

Jahresbericht 2023 des Präsidenten

Im Berichtsjahr 2023 beschäftigte uns neben dem Tagesgeschäft das Hin und Her beim Durchgangsbahnhof Luzern stark. Bei den Vernehmlassungen standen die kantonale Strategie BUS 2040 Luzern sowie der Kontakt mit SBB, Zentralbahn und VVL im Vordergrund.

Einige Gedanken zur Situation der Eisenbahn in der Schweiz

So schlank wie die Erhöhung des Finanzrahmens für die Bahn-Ausbauschritte 2025 und 2035 im letzten März in Bern durchgegangen ist, sollte man meinen, sich keine Sorgen um den ÖV in der Schweiz machen zu müssen. Falsch!

Die entscheidende Frage ist, wie intelligent das viele Geld eingesetzt wird. Und da bestehen grosse Fragezeichen. Einerseits, weil wir über keinen schweizweiten Masterplan für den weiteren Ausbau verfügen und die vom Parlament im März zur Kenntnis genommene „Perspektive Bahn 2050“ vieles ist, aber sicher kein Masterplan. Andererseits, weil das Fehlen eines solchen Masterplanes dazu führt, dass Regionalinteressen mit sich manchmal ad hoc verschiebenden „Kuhhändel“ über die einzelnen Projekte entscheiden, und eben nicht ein durchdachter Gesamtplan. Was bedeutet: das viele Geld wird noch lange nicht immer gescheit investiert.

Hinzu kommen schwer nachvollziehbare Fehlleistungen. Krassestes Beispiel ist das überarbeitete Angebotskonzept 2035, welches massive Verschlechterungen im Bahnangebot bringen würde. Sprich: zum Teil deutlich längere Fahrzeiten, schlechtere Anschlüsse in den grossen Umsteigeknoten, Verzicht auf schnelle Neigezüge sowie häufigeres Umsteigen an den Landesgrenzen bei internationalen Verbindungen. Die vielen Milliarden, welche in den Ausbauschritt 2035 investiert werden, und dann das?

Wir sind in einem Riesendilemma. Eigentlich müsste es einen Marschhalt geben, bis ein tauglicher Masterplan 2050 erarbeitet und beschlossen ist. Dieser Masterplan muss von einem Zielfahrplan 2050 mit Zielkapazitäten und Zielreisezeiten ausgehend den Infrastrukturausbau definieren. Grundlage für die Zielkapazität muss eine massive Verschiebung des Modalsplits auf die Schiene sein – im Minimum eine Verdoppelung des Anteils bei der Verkehrsleistung. Die Eisenbahn ist bezüglich Verkehrsleistung das klimafreundlichste Verkehrsmittel, Punkt!

Die andere Seite ist, dass wir in der Zentralschweiz auch ohne Masterplan wissen, dass der ÖV der Zukunft den Ausbau der Arterie Zürich-Zug-Luzern benötigt, und dort wollen wir keine Verzögerung. De Facto könnte es aber sowieso dazu kommen, weil die SBB nämlich inzwischen ziemlich offen sagt, dass sie keine weiteren Ausbauten bis weit in die 2030er-Jahre mehr stemmen kann. Dabei unterschätzt sie, dass zwischen Neubauten und Bauten an der bestehenden Infrastruktur unterschieden werden sollte.

So oder so – ohne gescheiterten Masterplan 2050 wird der Bahnausbau in der Schweiz über kurz oder lang ins Stottern und in der Folge zum Erliegen kommen, weil zu viel Geld ineffizient investiert wird. Umso wichtiger und richtiger dünkt mich das Mitwirken von Pro Bahn bei SwissRailvolution.

Newsletter kommt gut an

Den an der Mitgliederversammlung angekündigten halbjährlichen Newsletter konnten wir realisieren. Er ist auf gutes Echo gestossen und erlaubt, unsere Aktivitäten und aktuelle Entwicklungen der Mitgliedschaft näher zu bringen.

Vernehmlassungen / Stellungnahmen

- **Bus 2040 Luzern**

Es ist sehr positiv zu werten, dass der Kanton Luzern trotz den Unsicherheiten um den DBL eine strategische Ausrichtung des Mittel- und Feinverteilers vornimmt. Neben vielen Vorschlägen zu einzelnen Änderungen und Ausbauten haben wir uns auch grundsätzlich geäußert.

«Der DBL ist ein 'game changer'! Dies dürfte ruhig auch so formuliert werden. Um diesen Quantensprung des Angebotes auf der Schiene nach der Inbetriebnahme des DBL vollumfänglich zu nutzen, scheint uns die systematische Ausrichtung des Busnetzes auf lokale Hubs (Verkehrsdrehscheiben) mit S-Bahn-Stationen der richtige Weg. Die Formulierung auf Seite 6 beim Zielkonzept 2040 'Stärkung Umsteigeknoten Bahn-Bus' wird diesem Paradigmenwechsel zu wenig gerecht und müsste zuoberst stehen.»

«Eine zentrale strategische Frage ist die Schnittstelle Bahn-Bus beim Bahnhof Luzern. Um den massiven Zuwachs an Personenfrequenzen und Umstiegen Bahn-Bus zu bewältigen, braucht es drei Busbahnhöfe und eine massive Reduktion des MIV, die mit Verkehrsmanagement bewerkstelligt werden muss. Der heutige Zustand mit der langen Aufenthaltsdauer der Busse mit entsprechendem Flächenbedarf auf dem Busbahnhof Nord ist ein 'Luxus', der angegangen werden muss.»

Unsere umfangreiche Stellungnahme zu dieser wichtigen Weichenstellung ist auf dem Internet abrufbar.

Leider sind unsere - wie wir meinen seriös erarbeiteten – Vorschläge kaum aufgenommen worden. Wir bleiben dran!

- **Fahrplanentwurf 2024 (FPE)**

Unser grundsätzlicher Kommentar zum FPE 2024: Unerfreulich und an den Bedürfnissen der Zentralschweizer und internationalen Kundschaft vorbei!

Zwar ist das dank Doppelstockzügen erhöhte Platzangebot im Regioexpress Luzern-Olten zu begrüßen, aber nur wenn Rollmaterial eingesetzt wird, welches zeitgemässe Anforderungen an den Komfort erfüllt. Die KISS-Kompositionen von Stadler können das insbesondere in der 1. Klasse nicht. Zusätzlich erwarten wir, dass die bei Doppelstockwagen zu erwartende längere Ein- und Aussteigezeiten bei den Haltezeiten berücksichtigt werden.

Inakzeptabel ist die Verschlechterung des Angebotes auf der Hauptarterie Luzern-Zug-Zürich mit dem konsequenten Brechen der durchgehenden Verbindungen zum Flughafen Zürich und der Aufspaltung der S24 in zwei Teile (Zug-Zürich HB und Zürich Wipkingen-Thayngen/Weinfeldern). Schon einmal wurde diese Verbindung mit langen Wartezeiten im HB Zürich verschlechtert, nun müssen die oft mit schwerem Gepäck reisenden Flugpassagiere auch noch umsteigen.

Ob die Sperrung der Strecke Zürich HB bis Wipkingen während eines ganzen Jahres der einzig mögliche Weg ist, können wir nicht beurteilen. Aber sicher ist, dass die SBB bei der anderthalbjährigen Sperre Zugersee Ost einen grossen Effort unternommen hatte, die Auswirkungen zu minimieren – dies unter grossem politischem Druck. Für Luzern sowie die über den Bahnhof Luzern erschlossenen Regionen ist aus Sicht von Pro Bahn Zentralschweiz mindestens derselbe Effort nötig. Gefordert sind hier insbesondere die Zentralschweizer Regierungen sowie die Interessensorganisationen aus Wirtschaft und Tourismus. Nicht, dass wir das Fliegen fördern wollen, aber die Nachtzugsverbindungen werden ja mit dem neuen Fahrplan nicht ausgebaut. Besonders stossend ist, dass im gleichen Moment, wo auf der Gotthardlinie die Verbindung Zürich-Tessin zum Halbstundentakt ausgebaut wird, Luzern einen direkten Zug nach Mailand verlieren soll. Dies steht völlig quer in der Landschaft

- **Sursee-Triengen-Bahn - Lückenschluss Triengen-Schöftland**

Der Lückenschluss zwischen Triengen und Schöftland hat mit der Diskussion um die Bahnerschliessung des geplanten Spitals Sursee in der Schwyzermatt neue Aktualität gewonnen.

Als leider unveränderliche, historisch bedingte Ausgangslage gilt es aber zu berücksichtigen, dass es sich bei der Sursee-Triengen-Bahn (ST) um eine Normalspurbahn, bei der Wynental-Suhrentalbahn (WSB) aber um eine Schmalspurbahn handelt. Ein Lückenschluss zwischen Triengen und Schöftland wäre deshalb mit grossem Aufwand (neues Trasse, Anpassung Spurbreite, etc.) verbunden. Dieser Aufwand dürfte in keinem Verhältnis zum zu erwartenden Passagieraufkommen stehen, selbst bei einem massiven Sprung zugunsten der Schiene im Modalsplit dieser Region. Für Pro Bahn ZS besteht deshalb zurzeit kein Handlungsbedarf.

⇒ Unsere Vernehmlassungen sind auf der Webseite www.pro-bahn.ch/zentralschweiz abrufbar.

Grossprojekte

- **Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)**

Das Schicksal des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) sorgte im 2023 für ein Wechselbad der Gefühle. Wir haben darüber in den beiden Newsletter ausführlich informiert.

Offenbar hat der Wechsel in der Departementsführung und vielleicht auch der baldige Abgang des BAV-Direktors Füglistaler für ein Umdenken in Bern gesorgt. Nach aktuellem Informationsstand soll im Ausbauschnitt 2026 das Geld für die erste Etappe des DBL – sprich die Zufahrt von Ebikon her (Dreilindentunnel) und der Tiefbahnhof – beschlossen werden. Die zweite Etappe soll im Grundsatz auch beschlossen werden, deren Finanzierung aber erst mit dem übernächsten Ausbauschnitt. Ob das rechtlich im Rahmen von FABI so möglich ist, darüber gehen die Meinungen auseinander.

Dass mit der Aufstockung des Finanzrahmens für den Ausbauschnitt 2035 auch der Ausbau des Bahnhofes Ebikons – faktisch eine Vorinvestition für den DBL – beschlossen wurde, stimmt optimistisch. Allerdings muss der nächste Ausbauschnitt noch vom Gesamtbundesrat zuhanden des Parlamentes beschlossen werden. Dort stehen die Zeichen auf Sparen. Von der Öffentlichkeit kaum zur Kenntnis genommen, wurde der Bahninfrastrukturfonds nämlich bereits um mehrere hundert Millionen Franken gekürzt!

- **Zimmerberg II (ZBT II)**

Wohl zur Überraschung nicht nur des Schreibenden hat die Bundesversammlung in der Frühjahrsession 2024 mit 194 zu 1 im Nationalrat und einstimmig im Ständerat

den Finanzrahmen für die Ausbauschritte 2025 und 2035 um fast drei Milliarden Franken erhöht. Damit ist jetzt auch die Finanzierung des ZBT II vollumfänglich gesichert. Mehr noch: entgegen des bundesrätlichen Vorschlages hat das Parlament auch die Vorinvestition für den Meilibachtunnel gesprochen. Dabei handelt es sich um ein unterirdisches Verzweigungswerk, welches dereinst die Weiterführung des ZBT bis zwischen Au und Wädenswil erlauben soll.

Die nächste grosse Herausforderung für die Planungsteams der SBB ist nun die Erarbeitung eines Auflageprojektes, welches mit möglichst wenig Einsprachen durch die betroffenen Anrainer im südlichen Bereich Littli/Bofeld/Deinikon und Frühberg in Baar realisiert werden kann. Die grossen Knacknüsse sind der Bau-Installationsplatz und die Frage, wohin mit dem Material des Tunnelausbruches.

Pro Bahn ZS begrüsst es, dass sich die Betroffenen in der IG ZBT 2 zusammengeslossen haben und die SBB ihr Projekt sehr frühzeitig und im Dialog mit den Anrainern, dem Kanton Zug sowie der Gemeinde Baar entwickelt. Mit der IG hat die SBB einen konstruktiven Gesprächspartner, um eine für alle befriedigende Lösung finden zu können. Damit verbunden ist die Hoffnung, dass der Bau nicht durch langwierige Einsprachen verzögert wird.

- **Übergangsregime bis zur Inbetriebnahme DBL/ZBT II**

Dieses Thema ist ein Schwerpunkt unserer Tätigkeit in den nächsten Jahren.

Hintergrund ist bekanntlich ein grosser Zielkonflikt: Einerseits die stark steigenden Kapazitätsbedürfnisse auf der Bahnarterie Zürich-Zug-Luzern in der Zeit bis zur Inbetriebnahme dieser beiden Grossprojekte – und andererseits die Einschränkungen durch die Bautätigkeiten an der bestehenden Bahninfrastruktur im laufenden Betrieb. Zwar handelt es beim ZBT II wie auch beim DBL um Neubaustrecken, aber diese tangieren die bestehenden Bahnhöfe Zug und vor allem Luzern ebenfalls stark.

Zwar konstatieren wir ein entsprechendes Problembewusstsein bei der SBB, aber es ist klar, dass das Auffangen der phasenweisen Einschränkungen im laufenden Bahnbetrieb einiges kosten wird. Umso wichtiger erachten wir hier unseren Einsatz zugunsten der Bahnkundschaft.

Diverses

- **Tieferlegung Zentralbahn Stans**

In Stans ist ein überparteiliches Komitee gegründet worden, welches sich für die Tieferlegung der Zentralbahn im Stanser Ortszentrum einsetzt. Damit sollen hauptsächlich die Wartezeiten an den beiden Bahnübergängen beim Bahnhof eliminiert werden, welche in letzter Zeit durch die Fahrplanverdichtung merklich zugenommen haben sollen.

Der Vorstand ist eher skeptisch. Es scheint, dass eine Tieferlegung dem ÖV ausser dem lokalen Busverkehr wenig Nutzen bringt. Zudem fehlt uns die Einbindung ins Nidwaldner Gesamtverkehrskonzept. Da aber ein gewisser Leidensdruck besteht, wird unser zuständiges Vorstandmitglied die weiteren Schritte in Stans begleiten und sich einbringen.

- **Kundenforum Zentralbahn vom 6. April 2023**

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Frequenzen sind im ÖV kaum mehr zu spüren. Allerdings hat sich die Zusammensetzung der zb-Kundensegmente seit Corona massiv verschoben. Aktuell sind nur noch ein Drittel internationale Fahrgäste. Die Kapazitätsgrenze auf der Strecke Luzern - Brünig - Interlaken ist schon fast wieder erreicht.

Ungelöst sind die Probleme beim Gepäcktransport durch Touristen. In den Zügen fehlt es an genügend Ablage-/Stauraum, so dass oft der Durchgang für die anderen Passagiere blockiert wird.

Ernüchternd ist der tiefe Gesamt-Belegungsgrad der ZB mit nur 20%. Es besteht die Hoffnung, diesen mit guten Angeboten u.a. im Freizeitbereich markant steigern zu können.

Der Versuch, Zahnradstrecken durch Adhäsionstriebzüge zu ersetzen, ist noch nicht abgeschlossen. Mit einem Systemwechsel ist nicht vor 2035 zu rechnen.

Wie in vielen anderen Bereichen der Wirtschaft ist der Fachkräftemangel auch bei der ZB stark spürbar. Mit gezielten Massnahmen (u.a. Ausbildungsoffensive, Kampagne für Nachwuchskräfte) wird versucht, Abhilfe zu schaffen.

- **Verkehrskonferenz öffentlicher Verkehr Nidwalden vom 6. Dezember 2023**

Nach der Begrüssung durch Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer informierte Eveline Spichtig, Leiterin Fachstelle ÖV im Amt für Mobilität und öffentlichen Verkehr des Kantons NW, unter anderem über aktuelle Projekte der ÖV-Strategie Nidwalden 2025 bis 2028 und das Gesamtverkehrskonzept. Auf die Herausforderungen, welche die steigenden Passagierzahlen und der Halbstunden-Takt nach Engelberg stellen, ging Michael Schürch, Geschäftsleiter Zentralbahn, in seinem Referat ein. Weiter berichtete Philipp Schubiger, KAM Zentralschweiz PostAuto AG, über die Tücken eines verlässlichen ÖV wie auch über Nachfrage und Fahrplanentwicklung im 2024.

In einem interessanten Impulsreferat «Herausforderung Versorgungssicherheit» von Markus Christen, Mitglied der Geschäftsleitung EWN, wurden die Zusammenhänge zur Entstehung und Bewältigung einer Strommangellage erläutert. Im Anschluss ergaben sich unter den Referenten und den Gästen angeregte und inspirierende Diskussionen.

- **Plattform Mobilität im Alter**

«Mobilität – Soziale Teilhabe» - eine imaginäre Reise mit praktischen Erläuterungen: Welche Herausforderungen können sich im Alter auf dem Weg zu einem Ziel stellen? Welche Hilfestellungen gibt es, um diese Herausforderungen zu meistern? Wie wird gewährleistet, dass Mobilität auch im Alter möglich ist? Dies auch unter dem Aspekt der Sozialen Teilhabe. Etwas mehr als einhundert Personen nahmen am Anlass im vbl-Busdepot Weinbergli in Luzern teil.

- **Luzernmobil-Challenge**

Eine Delegation des Vorstandes hat sich frühzeitig von der engagierten Projektleiterin und «Seele» des Projektes, Sarah Troxler, über diese Initiative des VVL und des Kantons Luzern informieren lassen. Das Ziel, den Umstieg vom privaten Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, unterstützen wir natürlich, unter anderem mit unserem Newsletter. Nachdem die erste Challenge im Herbst 2023 recht erfolgreich war, läuft nun die zweite Welle. Mehr auf www.luzernmobil.ch.

- **SBB Kundenforum vom 1. Juni 2023**

Im Zentrum der Präsentationen stand die Anbindung des schweizerischen ÖV an die internationalen Angebote.

Die negativen Auswirkungen der Bauarbeiten am Wipkinger-Viadukt in Zürich auf das ÖV-Angebot in der Zentralschweiz werden von der SBB als unumgänglich erläutert. Zu Reden gibt die Umgestaltung des Kiss & Ride-Bereiches beim Bahnhof Luzern (bis heute...).

Armin Tschopp, SBB Regionen Manager Zentralschweiz und Aargau, welcher die Kundenforen in den letzten Jahren umsichtig und engagiert organisiert und geleitet hat und für uns immer ein guter Ansprechpartner war, verlässt die SBB. Wir bedauern seinen Weggang und wünschen Armin alles Gute auf seinem weiteren Weg.

- **Personenunterführung Guthirt im Bahnhof Zug**

Im letzten Jahresbericht haben wir darüber informiert, dass die Personenunterführung Guthirt voraussichtlich erst 2033/2034 in Betrieb gehen wird. Dies ruft nach der längst

fälligen Sanierung der bestehenden Unterführung beim Gubelloch. Diese wurde durch das im Berichtsjahr aufgegleiste Tunnelprojekt blockiert, welches nun aber vom Souverän im März 2024 abgelehnt wurde. Wir hoffen und setzen uns dafür ein, dass im nächsten Jahresbericht über Massnahmen zur Sanierung berichtet werden kann.

Internes

- **Vorbemerkung**

Im Berichtsjahr war der Präsident durch sein Buchprojekt „Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)“ ab Februar 2023 bis Ende Jahr stark absorbiert. Dank der grossen Unterstützung im Vorstand hat die Tätigkeit von Pro Bahn Zentralschweiz im Berichtsjahr jedoch kaum gelitten.

- **Vorstandsaktivitäten / Veranstaltungen**

Um die vielfältigen Themen bewältigen zu können, haben wir 4 Vorstandssitzungen und weitere bilaterale Besprechungen abgehalten. Alle Vorstandssitzungen fanden vor Ort statt - der Vorstand findet einhellig, dass dies virtuellen Sitzungen vorzuziehen ist. Das Gewicht von Pro Bahn in der ÖV-Branche ist erfreulich, fordert den Vorstand aber bzgl. Arbeitslast. Dank der Tatsache, dass diese auf mehr Schultern verteilt ist, konnten wir sie gut bewältigen.

Erfreulicherweise ist unser ehemaliger Vizepräsident Fabian Spichtig im Sommer 2023 in die Zentralschweiz zurückgekehrt. Wir haben ihn gerne wieder begrüsst und freuen uns sehr, dass er bereit ist, wieder im Vorstand mitzuarbeiten. Deshalb werden wir ihn an der GV 2024 zur Wahl in den Vorstand vorschlagen.

Pro Bahn Schweiz analysiert zurzeit das Funktionieren und die Ausrichtung von Pro Bahn und hat dazu eine interne Vernehmlassung gemacht. Der Vorstand hat die Stärken und Schwächen unserer Arbeit in der Zentralschweiz besprochen.

- **Mitgliederversammlung vom 22. März 2023**

Siehe Protokoll. Die gut besuchte Versammlung hatte neben dem statutarischen Teil die inhaltlichen Schwerpunkte „Stand Durchgangsbahnhof Luzern“ und „Strategie Bus 2040 Luzern“, die beide für angeregte Diskussionen sorgten und Vorschläge aus den Reihen der Mitglieder erbrachten.

- **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).

Unser Präsident war zusammen mit Zentralvorstandmitglied Guido Schoch an der Erarbeitung der Vernehmlassung zu den „Perspektiven Bahn 2050“ des BAV mitbeteiligt. Darin werden drei fundamentale Fehler von Bahn 2050 kritisiert:

- Die Berechnung der Verkehrsleistung in «Anzahl der Wege» statt in «Anzahl der Personenkilometer» führt zu einer Strategie, welche eine nur sehr geringe Verschiebung des Modalsplits zugunsten der Schiene bewirkt (3%).
- Dieser Fehler führt zu einer falschen Anwendung des Ziel- und Indikatorensystems Nachhaltiger Verkehr (ZINV).

- Eine der Grundannahmen von Bahn 2050 - «Schnelleres Reisen führt zu Zersiedelung» - wird durch mehrere wissenschaftliche Studien widerlegt. Im Gegenteil fördert es die Verdichtung in den Städten.
- **Mitgliederwesen**
Der aktuelle Mitgliederbestand per Ende 2023 steht stabil bei 143 Mitgliedern. Im 2024 können wir bisher ein erfreuliches Wachstum konstatieren und mit der AUTO AG Uri können wir 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 Vorstandkolleginnen und -kollegen für den ausserordentlichen und ehrenamtlichen Einsatz sowie die kollegiale und effiziente Zusammenarbeit. Auch den beiden Revisoren spreche ich meinen Dank aus.

Zug, 30. April 2024

Martin Stuber, Präsident

