

Jahresbericht 2024 des Präsidenten

Das Berichtsjahr 2024 war für den öffentlichen Verkehr nicht nur einfach. Für die Zentralschweiz wird angesichts der – zum Glück! – massiv gestiegenen Frequenzen der Ausbau der Arterie ZH-ZG-LU immer wichtiger, aber die Ausichten sind sehr durchzogen.

Die Bussituation rund um den Bahnhof Luzern, die aktive Beteiligung am Workshop ÖV 2040 im Kanton Zug und die Wiederaufnahme der Kundenforen bei SBB und Zentralbahn sowie ein Treffen mit dem Luzerner Regierungsrat Peter waren einige der wichtigeren Aktivitäten.

Erfreulich ist die Erweiterung unseres Vorstandes.

Einige Gedanken zum Bahnausbau in der Zentralschweiz

Während der Niederschrift dieses Berichtes erreichte der neueste Standbericht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zum Bahnausbau meine Mailbox. Was wir informell schon wussten, ist nun schwarz auf weiss auf Seite 61 zu lesen. Die Phasenfreigabe für den Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist im November 2024 nur für die erste Etappe erfolgt: Dreilindentunnel und Tiefbahnhof. Und es dauert: *„Für die Arbeiten am Bau- und Auflageprojekt sind ca. fünf Jahre vorgesehen. Der Baubeginn ist ca. 2035 geplant. Für den Bau werden rund 10 Jahre veranschlagt, sodass eine Inbetriebnahme ab 2045 möglich wäre.“* Wenn der Tiefbahnhof denn den Härtestest besteht.

Nochmals aus dem Standbericht: *„Unter anderem wegen des zusätzlichen Infrastrukturbedarfs und der hohen Zusatzkosten für die Konsolidierung des Angebotskonzepts hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Januar 2025 entschieden, unter dem Titel «Verkehr 45» sämtliche Projekte für den Ausbau der Infrastrukturen für den Bahn- und Strassenverkehr durch ein Team unter der Leitung von Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich, analysieren und priorisieren zu lassen. Die Überprüfung durch Prof. Weidmann betrifft alle laufenden Projekte sämtlicher Bahnen, für die noch keine Plangenehmigungsverfügung vorliegt.“*

Der letzte Satz hat es in sich. Er bedeutet, dass auch der Zimmerberg Basistunnel II nochmals auf dem Prüfstand steht.

Wir wissen nicht, ob Professor Weidmann den Durchgangsbahnhof als Ganzes beurteilt oder nur die erste Etappe, den Tiefbahnhof. Nur Tiefbahnhof hiesse, ein Projekt mit wenig nationaler Netzwirkung zu realisieren. Optimale Netzwirkung kann nur mit dem Durchgangsbahnhof erzielt werden.

Gemäss den Aussagen von BAV Direktorin Christa Hostettler an der DV von Pro Bahn Schweiz vom 3. Mai 2025 können in der Schweiz aus Kapazitätsgründen im Jahr nicht mehr als 1.5 Milliarden verbaut werden. Schon ohne DBL sind Ausbauten von 28 Milliarden in der Pipeline. Rechne!

Am gleichen Anlass erfuhr man auch, dass der Bericht Weidmann bereits Ende August vorliegen soll. Merken sie sich das Datum. Wir werden ihn auf unserer Webseite aufschalten, natürlich mit Kommentar.

Der Standbericht samt Kennzahlen kann hier heruntergeladen werden:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/berichte/berichte-eisenbahngrossprojekte.html>

Newsletter hat sich etabliert

Auch im 2024 durften wir feststellen, dass der halbjährlich erscheinende Newsletter bei unserer Mitgliedschaft und den zugewandten Orten gut ankommt. Rund drei Viertel der AdressatInnen schauen den Newsletter an, ein sehr guter Wert. Unser Vorstandsmitglied Andreas Hürlimann sorgt jeweils für den reibungslosen Vertrieb - Danke!

Weil im Newsletter eine Reihe von Themen des Jahresberichtes behandelt werden, sind die beiden Newsletter des letzten Jahres eine integrierte Beilage dieses Jahresberichtes, der dafür etwas kürzer werden kann.

Vernehmlassungen / Stellungnahmen

- **Umgestaltung Bus-Knotenpunkt Bahnhofplatz Luzern**

Der Vorstand hatte Gelegenheit, beim zuständigen Projektleiter der Stadt Luzern die Haltung zur geplanten Umgestaltung des Busknotens beim Bahnhofplatz Luzern anzubringen.

Siehe dazu Newsletter Nr. 2 im Anhang, samt Plan.

- **Fahrplanentwurf 2025**

Der Fahrplan brachte eine ganze Reihe von erfreulichen – und teilweise versprochenen – Verbesserungen. So konnten wir uns auf zwei Forderungen beschränken.

- Fahrplanfeld 50.399 Beinwil am See – Rickenbach - Sursee - Rickenbach – Beinwil am See (Kanton Aargau)

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024 muss der Samstag-Fahrplan auch an Sonntagen bestehen. Begründung: Fahrplanlücke wird geschlossen. Kundenbedürfnisse (Freizeitangebot, Ausflügler, Touristen) werden erfüllt. Gute Bahn-Anschlüsse in Sursee, Menziken und Beinwil am See.

- Fahrplanfeld 510 Basel – Luzern – Basel (Kanton Luzern)

Halt des IR26 (Treno Gottardo) in Sursee. Begründung: Direkte umsteigefreie Verbindungen nach/von Göschenen-Leventina-Locarno. Anschluss in Sursee auf die S1 (Richtung Olten-Basel auf dem gleichen Perron).

- **Petition zur Förderung des öffentlichen Verkehrs Luzern**

Die Petition des VCS Luzern haben wir mit einem grösseren Artikel und Link im Newsletter Nr. 1/2024 unterstützt. Die Petition wurde mit 1'300 Unterschriften am 21. Mai 2024 übergeben.

Siehe dazu auch Newsletter Nr. 1 im Anhang

- **Mitwirkung bei der Erarbeitung von «ÖV 2040 im Kanton Zug»**

Auch Pro Bahn Zentralschweiz war am 23. Oktober 2024 von der Baudirektion des Kantons Zug zum Workshop «ÖV 2040» eingeladen. Vroni Straub und Martin Stuber haben teilgenommen, unser Vorstandsmitglied Andreas Hürlimann beteiligte sich in seiner Funktion als Gemeinderat von Steinhausen.

Unsere Einwände bzgl. Vorgehen und vorgespurtem Ergebnis haben wir in einem Brief an die Baudirektion vorgebracht. Zu unserer positiven Überraschung wurden sie in wesentlichen Punkten aufgenommen. Wir sind nun gespannt, was am Folge-Workshop am kommenden 4. Juni 2025 präsentiert wird.

Mehr dazu im Newsletter Nr. 2 im Anhang.

Grossprojekte

- **Zimmerberg II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)**
Wir verweisen auf die einleitenden Gedanken des Präsidenten und die beiden Newsletter im Anhang.

- **Eisenbahnkreuz Innerschweiz (EKI)**

Der Vorstand diskutierte das aus seiner Sicht „zur Unzeit“ eingebrachte Alternativprojekt zum DBL. Folgende positive (+) und negative (-) Punkte stechen hervor:

- + Anschluss der Stadt Kriens ans SBB-Netz
- + Verbindung des nördlichen Teils des Kantons Luzern Richtung Entlebuch
- + Zusätzliche S-Bahn-Haltestellen in Stadt und Agglo Luzern
- + Entlastung Bahnhofhalle Luzern
- Luzern ist einzige Stadt mit mehr als 50'000 Einwohnern mit einem Sackbahnhof
- Fahrzeiten von Zentrum zu Zentrum werden länger
- Luzern wird vom Nord-Süd-Verkehr abgehängt
- Linksufrige Linienführung unrealistisch
- Kostenschätzungen sind sehr optimistisch gerechnet

Pro Bahn ZCH fordert die Luzerner Regierung auf, ergänzend zum DBL unverzüglich die Einbindung von Luzern in ein Gesamtsystem (u.a. Nord/Süd) und den Agglomerations-/Regionalverkehr im Grossraum Luzern (inkl. zusätzliche S-Bahnhaltestellen) zu planen.

Der Vorstand ist der Meinung, dass das EKI keine valable Alternative zum DBL ist, hat aber nichtsdestotrotz eine Vertretung des EKI an die Frühsommer-Vorstandssitzung 2025 eingeladen.

Diverses

- **Tieferlegung Zentralbahn Stans**

Siehe dazu Newsletter Nr. 2 im Anhang.

- **Treffen mit RR Fabian Peter am 28. März 2024**

Eine Dreierdelegation (Martin Stuber, Arndt Schafter, Andreas Hürlimann) traf sich auf Einladung mit dem für Verkehr zuständigen Luzerner Regierungsrat Fabian Peter. Einige wichtige Themen der angeregten Diskussion:

- Der Beschluss des Eidgenössischen Parlaments, den Bahnhof Ebikon für 100 Mio. auszubauen, macht nur Sinn, wenn der DBL realisiert wird.
- Im Rahmen der DBL-Projektentwicklung wird auch der Abzweiger nach Küssnacht (Tunnel) evaluiert.
- Die Luzerner Regierung strebt an, dass der DBL als Gesamtprojekt in die Botschaft 2026 aufgenommen wird, die Finanzierung aber in zwei Teile gesplittet wird.

Wir erhielten den Eindruck, dass RR Peter überzeugt und vorbehaltlos hinter dem DBL-Projekt steht und sich mit voller Kraft dafür einsetzt.

- **Luzernmobil-Challenge**

Pro Bahn unterstützt diese erfolgreiche Initiative des VVL.

Mehr dazu auf www.luzernmobil.ch

- **Austausch Zentralbahn mit Pro Bahn und VCS vom 18. November 2024**

Aufgrund des geringen Interesses einiger Adressat*innen und interner Personalwechsel bei den zb fand die Sitzung in ungewohntem Rahmen statt. Einzig die Vertreter der VCS Sektion Ob- und Nidwalden und der Pro Bahn Zentralschweiz tauschten sich über aktuelle zb-Themen aus:

- Aktuell hohe Auslastung und notwendiger Angebotsausbau. Letzterer ist dringend, aber schwierig, weil die Lieferzeiten für neues Rollmaterial sehr lang sind.
- Unwetterschäden und deren Auswirkung auf die Bahnanlage im Raum Brienz.
- Doppelspurausbau Dallenwil.

Abschliessend sind sich alle Anwesenden einig, dass der Anlass unbedingt aufrecht-erhalten werden soll.

- **Verkehrskonferenz öffentlicher Verkehr Nidwalden vom 26. August 2024**

Im Zentrum der Konferenz vom 26. August 2024 standen die Informationen aus dem Amt für Mobilität NW, der Zentralbahn und PostAuto AG sowie zur öV-Strategie Nidwalden 2025-2028.

Michael Schürch, Geschäftsführer Zentralbahn AG, informierte in seiner Präsentation mit einem Rück- und Ausblick sowie dem aktuellen Trend über die Situation der zb. Einige Eckpunkte:

- Frequenzsteigerung Luzern - Interlaken-Express plus 17% gegenüber Vorjahr
- Einsatz von Kundenlenker*innen im Bahnhof Luzern
- Zusätzliche Züge für Bewältigung des stets steigenden Fahrgastaufkommens

- **SBB Kundenforum vom 27. November 2024**

Nachdem der langjährige für die Kundenforen zuständige SBB Mitarbeiter im 2023 seine Stelle gewechselt hatte, drohte das Kundenforum „einzuschlafen“. Auf unsere Intervention hin organisierte Simone Leupi, die Nachfolgerin von Armin Tschopp, am 27. November ein Kundenforum, das sehr gut besucht war.

Drei Themen kamen schwerpunktmässig zur Sprache:

- Der Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern - Die Zukunft der Mobilitätsdreh-scheibe.
Daniel Heer erläuterte die Herausforderungen, welche die Vernetzung von Bahn und Bus und die Erschliessung des Raumes rund um den Bahnhof stellen. Betont wurden die drei Zeithorizonte: vor Bau Tiefbahnhof bis zirka 2032 / mit Inbetrieb-nahme Tiefbahnhof ab zirka 2045 / nach Inbetriebnahme DBL ab zirka 2050.
- Das neue Rollmaterial für die S-Bahn Zentralschweiz und die neuen Schmalspur-züge fürs Seetal.
Die SBB beschafft zusammen mit RegionAlps und Turbo 329 neue S-Bahn-Triebzüge des Typs Flirt Evo. Darüber hinaus bestehen Optionen für bis zu 181 weitere Züge.
Für das Seetal werden 11 einstöckige Schmalspur S-Bahn-Triebzüge bestellt, die ab 2029 die bestehenden GTW ersetzen werden.
Für Diskussionen sorgten u.a. die «WC-Kabinen» und überhaupt die WC's in den Zügen. Seitens SBB wurde auf die hohen Kosten der – behindertengerechten – WC's hingewiesen - jede Spülung koste CHF 3.50. Für (nachdenkliche) Heiterkeit sorgte daraufhin die Bemerkung unseres Präsidenten, dass sich der Metabolismus des menschlichen Körpers wohl nicht wegrationalisieren lasse.
- Schliesslich wurde noch über die Neuerungen im Fernverkehr ab 15.12.2024 in der Zentralschweiz und im Regionalverkehr informiert.

Im Nachgang sieht es nun doch so aus, dass aufgrund der vielfältigen Bedürfnisse die SBB ein halbjährliches Kundenforum ins Auge fasst.

- **VVL Regionalkonferenz vom 14.11.2024 in Sursee**

Unser Vertreter an dieser Konferenz, Marcel Homberger, kümmerte sich um drei Punkte:

- Erschliessung des neuen Spitals in Sursee (2031) durch den ÖV
Die Kommission bevorzugt den Busanschluss unter Prüfung der Linienführung und Einbezug des Zulieferverkehrs ins Industriegebiet. Auch die Bahnerschliessung ist in Prüfung. Ideal aus Sicht von PB wäre die Anbindung durch die S1. Aus

Kostengründen wird auch erwogen, die in Planung gestellte SBB Abstellanlage im Industriegebiet mit einzubeziehen. Der Termin wäre aber erst nach 2031 möglich.

- Neues Buskonzept Sempachersee Ost/West
Neue Linienführung und Verbesserung der Anschlüsse in Bus/Bahn-Knoten. Verbessertes Angebot für Besucher und Patienten des SPZ in Nottwil.
- Bushof Sursee
Eröffnung des neuen Bushofes ist per Fahrplanwechsel am 15.12.2024. Die unterirdische Velostation wird in 2 Etappen (Mitte 2025 und Anfangs 2026) in Betrieb genommen. Leider wird die von uns immer wieder geforderte Unterführung Süd (Bushof-SBB Perron) noch nicht erstellt. Wir werden dranbleiben.
- **Abschaffung der Mehrfahrtenkarte verschoben – myRIDE in den Startlöchern**
Nicht zuletzt aufgrund der glasklaren und laut vorgetragenen Ablehnung durch Pro Bahn wurde die eigentlich beschlossene Abschaffung der Mehrfahrtenkarte vertagt. Siehe dazu auch Newsletter Nr. 1 und 2 im Anhang.

Derzeit arbeitet Alliance SwissPass intensiv an der Etablierung eines neuen, unkomplizierten und einheitlichen Tarifsystems mit einfachstem Zugang. Dafür hat Pro Bahn Schweiz seit Jahren hartnäckig und nun erfolgreich gekämpft. Aus dem Jahresbericht von Pro Bahn Schweiz:

«myRIDE - die neue Einfachheit des öV Schweiz

Den öffentlichen Verkehr zu benutzen, ohne sich im Vorfeld Gedanken darüber zu machen, wie viele Fahrten im nächsten Monat oder Jahr unternommen werden und welches Abonnement (Verbund-Abonnement, HalbtaxPlus 1000, 2000, 3000 oder GA) am besten zum individuellen Reiseverhalten passt, das ist mit myRIDE möglich.

Die öV-Branche will im 2025 myRIDE weiterentwickeln und offene Fragen klären. So soll die Basis für eine einfache Nutzung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden. Ende 2025 entscheidet die öV-Branche über die definitive Einführung des neuen Preissystems.

Pro Bahn Schweiz ist erfreut, dass schweizweit ein grundlegend neuer Einzelbillettтарif basierend auf den gefahrenen Kilometer eingeführt wird und die regionalen Zonensysteme für Einzelbillette ersetzt werden. So wird das Ende des Tarifwirrwarrs Realität.

Das Smart Abo kostet nur 15 Franken pro Monat im Vergleich zu 190 Franken für ein Jahres-Halbtax. Es ermöglicht ebenfalls Fahrten zum halben Preis und macht den öV attraktiver für Gelegenheitsnutzer.

Während der gesamten Feldtest-Phase wurden Nutzerinnen und Nutzer zu ihrem Verhalten und ihrer Zufriedenheit befragt. Die Ergebnisse waren positiv: Tester schätzten ihre frühzeitige Einbindung in die Systementwicklung. Insgesamt ergaben die Umfragen ein positives Bild und hohe Empfehlungsraten für das neue System. Pro Bahn Schweiz erwartet, dass dieses Vorgehen auch bei anderen Projekten in Zukunft angewendet wird.»

Internes

- **Vorbemerkung**

Im Berichtsjahr war der Präsident durch die Nachbearbeitung und das Marketing für sein Buch „Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)“ nochmals unvorhergesehen stark beschäftigt (rund 15 Veranstaltungen). Dank der grossen Unterstützung im Vorstand hat die Tätigkeit von Pro Bahn Zentralschweiz im Berichtsjahr jedoch kaum gelitten.

- **Vorstand**

Um die vielfältigen Themen bewältigen zu können, haben wir 4 Vorstandssitzungen und weitere bilaterale Besprechungen abgehalten.

Das Gewicht von Pro Bahn in der ÖV-Branche ist erfreulich, fordert den Vorstand aber bzgl. Arbeitslast stark. Dank der Tatsache, dass diese auf mehr Schultern verteilt ist, konnten wir sie gut bewältigen. Zudem machte sich die Rückkehr unseres Vizepräsidenten Fabian Spichtig in den Vorstand positiv bemerkbar.

Nach einer „Schnuppersitzung“ an der Dezember-Vorstandssitzung konnte sich Ernst Sandmeier zur Mitarbeit entschliessen. Er wird an der MV zur Wahl vorgeschlagen werden. So werden die Voraussetzungen erfüllt sein, damit sich Karin Blättler voll und ganz auf das Präsidium von Pro Bahn Schweiz konzentrieren kann.

- **Mitgliederversammlung vom 22. Mai 2024**

Siehe der Einladung zur MV beiliegendes Protokoll. Die sehr gut besuchte Versammlung hatte nach dem statutarischen Teil Gelegenheit, sich vom Leiter Region Süd SBB Infrastruktur, Tom Gut, über die «Herausforderungen bei der Erhaltung grosser Infrastrukturen am Beispiel des Gotthard-Basistunnels» aus erster Hand informieren zu lassen. Die hochinteressanten Ausführungen dürften bei den einen oder anderen ein anderes Gefühl beim Durchfahren des GBT zur Folge haben – Respekt und Anerkennung für den sicheren Betrieb dieses Grossbauwerkes.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Pro Bahn wird regelmässig eingeladen, sich zu verschiedenen Themen in den Medien zu äussern. Siehe dazu unsere Webseite.

- **Engagement bei SwissRailvolution**

Pro Bahn Schweiz ist Gründungsmitglied von SwissRailvolution und unser Präsident Mitglied des Vorstandes. SwissRailvolution verfolgt als Ziel, dass die Schweiz ein zukunftsträchtiges Bahnnetz konzipiert und umsetzt, welches auch grössere Neubaustrassen beinhaltet und die Kapazität für die nötige Verschiebung des Modalsplits hin zur Schiene bereitstellt (www.swissrailvolution.ch).

An der GV vom 17. Dezember 2024 war die neue Direktorin des BAV, Christa Hostettler, zum Thema «Perspektive Bahn 2050 - Räumliche Konkretisierung» eingeladen. Leider wurde die Präsentation nicht von ihr, sondern von Marionna Lutz, Planungschefin BAV, vorgestellt. Dabei wurden die Forderungen von SwissRailvolution nicht berücksichtigt und unverändert am Konzept Bahn 2050 festgehalten. Es war insgesamt ein unbefriedigender und ernüchternder Auftritt des BAVs (fairerweise sei erwähnt, dass der Auftritt von Frau Hostettler an der DV 2025 von Pro Bahn Schweiz, einen Tag vor der Niederschrift dieses Jahresberichtes, in positivem Kontrast dazu stand).

- **Mitgliederwesen**

Der aktuelle Mitgliederbestand per Ende 2024 verzeichnet ein leichtes Wachstum auf 147 Einzelmitglieder. Im 2024 konnten wir mit AUTO AG URI ein neues Firmenmitglied willkommen heissen.

Dank

Für die Treue und Unterstützung danke ich allen Mitgliedern und Sponsoren von Pro Bahn Zentralschweiz. Ich danke auch allen Vorstandskolleginnen und -kollegen für den ausserordentlichen und ehrenamtlichen Einsatz sowie die kollegiale und effiziente Zusammenarbeit. Auch den Revisoren spreche ich meinen Dank aus.

Zug, 4. Mai 2025

Martin Stuber, Präsident



Beilagen: Newsletter 1 und 2

Newsletter 1 - 2024

Liebes Mitglied, liebe Interessierte, liebe «zugewandte Orte»

Schon bald ist das erste Halbjahr vorbei – höchste Zeit für den ersten Newsletter 2024.

Ich wünsche allen eine anregende Lektüre.

Martin Stuber, Präsident

Abschaffung der Mehrfahrtenkarte – ein NoGo!

Das Kopfschütteln bei wohl allen Bahnaffinen war gross, als die Transportunternehmen die Abschaffung der Mehrfahrtenkarte bekannt gegeben haben. Für uns ein NoGo, wie auch der Stellungnahme von Pro Bahn Schweiz zu entnehmen ist:

«Was am 16.12.2021 bekanntgegeben wurde, wird nun im nächsten Jahr umgesetzt. Die SBB und die anderen Bahn- und Busbetriebe schaffen die Stempelkarten im 2025 ab.

Zusätzlich verschwinden auch die orangen Entwertungskästen an den Bahnhöfen. Sie werden im Dezember 2025 abgeschaltet und danach entfernt, wie auf 20 Minuten Online zu lesen war. Beliebt waren die Stempelkarten besonders bei Kindern, welche so ihre ersten selbstständigen Erfahrungen mit dem ÖV machten. Aber auch bei älteren Menschen, welche dankdiesen auch noch im hohen Alter den ÖV selbstständig benutzen konnten.

Pro Bahn Schweiz ist enttäuscht, dass einmal mehr ein beliebtes Produkt ohne adäquate Ersatzlösung abgeschafft wird.

Wir fordern, dass die Abschaffung der Stempelkarte, solange ausgesetzt wird, bis eine gleichwertige oder bessere Ersatzlösung verfügbar ist.»

An der Delegiertenversammlung in Balsthal vor zwei Wochen war zu hören, dass intensive, informelle Gespräche über eine rechtzeitige Ersatzlösung am Laufen sind. Die Sache zeigt, wie wichtig eine engagierte Bahnkundenorganisation ist.



Zimmerbergtunnel II – auf Kurs

Nachdem das Parlament in der Frühlingsession den finanziellen Stolperstein für das Grossprojekt Zimmerbergtunnel II (ZBT II) aus dem Weg geräumt hat – und gegen den Willen des Bundesrates sogar die Vorbereitungen für die Abzweigung Meilibachtunnel beschlossen hat – liegt der Fokus wieder auf der Realisierung.

Der grandiose Fehlentscheid von 2002, den ZBT nur bis Thalwil fertig zu stellen und die Tunnelbohrmaschine wieder rauszuziehen, hat uns drei furchtbare Vermächtnisse hinterlassen:

Erstens kostet das Ganze jetzt eine Milliarde mehr.

Zweitens kämpfen wir auf der Arterie Zürich-Zug-Luzern seit 20 Jahren mit Kapazitätsengpässen und Störungsverwundbarkeit und dies bleibt noch 13 Jahre so.

Drittens erfolgt der Bau des ZBT II nun von Baar aus, was dort einen grossen Installationsplatz bedingt und die Entsorgung des Tunnelaushubs zum grossen Problem macht.

Zwar steht jetzt fest, dass es vom Installationsplatz aus eine direkte Autobahnauffahrt geben wird, was das örtliche Strassennetz entlasten wird. Aber ein Teil des Aushubs wird vor Ort deponiert.

Installationsplatz und Aushub beeinträchtigen die dort ansässigen BewohnerInnen und vor allem die Bauern stark. Diese haben eine Interessengemeinschaft IG ZBT 2 gegründet. Das Ziel der IG ist nicht grundsätzliche Opposition gegen das Projekt, sondern für alle akzeptable Lösungen. Der Präsident von Pro Bahn ZS ist ad personam Mitglied der IG und hatte an der ersten GV kürzlich die Gelegenheit, die Geschichte des bestehenden Bahnnetzes auf Baarer Boden zu schildern. Er erachtet es als grosses Plus, dass die zuständigen Gremien (SBB, Kanton Zug, Gemeinde Baar) einen konstruktiven Ansprechpartner haben und erwartet, dass diese eng mit der IG zusammenarbeiten.

Denn eines ist klar: wer die Verhältnisse vor Ort und die Dimension der geplanten Eingriffe kennt, versteht die Anliegen der Betroffenen. Was bei der Neubaustrecke der Bahn 2000 möglich war, muss auch in Baar gehen.



Dies ist eine – frühe - Visualisierung der «Geländemodellierung» mit dem Tunnelaushubmaterial. Der rote Pfeil bezeichnet die Bestandesstrecke, die beiden blauen Pfeile die Tunnelportale des ZBT II. Der aktuelle Stand der Modellierung ist uns nicht bekannt.

Sursee-Triengen-Bahn – Wiedereröffnung dank Spitalneubau?

Im Jahresbericht 2023 von Pro Bahn ZS haben wir einen missverständlichen Zusammenhang zwischen der Wiedereröffnung der Verbindung Sursee-Triengen und dem Lückenschluss zwischen Triengen und Schöftland gemacht. Danke an Daniel Zumbühl für den Hinweis!

Um es klar zu sagen: eine Wiederinbetriebnahme des Normalspurabschnittes Sursee-Triengen unterstützt Pro Bahn ZS selbstverständlich. Dieser bekommt mit der Lage des Spitalneubaus in Sursee neue Aktualität. Siehe dazu folgende Dokumente:

- [Artikel aus der Trienger Woche «Auf der Schiene ins neue Spital?»](#)
- [Artikel aus der Eisenbahn Revue Nr. 6 – 2011](#)
- [Vorstudie der ETH «Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Sursee-Triengen-Bahn»](#)

Ein Lückenschluss zwischen Triengen und Schöftland steht hingegen nicht zur Diskussion und wird von uns unter anderem wegen der unterschiedlichen Spurbreiten auch nicht gefordert.

Und gerne weisen wir an dieser Stelle auf den Verein Sursee-Triengen Bahn Historic hin:

<https://www.sursee-triengen-bahn.ch/verein-historic>

Petition zur Förderung des öffentlichen Verkehrs Luzern

Der VCS Luzern hat eine Petition zur Förderung des öffentlichen Verkehrs lanciert. Die Forderungen:

Busbeschleunigung unverzüglich umsetzen

Die Zuverlässigkeit der Busse muss zwingend und stark verbessert werden, damit der öV als prioritäre Mobilitätsform im urbanen Raum attraktiver und berechenbarer wird. Es braucht durchgehende Busspuren, Dosierungen, Busbevorzugungen usw.

Bus 2040 – ab sofort realisieren

Der Ausbau des öV-Netzes («Bus 2040») muss ab sofort umgesetzt werden, damit mehr Menschen umsteigen können und die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration mit dem öV bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofes gewährleistet wird.

Zehn Millionen Franken zusätzlich für den öV

Der öV-Ausbau braucht Geld. Schöne Zielformulierungen nützen nichts, wenn nicht auch die zur Zielerreichung notwendigen Finanzen bereitgestellt werden. Der Kanton muss deshalb den jährlichen Beitrag von 40 Millionen auf mindestens 50 Millionen Franken erhöhen.

Fünfstähriges Moratorium bei öV-Tarifen

Wir fordern ein fünfjähriges Moratorium bei den öV-Tarifen. Gleichzeitig sind bei den Abo-Preisen zusätzliche Förderangebote zu prüfen, etwa verbilligte Jahresabos für Jugendliche (analog dem bestehenden Angebot in der Stadt Luzern) oder attraktive Angebote für den Freizeitverkehr.

Genügend öV-Kapazitäten bereitstellen

Wenn man die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bewegen will, müssen auch genügend Kapazitäten bereit stehen. Die Beförderungskapazitäten müssen so gestaltet werden, dass umsteigewillige Personen im öV auch Platz finden.

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 mithelfen 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

Im Namen des Vorstandes wünschen ich Ihnen frohe Frühlingstage und eine schöne Sommerzeit. Wir freuen uns, wenn wir Sie an der Mitgliederversammlung begrüßen dürfen.

Freundliche Grüsse

Martin Stuber, Präsident Pro Bahn Zentralschweiz



Newsletter Nr. 2 – 2024

Liebes Mitglied, liebe Interessierte

Auch in der zweiten Jahreshälfte ist einiges passiert, was uns bei Pro Bahn beschäftigt – mehr dazu in unserem zweiten, ausführlichen Newsletter 2024.

Ich wünsche allen eine anregende Lektüre.

Martin Stuber, Präsident

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

Umgestaltung Bus-Knotenpunkt Bahnhofplatz in Luzern

Es ist klar: der Eisenbahnverkehr ist Teil einer Transportkette und deshalb kümmert sich Pro Bahn fallweise auch um die Mittel- und Feinverteiler resp. Zubringer, besonders natürlich bei den grossen Verkehrsknoten

Um den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL) mehr Durchmesserlinien im Busverkehr zu ermöglichen und die Haltestellenkapazität bei DEM zentralen Bus-Knotenpunkt in Luzern auszubauen, plant die Stadt im Auftrag vom Kanton Luzern diesen umzubauen. Weitere Buskorridore und die Reorganisation des Bahnhofplatzes sind langfristige Optionen und werden in anderen Planungen geprüft. Die Inbetriebnahme der Übergangsmassnahmen ist für den Dezember 2026 (Fahrplan 2027) geplant.

Unser Vorstand hat sich an seiner letzten Sitzung aus erster Hand von Daniel Nussbaumer, dem Projektleiter der Stadt, informieren lassen.

Unter anderem wurde darüber informiert, dass es eine neue Haltestelle Bahnhof an der Pilatusstrasse (direkt vor dem Globus bis fast zum Ochsner-Sport) geben wird. Dass die Bäume erhalten bleiben und die behindertengerechten Ein- und Ausstiegverhältnisse berücksichtigt würden, ändert nichts an den folgenden Tatsachen bzw. für uns noch nicht geklärten Fragen:

- Die Busstation liegt wenige Meter von der nächsten Haltestelle Kantonalbank entfernt.
- Welche Busse halten an der heutigen Bahnhofshaltestelle vor der Post und welche werden an dieser neuen Haltestelle halten?
- Wird es bei der neuen Haltestelle einen überdachten Wartebereich mit Billettautomat/Fahrgastanzeige und Sitzgelegenheiten geben?
- Stimmen Baumabstände mit den Türeinstiegen überein (siehe Hirschmattstrasse)?

Unsererseits wird bedauert, dass die Chance zu einer umfassenden Verbesserung der Verkehrsführung verpasst wurde. Eine mutigere Lösung mit der Verlegung der

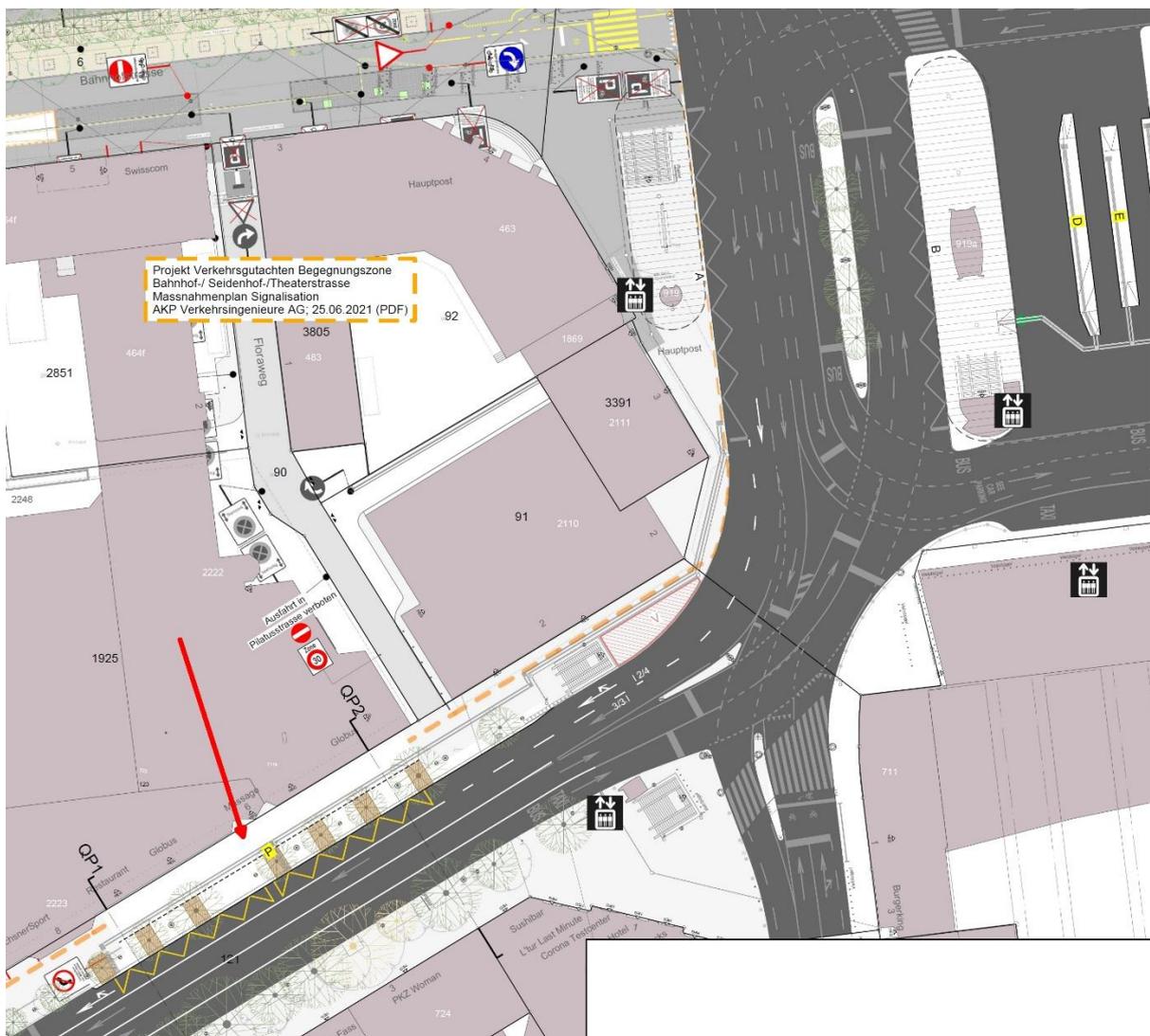
Durchmesserlinien und Verschiebung des mIV in den Bereich des heutigen Buswarteplatz hätte für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs einen grossen Mehrwert mit kurzen überschaubaren Wegen. Mit der vorgesehen Lösung steht nicht der Kunde im Zentrum, sondern der Ausbau der Infrastruktur.

Bei einer integralen Betrachtungsweise der Verkehrsflüsse sticht ins Auge, dass es sinnvoll wäre, den in die Pilatusstrasse einmündenden Einbahnverkehr der Morgartenstrasse mit einer Strassensperrung ab Frankenstrasse zu unterbinden.

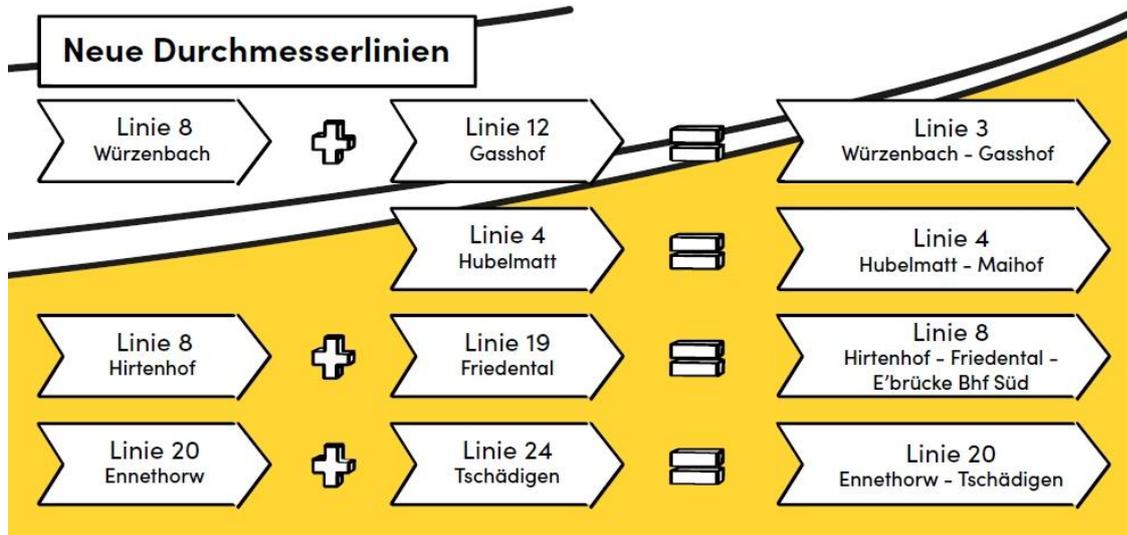
Auf Nachfrage unsererseits begrüssen die VBL das Projekt und weisen auf zwei für sie wichtige Punkte hin:

- Kapazitätsausbau nach Littau dank der neuen Linie 3 mit Doppelgelenkbussen
- Neue umsteigefreie Verbindungen innerhalb des Zentrums (z.B. Luzernerhof-Kasernenplatz, Tribtschen-Schlossberg oder Eichhof-Haldenstrasse)

Das Projekt ist zurzeit in der Behörden-Vernehmlassung. Wir bleiben dran.



Plan der Übergangslösung, Stand Herbst 2024. Die neue Haltekante für zwei Doppelgelenkbusse ist von uns mit rotem Pfeil markiert worden (Plan: Stadt Luzern).



Das sind die geplanten Änderungen bei den Buslinien (Bild: VBL)

ÖV 2040 im Kanton Zug

Pro Bahn Zentralschweiz war am 23. Oktober von der Baudirektion zum Workshop «ÖV 2040» eingeladen. Vroni Straub und Martin Stuber haben teilgenommen, unser Vorstandsmitglied Andreas Hürlimann beteiligte sich in seiner Funktion als Gemeinderat von Steinhausen.

Ziel des Workshops: Definition des optimalen öV-Systems im Kanton Zug für den Horizont 2040.

Was uns gefreut hat: die Eröffnung des Zimmerberg II wird vom Kanton als Anlass für diese Initiative genommen, um bereit zu sein beim «Big Bang» bei den ÖV-Kapazitäten auf der Schiene und um die Potentiale zu nutzen.

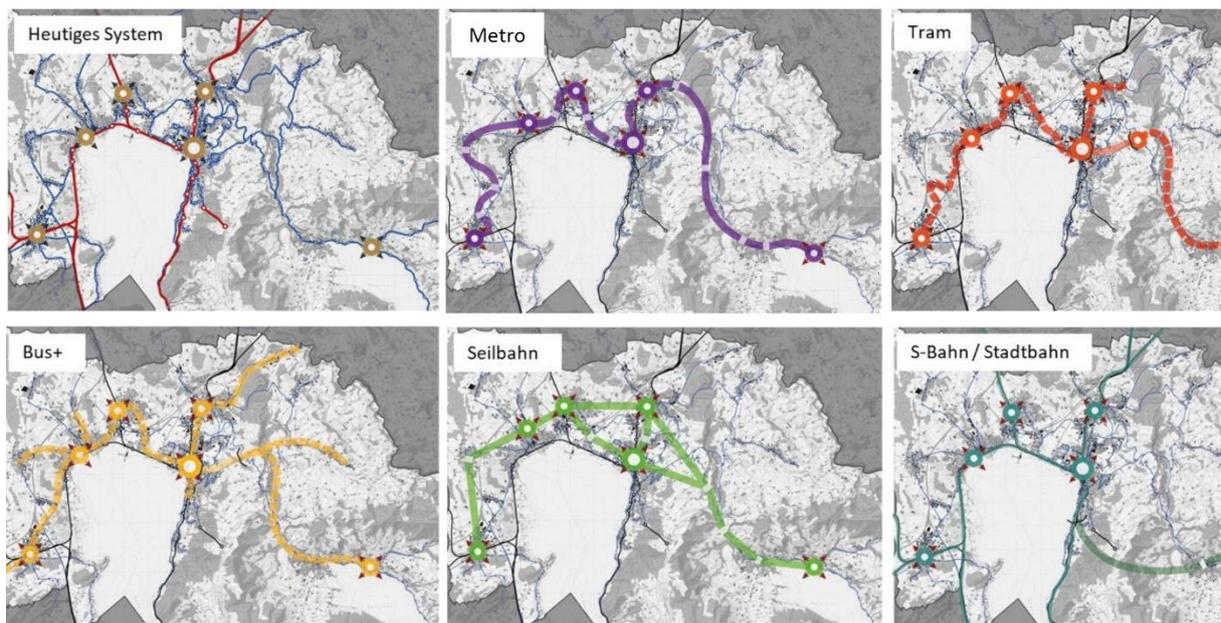
Zur Beurteilung standen fünf mögliche ÖV-Systeme: Metro, Tram, Bus+, Seilbahn und S-Bahn/Stadtbahn. Ziel der Beurteilung: welche Systeme soll der Kanton vertiefter studieren?

Die Resultate der sieben (!) Arbeitsgruppen waren – wie zu erwarten – nicht einheitlich. Ein eindeutiges Bestsystem kristallisierte sich nicht heraus. Und was zu Recht nicht nur von der Pro-Bahn Delegation bemängelt wurde: es ist nicht zielführend, ein System über den ganzen Kanton zu stülpen, weil die topographischen und strukturellen Voraussetzungen zu verschieden sind.

Konkret: die Verhältnisse beim «Berg» und dem Ägerital kontrastieren deutlich mit dem «Talboden» von Zug bis zum Ennetsee (im Workshop als «Stadtlandschaft» bezeichnet). Ein Beispiel: das Tramsystem könnte allenfalls in der Ebene eine Möglichkeit sein, aber sicher nicht für den Berg und das Ägerital (dort zu teuer).

Zum Zeitpunkt dieses Newsletters sieht es leider so aus, dass nun nur Bus+ im Detail weiterverfolgt wird und dem obigen grundsätzlichen Einwand nicht wirklich Rechnung getragen wird. Bloss für einen Horizont 2050 soll beim System Stadtbahn eine Netzerweiterung ins Ägerital grob angeschaut werden und für die «Stadtlandschaft» ebenso grob das System Metro.

Wir müssen also – und werden auch – dranbleiben...



Diese fünf zukünftigen ÖV-Systeme standen am Workshop ÖV 2040 zur Diskussion (Quelle: Baudirektion Kt. Zug)

Grüne Nidwalden präsentieren Vision „Mobilität Nidwalden 2050“

Als alternative und kostengünstigere Variante zum bereits bekannten Projekt der IG Tieflegung Zentralbahn (zb) präsentieren die Grünen Nidwalden die Vision "Mobilität Nidwalden 2050".

Die Grünen bemängeln beim Projekt zur Tieflegung der zb nicht nur die hohen Kosten im geologisch schwierigen Gelände, sondern auch die fehlende Entlastung des Zentrums von Stans. Es würden weiterhin alle Busverbindungen aus Ennetmoos und den Seegemeinden im Dorfkern von Stans enden.

Darum schlagen die Grünen in ihrer Vision zwei alternative oberirdische Trassenführungen zur Umfahrung des Dorfkernes vor. Mit der Linienführung entlang der Autobahn könnte eine neuer Haltepunkt Stans West beim Einkaufszentrum Länderpark entstehen. Dieser würde die neu entstandenen und geplanten Wohn- und Gewerbegebiete im Westen von Stans erschliessen. Am neuen Bahnhof Stans Ost könnte, etwas ausserhalb von Stans und dennoch in Geh-Distanz zum Dorfkern, ein neuer Hub entstehen. Von dort würden Busse im Viertelstundentakt die stark wachsenden Wirtschaftsgebiete um den Flugplatz wie auch die Seegemeinden mit der Bahn verbinden.

Die alte Bahntrasse könnte, analog dem Luzerner Freigleis, als neue Achse für den Fuss und Veloverkehr durch Stans genutzt werden.

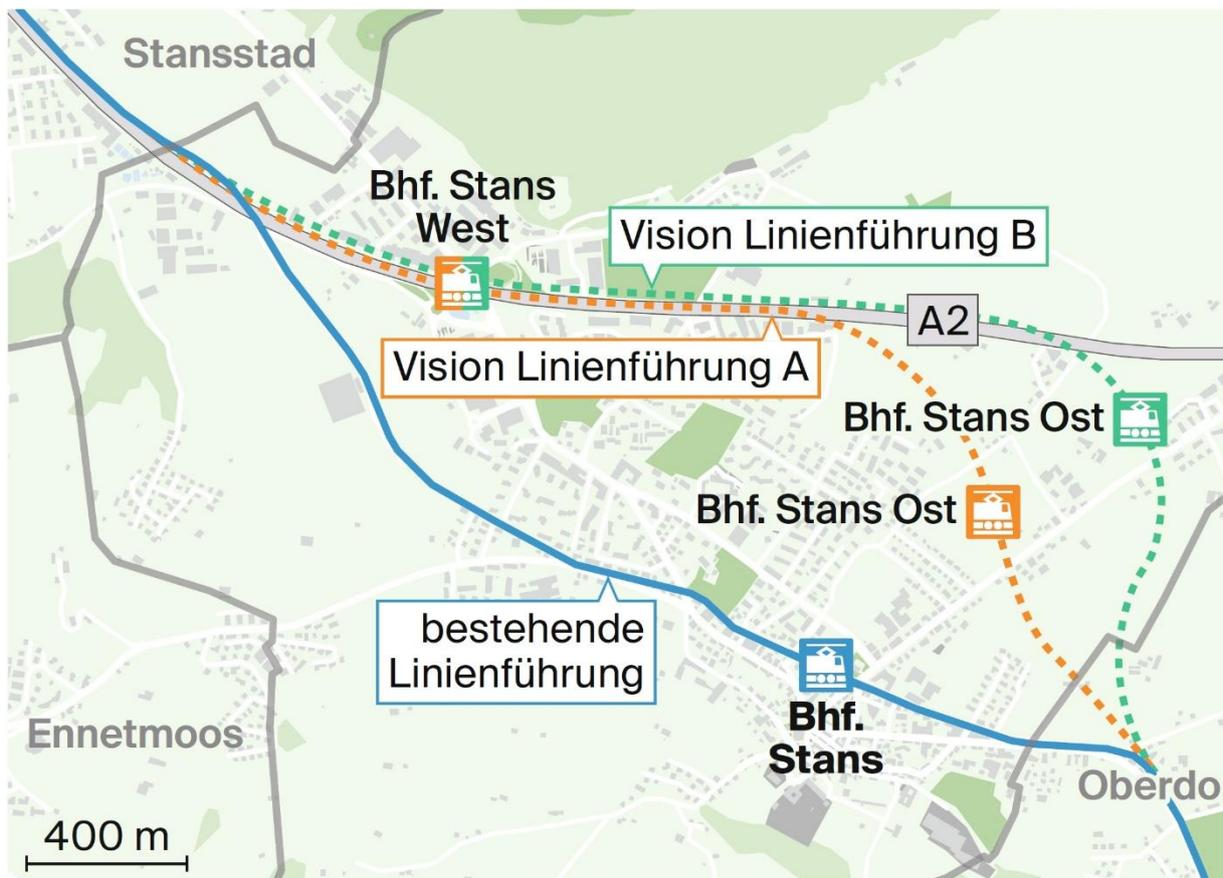


Bild: Luzerner Zeitung, Samstag, 24. August 2024

Durchgangsbahnhof Luzern – es geht weiter

Der ziemlich abrupte Abgang von Massimo Guglielmetti als Mr. DBL der SBB hat für einige Verunsicherung gesorgt. Spätestens wenn die „Anfrage Gasser Daniel und Mit. über den Wechsel des SBB-Gesamtprojektleiters“ im Luzerner Kantonsrat beantwortet wird, wissen wir mehr. Immerhin ist aus informierten Kreisen zu erfahren, dass die Arbeiten am DBL planmässig weitergehen.

Daran ändert auch die Lancierung des „Eisenbahnkreuz Innerschweiz“ Ende Oktober nichts. Unser Vorstand wird sich nach gehabter Diskussion dazu materiell äussern. Eine persönliche Bemerkung sei vorab erlaubt. Wenn die InitiantInnen titeln: „Durchgangsbahnhof Luzern – über 30 Jahre Planung in die falsche Richtung“, kratzt männiglich sich am Kopf und fragt sich: wieso haben sie denn so lange gewartet mit ihrem Vorschlag? In Basel, dessen „Herzstück“ de facto in Konkurrenz zum DBL steht, dürften sich auf jeden Fall im Stillen einige die Hände reiben...

Alles ist relativ, auch relative Zahlen...

In einer Medienmitteilung freute sich die Gemeinde Walchwil über die mehr als doppelt so hohen Frequenzen bei der Haltestelle Hörndli zwischen 2018 und 2023. Dies dank dem Halbstundentakt, welchen die Doppelspur 2020 ermöglicht hat. In absoluten Zahlen relativiert sich das dann: 2018 täglich 49 Ein- und Aussteigende, 2023 waren es 110. Zum Vergleich: in Walchwil waren 2023 täglich 730 Ein- und Aussteigende. Im Bahnhof Zug übrigens 41'200.

100 Millionen – so viel hat die Doppelspur gekostet – für 61 zusätzliche Passagiere pro Tag? Ganz wehmütig denken wir zurück an unseren leider vergeblichen Kampf für die Ausweichstelle Murpfli, die viel weniger gekostet und erst noch den Halbstundentakt bis Erstfeld ermöglicht hätte.



Vom Schiff aus besonders gut zu sehen: der grosse Aufwand für die Doppelspur zwischen Walchwil und Lothenbach. Haltestelle Hörndli markiert (Bild: Martin Stuber)

Ersatzlose Abschaffung der Mehrfahrtenkarte fürs Erste verhindert

«Papier-Mehrfahrtenkarten und Billett-Entwerter verschwinden 2025» - so titelten die Medien vergangenen Februar. «Für uns ein No Go» schrieben wir im letzten Newsletter, im Wissen, dass Pro Bahn hinter den Kulissen am Weibeln war.

Mit Erfolg, denn am 16. Juli kommunizierten die SBB folgendes: «Die ÖV-Branche hat entschieden, dass Billette zum Abstempeln weiterhin verkauft werden können, allerdings besteht ab Ende 2025 keine Pflicht mehr. Die SBB wird die Entwerter bis auf Weiteres beibehalten. (...) Die SBB wird die Entwerter so lange im Einsatz haben, bis sich eine Nachfolgelösung im Markt etabliert hat. An allen Haltestellen und Bahnhöfen der SBB wird es bis auf Weiteres Möglichkeiten für die Entwertung von Entwertungskarten, wie beispielsweise Mehrfahrtenkarten, geben.»

Und der Zürcher Verkehrsverbund – eines der grössten ÖV-Unternehmen der Schweiz! – schreibt: «Der ZVV behält die Mehrfahrtenkarten (auch Multikarten oder Stempelkarten genannt) auch nach 2025 im Sortiment. Der Grund: Zum jetzigen Zeitpunkt decken diese weiterhin spezifische Kundenbedürfnisse für Menschen ohne digitale Kenntnisse und allein reisende Kinder ab.»



Was Postauto mit der Mehrfahrtenkarte vorhat, ist nicht bekannt. Im Postauto von Guarda hat's aber noch einen Entwerter... (Bild: Martin Stuber)

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 mithelfen 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



Copyright (C) 2024 Pro Bahn Zentralschweiz. All rights reserved.