

Luzern, 12. Juni 2014

Medienmitteilung

Studie zeigt die Wichtigkeit des neuen Bussystems

In der Agglomeration Luzern führen der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und seine Partner das öffentliche Verkehrssystem RBus ein: Unter anderem mit Doppelgelenk-Trolleybussen und Busbevorzugung sollen auf der Linie 1 Kriens-Luzern-Ebikon die Zuverlässigkeit und die Kapazität erhöht werden. Eine Studie der Hochschule Luzern belegt nun das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Bussystems.

Das System RBus (R steht für "rapid") soll auf der am stärksten benützten Linie 1 Kriens-Luzern-Ebikon mit Doppelgelenk-Trolleybussen und Busbevorzugung die Zuverlässigkeit erhöhen sowie die Kapazität steigern. Durch den Ausbau des Angebots, des Rollmaterials und der Infrastruktur wollen der Kanton, die betroffenen Gemeinden, die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) und der VVL den RBus bis 2025 schrittweise zu einem tram-ähnlichen Nahverkehrssystem für die Agglomeration Luzern machen.

Der VVL hat die Hochschule Luzern – Wirtschaft mit einer Studie beauftragt, die heute Nachmittag am Forum für öV-Systeme in mittelgrossen Städten in Luzern vorgestellt wird. Geklärt werden sollte die Frage, welches Verkehrssystem für die Feinerschliessung der Agglomeration Luzern in Zukunft am besten geeignet ist. Die Analyse umfasst die vier frequenzstärksten Hauptlinien: 1 (Kriens-Luzern-Maihof), 2 (Emmenbrücke Sprengi-Luzern Bahnhof), 6/8 (Hirtenhof- Würzenbach) und 12 (Littau Gasshof-Luzern Bahnhof); letztere ist die einzige der vier Linien, auf der keine Trolley- sondern Dieselbusse verkehren. Für die Evaluation des passenden Verkehrssystems wurden Kapazitäten, Kosten und Nutzen untersucht. Als Planungshorizont gilt das Jahr 2030; dann wird für den öV in der Agglomeration gemäss Agglomerationsprogramm Luzern ein Verkehrswachstum von 40 Prozent prognostiziert.

RBus insbesondere für die Linie 1 geeignet

Die Studie der Hochschule Luzern macht deutlich: Insbesondere auf der Linie 1 braucht es die jetzige Einführung von RBus, der zu den Verkehrssystemen BHLS light gezählt wird (siehe Box). Die Kapazitätsanalyse zeigt, dass mit den bisherigen Fahrzeugen die Grenze bereits erreicht ist, wenn die Anzahl Passagiere um 20 Prozent steigt. RBus hingegen kann ein 20-Prozent-Wachstum noch gut tragen und hält sogar knapp einem Wachstum von 40 Prozent stand – was einer Spitzennachfrage von rund 1'800 Passagieren pro Fahrplanstunde entspricht. "Dafür braucht es allerdings einen betrieblich schwierigen 4-Minuten-Takt", sagt Studienleiter Roger Sonderegger. Auch für die Linien 6 und 8 erachtet das Forschungsteam das System RBus als sinnvoll.

Auf der Linie 2 wird ein neues Verkehrssystem erst bei einer Verdopplung der Nachfrage ein Thema. "Angesichts der grossen Wachstumspläne in Luzern Nord rund um den Seetalplatz könnte dies aber schon bald der Fall sein", sagt Sonderegger. Auch in Littau, wohin die Linie 12 führt, bestehen diverse Pläne zur Schaffung von mehr Wohn- und Arbeitsraum, trotzdem wird hier die Kapazitätsgrenze noch länger nicht erreicht.

Ein Tram ist teuer, bringt aber hohe Kapazität

Nimmt die Nachfrage noch weiter zu als bis 2030 prognostiziert, stösst auch das Verkehrssystem RBus insbesondere auf der Linie 1 zur Hauptverkehrszeit an seine Kapazitätsgrenzen. Eine mögliche Lösung ist die Wiedereinführung eines Tramnetzes in der Agglomeration Luzern. Ein Tram kann weit über 2'000 Passagiere pro Fahrplanstunde transportieren. Ein solches System ist aber auch teuer. Eine Umstellung der vier Linien würde Investitionen von rund 900 Mio. Franken auslösen, plus jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten von rund 34 Mio. Franken. Inklusiv der Abschreibungen gehen die Forscher beim Tram von jährlichen Gesamtkosten von rund 80 Mio. Franken aus. Zum Vergleich: Wird auf den vier Linien das System RBus eingeführt, werden die Investitionen auf zirka 75 Mio. Franken geschätzt, die jährlichen Betriebskosten auf 26 Mio. Franken und die Gesamtkosten pro Jahr auf rund 30 Mio. Franken. Deshalb ist für das Forschungsteam klar, dass die Einführung eines hochwertigen Bussystems auf den nachfragestärksten Linien der Agglomeration Luzern derzeit die beste Variante ist. "Ein hochwertiges Bussystem verbindet die tiefen Kosten des Busses mit den hohen Qualitäten des Trams bezüglich Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit", so das Fazit der Studie.

RBus ist wirtschaftlich und realistisch

Für den VVL dient die Studie als wichtige Planungsgrundlage. "Die Ergebnisse zeigen uns, dass wir mit der Einführung des Systems RBus auf der Linie 1 auf dem richtigen Weg sind", sagt Christoph Zurflüh, Sprecher des VVL. Die Studie verdeutlicht, dass RBus eine wirtschaftliche und realistische Lösung ist, welche zeitnah in Etappen umgesetzt werden kann. Das Konzept ist auch im öV-Bericht 2014 bis 2017 verankert. Dieser wurde am 31. März 2014 vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. "Die Einführung eines Tramsystems wäre klar überdimensioniert, auch in Anbetracht dessen, dass die S-Bahn ausgebaut wird," meint Zurflüh. Weiter dokumentiert die Studie, dass die Einführung von hochwertigen Bussystemen einen signifikanten Umsteigeeffekt vom Auto auf den öV zur Folge hat.

Download Studie: www.vvl.ch/rbus

Das Luzerner System RBus ist BHLS light

BHLS steht für "Busses with a high level of service" (hochwertiges Bussystem) und beschreibt das in europäischen Städten angewendete busbasierte öffentliche Verkehrssystem mit einer weitgehenden Vortrittsregelung für den Bus: Mit eigenen Trassen, Vortrittsberechtigung an Lichtsignalanlagen und anderen betrieblichen Massnahmen werden die Fahrzeuge gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt. Zu BHLS gehören auch die tram-ähnlichen Doppelgelenk-Trolleybusse, die mehr Passagiere befördern und den Einstieg erleichtern. Von einer "light"-Version wird gesprochen, wenn unter anderem eine systematische Priorisierung der Busse im Verkehr fehlt. Das Luzerner System RBus gilt deshalb als BHLS light.

Eine Buspräsentation und ein Forum zu öV-Systemen in mittelgrossen Städten

Heute Donnerstag, 12. Juni 2014, präsentieren die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) um 11.00 Uhr beim Hotel Schweizerhof in Luzern den ersten Doppelgelenk-Trolleybus in neuem Design. Zudem findet am Nachmittag von 13.30 bis 17.30 Uhr das Forum für öV-Systeme in mittelgrossen Städten zum Thema "Ist der Bus das neue Tram?" statt. Organisiert wird dieser Anlass vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) und von der Hochschule Luzern – Wirtschaft. Weitere Informationen auf www.vvl.ch/rbus.

Auskünfte

- **Christoph Zurflüh** (Sprecher Verkehrsverbund Luzern)
Telefon direkt: 041 228 47 23 christoph.zurflueh@vvl.ch
Erreichbar heute Donnerstag, 12. Juni 2014 von 8 bis 10.30 Uhr

- **Roger Sonderegger** (Studienleiter, Hochschule Luzern - Wirtschaft, Institut für Tourismuswirtschaft ITW)
Telefon direkt: 078 861 98 39 roger.sonderegger@hslu.ch
Erreichbar heute Donnerstag, 12. Juni 2014 von 12 bis 13 Uhr und ab 17.30 Uhr