

Liebes Mitglied, liebe Interessierte

Das erste ÖV-Halbjahr stand für unsere Region wohl im Zeichen des gebannten Wartens auf die Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates zu den zukünftigen Bahnausbauten. Zudem beschäftigte uns nochmals die Mitwirkung für den ÖV 2040 im Kanton Zug sowie weitere Themen.

Für eine bessere Lesbarkeit haben wir die Gestaltung des Newsletters geändert – zu den einzelnen Themen gibt es einen Anrisstext mit einem Link zu weiteren Informationen oder dem Download eines Dokumentes.

Ich wünsche allen eine anregende Lektüre und bedanke mich bei Fabian Spichtig, Ernst Sandmeier und Andy Hürlimann für die Mitwirkung bei diesem Newsletter.

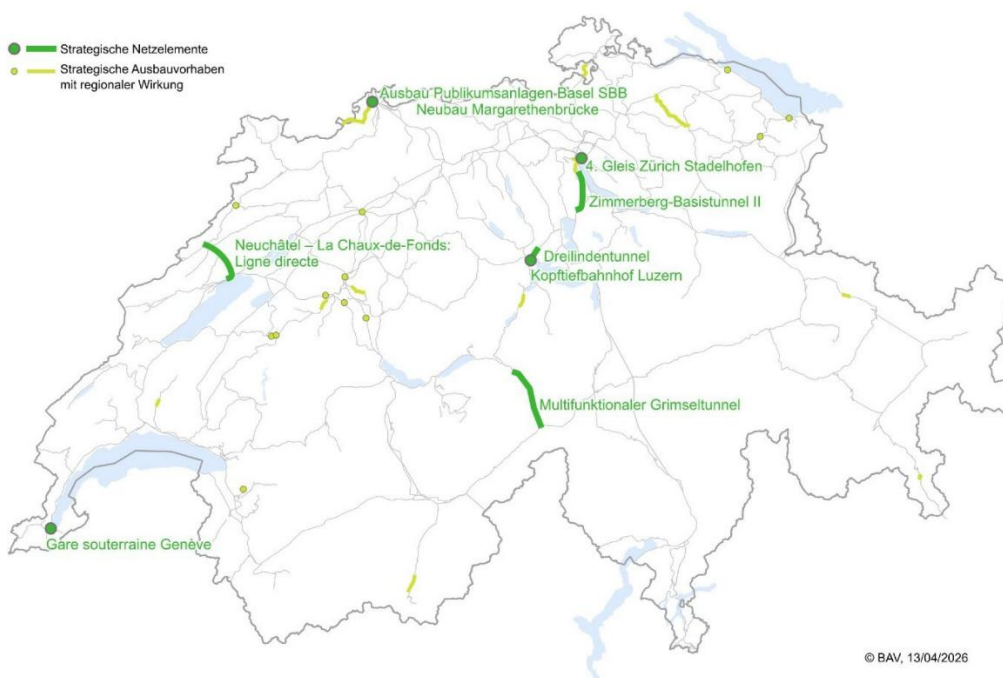
Martin Stuber, Präsident

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

Zimmerberg und Durchgangsbahnhof gesetzt, aber...

Die am 19. Juni 2026 in die Vernehmlassung geschickte «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» enthält bezüglich Bahnausbau die lange erhofften guten Nachrichten für die Zentralschweiz. Der Zimmerbergtunnel II und der Durchgangsbahnhof werden als Schlüsselprojekte bestätigt. Und auch der Ausbau zwischen Baar-Litti und Zug kommt, entgegen der Streichungsempfehlung im Gutachten Weidmann. Es gibt ein grosses Aber: die Dauer bis zur Realisierung. Und einige weitere Probleme. [Unsere Medienmitteilung und weitere Informationen hier.](#)

Abbildung 5 Strategische Netzelemente mit nationaler und regionaler Wirkung im Realisierungshorizont 2045



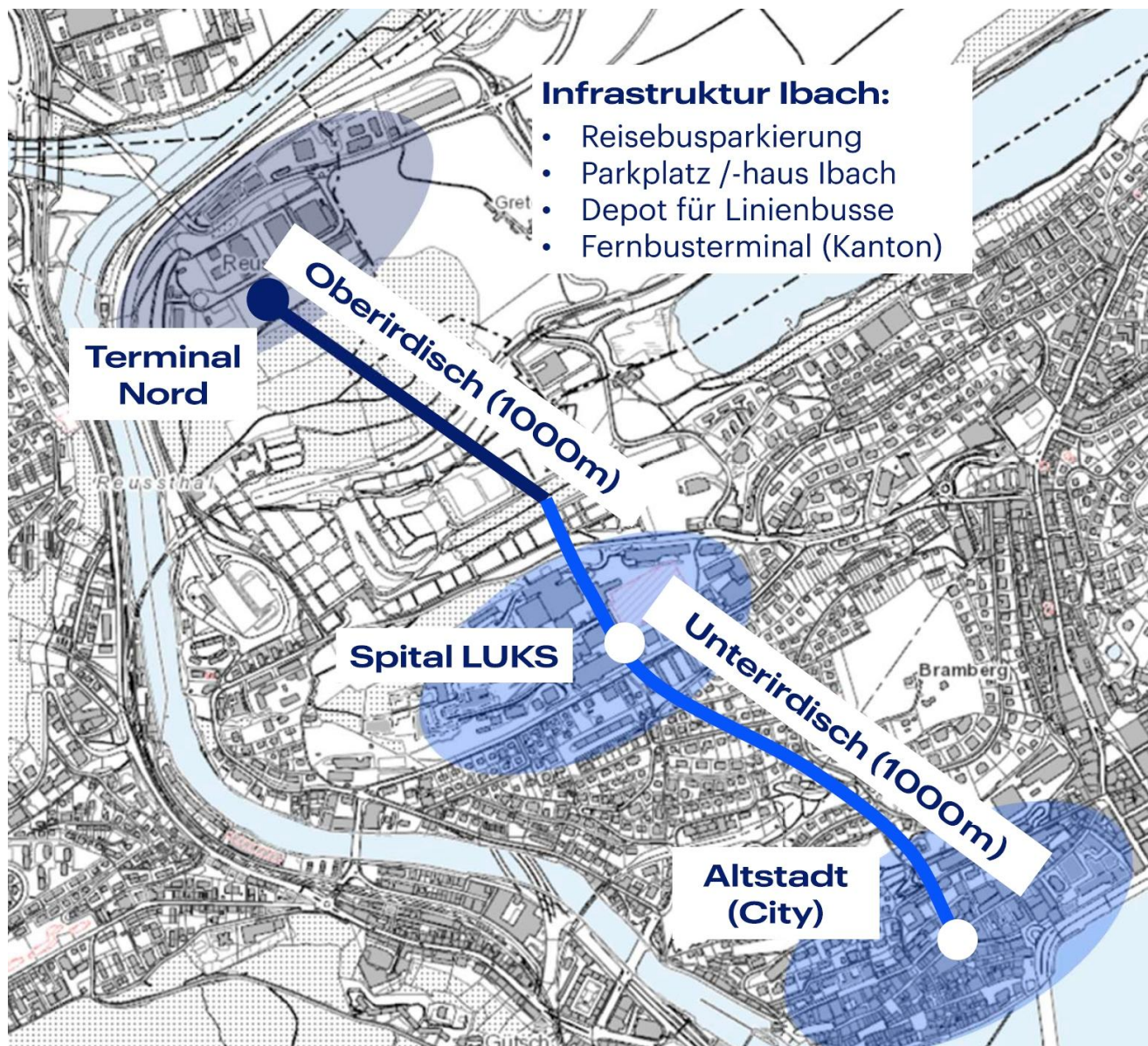
Alle Ausbauten im Horizont 2045

Quelle: Erläuternder Bericht zur Vernehmlassungsvorlage ‚Verkehr 45‘

MV 2026 – Für den Durchgangsbahnhof und Präsentation „Eine Seilbahn für Luzern?“

Am 20. Mai 2026 nahmen gegen 30 Personen an der 22. Mitgliederversammlung des Vereins Pro Bahn Zentralschweiz teil. Die statutarischen Geschäften wurden rasch abgehandelt und im Sinne des Vorstandes entschieden. Wir verabschiedeten mit Dank für sein langjähriges grosses Engagement Arndt Schafer aus dem Vorstand. Auf Antrag des Vorstandes lehnte die Versammlung den Antrag eines Mitgliedes, «die blinde Unterstützung für den Durchgangsbahnhof Luzern aufzugeben», nach kurzer Diskussion mit allen gegen eine Stimme bei zwei Enthaltungen ab.

Im Anschluss an die Vereinsgeschäfte informierte uns David Koller (Firma Garaventa) über die technischen Besonderheiten der Seilbahn "City-Link", die dereinst von Ibach über das Spital bis zum Falkenplatz führen soll. [Mehr Informationen zum Seilbahnprojekt samt Download der Präsentation hier.](#)



Der Streckenverlauf des CityLink, teilweise im Tunnel.

Quelle: Präsentation David Koller vom 20.5.2026

Programm Gesamtmobilität 2027-2030 LU – Licht und Schatten

In ihrer Stellungnahme zum Luzerner Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027–2030 begrüsst Pro Bahn Zentralschweiz zwar den neuen, verkehrsmittelübergreifenden Planungsansatz, äussert jedoch deutliche Vorbehalte. Wir kritisieren insbesondere die geplante Senkung des zweckgebundenen ÖV-Finanzierungsanteils von 35 % auf 10 %, was ein erhebliches langfristiges Risiko für das Angebot darstellt.

Angesichts der Tatsache, dass Luzern bei der Bus-Pünktlichkeit schweizweit auf dem zweitletzten Platz liegt, wird eine massive Priorisierung und Beschleunigung von Busmassnahmen gefordert. Zudem verlangt Pro Bahn ZS, dass finanzielle und personelle Ressourcen nicht in Strassen-Umfahrungsprojekte fliessen, während wichtige ÖV-Infrastrukturen aufgeschoben werden. Beim Paket zur Behindertengleichstellung drängt der Verband auf ein rascheres Handeln, da der Kanton bei der gesetzlich vorgeschriebenen Sanierung der Haltekanten stark im Verzug ist.

[Mehr dazu hier.](#)



Die systematische Einführung der Busbevorzugung in der Stadt Luzern ist dringend!

Ohne pünktlichen leistungsfähigen Bus ist der beste Bahnhof nur eine halbe Sache.

Quelle: <https://www.bus-voraus.ch>

Schlussbericht zum Zuger «öV-System 2040» erzeugt gemischte Gefühle

Wir haben im Newsletter schon mehrfach über unsere aktive Mitwirkung bei der Systemevaluation für ein 'Zimmerberg-II taugliches' ÖV-System im Kanton Zug berichtet. Auslöser für diesen Prozess war explizit das erwartete massive Passagierwachstum nach der Eröffnung des ZBT II, welches die Mittel- und Feinverteiler abnehmen können müssen.

Nun ist der Schlussbericht erschienen und die Teilnehmenden konnten Stellung dazu nehmen. Die Kantonsrätin und Pro Bahn Mitglied Vroni Straub und der PB ZS-Präsident haben das als Mitwirkende für Pro Bahn ZS getan, [das Resultat hier](#).



Für eine Metro wie in Lausanne dürfte Zug zu wenig dicht besiedelt sein.

Quelle: Schlussbericht öV-System 2040 - Systemevaluation und Empfehlung

Fahrplanentwurf 2027 – etwas mehr Kapazität, Luzern international abgehängt

Für die LeserInnen dieses Newsletter ist es nicht neu: die Streckenkapazität auf der Bahnarterie Luzern-Zug-Zürich ist am Anschlag. Mehr Kapazität geht nur über das Rollmaterial. Hier verspricht im Fahrplanentwurf 2027 die SBB Besserung: die neunteiligen IC-2000-Kompositionen sollen nun nicht nur in Spitzenzeiten sondern ganztätig mit zwei Einheitswagen 4 (EW4) ergänzt werden. Andererseits werden werktags die IR 75 nicht mehr bis nach Konstanz über den Flughafen durchgebunden, sondern enden in Zürich – ein Rückschritt!

Eine weitere Verschlechterung der internationalen Anbindung muss Luzern hinnehmen. Der EC 173 Basel-Luzern-Milano wird durch den IC 21 Basel-Lugano ersetzt. Dies hat den Chefredaktor der in Luzern erscheinenden Eisenbahn-Revue, Walter von Andrian, [einem lesenswerten Kommentar bewogen, nachlesbar hier](#).



Mit diesem Bild wirbt die SBB für die Direktverbindung Zürich-Venedig. Die Einführung einer zweiten solchen Verbindung ab Fahrplan 2027 geht auf Kosten des EC 173 Basel-Luzern-Milano.

Quelle: <https://www.sbb.ch/de/freizeit-ferien/europa/laender-staedte/italien/zuerich-venedig.html>

Und dies zum Schluss

Der menschliche Metabolismus macht auch vor der Eisenbahn nicht Halt. Früher, vor 150 Jahren, galt ein hübsch verzierter, zweckmässiger «Abtritt» als Visitenkarte für die neu erbauten Bahnhöfe. Heute scheint dieses urmenschliche Bedürfnis bei der Bahn eher als notwendiges Übel behandelt zu werden. Als sich an einem Kundenforum bei der Vorstellung einer neuen Regionalzug-Generation der Verantwortliche schon fast beklagte, dass ein WC-Besuch in einem Zug die SBB drei Franken fünfzig koste, meinte ein anwesender Pro Bahn Vertreter lakonisch: «Sie können den menschlichen Metabolismus nicht wegrationalisieren». Umso mehr freuten wir uns über die Juni-Kolumne von Peach Weber in den CHMedia Zeitungen, die er so geschlossen hat: «Ich danke den Verantwortlichen im Bahnhof Rotkreuz herzlich, dass es dort noch ein offenes WC gibt, das nichts kostet (nicht mal ein Fünfzgi) und trotzdem sauber ist».



Pro Bahn freut sich mit Peach Weber
über saubere Bahnhof-WCs,
die keinen Eintritt kosten.

Quelle: peachweber.ch

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) 2026 Pro Bahn Zentralschweiz.

Möchten Sie keine weiteren Newsletter Mails von Pro Bahn Zentralschweiz erhalten?

Sie können sich [hier abmelden.](#)