



Regierungsrat

Luzern, 6. September 2022

## ANTWORT AUF ANFRAGE

A 806

Nummer: A 806  
Protokoll-Nr.: 1006  
Eröffnet: 21.03.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

### **Anfrage Grüter Thomas und Mit. über den öV-Bericht und die damit verbundene mögliche Schliessung der Bahnhöfe Brittnau-Wikon und St. Erhard-Knutwil**

Zu Frage 1: Steht die Schliessung dieser beiden Bahnhöfe im Kanton Luzern nicht im Widerspruch zum öV-Bericht, welcher den öffentlichen Verkehr weiterhin stärken und einen höheren Umsteigeeffekt erzielen will?

Es ist unserem Rat ein wichtiges Anliegen, der Luzerner Bevölkerung einen attraktiven öV anzubieten und im ganzen Kanton die Grundversorgung mit öV sicherzustellen. Der bereits bestehende gute Standard im öV soll laufend verbessert werden. Das Angebot ist dabei u.a. auf die Infrastruktur und weitere Planungen abzustimmen. Hintergrund der im Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 in Bezug auf die beiden S-Bahn-Haltestellen gemachten Aussagen ist das [Angebotskonzept 2035](#) (AK35), welches 2019 vom Bundesparlament im Rahmen des [Ausbauschriffs 2035](#) beschlossen wurde. Gemäss diesem Angebotskonzept soll die heutige S29 von Turgi nach Sursee ab Sursee als RE mit wenigen Zwischenhalten nach Luzern weitergeführt werden. Damit dies möglich wird, müssen zwischen Zofingen und Sursee zwei Halte entfallen, wofür die beiden mit Abstand am wenigsten frequentierten Halte Brittnau-Wikon und St. Erhard-Knutwil im Vordergrund stehen. Wann genau diese Massnahme umgesetzt werden könnte, ist derzeit noch unklar. Sie hängt von verschiedenen baulichen und betrieblichen Massnahmen im Mittelland, auf der Achse Olten-Luzern sowie auf der Achse Zürich-Luzern ab. Zu betonen ist, dass die Schliessung der beiden Haltestellen nur dann erfolgen wird, wenn dies durch das übergeordnete Fahrplankonzept auf der Achse Olten-Sursee-Luzern zwingend erforderlich ist und damit insgesamt für den öV auf dieser Achse mehr Vor- als Nachteile entstehen.

Im Juni 2022 hat der Bundesrat den Entwurf zur Botschaft 2023 zum Stand der Ausbauprogramme und der Perspektive BAHN 2050 in Vernehmlassung gegeben. Darin führt er einerseits aus, dass das AK35 überarbeitet werden muss und andererseits, dass sich verschiedene Massnahmen des AK35 um drei bis fünf Jahre verzögern werden. Was dies nun genau für die Absicht, die S29 als RE nach Luzern zu verlängern und damit die S-Bahn-Haltestellen Brittnau-Wikon und St. Erhard-Knutwil aufzuheben, bedeutet, ist noch unklar. Die Überarbeitung des AK35 wird zusammen mit den Planungsregionen, worin der Kanton Luzern innerhalb der Planungsregion Zentralschweiz eine führende Rolle hat, erfolgen und wiederum durch das Bundesparlament beschlossen. Falls auch im überarbeiteten AK35 keine Lösung für die Weiterbedienung der beiden S-Bahn-Haltestellen gefunden werden kann und sie deshalb aufgehoben werden müssen, wird der Verkehrsverbund Luzern (VVL) zusammen mit dem Kanton Aargau für das Umfeld dieser beiden S-Bahn-Haltestellen, wie im öV-Bericht

dargelegt, eine attraktive und Mehrwerte generierende Ersatzerschliessung per Bus sicherstellen.

Zu Frage 2: Die Klima- und Energiepolitik fordert CO<sub>2</sub>-Neutralität bis ins Jahr 2050. Wie steht die Regierung im Kontext der geforderten CO<sub>2</sub>-Neutralität bis ins Jahr 2050 zur Schliessung von Bahninfrastruktur (Bahnhöfe) und dadurch zum Ausbau von Buslinien?

Von einer allfälligen Aufhebung von S-Bahn-Haltestellen aus übergeordneten Gründen und einer entsprechenden alternativen Buserschliessung kann nicht automatisch auf eine schlechtere CO<sub>2</sub>-Bilanz geschlossen werden. Einerseits müssen mit einer solchen Massnahme für die Mehrheit der öV-Fahrgäste deutlich mehr Vor- als Nachteile entstehen, was die Verlagerung vom MIV zum öV stärkt. Andererseits sind Busse zunehmend, erst recht im fraglichen Zeithorizont, mit erneuerbaren Energien, energieeffizient und emissionsarm – und somit weitgehend CO<sub>2</sub>-neutral – unterwegs.

Zu Frage 3: Steht die Schliessung des Bahnhofs Brittnau-Wikon nicht im Widerspruch zur bereits erfolgten Errichtung eines Entwicklungsschwerpunktes für Arbeitsplätze gleich nebenan?

Die Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof Brittnau-Wikon über die letzten Jahre bewegten sich auf tiefem Niveau und zeigten nur eine marginale Entwicklung nach oben, obwohl der Entwicklungsschwerpunkt laufend weiterentwickelt wird und das Bahnangebot per Fahrplan 2020 mit der Durchbindung nach Aarau-Turgi verbessert wurde. Denn es verbleibt weiterhin ein für den Pendlerverkehr vergleichsweise wenig attraktiver Stundentakt. Eine häufigere Bedienung der Haltestelle Brittnau-Wikon mit der Bahn ist aus angebotstechnischen Gründen (u.a. Zugfolgezeiten) nicht möglich. Somit bleibt nur eine häufigere Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes per Bus in einem dichteren Takt mit guten Anschlüssen in Reiden und/oder Zofingen.

Zu Frage 4: Die Region um St. Erhard-Knutwil entwickelt sich zurzeit sehr stark. Warum wird die Schliessung solcher Bahnhöfe in Betracht gezogen, nur damit grössere Zentren schneller verbunden werden können?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 1. Die allfällige Schliessung der beiden S-Bahn-Haltestellen entspricht nicht einem Wunsch des Kantons Luzern, sondern ist je nach Angebotskonzept auf der Achse Olten-Luzern eine Notwendigkeit, um für die Mehrheit der öV-Fahrgäste in diesem Korridor mehr Vor- als Nachteile bieten zu können. Dabei geht es weniger um die Verbesserung der Verbindungen zwischen den Zentren, sondern um die Sicherung der Kapazität zwischen den Regionen und den Zentren, bspw. aus dem Wiggertal nach Emmenbrücke und Luzern. Sollte auch die Schliessung der S-Bahn-Haltestelle St. Erhard-Knutwil notwendig werden, wird auch hier das Busangebot verbessert. Die Bushaltestellen liegen in der Regel näher bei den Einwohnern und Arbeitsplätzen und werden in einem dichteren Takt – mit guten Bahnanschlüssen in Sursee – bedient, während die S-Bahn-Haltestelle St. Erhard-Knutwil weitgehend von Landwirtschaftsland umgeben ist.

Zu Frage 5: Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem, im öV-Bericht erwähnten Szenario? Ist er bereit, sich primär und mit aller Kraft für den Erhalt dieser beiden Bahnhöfe, und damit auch für ein dortiges gutes Bahnangebot, einzusetzen, bevor er Bus-Alternativen prüft?

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 1 und 4. Unser Rat setzt sich für die Weiterbedienung der beiden S-Bahn-Haltestellen ein, solange dadurch für die Mehrheit der öV-Fahrgäste im Korridor Olten-Luzern (inkl. der Zwischenorte) mehr Vor- als Nachteile entstehen.

Zu Frage 6: Wer entscheidet letztlich über eine Schliessung eines Bahnhofs? Welchen Einfluss hat der Kanton Luzern in einem solchen Prozess?

Auch hier verweisen wir auf unsere Antwort zur Frage 1. Die Planung von Bahn-Angebotskonzepten erfolgt unter der Führung des Bundesamts für Verkehr (BAV) auf nationaler Ebene. Die Planungsregionen, darunter die Zentralschweiz mit dem Kanton Luzern (vertreten durch den VVL), bringen sich zusammen mit den Transport- und Infrastrukturunternehmen in dieser Planung ein. Nicht immer können alle Bedürfnisse der Beteiligten unter einen Hut gebracht und finanziert werden. Letztlich entscheidet der Bundesrat bzw. das Bundesparlament über einen Ausbauschritt bei der Bahninfrastruktur und damit auch über das zugehörige Angebotskonzept. Der Einfluss des Kantons Luzern auf die definitive Lösung ist also begrenzt.

Zu Frage 7: Hatte der Verkehrsverbund Luzern (VVL) als zuständiges Gremium bereits Kontakt mit den SBB und gab es darüber bilaterale Gespräche?

Der VVL war in der nationalen Planung des AK35 und der Lösungssuche beteiligt. Es fand ein intensiver Austausch zum Korridor Olten-Luzern statt, wobei keine bessere Lösung gefunden werden konnte. In Kenntnis einer möglichen Schliessung der beiden S-Bahn-Haltestellen hat der VVL bereits mit betroffenen Gemeinden bzw. regionalen Entwicklungsträgern (RET) Gespräche geführt, um mögliche Erschliessungsalternativen zu diskutieren. Am 20. Januar 2020 fand ein Gespräch mit den Gemeinden Knutwil und Mauensee sowie dem RET Sursee-Mittelland statt. Am 19. Oktober 2021 erfolgte durch den Kanton Aargau eine Information in der Fachgruppe öffentlicher Verkehr des RET zofingenregio.

Im Rahmen der angekündigten Überarbeitung des AK35 wird sich der VVL für eine zielführende Optimierung des Angebotskonzepts einsetzen, wobei auch die Weiterbedienung der beiden Halte nochmals eingehend zu prüfen ist. Bei dieser Überarbeitung steht wiederum der grösstmögliche Gesamtnutzen im Korridor Olten-Luzern (inkl. der Zwischenhalte) im Vordergrund. Dabei setzt sich der VVL für die Aufwärtskompatibilität zu einem möglichen Angebotskonzept mit dem Durchgangsbahnhof Luzern ein.

Zu Frage 8: Braucht es – um dem Schliessungsszenario entgegenzuwirken – allenfalls Anpassungen an der Bahninfrastruktur (Kreuzungspunkte usw.), um die nötige Fahrplanstruktur so zu gewährleisten, dass Wikon-Brittinau und St. Erhard-Knutwil weiterhin angefahren werden können?

Die Strecke Olten-Luzern ist durchgehend doppelspurig ausgebaut. Zugskreuzungen sind daher weniger entscheidend als vielmehr das Aufeinanderfolgen hintereinander verkehrender Züge. Die IC und IR sind aufgrund keiner oder weniger Zwischenhalte viel schneller unterwegs als die RE, S-Bahnen und die Güterzüge. Das führt dazu, dass der RE Olten-Luzern bereits heute die Halte Brittinau-Wikon und St. Erhard-Knutwil und weitere auslassen muss, um rechtzeitig vor den nachfolgenden Zügen in Luzern zu sein. Würde die S29 ab Sursee ebenfalls nach Luzern verlängert und gleichwohl in Brittinau-Wikon und St. Erhard-Knutwil halten, würde der IR27 bald auf die verlängerte S29 auflaufen und eine ganze Reihe von Folgeverspätungen anderer Züge verursachen. Aufgrund der hohen Zugszahlen ergeben sich in den Zufahrten Olten und Luzern Engpässe, bzw. die Zuteilung der Trassenfenster auf die einzelnen Züge sorgt für fehlende Spielräume bei der Fahrplangestaltung.

Um konkret auf die Frage zu antworten, könnten somit voraussichtlich nur 4-spurige Überholgleise im Raum Rothenburg-Luzern den Vorteil verlängerter S29-Züge ohne die Schliessung der beiden S-Bahn-Halte ermöglichen. Eine solch grosse Investition muss allerdings als illusorisch angesehen werden.