

Jahresbericht 2025

Das Berichtsjahr 2025 hat für die Zentralschweiz mit dem Gutachten Weidmann ‚Verkehr 2045‘ eine erfreuliche Überraschung gebracht. Die Arterie Luzern-Zug-Zürich wird priorisiert, und zwar mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Dieser ist bitter nötig, denn die Züge zwischen Luzern-Zug-Zürich sind inzwischen oft auch ausserhalb der eng gefassten Hauptverkehrszeit sehr gut gefüllt.

Als Kundenorganisation setzen wir uns mit dem Anspruch auf möglichst komfortables Reisen auch für Pendelnde für die dazu nötigen Ausbauten ein.

Hier der Link zum Gutachten und zu den darauf basierenden Eckwerten für die im Juni 2026 erwartete Vernehmlassungsvorlage:

<https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45#Vorgehen-des-Bundesrates>

Unsere jeweiligen Stellungnahmen hier:

<https://www.pro-bahn.ch/zentralschweiz/aktuell/aktuelle-meldungen/stellungnahme-zum-gutachten-uevek-verkehr-2045-jetzt-vorwaerts-machen-mit-zbt-ii-und-dbl>

<https://www.pro-bahn.ch/zentralschweiz/aktuell/aktuelle-meldungen/durchgangsbahnhof-luzern-auf-gutem-weg-zimmerberg-basistunnel-ii-bestaetigt>

Das liebe Geld – einige Gedanken zum Bahnausbau

Bei der Niederschrift dieses Jahresberichtes machen die Finanzen der SBB wegen des Rückstandes beim Unterhalt sowie die hohen Kosten der Ausbauprojekte grosse Schlagzeilen.

Ersteres ist ein altbekanntes Thema – es ist kein Zufall, dass bei der Konzipierung des 2014 geschaffenen Bahninfrastrukturfonds höhere Unterhaltskosten enthalten sind. Sie gehen auf Kosten des für den Ausbau zur Verfügung stehenden Geldes. Auch in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund stehen hohe Beträge. Wenn die SBB also im Rückstand ist, dann nicht wegen des fehlenden Geldes, sondern aus anderen Gründen. Diese muss die SBB dringend angehen!

Die gestiegenen Projektkosten bei den Bahnausbauten auf der anderen Seite haben verschiedene Gründe, darunter gestiegene Anforderungen an die Sicherheit, teilweise schwer nachvollziehbare Normen und vor allem das Bauen am bestehenden Netz. Bei kompletten Neubauten müsste es eigentlich möglich sein, günstiger zu bauen. Vielleicht nehmen wir uns ein Beispiel an den Bahnneubauten in Asien?

So oder so ist zu berücksichtigen, dass Eisenbahninfrastruktur über einen langen Zeitpunkt abgeschrieben werden soll und kann. Weil sich der Bund fast gratis verschulden kann, ist das gut angelegtes Geld. Vorausgesetzt dass viele Menschen dank des Ausbaus dann von der Strasse auf die Schiene wechseln und höhere Einnahmen generieren.

Deshalb ist es zentral, dass Bahnausbauten auf einem nationalen Angebotskonzept basieren, welches den Modal Split massiv zugunsten der Schiene verschiebt. Für die Finanzen der Bahn ist das schlussendlich matchentscheidend.

Newsletter mit viel Beachtung

Der halbjährlich erscheinende Newsletter findet bei unserer Mitgliedschaft, den interessierten Kreisen und vor allem bei den Medien erfreuliche Beachtung.

So hat der K-Tipp aufgrund unseres Newsletters das Thema der verkürzten und nicht angebotskonformen Zugskompositionen auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich aufgegriffen und für den Rest der Schweiz recherchiert. (K-Tipp Nr. 7/2026)

In den beiden Newsletter sind eine Reihe von Themen des Jahresberichtes abgehandelt, weshalb diese eine integrierte Beilage dieses Jahresberichtes bilden. Deshalb fällt der Jahresbericht diesmal etwas kürzer aus.

Vernehmlassungen / Stellungnahmen

• Fahrplanentwurf 2026

Als Versuchsballon haben wir mit einem Wettbewerb die Mitglieder von PB ZS animiert, ihre Inputs zum Fahrplan 2026 einzugeben. Der Erfolg war leider extrem überschaubar, nämlich null.

Unsere Fahrplanspezialisten haben diverse Eingaben zu Taktlücken, zu kurzen Anschlusszeiten und Durchbindungen gemacht.

Zwei seien hier erwähnt:

- Fahrplanfeld 60.080 - Sursee - Wauwil - Nebikon - Altishofen (Linie 80). Mit 5 Minuten ist die Umsteigezeit in Sursee angesichts der nach wie vor fehlenden Unterführung Süd zu kurz.
- Die Verbindungen zwischen Freiamt und Zug sollen verbessert werden. Die Umsteigezeit von der S26 aus dem Freiamt auf die S1 Richtung Zug ist mit 3 Minuten zu kurz. Wir fordern eine Durchbindung der S26 nach Zug.

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

Die Mitwirkung wurde nach drei Runden Ende September abgeschlossen, wir haben in den Newsletter darüber informiert.

Ob Bus+ für die nach Eröffnung des ZBT II zu erwartenden Passagierzahlen wirklich genügt und ob die vier nun geplanten Buskorridore auch realisiert werden können, wird sich zeigen.

Wir werden am Thema dranbleiben.

Grossprojekte

• Zimmerberg II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)

Beide Projekte sind nach unserem Kenntnisstand gut unterwegs.

Beim ZBT II ist das grosse noch nicht befriedigend gelöste Problem der Abraum. Für den Abtransport zu einer entsprechend geeigneten Deponie fehlen auf der Schiene die Kapazitäten und auf den Transport auf der Strasse möchte die SBB aus Umweltgründen verständlicherweise verzichten. Eine gute Lösung scheiterte am Njet der Korporation Blickensdorf in Baar. Unser Präsident ist Mitglied der IG ZBT II und versucht zu unterstützen, um eine gute Lösung zu finden.

Beim DBL kann jetzt weiter projektiert werden, und zwar nicht mehr nur die erste Etappe (Tiefbahnhof), sondern das ganze Projekt. Wir hoffen, an der GV darüber etwas mehr informieren zu können.

- **Anhörung Vertretung Eisenbahnkreuz Innerschweiz (EKI)**

Die Anhörung einer Vertreterin der IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz (EKI) zeigte auf, dass dieses Projekt überhaupt nicht durchdacht ist und die Kostenschätzungen nicht ernst genommen werden können. Siehe dazu Newsletter 2-2025.

Hingegen wirft das EKI die berechnete Frage nach der Anbindung von Kriens auf. Aus Gesprächen mit der zuständigen Baudirektion haben wir den Eindruck gewonnen, dass die Einbindung von Luzern in ein Gesamtsystem (u.a. Nord/Süd) und dem Agglomerations-/Regionalverkehr im Grossraum Luzern (inkl. zusätzliche S-Bahnhaltestellen) nun ernsthaft an die Hand genommen wird.

Diverses

- **Luzernmobil-Challenge**

Pro Bahn unterstützt diese erfolgreiche Initiative des VVL, welche den Umstieg vom Auto auf den ÖV fördert.

Mehr dazu auf www.luzernmobil.ch

- **SBB Kundenforum vom 21. August 2025**

Zu halbjährlichen Kundenforen, wie angedacht, ist es bisher nicht gekommen.

Wir thematisierten unter anderem folgende Punkte:

- Der zeitweise problematische Rollmaterialeinsatz auf der Arterie LU-ZG-ZH (siehe auch Newsletter). Antwort: es werde sich in nächster Zeit kaum etwas ändern. Etwas befremdet hat uns die Haltung der beiden IGÖV-Vertreter, die kein Problem im Einsatz von Zürcher S-Bahn-Kompositionen als IR sehen und unser Anliegen nicht unterstützt haben. Wir werden aber nicht locker lassen.
- Die Gepäckproblematik wird angesichts des steigenden Anteils an Freizeitverkehr rasch zunehmen. Dem Problem sei sich die SBB bewusst und es werde bei neuem Rollmaterial bereits berücksichtigt.
- Der Umbau der WC-Anlage im HB Luzern wird von uns als nicht sehr zielführend kritisiert und hat verdientermassen mediale Aufmerksamkeit bekommen. Auf unseren Widerspruch stiess die Aussage, dass SBB-Immobilien ganz von Gratis-WCs wegkommen wolle.

Danach hatten wir Gelegenheit, eine der vier SBB-Betriebszentralen zu besichtigen – jene in Olten. Eindrücklich, wie weit die Automatisierung schon gediehen ist und beruhigend, dass die ursprünglichen Pläne, nur noch eine Zentrale für die Schweiz zu haben, offenbar endgültig beerdigt sind.

- **Verkehrskonferenz öffentlicher Verkehr Nidwalden vom 17. November 2025**

Informationen aus dem Amt für Mobilität NW, der Zentralbahn und PostAuto AG:

- Halbstundentakt IR Luzern - Engelberg: Geplant auf Fahrplanwechsel 2026/2027
- Verbesserte ÖV-Erschliessung der Pilatuswerke Stans
- Negative Auswirkung der A2-Baustellen (Stau) auf die Pünktlichkeit von Tell- und Winkelried-Bus
- Verabschiedung von Michael Schürch, CEO Zentralbahn. Seine Nachfolgerin, Chantal Beck, tritt ihr Amt am 1. Dezember 2025 an.
- Postauto NW: Zuwachs im Personenverkehr u.a. durch Gruppen, aber Stauproblematik auf A2

- **Treffen mit RR Fabian Peter und Sabine Ruoss am 17. Dezember 2025**

Eine Zweierdelegation (Martin Stuber und Arndt Schafter) traf sich aus Anlass des Gutachtens Weidmann („Verkehr 45“) mit dem für Verkehr zuständigen Luzerner

Regierungsrat Fabian Peter und seiner Verantwortlichen für das DBL-Projekt Sabine Ruoss.

Vorsichtiger Optimismus statt Euphorie sowie Respekt gegenüber den noch zu lösenden Problemen vor allem rund um den Bahnhof Luzern und Fokussierung auf die Personenflüsse, um das Projekt schnellstmöglich in das Plangenehmigungsverfahren zu führen – das nahmen wir mit. Und ganz wichtig: die Projektierung der zweiten Etappe (Neustadttunnel) soll im 2026 gestartet werden können.

Unser früherer Eindruck, dass RR Peter überzeugt und vorbehaltlos hinter dem DBL-Projekt steht und sich mit voller Kraft dafür einsetzt, hat sich anlässlich dieses Treffens bestätigt.

Internes

- **Vorstand**

Um die vielfältigen Themen bewältigen zu können, haben wir auch dieses Jahr 4 Vorstandssitzungen und einige weitere bilaterale Besprechungen abgehalten. Es macht sich positiv bemerkbar, dass wir nun zu sechst sind.

- **Mitgliederversammlung vom 26. Mai 2025**

Siehe das der Einladung zur MV beiliegende Protokoll.

Die wiederum sehr gut besuchte Versammlung liess sich nach dem statutarischen Teil von Roland Haldemann, dem Angebotsplaner des Verkehrsverbundes Luzern für die Stadt Luzern und Agglomeration, über den „Paradigmenwechsel – das Luzerner Bussystem rund um den Bahnhof“ informieren.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

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

- **InfoForum**

An seiner Vorstandssitzung vom 18.9.2025 diskutierte der Vorstand unser nationales Magazin. Das InfoForum erhält durchwegs gute Noten und wird sehr geschätzt.

Im Einzelnen:

- angemessene Artikellängen
- die Rubriken «Kurzfutter» & «Aktuelle Seite» sind sehr gelungen
- positive Grundhaltung - kein Gejammer
- Dreisprachigkeit
- kundenorientierte Fotos und Illustrationen
- Schwerpunktthema bewährt sich und sollte beibehalten werden
- Unbedingt an Druckversion festhalten - keine Flucht in die Online-Version

Redaktor Gerhard Lob freute sich natürlich über dieses Feedback.

- **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 Neubaustrecken beinhaltet und die Kapazität für die nötige Verschiebung des Modalsplits hin zur Schiene bereitstellt (www.swissrailvolution.ch).

Die Resultate und Aussagen des Weidmann-Gutachtens bestätigen nicht nur indirekt die zentralen Anliegen von SwissRailvolution. Anlässlich einer Veranstaltung mit Ulrich Weidmann im Dezember 2025 kam klar zum Ausdruck, dass es ein ganzheitliches Angebotskonzept (inkl. internationale Anbindung) als Grundlage für die Planung des zukünftigen Netzes braucht.

- **Mitgliederwesen**

Der aktuelle Mitgliederbestand per Ende 2025 verzeichnet 140 Mitglieder, das ist ein kleiner Rückgang.

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, 26. April 2026

Martin Stuber, Präsident



Beilagen: Newsletter 1-2025 und 2-2025