Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 156 (2015)

Artikel: Nächster Anschluss: Zukunft
Autor: Hug, Christian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1030098

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Nächster Anschluss: Zukunft

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

Text ***Christian Hug***
Bilder ***Christian Perret, Zentralbahn***

«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 über 116 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

Hauptverkehrsader: Die Zentralbahn, hier bei Horw, ...

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–

... verbindet Ob- und Nidwalden mit Luzern.

Engelberg-Bahn. Er kennt die 24,78 Kilometer lange Strecke von Hergiswil bis Engelberg wie seine Westentasche, in der sein Schienenläufer-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 Lebensmittelladen – 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, dem neuen und bis jetzt einzigen komplett

Unterirdisch: Die Haltestelle Luzern Allmend/Messe ist modern gebaut und ermöglicht effizienten Verkehr.

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 von den SBB erbaut und 1888 in Betrieb genommen. 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 Stopp 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

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

im Herbst 2014. Auf der eigens eingerichteten Internetseite www.doppelspurausbau-hergiswil.ch können sich Interessierte über den neusten Stand der Dinge auf dem Laufenden halten.

Licht am Ende des Tunnels

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 des gewölbten Kanals. «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.

Fussgänger: Mathis läuft die Strecke regelmässig ab.

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 kingelt. «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 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 Zugskompositionen 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.

QR-Code zum Film.

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.

Im abgedunkelten, schmucklosen Raum sind fünf Arbeitsplätze mit je zehn Bildschirmen untergebracht, es sieht ein bisschen aus wie an der Börse. Nur dass auf den Monitoren keine Aktienkurse rotieren, sondern nummerierte rote und grüne Striche sich entlang weisser Linien bewegen. Oder Linien in Rot-Tönen sich zwischen Zahlen und Buchstaben bewegen. Auf einem anderen Bildschirm sieht die Grafik aus wie der Schaltplan einer Platine. Peter Furrer, Leiter Betriebsführung, sitzt geradezu gemütlich, aber sehr aufmerksam vor all den Bildschirmen. Ihn kann so schnell nichts aus der Ruhe bringen: «Von hier aus überwachen wir das gesamte Schienennetz. Wir sehen, wo sich welcher Zug befindet, wir können Weichen und Signale stellen und jederzeit in den Zugsverkehr eingreifen.» Furrer zeigt auf den 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 Zentralbähnler 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

Tunnel 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 Brüniglinie.

- 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 Fahrdauer 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 eine 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-Zugskompositionen 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 Obwaldner Linie hat sich deshalb die Interregio-Fahrzeit von exakt 2 Stunden im Jahr 2000 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 Zugskomposition weniger im Einsatz ist für dieselbe Fahrplanleistung. Und das wiederum bedeutet, dass dadurch ganz viel Betriebskosten gespart werden.
Auf der Engelberger 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 Zugskomposition 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 …

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

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

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 weiter 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 zehn 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

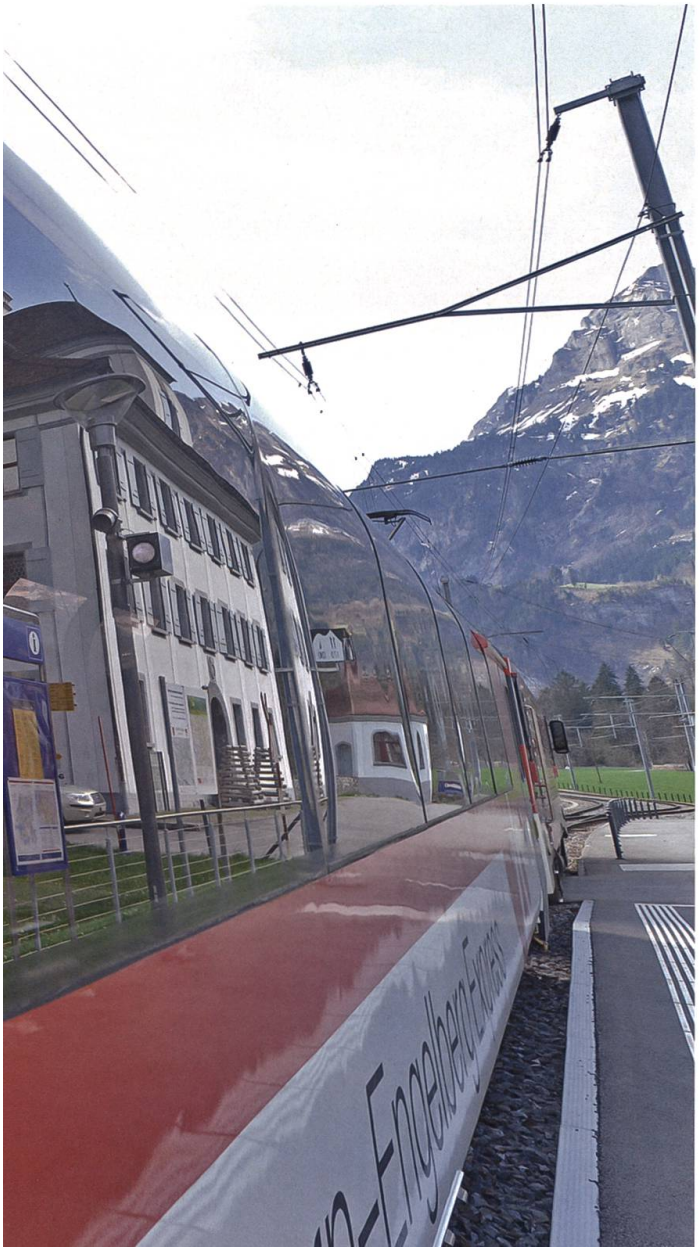
Sicher vorwärtskommen: Die Sanierung der Bahnübergänge im Engelbergertal ist kompliziert.

Allmend Messe (Eröffnung im Dezember 2012)

- 160 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 von und Umbauten an Werkstattgebäuden (2010 bis 2013)

Das sind gesamthaft weit über eine halbe Milliarde Franken. Diese Zahlen machen die Zentralbahn nicht nur zum grössten Verkehrsdienstleister 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: 20'917'761 Franken
  2013: 31'043'309 Franken (+48,8%)
- Beförderte Personen
  2005: 5,74 Millionen Personen
  2013: 7,374 Millionen Personen (+28,5%)
- Personenkilometer
  2005: 100,01 Millionen Kilometer
  2013: 135,50 Millionen Kilometer (+35,5%)
- Mitarbeitende
  2005: 279 Mitarbeitende
  2013: 324 Mitarbeitende inklusive 15 Lernende (+16,1%)



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. Ob die Zentralbahn das Ziel tatsächlich geschafft hat, wurde erst nach dem Druck des Kalenders bekannt. Sicher ist: Die Herausforderung war gross, denn von Oktober bis Ende Dezember sollten die letzten 57 Bahnübergänge noch 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.

Nice to have you here: Touristen sind gut aufgehoben.

Und mittendurch fährt die Zentralbahn, deren Trassee viele Bauern mit ihren Traktoren überqueren müssen, um von der einen Parzelle zur anderen zu gelangen. Eine weitere Herausforderung ist die unmittelbar parallel zum Trassee verlaufende Autostrasse: 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 vergangenen Sommer wieder: Im Juli fuhr eine Reisegruppe im Auto über einen mit Blinklichtern gesicherten Bahnübergang und kollidierte mit dem Zug – Lokführer und Auto-Insassen kamen mit dem 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 nur mit Andreaskreuzen gesichert.

Hoch hinaus

Zweimal war Armin Mathis während seiner jahrzehntelangen Dienstzeit bei der Zentralbahn bei Unfällen mit Toten vor Ort. «Das ist nichts Schönes», sagt er bloss 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.

Grosser Umbau: Der Endbahnhof in Engelberg wird als …

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 Brattig von 2011.»

QR-Code zum Artikel Tunnel Engelberg.

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

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-Gondelbahn von der Talstation direkt bis zum Titlis Stand gebaut. 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.

Noch viel weiter gedacht ist die Idee, auf dem Bahnhofgelände, das der Zentralbahn gehört, ein eigenes Hotel zu bauen, oder Wohnungen, oder Läden ... Mit anderen Worten: dass die «hauseigenen» 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 im Frühjahr 2015 auf einen zeitgemässen Stand gebracht werden. Beim heute bestehenden «Hochperron» ist das ebenerdige Einsteigen noch nicht möglich. Die Perrons werden ebenfalls 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.

«Siehst du», sagt Armin und lächelt, «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.

Fortsetzung in der Obwaldner Brattig

Lesen Sie die zweite Hälfte unserer grossen Zentralbahn-Geschichte in der Obwaldner Brattig.

Christian Hug ist selbständiger Journalist und Textdienstleister in Stans. Als passionierter Musikfreund ist er gerne mit dem Auto unterwegs, weil in dessen Kofferraum ein Subwoofer eingebaut ist. Wenn er mit dem Zug unterwegs ist, geniesst er dafür die Landschaft und die Bewegungsfreiheit.