



---

Kantonsrat

Sitzung vom: 22. Juni 2015, nachmittags

Protokoll-Nr. 230

Nr. 230

Anfrage Krummenacher Martin und Mit. über die Wiggertalbahn; Stand der Abklärungen und Alternativen (A 634). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 27. Januar 2015 eröffnete Anfrage von Martin Krummenacher über die Wiggertalbahn; Stand der Abklärungen und Alternativen lautet wie folgt:

"Zu Frage 1: Wie weit ist die Prüfung dieses Vorhabens fortgeschritten, welche Resultate/Erkenntnisse liegen bereits vor? Unter welchen Voraussetzungen und in welchen Zeithorizonten wäre eine allfällige Realisierung denkbar?

Im Richtplan 2009 des Kantons Luzern ist das Projekt Wiggertalbahn zwischen Willisau und Nebikon in der Koordinationsaufgabe M5-2 mit dem Zwischenstand Vororientierung aufgeführt. Die Teilrevision des Richtplans setzt im Kapitel Mobilität das Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation um. Für das Projekt Wiggertalbahn zeigt der teilrevidierte Richtplan weiterhin den Stand von 2009 auf. Dementsprechend ist in der Richtplankarte zwischen Willisau und Nebikon nach wie vor ein Korridor für ein Bahntrasse freigehalten.

Die Delegiertenversammlung der Region Luzern West hat im November 2013 die Mobilitätsstrategie für die Region Luzern West beschlossen. Die Massnahme A.9 beinhaltet die Planung und Realisierung der Wiggertalbahn. Das Projekt soll weiterverfolgt werden. Ziel ist unter anderem eine bessere Anbindung der Räume Willisau/Wiggertal und Wolhusen/Entlebuch an den Wirtschaftsraum Mittelland. Die Priorität wird mit B bzw. wichtig bezeichnet, die Aufgabe soll im Zeitraum von 10 Jahren begonnen oder erledigt werden. Der Verlauf des Bahntrassees soll zwingend als Planungskorridor offen gehalten werden. Die Region Luzern West übernimmt die Federführung, als Beteiligte werden die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und die interessierten Gemeinden bezeichnet.

Die Schweizer Stimmbevölkerung nahm am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) an. Der Bundesrat wird die zur Umsetzung erforderlichen Beschlüsse und Erlassänderungen voraussichtlich auf den 1. Januar 2016 in Kraft setzen. Mit FABI ist neu der Bund Prozessführer in der Bahnplanung und finanziert auch die Infrastrukturausbauten, welche gestützt auf genehmigte Angebotskonzepte erstellt werden. Die Kantone speisen dazu jährlich 500 Mio. Franken in den neuen Bahninfrastrukturfonds.

Wie in der Vorlage FABI vorgesehen, haben die Zentralschweizer Kantone gemeinsam ein regionales Angebotskonzept für 2030 erarbeitet und dieses im November 2013 dem Bundesamt für Verkehr eingereicht. Aufgrund des prognostizierten Engpasses beim Bahnangebot fordern die Zentralschweizer Kantone insbesondere mehr Verbindungen auf den stark wachsenden Hauptentwicklungsachsen. Der Bund wird nun die eingegangenen Angebotskonzepte bewerten, schweizweit harmonisieren und priorisieren. Anschliessend wird er ein national abgestimmtes Zielangebot für 2030 entwickeln. In Absprache mit den Regionen wird der Bund bis 2018 eine Botschaft zuhanden des eidgenössischen Parlaments zum Ausbau-

schritt 2030 erarbeiten. Das Angebotskonzept 2030 ist danach entscheidend für die zu realisierende Infrastruktur.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist die Idee der Wiggertalbahn als langfristige Option zu sehen. Der Korridor für ein Bahntrasse wird in der Richtplankarte in diesem Sinn weiterhin freigehalten, sodass auf künftigen Mobilitätsentwicklung und -bedürfnissen reagiert werden könnte.

Zu Frage 2: Eine Bahnlinie ist rentabel, wenn regelmässig in beiden Richtungen auch Gütertransporte stattfinden. Die Wiggertalbahn würde im Endeffekt Gebiete der landwirtschaftlichen Produktion (Entlebuch, Wiggertal) mit Gebieten der industriellen Produktion und mit starkem Bevölkerungswachstum verbinden (Mittelland, insbesondere Aargau und die Metropolitanregionen). Wie beurteilt die Regierung das sich daraus ergebende wirtschaftliche Potenzial?

Mit der Wiggertalbahn wird kein rentabler Betrieb möglich sein. Die Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich vom Mai 2010 bezeichnet das Nachfragepotenzial im Personen- und im Güterverkehr als bescheiden und klassiert die Wiggertalbahn als schwächere Regionallinie im schweizerischen Schienennetz. Gestützt auf diese Ergebnisse schätzen wir das wirtschaftliche Potenzial als bescheiden ein.

Zu Frage 3: Wie beurteilt die Regierung den sich aus einer Realisierung der Wiggertalbahn ergebenden Nutzen für den Personenverkehr (regional, kantonal, interkantonal)?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 2. Der Nutzen für den Personenverkehr wäre gering, auch wenn eine allerdings bescheidene Nachfrage vorhanden wäre. Dementsprechend ist auch von einer untergeordneten Entlastung der Hauptachse Olten–Luzern auszugehen.

Zu Frage 4: Inwiefern würden damit die Strassen entlastet?

Die Studie der ETH prognostiziert dank der Wiggertalbahn ganz grob eine Nachfragesteigerung um 200'000 auf 500'000 Fahrgäste pro Jahr. Unter der Annahme, dass rund 60 Prozent der Nachfragesteigerung pro Jahr durch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zu Stande kommen, die restlichen 40 Prozent Neuverkehr darstellen und der Fahrzeugbesetzungsgrad im Durchschnitt 1,5 Personen beträgt, ergibt sich dank der Wiggertalbahn eine Reduktion von 80'000 Fahrzeugfahrten pro Jahr bzw. 220 Fahrzeugfahrten pro Tag. Zum Vergleich: Heute benutzen 16'900 Fahrzeuge pro Tag die Kantonsstrasse in Nebikon. Insgesamt wäre der Entlastungseffekt dank der Wiggertalbahn somit sehr gering.

Zu Frage 5: Vom Personen- und Gütertransport würden direkt der Kanton Aargau und indirekt eventuell auch weitere Kantone profitieren. Wurden mit anderen Kantonen Gespräche geführt, und falls ja, wie stellen diese sich zu diesem Projekt?

Der Kanton Luzern hat bis jetzt keine Gespräche mit anderen Kantonen geführt.

Zu Frage 6: Wie stellen sich das Bundesamt für Verkehr, die SBB und die BLS zu diesem Projekt?

Wie bereits ausgeführt ist der Bund unter FABI der Prozessführer bei der Angebots- und der Infrastrukturplanung. Das Bundesamt für Verkehr hat im August 2014 das Referenzkonzept

2025 entwickelt, das einen Ausbau der bestehenden Verbindung Willisau-Luzern vorsieht. Die Idee der Wiggertalbahn ist darin nicht vorgesehen.

Zu Frage 7: Sieht die Regierung Übergangslösungen oder Alternativen zu diesem Projekt? Wie könnte die Verbindung zwischen dem oberen und unteren Wiggertal durch den öffentlichen Verkehr verbessert werden?

In dem vom Kantonsrat genehmigten öV-Bericht 2014–2017 ist ein Zielzustand für den öffentlichen Verkehr dargestellt. Mit der Bahn werden die Hauptachsen erschlossen, wie sie im kantonalen Richtplan 2009 definiert sind. Die Verbindung zwischen oberem und unterem Wiggertal erfolgt dabei mit dem Bus. Im Raum Wiggertal ist die Planung eines neuen Busprodukts "Wiggertaler Express" mit einem Realisierungshorizont nach 2017 vorgesehen. Zu beachten ist dabei, dass in den letzten Jahren der Bahnhof Willisau umgebaut und für einen attraktiven Umstieg Bahn-Bus ein leistungsfähiger Busterminal realisiert worden ist. Das regionale Busangebot wurde ebenfalls ausgebaut, u.a. mit dem "Willisauer Express" zum Bahnhof Sursee.

Wie in der Antwort zur Frage 1 dargelegt, haben die Zentralschweizer Kantone im letzten Jahr ein regionales Angebotskonzept für 2030 erarbeitet und dem Bund zur Prüfung eingereicht. Dieses sieht auf dem Korridor Olten-Luzern eine Verdichtung des RegioExpress (RE)-Angebots vom Stunden- zum 30-Minutentakt vor. Auf dem Abschnitt Willisau-Wolhusen-Luzern sieht das Konzept vier durchgehende Verbindungen pro Stunde vor, davon zwei als beschleunigte RegioExpress (RE)-Züge."

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates zufrieden.