



Liebes Mitglied, liebe Interessierte

Das zweite ÖV-Halbjahr stand für unsere Region ganz im Zeichen des Gutachten Weidmanns, welches die geplanten Bahnausbauten zu priorisieren hatte. Zudem beschäftigte uns die Mitwirkung für den ÖV 2040 im Kanton Zug sowie weitere Themen.

Ich wünsche allen eine anregende Lektüre.

Martin Stuber, Präsident

078 746 13 12 | pbs-zs.praesident@pro-bahn.ch

Meilenstein für die Arterie Luzern-Zug-Zürich, aber...

Am Donnerstag 9.Oktober war es soweit: das mit grosser Anspannung erwartete Gutachten Weidmann mit der Priorisierung der Bahnausbauten wurde präsentiert. Das Aufatmen in der Zentralschweiz dürfte bis nach Bern zu hören gewesen sein. Denn auf Seite 46 lesen wir:

«Der Zimmerberg-Basistunnel 2 war ursprünglich ein Teil der AlpTransit-Ausbauten, konnte aber bisher nicht realisiert werden. Ohne diesen Neubau ist das Angebot auf beiden Achsen nicht mehr ausbaufähig und der Abschnitt bleibt eine Störungsquelle für die Fahrplanstabilität des zentralen und östlichen Netzes. Der Zimmerberg-Basistunnel 2 wird daher für die Periode 2025 – 2045 priorisiert.»

Schon drei Seiten vorher findet sich die Betrachtungsweise, die wir seit Jahren vertreten – es muss um die ganze Arterie LU-ZG-ZH gehen. Zitat:

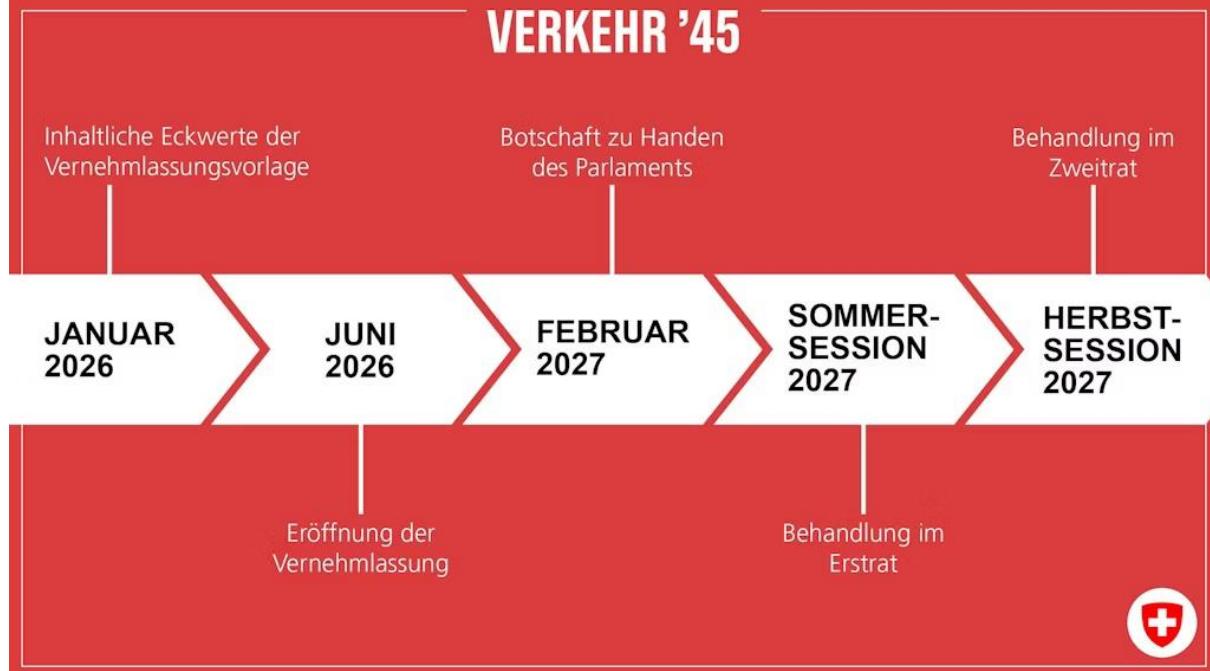
«Drängender wird nun vielmehr die Dynamik der Agglomerationen Zug und Luzern. Die Agglomerationen Luzern, Zug und Zürich funktionieren immer stärker als eine Entwicklungssachse und müssen deshalb auch verkehrlich integral betrachtet werden»

Weidmann zieht den Schluss: es braucht neben dem ZBT 2 auch den Durchgangsbahnhof, im Vollausbau. Für dessen Finanzierung braucht es eine Aufstockung des Bahninfrastrukturfonds, im Gutachten als „Variante BIF 24 Mia CHF“ bezeichnet.

Nicht einverstanden sind wir mit der Zurückstufung der „Ausbauten Baar-Luzern“ und der Velostation im Bahnhof Luzern. Diese müssen gleichzeitig mit den Grossprojekten realisiert werden. Das Gutachten erwähnt selber, dass «*die generelle Beschleunigung und Qualitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, die Stärkung der Intermodalität oder die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehr*» ebenso wichtig wie neue Infrastruktur seien. Was nützen der ZBT II und der DBL, wenn die nachgelagerte Infrastruktur nicht ebenso ausgebaut wird? Wie soll die „Intermodalität“ gewährleistet werden, wenn die Bahnhöfe nicht ebenfalls ausgebaut werden?

Wie geht es nun weiter? Der nachstehende Zeitplan gibt darüber Aufschluss. Die beiden Projekte haben also noch einige Hürden zu bewältigen, entscheiden wird schlussendlich das Parlament in Bern und bei einem Referendum der Souverän.

VERKEHR '45



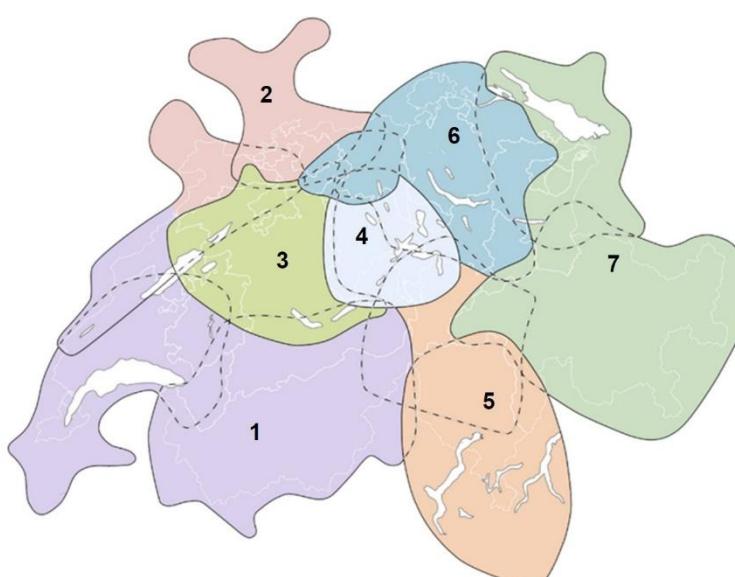
Quelle: Webseite UVEK

Die nachstehende tabellarische Zusammenfassung zeigt, dass die Region Zentralschweiz gut berücksichtigt wird. Ganz nebenbei hat das Gutachten gleich noch neue Regionen geschaffen. Uns gefällt, dass auch benachbarte Zonen im Ausland in die Betrachtung mit einbezogen sind.

Regionen	Investitionsvolumen	%	Investitionen priorisiert Variante BIF 14 Mia. CHF	%	Investitionen priorisiert Variante BIF 24 Mia. CHF	%
Léman et Alpes occidentales	29'143	26	4'664	17	8'456	23
Nordwestschweiz	21'703	19	3'658	13	3'835	10
Hauptstadtregion	8'768	8	1'516	6	4'146	11
Zentralschweiz	6'306	6	4'023	15	5'041	13
Südschweiz	3'030	3	2'349	8	2'349	6
Grossraum Zürich	31'678	28	8'611	31	10'502	28
Bodensee und Ostalpen	10'271	9	2'754	10	3'139	8
Netzweite Projekte	1'796	1	93	0	200	1
Summe	112'695	100	27'668	100	37'668	100

Tabelle: Anzahl Positionen, gesamtes Investitionsvolumen für Nationalstrassen-, Bahn- und Agglomerationsprojekte, priorisierte Investitionen nach Regionen, unterschieden nach den Varianten BIF mit 14 respektive mit 24 Mia. CHF (Investitionswerte in Mio. CHF).

Quelle: „Verkehr 2045“: Zusammenfassung der Ergebnisse, Seite 2



Regionen Verkehr 2045

1. Léman et Alpes occidentales
2. Nordwestschweiz
3. Hauptstadtregion
4. Zentralschweiz
5. Südschweiz
6. Grossraum Zürich
7. Bodensee und Ostalpen

Quelle: UVEK: Verkehr 2045, Gutachten, Seite 20

Fazit: Das Gutachten ist zwar im Moment erfreulich für uns. Aber das ändert nichts daran, dass ein durchdachtes, gesamtschweizerisches Bahnausbau-Konzept mit Zeithorizont 2050/60 immer noch erarbeitet werden muss. Eines, das auf einer massiven Verschiebung des modal splits zwischen Strasse und Schiene zugunsten der Schiene basiert. Und es braucht eine Zusatzfinanzierung zum Bahninfrastrukturfonds. Die Projekte müssen nach ihrem Nutzen für ein solches Gesamtsystem priorisiert werden. Auch Gutachter Weidmann weist indirekt darauf hin. In der Zusammenfassung zum Gutachten steht im letzten Abschnitt folgendes:

„Durch den akuten kurzfristigen Kapazitätsbedarf in einigen Netzbereichen bleibt allerdings die durchgehende Modernisierung der Bahn-Hauptachse Genève – St. Gallen eine schwerwiegende Pendenz. Deren Beschleunigung ist für die Verbindung der Landesteile, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sowie ihre Rolle im Gesamtverkehrssystem essenziell. Es wird dazu die Erarbeitung eines Achsenkonzeptes für den Ausbau ab 2045 empfohlen.“

ÖV 2040 im Kanton Zug – wohl (noch?) ohne Tram

In den beiden letzten Newslettern haben wir über den Workshop des Zuger Amtes für Raum und Verkehr berichtet. Am 30. September 2025 ging nun der dritte und vorläufig letzte Workshop über die Bühne - nicht zuletzt aufgrund unserer klaren Haltung, dass auch die Weiterentwicklung von Bus + zu einem Tramsystem geprüft werden soll.

Das Resultat hat uns nicht überrascht: mit neuen leistungsfähigen Korridoren für Bus + reiche die Kapazität bis 2040, die Kosten werden auf 150 Millionen geschätzt. Erst wenn „erkennbar wird, dass sich im System Bus+ Kapazitätsengpässe ergeben werden, werden die beiden Systeme Tram und Metro (ohne Ast in Richtung Ägerital) vertieft geprüft.“

Als Begründung für das Zurückstellen eines Tramsystems dient eine bald 13-jährige ETH-Studie, die zum Schluss kam: „Ein Tramsystem ist für Zug nicht angemessen“. Als Grundannahme diente eine Nachfragesteigerung von 100%, also Verdoppelung. Für 2040 gehen wir aber von einer deutlich grösseren Nachfrage aus. Warten wir ab, ob der Ausbau der Arterie Luzern-Zug-Zürich wie erhofft kommt, danach werden wir uns dem Thema nochmals annehmen.



Wenn es nach der Zuger Baudirektion und einem Teil der am Workshop Beteiligten geht, werden wir das in Zug nie sehen.

Bild: Fotoprotokoll Workshop öV-Systeme 2040 vom 30. September 2025

«Eisenbahnkreuz Innerschweiz» (EKI) wird nicht unterstützt

An der Vorstandssitzung vom 16. Juni 2025 war Karin Simmen von der IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz eingeladen, um uns aus erster Hand zu informieren.

Wir setzen die Projektidee als bekannt voraus (siehe auch untenstehende Grafik) und beschränken uns auf einige der diskutierten Fragen:

Die acht Durchmesserlinien, welche durch das EKI ermöglicht werden, führen allesamt am HB Luzern vorbei, lassen ihn quasi rechts liegen. Dazu meinte Frau Simmen, das entlaste das Verkehrsducheinander im Zentrum.

Ihre Aussage in diesem Zusammenhang, dass 90% der HB-Nutzenden umsteigen, ist unrealistisch. Zudem erstaunte sie uns, hatte doch kurz zuvor der Präsident derselben IG zu Recht kritisiert, dass diese Zahlen nicht vorliegen.

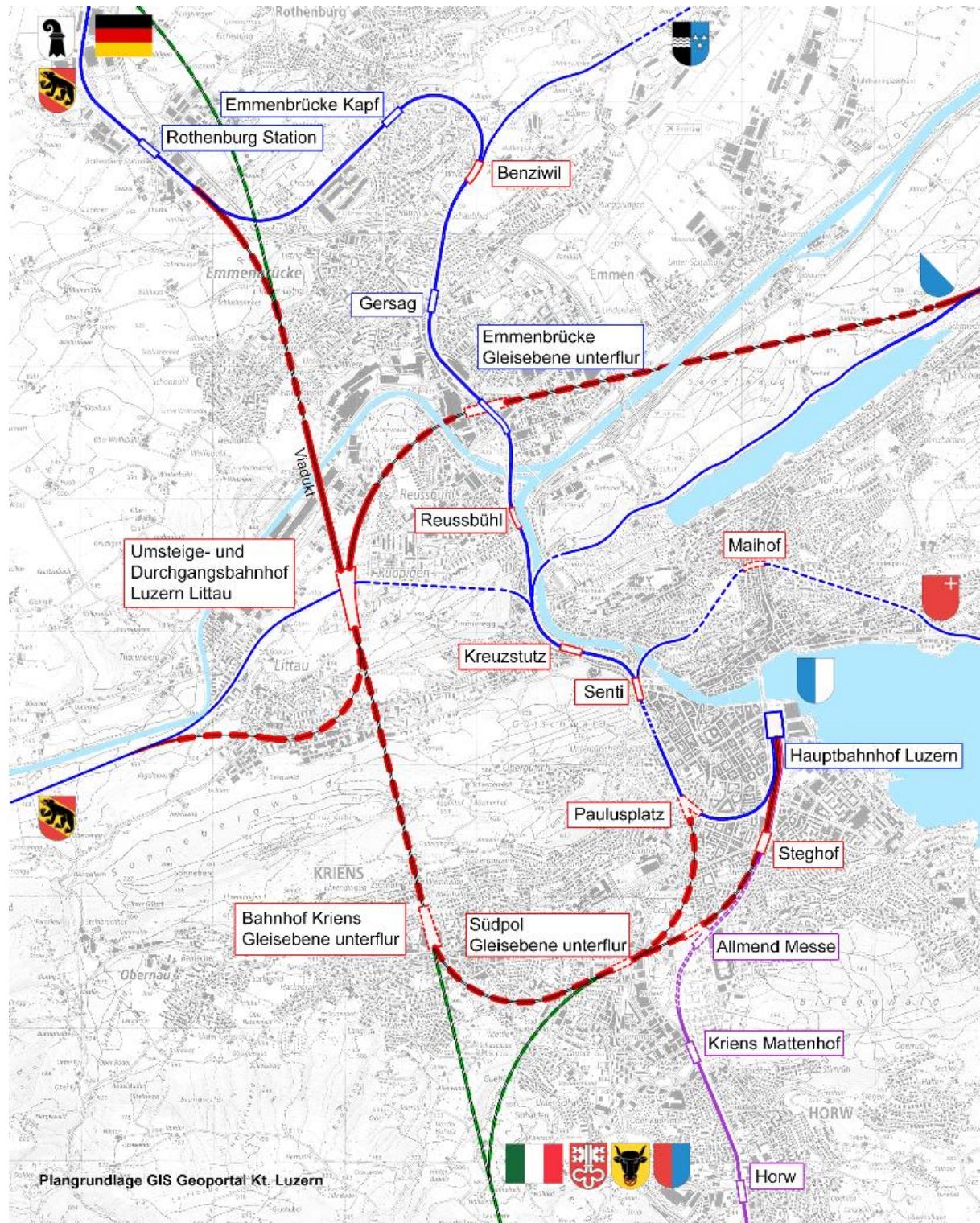
Ihre Aussage, dass der HB Luzern am Rand der rund um die Stadt wachsenden Agglomeration liege, erntete Kopfschütteln.

Zu der Genauigkeit der Kosten: Ob sie geologische Profile der Strecken hätten, da ja sehr lange Tunnelstrecken und zwei grosse unterirdische Bahnhöfe gebaut werden sollen. Nein, hätten sie nicht, aber es sei alles im Fels. Wir empfahlen Frau Simmen einen Blick in die geologischen Karten bei Swisstopo... Die S-Bahnstationen sind nicht in den Kosten enthalten.

Die Realisierungschance der linksufrigen Verbindung Luzern-Stans-Altdorf schätzen wir als gegen Null tendierend ein, womit die Zweckmässigkeit des vorgeschlagenen Netzes des EKI arg leidet. Frau Simmen meinte dazu, die Weiterführung der Linie südlich des Vierwaldstättersees werde sicher kommen, denn NW/OW sei ja eine Boomregion...

Insgesamt entstand beim Vorstand der Eindruck, dass die Projektidee nicht zu Ende gedacht ist, das vorgeschlagene grossräumige Netz mit einer Linie südlich des Vierwaldstättersees so nie realisiert

werden wird und die Preisschilder völlig unrealistisch sind. Wir können diese Projektidee nicht unterstützen. Im schlimmsten Fall werden die Aktivitäten der IG die Realisierung des DBL behindern und verzögern.



Legende

- Bestehendes Bahnnetz /Stationen
- Zentralbahn/Stationen
- Neue Gleisstrecken/Stationen
- Mögliche neue S-Bahnstationen
- Linksufrige Verbindung Luzern - Stans - Altdorf

Die Netzidee funktioniert ohne Realisierung der Linie Vierwaldstättersee-Süd Richtung Gotthard (grün eingezeichnet) nicht wirklich. Und das Ganze soll für 2.6 Milliarden zu haben sein?

Quelle: <https://www.eki-luzern.ch/loesung>

Elektronische Busspuren – Ein innovatives System für den öffentlichen Verkehr

Im Rahmen des Projekts „Optimierung Gesamtverkehr Sursee“ plant der Kanton Luzern die Einführung elektronischer Busspuren auf der Basel- und Bernstrasse. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr in Stosszeiten zu beschleunigen und die Takttreue der Busse zu verbessern.

Das System basiert auf einem sogenannten „Contraflow-Betrieb“. Dabei wird der Gegenverkehr mit Hilfe einer Lichtsignalanlage angehalten, so dass Busse eine gestaut stehende Fahrzeugkolonne auf der Gegenfahrbahn überholen und anschliessend sicher wieder auf ihre ursprüngliche Spur einfädeln können. Diese Massnahme wird nur zu Spitzenzeiten oder bei Staus aktiviert.

Die elektronische Busspur benötigt im Vergleich zu herkömmlichen separaten Busspuren weniger Bauarbeiten und Land, was sie zu einer kostengünstigen und schnell umsetzbaren Lösung macht. Allerdings ist die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden entscheidend, da das System für viele eine ungewohnte Verkehrssituation darstellt.

Pro Bahn Zentralschweiz sieht in diesem System Potenzial für die Stabilisierung von Busfahrplänen. Wir betonen, dass solche Massnahmen nicht nur kostengünstig und schnell umsetzbar sind, sondern auch dazu beitragen, dass Fahrgäste ihre Anschlüsse pünktlich erreichen. Das System funktioniert bereits an einigen Orten, so z.B. in Zug auf der Artherstrasse. Auch an anderen Orten mit hohem Verkehrsaufkommen und häufigen Staus hat es Potential.



Funktioniert in Zug problemlos: Busbevorzugung mit «Contraflow».

Grafik: SVI-Merkblatt 2013/01, Möglichkeiten und Grenzen von elektronischen Busspuren

Nochmals: altes S-Bahn Rollmaterial für Interregio zwischen Zürich und Luzern

Wie im letzten Newsletter versprochen, haben wir das Anliegen, nur fernverkehrtaugliches Rollmaterial auf der Arterie Luzern-Zug-Zürich und weiter bis Konstanz einzusetzen, am SBB Kundenforum vom 21. August vorgebracht.

Nach längerer Diskussion wurde seitens SBB eingeräumt, dass dies ein Problem sei, wenn es zu oft vorkommt. Und wie vermutet werden die Fernverkehrskompositionen bei grossem Verkehrsaufkommen in den Süden und bei grossen Events abgezogen. Es wurde versprochen, dass vermehrtes Augenmerk auf eine «gerechte» Verteilung des Rollmaterials bei Kapazitätsengpässen geachtet wird.

Etwas erstaunt hat uns die Haltung der beiden Vertreter der IGÖV, die im Einsatz von alten S-Bahn Kompositionen im Fernverkehr kein Problem sehen.

Inzwischen ist uns aufgefallen, dass nicht nur zwischen Luzern und Zürich lokbespannte Züge mit zwei oder drei Erstklass- und einem Zweitklass- IC 2000 Doppelstöcker und mehreren EW 4

(Einheitswagen) verkehren. Mit dem einzelnen Zweitklass IC 2000 kann die Forderung nach behindertengerechtem Rollmaterial erfüllt werden, weil dieser im Gegensatz zu den EW 4 einen Niederflur-Einstieg hat. Kundenfreundlich ist das aber nicht, denn in der Perronanzeige ist nicht ersichtlich, dass es für Rollstuhlfahrende in der zweiten Klasse nur gerade einen Wagen hat.

Das nächste SBB-Kundenforum kommt bestimmt.



An einem Samstagmorgen im September in Zug: die S-Bahn, pardon - der IR 75 - kam bereits propenvoll an...

Bild: Martin Stuber



Sonntag 23. November Sichtung im Bahnhof Zug eines «IC 2000 – EW4 – Kombi» zwischen Luzern und Zürich

Bild: Martin Stuber

Etwas Positives zum Schluss

Unser Vizepräsident Fabian Spichtig war mehrmals Opfer eines verpassten Anschlusses in Sempach-Neuenkirch, weil das Postauto zu spät war. Seine mehrfachen Eingaben zu den gravierenden morgendlichen Anschlussproblemen auf der Postautostrecke Sempach Stadt - Sempach Station fruchten. Ein Kompliment an den VVL, der die Sache ernst nahm und sich sogar bedankte für die Inputs, was bei Reklamationen ja nicht immer der Fall ist.

Breitere Abstützung für Pro Bahn Zentralschweiz

Das verkehrspolitische Gewicht von Pro Bahn Zentralschweiz ist erfreulich gross (auch in den Medien) und die Branche ist spürbar empfänglicher geworden für Inputs aus Kundensicht. Zudem bieten zahlreiche Vernehmlassungsverfahren die Möglichkeit sich einzubringen.

Der limitierende Faktor sind unsere Ressourcen!

Eine Möglichkeit für Mitglieder, die mitihelfen wollen, bietet die punktuelle und/oder thematische Mithilfe, z.B. bei Vernehmlassungen oder bei Aktionen.

Wir freuen uns auf eine Kontaktaufnahme unter pbs-zs.praesident@pro-bahn.ch

Freundliche Grüsse

Martin Stuber

Präsident Pro Bahn Zentralschweiz

