

Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Sursee-Triengen-Bahn

Resultat der Vorstudie und die weitergehenden Überlegungen

Es gibt immer Gründe um etwas abzulehnen, jedoch gibt es auch immer einen Weg etwas zu ermöglichen.

Ausgangslage und Ziele

Im Jahre 1971 wurde der Personenverkehr der Sursee-Triengen-Bahn (ST) gegen den Willen der Direktbetroffenen auf Busbetrieb umgestellt. Damit wurde auch die Diskussion über den Lückenschluss zwischen der ST und der WSB hinfällig. Dieser Entscheid muss aus heutiger Sicht als unglücklich beurteilt werden. Wäre der Personenverkehr auf der ST nie eingestellt worden, so wäre diese längst in das heute bestehende Luzerner S-Bahn-Netz integriert worden. Eine nachträgliche Integration in ein bestehendes System erweist sich oft als schwierig.

In der Vorstudie zur Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST standen vier übergeordnete Fragestellungen im Vordergrund, die es zu beantworten galt:

- Verkehrliche Zweckmässigkeit
- Raumplanerische Wünschbarkeit
- Verhältnismässigkeit
- Zweckmässigkeit der Verlängerung von Triengen Richtung Aarau.

Grundgedanken

Folgende Überlegungen und Grundgedanken stehen hinter der Idee bzw. der Vorstudie zur Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST:

- Ausnützung von Stillstandszeiten von Triebwagen in Sursee, um diese bis nach Triengen verkehren zu lassen. Damit wird einerseits eine neue Direktverbindung von Triengen in Richtung Luzern oder Olten geschaffen, andererseits wird damit ein kostengünstiger Betrieb ermöglicht, da keine zusätzlichen Fahrzeuge angeschafft werden müssten. Nachteil dieser Idee ist, dass die einmaligen Infrastrukturkosten höher sind, jedoch diese durch niedrigere Betriebskosten wieder egalisiert werden (verkehrliche und ökonomische Zielsetzungen).

- Die Eisenbahnlinie als «strukturierendes Element» im Suhrental benützen, indem die Entwicklung sich entlang der Eisenbahnlinie bewegt (Strukturierung von Raum und Landschaft). Damit soll der weiteren Zersiedlung des Suhrentals Einhalt geboten und eine Siedlungsentwicklung rund um die öV-Haltestellen angestrebt werden. Durch verdichtetes Bauen rund um die öV-Haltestellen wird die Benützung desselbigen attraktiver (raumplanerische und verkehrliche Zielsetzungen).
- Durch den Lückenschluss zwischen Triengen und Schöffland sollen im Suhrental neue, umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen werden. Dadurch wird es möglich, das Suhrental als gesamtes verkehrlich optimal zu erschliessen und gemeinsam zu entwickeln, in dem eine Vision für das gesamte Suhrental geschaffen wird (raumplanerische und verkehrliche Zielsetzungen).

Verkehrliche Zweckmässigkeit

Das Einwohnerpotential und das daraus abgeleitete Fahrgastpotential rechtfertigen eine Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST. Dieses liegt über demjenigen einer Linie wie Sissach–Läufelfingen–Olten.

Infrastrukturseitig sind vier Haltestellen ins Auge zu fassen. Neben den schon heute vorhandenen (Geuensee, Büron, Triengen) wäre noch eine zusätzliche Haltestelle bei der Fussgängerüberführung (Banane) bei Otto's zu erstellen. Die Haltestellen wären mit 150m langen Perronkanten auszustatten. Um attraktive Fahrzeiten zu ermöglichen, ist eine Ertüchtigung des Oberbaus nötig (Streckengeschwindigkeit 80 km/h). Die gesamte Strecke muss elektrifiziert werden, damit die Standzeiten der elektrischen Fahrzeuge in Sursee ausgenützt werden können.

Die Vorstudie hat aufgezeigt, dass eine Integration der ST in die bestehende Fahrplanstruktur nicht auf Anhieb gelingt. In diesem Punkt müssen weitere Untersuchungen durchgeführt werden. Eine Anpassung der bestehenden Buslinien drängt sich auf. Wie Bus und Bahn sinnvoll, d. h. sich ergänzend kombiniert werden müssten, wäre ebenfalls in einem späteren Stadium vertieft zu untersuchen.

Raumplanerische Wünschbarkeit

Aus raumplanerischer Sicht ist eine Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST zu begrüssen, wenn gleichzeitig die Eisenbahnlinie als strukturierendes Element, d. h. als Entwicklungsachse benützt wird. Dies bedingt, dass keine parallelen Verkehrsinfrastrukturen ausgebaut werden, die den Personenverkehr auf der ST konkurrenzieren könnten.

Wenn die Eisenbahnlinie als strukturierendes Element benützt werden soll, so ist eine Konzentration der Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete in einem Umkreis von 1'000 Meter um die öV-Haltestellen anzustreben. Dies scheint nach ersten Abklärungen an allen anvisierten Haltestellen möglich zu sein. Diese Aussage gilt auch für den Fall von Triengen, da weder der Kantonale Richtplan 2008 (S. 105), noch der Lärmbelastungskataster von 1993, sowie die Pistenverlängerung des Flugfeldes Triengen dem entgegenstehen. Wie hoch das tatsächliche Verdichtungspotential der einzelnen Ortschaften und Haltestellen tatsächlich ist, müsste in vertieften Untersuchungen herausgearbeitet werden.

Verhältnismässigkeit

Die Verhältnismässigkeit einer Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST scheint gegeben zu sein. Die baulichen Massnahmen sind als bescheiden zu bezeichnen, die eine Wiedereinführung des Personenverkehrs infrastrukturseitig auslösen würden. Es bestehen auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur keine grösseren Kunstbauten, was eine Herrichtung für den Personenverkehr wesentlich erleichtert. Es wird kein zusätzliches Land für die Infrastruktur benötigt, folglich sind keine Enteignungen durchzuführen, was für eine rasche Realisierbarkeit spricht. Für die erforderliche Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur ist mit Kosten von 25–30 Millionen Franken zu rechnen. Durch die geschickte Ausnutzung von Stillstandszeiten bei Fahrzeugen und Personal können auch die Betriebskosten niedrig gehalten werden. In Anbetracht dessen kommen wir zum Schluss, dass sich die Kosten und der Nutzen in einem vernünftigen Rahmen bewegen.

Zweckmässigkeit der Verlängerung von Triengen Richtung Aarau

Aus heutiger Sicht scheint nur noch eine durchgehende Schmalspurbahn realisierbar zu sein, so wie sie ursprünglich im Konzessionsgesuch aus den 60er Jahren geplant war. Das würde bedeuten, dass die schmalspurige Suhrentalbahn von Aarau her kommend über Schöffland hinaus Richtung Triengen verlängert würde. Ab Triengen müsste ein Dreischienengleis errichtet werden, so wie es zur Zeit zwischen Glovelier und Delémont erstellt wird. Aus technischer Sicht stellt diese Variante keine unüberwindlichen Hindernisse dar, da keine technischen Innovationen für die Realisierung dieser Variante erforderlich sind. Das Hauptproblem liegt nicht im bahntechnischen sondern im siedlungspolitischen Bereich. Die Ausfahrten sowohl aus Triengen als auch aus Schöffland sind ohne grössere Eingriffe in die Siedlungsstruktur nicht machbar. Dazu kommt, dass aus verkehrlicher Sicht das neu erschlossene Gebiet ein geringes Verkehrspotential aufweist. Deshalb sind wir in der Vorstudie zum Schluss gekommen, dass auf eine durchgehende Suhrentalbahn verzichtet werden kann.

Schlussfolgerungen der Vorstudie

Aufbauend auf der oben dargelegten Argumentationskette kamen wir in der Vorstudie zum Schluss, dass die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Suhrentalbahn weiter zu verfolgen sei. Dazu wurde eine weiterführende Fahrplanstudie empfohlen. Als nicht weiter zu verfolgendes Projekt wurde die Verlängerung, bzw. der Lückenschluss zwischen Triengen und Schöffland deklariert.

Problematik der Suhrentalbahn

Die Diskussion um die Suhrentalbahn besteht seit deren Errichtung. Aus heutiger Sicht muss die Erstellung der ST als Normalspurbahn als Fehlentscheid betrachtet werden, da zum Zeitpunkt der Konstruktion der ST auf Aargauer Seite bereits eine schmalspurige Bahn bis Schöffland in Betrieb war. Wäre die ST als Schmalspurbahn ausgeführt worden, wäre der Lückenschluss wohl schon längst erfolgt, da sich ein solcher geradezu aufdrängte. Aus der Tatsache, dass dem nicht so ist, ergeben sich folgende Probleme, die eine Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST erschweren:

- Da die heutige normalspurige Stichstrecke nur 9 Kilometer lang ist, ergeben sich mit einer Bahnlösung nur marginale Zeitvorteile gegenüber dem Bus

- Ein Bahnbetrieb auf der ST ist fahrplantechnisch eingezwängt zwischen den Knoten Sursee, Triengen und Schöftland. An diesen Stellen müssen sowohl Anschlüsse an den dichten Fahrplan in Sursee, als auch in Triengen an den weiterführenden Bus Richtung Schöftland, der dort wiederum Anschluss auf die WSB Richtung Aarau herstellt, gewährleistet werden
- Die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST kann den heute bestehenden Busbetrieb nicht komplett ersetzen. Eine gewisse Parallelführung des Busses wäre weiterhin nötig, um in den heute durch die Linienführung relativ flächig erschlossenen Siedlungen, keine Verschlechterung zu erleiden. Eine Reorganisation mit neuen Linienführungen für den Bus ist mit der Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der ST unabdingbar
- Die Bahnlösung hat den Vorteil, dass der Zug in den Spitzenstunden unabhängig von den insbesondere in Sursee überlasteten Strassen verkehren kann und der Fahrkomfort höher einzustufen ist als bei einem Busbetrieb. Diesem Vorteil steht jedoch der Nachteil gegenüber, dass für Reisende aus dem Gebiet zwischen Triengen und Schöftland einmal mehr umgestiegen werden müsste (Entfall der Direktverbindungen Richtung Sursee)
- Ein Pendelbetrieb mit einzelnen Triebwagen würde zwischen Sursee und Triengen neben den oben erwähnten Vorteilen einer Bahnlösung keinen zusätzlichen Mehrwert für die öV-BenützerInnen schaffen. Nur durchlaufende Züge von Triengen Richtung Luzern oder Olten würden einen echten zusätzlichen Mehrwert für die Reisenden erzeugen.
- Durch den Verbleib der ST als reiner Stichbahn, ist sie nur einseitig ans Bahnnetz angeschlossen. Nur eine durchgehende Suhrtalbahn würde an diesem Sachverhalt etwas wesentliches ändern und beispielsweise eine deutliche Verbesserung der Anbindung des Suhrentals an die Agglomeration Zürich und Aarau erzielen.

Weiteres Vorgehen

Aus der Vorstudie ist hervorgegangen, dass eine kurzfristige Wiedereinführung des Personenverkehrs zum heutigen Zeitpunkt an den vorgegebenen Fahrplan-Zwängen im Knoten Sursee scheitert. Deshalb wurde die Erstellung einer vertieften Fahrplanstudie empfohlen, die Eingang in die Offerte für die Hauptstudie gefunden hat (siehe AP 2 und 3).

Die nach der Präsentation der Vorstudie ausgelösten Diskussionen haben gezeigt, dass eine Wiedereinführung des Personenverkehrs auf einer nur 9 Kilometer langen Suhrtalbahn nicht befriedigen mag. Die Einschätzung aus der Vorstudie berücksichtigte keine längerfristigen Entwicklungen im Suhrental. Ebenfalls keinen Eingang fand im Rahmen der Vorstudie eine durchgehende Suhrtalbahn aus übergeordneter Sicht, d. h. zum Beispiel als Entlastung des Knotens Olten. Zudem wurden die längerfristigen Entwicklungsperspektiven des Kantons Aargau für das Suhrental, sowie diejenigen der WSB nicht miteinbezogen. Um eine Vision für das gesamte Suhrental mit einem Zeithorizont 2030+ zu entwickeln, scheint es unerlässlich von einer durchgehenden Suhrtalbahn auszugehen. Die Problematik der ST besteht darin, dass sie eine Stichbahn ist mit nur einseitigem Anschluss ans übrige Schienennetz. Eine auf ewige Zeit in Triengen endende Suhrtalbahn scheint aus

einer längerfristigen Perspektive nicht Erfolg versprechend zu sein. Diese Punkte gilt es zu beachten bei den weiterführenden Untersuchungen.

Die Hauptschwierigkeit einer Realisierung einer durchgehenden schmalspurigen Suhrentalbahn ergeben sich aus dem fehlenden Trasse in den Ortsausfahrten von Triengen und Schöffland. Hier müssen Lösungen angestrebt werden, die wohl nur längerfristig zu realisieren sind.

In diesem Sinne empfehlen wir die Auslösung der Hauptstudie (Offerte vom 17. Juli 2009) bestehend aus der Fahrplanstudie für den Knoten Sursee mit der Einbindung der ST in diesen (mittelfristige Perspektive), sowie der vertieften Untersuchung einer durchgehenden Schmalspurbahn zwischen Sursee und Aarau mit einem Dreischienengleis zwischen Sursee und Triengen (längerfristige Perspektive).

Aus persönlicher Sicht würden wir eine durchgehende schmalspurige Suhrentalbahn anstreben, da nur von einer solchen Lösung das gesamte Suhrental profitieren könnte. Damit wäre auch eine Präsentation des Suhrentals als kantonsübergreifender, geschlossener Raum gegen aussen möglich.

Zürich, den 17. September 2009

Lic. rer. publ. HSG/MPA IDHEAP

Markus RIEDER