

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

ÖV-Konzept Agglomeration Stans

13. November 2008

Peter Schoop

Inhalt

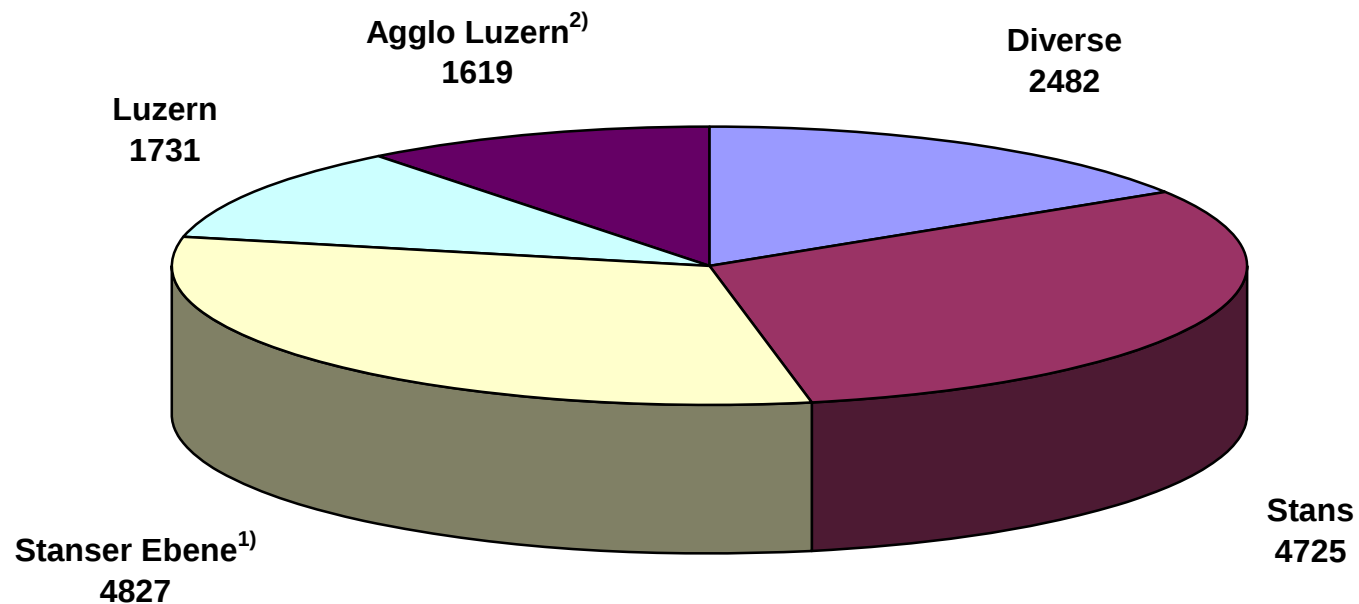
1. Analyse Markt und Angebot
2. Stossrichtungen ÖV
3. Konzept Bahn 2013
4. Konzept Bus
5. Angebotskonzept Bus 2013
6. Ergebnisse

1. Analyse Markt und Angebot

1. Analyse Markt und Angebot
Berufspendler 2000

metron

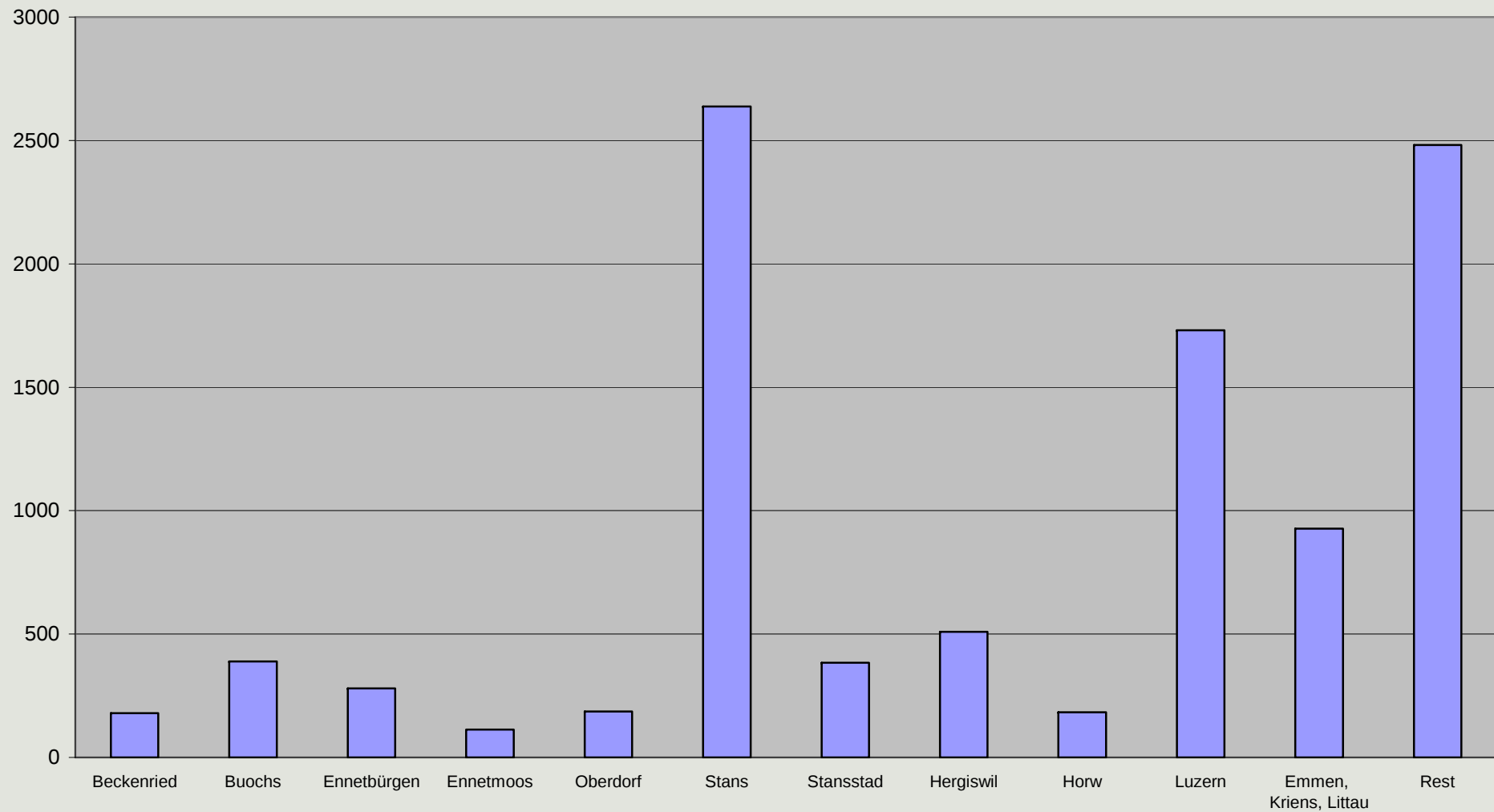
Berufspendler 2000



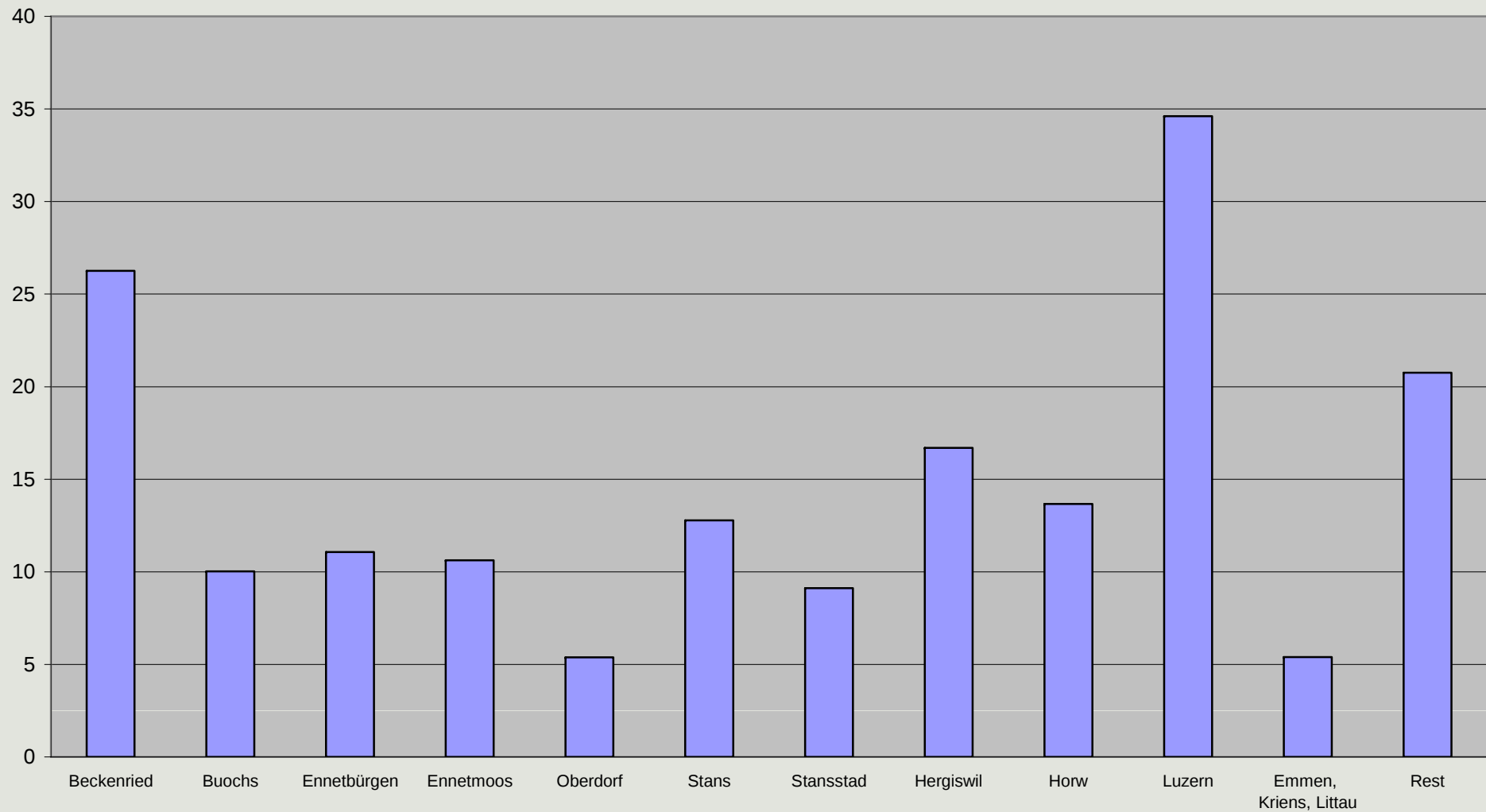
¹⁾ Beckenried, Buochs, Ennetbürgen, Ennetmoos, Oberdorf, Stansstad

²⁾ Hergiswil, Horw, Emmen, Kriens, Littau

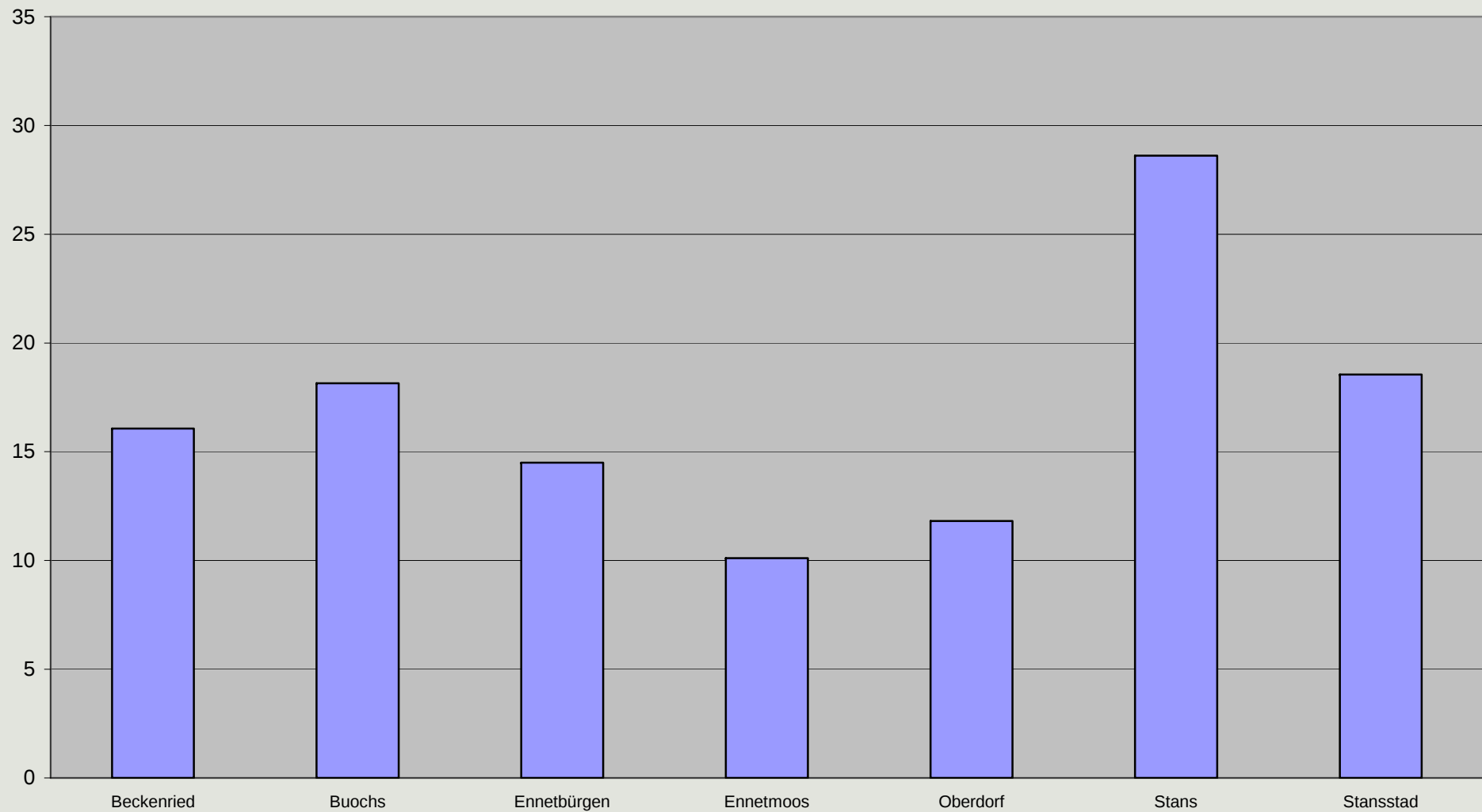
Wegpendler 2000 zu den Arbeitsorten



ÖV-Anteil bei den Wegpendlern 2000



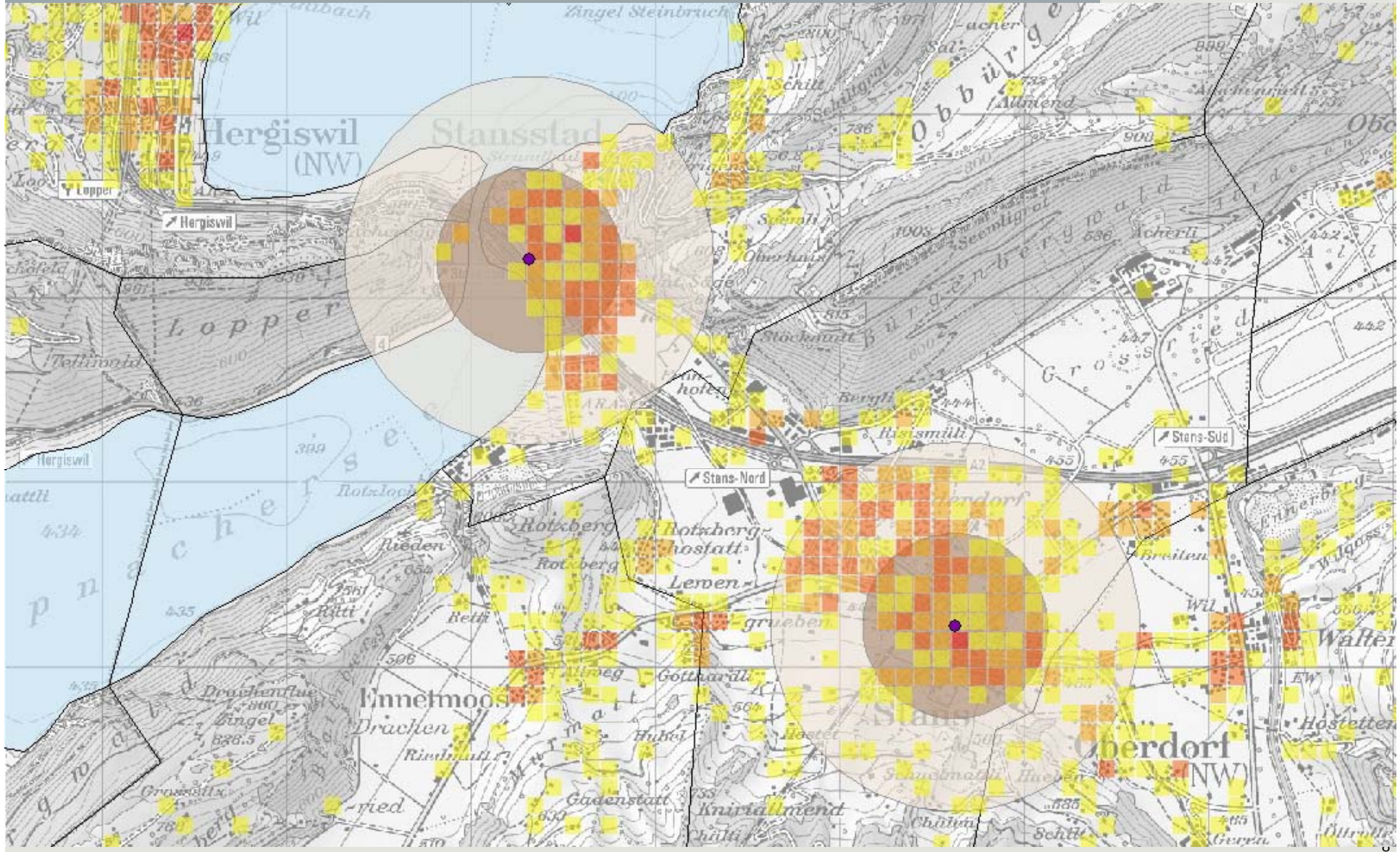
ÖV-Anteil WP nach Gemeinde (%)



1. Analyse Markt und Angebot

metron

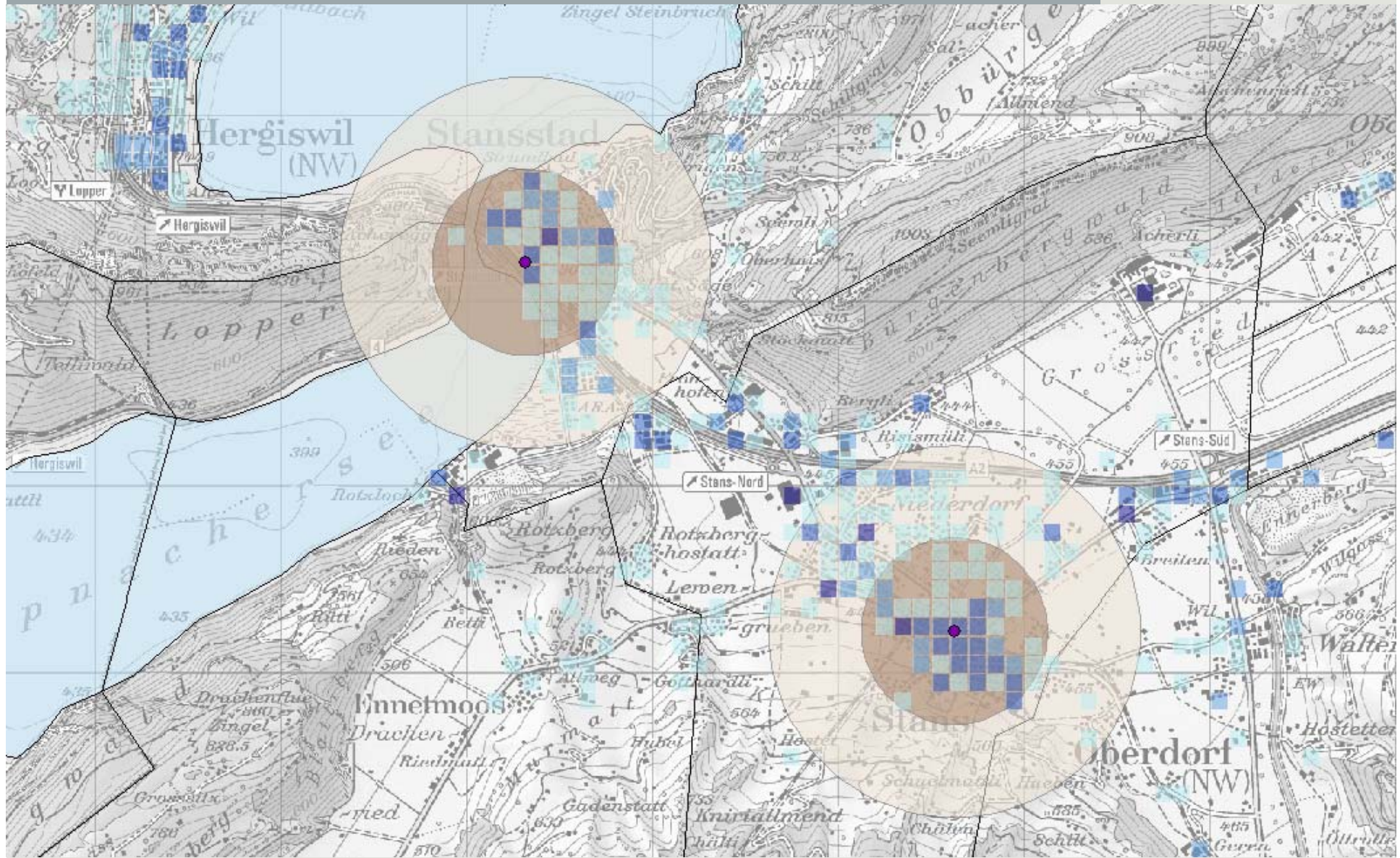
Einwohner 2000 ($R = 500 / 1000 \text{ m}$)



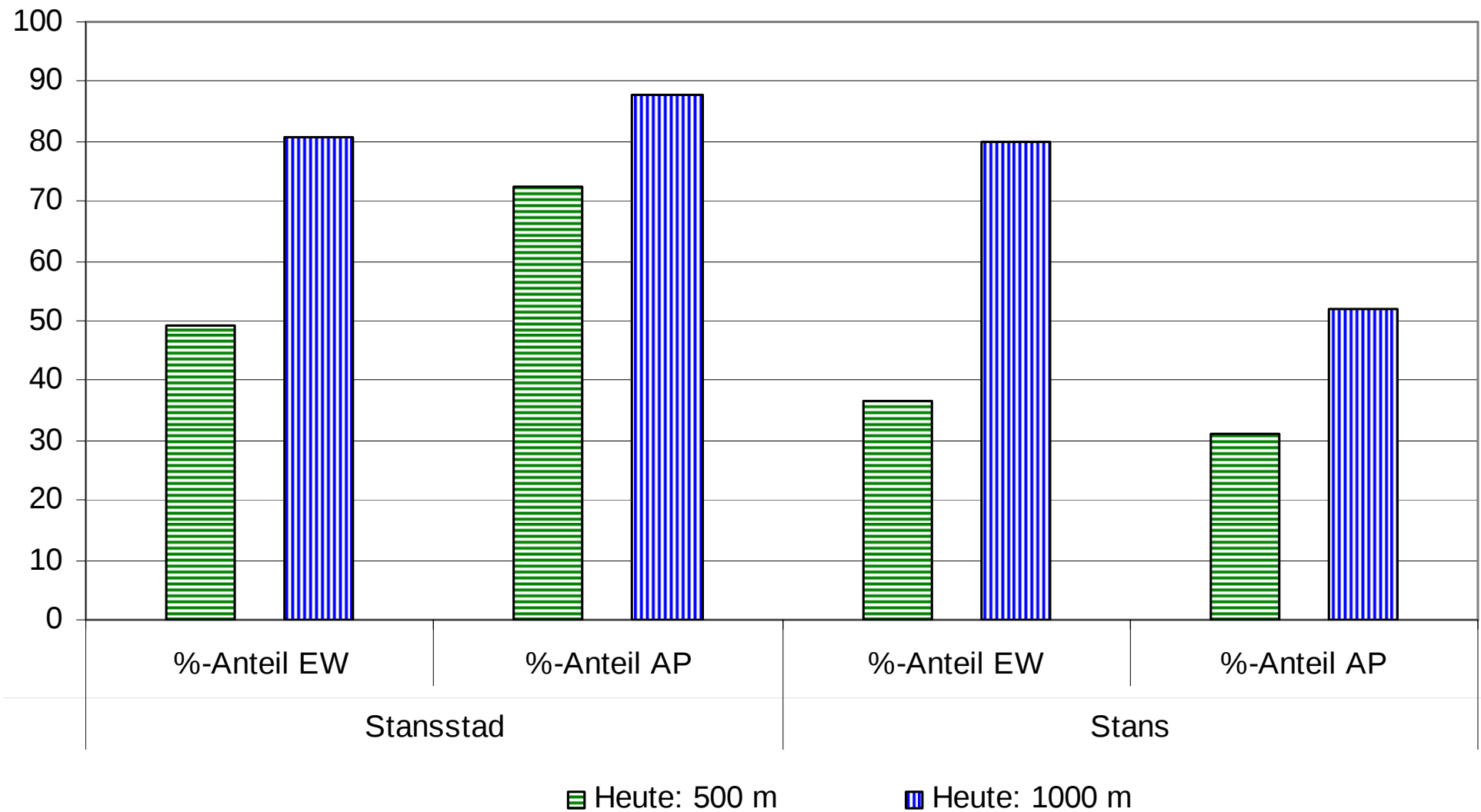
1. Analyse Markt und Angebot

metron

Beschäftigte 2005 (R = 500 / 1000 m)

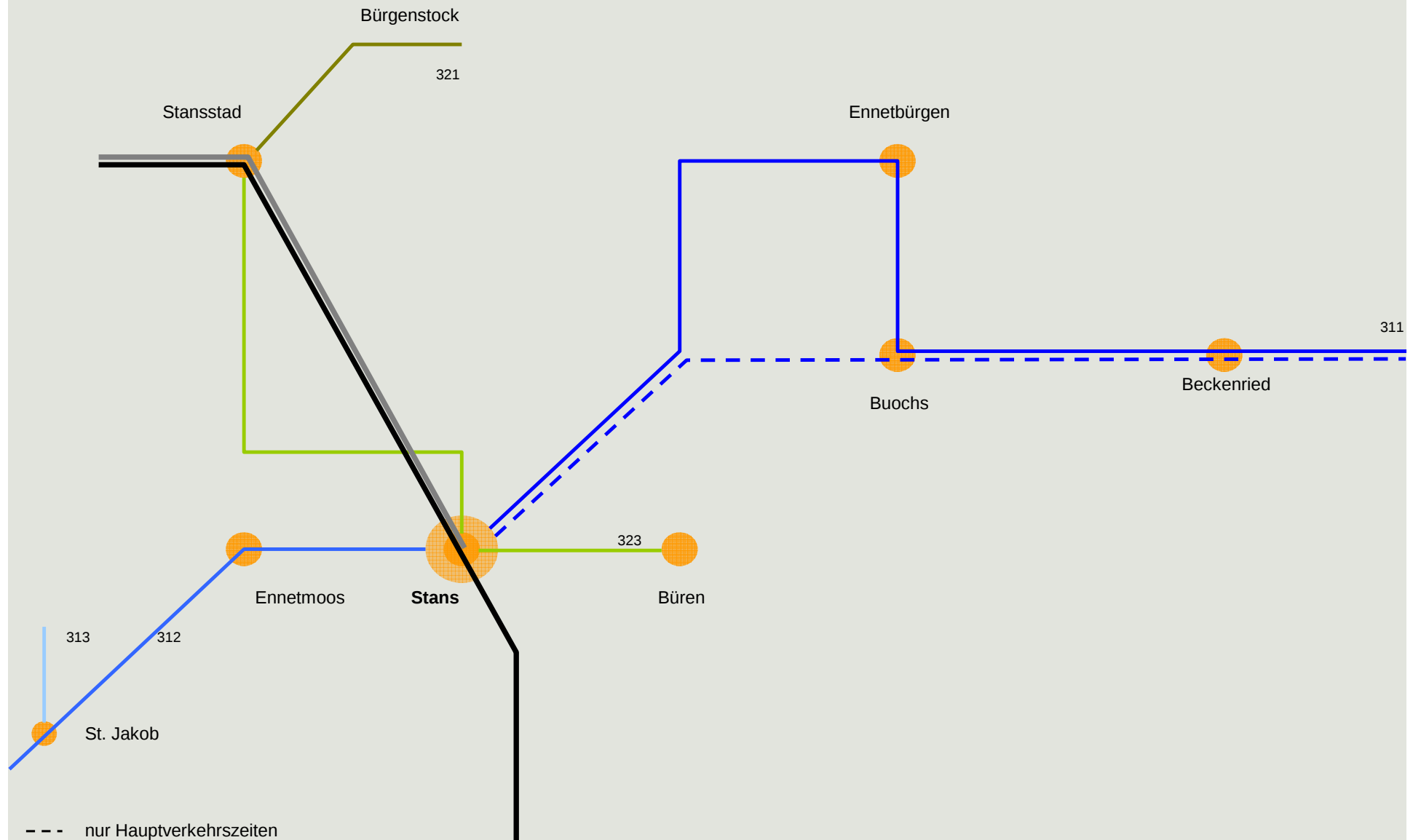


Erschliessungsanteile Bahn (%)



Buslinien 2008 schematisch

metron



Fazit

Beurteilung ÖV

- Dichte Arbeitsplatzgebiete und Wohngebiete z. T. klar **ausserhalb** der Erschliessungsbereiche der Bahn
- Wichtige Zielorte und periphere Arbeitsplatzschwerpunkte **nicht umsteigefrei** erreichbar
- Unattraktive **Umwegfahrten** für die Fahrgäste aus den Seegemeinden nach Stans und auch auf den Relationen mit der Bahn (insbesondere Luzern)
- Zwei Linien in der Ebene von Stans (312, 323) nur mit **stündlichem** und/oder **nicht vertaktetem** Angebot
- **Behinderungen** der Busse in der Hauptverkehrszeiten durch den Individualverkehr

2. Stossrichtungen ÖV

Strategien - vier Handlungsfelder

1. Bahn

Neue Haltestelle
Stans West (Bitzi)

2. Bahn+Bus

Optimierung der
Gesamt-Reisezeiten

3. Bus

Neue, umsteigefreie
Verbindungen

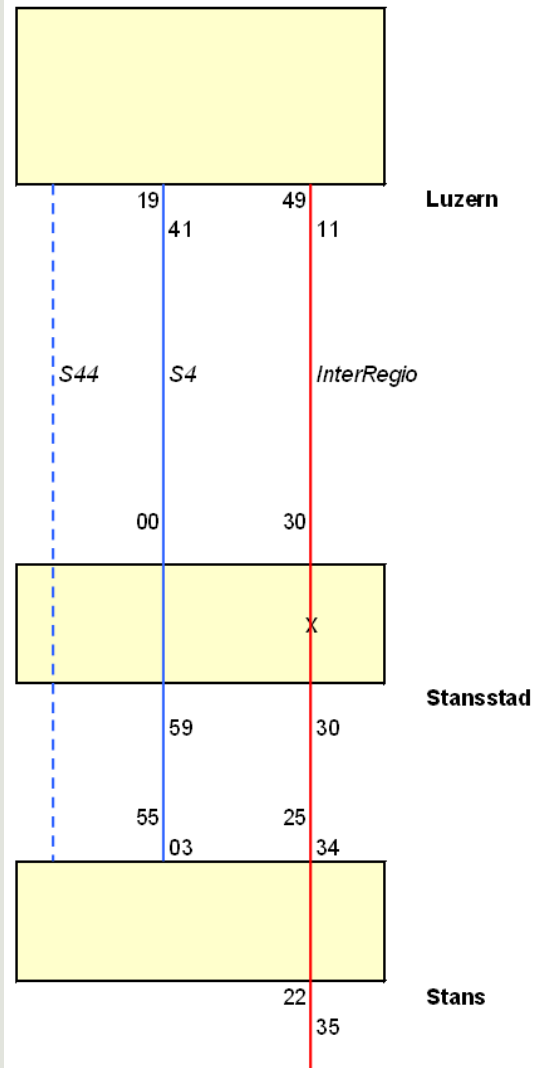
4. Bus

Neu Standard 30-Min.-Takt
zu den Nachbargemeinden

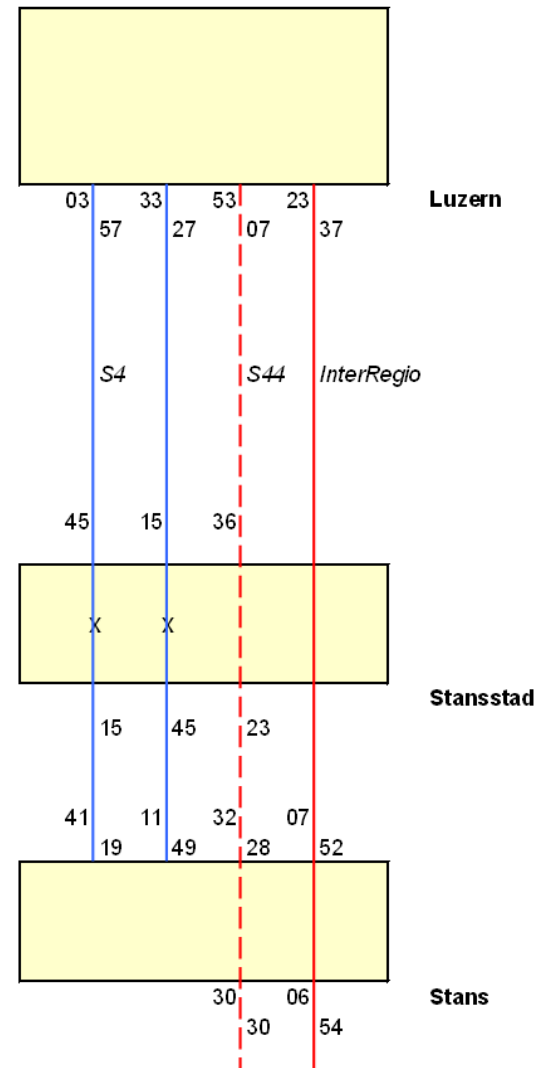
3. Konzept Bahn 2013

Netzgrafiken Konzept 2008 / VX

Ist-Zustand
2008



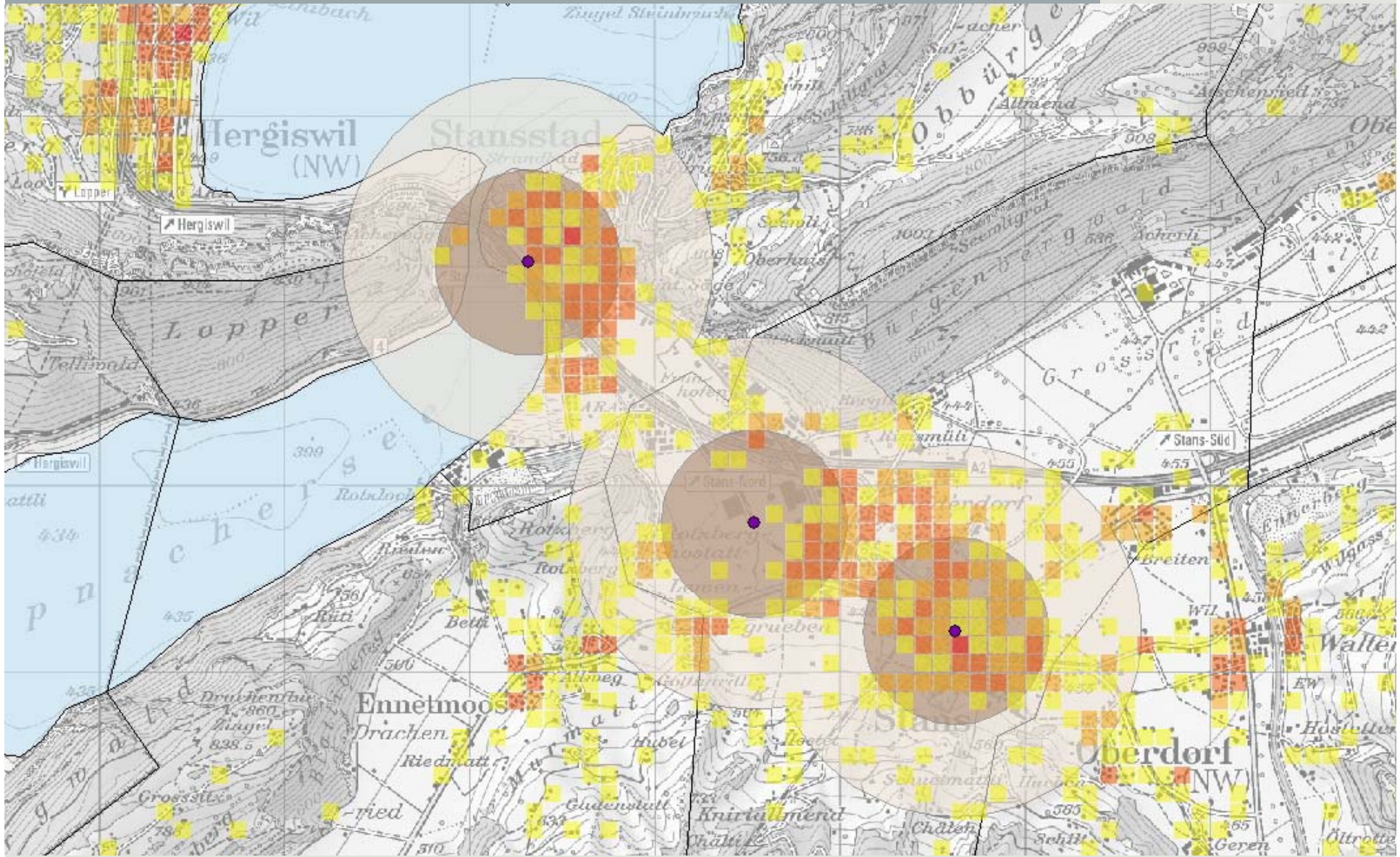
Konzept VX
Dez. 2013



3. Konzept Bahn 2013

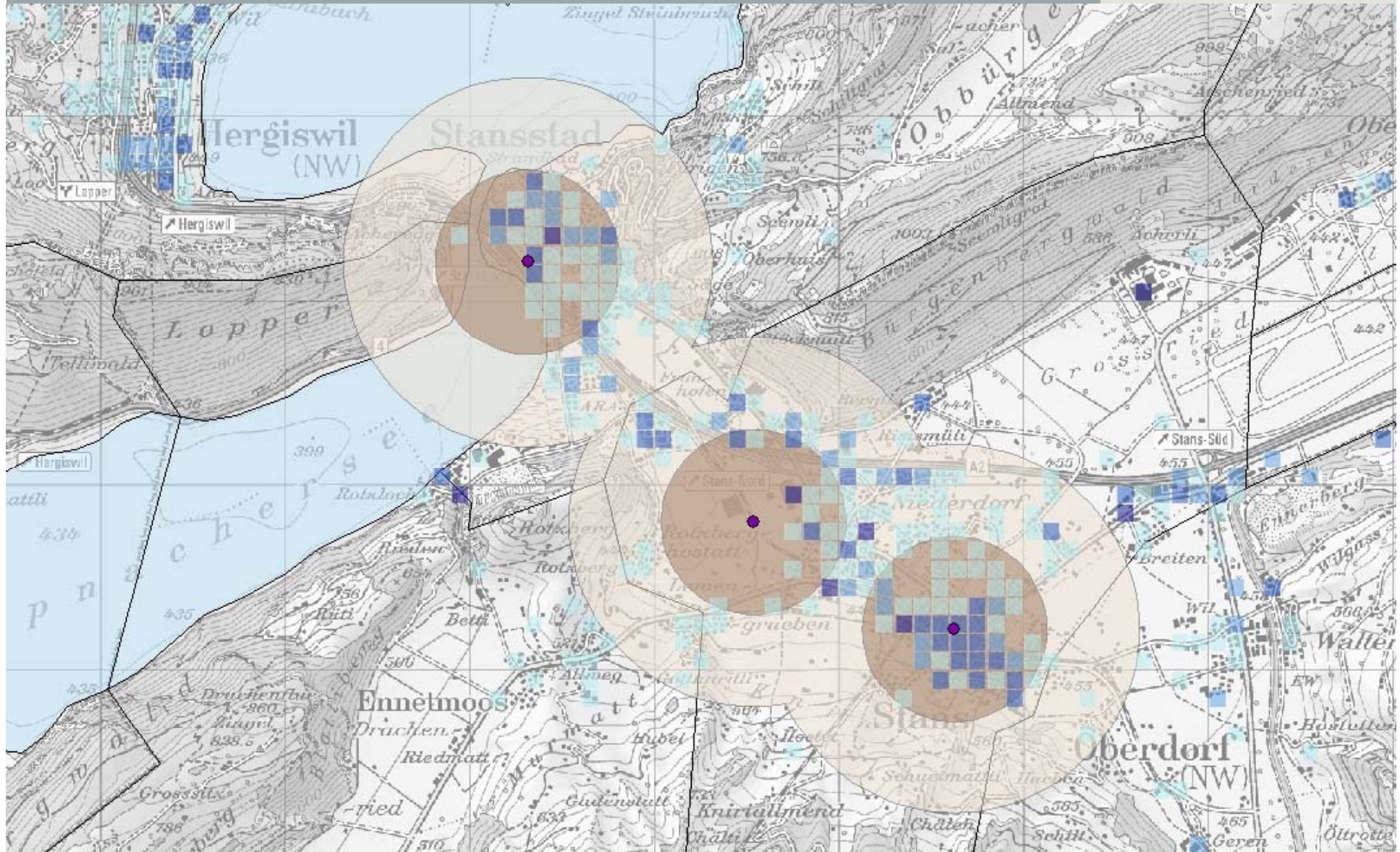
metron

Einwohner mit neuer Hst. Bitzi, 2000

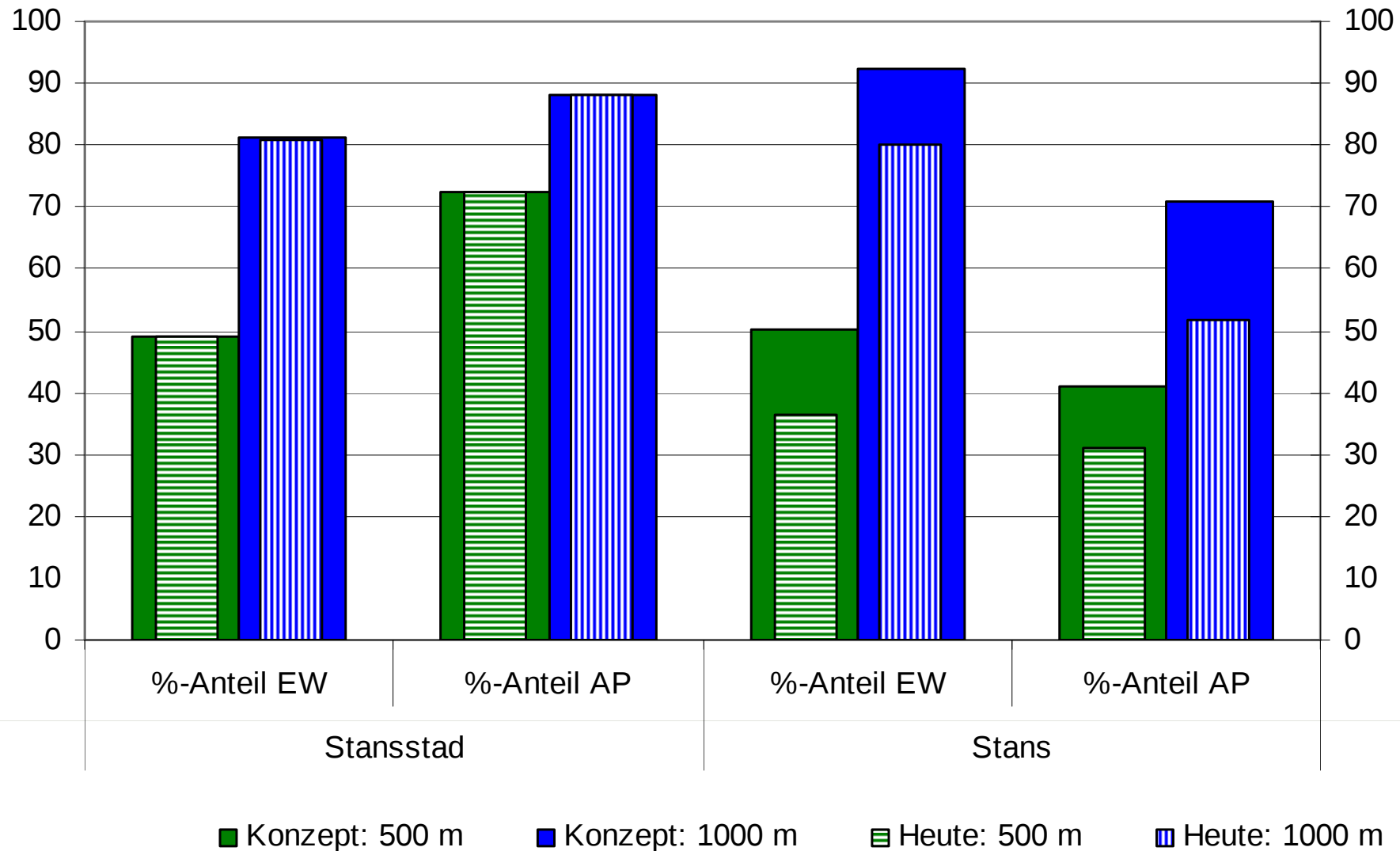


Beschäftigte mit neuer Hst. Bitzi, 2005

metron



Erschliessungswirkung mit Hst. Bitzi



4. Konzept Bus

- *Bus einerseits konsequent als die Zentralbahn **ergänzendes** Angebot weiterentwickeln*
- *Bus andererseits als **eigenständiges** Angebot **ausbauen***
- *Bus qualitativ und quantitativ ausbauen*
- ***Differenzierung** nach Funktionen, analog zur Zentralbahn*

1. *Die bestehenden Funktionen des Busses konsequent umsetzen.*

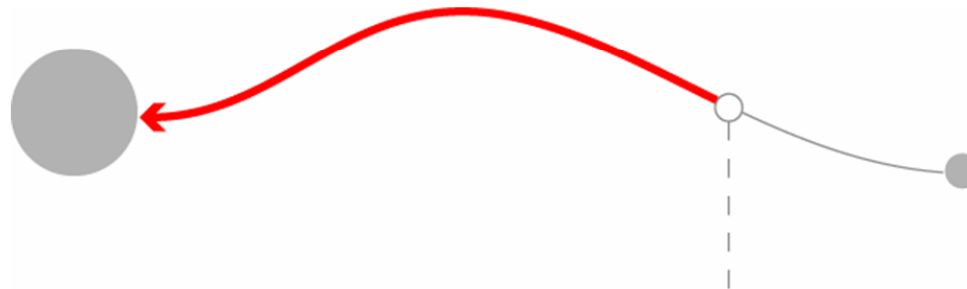
Erschliessung der Region

(Schnelle) Verbindung zum Zentrum



Optimale Transportkette

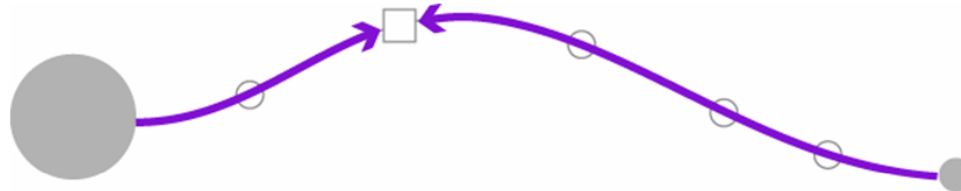
Verbindung zum Zentrum



2. Dem Bus neue Funktionen übertragen

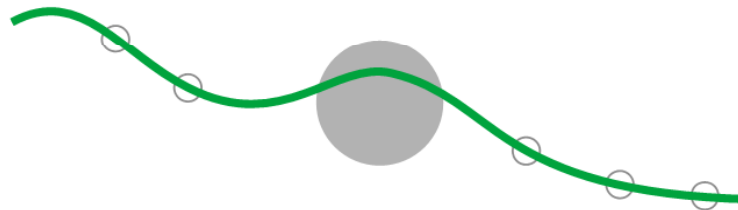
Periphere Schwerpunkte

Erschliessung von Arbeitsplatzstandorten ausserhalb des Zentrums

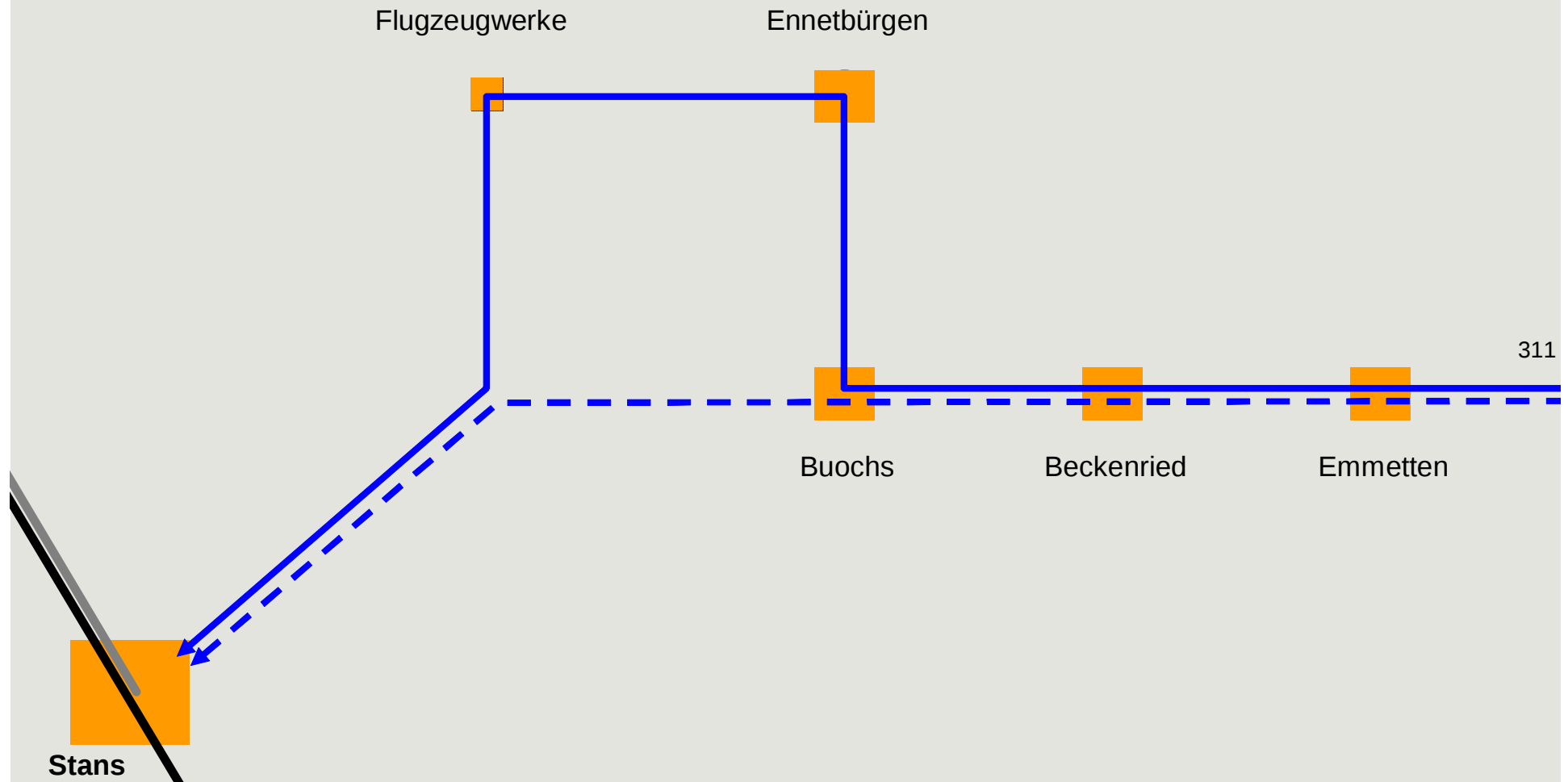


Ortserschliessung

Feinerschliessung, ergänzend zur Bahn



Div. Angebotskonzepte für Buslinie 311



4. Konzept Bus

Arbeitsplatzschwerpunkte

metron



3 Grundfunktionen

- **Erschliessungsfunktion**
(dichte Haltestellenabfolge, richtige Lage)
- **Verbindungsfunktion**
(schnelle Route)
- **Zubringerfunktion**
(optimaler Anschluss an die Bahn)

3 Angebotsstufen Bus

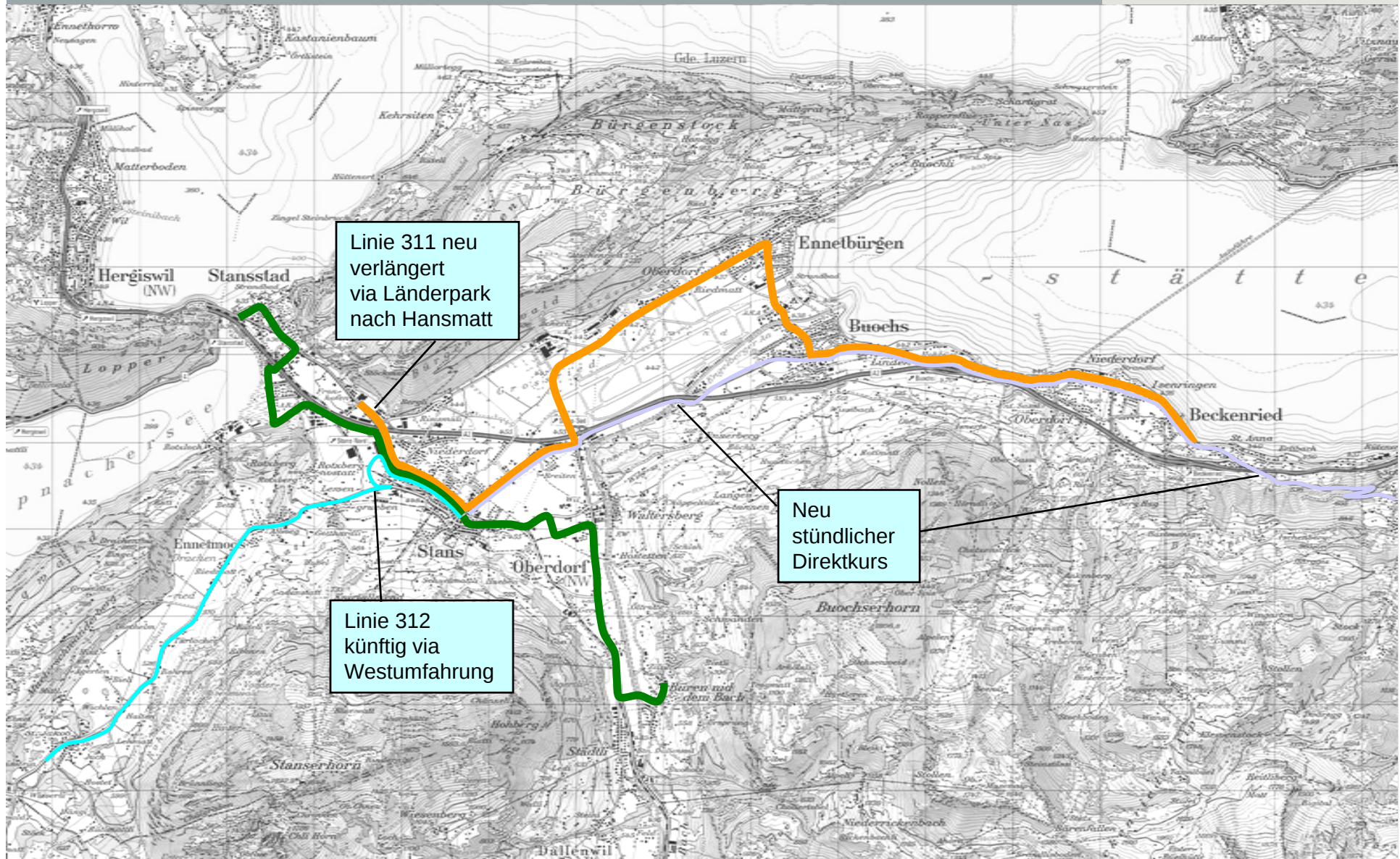
- **Grundversorgungsangebot:**
Integraler Stundentakt
für Linien in kleinere Gemeinden bzw. Siedlungsgebiete mit sehr geringem Nachfragepotenzial
- **Verdichtungsangebot:**
Basis Stundentakt
Hauptverkehrszeiten: 30-Min.-Takt
- **Ausbauangebot:**
Integraler 30-Min.-Takt
für Linien in die unmittelbaren Nachbargemeinden

5. Angebotskonzept Bus

5. Angebotskonzept Bus

Buskonzept 2013 - Netz

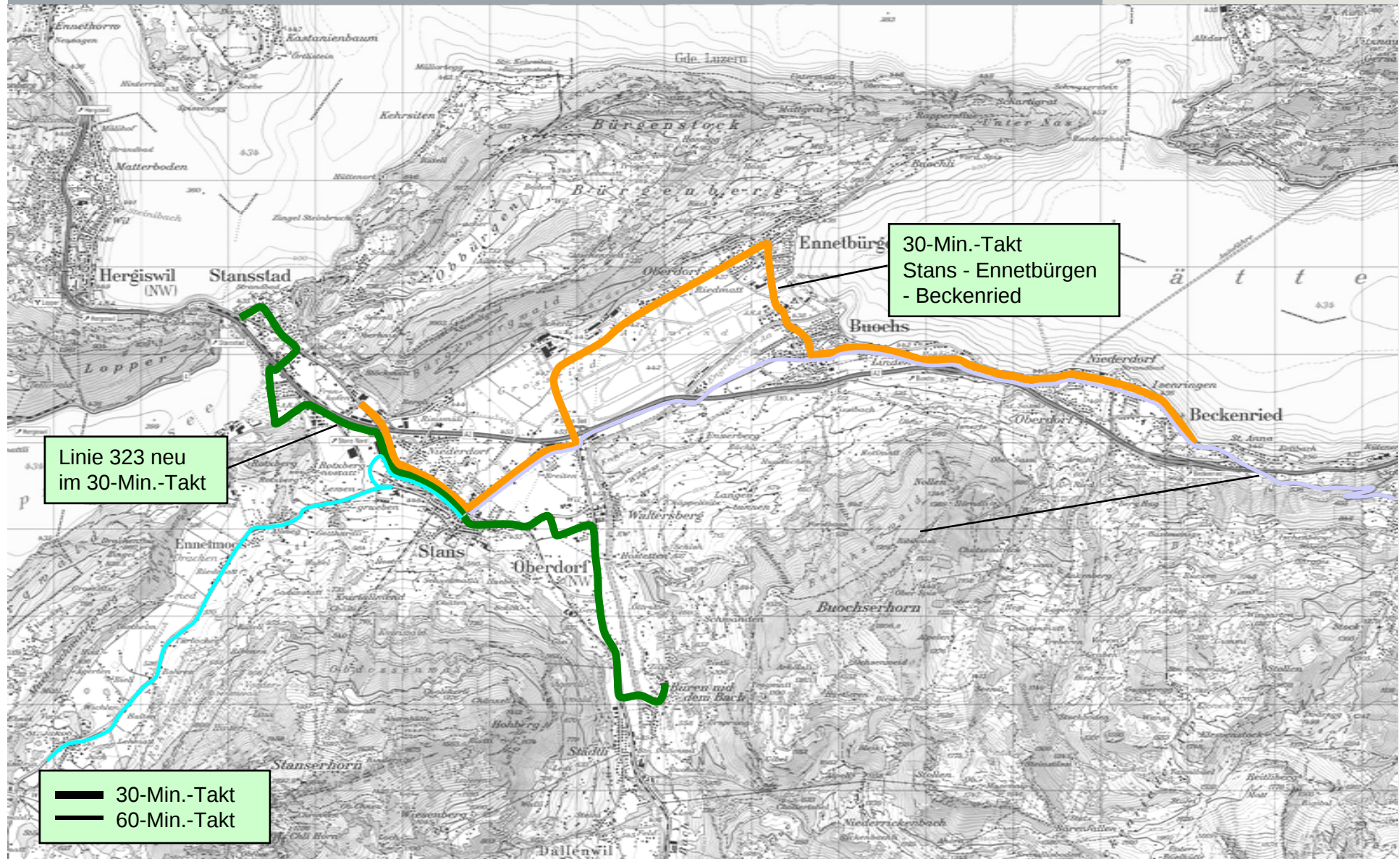
metron



5. Angebotskonzept Bus

metron

Buskonzept 2013 - Angebot



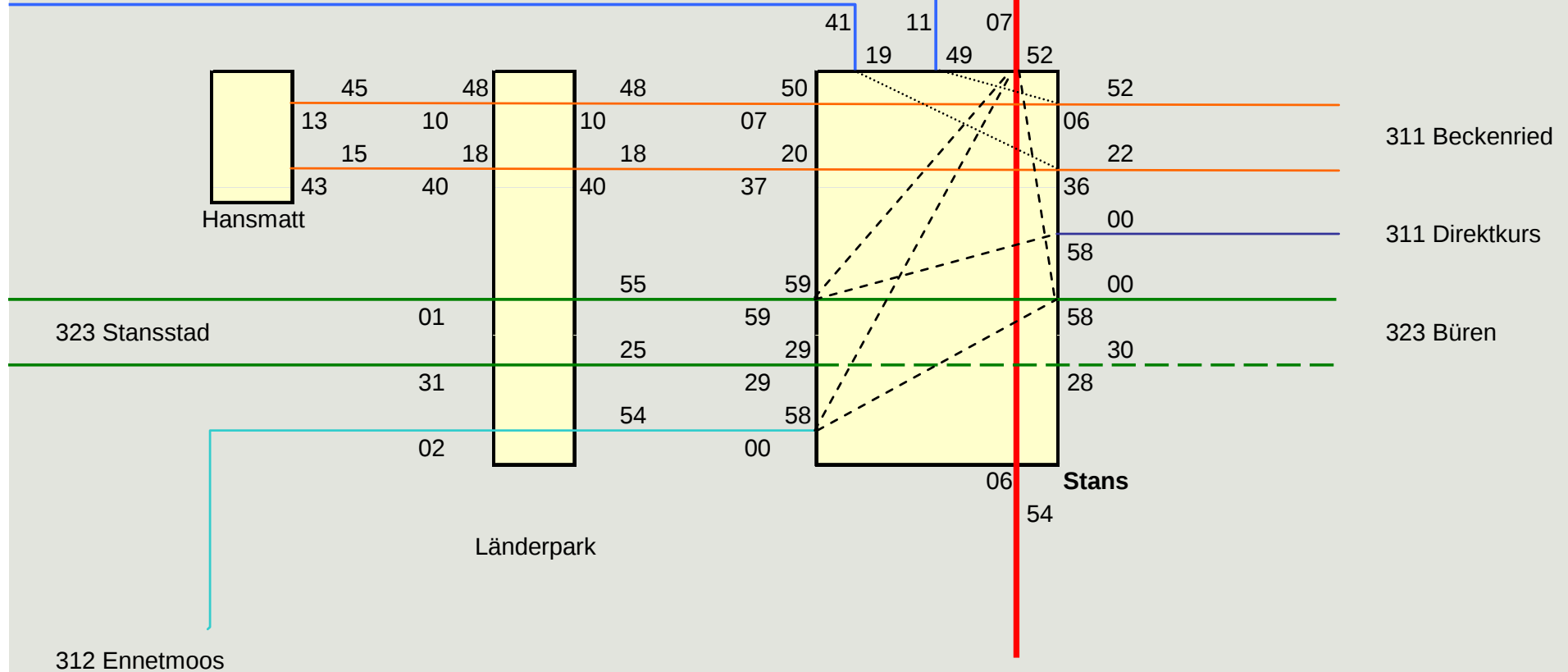
5. Angebotskonzept Bus

Knoten Stans 2013

metron

IR Luzern

S4 Luzern

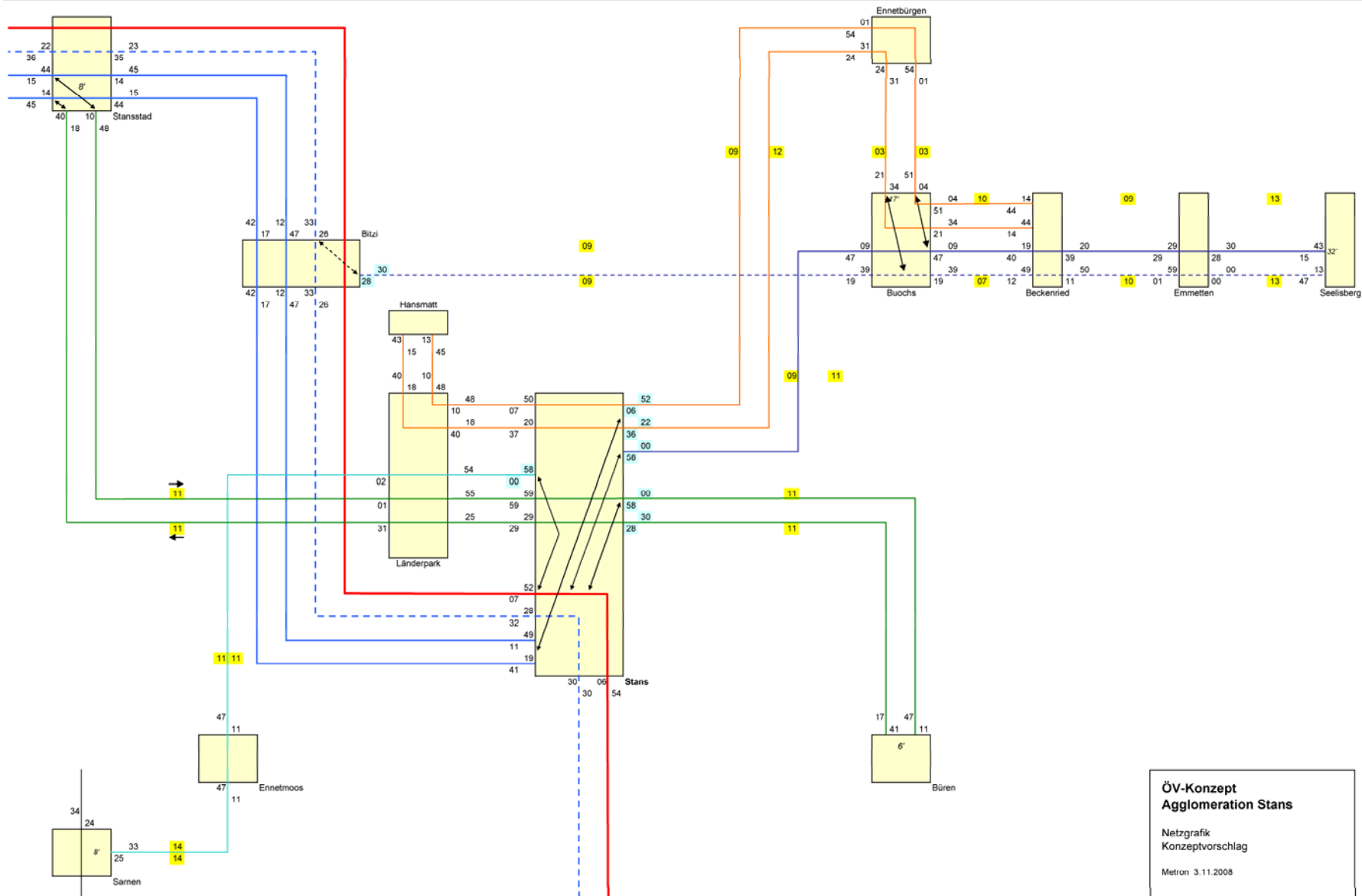


6. Ergebnisse

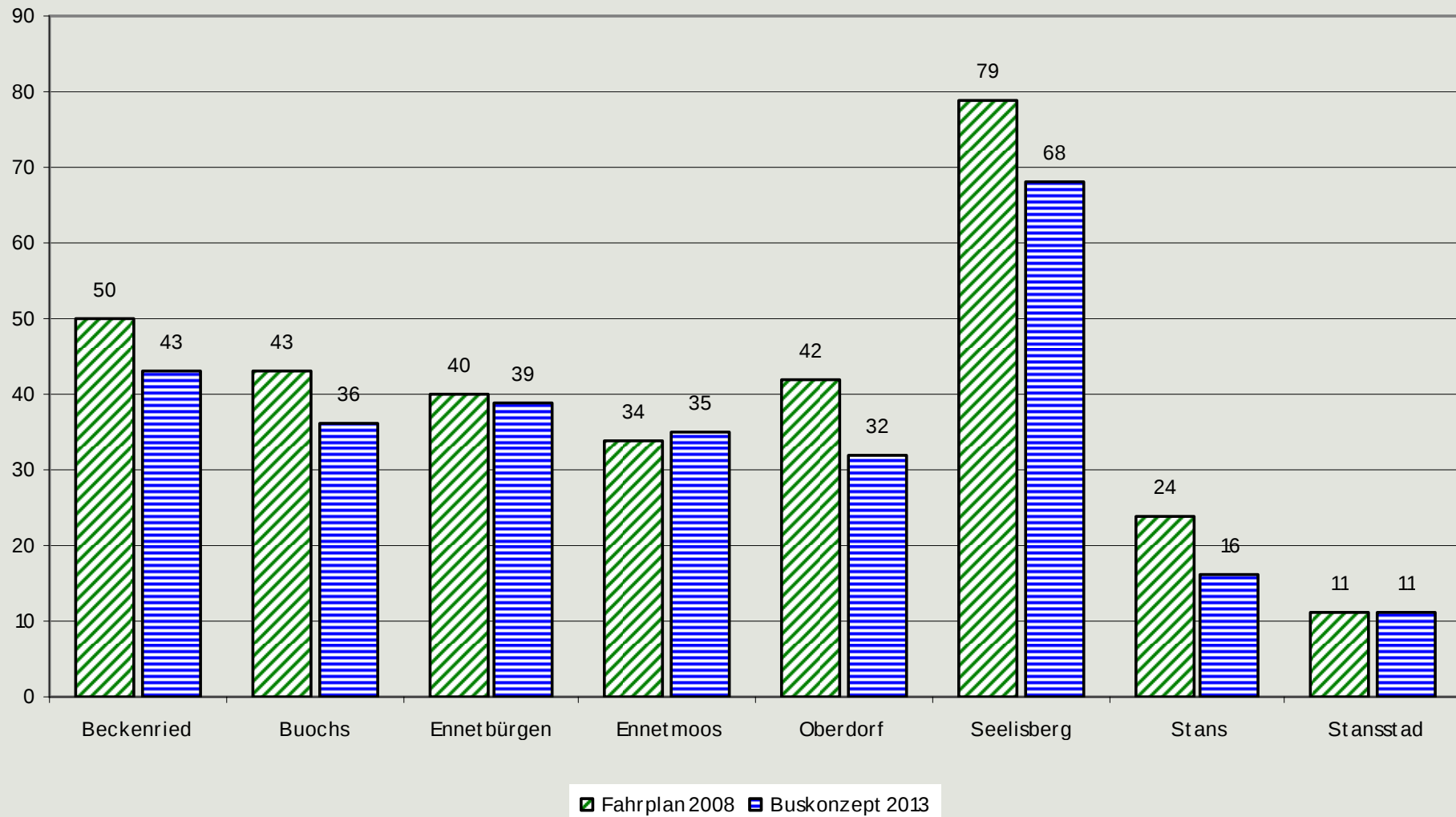
6. Ergebnisse

Betriebskonzept Bahn und Bus 2013

metron



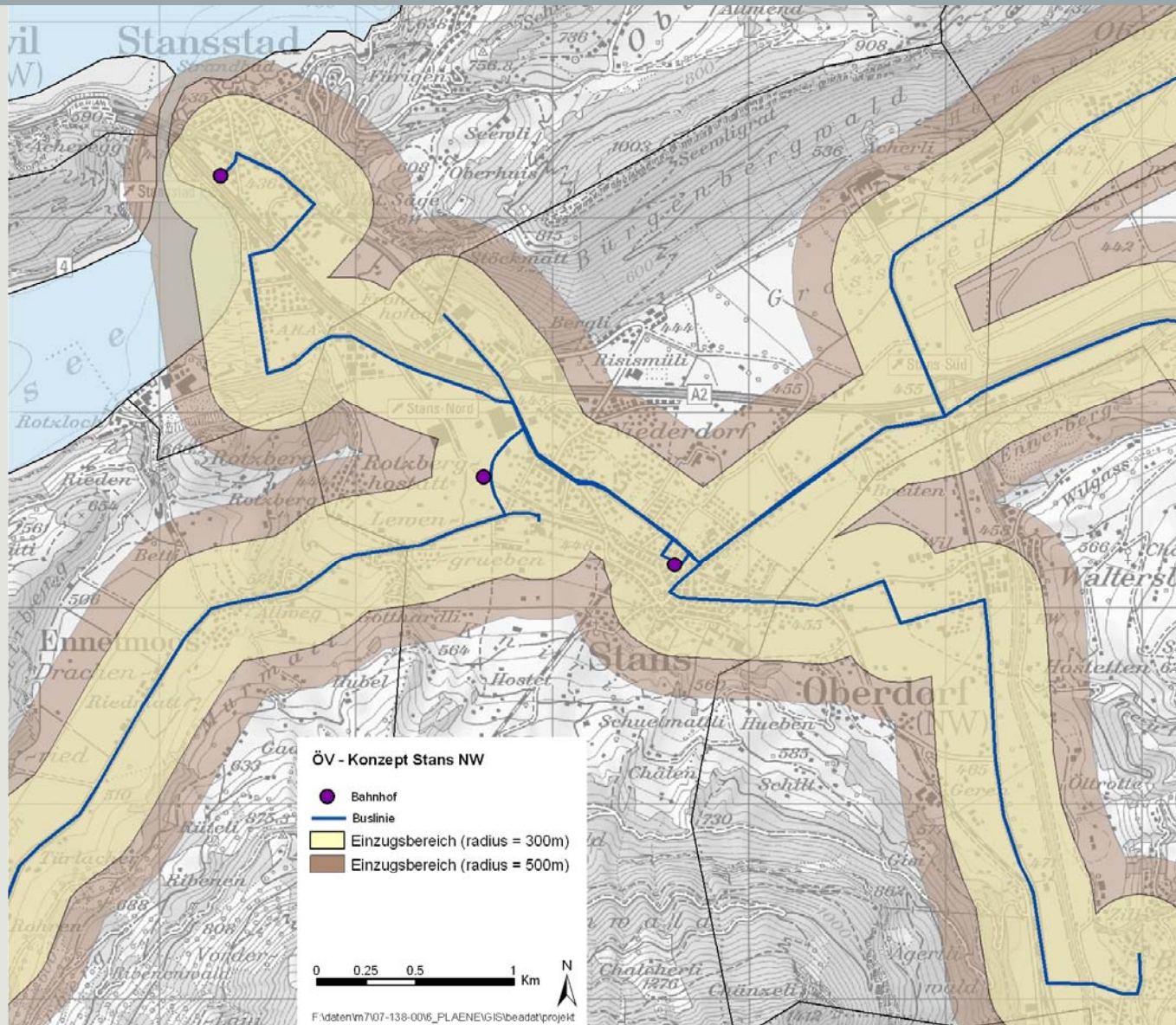
Kürzere Reisezeiten nach Luzern



6. Ergebnisse

Bessere Erschliessungswirkung Bus

metron

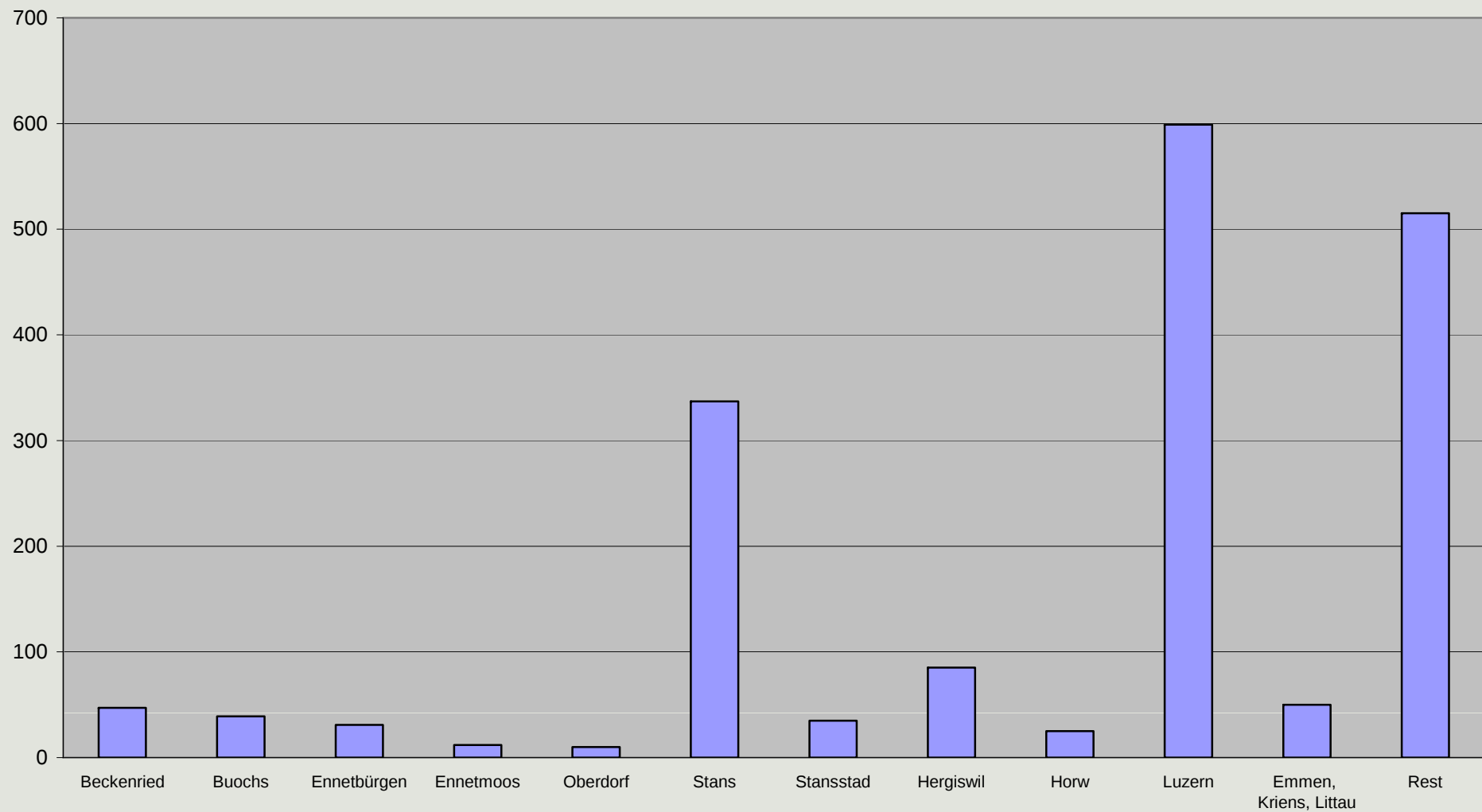


Fazit: ÖV-Konzept Agglomeration Stans

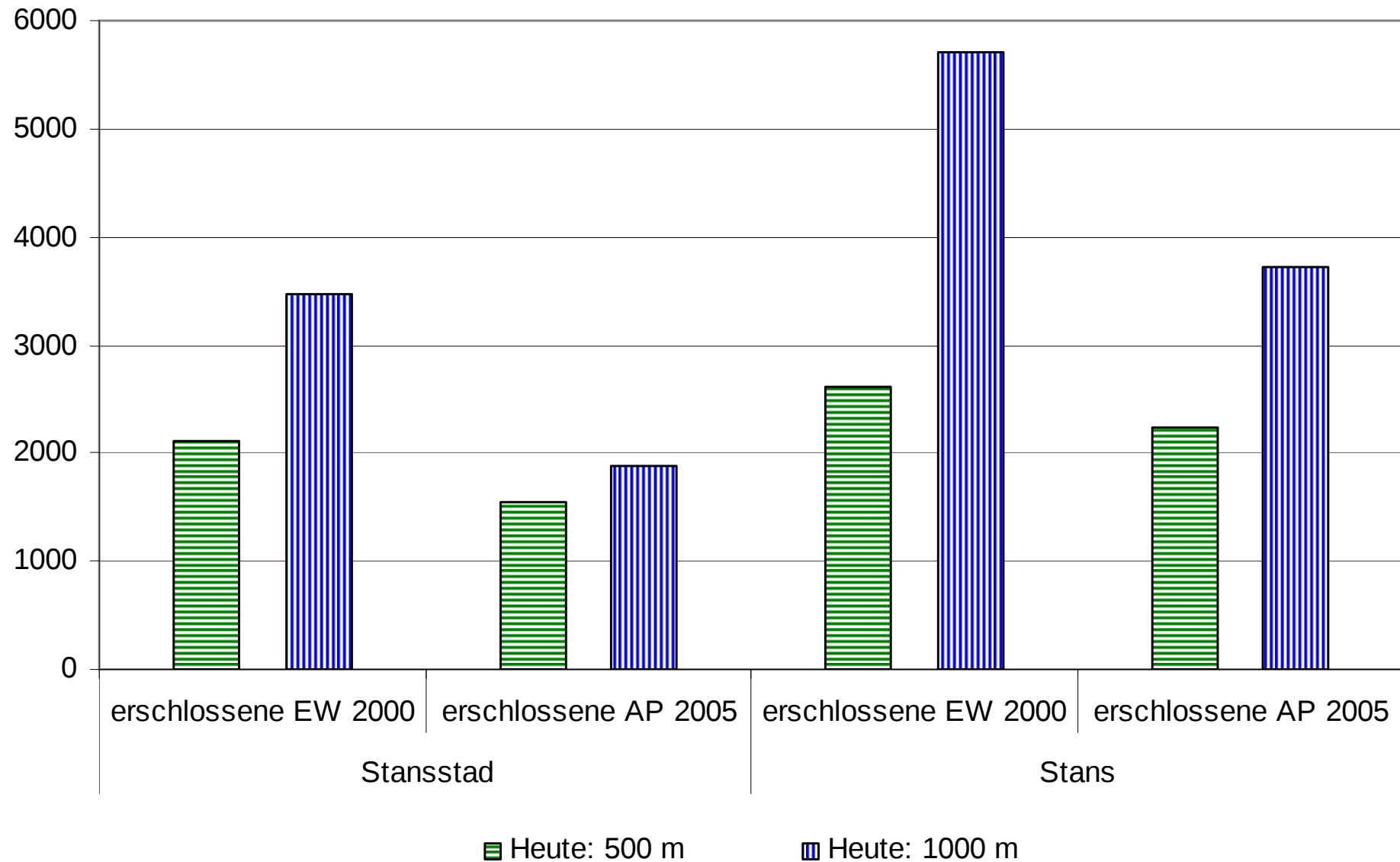
1. Eine neue Bahnhaltestelle bringt klare **Vorteile**.
2. Es bestehen **Marktchancen** bzw. Verbesserungspotenziale bei einem Ausbau des Busangebots.
3. Ein neues Buskonzept beruht im wesentlichen auf dem bereits **bestehenden Liniennetz**, schlägt aber einige wenige **gezielte Ausbauten** vor.
4. Es liegt nun - aufbauend auf dem Bahnkonzept VX - ein konkretes und auch rasch **umsetzbares Angebotskonzept** (Taktdichte) und **Betriebskonzept** (Fahrplan und Fahrzeugbedarf) vor.
5. Es braucht neben dem ausgebauten (Regionalbus-) Konzept **keinen separaten Ortsbus**.

7. Zusatzfolien

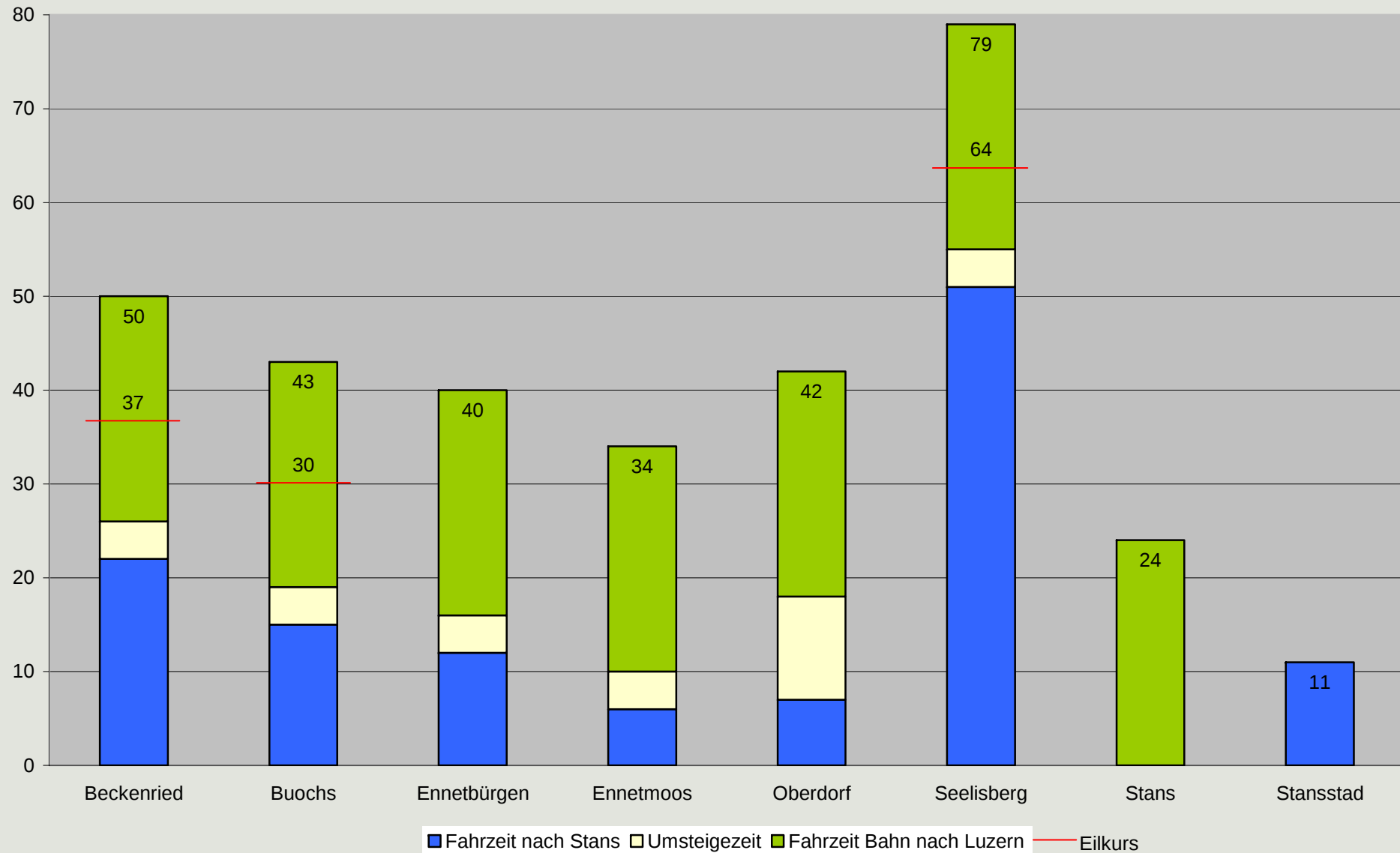
WP ÖV 2000 nach den Arbeitsorten



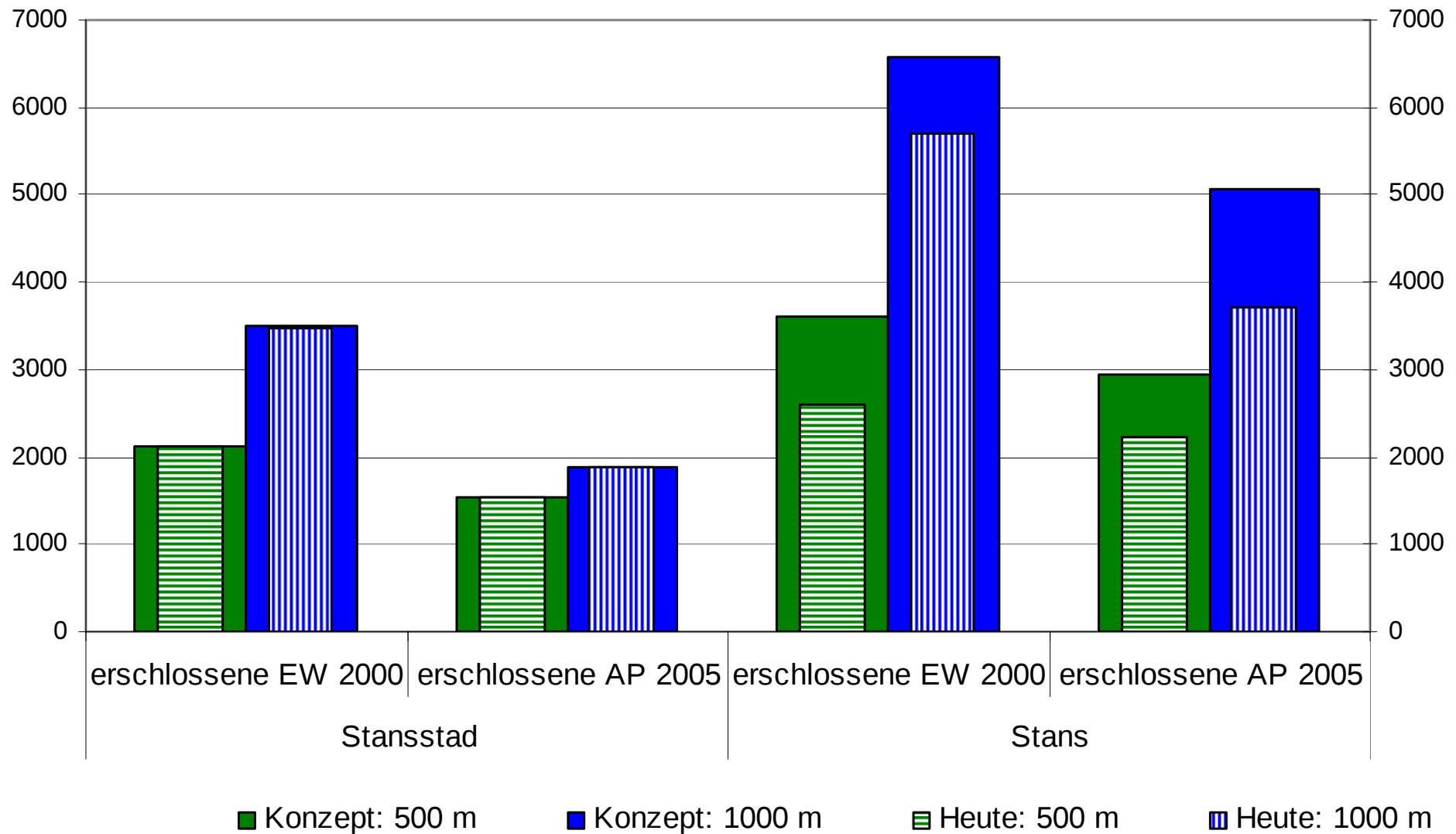
Erschliessungsanteile Bahn (absolut)



Gesamtreisezeiten 2000



3 Haltepunkte mit Bitzi (absolut)



Grundsätze Bus

- Angebot im üblichen **Standard** des **30-Min.-Takts** in den wichtigsten Korridoren vorsehen
- **Umsteigefreie Verbindungen** schaffen durch
 - Verlängerung über den heutigen Endpunkt Stans Bhf zu regional wichtigen Zielorten
 - Durchbindung von heutigen Regionallinien
- (Stärkere) **Differenzierung I** zwischen
 - **regionaler Verbindungsfunktion** vom Zentrum Stans bzw. zum Verknüpfungspunkt mit der Zentralbahn
 - **Erschliessungsfunktion** in Stans und den Nachbargemeinden
- (Stärkere) **Differenzierung II** zwischen
 - einem ganztägig gültigen **Grundtakt**
 - einem spezifisch für die Pendler ausgelegten **Spitzenzeitenangebot**
- Markante **Reisezeitvorteile** auf den regionalen Verbindungen erzielen durch
 - gestreckte Führung zwischen den Aussengemeinden
 - Anbindung an einen bzgl. Luzern günstigen Verknüpfungspunkt mit der Bahn