

Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Sursee – Triengen-Bahn?

Markus Rieder,
Lic. rer. publ. HSG/MPA IDHEAP*

Prof. Ulrich Weidmann,
Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich

Einleitung

Im Jahre 2009 erarbeitete das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich (IVT) im Auftrag der Sursee – Triengen-Bahn eine Vorstudie zur „Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Sursee – Triengen-Bahn (ST) und einer allfälligen Verlängerung“ [1]. Darin sollten die Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke sowie deren Integration in die S-Bahn Luzern auf ihre Machbarkeit hin untersucht werden. Zudem war die Zweckmässigkeit einer Verlängerung der luzernischen Surentalbahn von Triengen über die Kantonsgrenze ins aargauische Schöffland zu untersuchen.

Der vorliegende Beitrag fasst die wichtigsten Erkenntnisse zusammen und will aufzeigen, welche Chancen und Risiken sich bei der Einbindung dieser Stichstrecke in den bestehenden Eisenbahnknoten ergeben. Die Potentiale, aber auch die Hindernisse des Ersatzes des heutigen Busses durch ein Schienenverkehrsangebot werden aufgezeigt.

Nach einer kurzen Einführung in die Grundproblematik der ST werden in einer Situationsanalyse die Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur erläutert. Anschliessend werden die erarbeiteten Angebotskonzepte sowie das damit zu erwartende Verkehrspotential im Personenverkehr vorgestellt. Die sich daraus ergebenden Empfehlungen werden dargestellt und kritisch vor dem Hintergrund der seit dem Abschluss der Studie eingetretenen Entwicklungen diskutiert. Die Schlussfolgerungen befassen sich mit den Lehren, die sich aus dem Fall bisher ableiten lassen.

In der Studie wurde ein Beurteilungsraster verwendet, der mit wenigen, einfach zu ermittelnden Indikatoren auskommt. Als ein Schlüsselindikator erweist sich die Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur im Einzugsgebiet der zu reaktivierenden Eisenbahnlinie. Weitere Indikatoren sind Angebotsdichte, Betriebskosten, Buserschliessung, Fahrzeit und andere Kenngrössen.

Grundproblematik der ST

Die 8,9 km lange, eingleisige Surentalbahn wurde im Jahre 1912 eröffnet. Jahrelang wurde über ihre Verlängerung bis Schöffland diskutiert, jedoch scheiterten diese Pläne in den 1960er Jahren endgültig [2]. 1971 wurde der Bahnbetrieb (probeweise) auf Busbetrieb umgestellt, dies gegen den Willen der Bahn und der betroffenen Bevölkerung.

Die Strecke war bis lange nach dem Zweiten Weltkrieg mit Dampflokomotiven und Dampftriebwagen betrieben worden, später mit Diesellokomotiven. Bis heute ist die Strecke nicht elektrifiziert. Der nach wie vor bedeutende Güterverkehr, der aus der Bedienung diverser Anschlussgleise resultiert,

wird seit etlichen Jahren von SBB Cargo mit eigenen Betriebsmitteln durchgeführt.

Elektrifizierte, normalspurige Regionalbahnen der Schweiz zeichnen sich generell dadurch aus, dass sie die Fahrzeiten alternativer Buslinien deutlich unterbieten. Dieser Systemvorteil hat in der Vergangenheit einige Busumstellungen verhindern können und könnte auch eine Stärke der ST sein. Die erste Schwierigkeit der ST besteht nun aber darin, dass sich auf ihrer kurzen Distanz Fahrtgewinne gegenüber dem Bus nur in der Grössenordnung von etwa vier Minuten erzielen lassen. Eine zweite Schwierigkeit zeigt sich bei einer allfälligen Verlängerung der ST Richtung Schöffland. Diese ist aus heutiger Sicht nur schwierig realisierbar, da mittlerweile an den jeweiligen Endpunkten der verlängerten Bahn die Ausbeziehungsweise Einfahrten in die bestehenden Strecken im wörtlichen Sinne verbaut wurden.

In wirtschaftlicher Hinsicht ergibt sich eine weitere kritische Rahmenbedingung aus der Liberalisierung im Eisenbahnwesen respektive dem damit verbundenen freien Netzzugang. Dadurch ist die ST heute eine reine Infrastrukturgesellschaft, die von den Erträgen der Infrastrukturbenützung leben muss (Trassengebühren von 0.55 Rp./Btkm). Trotz des teilweise erheblichen Güterverkehrs reichen diese bei weitem nicht aus, um die Kosten für den Unterhalt der Anlagen zu decken. Die ST lebt daher heute vielmehr von den Einnahmen aus Nebenbetrieben

(Liegenschaften). Mit einer Wiedereinführung des Personenverkehrs würde sich die Ertragslage deutlich verbessern, und der Erhalt der Infrastruktur wäre stabiler gewährleistet.

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur als Schlüsselindikatoren

Mit der Wiedereinführung des Personenverkehrs würden die Ortschaften Geunsee, Büron und Triengen wieder durch die Bahn erschlossen. Diese drei Ortschaften zählen zusammen rund 7600 Einwohner, Sursee alleine hat zirka 8500 Einwohner. Sursee bietet rund 9500 Arbeitsplätze an, also deutlich mehr als dieser Ort Einwohner hat. Die Bevölkerungsdichte des Einzugsgebietes ohne die Gemeinde Sursee liegt bei 289 Einwohnern/km². Ein Blick auf die Pendlerströme bestätigt sowohl die Rolle von Sursee als Regionalzentrum, als auch jene von Luzern als Oberzentrum. Nicht ausser acht gelassen werden dürfen die Pendlerströme Richtung Aarau und Zürich.

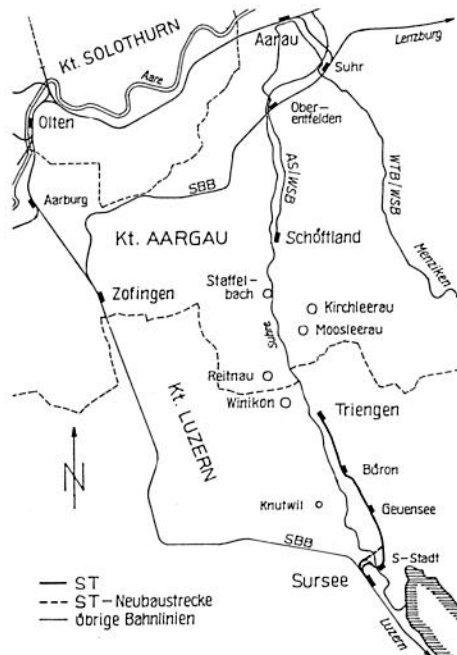
Die Region verfügt über eine dichte Verkehrsinfrastruktur. Strassenseitig ist das Surental über die Autobahn A2 an das europäische Hochleistungsnetz angebunden. Von Sursee ausgehend durchzieht die Kantonsstrasse K 14 das gesamte Surental und verbindet auf diese Weise alle wichtigen Ortschaften mit den Regionalzentren Sursee und Aarau. Heute durchfahren pro Werktag rund 10 000 Autos das Ortszentrum von Triengen, was einen vergleichsweise hohen Wert darstellt.

Das Schienennetz der Region besteht zur Hauptsache aus der Achse Luzern – Olten – Basel als Bestandteil der Gotthardachse. Davon zweigt die ST in Sursee Richtung Triengen ab. Von Aarau her gelangt die meterspurige Surentalbahn (WSB) bis nach Schöffland. Zwischen Schöffland und Triengen klafft eine Lücke von gut zehn Kilometern.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr kann als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Sursee wird halbstündlich mit einem Interregio (IR) sowie mit einem stündlichen Regio-Express (RE) bedient. Daneben besteht ein halbstündliches S-Bahn-Angebot zwischen Luzern und Sursee (S18), das stündlich als S8 Richtung Olten weitergeführt wird. Die Fahrzeiten zwischen Sursee und Luzern betragen je nach Zuggattung 19 bis 27 Minuten. An Werktagen besteht zwischen Aarau und Schöffland ein durchgehender 15-Minuten-Takt, der an Wochenenden auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. In Aarau bestehen Anschlüsse an die SBB-Schnellzüge in Richtung Olten und Zürich.

Die Bahnücke zwischen Sursee und Schöffland wird durch eine Buslinie geschlossen, die im Grundtakt alle 30 Minuten verkehrt. Sie wird in Spitzenstunden mit Zusatzkursen verstärkt. Die Fahrzeit zwischen Sursee und

Kartenskizze der Region mit Streckenverlegung 1978 (Zeichnung: W. Breitenmoser).



Triengen beträgt rund 15 Minuten, jene zwischen Sursee und Schöffland dagegen 38 Minuten. Die Gesamtfahrzeit zwischen Sursee und Aarau mit Umsteigen in Schöffland beläuft sich auf genau eine Stunde.

Mit diesem Busangebot sind alle bedeutenden Ortschaften im Surental grundsätzlich gut bedient. Aufgrund dessen erstaunt es nicht, dass der Modal-Split bei zirka 30 % liegt. Die Hauptmängel liegen aber im Umsteigezwang in Sursee in Richtung Luzern, in der fehlenden durchgehenden Verbindung zwischen Sursee und Aarau sowie in den vergleichsweise langen Fahrzeiten.

Angebotskonzepte

Die Studie des IVT basiert auf dem Planungsviereck „Angebot – Produktion – Rollmaterial – Infrastruktur“. Auslöser war die Grundidee, das Stillager des Triebwagenumlaufes der S18, die nur ein Mal pro Stunde nach Olten verlängert wird, für eine Fahrt nach Triengen zu nutzen. Es wurde davon ausgegangen, dass eine Hin- und Rückfahrt in der zur Verfügung stehenden Zeit möglich sein sollte. Dadurch hätte sich eine Direktverbindung Triengen – Luzern ergeben.

Die erwähnte Möglichkeit der Nutzung des Stillagers der S18 bestand im Jahre 2009 nicht mehr, da sich die Fahrzeugumläufe zwischenzeitlich geändert hatten. Vielmehr steht seither eine Triebwagenkomposition der aus Olten kommenden S8 rund 43 Minuten in Sursee zur Verfügung. Dadurch ergab sich die zusätzliche Schwierigkeit, dass mit den bestehenden Fahrzeugumläufen keine Direktverbindung nach Luzern möglich wäre, sondern nur nach Olten. Eine Änderung der bestehenden Fahrzeugumläufe wäre aber machbar.

Dies machte in der Folge ein breiteres Variantenstudium unumgänglich. Dabei wurde von folgenden Grundannahmen ausgegangen: Fahrzeit von rund elf Minuten mit dem Referenzfahrzeug NPZ (RBDe 560) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und einer Fahrzeitreserve von 5 %. Es wurden vier Haltestellen (Sursee Industriegebiet, bei Ottos Warenposten, Geuensee, Büron, Triengen) mit einer Haltezeit von je 20 Sekunden zugrundegelegt.

Es wurden mehrere Fahrplanvarianten mit Direktverbindungen nach Olten respektive Luzern ausgearbeitet, die jeweils zwischen Sursee und Triengen ein stündliches Grundangebot vorsahen. Damit wurde der mögliche Lösungsraum im Rahmen der engen Randbedingungen abgesteckt. Es zeigte sich, dass jeweils parallel dazu ein ergänzendes Busangebot aufrechterhalten werden muss, um weiterhin einen Halbstundentakt im Tal zu ermöglichen. Alle Fahrplanvarianten zeigten erhebliche Mängel:

- Aufgrund der aktuellen Fahrplanstruktur können die Anschlüsse zu den Schnellzügen in Sursee bei allen Angebotsvarianten nicht immer sichergestellt werden.
- Die Einbindung der Züge aus Triengen in den Bahnhof Sursee erwies sich als grösstes Problem, da die heutige Bahnhofsanlage zu den Spitzenstunden komplett ausgelastet ist. Eine Einbindung der ST mit idealen Anschlüssen wäre wohl nur möglich, wenn der Bahnhof Sursee mit vier durchgehenden Gleisen ausgerüstet wäre. Ein solches Vorhaben würde jedoch einen Neubau des Bahnhofs bedingen

und damit die Verschiebung um einige hundert Meter in Richtung Luzern. Dies ist längerfristig eine nicht utopische Option.

- Nicht ideal ist der parallel verkehrende Bus, bei dem infolge ungünstiger Fahrzeugumläufe kein erhebliches Einsparungspotential realisierbar wäre.

Die Studie kam aufgrund dessen zum Schluss, dass unter den heutigen Rahmenbedingungen des Fahrplans kein überzeugendes Bahnangebot auf der ST gefahren werden kann. Eine Anpassung der übergeordneten Fahrplanstruktur wäre dazu unabdingbar. Dies dürfte mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahre 2017 der Fall sein und sollte idealerweise eine verlängerte Surentalbahn mitberücksichtigen.

Verkehrspotential

Diese Angebotsvarianten bildeten, zusammen mit den erwähnten Strukturdaten und weiteren Informationen, die Basis zur Abschätzung des zu erwartenden Verkehrspotentials. Auf der bestehenden Buslinie zwischen Triengen und Sursee werden jährlich rund 600 000 bis 800 000 Fahrgäste befördert. Dieser Wert belegt, dass eine Umstellung auf die Schiene nachfrageseitig ernsthaft diskutabel ist. Unter Berücksichtigung eines erfahrungsbasierten Schienenbonus von +30 % ergibt sich ein tägliches Fahrgastpotential von 2300 Personen. Umgelegt auf das stündliche Schienenangebot, ergänzt durch das Busangebot, wäre mit 1200 bis 1300 Fahrgästen in den Zügen der ST zu rechnen. Dies liegt im Rahmen der auf vergleichbaren Strecken der Schweiz erzielten Werte.

Die Beurteilung der übrigen erwähnten Erfolgsfaktoren bestätigte die Schienenwürdigkeit der Relation Sursee – Triengen zusätzlich. Die einzigen negativen Punkte sind die Aufrechterhaltung eines parallelen Busbetriebes und die einmaligen Kosten für die Elektrifizierung der Strecke. Basierend auf diesen Feststellungen empfahl die Studie, das Projekt der Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST weiter zu verfolgen, unter entsprechender Anpassung der Fahrplanstruktur der Achse Luzern – Olten.

Durchgehende Surentalbahn

Zur Beurteilung der durchgehenden Surentalbahn wurden in einem ersten Schritt mögliche Grobvarianten einer Trassierung zwischen Triengen und Schöffland erarbeitet. Es ergaben sich daraus drei Grundvarianten (Variante Ost, West und Mitte) mit Untervarianten bei gewissen problematischen Ortsdurchfahrten sowie bei den Einfahrten in die Ortschaften Triengen und Schöffland. Jede Variante zeigte spezifische Vor- und Nachteile, aber keine davon konnte als klare Bestvariante identifiziert werden. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die Lage der Siedlungen beiderseits des Tales, die sich nicht alle gleichzeitig mit einer hinreichend gestreckten Bahnlinie bedienen lassen.

In einem zweiten Schritt wurden acht mögliche Betriebsvarianten zur Integration des Lückenschlusses in das bestehende Netz untersucht, mit folgenden wesentlichen Ausprägungen:

- Verlängerung als Normalspurbahn,
- Schmalspurbahn,
- Dreischienengleis.

Es erwies sich, dass die realistische Möglichkeit einer durchgehenden Normalspurbahn zwischen Sursee und Aarau bestanden hätte, wenn die SBB-Strecke Aarau – Suhr nicht für die WSB umgespurt worden wäre. Diese Variante wäre mit vertretbarem Aufwand machbar gewesen, indem zusätzlich zum Streckenneubau Triengen – Schöffland nur das Teilstück Schöffland – Oberentfelden der WSB mit einer dritten Schiene auszustatten gewesen wäre. Dies hätte folgende Linienführung erlaubt:

- Sursee – Triengen auf reaktivierter ST-Strecke,
- normalspuriger Neubau zwischen Triengen und Schöffland,
- dritte Schiene zwischen Schöffland und Oberentfelden,
- Einführung in die bestehende SBB-Strecke Oberentfelden – Suhr,
- Benützung der SBB-Strecke Suhr – Aarau.

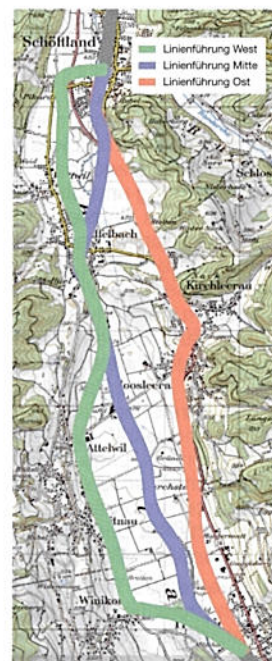
Damit wäre zusätzlich eine normalspurige Umfahrung des Knotens Olten möglich geworden, mit gewissen Nettoeffekten.

Aus dem Variantenvergleich ging in der Folge eine Bestvariante hervor, die eine Verlängerung der WSB bis nach Triengen und dort den Anschluss an die ST mit durchgehenden Zügen Richtung Luzern vorsah. Eine Weiterführung der ST in Richtung Schöffland und Aarau wurde dagegen aus wirtschaftlichen Gründen verworfen.

Empfehlungen

Die Studie des IVT fasste die Problematik der Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST in folgenden Punkten zusammen:

- Die Strecke ist mit knapp neun Kilometern verhältnismässig kurz, so dass eine Bahnlösung nur einen marginalen Zeitvorteil gegenüber dem Bus bietet.
- Ein Bahnbetrieb auf der ST ist fahrplantechnisch eingezwängt zwischen den Knoten Sursee und Schöffland. Es müssen sowohl Anschlüsse an einen dichten Fahrplan in Sursee hergestellt werden können, als auch in Triengen an den wei-



Varianten möglicher Linienführung für einen Lückenschluss Triengen – Schöffland: Rot: Linienvariante Ost mit der Erschliessung von Kirchleerau und Moosleerau. Blau: Linienvariante Mitte, die dem Konzessionsgesuch von 1959 entspricht. Grün: Linienvariante West mit der Erschliessung von Winikon, Reitnau, Attelwil, Staffebach, optional auch Wittwil (Zeichnung: M. Rieder).

terführenden Bus Richtung Schöffland mit Anschluss nach Aarau.

- Eine Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST kann den heutigen Busbetrieb nicht gänzlich ersetzen, sondern es wird eine Parallelbedienung nötig bleiben, mit enger Koordination zwischen den beiden Transportmitteln. Ein alternativer Halbstundentakt auf der Schiene wäre noch kostenaufwendiger und würde in jedem Fall ein zusätzliches Umsteigen in Triengen erzwingen.
- Der Bahnbetrieb hätte den Vorteil, dass er in den Spitzenstunden nicht im Stau in Sursee steckenbleibt und einen höheren Komfort bietet. Dem steht jedoch gegenüber, dass für einen Teil der Reisenden aus Schöffland ein zusätzliches Umsteigen resultiert.
- Ein Pendelbetrieb zwischen Sursee und Triengen mit einem Triebwagen brächte zu den oben erwähnten Vorteilen keinen zusätzlichen Mehrwert für die Benutzer. Nur durchlaufende Züge von Triengen Richtung Luzern oder Olten würden einen zusätzlichen Nutzen stiften.
- Eine Einbindung der Suhrentalbahn Richtung Aarau als Normal- oder Schmalspurbahn scheint aus heutiger Sicht nicht mehr realisierbar zu sein. Dadurch bleibt die ST schienenmässig nur einseitig an das Netz angebunden, das heisst, sie bleibt eine Stichbahn, die primär auf die Agglomeration Luzern auszurichten ist.

Eine Wiedereinführung des Personenverkehrs ist mithin nur dann zweckmässig und verhältnismässig, wenn gleichzeitig ein für die Benutzer attraktiver Fahrplan mit schlanken Anschlüssen im Knoten Sursee und in Triengen Richtung Schöffland angeboten werden kann. Wenn dies nicht gelingt, wie dies unter den heutigen Rahmenbedingungen der Fall ist, so ist von einer Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Schiene im Surental Abstand zu nehmen. Soll dagegen eine Wiederinbetriebnahme das langfristige Ziel bleiben, was aus Sicht der Gutachter erstrebenswert wäre, so ist auf eine entsprechende Anpassung der Randbedingungen insbesondere fahrplan-technischer Art hinzuwirken.

Kritik und Lehren aus dem Fall der Surentalbahn

Nach der Vorstellung der Studie zeigte sich, dass die Anliegergemeinden die genannten Empfehlungen zurückhaltend bis ablehnend aufnahmen. Besonders die aus Sicht der Raumplanung und des öffentlichen Verkehrs unbestrittene Empfehlung, die Eisenbahnlinie als raumplanerisches Instrument zur Strukturierung des Einzugsgebiets zu nutzen, stiess auf Widerstand. Dazu gehörte vor allem der Hinweis, dass die Siedlungsaktivitäten in einem Umkreis von 1000 Metern um die Bahnhaltstellen zu konzentrieren seien. Diese Parzellen entsprechen nicht jenen Bereichen der Gemeinden mit erhöhter Wohnqualität, die dank aussichtsreicher und sonniger Lage bessersituierte Zuzüger ansprechen sollen. Spürbar wurde für die Gutachter in diesem Zusammenhang auch der Wettstreit der Talgemeinden um die besten künftigen Steuerzahler.

Die Gemeinde Triengen verwarf die genannte Empfehlung zusätzlich mit dem Argument, dass aufgrund der Lärmvorschriften keine Verdichtung um den Bahnhof Triengen

vorgenommen werden könnte, und somit die Wiedereinführung des Personenverkehrs hinfällig werde. Eine Rückfrage beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ergab indes, dass nur ein bestimmter Teil der Parzellen zwischen dem Flugplatz Triengen und dem Bahnhofsgelände mit Restriktionen belegt sind. In der gleichen Gemeinde wurde zudem vor einigen Jahren eine Bebauung bewilligt, die genau in der Flucht einer weiterzuführenden Surentalbahn liegt. Dennoch äusserte Triengen in einer Diskussion mit den Gutachtern die Haltung, dass für sie nur eine durchgehende Suhrentalbahn zwischen Sursee und Aarau Sinn mache.

Daraus lassen sich folgende Lehren ziehen:

- Projekte von Reaktivierungen des Schienenverkehrs stossen bei vielen betroffenen Gemeinden auf Widerstand, da diese eine Verschlechterung der Erschliessungsqualität befürchten.
- Solche reaktivierten Bahnstrecken greifen in das Gefüge der Gemeinden ein, indem sie gewisse Parzellen aufwerten, andere dagegen abwerten. Damit ist ein Projekt stets auch dem inneren Kräftespiel der Gemeinden unterworfen, in dem verkehrsfremde Aspekte eine wesentliche Rolle spielen.
- Eisenbahnlärm wird nach wie vor als gewichtiges Argument gegen die Einführung von Schienenverkehren angeführt. Es wird argumentiert, dass Liegenschaften an Eisenbahnlinien dadurch an Wert verlieren. In diesem Punkt ist Informationsarbeit seitens der Bahnen gefordert, mit Darstellung der ausserordentlich geringen Lärm-entwicklung des zeitgemässen Rollmaterials.
- Raumplanerische Vorgaben im Sinne einer Abstimmung von Verkehr und Raumnutzung sind in Gemeinden unpopulär, da dadurch ein Mittel im Kampf um die besten Steuerzahler verloren zu gehen scheint.
- Verdichtetes Bauen im ländlichen Raum widerspricht dem Selbstbildnis dieser Gemeinden vom Wohnen im Grünen.
- Zukunfts- und Entwicklungsperspektiven sind Planungselemente, die auf Gemeindeebene noch wenig gebräuchlich sind. Üblich ist nach wie vor die Fortschreibung des Bestehenden.
- Kantonsübergreifende Verkehrsplanungen sind und bleiben hürdenreich. Eigeninteressen scheinen immer noch zu dominieren, und eine Abkehr von bisherigen eigenen Vorstellungen ist anspruchsvoll.
- Das Bewusstsein, dass nur visionäre Quantensprünge in den betroffenen Regionen wirklich etwas auslösen können und damit zukunftsfruchtig sind, ist noch nicht Allgemeingut.

In methodischer Hinsicht zeigte sich:

- Ohne profunde Kenntnisse der lokalen politischen, sozialen und ökonomischen Verhältnisse ist es sehr schwierig, zu lokal tragfähigen Empfehlungen zu gelangen. Dazu genügt die übliche Mandatsdauer von wenigen Monaten nicht, sondern ein mehrjähriger begleitender Prozess ist unumgänglich.
- Technisch orientierte Studienaufträge sind wenig zielführend. Die Probleme der Wiedereröffnung von Schienenverkehren sind selten technischer Natur, sondern sie scheitern in aller Regel am fehlenden lo-

kalen politischen Willen und am Fehlen einer Vision für die Region.

Schlussbetrachtungen

Mit der IVT-Studie konnte gezeigt werden, dass eine Wiedereinführung des Schienenverkehrs auf der Strecke Sursee – Triengen als verhältnismässige und zweckmässige Lösung betrachtet werden kann. Im Augenblick scheitert dies am übergeordneten Fahrplan und an der damit verbundenen Gleisbelegung im Bahnhof Sursee. Für eine erfolgreiche Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST sind durchgehende Züge, im Idealfall nach Luzern, zwingend. Laut Berechnungen der SBB bringen Direktverbindungen gegenüber Umsteigeverbindungen eine Nachfragesteigerung von durchschnittlich 12 %.

Aus anderen Untersuchungen ist bekannt, dass eine Direktbeziehung anstelle des Umsteigens von den Fahrgästen gleich empfunden wird wie eine Fahrzeitverkürzung um zehn Minuten. Dieser Effekt gewinnt auf kurzen Strecken noch an Gewicht. Die Fahrplanplanung für 2017 ist eine Chance, eine reaktivierte Sursee – Triengen-Bahn zeitgerecht zu integrieren.

Die Problematik des nie gebauten Mittelteils liegt in der Schwächen und dispersen (verstreuten) Besiedlung zwischen Triengen und Schöffland sowie den Verkehrsströmen, die mehrheitlich nach Luzern ausgerichtet sind. Aufgrund dessen sowie der grossen technischen Unterschiede zwischen den beiden Stichstrecken gelangte die Studie in dieser Frage zu einer gesamthaft negativen Antwort. Rückblickend ist selbstkritisch anzumerken, dass eine positivere Würdigung des Lückenschlusses möglicherweise die Chancen für eine Reaktivierung der ST erhöht hätte.

Welche Lösung letztlich immer gewählt wird, so ist dafür jedenfalls eine kantonsübergreifende und gleichzeitig lokal verankerte Vision für die Zukunft des Surentals nötig. Diese soll die strukturierende Fähigkeit des Systems Eisenbahn nutzen, um die Raumnutzung stärker zu gliedern, der Zersiedelung entgegenzuwirken und damit langfristig die Lebensqualität des Tales zu sichern.

Im Surental wurde wohl mit dem Bau einer normalspurigen Stichstrecke bis Triengen historisch ein Fehler vollzogen, der bis heute nicht korrigiert werden konnte. Ein Lückenschluss wäre sicher einfacher und schneller zu realisieren gewesen, wenn von Anfang an beide Teilstücke in derselben Spurweite ausgeführt worden wären. Es stellt sich damit heute die Frage, ob dieser Fehler beibehalten oder korrigiert werden soll. Beides ist möglich, sei es durch den Bau einer durchgehenden Bahn oder die Integration der ST als Stichstrecke in die S-Bahn Luzern. Möglich ist aber sicher auch die Beibehaltung des heutigen Zustandes. Das Ergebnis hinsichtlich der Regionalentwicklung wird aber nicht dasselbe sein.

[1] Zum Download zur Verfügung auf: www.sursee-triengen-bahn.ch

[2] Waldburger, Hans: 75 Jahre Sursee – Triengen-Bahn. Schweizer Eisenbahn-Revue 6/1987, S. 216 – 223.

* Der Verfasser ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am IVT der ETH Zürich, Doktorand an der Université de Lausanne und Conseiller technique de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nord de France.