



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom
Kantonsratspräsident

31. Januar 2023
Born Rolf

A 806 Anfrage Grüter Thomas und Mit. über den öV-Bericht und die damit verbundene mögliche Schliessung der Bahnhöfe Brittnau-Wikon und St. Erhard-Knutwil / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Thomas Grüter ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Thomas Grüter: Wehret den Anfängen, das hat mich die politische Arbeit während der letzten 23 Jahre gelehrt. Wenn etwas angedacht wird, heisst es, die Ohren zu spitzen und zwei Geländekammern weiter zu schauen. Wenn die gesamte Thematik weiter oben angesiedelt ist, im vorliegenden Fall auf Stufe SBB, wird es doppelt wichtig und schwierig. Positiv stimmt mich, dass die Regierung zu einer attraktiven öV-Versorgung im Kanton steht. Bei der Bahnlinie Olten–Luzern kann die Regierung aber nur zum Teil Einfluss nehmen. Ich hoffe, dass es in Zukunft eine Selbstverständlichkeit sein wird, dass die Autobusse wie unter Frage 2 beantwortet mit erneuerbaren Antriebsenergien unterwegs sind. Weiter stehe ich – wie in letzter Zeit anderslautende Berichte das Gegenteil einläuten – Bahnhofschiessungen für Kapazitätserweiterungen zugunsten von grossen Zentren oder Regionen kritisch gegenüber. Erstens: Gemeinden wie St. Erhard, Knutwil und Wikon entwickeln sich auf diesen Achsen zusehends. Es müssen andere Lösungen gesucht werden. Wir konnten schon vor Jahrzehnten auf den Mond fliegen, aber die Kapazität auf Hauptlinien zu erhöhen, soll nicht gehen. Geht nicht, gibt es nicht. Insbesondere scheint es nicht der richtige Ansatz zu sein, wenn Bahnhöfe geschlossen werden, die in einem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Arbeitsplätze liegen. Der Bahnhof Brittnau-Wikon liegt zum Beispiel in einem solchen ESP, in dem die Logistik zeitnah angesiedelt wird, Sie kennen das Thema Planzer. Zudem sind in Naher Zukunft weitere KMU-Ansiedlungen mit gesamthaft 200 Arbeitsplätzen geplant. Den öffentlichen Personenverkehr ab Wikon nicht auf der Schiene führen zu können, belastet das kommunale und übergeordnete kantonale Strassennetz künftig noch mehr. Die Busverbindungen Wikon–Zofingen sind aktuell nicht auf die Bahnverbindungen ab Zofingen abgestimmt, obwohl die Gemeinde von interkantonalen Schulabkommen profitiert und die Lernenden die weiterführenden Schulen in Zofingen besuchen. Zweitens: Wie sieht es mit dem Kostenteiler aus, wenn von der Bahn auf den Bus umgestiegen wird? Drittens: Im Moment sehe ich in Sursee eher grössere Schwierigkeiten im frühmorgendlichen und abendlichen Verkehr mit Bussen, um eine bessere öV-Anbindung zu erhalten. Es scheint mir wichtig, dass auch im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern frühzeitig auf Veränderungen reagiert wird und die Weichen richtig gestellt werden. Für die Gemeinden ist eine gute öV-Anbindung immer ein Kriterium, um Neuzuzügerinnen und -zuzüger gewinnen zu können. Wikon, St. Erhard und Knutwil möchten das auch in Zukunft tun können.

Isabella Schwegler-Thürig: Geduld ist ein langsamer, aber verlässlicher Baumeister. Dass

man Geduld und Hoffnung nie aufgeben sollte zeigt die Tatsache, dass der Erhalt und die Förderung eines attraktiven öV jetzt immer breiter abgestützt wird. Was die SP seit Jahren fordert und wofür sie sich einsetzt, nämlich die Aufhebung von Bushaltestellen und jeglichen Abbau des öV-Angebots anzuprangern und zu verhindern, wird jetzt auch von der Mitte thematisiert. Vielen Dank für diesen Support. Als direkte Anwohnerin bin ich mir bewusst, dass das Schienennetz zwischen Olten und Luzern stark ausgelastet ist und wenig Spielraum für Erweiterungen des Fahrplans besteht. Trotzdem muss die Schliessung der beiden erwähnten Bahnhöfe unter allen Umständen verhindert werden, denn jeder Zugpassagier, welcher infolge eines fehlenden Bahnhofs wieder auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umsteigt, belastet im Raum Zofingen und insbesondere im Raum Sursee die vorhandenen Strassen unnötig. Besonders in Sursee ist die Verkehrssituation zu Stosszeiten prekär, denn die Zufahrtsstrassen zur Umfahrung Sursee und damit auch zur A2 sind täglich über Kilometer hinweg verstopft. Der Schienenweg ist daher für viele Pendler im Einzugsgebiet der beiden Bahnhöfe der einzige zuverlässige Zubringer zum Umsteigebahnhof. In der Frage 2 weist der Vorstösser darauf hin, dass Klima- und Energiepolitik bis 2050 die CO₂-Neutralität fordern. Er möchte von der Regierung wissen, wie sie zur Vereinbarkeit dieser Ziele mit der Einführung eventueller Buslinien im Raum St. Erhard-Knutwil steht. Die Formulierung dieser Frage, aus der Feder eines bekennenden Befürworters der Knutwiler Powerdays, ist doch bemerkenswert. Die SP dreht sich nicht nach dem Wind und verfolgt den bisher eingeschlagenen Weg, die Attraktivität und Zuverlässigkeit des öV zu fördern und zu erhalten. Das Gleiche wünscht sie sich auch vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) und vom Kanton. Eine Schliessung der Bahnhöfe Brittnau-Wikon und St. Erhard-Knutwil ist wenn immer möglich und dringend zu verhindern.

Priska Häfliger-Kunz: Meine Nichte wohnt in St. Erhard und besucht die Schule in Luzern. Am Morgen läuft sie zehn Minuten zum Bahnhof St. Erhard und wechselt in Sursee auf den Schnellzug nach Luzern. Wenn der Regionalzug in Zukunft in St. Erhard nicht mehr hält, muss sie den Bus nehmen. Der Bus steht am Morgen Richtung Sursee im Stau, und sie kann nicht damit rechnen, den Anschlusszug Richtung Luzern zu erreichen. Was nützt ihr also eine zusätzliche Zugverbindung von Sursee in Richtung Luzern, Olten oder Zofingen, wenn der Bus aus den angrenzenden Gemeinden den Anschluss an die Zugverbindung nicht schafft? Ein zuverlässiger öV ist wichtig. Bus und Zug müssen zusammenspielen, und die Pendler sollen nicht aufs Auto umsteigen müssen, denn das wäre verkehrt.

Thomas Kummer: Die G/JG-Fraktion bedauert die Schliessung der Bahnhöfe Brittnau-Wikon und Knutwil-St. Erhard, was wir als Abbau des Service public betrachten. Mit diesen Schliessungen verliert die Nutzung des öV an diesen Standorten an Attraktivität und wird sicher eine Einbusse erleiden. Wir verstehen jedoch, dass die Schliessung der beiden Haltestellen nicht abzuwenden ist, dies wegen des Zieles eines übergeordneten Fahrplankonzeptes auf der Achse Olten–Sursee–Luzern. Dadurch entstehen für den öV auf den Strecken insgesamt mehr Vor- als Nachteile. Die geplante Verdichtung des Taktes auf dieser Linie ist attraktiver als die aktuelle Situation. Darum wird in Kauf genommen, dass die zwei schwächsten Haltestellen zwischen Zofingen und Sursee ihren stündlichen Halt verlieren. Für die betroffenen Gemeinden ist es zwingend notwendig, dass es attraktive Alternativangebote mit Bussen gibt. Die Vorteile einer gezielten Feinerschliessung mit Bussen müssen konsequent genutzt werden, damit die Nachteile der Verlangsamung der Verbindung ausgeglichen werden. Mit einer Umstellung auf den Busbetrieb muss mehr umgestiegen werden, das ist ein Nachteil, den leider nicht alle in Kauf nehmen werden. Wichtig ist, dass betroffene Gemeinden und Entwicklungsträger möglichst früh in den Prozess mit einbezogen werden, so können Herausforderungen angegangen und frühzeitig attraktive Lösungen erarbeitet werden. Der Veloweg zwischen Reiden und Zofingen wird für einige als Alternative dienen, weil die Strecke zum Bahnhof Brittnau-Wikon nicht zu lang ist. Es sind gute und sichere Anbindungen zu den Bahnhöfen und zum Veloweg zu realisieren. Das Velo kann für einige auch im Fall von Knutwil-St. Erhard als Alternative dienen. Dazu soll die Strecke Wauwil-St. Erhard dem Bahngleis entlang als Veloweg ausgeschildert und ausgebessert werden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Natürlich ist der Regierung ein gut ausgebauter öV im Kanton wichtig, wir werden bei der Beratung des öV-Berichtes über diese Frage befinden. Die Organisation und die Bestellung des öV sind eine Verbundaufgabe zwischen dem Kanton und den Gemeinden, dafür zuständig ist der VVL. Ich habe Verständnis, dass die mögliche Schliessung von Bahnhöfen eine Verunsicherung auslöst. Die Zuverlässigkeit – da gebe ich Ihnen recht – ist für die öV-Benutzer sehr wichtig. Darum haben wir heute Morgen beispielsweise auch das Projekt Lohren beschlossen, um eben eine Priorisierung zu ermöglichen, damit die Busse den Anschluss an die Zugsverbindungen gewährleisten können. Das muss auch im vorliegenden Fall gewährleistet sein. Es ist wichtig, diese Idee etwas einzuordnen. Sie ist im Angebotskonzept 2035, welches das Bundesparlament mit dem Ausbausritt 2035 beschlossen hat, als Prüfauftrag enthalten. In diesem Angebotskonzept soll die heutige S 29 von Turgi nach Sursee als Regionalexpress bis nach Luzern weitergeführt werden. Damit das möglich ist, ist eine Aufhebung von zwei Haltestellen nötig. Diese erfolgt an den am schlechtesten frequentierten Bahnhöfen. Die Aufhebung erfolgt aber nur, wenn dies zwingend notwendig wäre, wenn es keine Alternativen gibt und der öV trotzdem zuverlässig bleibt und insgesamt ein besseres anstelle eines schlechteren Angebots resultiert. Zudem würden auch Ersatzerschliessungen sichergestellt, wenn dem so wäre. Jetzt kommt aber hinzu, dass sich mit dem Zwischenschritt 2023 – die Botschaft des Bundesrates dazu wird – voraussichtlich diesen Sommer veröffentlicht wird – das Angebotskonzept 2035 verzögert und nochmals überarbeitet werden muss und sich auch die Massnahmen entsprechend verzögern. Sie können also davon ausgehen, dass es statt 13 eher 15 bis 20 Jahre geht, bis diese mögliche Idee umgesetzt würde. Wie gesagt ist es eine Idee, die noch weiter abgestimmt werden muss. Heute ist leider keine definitive Aussage möglich, wir haben das Anliegen aber zur Kenntnis genommen und werden dem Verbundrat entsprechend auf die Finger schauen, damit für diese Region ein gutes öV-Angebot resultieren wird.