

Steht die Wiggertalbahn auf dem Abstellgleis?

Autor(en): **Zumbühl, Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatkunde Wiggertal**

Band (Jahr): **79 (2022)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-977347>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Steht die Wiggertalbahn auf dem Abstellgleis?

Daniel Zumbühl

In der «Heimatkunde Wiggertal 2006» (Band 63) beschrieb Hans Wechsler ausführlich die Geschichte der nie realisierten Eisenbahn Willisau–Nebikon, vom Projekt einer Pferdebahn im 19. Jahrhundert bis zu den um 2005 geführten Diskussionen um die Aufnahme eines möglichen Trassees für die Wiggertalbahn in den regionalen Richtplan. Was geschah seither, und wo steht das Projekt Wiggertalbahn heute?

2007 hauchte der Entwicklungsträger RegioHER (heute REGION LUZERN WEST) der heute 160 Jahre alten Idee einer Bahnverbindung zwischen Willisau und Nebikon neues Leben ein. Er liess für 454 000 Franken (davon waren 150 000 Franken Gelder der Neuen Regionalpolitik NRP) die Schliessung der kaum sieben Kilometer messenden Lücke zwischen den bestehenden Bahnlinien Olten–Luzern und Langenthal–Wolhusen vertieft abklären. Das Ziel bestand vor allem in einer besseren Anbindung der Räume Willisau/Hinterland und Wolhusen/Entlebuch an den Wirtschaftsraum Mittelland. Das 2011 präsentierte Ergebnis der Studie fiel in Bezug auf die Machbarkeit der Wiggertalbahn (sie sollte mit der Strassenumfahrung von Schötz gebündelt werden) ermutigend aus. Ebenso, was ihre positiven Effekte auf den öffentlichen Verkehr angeht: So sollte sie den Engpass vor dem Kopfbahnhof Luzern dank neuer Direktverbindungen entlasten.

175 Millionen Franken schrecken ab

Auf der anderen Seite standen relativ hohe Baukosten von 120 Millionen Franken für die sieben Bahnkilometer und weiteren 54 Millionen Franken für Anpassungen des Strassennetzes – insgesamt also rund 175 Millionen Franken. Abgeklärt wurde auch eine Finanzierung nach dem Modell der Public Private Partnership (PPP). Sie wurde aber nicht weiterverfolgt. Angesichts des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses – der Kostendeckungsgrad wurde mit gerade mal 30 Prozent beziffert – stiess das Projekt bei Politikern auf grosse Skepsis. CVP-Kantonsrat Ludwig Peyer vertrat zudem die Ansicht, dass die Bahn von Willisau nicht nach Nebikon führen müsste, sondern nach dem wichtigeren Umsteigebahnhof Sursee. Eine Forderung, die übrigens bereits ein Jahr vorher auch der in Ohmstal wohnhafte Geschäftsführer des Regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland, Beat Lichtsteiner, aufs Tapet gebracht hatte.

Nichtsdestoweniger zeigte sich der Leiter der Projektgruppe Wiggertalbahn, Peter Kohler, damals davon überzeugt, dass sich das Vorhaben bis in 20 Jahren (das wäre also 2030) realisieren liesse. Immerhin schafften es die Befürworter der Wiggertalbahn, dass ein Korridor für das Trassees auch in den kantonalen

Richtplan 2009 aufgenommen wurde, woran bei der Teilrevision 2014 festgehalten wurde. Und sie erreichten sogar durch eine Einsprache, dass die CKW ihre neue Unterstation in Nebikon an einem anderen als dem ursprünglich geplanten Standort realisierte – einem, der den Bahnkorridor nicht tangiert.

«Eine langfristige Option»

Die Wiggertalbahn fand auch Einzug in die Mobilitätsstrategie 2013 der Region Luzern West. Dort allerdings mit der Bemerkung, dass auch beträchtliche Fragezeichen aus finanziellen und technischen Gründen (niveaufreie Kreuzungen mit Strassen) bestünden. In die Waagschale warf man überdies den Nachteil, dass Alberswil im Gegensatz zum bestehenden Busangebot nur noch durch eine Haltestelle ausserhalb des Dorfs mit dem öV bedient würde.

2015 erkundigte sich SP-Kantonsrat Martin Krummenacher beim Regierungsrat mit einer Anfrage nach dem Stand der Dinge in Sachen Wiggertalbahn. Die Idee sei als «langfristige Option» zu sehen, schrieb die Regierung in ihrer Antwort. Diese fiel im Übrigen ziemlich ernüchternd aus: Mit der Wiggertalbahn werde kein rentabler Betrieb möglich sein, und die Hauptachse Olten–Luzern werde nur «untergeordnet entlastet». So sei die Wiggertalbahn im Referenzkonzept 2025 des

Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) nicht enthalten.

Sie fehlt auch im Bahn-Ausbauschritt 2035 des Bundes. So wird sich wohl Peter Kohlers Vision einer Realisierung bis 2030 nicht erfüllen. Aber vielleicht jene, die der Geschäftsführer der Region Luzern West, Guido Roos, 2017 im «Willisauer Bote» äusserte, nämlich, dass 2040 der erste direkte Zug von Willisau nach Nebikon fährt? Ob und wann die Wiggertalbahn überhaupt realisiert wird, steht in den Sternen. Doch immerhin: Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen 75 Meter breiten Bahn-/Strassenkorridor bestehen – für den Fall, dass diese «langfristige Option» von einer nächsten Generation eingelöst wird.

Adresse des Autors:

Daniel Zumbühl
Centralstrasse 18
6210 Sursee

Zum Autor:

Daniel Zumbühl studierte Betriebswirtschaft an der Universität Freiburg im Üechtland. Parallel dazu betätigte er sich bei verschiedenen Medien als freier Journalist. Seit 2003 ist er Redaktor bei der «Surseer Woche». Der öffentliche Verkehr und insbesondere die Eisenbahn sind sein Spezialgebiet.