehscheibe Bahnhof Sursee angeschlossen.
 - Buslinien verbinden die grösseren Ortschaften und werden nachfrageorientiert auf Bahnanschlüsse ausgerichtet sowie an neue Bahnangebote angeschlossen. Überlandlinien werden auch untereinander besser vernetzt.
- ⇒ Einbindung neues Angebot in "öV-Drehscheibe" Bahnhof Sursee als zwingende Voraussetzung/Randbedingung
- Strategische Stossrichtungen im Raum Luzern Landschaft:
Das Überlandbusangebot wird auf die Bahn ausgerichtet (an den Zentren in der Agglomeration Luzern, in Nebikon ...)
- ⇒ Nebikon als wichtiger, strategischer Verknüpfungspunkt Bahn-Bus

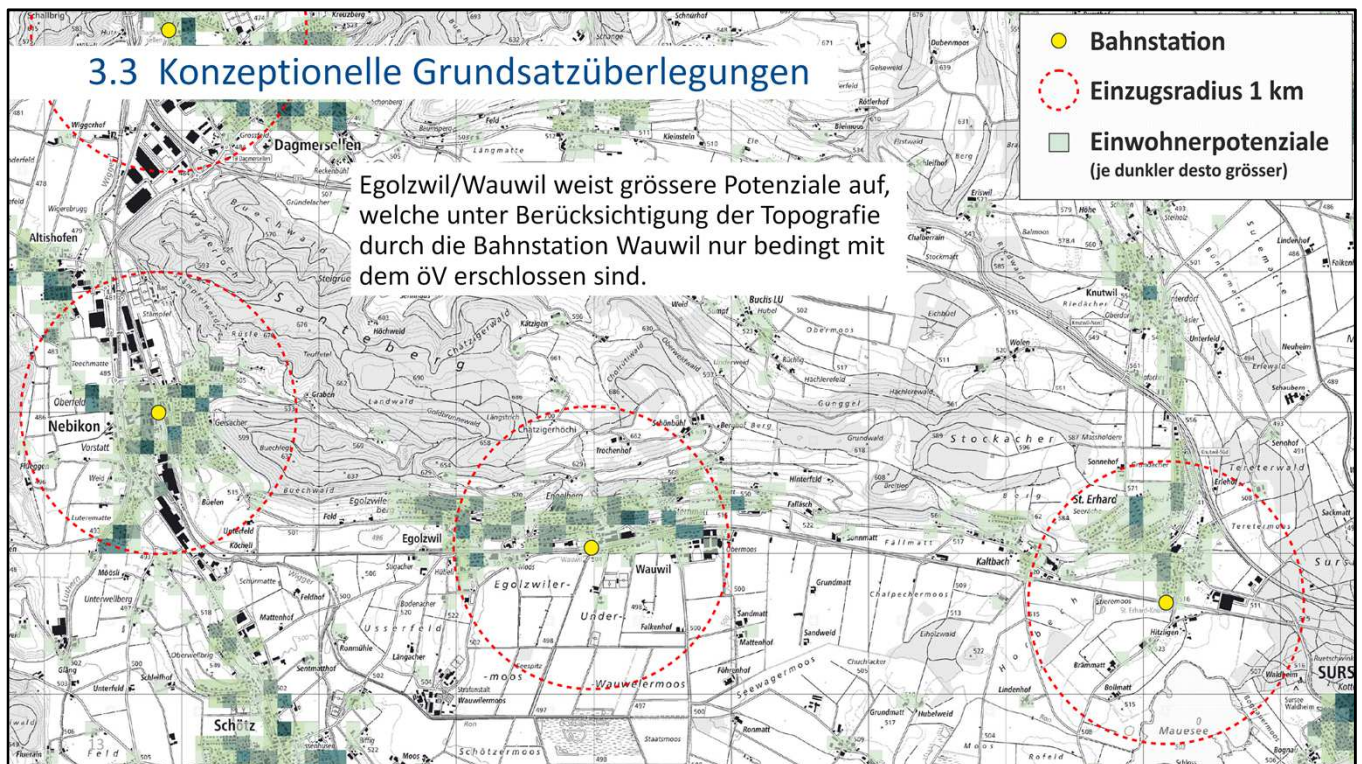
3.2 Planung Verlängerung S61 und Optimierung Busnetz Luzern West

- - Verlängerung S61 bei Einführung vorerst als HVZ-Produkt (3 Kurspaare Morgen und 4 Kurspaare Abend)
- Optimierte Busnetz sieht adäquates und auf die verlängerte S61 abgestimmtes "Eilbus-HVZ-Konzept" vor:
 - "Willisauer Express" mit lastrichtungsabhängigen S61-Anschlüssen in Willisau
 - Neuer "Wiggertal Express" mit lastrichtungsabhängigen S61-Anschlüssen in Willisau
- ⇒ Neues Angebot für den "Planungsperimeter" soll sich in geeigneter Form in dieses "HVZ-Konzept" einfügen (Vernetzung)
- öV-Verbesserung Dagmersellen und Nebikon wird mit Projekt S61 erreicht (öV-Bericht 2014 bis 2017, Massnahmennummer 17 und 49), Raum St. Erhard profitiert noch nicht vom Massnahmenpaket zur S61 (Pendenz)
 - ⇒ Pendenz Verbesserung öV-Erschliessung Raum St. Erhard im neuen öV-Bericht 2018 bis 2021 wieder aufgenommen (Massnahmennummer 1)
 - ⇒ Dagmersellen muss nicht zwingend in neues Angebot für "Planungsperimeter" eingebunden werden

3.3 Konzeptionelle Grundsatzüberlegungen

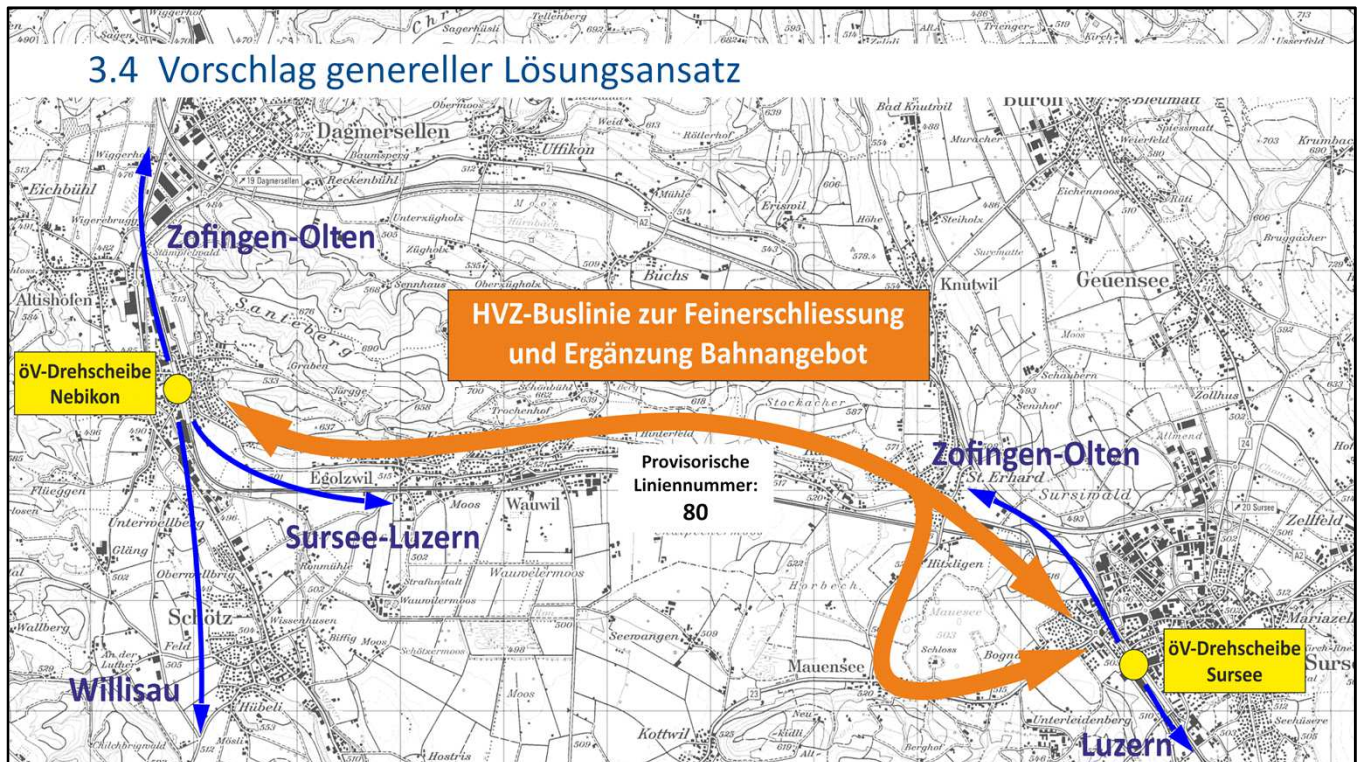
- Im bestehenden, angrenzenden ÖV-System bestehen keine Synergien für eine zweckmässige und kostengünstige ÖV-Erschliessung von Kaltbach.
- Für eine zweckmässige ÖV-Erschliessung von Kaltbach ist in jedem Falle der Einsatz eines neuen Fahrzeuges nötig.
- Die ÖV-Potenziale des Ortsteils Kaltbach der Gemeinde Mauensee werden in Anbetracht der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze als eher gering eingeschätzt.
- Eine isolierte ÖV-Erschliessung des Ortsteils Kaltbach der Gemeinde Mauensee wird nie ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäss den gesetzlichen Vorgaben (Bund und Kanton) erreichen können.
- Ziel muss es deshalb sein, mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges einen möglichst grossen Nutzen zu erreichen, indem möglichst viele, andere Transportbedürfnisse überlagert und gebündelt werden.
- Eine neue Buslinie darf bestehende Angebote nicht konkurrenzieren, sondern muss eine sinnvolle Angebots- und Netzergänzung darstellen (z. B. zeitliche Ergänzung und Differenzierung Bahnangebot, neue Transportketten, etc.).

Verkehrsverbund
Luzern



Die Folie zeigt anschaulich die zum Teil disperse Siedlungsstruktur im Planungsperimeter sowie die einzelnen Nutzungskonzentrationen.

3.4 Vorschlag genereller Lösungsansatz



Mit dem aufgezeigten Linienführungskonzept können die relevanten und potenzialträchtigen Siedlungsgebiete im Planungsperimeter sinnvoll gebündelt werden (Perlschnur) und gleichzeitig kann auch Kaltbach attraktiv in den öV eingebunden werden.

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

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



1

Begrüssung, Einleitung
und Ausgangslage

2

Beurteilung
Lösungsansätze
Gemeinde

3

Übergeordnete Planun-
gen und konzeptionelle
Grundsatzüberlegungen

4

Vorschlag Linienführung
und Haltstellen sowie
Fahrplankonzepte

5

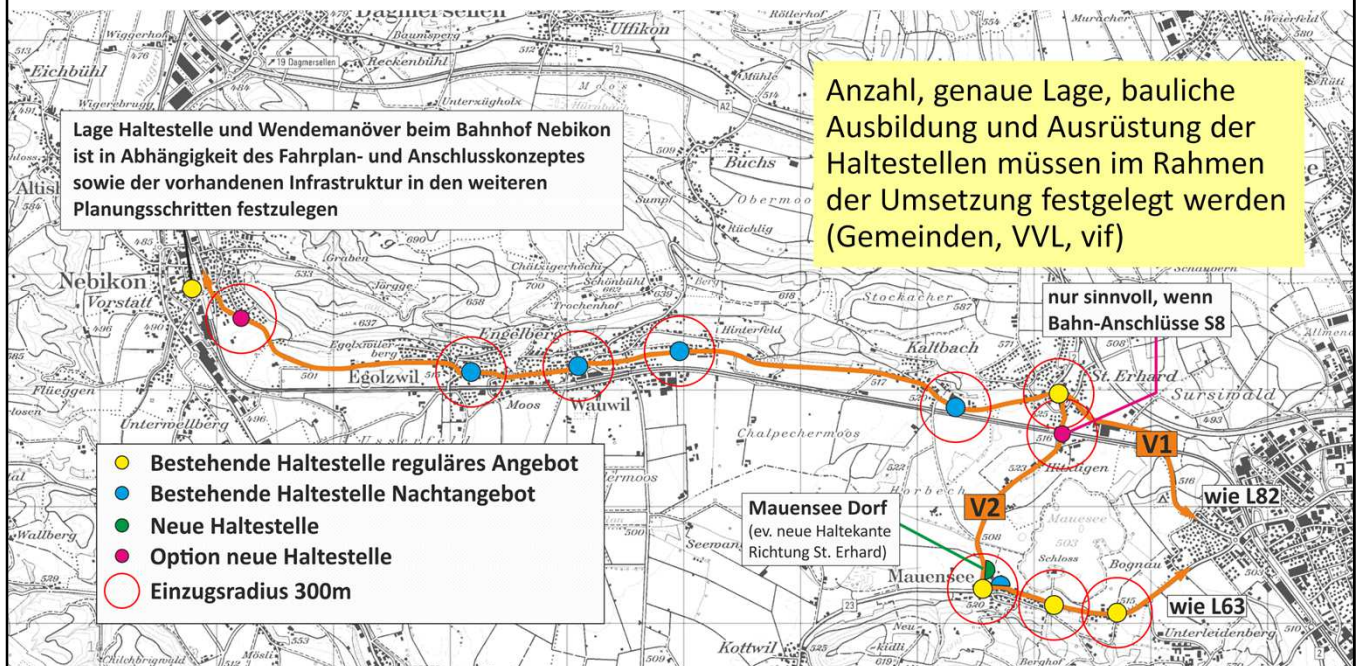
Diskussion

6

Weiteres Vorgehen

Verkehrsverbund
Luzern

4.1 Linienführung und Haltestellenkonzept



Bemerkungen zum Anschlussknoten Bahnhof Nebikon

- Für das Halten und Wenden beim Bahnhof Nebikon sind verschiedene Lösungsansätze denkbar. Je nach Fahrplan- und Anschlusskonzept (verfügbare Umsteigezeiten) und vorhandener Infrastrukturen können auch Lösungen östlich des Bahnhofs (bzw. östlich der Gleisanlagen) zur Diskussion stehen.

Bemerkungen zur Haltestelle Mauensee Dorf Variante V2

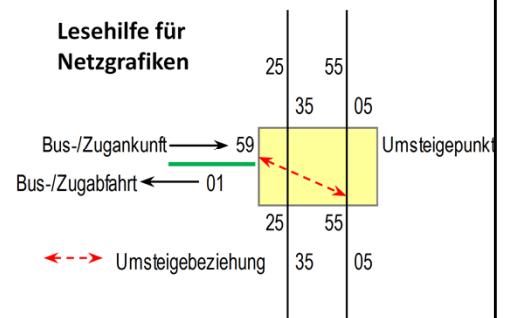
- In Fahrtrichtung Sursee kann die bestehende Haltekante der Linie 60.063 angefahren und bedient werden.
- Ob die heutige Postauto-Haltestelle des Nachtbusangebotes in Fahrtrichtung St. Erhard auch in einem Regelbetrieb tagsüber genutzt werden kann (z. B. Sicherheitsaspekte), müsste noch geklärt werden. Wenn nein, müsste nach der Abzweigung auf der Mauenseestrasse eine einseitige Haltekante erstellt werden.

Bemerkungen zur Haltestelle Station St. Erhard-Knutwil Variante V2

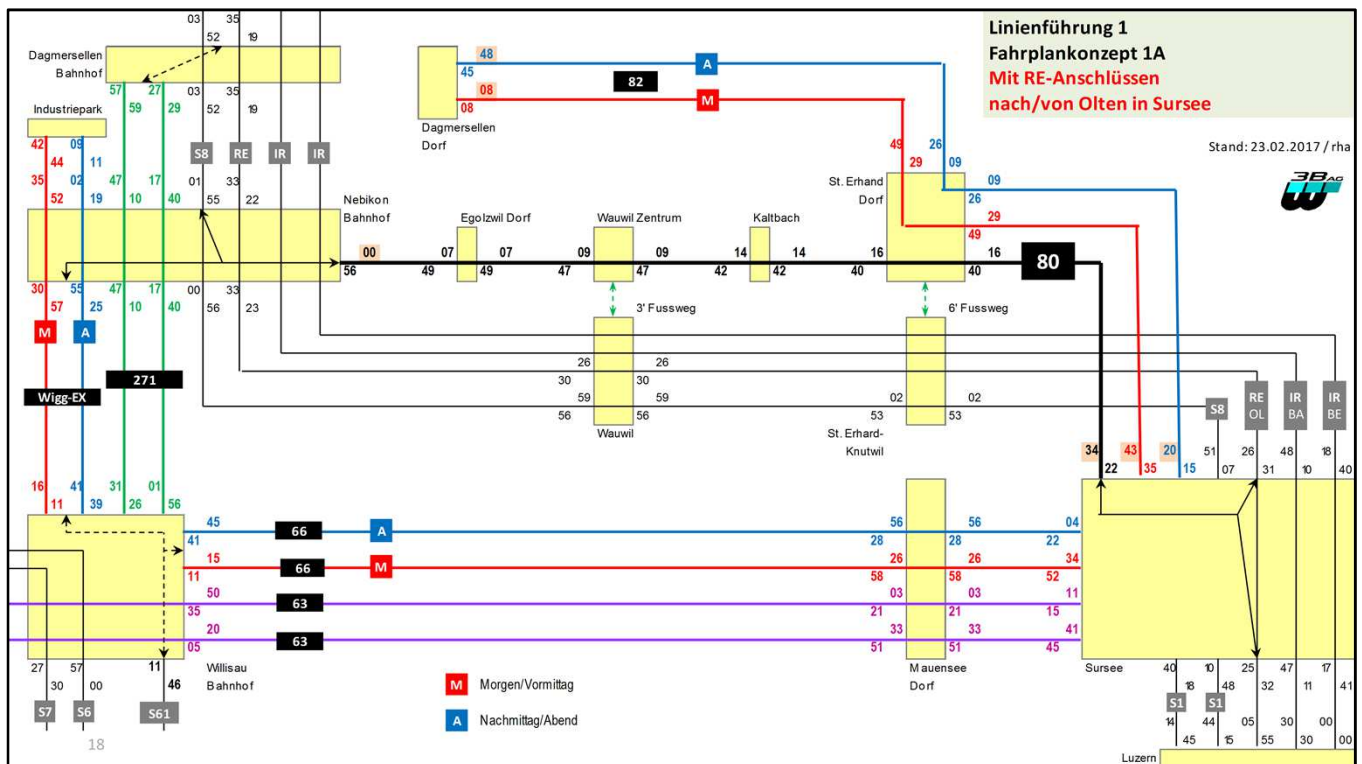
- Eine zusätzliche Haltestelle bei der Bahnstation St. Erhard-Knutwil ist nur sinnvoll, wenn sich mit dem Busfahrplan Anschlussmöglichkeit auf die S8 ergeben. Gegebenenfalls müsste die Haltestelle bei oder auf der Überführung eingerichtet werden (keine Schlaufenfahrt).

4.2 Fahrplankonzepte

- 6 Diskussionsvorschläge
- Linienführungsvariante 1 / St. Erhard–Sursee analog Linie 82
 - Fahrplankonzept 1A
Mit RE-Anschlüssen nach/von Olten in Sursee
 - Fahrplankonzept 1B
Ohne RE-Anschlüssen nach/von Olten in Sursee
 - Fahrplankonzept 1C
Nur mit RE-Anschlüssen nach Olten in Sursee
(Lastrichtung Morgen)
 - Fahrplankonzept 1D
Nur mit RE-Abnahmen aus Olten in Sursee
(Lastrichtung Abend)
- Linienführungsvariante 2 / St. Erhard–Sursee via Mauensee
 - Fahrplankonzept 2A
Lastrichtung Morgen
 - Fahrplankonzept 2B
Lastrichtung Abend



Verkehrsverbund
Luzern

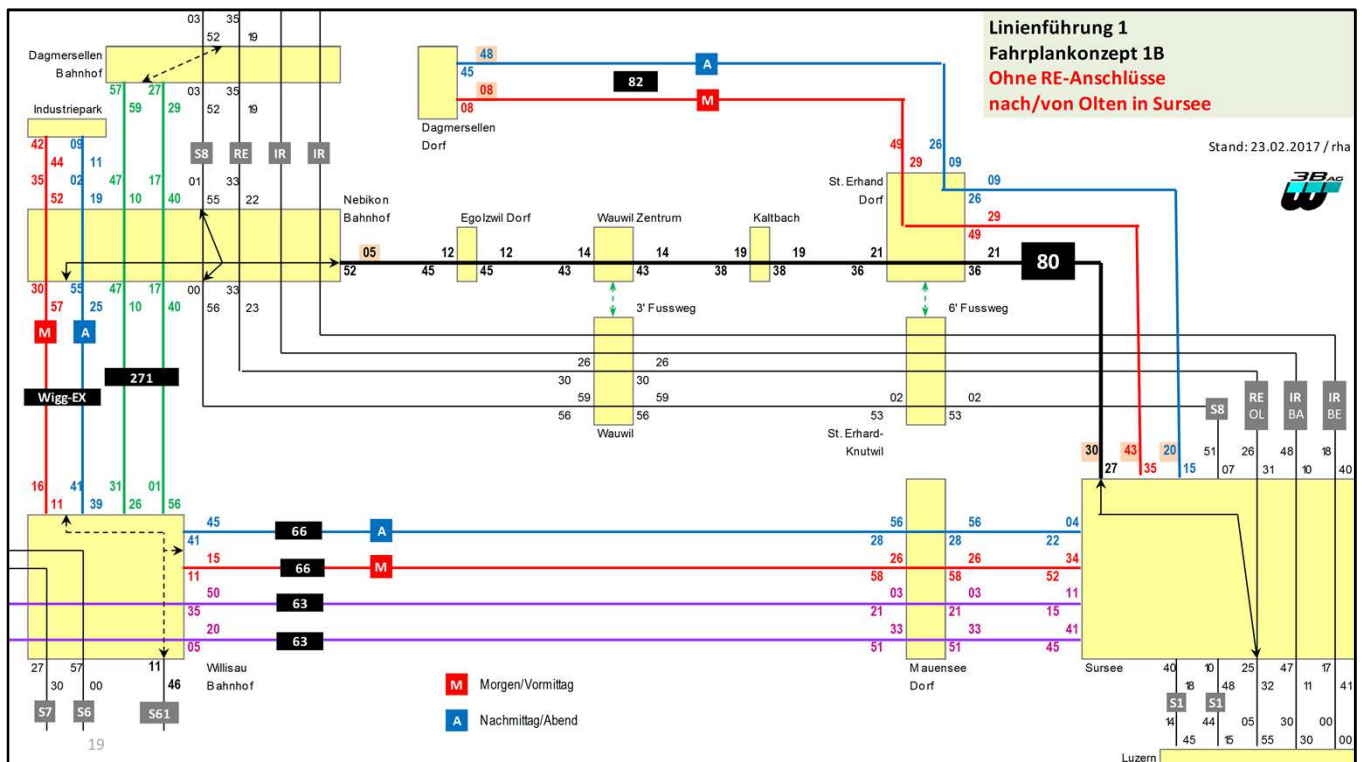


Verbindungen und Transportketten für St. Erhard

- Dritte Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 39'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen nach Luzern 28' (S8-IR) und 31' (L82-IR)
 Vorteil dritte Verbindung: RE bedient auch Sempach-Neuenkirch und Emmenbrücke
- Dritte Verbindung nach Olten in Sursee / L80-RE / 36'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen nach Olten 29' (S8 direkt) und 41' (L82-IR)
 Vorteil dritte Verbindung: RE in Fernverkehrsspinne Olten zur Minute 00 eingebunden
- Schnelle Verbindung nach Willisau in Nebikon am Morgen / L80-Wiggertal Express / 31'
 Schnelle Verbindung aus Willisau in Nebikon am Abend / Wiggertal Express-L80 / 35'

Verbindungen und Transportketten für Egolzwil

- Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 48'
- Verbindung nach Olten in Nebikon / L80-S8 / 33'
 (Verbindung nach Olten via Sursee L80-RE / 45')
- Schnelle Verbindung nach Willisau in Nebikon am Morgen / L80-Wiggertal Express / 22'
 Schnelle Verbindung aus Willisau in Nebikon am Abend / Wiggertal Express-L80 / 26'

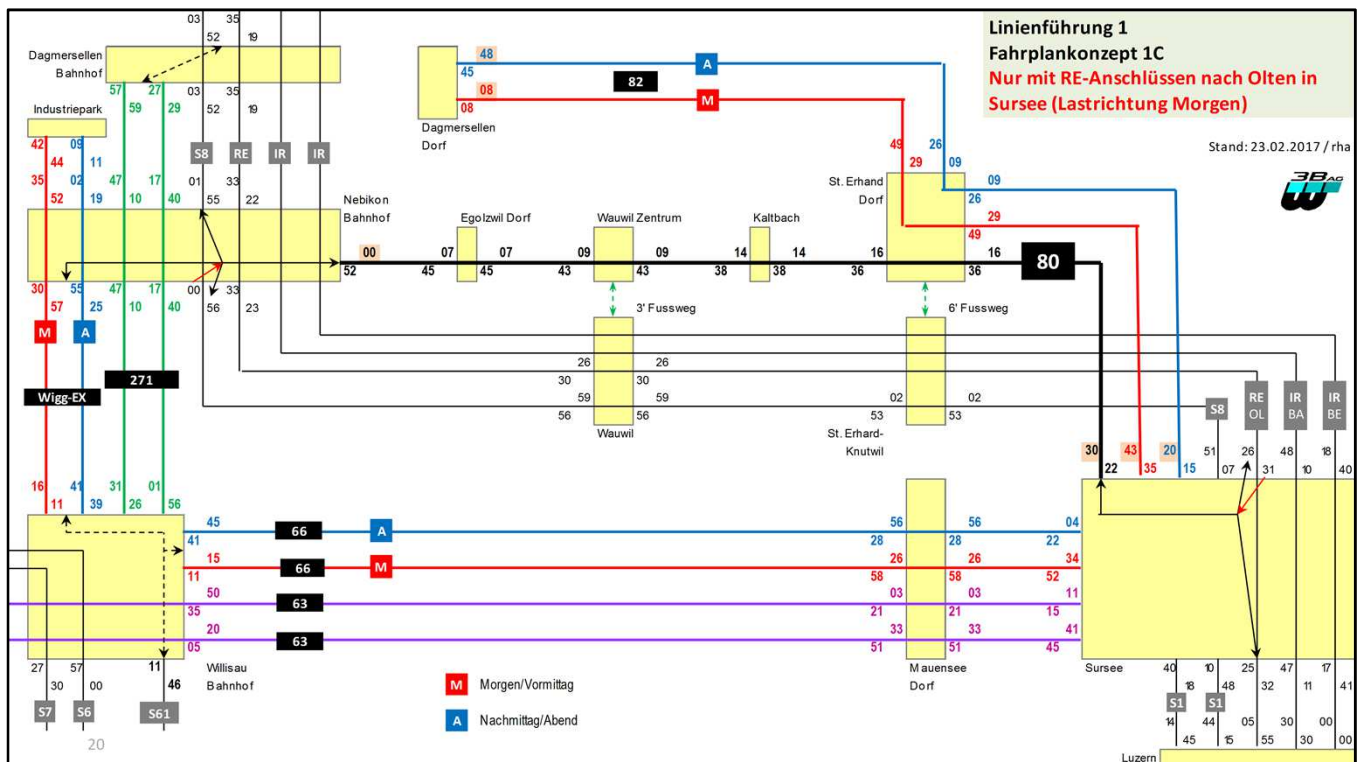


Verbindungen und Transportketten für St. Erhard

- Dritte Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 34'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen nach Luzern 28' (S8-IR) und 31' (L82-IR)
 Vorteil dritte Verbindung: RE bedient auch Sempach-Neuenkirch und Emmenbrücke
- Zusätzliche Verbindung nach Willisau in Nebikon am Morgen / L80-Wiggertal Express / 35'
 Zusätzliche Verbindung aus Willisau in Nebikon am Abend / Wiggertal Express-L80 / 40'
 (Verbindungen L63 via Sursee und L271-S8 via Nebikon schneller)

Verbindungen und Transportketten für Egolzwil

- Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 43'
 Verbindung nach Luzern in Nebikon / L80-S8-IR / 45'
 De facto Halbstundentakt nach/von Luzern
- Verbindung nach Olten in Nebikon / L80-S8 / 37'
- Schnelle Verbindung nach Willisau in Nebikon am Morgen / L80-Wiggertal Express / 26'
 Verbindung aus Willisau in Nebikon am Abend / Wiggertal Express-L80 / 31'

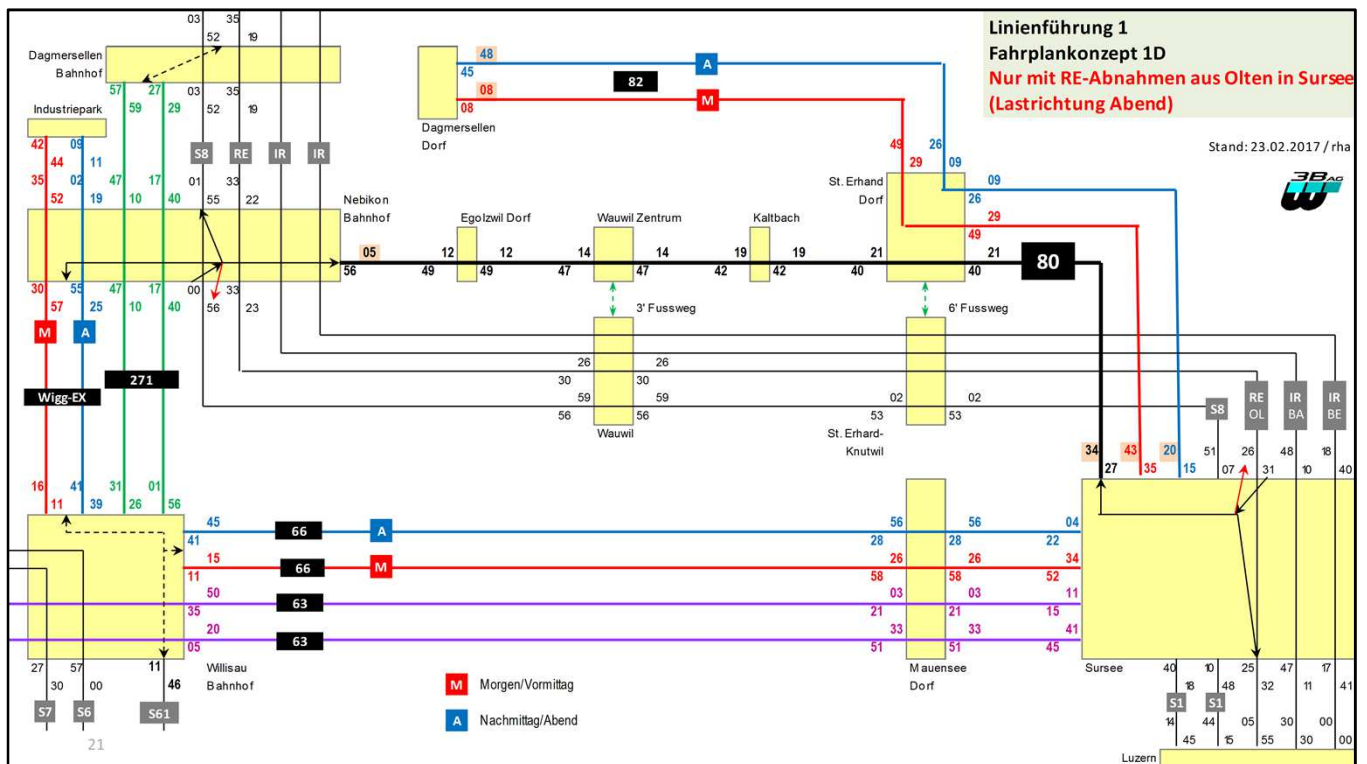


Verbindungen und Transportketten für St. Erhard am Morgen

- Dritte Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 39'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen nach Luzern 28' (S8-IR) und 31' (L82-IR)
 Vorteil dritte Verbindung: RE bedient auch Sempach-Neuenkirch und Emmenbrücke
- Dritte Verbindung nach Olten in Sursee / L80-RE / 36'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen nach Olten 29' (S8 direkt) und 41' (L82-IR)
 Vorteil dritte Verbindung: RE in Fernverkehrsspinne Olten zur Minute 00 eingebunden
- Zusätzliche Verbindung nach Willisau in Nebikon / L80-Wiggertal Express / 35'
 (Verbindung S8-L271 via Nebikon leicht schneller ohne Berücksichtigung Anmarschweg zur Station)

Verbindungen und Transportketten für Egolzwil am Morgen

- Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 48'
 Verbindung nach Luzern in Nebikon / L80-S8-IR / 45'
 Hinkender Halbstundentakt nach Luzern
- Verbindung nach Olten in Nebikon / L80-S8 / 37'
 (Verbindung nach Olten via Sursee L80-RE / 45')
- Schnelle Verbindung nach Willisau in Nebikon / L80-Wiggertal Express / 26'

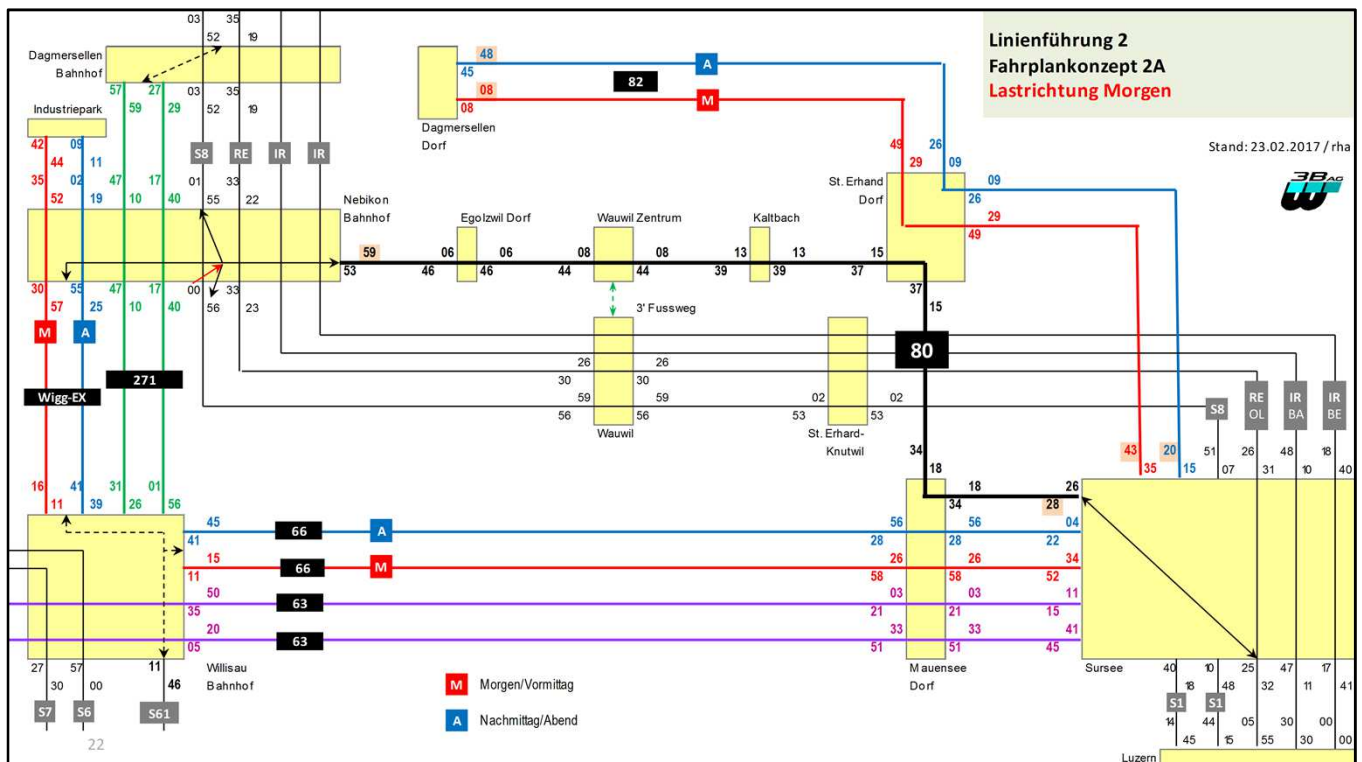


Verbindungen und Transportketten für St. Erhard am Abend

- Dritte Verbindung aus Luzern in Sursee / RE-L80 / 35'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen aus Luzern 23' (IR-S8) und 26' (IR-L82)
 Vorteil dritte Verbindung: RE bedient auch Sempach-Neuenkirch und Emmenbrücke
- Dritte Verbindung aus Olten in Sursee / RE-L80 / 34'
 Reisezeiten bestehende Verbindungen aus Olten 26' (S8 direkt) und 37' (IR-L82)
 Vorteil dritte Verbindung: RE in Fernverkehrsspinne Olten zur Minute 00 eingebunden
- Zusätzliche Verbindung aus Willisau in Nebikon am Abend / Wiggertal Express-L80 / 40'
 (Verbindungen L63 via Sursee und L271-S8 via Nebikon schneller)

Verbindungen und Transportketten für Egolzwil am Abend

- Verbindung aus Luzern in Sursee / RE-L80 / 44'
 Verbindung aus Luzern in Nebikon / IR-S8-L80 / 42'
 De facto Halbstundentakt aus Luzern
- Verbindung aus Olten in Nebikon / S8-L80 / 36'
 (Verbindung aus Olten in Sursee / RE-L80 / 43')
- Verbindung aus Willisau in Nebikon / Wiggertal Express-L80 / 31'



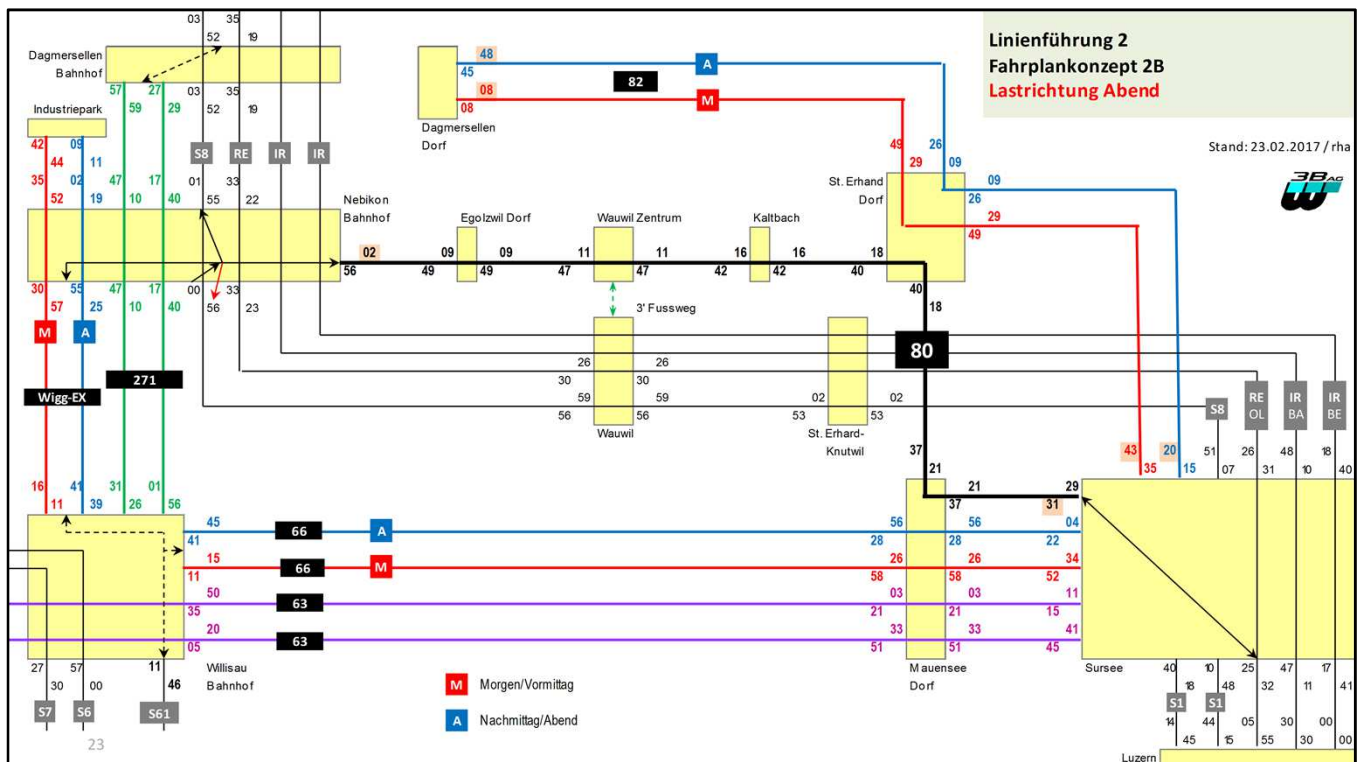
Verbindungen und Transportketten für St. Erhard am Morgen

- Dritte Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 40'
Reisezeiten bestehende Verbindungen nach Luzern 28' (S8-IR) und 31' (L82-IR)
Vorteil dritte Verbindung: RE bedient auch Sempach-Neuenkirch und Emmenbrücke
- Schnelle Verbindung nach Willisau in Mauensee L80-L63 / 20'
- Zusätzliche Verbindung nach Willisau in Nebikon / L80-Wiggertal Express / 34'

Verbindungen und Transportketten für Egolzwil am Morgen

- Verbindung nach Luzern in Sursee / L80-RE / 49'
Verbindung nach Luzern in Nebikon / L80-S8-IR / 44'
Hinkender Halbstundentakt nach Luzern
- Verbindung nach Olten in Nebikon / L80-S8 / 36'
- Schnelle Verbindung nach Willisau in Nebikon / L80-Wiggertal Express / 25'

Zu beachten gilt, dass die Fahrlage der Linie 80 das Angebot der Linien 63 und 66 zwischen Mauensee und Sursee sinnvoll ergänzt und nicht konkurrenziert.



4.3 Würdigung

- Mit dem Lösungsansatz werden bestehende Bedienungslücken geschlossen.
- Mit der vorgeschlagenen Linienführung und dem dargestellten Haltstellenkonzept werden namhafte Potenziale bedient:
 - V1: ~ 2'800 E / 850 AP (ohne Nebikon und ohne Sursee)
 - V2: ~ 3'200 E / 1'000 AP (ohne Nebikon und ohne Sursee)
- Unter der Voraussetzung eines HVZ-Betriebes Morgen und Abend (Vorschlag zumindest bei Einführung analog Angebot verlängerte S61) wird von Anfang an ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäss den gesetzlichen Vorgaben (Bund und Kanton) erreicht werden können. Im Falle der Linienführung V2 sind die Voraussetzungen noch besser, wenn es gelingt, die Schülertransporte am Morgen und Abend zu integrieren.
- Die neue Buslinie stellt eine sinnvolle Angebots-/Netzergänzung zum bestehenden Angebot dar (neue und/oder zusätzliche, attraktive Verbindungen und Transportketten). Bestehende Angebote werden nicht bzw. nur marginal konkurrenziert.

4.3 Würdigung

- Die vorgeschlagene Lösung erfüllt alle strategischen Vorgaben und Zielsetzungen aus dem öV-Bericht 2018 bis 2021.
- Die vorgeschlagene neue Buslinie stellt insgesamt ein weiteres, sinnvolles Modul im Gesamtprojekt "Verlängerung S61 und Optimierung Busnetz Luzern West" dar.
- Die vorgeschlagene neue Buslinie ist letztlich auch stimmig mit der Strategie und den Zielsetzungen des Projektes "Zentrum Sursee Plus - Konzept Motorisierter Individualverkehr" (Bericht für die Mitwirkung, Stand 18. August 2016).

Zitate:

- *Mit Bezug auf übergeordnete Zielsetzungen soll zukünftig ein Mobilitätsszenario verfolgt werden, dass eine Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs angestrebt, um die Zunahme der MIV-Fahrten zu verlangsamen oder sogar auf dem Stand von heute plafonieren zu können ...*
- *Die Strategie für Sursee Plus verfolgt mit ihren Massnahmen eine Strategie der Stärkung des öV, Fuss- und Veloverkehrs ...*



5 Diskussion

- ...
- ...
- ...



1

Begrüssung, Einleitung
und Ausgangslage

2

Beurteilung
Lösungsansätze
Gemeinde

3

Übergeordnete Planun-
gen und konzeptionelle
Grundsatzüberlegungen

4

Vorschlag Linienführung
und Haltstellen sowie
Fahrplankonzepte

5

Diskussion

6

Weiteres Vorgehen

Verkehrsverbund
Luzern

6 Weiteres Vorgehen

- Erstellen Entwurf Kurzbericht innerhalb Wochenfrist
(vorliegende Präsentation als integraler Bestandteil)
- Stellungnahme/Rückmeldungen zum Entwurf Kurzbericht
(Frist 1 Woche)
- Bereinigung Kurzbericht, Versand und Publikation website VVL
- Stellungnahme Gemeinden zum öV-Bericht 2018 bis 2021
(Kurzbericht als Beilage)

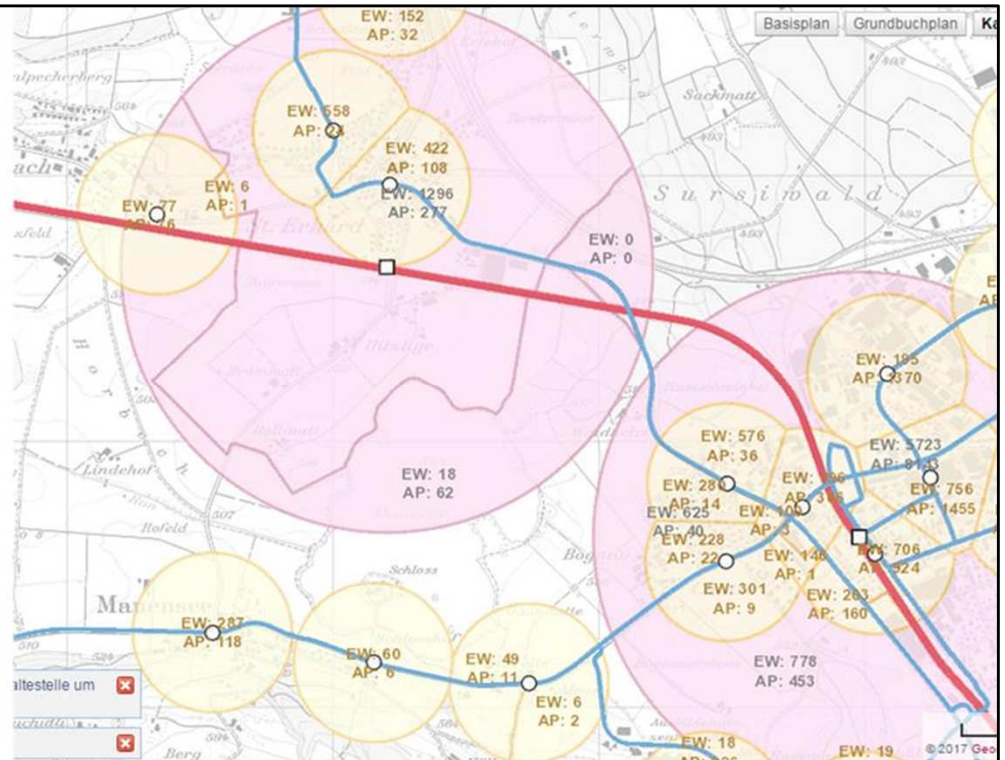


Verkehrsverbund Luzern

weitere Informationen: vvl.ch

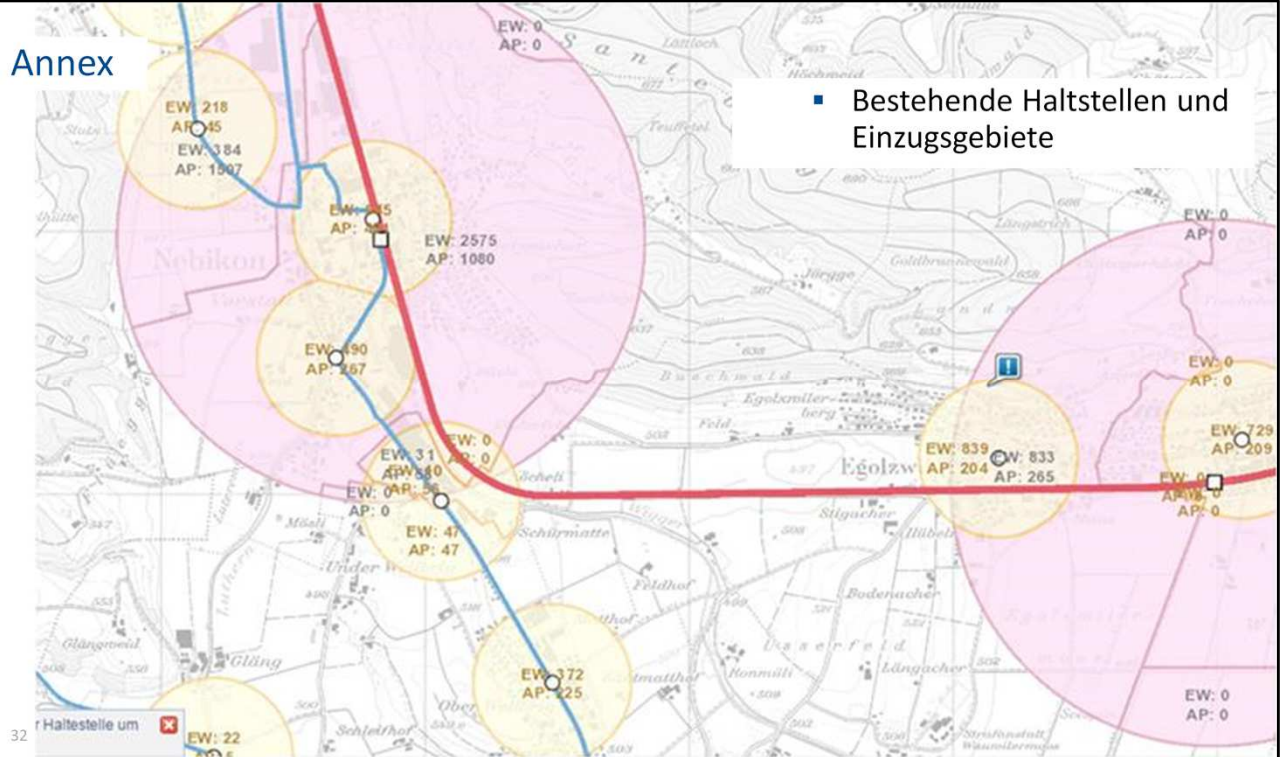
Annex

- Bestehende Haltstellen und Einzugsgebiete



Annex

- Bestehende Haltstellen und Einzugsgebiete



Annex

- Bestehende Haltstellen und Einzugsgebiete

