

Zehn Jahre ist die Zentralbahn nun schon unterwegs. Seither ist auf dem Schienennetz buchstäblich kein Stein mehr auf dem anderen.

Christian Hug



Nächster
Anschluss:
Zukunft

10 Jahre Zentralbahn: 2005–2015

Herzlich willkommen



Anna Barbara Remund,
Verwaltungsratspräsidentin



Dr. Renato Fasciati,
Geschäftsführer

Wer hätte vor zehn Jahren gedacht, dass die Zentralbahn heute dort steht, wo sie ist? Wahrscheinlich niemand, wenn wir an die hektische Anfangszeit zurückdenken: Neue Spatzen-Züge mit Kinderkrankheiten, zwei unterschiedliche Personalkulturen und auch das Unwetter 2005 machten den Start nicht einfach. Aber gleichzeitig sind wir überzeugt: Ohne diese Schwierigkeiten wäre die Zentralbahn nicht da, wo sie heute ist. Die vielen Herausforderungen schweissten das Personal zusammen: Die «Familie Zentralbahn» war gegründet.

Eine tiefgreifende Entwicklung mit grossen Ausbauten im Angebot, in der Infrastruktur und im Rollmaterial machte die Zentralbahn zu einer topmodernen Meterspurbahn. Die Nachfrage stieg um rund 35 Prozent und alleine im Jahr 2014 verzeichnete die Zentralbahn 26 Prozent mehr Fahrgäste. Sie, geschätzte Kundinnen und Kunden, sind der grösste Ansporn für die tägliche Arbeit all unserer Mitarbeitenden.

Was die Zentralbahn in den letzten Jahren alles erreicht hat, können Sie, liebe Leserinnen und Leser, in dieser Festschrift nachlesen. Und selbstverständlich blicken wir auch in die Zukunft, denn wer stehen bleibt, macht einen Rückschritt. Unser oberstes Ziel bleibt die Weiterentwicklung der Zentralbahn und des öffentlichen Verkehrs, um für Sie, geschätzte Fahrgäste, das optimale Angebot auf die Schiene zu bringen.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Reise durch 10 Jahre Zentralbahn.

Impressum

Nächster Anschluss: Zukunft. 10 Jahre Zentralbahn: 2005–2015

Text: Christian Hug, Stans

Bilder: zb Zentralbahn AG, Stansstad

Layout: Ristretto Kommunikation AG, Stans

Projektleitung Zentralbahn: Peter Bircher

Druck: Druckerei Odermatt AG, Dallenwil

Copyright: 2015 zb Zentralbahn AG

Der Originaltext erschien in zwei Teilen

im Nidwaldner und im Obwaldner Kalender 2015.



Dr. Peter Füglstaler,
Direktor Bundesamt
für Verkehr

Bahn frei!

Die Zentralbahn – das bedeutet für mich Zugfahren durch das Herz der Schweiz, Reisen zu wichtigen Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusdestinationen. Die Zentralbahn ist aber auch der Inbegriff eines erfolgreichen Wandels: Aus den zwei damaligen Regionalbahnen ist ein modernes, gut geführtes und gut positioniertes Unternehmen geworden, das sich nun schon seit zehn Jahren erfolgreich am Markt behauptet. Die Zentralbahn hat geschafft, was ihre beiden Vorgängerbahnen kaum hätten stemmen können: Sie hat modernes, kundenfreundliches Rollmaterial beschafft, neue Haltestellen gebaut und so das Angebot für die Kunden laufend ausgebaut. Mit ihrer Entwicklung in den letzten zehn Jahren hat die Zentralbahn ihrem Namen Ehre gemacht, sie ist für die Innerschweiz und fürs Berner Oberland zu einem «zentralen» Standortfaktor geworden. Sie ist heute viel mehr als die Summe ihrer Vorgängerbahnen: ein Transportunternehmen, das sich laufend weiterentwickelt und sich an die Erfordernisse von Gegenwart und Zukunft anpasst. Ich wünsche der Zentralbahn nicht nur für die nächsten zehn Jahre, sondern auch für die weitere Zukunft alles Gute und hoffe, dass sie sich nicht auf ihren Lorbeeren ausruht, sondern jung, erfrischend, innovativ und dynamisch bleibt!



Die Zentralbahn: Seit 10 Jahren erfolgreich zwischen Luzern, Engelberg und Interlaken unterwegs.

Inhalt: Einstiegen bitte

Unterwegs

Gemeinsame Strecke

Seite 10

Start in Luzern mit unerwarteten
Bekanntschaften nach Hergiswil.

Die Engelberg-Linie

Seite 16

Mit Armin Mathis von Hergiswil zu Fuss
durch den Loppertunnel nach Engelberg.

Die Brünig-Linie

Seite 30

Mit Elisabeth Bärtschi von Hergiswil durch
den Kanton Obwalden bis nach Interlaken.

Extrafahrt

Chronologie

Seite 48

Die Vorgänger und 10 Jahre Zentralbahn.

Auf der Schiene

Seite 54

Die Zugkompositionen.

An der Schiene

Seite 56

Erweiterte Mobilität.

Essenz

Seite 58

Zahlen und Fakten.

Ein Zugsgebiet

Seite 64

Halt an allen Stationen.



Getaktet: Der Fahrplan der Zentralbahn richtet sich nach den Anschlüssen in Luzern.

Gemeinsame Strecke: Luzern – Hergiswil

«Sie können auch in der ersten Klasse fahren», sagt die Zugbegleiterin und lächelt gleichermassen freundlich und erstaunt; normalerweise ist es umgekehrt, dann fahren Gäste mit Zweite-Klasse-Ticket in der ersten, die muss sie dann höflich bitten, die Klasse zu wechseln oder einen Zuschlag zu bezahlen. Ja, ich könnte tatsächlich in die gehobene Abteilung wechseln, das steht so auf meiner Tageskarte, gültig auf dem ganzen Zentralbahn-Netz.

Aber erstens: Der Direktor hat mich eingeladen, seine Bahn zu erkunden, und genau das will ich heute tun. Ich will wissen, wie diese Bahn tickt, die seit über 125 Jahren über den Brünig fährt und seit 117 Jahren hoch nach Engelberg rollt und seit 10 Jahren als Zentralbahn beide Strecken bedient. Ich will in Erfahrung bringen, wie es kam, dass alleine seit diesen letzten zehn Jahren kein Stein mehr auf dem anderen liegt. Und zwar im besten Sinne des Wortes, vom Schotter auf dem Trassee über die Schienen und die Züge, die darauf verkehren, bis zu den Bahnhöfen mit ihren Perrons. Heute ist nichts mehr so, wie es war, als die Brünigbahn und die LSE zur Zentralbahn fusionierten. Und um herauszufinden, wie dieser Wandel das Land und die Leute verändert, fang ich doch am besten «von unten» an. Beziehungsweise in der zweiten Klasse.

Und zweitens: Als ich vorhin im Bahnhof Luzern auf die S5 nach Sarnen gewartet habe, Abfahrt 10.42 Uhr auf Gleis 14 mit Halt an allen Stationen, bin ich mit Armin Mathis ins Gespräch gekommen. Ich traf den stämmigen Mann am Perron. Mit seiner silberbestreiften orangen Arbeitskleidung und den schweren Schuhen war er leicht als Bahnarbeiter zu erkennen, aber seine umgehängte Taschenlampe hat mein Interesse geweckt. «Darf ich Sie fragen, was Sie am helllichten Tag mit der Taschenlampe vorhaben?» «Heute



Unterirdisch: Die Haltestelle Luzern Allmend / Messe ...

... ist modern gebaut und ermöglicht effizienten Verkehr.

laufe ich die Strecke nach Engelberg ab, da ist zusätzliches Licht im Tunnel ganz hilfreich», hat er geantwortet, aber jetzt war ich erst recht neugierig: Strecke ablaufen? Zusätzliches Licht? Das wollte ich natürlich genau wissen.

«Also es ist so», sagt Armin Mathis und erklärt: Alle drei Wochen wird das gesamte Schienennetz der Zentralbahn von Spezialisten zu Fuss kontrolliert. Ob keine Schrauben locker und die Schwellen richtig verankert sind, ob die Schienen nicht verzogen und die Zahnstangen abgewetzt sind. Und ob die Tunnelwände alle noch intakt sind. Deshalb die Taschenlampe. Aber dazu kommen wir gleich. Auf der Nidwaldner Linie besorgt diesen Job meist Armin Mathis. Er hat als gelernter Forstarbeiter vor 22 Jahren bei der Bahn angefangen, damals hieß sie noch Luzern–Stans–

Engelberg-Bahn. Er kennt die 24,78 Kilometer lange Strecke von Hergiswil bis Engelberg wie seine Westentasche, in der sein Schienenläufner-Notizbuch steckt.

Ob ich ihn begleiten darf, fragte ich. Armin Mathis holte die Erlaubnis von der Zentrale in Stansstad ein. Okay erteilt. «Wir von der Bahn sind übrigens alle per du.» Freut mich. Das bestätigt jetzt, da wir im Zug sitzen, auch die nette Zugbegleiterin. Sie heisst Elisabeth Bärtschi, ist 52 Jahre alt und arbeitet seit sechs Jahren bei der Zentralbahn. Einst führte sie in Brienzwiler einen eigenen Lebensmittelgeschäft – inzwischen ist sie Teamleiterin der Zugbegleiter. Sie führt in der S5 sogenannte Stichkontrollen durch, bei denen sie die Billette der Fahrgäste kontrolliert. «Es ist uns wichtig, dass alle Fahrgäste gleich behandelt werden und



Repräsentiert: Zugbegleiterin Elisabeth Bärtschi.

ein gültiges Bahnbillett haben», erklärt Elisabeth Bärtschi ihre Aufgabe in der normalerweise unbegleiteten S-Bahn.

Alles veraltet – was tun?

Wir fahren bis zur Haltestelle Luzern Allmend / Messe, dem neuen und bis jetzt einzigen komplett



Hauptverkehrsader: Die Zentralbahn, hier bei Horw, verbindet Ob- und Nidwalden mit Luzern.

unterirdischen Bahnhof der Zentralbahn und der Zentralschweiz. Ein geradezu futuristisch anmutender, urbaner Bau. Von dort gehts weiter bis Kriens Mattenhof, eine im Dezember 2004 neu in Betrieb genommene Haltestelle. Beide Stationen werden im Verlauf unserer Reise nochmal eine Rolle spielen. Aber vorerst fahren wir weiter nach Horw, und im Haltiwaldtunnel an der Kantonsgrenze zwischen Luzern und Nidwalden kommen wir zur Frage, warum die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn und die Brünigbahn überhaupt fusionierten. Und wem die Zentralbahn gehört.

Die Brünigbahn wurde 1888 eröffnet und später in die SBB überführt. Die LSE hingegen war seit jeher eine Privatbahn: Sie wurde 1898 als Verbindung von Stansstad nach Engelberg gegründet und blieb privat, als daraus 1964 mit der Verlängerung nach Hergiswil die LSE wurde. Die LSE war übrigens in den 1990er-Jahren die zweitletzte

Bahn der Schweiz, die in die roten Zahlen fuhr – auf beiden Linien musste gespart werden, und das ging vor allem auf Kosten der Infrastruktur: Man investierte nicht mehr in neue Technik oder modernere Züge und verliess sich dafür auf passioniertes Personal.

«Damals machten bei uns alle alles, und mit viel Fachwissen, Erfahrung und Improvisation hielten wir die Bahn am Laufen», erzählt Armin, der diese Zeit noch selber miterlebt hat. Aber irgendwann waren trotz allen Engagements sowohl die Züge als auch die Trassees veraltet. Beide Bahnen wurden zunehmend sanierungsbedürftig. Und es zeigte sich immer deutlicher, dass der notwendige grosse Schritt in die Moderne gemeinsam sehr viel einfacher zu bewältigen sein würde. Aus der Brünigbahn und der LSE sollte eine neue Bahn werden – die Zentralbahn. Formal kaufte die LSE die Brünigbahn den SBB ab zum Preis von zwei

Dritteln des LSE-Aktienkapitals. Und obwohl die SBB heute die grösste Aktionärin der Zentralbahn ist, funktioniert diese vollkommen eigenständig – hat aber Zugang zum Know-how der SBB.

Am 1. Januar 2005 wurde die Zentralbahn nach langen Verhandlungen als Aktiengesellschaft aus der Taufe gehoben. Die Besitzverhältnisse sehen bis heute wie folgt aus:

SBB: 66,0 Prozent

Bund: 16,1 Prozent

Kanton Nidwalden: 11,8 Prozent

Kanton Obwalden: 5,0 Prozent

Gemeinde Engelberg: 1,0 Prozent

Private: 0,1 Prozent

Das Aktienkapital beträgt übrigens stolze 120 Millionen Franken.

So viele verschiedene Besitzer haben natürlich auch verschiedene Interessen. Und diese alle auf zwei Gleisen zu vereinen, ist bis heute eine

der anspruchsvollen Aufgaben der Zentralbahn. Gleichzeitig machte man sich in der Geschäftsleitung Gedanken, in welchem Zeitplan mit wie viel Geld welche Teile der Infrastruktur erneuert werden sollten.

Doppelspur, doppelt schwierig

Im doppelspurigen Haltiwaldtunnel kommt uns die S4 von Hergiswil Dorf entgegen und rauscht an uns vorbei Richtung Luzern. Wir verlassen derweil den Tunnel und fahren in den am härtesten umkämpften Streckenabschnitt der Zentralbahn: Die rund zwei Kilometer Trassee zwischen dem Nidwaldner Ende des Haltiwaldtunnels und dem Bahnhof Hergiswil Dorf müssen zwingend auf zwei Spuren ausgebaut werden, wenn auch in Zukunft alle Züge auf beiden Strecken reibungslos aneinander vorbeikommen und zudem sämtliche S-Bahnen an der Haltestelle Matt regelmässig einen Stopps einlegen sollen.

Aber in welcher Form die Linie auf zwei Spuren ausgebaut werden soll, darüber haben die beteiligten Parteien inklusive die Bürgerinnen und Bürger von Hergiswil lange Jahre debattiert.

Zweispurig auf einem höher gelegten Trassee? Oder auf einem tiefer gelegten Trassee? Ein langer Tunnel? Oder ein kurzer Tunnel?

Anfang Juli 2014 gaben der Baudirektor des Kantons und der Geschäftsführer der Zentralbahn in einer gemeinsamen Pressekonferenz bekannt, dass man sich auf eine «Bestvariante» geeinigt habe: Von den vielen Möglichkeiten, die von verschiedenen Kommissionen erarbeitet und geprüft worden waren, entschied man sich für die Variante «Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt»: offene doppelspurige Linienführung vom Schlüssel bis zur Haltestelle Matt und zwischen Matt und Dorf ein 800 Meter langer Tunnel. Kosten: 267 Millionen Franken bei einer «Kostengenauigkeit von plus/minus 20 Prozent». So jedenfalls der Stand Anfang 2015. Auf der Internetseite www.doppelspurausbau-hergiswil.ch können sich Interessierte laufend informieren.



Abzweigen auf die Engelberg-Linie: Einfahrt in den Loppertunnel II in Hergiswil Richtung Stansstad.



Röhren-Check: Armin Mathis kontrolliert im Loppertunnel auch den Zustand der Gewölbemauern.

Die Engelberg-Linie: Hergiswil – Engelberg

10.54 Uhr, Bahnhof Hergiswil Dorf.

Armin und ich verabschieden uns von Elisabeth und steigen aus, «tschüss, bis zum nächsten Mal». Armin überreicht mir eine leuchtend orange Sicherheitsweste und meldet sich per Handy in der Leitstelle in Stansstad. «Wir gehen jetzt rein in Lopper Zwei. Sperr bitte den Tunnel für die Züge und mach das Notlicht an.» Im 1760 Meter langen Tunnel ist es nicht so kalt und feucht und auch nicht so stockdunkel, wie ich mir das immer vorgestellt habe. Alle paar Meter spendet eine

Notleuchte helles Licht, die Temperatur ist frisch, aber nicht kalt, es ist trocken und windstill, unsere Schritte verhallen dumpf in den Weiten der gewölbten Röhre.

«Schau», sagt Armin und zündet mit seiner Taschenlampe an die Decke, «an dieser Stelle ist die Wand etwas feucht, aber das ist seit Jahren unverändert so. Kein Problem. Hier hingegen», Armin leuchtet auf eine andere Stelle, «hier haben wir vor drei Jahren eine tropfende Stelle mit Felsenankern und einer Metallplatte gesichert.» Das Schienenlaufen im Tunnel sei übrigens sehr viel angenehmer, seit die Fäkalien der Zug-WCs nicht mehr direkt auf dem Gleis entsorgt werden. Und seit es im Berg Handy-Empfang gibt, ist auch

die Sicherheit der Inspizienten wesentlich besser. «Früher haben wir uns einfach per Funkgerät angemeldet, wenn wir rein gingen, und abgemeldet, wenn wir wieder raus kamen», erzählt Armin. Heute braucht er für seine vielfältigen Aufgaben am Streckennetz mehrere Sonderausbildungen. Sein Handy klingelt. «Armin... alles klar... danke.» Er weist mich zur nächsten Unterstandsnische in der Tunnelwand. «Ein Zug wird demnächst in Stansstad abfahren, wir gehen jetzt da rein.»

Unerwartet plötzlich schlägt eine Druckwelle auf die Ohren, wie wenn man mit einer Seilbahn den Berg runter fährt, nur viel schneller. Die S4 von Stansstad nach Luzern ist auf der anderen



Fussgänger: Mathis läuft die Strecke regelmässig ab.

Seite des Loppers in den Tunnel eingefahren und wuchtet eine Druckwelle durch den ganzen Tunnel, lange bevor wir den Zug zu sehen bekommen. Erst sehen wir die Lichter der Lok, dann spüren wir die Luftmassen, die der Zug vor sich her schiebt, als zunehmenden Wind. Erstaunlich leise und im sicheren Abstand fährt die Komposition mit Tempo 75 an uns vorbei – und hinterlässt heftige kalte Luftverwirbelungen. Ein kleiner Sturm im Lopper ...

Der steife Wind und das schummrige Licht im Tunnel passen zur Anfangszeit der Zentralbahn. Denn die ersten Monate der neu gegründeten Bahn waren geprägt von Pleiten und Pannen, auch ein bisschen Pech war im Spiel, wo man doch voller Begeisterung die Bevölkerung am allerersten Zentralbahn-Tag zur Gratisfahrt eingeladen hatte: Immer wieder kam es zu technischen Problemen, die zu Verspätungen der Züge führten, was wiederum den Fahrgästen überhaupt nicht passte. Statt der Glückseligkeit, die der neue Slogan «Wir bringen Sie hin und weg» versprach, entstand ein aufreibendes Hin und Her zwischen Kunden und Anbieter. Es hagelte böse Mails in der Verwaltung und Leserbriefe in der Zeitung. Ungnädigerweise hatten die polternden Pendler dabei aber übersehen, mit welch immensem Aufwand die Zentralbahn gerade gestartet war: Die ersten brandneuen und topmodernen Zugkompositionen wurden in Betrieb genommen, sie heißen Spatz, eine Abkürzung für «Schmalspur-Panorama-Triebzug». Entwickelt wurde der Zug von der Thurgauer Firma Stadler Rail. Ein neuer



Zentrale: In der Leitstelle überwacht Peter Furrer jede Bewegung auf dem gesamten Schienennetz.

Fahrplan mit mehr Zügen und mehr Haltestellen trat in Kraft. Ein neues Zugsicherungssystem kam zum Einsatz, funktionierte aber noch nicht einwandfrei. Im Dezember 2004 wurde die zusätzliche Haltestelle Kriens Mattenhof in Betrieb genommen. Und am 25. April 2005 wurde der neu gebaute Haltiwaldtunnel dem Bahnverkehr übergeben – 940 Meter Doppelspur.

Aber wie am Ende jedes Tunnels kam auch bei diesem das Licht, die «Kinderkrankheiten» wurden ausgemerzt, der Fahrplan gewann zusehends an Stabilität, wie man im Bahnjargon sagt, wenn die Züge pünktlich fahren.

Auch der Loppertunnel ist inzwischen durchschritten. Natürlich werde ich zu Hause meinen Handy-

Film des vorbeirasenden Zuges auf Youtube stellen. Armin und ich stapfen von der Sonne geblendet über die Achereggbrücke zum Bahnhof Stansstad.

Die Dirigenten

Hier befindet sich der Kopf der Firma Zentralbahn: Hier haben der Geschäftsführer, der Personalchef, der Marketingleiter und viele andere Mitarbeitende ihre Büros, hier rufen die SBB an, wenn es Fragen gibt, und die Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden und Bern, wenn Probleme zu lösen sind. In Stansstad ist auch das Herz der Zentralbahn stationiert, die Leitstelle, die den gesamten Verkehr überwacht und notfalls dirigiert. Armin klopft an die Tür, nicht mal er hat freien Zutritt, und gewährt einen Einblick in die Zentrale.



QR-Code zum Film.

Bildschirm oben rechts: «Zudem sind wir mit dem gesamtschweizerischen Leitsystem der SBB verbunden, wir sehen also auch die Anschlusszüge in Interlaken und Luzern.»

Im Raum herrscht konzentrierte, aber entspannte Ruhe. Wie lange man denn in den Bildschirm gucken muss, bis man alle Zeichen versteht, will ich wissen. Peter lächelt milde. «Alleine für dieses Programm», sagt er und zeigt auf den zweiten Bildschirm oben links, «gehst du ein Jahr in Ausbildung, aber erst nach weiteren zwei Jahren Praxis kennst du alle Optionen und kannst sie nutzen.»

Es ist ja schon schwierig genug, sich vorzustellen, wie viele Züge zu einem x-beliebigen Zeitpunkt gleichzeitig, aber mit verschiedenen Tempi und in entgegengesetzter Richtung auf dem Schienennetz unterwegs sind. Und wie die dann auf dem einspurigen, ein Meter breiten Geleise auch noch unbeschadet aneinander vorbeikommen. Aber wir versuchens trotzdem. Wer die Ausführungen nicht so detailliert wissen will, kann die folgenden zwei Kapitel überspringen.

Stetes Hin und Her, Teil 1

Also. Zuerst der Engelberger Ast, wie die Zentralbahnler die Linie Luzern–Engelberg nennen.

- Hier fährt jeweils zur halben Stunde der Regionalzug S4 von Luzern nach Stans mit Halt an allen Stationen außer Hergiswil Matt – und jede halbe Stunde umgekehrt eine S4 von Stans nach Luzern. Mit einer Fahrdauer von jeweils 22 Minuten.
- Dieselbe S4 fährt aber jeweils zur vollen Stunde von Stans weiter nach Wolfenschiessen. Beziehungsweise von Wolfenschiessen nach Stans. Dann beträgt die Fahrzeit 30 Minuten.
- Jede Stunde ein Interregio-Schnellzug von Luzern nach Engelberg mit Halt an allen Stationen zwischen Stans und Engelberg. Beziehungsweise jede Stunde von Engelberg nach Luzern. Fahrzeit: 43 Minuten hinauf beziehungsweise 48 Minuten hinunter (im Tun-

nel geht's hinauf mit 40 km/h, hinunter aber nur mit 22 km/h).

- In den Stosszeiten kommen von Montag bis Freitag morgens und abends jeweils 4 zusätzliche Züge (S44) in beiden Richtungen zum Einsatz, die zwischen Luzern und Stans verkehren.
- Während der Hauptsaisons verkehren zudem an Wochenenden noch die Wander- und Skiexpress von Luzern nach Engelberg mit Halt in Horw, Hergiswil, Stansstad und Stans.

Das ergibt: Zu jedem Zeitpunkt des Betriebs fahren auf der Nidwaldner Linie 3 Züge in jede Richtung, insgesamt also 6 Züge hin und her. Zu den Stosszeiten sind es 4 beziehungsweise 8 Züge – mit unterschiedlichen Haltepunkten.

Stetes Hin und Her, Teil 2

Und nun dasselbe für die Brünig-Linie.

- Hier fährt jede halbe Stunde der Regionalzug S5 von Luzern nach Giswil mit Halt an allen

Stationen ausser Hergiswil Matt – und jede halbe Stunde umgekehrt eine S5 von Giswil nach Luzern. Mit einer Fahrtdauer von jeweils 42 Minuten.

- Jede Stunde ein Interregio-Schnellzug von Luzern nach Interlaken Ost mit Halt in Sarnen, Sachseln, Giswil, Kaiserstuhl, Lungern, Brünig-Hasliberg, Meiringen und Brienz. Beziehungsweise jede Stunde von Interlaken Ost nach Luzern. Fahrzeit: 1 Stunde und 50 Minuten.
- Zusätzlich verkehrt zwischen Meiringen und Interlaken Ost stündlich ein Regiozug.
- In den Stosszeiten kommen von Montag bis Freitag morgens und abends jeweils 4 zusätzliche Züge (S55) pro Fahrtrichtung zum Einsatz, die zwischen Luzern und Sachseln verkehren – mit zusätzlichem Halt in Hergiswil Matt.

Das ergibt: Zu jedem Zeitpunkt des Betriebs fahren auf der Obwaldner Linie 3 Züge in jede Richtung, insgesamt also 6 Züge hin und her. Zu den Stosszeiten sind es 4 beziehungsweise 8 Züge –

Rasant unterwegs: Die Zentralbahn baut kontinuierlich ihre Dienstleistungen aus, unter anderem mit Abendfahrten ...

mit unterschiedlichen Haltepunkten. Was insgesamt bedeutet: Auf dem ganzen Netz der Zentralbahn sind permanent 14 Züge unterwegs, zu den Stosszeiten sind es 18.

Und weil die Obwaldner und die Nidwaldner Linie in Hergiswil Dorf zusammenkommen und die Züge von dort bis Luzern auf ein- und demselben Geleise verkehren müssen, wird es umso schwieriger, die Züge aneinander vorbeizubringen.

Damit dies überhaupt möglich ist, müssen sämtliche Züge absolut präzise getaktet sein beziehungsweise auf die halbe Minute genau im Fahrplan unterwegs sein.

Die Lokführer, die scheinbar so gemütlich vorne in der Lok sitzen, stehen also unter Zeitdruck. Kommen sie eine Minute zu spät an einer der Kreuzungsstellen, hat danach auch der kreuzende Zug eine Minute Verspätung. Und so weiter. Aber keine Angst: Dank dem komplett überwachten Streckennetz mit einem ausgeklügelten Sicherheitssystem kann der Lokführer nicht «juflen» – er

würde sofort automatisch abgebremst, wenn er zu schnell fahren würde.

Da haben es die Berner einfacher: Zwischen Meiringen und Interlaken Ost verkehrt zusätzlich zum stündlichen Interregio von Luzern ein Regionalzug nur zwischen Meiringen und Interlaken Ost. Aber da auch hier die Kreuzungsstellen rar sind, ist Pünktlichkeit das oberste Gebot.

Jede Minute zählt

Man kann sich dieses ganze Hin und Her als bewegte Grafik vorstellen mit einem Y, auf dem sieben Leuchtpunkte hin und sieben Leuchtpunkte her kursieren – beziehungsweise neun und neun. Das alleine ist schon schwierig genug. Aber jetzt gehen wir noch einen Schritt weiter.

Dank der neuen Züge (im Fachjargon heissen die Spatz-, Fink- und Adler-Zugkompositionen unromantisch nüchtern «Rollmaterial») sind die Passagiere schneller unterwegs als mit der Brünigbahn oder mit der LSE, vor allem am Berg.

... und Ausflugsalternativen bei Schlechtwetter, den sogenannten Tiefdruckangeboten.



Auf der Brünig-Linie hat sich deshalb die Interregio-Fahrzeit von exakt 2 Stunden auf 1 Stunde und 50 Minuten verkürzt. Das bedeutet nicht nur, dass jetzt der Fahrplan entsprechend dichter gestaltet werden kann, sondern auch, dass auf der Linie eine Zugkomposition weniger im Einsatz ist für dieselbe Fahrplanleistung. Und das wiederum bedeutet, dass dadurch ganz viel Betriebskosten gespart werden.

Auf der Engelberg-Linie beträgt die Fahrzeit auch dank des Engelberg-Tunnels nur noch 43 Minuten, das sind sagenhafte 18 Minuten weniger als vorher. Das bedeutet: Ebenfalls eine Zugkomposition weniger unterwegs – noch mehr Kosten gespart.

Jetzt kommt Peter Furrer erst richtig in Fahrt: «Es klingt vielleicht kleinlich angesichts eines Streckennetzes von fast 100 Kilometern, aber wir sind stets bestrebt, unterwegs Zeit zu sparen. Einerseits natürlich wegen der Anschlüsse an Postautos und andere Bahnen. Anderseits aber vor allem wegen der Anschlüsse in Luzern.» Denn ein Anschluss in Luzern gilt erst als offiziell, wenn die Passagiere mindestens fünf Minuten Zeit zum Umsteigen haben. «Wenn wir also nur drei Minuten vor der Abfahrt eines Anschlusszuges einfahren, gilt das nicht als Anschluss. Können wir unterwegs aber zwei Minuten rausholen ... et voilà.»

Kein Wunder, werden bei solchem Zeitdruck die breiten, niederflurigen Türen der neuen Züge zum wichtigen Argument. Sie ermöglichen das schnellere Ein- und Aussteigen der Passagiere. Und ja: Die neuen Züge können auch schneller beschleunigen und schneller bremsen als die alten.

Aber genug Zahlen jetzt. Armin und ich bedanken uns beim Leiter Betrieb für die spannende Lektion in Vorstellungskraft und machen uns wieder auf den Weg. Beziehungsweise aufs Geleise.

Geschiebe auf dem Reissbrett

Unterwegs erzählt Armin, wie schwierig es ist, diese zwei Minuten rauszuschinden. Weil ja der



Kreuzungspunkt Stans: Auf der meist einspurigen Strecke...

... ist es nicht immer einfach, die Züge aneinander vorbeizubringen und gleichzeitig den Fahrplan einzuhalten.

Fahrplan so dicht ist und die Züge, die gleichzeitig hin und her fahren, aneinander vorbeikommen müssen. Das wird in Stans, unserer nächsten Station, augenfällig: Hier kreuzten nach dem Bahnhofumbau jeweils die S4 nach Dallenwil und der Interregio nach Luzern aus entgegengesetzten Richtungen. Was zur Folge hatte, dass die Barriere an der Hauptstrasse über drei Minuten lang unten blieb. Und das wiederum führte in den Stosszeiten zu unangenehmen Rückstaus im Strassenverkehr. Es hagelte erneut Kritik.

Den Kreuzungspunkt einfach an einen anderen Bahnhof zu verlegen, war nicht möglich, wie wir aus obenstehender «bewegter Grafik» gelernt haben. Also mussten die Fahrplan-Planer eine andere Lösung entwickeln. Die sieht jetzt so aus: Der

Interregio bleibt unangetastet, und jede zweite S4 fährt nur noch bis Stans statt bis nach Dallenwil, aber mit gutem Anschluss an den Interregio nach Engelberg. Dafür kann jede andere zweite S4 bis nach Wolfenschiessen weiterfahren statt nur bis Dallenwil.

Jetzt entstehen in Stans weniger Staus vor der Barriere, Wolfenschiessen hat einen stündlichen S4-Anschluss mehr, aber Dallenwil hat stündlich einen S4-Anschluss weniger. Hach, ist das alles kompliziert...

Viele Vorgaben, hohe Kosten

Dafür gibts in Stans ein kleines Restaurant, das immer noch LSE heisst, und dort gönnen Armin und ich uns erst mal einen Kaffee, bevor wir wei-

ter nach Dallenwil marschieren. «Weisst du», sagt Armin unterwegs, «es ist ja schon interessant: Die Leute sehen Züge fahren und finden das schön oder ärgern sich über den Lärm. Oder weil sie mitten am Nachmittag vielleicht mal nur eine Handvoll Fahrgäste zählen, wo doch ein Stundentakt eben nur ein Stundentakt ist, wenn man sich auf ihn verlassen kann. Oder sie finden es schade, dass man im Engelberg-Tunnel den schönen Wald nicht mehr sieht. Aber sie vergessen dabei oft, wie hochkomplex eine Bahn ist.»

Er spricht die zwingenden Vorgaben des Bundes an, die Interessen der Aktionäre, der Besteller und der Gemeinden, die Interessen der Fahrgäste. Und die Ansprüche vieler Interessengruppen. Die Schwierigkeit, einen Fahrplan zu entwickeln,

der möglichst allen Kundenbedürfnissen gerecht wird. Und nicht zuletzt den gigantischen planerischen und vor allem finanziellen Aufwand, die Bahn zu modernisieren. Denn die Kantone und ihre Bevölkerung entwickeln sich und wachsen, und in dieser steten Veränderung muss die Zentralbahn nicht nur die Baustellen ihrer Vorgängerbahnen zu Ende bringen, sondern auch für die Zukunft planen und bauen.

«Schau», sagt Armin und zeigt auf den Billettautomaten in Dallenwil, bei dem wir inzwischen angekommen sind, «es gab sogar Reklamationen, dass die Sonne blende beim Billettlösen.» Armin schmunzelt: «Wir haben dann übrigens eine Sonnenblende montiert.»

Apropos Geld: Verschaffen wir uns einen Überblick, wie viel Geld die Zentralbahn in den we-

nigen Jahren ihres Bestehens in ihre «Gesamterneuerung» investiert hat:

- 161 Millionen Franken für den Tunnel Engelberg (Eröffnung im Dezember 2010)
- 65 Millionen Franken für die neuen S-Bahn-Triebzüge (Inbetriebnahme 2004/2005)
- 17 Millionen Franken für neue Gelenksteuerwagen (Inbetriebnahme 2006)
- 18 Millionen Franken für die neue Zugsicherung (Inbetriebnahme 2004)
- 6 Millionen Franken für ein neues Werkstattgebäude in Meiringen (Inbetriebnahme 2004)
- 10 Millionen Franken für verschiedene Fahrzeugumbauten (2009 bis 2013)
- 200 Millionen Franken für die Tieflegung Allmend mit unterirdischer Haltestelle Luzern Allmend/Messe (Eröffnung im Dezember 2012)

- 141 Millionen Franken für neues Rollmaterial (Adler und Fink, Inbetriebnahmen 2005, 2012 und 2013)

- 60 Millionen Franken für die Bahnhoferneuerungen (2005 bis 2014)

- 8 Millionen Franken für die Doppelspur Zollhaus (Inbetriebnahme 2014)

- 8 Millionen Franken für die Sanierung und Umbauten von Werkstattgebäuden (2010 bis 2013)

Das sind gesamthaft weit über eine halbe Milliarde Franken. Diese Zahlen machen die Zentralbahn nicht nur zum grössten Verkehrsdiestleister ihrer Region, sondern auch zu einem regelrechten Wirtschaftsmotor, wie man dem so schön sagt: Die Zentralbahn kurbelt die Konjunktur an. Und das mit Erfolg, wie die Zahlen zeigen. In den zehn Jahren ihres Bestehens hat die Zentralbahn:

- Verkehrsertrag
2005: 20,9 Millionen Franken
2014: 30,3 Millionen Franken (+45 %)

- Beförderte Personen
2005: 5,74 Millionen Personen
2014: 9,29 Millionen Personen (+62 %)

- Personenkilometer
2005: 100,0 Millionen Kilometer
2014: 157,7 Millionen Kilometer (+58 %)

- Mitarbeitende
2005: 279 Mitarbeitende
2014: 337 Mitarbeitende inklusive 15 Lernende (+20 %)

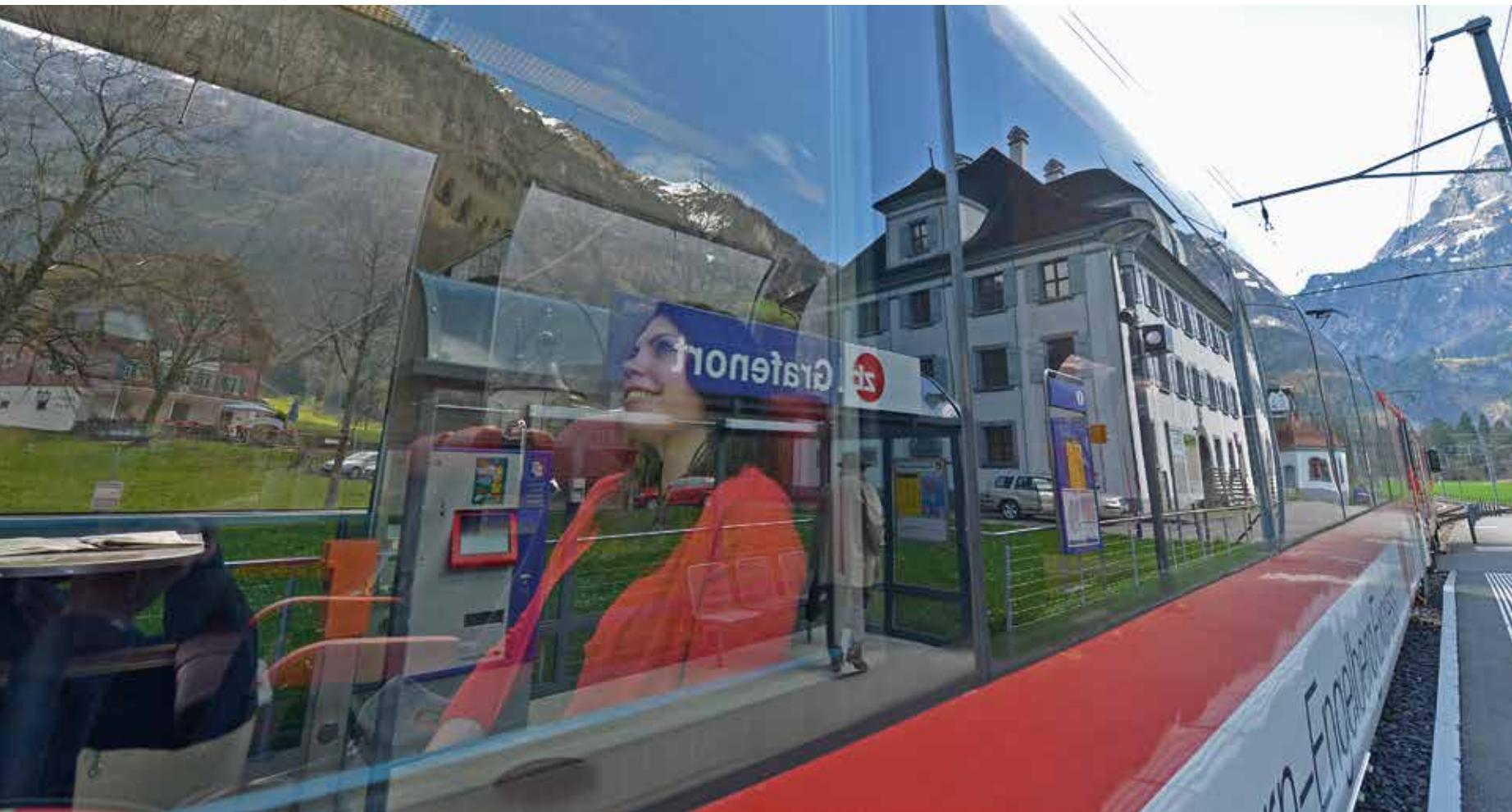
Die Krux mit den Schranken

Einen speziellen Kraftakt forderte die Sanierung der Bahnübergänge. Noch 125 Bahnübergänge zählte die Zentralbahn im Jahr 2008, die nach einer Vorgabe des Bundesamtes für Verkehr bis Ende 2014 zu sanieren waren. Allein in der Gemeinde Wolfenschiessen waren es Anfang 2014 noch über 30 Bahnübergänge. Doch die Zentralbahn erreichte das Ziel. Mitte Dezember 2014 war der letzte Bahnübergang gemäss den Vorschriften saniert. Die Herausforderung war gross, denn alleine von Oktober bis Ende Dezember mussten noch 57 Bahnübergänge mit Schrankenanlagen ausgerüstet oder geschlossen werden.

Dabei war insbesondere die Situation in Wolfenschiessen sehr herausfordernd. Und das geht so: Der Kanton braucht für die Hochwasser-Schutzverbauungen Land von den ansässigen Bauern, die Parzellen bewirtschaften, die teilweise weit auseinander liegen. Damit nun die Schutzmassnahmen gebaut werden können, müssen Parzellen abgetauscht werden. Mit den Vorschlägen, wer wo was mit wem tauscht, müssen die Bauern aber einverstanden sein. Das ist eine langwierige Verhandlungssache und heisst im Fachjargon Melioration – und diese kam nicht zustande.

Und mittendurch fährt die Zentralbahn, deren Trassee viele Bauern mit ihren Traktoren überqueren müssen, um von der einen Parzelle zur

Sicher vorwärtskommen: Die Sanierung der Bahnübergänge im Engelbergtal war kompliziert.



anderen zu gelangen. Eine weitere Herausforderung ist die unmittelbar parallel zum Trassee verlaufende Kantonsstrasse: Denn wird ein Bahnübergang mit einer Schranke gesichert, erfordert das die Schaffung von Warteräumen für die Automobilisten. Das braucht Land und ist teuer.

Wie dringend nötig diese Massnahmen sind, zeigte sich erst im Sommer 2014 wieder: Im Juli fuhr eine Reisegruppe im Auto über einen mit Blinklichtern gesicherten Bahnübergang und kollidierte mit dem Zug – sowohl der Lokführer als auch die Auto-Insassen kamen mit einem gehörigen Schrecken davon. In einem anderen Zusammenstoß eines Personenkleinbusses mit einem Zug nur drei Wochen später kamen nur wenige Meter entfernt drei israelische Touristen ums Leben, fünf weitere wurden schwer verletzt. Dieser Bahnübergang war damals nur mit Andreaskreuzen gesichert.

Hoch hinaus

Zweimal war Armin Mathis während seiner jahrzehntelangen Dienstzeit bei der LSE und der Zentralbahn bei Unfällen mit Toten vor Ort. «Das ist nichts Schönes», sagt er blass und schweigt gedankenversunken. Auch die verheerenden Verwüstungen, die das Unwetter vom August 2005 in dieser Gegend angerichtet hatte, sind ihm noch in lebhafter Erinnerung. Das Trassee mitsamt Schienen und Stromleitung war über weite Strecken schlicht und einfach «verhudlet», wie er sagt.

Seit der Tunnel Engelberg 2010 von der Mettlen in Grafenort bis zum Boden in Engelberg in Betrieb ist, können Unwetter dem Trassee zumindest auf der Bergstrecke nichts mehr anhaben. «Aber dazu muss ich dir ja nichts mehr erzählen», sagt Armin, «das steht ja alles in der Nidwaldner Bratting von 2011.»

Nach dem Tunnel gelangen Armin und ich zur Endstation. Hier steht die grosse Veränderung erst noch an – und hier ist sie auch an eine grosse Zukunft gekoppelt. Armin zeigt hinüber zur Titlisbahn: Hier wird zurzeit eine neue Achter-Gon-



Grosser Umbau: Der Endbahnhof in Engelberg wird als ...

... letzter des Engelberger Asts umfassend saniert und erweitert.

delbahn von der Talstation direkt bis zum Titlis Stand gebaut. Ende 2015 soll sie bereits in Betrieb gehen. Eine Verlängerung der Gondelbahn von der Talstation bis zum Bahnhof wäre durchaus möglich.

Kommt diese Verlängerung zustande, können Skifahrer und Snowboarderinnen dereinst direkt vom Zug in die Gondel umsteigen. Das wäre dann auch ein überaus schlagkräftiges Angebot gegen die «Konkurrenz» von der Strasse: Luzern–Titlis Stand mit nur einmal Umsteigen, komfortabel mit Zug und Gondel, ohne Parkplatzsuche, ohne Fussmarsch, ohne Anstehen und mit nur einem einzigen Ticket.



QR-Code zum Artikel
Tunnel Engelberg.

Noch viel weiter gedacht ist die Idee, auf dem Bahnhofsgelände, das der Zentralbahn gehört, ein eigenes Hotel zu bauen, oder Wohnungen, oder Läden ... Mit anderen Worten: dass die «haus-eigenen» Grundstücke besser genutzt werden und ergänzend zum Bahnangebot. Aber das ist Zukunftsmusik.

Es geht weiter

Ganz real aber beginnt 2015 der Umbau des Bahnhofs Engelberg. Die bestehende Perron-Anlage mit einer Länge von 140 Metern entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen – kein Wunder, sie stammt noch aus der Gründerzeit. Die Anlagen sollen auf einen zeitgemässen Stand gebracht werden. Beim heute bestehenden «Hoch-

perron» ist das ebenerdige Einsteigen noch nicht überall möglich. Die Perrons werden auf 190 Meter verlängert, was längere Züge nach Engelberg zulassen wird. Außerdem sollen die Wegzeiten verkürzt werden, dies vor allem für die Gäste, welche zur Titlis-Bahn gehen möchten. Kosten insgesamt: 14,5 Millionen Franken, wenn alles exakt nach Plan läuft.

«Siehst du», sagt Armin, «auch wenn wir an der Endstation der Strecke angekommen sind: Die Geschichte der Zentralbahn geht weiter.» Das ist beruhigend. Ebenso wie die Tatsache, dass Armins Job in Engelberg erledigt ist. Denn die Beine sind müde vom langen Laufen auf dem Schotter. Zurück nach Luzern nehmen wir den Zug. Schäden hat Armin übrigens keine gefunden.



Abzweigen auf die Brünig-Linie: Einfahrt in den Loppertunnel I in Hergiswil Richtung Alpnachstad.



Fahrausweise vorweisen bitte: Elisabeth Bärtschi gibt den Fahrgästen auch jede Art von Auskunft und Beratung.

Die Brünig-Linie: Hergiswil – Brünig – Interlaken

10.54 Uhr, Bahnhof Hergiswil Dorf.

Armin steigt aus dem Zug. Er wird von hier aus zu Fuss die Nidwaldner Linie ablaufen. Elisabeth verabschiedet ihn herzlich, «bis zum nächsten Mal», und beobachtet die ein- und aussteigenden Fahrgäste, bevor der Zug in den rechten Loppertunnel fährt. Am anderen Ende präsentiert sich Obwalden mit einem Panorama über dem Alpnachersee von seiner idyllischen Seite. Beim Anblick des Bahnhofs Alpnachstad aber kommt mir dieses Zeitungsfoto in den Sinn, das das ganze Areal mehr als einen Meter tief

unter brackig braunem Wasser zeigte. Das war im August 2005. Langanhaltende schwere Regenfälle führten in der ganzen Schweiz zu massiven Überschwemmungen und Erdrutschen und verursachten Schäden in vielhundertfacher Millionenhöhe. Auch das Streckennetz der Zentralbahn wurde arg in Mitleidenschaft gezogen: 80 Prozent des Schienennetzes waren bis zur Unpassierbarkeit beschädigt oder zerstört. Es dauerte Monate, bis alle Strecken wieder einigermaßen befahrbar waren. Die noch junge Firma Zentralbahn hatte nur wenige Monate nach ihrer Gründung die erste grosse Feuertaufe zu bestehen. Mehr noch: Das war ein Desaster.

«Aber wenn man so will, hatte das Unwetter auch sein Gutes», sagt Elisabeth, «denn einerseits wa-

ren sowieso grosse Investitionen in die veraltete Infrastruktur nötig. Und anderseits sagte man sich nach dem Unwetter: Wenn schon so viel kaputt ist, bauen wir grad alles neu. Und zwar richtig.» So kam es, dass in den zehn Jahren ihres Bestehens die Zentralbahn praktisch eine neue Bahn geworden ist mit neuen Trassen, neuen Schienen und Schwellen, neuen Zügen und neuen Bahnhöfen.

Diese fast vollständige Erneuerung ist natürlich nicht nur dem Unwetter von 2005 geschuldet. Aber im Jahr danach fällte die Geschäftsleitung den definitiven Entscheid, sich als Bahnunternehmen komplett zu wandeln – quasi von der kriechenden Raupe zum fliegenden Schmetterling. Der Vergleich ist gar nicht so abwegig, denn zu

diesem Zeitpunkt diskutierte man auch bereits darüber, bis ins Jahr 2014 einen neuen Fahrplan zu erarbeiten mit noch mehr und noch schnelleren Verbindungen für die Fahrgäste. Immer davon ausgehend, dass die Bevölkerung beider Kantone so stetig weiterwächst wie bisher. (Die Bevölkerung von Nidwalden wuchs von 2005 bis 2013 um 2387 Personen, was einer Steigerung von 6 Prozent entspricht, diejenige von Obwalden um 3203 Personen, plus 9,6 Prozent.)

Der Bund befiehlt

Neben dem sowieso notwendigen Ersatz von veralteter Technologie und rückständigen Zügen sowie dem damit verbundenen Grundsatzentscheid spielte auch der Staat eine massgebende Rolle. Genau genommen mit drei Änderungen der Eisenbahnverordnung, die der Bundesrat damals bereits diskutierte und später für sämtliche Bahnen der Schweiz erlassen hat:

- 2008 entschied der Bund, dass bis 2014 sämtliche Bahnübergänge entweder nach neusten Standards gesichert oder aufgehoben werden müssen.
- Bereits 1983 erliess der Bundesrat in einer Revision der oben erwähnten Eisenbahnverordnung die Auflage, dass auf sämtlichen Bahnhöfen ein schienefreier Zugang möglich sein muss. Das bedeutet, dass Zugreisende aus Sicherheitsgründen nicht mehr über ein Gleis laufen dürfen, auch nicht beim Umsteigen.
- Für Passagiere kaum sichtbar, aber trotzdem mit grossen Konsequenzen verbunden waren die 2009 vom Bund erlassenen «Sicherheitsanforderungen für bestehende Tunnels», gemäss denen der Sicherheitsstandard in Bahntunnels bei einer Sanierung erhöht werden muss. Das klingt zwar bloss nach ein paar neuen Instrumenten, wirkte sich aber bis zur Beschaffung neuer Züge aus – zum Beispiel, dass die Züge mit einer Notbremsanforderung ausgerüstet und die Inneneinrichtung der Fahrzeuge brandhemmend gebaut werden müssen.



Werbewirksam: Eine Adler-Komposition inszeniert in der Postkartenlandschaft um den Lungerersee.

All diese Vorgaben und Ziele greifen wie die Zahnräder eines Uhrwerks ineinander und machen eine Fülle von Massnahmen notwendig. Zum Beispiel die Perrons: Die müssen, wegen der neuen Züge, höher sein als bisher, weil man mit den neuen Zügen bodeneben aussteigt – niedrigrätig sagen dem die Bähnler. Und weil die Zug-

kompositionen länger sind, mussten auch die Perrons länger gemacht werden – mindestens 190 Meter, und zwar in jedem Bahnhof und an jeder Haltestelle, wo der Interregio hält macht. Ein weiteres Beispiel: Die Bahnhöfe. Um einen schienenenfreien Zugang zu den Gleisen zu gewährleisten, mussten an manchen Bahnhöfen

Geleise neu gelegt oder Unterführungen gebaut werden. Und wenn man sowieso so viel an den Bahnhöfen und Haltestellen arbeitete, war es nur logisch, dass vielerorts auch gleich Weichen ersetzt und Kundenbedürfnisse erfüllt wurden – mehr Velo- und Autoparkplätze, Aufzüge, ein elektronisches Kundeninformationssystem, War-

tehäuser, Abfalleimer, Billettautomaten, und, und, und.

Noch ein Beispiel: Die Geleise. Weil die neuen Züge schneller fahren, dürfen die Kurven nicht zu eng sein – wir kennen die Gesetze der Flieh- kraft ... Entsprechend musste der Radius einiger Kurven «erweitert» werden.

Alles in allem, so die strikte Strategie, muss die Erneuerung in den Bereichen Infrastruktur, Angebot und Rollmaterial gleichmässig und aufeinander abgestimmt vor sich gehen. Die Zentralbahnler nennen das ein Planungsdreieck.

Auf die Sekunde genau

Bei so viel ineinander greifenden Voraussetzungen, Bedingungen und Zielen wird einem ganz schwindlig im Kopf – gut, fährt die Bahn stur auf zwei Gleisen immer vorwärts... Inzwischen hat der Lokführer einen Halt im Bahnhof Alpnach Dorf eingelegt, der nächstes Jahr ausgebaut wird, und fährt nun im Bahnhof Sarnen ein. «Is this Interlaken?», fragt ein asiatisches Ehepaar die Zugbegleiterin. «No, this is not yet the final station. We still have a mountain to cross», gibt Elisabeth Auskunft. Am Perron warten auffallend viele Leute auf den Zug. Ebenso auffallend

viele steigen hier aus. Kein Wunder: Sarnen ist schliesslich der Hauptort und das Dorf mit den meisten Einwohnern im Kanton. Ich sehe Peter Bircher am Perron stehen mit einer Aktenmappe unter dem Arm. Unsere Blicke kreuzen sich, ich winke ihn zu mir herein. Das trifft sich gut: Peter ist der Medienbeauftragte der Zentralbahn, ein vielbeschäftigter junger Mann mit viel Engagement und Wissen über seinen Arbeitgeber. Er erzählt mir, dass er gerade von einer Sitzung mit dem Gemeinderat von Sarnen kommt und zu einer Besprechung mit dem Tourismusverein von Meiringen geht. Weil die Zentralbahn intensiv mit Tourismusanbietern und insbesondere mit Bergbahnen zusammenarbeitet.

Exakt eine Minute dauert unser Zwischenhalt, 60 Sekunden zum Ein- und Aussteigen, und weiter geht die Fahrt nach Sachseln (zwei Minuten fahren, eine Minute Halt) und zur Haltestelle Ewil

Felssicherung am Brünig: Der Unterhalt des Schienennetzes betrifft nicht nur das Trassee und die Stromleitung.



Maxon (eine Minute fünfzehn Sekunden fahren, fünfundvierzig Sekunden Halt).

Diese Station ist dermassen winzig, sie könnte auch eine Bushaltestelle sein. Aber dass der Zug seit 2005 hier hält, hat seinen guten Grund. Denn die weltweit tätige Hightech-Firma Maxon Motor ist hier gleich neben der Zugstrecke zu Hause, sie ist mit über 1100 Mitarbeitenden der grösste Arbeitgeber im Kanton.

Und da macht es Sinn, wenn Nah- und Fernpendler mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit gehen können. Genauso, wie es Sinn macht, dass zwischen den beiden Kantonshauptorten Sarnen und Luzern direkte Schnellzüge verkehren, weil hier die meisten Leute wohnen.

Was uns zur Frage führt: Nach welchen Kriterien wurde eigentlich der Fahrplan entwickelt, der seit Anfang 2014 gilt? Da muss Peter erst mal tief Luft holen.

Die Auslegung der Fahrordnung, wenn wir dem mal so sagen wollen, basiert auf den drei obersten Prinzipien Anschlüsse in Luzern und Interlaken Ost und den möglichen Zugkreuzungspunkten im Zusammenspiel mit den vorgegebenen maximalen Streckengeschwindigkeiten der Züge sowie der Haltestellenpolitik. Dabei halten wir uns immer das Y vor Augen, das die Zentralbahn bildet mit den Linien Luzern–Hergiswil–Engelberg und Luzern–Hergiswil–Interlaken Ost.

Fahrplan nach Bedürfnissen

Erstes Prinzip: Die Anschlüsse in Luzern. Von hier fahren Züge weiter in die grossen Ballungszentren Bern, Basel und Zürich sowie ins Tessin. Optimal sind also die Ankünfte der Zentralbahn in Luzern so zu koordinieren, dass Anschlüsse mit mindestens 5 Minuten Umsteigezzeit gewährleistet sind – und umgekehrt die Abfahrten Richtung Engelberg und Interlaken Ost.

Unglücklicherweise ergibt sich daraus aber ein Problem: Alle vier Fernverkehrszüge fahren innerhalb von 23 Minuten in Luzern ab (xx.55 Richtung Basel, xx.00 Richtung Bern, xx.10 Richtung Zürich und xx.18 ins Tessin).

Da wäre es schon schwierig, optimale Anschlüsse zu gewährleisten, wenn das ganze Streckennetz doppelspurig wäre. Die vielen einspurigen Streckenabschnitte machen dieses Bestreben aber noch schwieriger.

Das gilt am anderen Ende auch für die Anschlüsse in Interlaken Ost. Welcher Linie sollen die Fahrplan-Planer also den Vorrang geben?



Immer auf Trab: Zentralbahn-Sprecher Peter Bircher.



Die Brünig-Safari: Eines von vielen Angeboten für Familien.

Hier kommt das zweite Prinzip ins Spiel: Auf der Brünig-Linie müssen an beiden Enden der Strecke Anschlüsse gewährt werden, im Gegensatz zum Endbahnhof Engelberg. Auf der Nidwaldner Linie wiederum haben Erhebungen ergeben, dass ein grosser Teil der Passagiere, die in Engelberg einsteigen, in Luzern in den Zug nach Basel umsteigen – und umgekehrt. Entsprechend erhält dieser Anschluss mehr Gewicht.

Drittes Prinzip: Die ersten beiden Prioritäten betreffen die Interregio-Züge. Nun müssen die S-Bahnen, die den Nahverkehr bedienen, in das Interregio-Gebilde eingebettet werden. Was nicht einfach ist, weil ja mit den ersten beiden Prinzipien schon viele Fixpunkte vorgegeben sind. Daraus ergibt sich das dreieinhalbe Prinzip: Der

Busverkehr in der Agglomeration Luzern ist auf die Zentralbahn abgestimmt, sprich: Die Busse fahren vermehrt zu den Haltestellen Luzern Allmend/Messe und Kriens Mattenhof, damit die Passagiere von dort mit dem Zug in die Stadt reisen und so den motorisierten Verkehr innerhalb der Stadt selbst entlasten. Die Anbindung der Zentralbahn an den Stadtluzerner öffentlichen Nahverkehr ist der Grund, warum die Kurse nicht mehr Regionalzug, sondern S4 und S5 heißen. Übrigens: Wäre die Strecke in Hergiswil, wo die beiden Linien zusammenkommen beziehungsweise auseinandergehen, heute schon doppel-spurig, wäre es problemlos möglich, im Viertelstundentakt in Hergiswil Matt zu halten. Aber das ist Zukunftsmusik.

Kommt hinzu: Die Planer der Zentralbahn entwickeln den Fahrplan nicht auf eigene Faust. Beziehungsweise: Die jeweiligen Kantone und Gemeinden melden ihre Bedürfnisse an. Wer braucht wann wie viele Verbindungen? Kantone und Bund sind die sogenannten Besteller. Als Dienstleistungsunternehmen stellt die Zentralbahn erbrachte Leistungen, die nicht durch den Verkauf von Zugbillets gedeckt sind, den Bestellern entsprechend in Rechnung. Der Betrag dieser Rechnung wird zweijährlich verhandelt. Und nicht zuletzt führt die Zentralbahn Erhebungen bei den Fahrgästen durch: Wie oft fahren Sie mit der Zentralbahn? Sind Ihre Anschlüsse in Luzern gut? Welche Verbesserungen möchten Sie uns vorschlagen?



Lecker: Zentralbahn-Plättli mit lokalen Spezialitäten.

Wir sehen also: Fahrplan-Planer müssen sehr viele und teilweise gegensätzliche Ansprüche und Gegebenheiten unter einen Hut bringen... Kein Wunder, dauert es Jahre, bis all diese Faktoren zusammengebracht sind und ein neuer Fahrplan auch gefahren werden kann.

Keinen Einfluss auf den Fahrplan, aber eine Wirkung auf die Arbeitsweise und das Angebot haben all die vielen Vereine und Interessengemeinschaften, die die Zentralbahn mit Argusaugen beobachten und bei Missfallen ihren Einfluss geltend machen. Da wären zum Beispiel:

- Pro Bahn Schweiz
- TCS/VCS
- Bahn und Bus Obwalden
- Behindertenverbände
- IG Golden Pass
- IG Lärm weg (Doppelspur in Hergiswil)
- IG zb-Pendler (bessere Anschlüsse)
- zb Historic
- Verein Ballenberg Dampfbahn
- Pro Natura
- Tourismusvereine

Das sind nur die wichtigsten. Aber sie zeigen, wie komplex die Anforderungen an die Bahn sind. Und allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die nicht mal die Zentralbahn kann. «Aber wir bleiben dran», sagt Peter.

Komfort unterwegs

Inzwischen erreichen wir Giswil. Endstation der S5. Peter und ich steigen aus. Es ist 11.21 Uhr. In 16 Minuten kommt der Luzern-Interlaken-

Express nach Interlaken mit extragrossen Fenstern für den Ausblick und einem Bistrowagen für den kleinen Hunger.

Es ist eine Zugkomposition des Typs Adler, siebenteilig, 126 Meter lang, 313 Sitzplätze. Auch das Paar aus Asien wartet auf den Anschluss ins Touristenparadies Interlaken. Sie freuen sich auf den «Mountain to cross», den Elisabeth ihnen versprochen hat.

Der Bistrowagen ist so gemütlich, wie ein Zugrestaurant sein kann. Peter und ich gönnen uns einen Kaffee und ein Zentralbahn-Plättli mit einheimischer Trockenwurst, Käse, Brot und Butter, es ist ja bald Mittag, und fahren dem Brünig entgegen. Dazu ist bereits kurz nach der Ausfahrt vom Bahnhof die zusätzliche Hilfe der Zahnstange nötig. Kaum merklich greifen die Zahnräder, und der Zug fährt kraftvoll wie ein Diesellaster den Stutz hinauf nach Kaiserstuhl, ohne Zahnradunterstützung den Lungerersee entlang bis nach Lungern und von dort wieder mit Hilfe der Zahnstange hoch zum Brünigpass. Beziehungsweise Brünig-Hasliberg, wie der Bahnhof korrekt heisst.

Beeindruckend, mit welcher Leichtigkeit die Bahn den Berg hochkommt, wie sie mit Tempo 40 den Autoverkehr auf der Passstrasse buchstäblich links liegen lässt und die Gäste mit der Fahrt durch das wunderbar waldig-wilde Brüniggebiet führt. Auf dem Pass erreicht die Zentralbahn mit 1002 Metern über Meer ihren höchsten Punkt.

Und das bei höchstem Komfort. Ein aufmerksamer Rundblick im Zugsabteil zeigt, was die Zentralbahn ihren Gästen im neusten ihrer Züge, dem Adler, inzwischen alles bietet:

- Klimaanlage
- Panoramafenster
- Niederflureinstieg für Rollstühle und Kinderwagen
- Bildschirme mit News, Infos, Unterhaltung und Anzeige der Zugschlüsse
- elektronische Reservierungsanzeige
- Steckdosen für Stromanschluss

- Bistro
- Videoüberwachung
- SOS-Knopf für Notfälle
- Notsprechanlage für Behinderte
- das hauseigene Magazin «mobil.»

Der Fuhrpark

Das Magazin liest man aber besser nicht während der Panoramafahrt. Denn die geht jetzt auf der anderen Seite des Brünigs Richtung Meiringen. Unten angekommen, befinden wir uns im Berner Oberland im hintersten Teil des Haslitals. Bevor Peter aussteigt, um zu seiner Besprechung zu eilen, erklärt er mir, dass sich in Meiringen eine der beiden Werkstätten befindet (die andere ist

in Stansstad) und dass mit dem neuen Rollmaterial auch die Ausrüstung der Werkstätten umfangreich erneuert werden musste. Er zählt auf, was auf den 97,8 Kilometer Schienen alles verkehrt:

- 10 Spatz-Triebzüge (die sind zwar dreiteilig, gelten aber als 1 Fahrzeug)
- 6 Fink-Zahnradtriebzüge (dreiteilig)
- 4 Adler-Zahnradtriebzüge (siebenteilig)
- 5 HGe-Pendelzüge zusammengestellt aus verschiedenen Einzelfahrzeugen (sechs- oder achtteilig)
- 12 Loks (Rangierloks und Schienentraktoren)
- 3 Gelenksteuerwagen
- 3 HGe-Loks
- 68 Steuerwagen und Wagen

Wartung: Die Werkstatt in Meiringen wurde ausgebaut...

... und modernisiert (im Bild Marshal Mariyathasan).



- sowie Dienstfahrzeuge für den Unterhalt der Infrastruktur

Dazu kommen die historischen Züge, die bei besonderen Gelegenheiten auf dem Netz kursieren: Sie werden von den Mitgliedern der Vereine zB Historic und Ballenberg Dampfbahn gepflegt.

Pendler- und Touristenziel

Gemächlich geht die Fahrt nun ihrem Ziel entgegen mit Halt an allen Stationen. Wie gemütlich das ist und wie idyllisch diese Landschaft um den Brienzersee, zeigen die Namen sämtlicher Stationen: Brienzwiler–Brienz–Brienz West–Ebigen–Oberried–Niederried–Ringgenberg. Und schliesslich Interlaken Ost.



Gute Laune: Viele Fahrgäste sind Touristen. Diese Asiaten freuen sich schon auf Interlaken (im Bild Seppi Huwiler).

Man könnte diese Landschaft auf Spanplattengrösse verkleinern und hätte das perfekte Märklin-Land. Das asiatische Paar ist hell begeistert: «Switzerland veeeery nice!»

Wie bei der Nidwaldner Linie und der Obwaldner Strecke erfüllt die Zentralbahn auch im Haslital die Aufgabe des grössten Verkehrsanbieters sowohl für Touristen als auch für Pendler. Und das vor allem für die Pendler mit zunehmender Bedeutung: Denn Wohnen auf dem Land und Arbeiten in der Stadt ist attraktiv, entsprechend steigt die Zahl der Pendler auch in den nächsten Jahren.

Man könnte sogar von einer Wechselwirkung sprechen: Je besser das Fahrplanangebot der Zentralbahn ist, desto einfacher fällt die Entscheidung, auf dem Land zu wohnen und in den Ballungszentren Interlaken/Thun beziehungsweise Luzern zu arbeiten. Die Zahl der Neuzüger in

den ländlichen Gebieten steigt. Was wiederum den Druck auf die Zentralbahn erhöht, ihr Fahrplanangebot auszubauen – was wiederum ... und so weiter.

Auf der anderen Seite der Fahrgäst-Statistik nimmt auch die Zahl der Individualtouristen seit Jahren stetig zu. Auch sie verlassen sich auf einen zuverlässigen Service der Zentralbahn und ein unvergessliches Reiseerlebnis – und auf einen «Anschluss» zu weiteren attraktiven Touristenbahnen.

Nun denn: Der Zug fährt im Bahnhof Interlaken Ost ein. Endstation für die Zentralbahn. «Das Zug-Team bittet alle Reisenden auszusteigen und verabschiedet sich von Ihnen», tönt aus dem Lautsprecher. Ich verlasse den Zug und befinde mich unvermittelt in einem regen Treiben von Fahrgästen und Abholdiensten und Angestellten. Zug-

begleiterin Elisabeth steht auf dem Perron und lächelt freundlich: «Goodbye, uf Wiederluege, adieu.» Das asiatische Paar, das mit mir «den Berg überquert hat», verschwindet in der riesigen Menge asiatischer Touristen. Ob sie zum Mittagessen ins Restaurant Asia eingekehrt sind, wo Touristen aus Asien gleich carweise verpflegt werden?

Kein Wunder, reisen viele Touristen aus dem Osten nach Interlaken. Von hier ist es nicht mehr weit bis zu Eiger, Mönch und Jungfrau, es gibt Schweizer Uhren und Schweizer Schokolade in Hülle und Fülle zu kaufen, die Berge ringsum sind in ihrer Schönheit imposant. Und Kühe gibts auch. Hier wird klar, dass Touristen einen grossen Teil der Fahrgäste der Zentralbahn ausmachen, nämlich 12 Prozent. Zählt man die nationalen und die regionalen Freizeit-Tagestouristen dazu, sind es 74 Prozent. Die restlichen 26 Prozent der

Fahrgäste werden in der Statistik als Berufspendler erfasst. Diese Zahlen gelten für das gesamte Zentralbahn-Netz. Die Zentralbahn ist übrigens diejenige Bahn in der Schweiz, die am meisten indische Gäste transportiert.

Es gibt noch viel zu tun

Wie also rüstet sich die Zentralbahn für die Zukunft? Da fragen wir am besten gleich den Chef. Renato Fasciati ist seit Juli 2011 Geschäftsführer der Zentralbahn und hat sein Büro im «Cubus» genannten Hauptsitz in Stansstad. Er spricht von der «Strategie 2020».

«Die Erneuerung und Entwicklung der Zentralbahn wird bis ins Jahr 2020 in etwa demselben Tempo weitergehen, wie es die letzten zehn Jahre geschah», erklärt der gebürtige Bündner Renato Fasciati, «und ein so komplexes Unternehmen wie eine Bahn muss weit vorausplanen.» Die Zentralbahn habe in den ersten zehn Jahren die Hauptanforderungen erfüllt, nämlich nach der Fusion der Brünigbahn und der LSE eine eigene Firmenkultur zu entwickeln und Rollmaterial sowie Infrastruktur zu erneuern. Nun soll die Zentralbahn die «innovativste Meterspurbahn der Schweiz» werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde die Strategie 2020 mit fünf «Hauptstossrichtungen» entwickelt:

1. Die Stärkung des regionalen und nationalen Freizeitverkehrs gemäss dem Firmenversprechen «Hin und weg».
2. Der ausgewogene und gleichzeitige weitere Ausbau des Fahrplans, der Infrastruktur und des Rollmaterials im sogenannten Planungsdreieck.
3. Der Ausbau von Zusatz- und Drittgeschäften, indem man zum Beispiel die eigenen Immobilien besser nutzt oder sogar auf eigenem Boden ein Hotel baut, wie das in Engelberg angedacht ist. Zudem will man intensiver mit Tourismusorganisationen zusammenarbeiten. Eine andere Idee: Die Zentralbahn besorgt Revisionen von Zügen anderer Bahnen.

4. Innovative Ideen für mehr Kundennutzen und mehr Effizienz entwickeln und umsetzen wie zum Beispiel die seit Herbst 2014 eröffneten Elektroladestationen für E-Fahrzeuge an den Bahnhöfen in Ob- und Nidwalden.

5. Abläufe und Prozesse vereinfachen und so deren Effizienz steigern.

Geschäftsführer Renato Fasciati spricht vor allem vom zunehmenden Verkehr auf der Schiene: Eine S41 genannte zusätzliche Zugverbindung soll nur im Agglomerationsraum zwischen Luzern und Horw wie ein Tram hin und her fahren und so den Busverkehr der Stadt entlasten. Das wird möglich, wenn die geplante Doppelspur im Bahnhof Luzern gebaut ist. 2019 solls soweit sein. Zudem existieren bereits Fahrplan-Konzepte bis ins Jahr 2030.

Weitere grosse Brocken, die die Zentralbahn noch über viele Jahre beschäftigen werden: Der Doppelspurausbau bei der Einfahrt in den Bahnhof Luzern; der Doppelspurausbau mit Tunnel in Hergiswil; die geplante Doppelspur inklusive neuer Haltestelle in Sarnen Nord; der Ausbau zur Doppelspur im Bereich Bitzi in Stans; die notwendige Sanierung der beiden Loppertunnels sowie der Tunnels am Brienzersee; der Umbau des Bahnhofes Alpnach Dorf und desjenigen von Engelberg mit direktem Umstieg in die Titlis-Gondelbahn.

Es gibt viel zu tun – die Zentralbahn hat längst angepackt und ist auf Erfolgskurs. Das Jahr 2014 bescherte dem Unternehmen erneut grossartige Rekordzahlen. Zum Beispiel 9,29 Millionen Fahrgäste (+26 Prozent gegenüber 2013) und 30,3 Millionen Franken Verkehrsertrag. Ebenfalls konnte die Sanierung sämtlicher Bahnübergänge abgeschlossen werden.

«Wir sind auf Kurs», fasst Renato Fasciati zusammen, «auch wenn man es nie allen recht machen kann.» Aber auf das, was die Zentralbahn in nur zehn Jahren aus der Brünigbahn und der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn gemacht hat, dürfen die Zentralbahn-Mitarbeitenden stolz sein.



Die Landschaft des Berner Oberlandes von ihrer ...

... besten Seite: Der Luzern–Interlaken-Express am Brienzersee bei Ebligen.



Der Zug wird immer moderner, die Landschaft bleibt Idyll: Eine Spatz-Kombination vor Giswil am Sarnersee.



Bereit für die Zukunft: Die Zentralbahn vor dem Stanserhorn und vor Stans (rechte Seite).



Chronologie: Die Vorgänger

SBB-Brünigbahn

Die ersten Züge der Jura–Bern–Luzern-Bahn fuhren 1888 zwischen Alpnachstad und Brienz. Eine zweiachsige Dampflokomotive zog damals drei leichte Personenwagen über den Brünig. Die sechs täglich verkehrenden Züge boten je 90 Reisenden Platz. Die Fahrgäste mussten zu dieser Zeit von Luzern mit dem Dampfschiff bis Alpnachstad reisen. Um nach Interlaken zu gelangen, mussten sie in Brienz erneut auf das Schiff umsteigen.

Es ist verständlich, dass so die Reisezeit zwischen Luzern und Interlaken rund sechs Stunden betrug. Eine erste Verkürzung der Reisezeit ergab sich 1889 auf der Strecke von Luzern nach Alpnachstad durch die Eröffnung des Loppertunnels.

Bereits 1890 wurde das junge Unternehmen Teil der Jura–Simplon–Luzern-Bahn und 1903 Bestandteil der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Brünigbahn blieb die einzige Meterspurbahn der SBB. Die Zahnstangenabschnitte, mit deren Hilfe Steigungen bis zu 120 Promille überwunden werden, machen die ehemalige Brünigbahn auch heute noch zu einem internationalen Exoten und Juwel der Eisenbahnen.

1916 konnte endlich die verbliebene Lücke zwischen Brienz und Interlaken geschlossen werden. Dank der durchgehenden Bahnverbindung wurde die Reisezeit um rund 50 Prozent auf drei Stunden verkürzt und die Anzahl täglicher Züge auf zehn erhöht.

Luzern – Stans – Engelberg-Bahn

Die erste Bahnverbindung von Luzern nach Engelberg begann 1898 in Stansstad mit der Stansstad–Engelberg-Bahn StEB. Damals mussten die Fahrgäste von Luzern mit dem Schiff den See überqueren und in Stansstad in die elektrische Bahn umsteigen. Die Züge schlängelten sich durch das Engelbergertal, stetig steigend. Die Stromversorgung der Bahn leistete das Kraftwerk Obermatt. Von da stieg die Strecke auch massiv an. Die 246-Promille-Rampe bewältigten die kurzen Züge mit Zahnrad und mit Hilfe einer Schublok.

In den 1950er-Jahren stand die StEB stark saniерungsbedürftig vor dem Konkurs. Mit Hilfe von Bund und Kantonen wurde das Projekt LSE realisiert, die StEB wurde eingestellt.

Mit der Eröffnung der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) am 19. Dezember 1964 begann eine neue Bahnära nach Engelberg: Die Züge fuhren nun direkt von Luzern nach Engelberg. Mit einem finanziellen Aufwand von 21 Millionen Franken wurden neue Pendelzüge und moderne Aufnahmegebäude errichtet und die Streckenführung teilweise begradigt. Die Seetralen bei Stansstad wurde mit einer neuen Brücke bezwungen, und durch den neuen Loppertunnel erhielt Nidwalden Anschluss ans SBB-Brünig-Netz. Die LSE-Triebwagen konnten nun ohne Hilfe einer Schublok die Steilrampe nach Engelberg befahren. Längere, komfortablere Züge steigerten die Kapazität und verkürzten die Reisezeit auf eine Stunde.



Bild: M. Emmenegger

1991: Bevor Autobahn und Zuglinie in Horw unter die Erde verlegt wurden, fuhr die Brünigbahn am See entlang.



7. Dezember 2010: Letzte Fahrt der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn, hier vor dem Gasthaus Grünenwald.

Chronologie: 10 Jahre Zentralbahn

Bereits bei der Gründung der Zentralbahn war das Ziel gesetzt: die Einführung des Fahrplans 2014 mit einem enormen Ausbau des Angebots. Entsprechend war die Entwicklung der Zentralbahn auf den dazu notwendigen Ausbau der Infrastruktur und die Effizienzsteigerung des Rollmaterials ausgerichtet.

2004

7. Juli: Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn LSE und die Brünigbahn verkünden gemeinsam den Zusammenschluss zur Zentralbahn per 1. Januar 2005.

2005

1. Januar: Rund 20'000 Besucher feiern den offiziellen Start der Zentralbahn mit einem Gratistag auf dem Streckennetz. Wenige Tage zuvor wurde das neue Zugsicherungssystem ZSI 127 in Betrieb genommen. Mit dem neuen Fahrplan 2005 wurde die Zugsleistung um 20 Prozent gesteigert.



1. Januar 2005: Erster Betriebstag der Zentralbahn.

13. April: Der Bahntunnel Haltiwald zwischen Hergiswil und Horw wird in Betrieb genommen.

28. Mai: Wiedereröffnung des Bahnhofs Sarnen mit dem neuen Busbahnhof.

20. Juni: Alle Beteiligten der ehemaligen LSE und der ehemaligen Brünigbahn unterzeichnen gemeinsam den ersten Gesamtarbeitsvertrag der Zentralbahn. Er wird per 1. Januar 2006 rechtsgültig.

21./22. August: Ein heftiges Unwetter richtet Schäden an der Infrastruktur von 40 Millionen Franken an. 80 Prozent des Streckennetzes sind tagelang lahmgelegt. Die Strecke Grafenort–Engelberg ist erst wieder ab 15. Dezember befahrbar.

12. Dezember: Eröffnung der Haltestelle Ewil Maxon.

2006

14. Juni: Die Zentralbahn tritt dem Verband von Meterspurbahnen Railplus AG bei.



21./22. August 2005: Engelberg abgeschnitten.

30. November: Für ihr behindertenfreundliches Bauen zeichnet Pro Infirmis die Zentralbahn mit dem Preis «hindernisfrei» aus.

1. Dezember: Die Société Générale de Surveillance (SGS) zeichnet die Zentralbahn mit der internationalen Norm ISO 9001 für hervorragendes Qualitätsmanagementsystem aus.

2007

25. Mai: Die Zentralbahn erhält von der nationalen Tourismus-Organisation Schweiz Tourismus deren höchste Auszeichnung, das Qualitäts-Gütesiegel QIII (QQQ).

9. Juni: Die Zentralbahn und Postauto Zentralschweiz übergeben den umgebauten Bahnhof Stans der Bevölkerung. Die Zentralbahn investierte 4,7 Mio. Franken in neue Gleisanlagen, eine moderne Verkaufzone und einen neuen Busbahnhof.

2. Juli: Als eine der ersten Bahnen weltweit nimmt die Zentralbahn das neue Bahnleitsystem Iltis in Betrieb.

2008

30. Januar: Der erste digitale Newsletter erscheint.

11. Juli: Nach knapp achtmonatiger Bauzeit und zwei Millionen Kosten ist die neue Melchaabrücke betriebsbereit – die alte wurde beim Unwetter 2005 zerstört.

Im Oktober: Digital Signage hält Einzug: Dank neuen Anzeigemonitoren an verschiedenen



11. Juli 2008: Neue Melchaabrücke eingeweiht.

Haltestellen entlang des Streckennetzes verbessert sich die Kundeninformation.

9. Dezember: Spatenstich zur Tieflegung Luzern Allmend.

2009

3. Juni: Lancierung Brünig-Safari mit 13 lebensgrossen Holztiere entlang der Zahnradstrecke Giswil–Meiringen.

17. September: Grossbestellung bei der Firma Stadler Rail: vier siebenteilige Adler-Züge und sechs dreiteilige Pendelzüge Fink im Wert von 141 Millionen Franken. Gleichzeitig wird die Engelberger-Flotte im Hinblick auf die Eröffnung des Tunnels Engelberg modernisiert. Der Prozess dauert ein Jahr und kostet 7 Millionen Franken.

2010

16. August: Ein iPhone-App liefert ab sofort Informationen zur Betriebslage, zu Sehenswürdigkeiten und zu Ausflugszielen.

7. Dezember: Um 20.11 Uhr fährt der letzte Zug über die Steilrampe nach Engelberg.

11. Dezember: Eröffnung des Tunnels Engelberg.

2011

4. Februar: Einweihung des neuen Baudienst- und Verwaltungsgebäudes «Cubus» in Stansstad. Es bietet Raum für 50 Mitarbeitende.

31. Mai: Lancierung der Website www.tiefdruckangebote.ch.



11. Dezember 2010: Eröffnung Tunnel Engelberg.

10. Juni: Die Zentralbahn und Haslital Tourismus eröffnen das gemeinsame Kompetenzzentrum Meiringen.

29. Juni: Ein Unwetter unterspült das Bahntrassée zwischen Wolfenschiessen und Grafenort. Die Strecke ist zwei Tage lang unpassierbar.

1. Juli: Geschäftsführer Josef Langenegger geht in Pension. Sein Nachfolger wird Renato Faschiati, 35, bisher Leiter Unternehmensentwicklung und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo.

19. August: Ein Unwetter unterspült das Trassee unter- und oberhalb von Kaiserstuhl. Die Brüniglinie bleibt vier Tage lang gesperrt.

Im Oktober: Nach den Unwettern vom 29. Juni und 19. August führen alleine im Oktober drei weitere Unwetter mit heftigen Niederschlägen zu Millionenschäden an Material und Infrastruktur und zu zum Teil tagelangen Betriebsunterbrüchen: zwischen Meiringen und Brienz und zwischen Dallenwil und Engelberg, danach zwischen Meiringen und Brienzwiler und später bei der Haltestelle Dörfli zwischen Dallenwil und Wolfenschiessen.

2012

15. Februar: Roll-out des ersten von zehn neuen Zügen in Bussnang TG bei Stadler Rail: Der Gesamtauftrag umfasst ein Volumen von 140 Millionen Franken – der grösste Auftrag für Zahnradfahrzeuge, den es weltweit je gegeben hat.



3. November 2012: Haltestelle Luzern Allmend / Messe.

28. März: Lancierung des Kundenforums: Kunden werden so schon früh in die Zukunftsplanung eingebunden.

26. April: Gründung des unabhängigen Vereins zB Historic: Dieser kümmert sich um das historische Rollmaterial.

31. Juli: Die Website www.zentralbahn.ch gibt es neu auch in englischer Sprache.

22. August: Wiedereröffnung des Bahnhofs Sachseln mit erweiterter Perronanlage und neuer Personenunterführung. Gesamtkosten: 3,3 Millionen Franken.

22. September: Präsentation der neuen Züge Fink und Adler in Meiringen und Luzern.

3. November: Eröffnungsfeier der Doppelspur Luzern in der neuen Haltestelle Luzern Allmend / Messe im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard.

9. Dezember: Einen Monat nach der Feier und ein Jahr früher als geplant kann die neue Haltestelle Luzern Allmend / Messe in Betrieb genommen werden.

2013

10. April: Die Fachhochschule Nordwestschweiz in Zusammenarbeit mit HR Today zeichnet die Zentralbahn mit dem Swiss HR-Award für exzellente Personalführung aus.

8. Juni: Feier zum 125-Jahr-Jubiläum der Brünigstrecke. Die Zentralbahn beschenkt sich gleich selber mit der Einweihung der Drehscheiben in



8. Juni 2013: 125 Jahre Brünig-Bahn.

Giswil und Meiringen sowie des ausgebauten Bahnhofs in Giswil.

4. Juli: Eröffnung des Reisezentrums im Bahnhof in Sarnen in Zusammenarbeit mit Obwalden Tourismus.

18. Oktober: Der komplett umgebaute Bahnhof Lungern wird nach 16 Monaten Bauzeit offiziell eröffnet. Kostenpunkt der Arbeiten: 9,5 Millionen Franken.

23. Oktober: Ein Jet der Schweizer Luftwaffe zerschellt knapp oberhalb des Trassees bei Alpnach. Der Streckenabschnitt bleibt bis 26. Oktober geschlossen.

15. Dezember: Der Fahrplan 2014 tritt in Kraft und mit ihm die über Jahre vorbereiteten Änderungen wie der Viertelstundentakt zwischen Hergiswil und Luzern, die Verlängerung der S4 nach Wolfenschiessen und der Umlauf am Brünig mit vier Fahrzeugen.

2014

24. Januar: Diversity-Award: Das Wirtschaftsmagazin «Bilanz» in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern ehrt die Zentralbahn mit dem Diversity-Award für die Förderung optimaler Arbeitsbedingungen.

12. Juni: Einweihung des umgebauten Bahnhofs Wolfenschiessen: Die Gleis- und Perronanlagen wurden in 10 Monaten komplett umgebaut. Kostenpunkt: 13 Millionen Franken inklusive Bauten für Hochwasserschutz.



22. September 2014: Neue Fink-Züge bestellt.

11. August: Am Bahnübergang Allmend in Wolfenschiessen kommt es zu einer Kollision eines Kleinbusses mit dem Interregio-Zug. Drei israelische Touristen sterben.

27. August: Das Elektrizitätswerk Obwalden und die Zentralbahn setzen auf Elektromobilität und eröffnen bei den Haltestellen in Sarnen und Sachseln die ersten Elektro-Tankstellen.

22. September: Die Zentralbahn bestellt auf Herbst 2016 fünf neue Fink-Züge bei Stadler Rail für 53 Millionen Franken.

17. Dezember: Alle Bahnübergänge am Streckennetz sind saniert und entsprechen den aktualisierten Vorgaben der Eisenbahnverordnung. Von 215 Übergängen sind 116 aufgehoben.

19. – 21. Dezember: Die Zentralbahn feiert das 50-Jahr-Jubiläum der Direktverbindung Luzern – Stans – Engelberg.

2015

26. Februar: Die Zentralbahn verkündet ein absolutes Rekordjahr 2014. Die beiden wichtigsten Zahlen: 26 Prozent mehr Passagiere, 16 Prozent mehr Personenkilometer, beide Werte im Vergleich zum Vorjahr 2013.

27. April: Einweihung neuer Sitzbänke an den Haltestellen.

12. September: Das grosse offizielle Fest. Die Zentralbahn feiert mit der Bevölkerung das 10-Jahr-Jubiläum mit einem Tag der offenen Tür in Stansstad.



17. Dezember 2014: Alle Bahnübergänge saniert.

Auf der Schiene: Die Zugkompositionen



Spatz: 3-teilig – Anzahl Zugkompositionen: 10 – Inbetriebnahme: 2004 – Länge: 52 Meter – Anzahl Sitzplätze: 134 – maximale Geschwindigkeit: 100 km/h – ab 2016 zu Stosszeiten verstärkt mit einer Fink-Komposition.



Fink: 3-teilig – Anzahl Zugkompositionen: 6 – Inbetriebnahme: 2012 – mit Zahnrad – Länge: 54 Meter – Anzahl Sitzplätze: 133 – maximale Geschwindigkeit: 120 km/h – als Verstärkung von S-Bahnen und Adler-Zügen.



Adler (Luzern-Interlaken-Express): 7-teilig – Anzahl Zugkompositionen: 4 – Inbetriebnahme: 2012 – mit Zahnrad – Länge: 126 Meter – Anzahl Sitzplätze: 313 – maximale Geschwindigkeit: 120 km/h.



Luzern-Engelberg-Express: Anzahl Zugkompositionen: 2 – Inbetriebnahme: 2010 – mit Zahnrad – Länge: 138 Meter – Anzahl Sitzplätze: 314 – maximale Geschwindigkeit: 100 km/h.

An der Schiene: Erweiterte Mobilität



Beraten: Die Zentralbahn hat in Meiringen und Sarnen zusammen mit den örtlichen Tourismusorganisationen helle und kundenfreundliche Beratungs- und Verkaufszonen geschaffen. Im Bild das Zentrum in Sarnen.



Weitgereist: In den Reisebüros wie hier in Meiringen können auch internationale Reisen gebucht werden.



Zukunftsgerichtet: Die Zentralbahn baut das Angebot an Elektro-Tankstellen laufend aus, hier in Stans.



Kombiniert: An den meisten Stationen der Zentralbahn stehen Parkplätze für Mobility-Fahrzeuge und an allen Stationen für Velos. Auch Anschlüsse an die Postauto-Linien sind gewährleistet, wie hier in Stans.

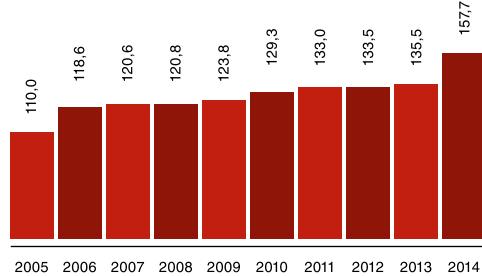


Verknüpft: Die Zentralbahn arbeitet eng mit Anbietern touristischer Angebote zusammen und bringt ihre Kunden direkt hin, wie hier in Alpnachstad, wo die Pilatus-Bahn und das Vierwaldstättersee-Schiff bereits warten.

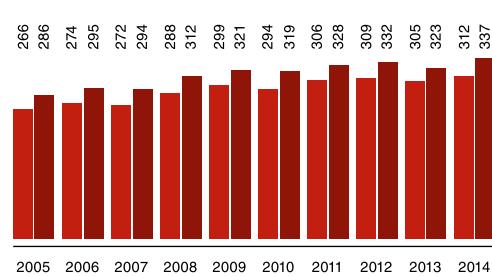
Essenz:

Zahlen und Fakten

Personenkilometer in Mio.

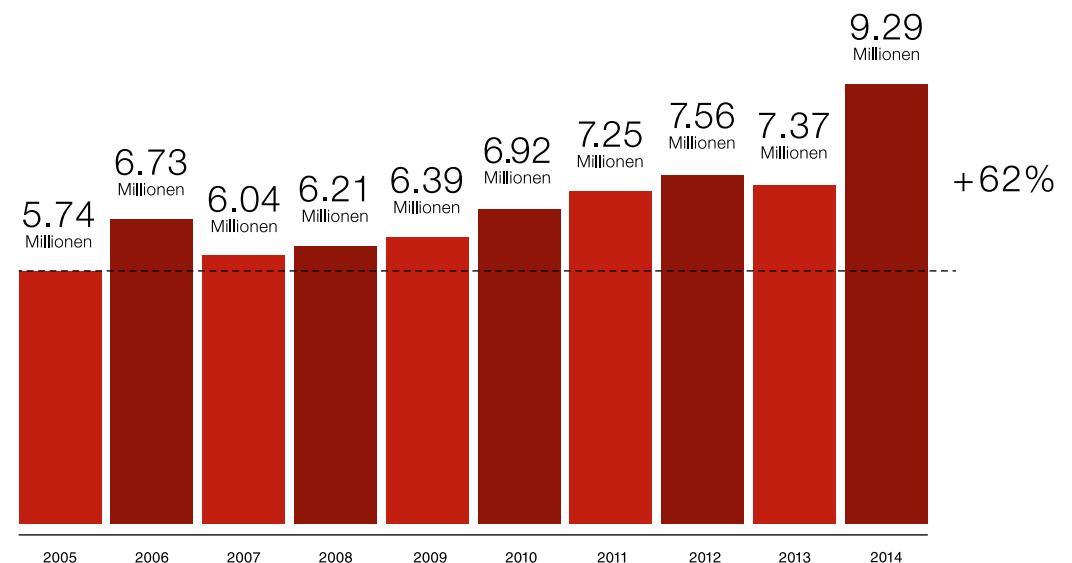


Mitarbeitende



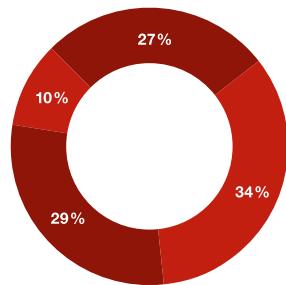
■ Anzahl Stellenprozente ■ Anzahl Mitarbeitende

Beförderte Personen

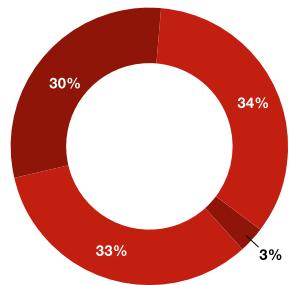


Zahlen von 2005 und 2006 basieren auf anderen Grundlagen und können deshalb nicht direkt mit 2007 verglichen werden. Die Berechnungsmethode im Jahr 2013 entspricht nicht jener des Vorjahrs. Würde das Jahr 2012 ebenfalls so berechnet, würde im Jahr 2013 ein Wachstum von 2,6% gegenüber 2012 ausgewiesen.

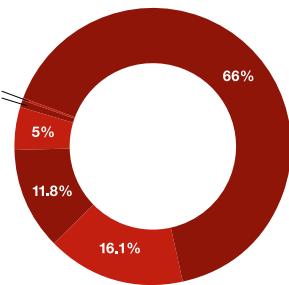
Herkunft Ertrag



Verteilung Aufwand



Aktionärsstruktur



27% Verkehrserträge
34% Abteilung Regionaler Personenverkehr
29% Abteilungen Infrastruktur
10% Übriger Ertrag

34% Personalaufwand
3% Finanzaufwand
33% Abschreibungen
30% Übriger Aufwand

66.0% SBB
16.1% Bund
11.8% Kanton Nidwalden
5.0% Kanton Obwalden
1.0% Gemeinde Engelberg
0.1% Private

Gut zu wissen

Betriebsaufnahme Brünigbahn	1888
Betriebsaufnahme Stansstad–Engelberg-Bahn (StEB)	1898
Aus der StEB wird die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE)	1964
Gründung der zb Zentralbahn AG	2005
Streckennetz	Luzern–Engelberg/Interlaken Ost
Streckenlänge	97,8 Kilometer
Maximale Steigung	120 Promille, Meiringen–Brünig
Brücken (länger als 2 Meter)	133
Tunnels	17
Stationen und Haltestellen	31
Höchster Punkt	Brünig-Hasliberg, 1002 Meter über Meer
Tiefster Punkt	Alpnachstad, 435 Meter über Meer
Höchste Brücke	Aarebrücke, 15 Meter
Längster Tunnel	Grafenort–Engelberg, 4039 Meter
Längste Brücke	Seebrücke Horw, 210 Meter



Hin und weg: In der Anfahrt zum Engelberg-Tunnel nach der Station Grafenort.



Spieglein, Spieglein an der Bahn: Unterwegs auf der Brünig-Linie bei Lungern.

Ein Zuggebiet: Halt an allen Stationen



Das Einzugsgebiet der Zentralbahn über vier Kantone und die angeschlossenen Tourismusangebote.

zb Zentralbahn AG
Bahnhofstrasse 23
Postfach 457
6362 Stansstad
Fon 058 668 80 00
info@zentralbahn.ch
www.zentralbahn.ch
 www.facebook.com/zentralbahn
 www.twitter.com/zentralbahn
 www.youtube.com/diezentralbahn



 SBB CFF FFS

Hin und weg.