

Beurteilung ÖV- Erschliessungsgüte

Erschliessung Areal Burg, Schenkon

Stellungnahme

12.7.2018

Verfasser

Peter Schoop

dipl. Ing. ETH/SVI

Conrad Naef

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ausgangslage	4
2	Örtliche Erschliessung	5
3	Erschliessungsgüte	7
4	Fazit	8
5	Rückmeldung/Stellungnahme VVL	9

1 Anlass und Ausgangslage

Auf dem Areal Burg in Schenkon soll eine 2000-Watt-Siedlung entstehen. Hierfür wird eine gute ÖV-Erschliessung benötigt.

Derzeit ist das Areal nur teilweise mit dem Bus erschlossen, wie in Abbildung 2 ersichtlich ist. Die kürzlich erfolgte Verlegung der Haltestelle Dorf Richtung Sursee nach Süden verbesserte die Erschliessung des Areals Burg. In der Gegenrichtung blieb die Haltestellenlage aber unverändert (gem. Abbildung 1 und Abbildung 2).

Die Metron Verkehrsplanung wurde aufgrund des Schreibens der Gemeinde Schenkon vom 11.4.2018 bzw. des Schreibens der Region Sursee-Mittelland vom 15.5.2018 beauftragt, eine kurze Einschätzung zu den Auswirkungen vorzunehmen.

Grundlagen für die Beurteilung sind:

- Kantonaler Richtplan des Kantons Luzern
- ÖV-Verordnung des Kantons Luzern
- Fahrplan 2018 der Buslinie 84 Sempach Station – Eich – (Bäch) – Sursee
- Skizze der Lage der «Bushaltestelle neu »
(Beilage des Schreibens der Gemeinde Schenkon vom 11.4.2018)

de Schenkon: Durch die Verschiebung der Haltestelle Dorf nach Süden wurde der Abstand zur Haltestelle Zentrum grösser, und gewisse Wohngebiete sind somit neu weiter als 300 m von der Haltestelle entfernt (siehe Abbildung 2).

Prüfung neue Haltestelle

Eine Alternative zur Verlegung der Bushaltestelle Dorf könnte die Einführung einer neuen Haltestelle an der Dorfstrasse direkt «unterhalb» des Areals sein. Diese Haltestelle käme ungefähr im Bereich des Werkhofs zu liegen. Eine solche Haltestelle kann nur in Kombination mit der Einführung eines neuen direkten Fussweges zum Areal Burg Sinn machen. Da die Haltestelle Dorf soeben teilweise verlegt wurde, ist es fraglich ob der Bau einer neuen Haltestelle überhaupt in Frage kommt. Ausserdem muss vertieft abgeklärt werden, ob eine neue Haltestelle effektiv zweckmässig ist.

Fusswege

Die effektive Distanz zur nächsten Haltestelle verläuft nicht in Luftlinie, sondern entlang des Wegnetzes. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, für den umwegsensiblen Fussverkehr direkte Wegverbindungen zur Haltestelle anzubieten. Hierbei empfiehlt es sich beispielsweise die in Abbildung 3 skizzierten Verbindungen zu prüfen.



Abbildung 3: Fusswegverbindungen zur verbesserten Erschliessung durch die Bushaltestelle

Höhendifferenz

Das Areal Burg liegt in einer Hanglage. Auch zur «neuen» Haltekante ist eine Höhendifferenz von 20 – 25 m zu überwinden. Umgerechnet in Leistungskilometern entspricht dies einer Distanz von 200 - 250 m, die von den Fussgängern zusätzlich bewältigt werden muss.

3 Erschliessungsgüte

Kriterien

Bei der Beurteilung ob die Erschliessung des Areals ausreichend ist, kann nicht alleine die Entfernung zur nächsten Haltestelle betrachtet werden. Die sog. «Erschliessungsgüte» setzt sich neben der Entfernung zur Haltestelle auch aus der Angebotsqualität zusammen.

Die Buslinie 84 Sempach Station – Eich – (Bäch) – Sursee bedient Schenkon einschliesslich der Haltestellen Dorf und Zentrum mit je

- einem stündlichen Kurs Sempach – Sursee;
- einem stündlichen Kurs Eich – Sursee

Zusammen ergibt sich ein Angebot im durchgehenden 30-Min.-Takt Montag – Freitag.

Kantonale Vorgaben

In der kantonalen ÖV-Verordnung wird die Angebotsqualität in 4 Stufen eingeteilt. Für das Areal Burg relevant sind 2 davon:

- Stufe 2: Mind. 60-Min.-Takt, mind. 18 Kurspaare pro Tag:
Gute Marktstellung des öffentlichen Verkehrs
- Stufe 3: Durchgehender 30-Min.-Takt mit Verdichtung zur Hauptverkehrszeit:
Sehr gutes Angebot, starke Marktstellung des ÖV

Der kantonale Richtplan schreibt für Wohnschwerpunkte das Erreichen der Angebotsstufe 3 vor. Bei dem Areal Burg handelt es sich allerdings nicht um einen kantonalen Wohnschwerpunkt.

Da jedoch eine 2000-Watt-Siedlung angestrebt wird, dürften ähnliche Vorgaben sinnvoll sein.

Die Buslinie 84 verkehrt während des ganzen Tags durchgehend im 30-Min.-Takt, jedoch ohne Verdichtung zur Hauptverkehrszeit. Die Angebotsstufe 2 wird somit klar erfüllt, die Angebotsstufe 3 kann jedoch nicht erreicht werden.

4 Fazit

Mit den obigen Ausführungen können die nachstehenden Schlussfolgerungen gezogen werden

- Solange nur eine Haltekante der Haltestelle Dorf nach Süden verlegt ist, kann das Areal nicht als erschlossen betrachtet werden.
- Wenn auch die zweite Kante der Haltestelle Dorf nach Süden verlegt wird, kann das Areal als mehrheitlich erschlossen betrachtet werden.
- Die bereits vorgenommene und auch eine allfällige Verschiebung der zweiten Kante der Haltestelle Dorf in Richtung Süden müssen in eine Gesamtbetrachtung aller Haltestellen an der Linie 84 gestellt werden, um andere Nachteile möglichst zu vermeiden.
- Die Planung einer 2000-Watt-Siedlung muss darauf abstützen, dass ein guter Standard der ÖV-Erschliessung erreicht wird. Diesbezüglich bestehen Vorbehalte:
 - Das Areal Burg liegt nur für die Kante einer Richtung mehrheitlich innerhalb des 300-m-Erschliessungskreises. Hinzu kommt die Höhendifferenz, die die empfundene Distanz zur Haltestelle weiter vergrössert.
 - Aufgrund der Bedienungshäufigkeit mit einem 30-Min.-Takt kann nicht davon ausgegangen werden, dass der ÖV eine starke Marktstellung erreicht.
 - Die vom Kanton für Wohnschwerpunkte geforderte Angebotsstufe 3 kann nicht erreicht werden.
- Selbst wenn auch die zweite Kante der Haltestelle Dorf verlegt wird, kann für das Areal Burg deshalb insgesamt kaum von einer guten bis sehr guten ÖV-Erschliessung ausgegangen werden.
- Damit die ÖV-Erschliessung verbessert werden kann, müssten folgende Massnahmen Voraussetzung sein:
 - Erstellen einer direkten Fussweganbindung des Areals an die Bushaltestelle
 - Prüfen der Einführung einer neuen Haltestelle an der Dorfstrasse direkt unterhalb des Areals, im Bereich des Werkhofs, sodass die Zugangswege weiter verkürzt werden.
 - Prüfen einer Verdichtung des Busangebots in den Hauptverkehrszeiten, sodass die Angebotsstufe 3 erreicht wird. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsverbunds Luzern.

5 Rückmeldung/Stellungnahme VVL

Samuel Urech, Angebotsplanung VVL, 5.7.2018

Einleitung

Aufgrund der im Fazit aufgeführten Voraussetzungen für die Verbesserung der öV-Erschliessung wurde der VVL von Metron um eine entsprechende Rückmeldung gebeten. Nachfolgend ist die Haltung des VVL zu den zentralen Aspekten aus den vorangehenden Beurteilungen sowie zum öV-Angebot in Schenkon dargestellt.

2000-Watt-Siedlungen aus Sicht des öV

Grundsätzlich begrüsst der VVL die angestrebte 2000-Watt-Siedlung und das dazu notwendige nachhaltige Mobilitätsangebot und –verhalten. Damit autoarmes Wohnen im Alltag sinnvoll und nachhaltig möglich ist, müssen verschiedenen Voraussetzungen erfüllt sein. Einerseits muss, wie in den Ausführungen von Metron dargelegt, ein hochwertiges und möglichst dichtes öV-Angebot verfügbar sein, welches eine hohe Erreichbarkeit gewährleistet. Daneben ist die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr ebenfalls von grosser Bedeutung. Autoarmes Wohnen bedingt die Verfügbarkeit von vielfältigen, attraktiven Nutzungen zwecks Einkauf, Arbeit und Freizeit in unmittelbarer Nähe (optimal in Fusswegdistanz). Beispiele für autoarmes Wohnen finden sich derzeit vor allem in grösseren Städten und Gemeinden an zentraler Lage und in direkter Nähe von wichtigen und attraktiven Zielen und Nutzungen. Eine gute öV-Anbindung zu weiter entfernt liegenden Zielen (im Beispiel des Areals Burg wäre das die Stadt Sursee) von Siedlungen ausserhalb dicht bebauter Gebiete reicht nach Einschätzung des VVL nicht um aus, um die Ziele des autoarmen Wohnens zu erreichen. Um die Verlagerung vom MIV auf den öV oder den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen, ist aus Sicht des VVL zwingend eine Abstimmung im Sinne von «Push&Pull» notwendig. Ein öV-Angebotsausbau ist nur dann wirkungsvoll, wenn im Gegenzug die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des MIV eingeschränkt wird (z.B. durch die Reduktion von Parkraum oder die konsequente Priorisierung des öV im Strassenverkehr).

Aus diesen Gründen beurteilt der VVL die geplante Schaffung der 2000-Watt-Siedlung Burg eher kritisch und weist darauf hin, dass eine verbesserte öV-Erschliessung alleine vermutlich nicht zu den erhofften Wirkungen führt.

Haltestellen und Erschliessung

Aus Sicht des VVL wäre eine Verschiebung auch der zweiten Haltekante der Haltestelle Dorf in Richtung der geplanten Siedlung Burg prüfenswert. Zur Vermeidung neuer Erschliessungslücken bietet es sich an, die Haltestelle Zentrum ebenfalls in Koordination mit der Haltestelle Dorf Richtung Eich zu verschieben. Derzeit liegt die Haltestelle Zentrum nur rund 280 m von der Haltestelle Zellfeld entfernt. Die Schaffung einer neuen Haltestelle ist grundsätzlich denkbar und müsste aufgrund der Auswirkungen auf den Fahrplan der Linie (Verlängerung der Fahrzeit) im Detail geprüft werden. Für die Zugänglichkeit zum öV ist letztlich das effektive Fusswegenetz und die daraus entstehenden Weglängen (inkl. Steigung) massgebend, deshalb begrüsst der VVL die vorgeschlagenen Optimierungen des Fusswegenetzes.

Erschliessungsgüte und Angebot

Der Vorschlag, für eine 2000-Watt-Siedlung dieselben öV-Angebotsqualitätsstufen wie für einen Wohnschwerpunkt anzunehmen, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings kann daraus kein Anspruch auf die Bereitstellung eines Angebotes gemäss Stufe 3 für die Siedlung Burg abgeleitet werden. Der VVL ist grundsätzlich bereit, bei Bedarf

eine Taktverdichtung auf der Linie 84 zu Hauptverkehrszeiten zu prüfen. Dafür müssen jedoch weitere Angaben zum zusätzlichen Potential der geplanten Siedlung Burg vorliegen (Anzahl Wohnungen, Anzahl zusätzliche Einwohner, Parkplatzverfügbarkeit, Massnahmen Push&Pull, etc.). Eine Taktverdichtung führt zu erheblichen Mehrkosten, die Finanzierung müsste entsprechend geklärt werden (VVL, Bund, Dritte). Neben der Taktverdichtung sind insbesondere Anschlüsse an andere Buslinien oder Bahnlinien ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung von allfälligen Angebotsausbauten.

Aufgrund der aktuellen Nachfragezahlen und dem bestehenden Potential entlang der Linie 84 strebt der VVL derzeit keinen Ausbau des Angebots zu den HVZ an. Ein solcher Ausbau ist auch durch keine aktuelle Planung des VVL vorgesehen. In Zusammenhang mit der geplanten Siedlung Burg kann ein solcher Ausbau durch den VVL gegebenenfalls geprüft werden.

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**