

Rekordjahr für die Zentralbahn

157,7 Millionen Personenkilometer, 16,4% mehr als im Vorjahr, hat die Zentralbahn (ZB) 2014 erbracht; die Zahl der Fahrgäste wuchs sogar um 26% auf 9,3 Millionen. Die Linien S4 (nach Stans/Wolfenschiessen) und S5 (nach Giswil) beförderten zusammen 4,7 Millionen Fahrgäste, eine ganze Million mehr als 2013. Beim Luzern – Interlaken-Express war die Zunahme der Fahrgäste mit 27% (Personenkilometer + 21%) ebenfalls sehr ausgeprägt; bei den IR nach Engelberg fiel das Wachstum mit 8% mehr Passagieren moderater aus.

Aus den Zahlen lässt sich ableiten, dass die durchschnittliche Reisedistanz abgenommen hat, was nachvollziehbar ist: Mit der Einführung des Viertelstundentaktes Luzern – Hergiswil und der neuen Haltestelle Luzern Allmend/Messe ist die ZB für den Agglomerationsverkehr im Raum Luzern attraktiver geworden; mit Hergiswil Matt ist allerdings auch eine Haltestelle (nahezu) weggefallen. Im touristischen Verkehr registrierte die ZB eine starke Zunahme von Einzelreisenden und Gruppen aus China. (zb/mr)

Engelberger Züge warten öfter

Das häufige Brechen der knappen Anschlüsse aus Richtung Basel – Olten nach Stans – Engelberg in Luzern (an .05, ab .10) wurde in dieser Zeitschrift schon mehrmals beschrieben. Schon drei bis vier Minuten Verspätung des IR/ICN aus Basel reichten in der Vergangenheit aus, um den Skitouristen und anderen Fahrgästen einen bis zu einstündigen Aufenthalt im Bahnhof Luzern zu beschern. Seit einigen Wochen versuchen SBB und Zentralbahn, die Zahl der Anschlussbrüche mit einem neuen Ansatz zu reduzieren: Als Mindestumsteigezeit, eine wichtige Grundlage für das Abwarten von Anschlüssen, werden bei der Verbindung Basel – Engelberg wenigstens zu den touristisch wichtigsten Zeiten nur noch drei statt fünf Minuten angenommen.

Die planmässig .10 abfahrenden Engelberger Züge können laut ZB maximal drei Minuten auf Anschlüsse warten, was allerdings häufig nicht ausgeschöpft wurde, weil die Fahrgäste bei der angenommenen Mindestumsteigezeit von fünf Minuten den Anschlusszug ohnehin nicht erreicht hätten. In der Praxis reichen aber zumindest gut trainierten und günstig positionierten Fahrgästen zwei bis drei Minuten, um von Gleis 7 zu Gleis 12 zu spurten. Mit der neuen Regelung werden Züge aus

Basel, die bis .10 (also mit fünf Minuten Verspätung) in Luzern eintreffen, abgewartet. Mindestens zwischen 6 und 9 Uhr sind zudem Mitarbeitende des SBB-Verkehrsmanagements – in der Regel die „Aufsicht Personenverkehr“ – vor Ort, begleiten die umsteigenden Reisenden und informieren den zuständigen Fahrdienstleiter, wenn das Umsteigen abgeschlossen ist. (mr)

Basler Geld für Elsässer Parkhaus

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt den Bau eines Parkhauses im benachbarten Saint-Louis mit fast 900 000 Franken. Dieses soll an der künftigen Endstation der zu verlängernden Tramlinie 3 entstehen und Platz für 740 Autos bieten. Mit 60 000 Franken unterstützt wird der Bau eines Parkplatzes für 41 Pkw beim Autobahnkreuz Sierentz, der Pendler zur Bildung von Fahrgemeinschaften („Park & Pool“) animieren soll. 12 000 Franken gehen an die Wiesentaler Gemeinde Steinen, die am Bahnhof 13 abschliessbare Veloboxen errichten will. Damit will man „auch Pendler mit hochwertigen Velos zum Umsteigen motivieren“. Das Geld kommt aus dem „Pendlerfonds“, der mit Parkplatzgebühren alimentiert wird. (pd/mr)

Limmattalbahn: Verbesserte Variante

Die Konsternierung war gross, als die Stadt Dietikon im Dezember 2013 während des Plangenehmigungsverfahrens Einsprache gegen die projektierte Linienführung der Limmattalbahn (LTB) erhob. Im anschliessenden „Masterplanverfahren“ zwischen Mai 2014 und Januar 2015 wurden 16 verschiedene Streckenführungs- und Haltestellenvarianten untersucht. Das Rennen machte dabei die ursprüngliche, aber verbesserte Variante. Nun hat die LTB die Projektänderung beim BAV eingereicht.

Die Gleisanlagen bleiben gegenüber der ursprünglichen Planeingabe unverändert. Beim Bahnhof Dietikon wird jedoch ein Gebäude abgerissen, wodurch sowohl für die LTB wie auch für die Bremgarten – Dietikon-Bahn (BDWM) je ein breiterer Perron möglich wird. In der Zentralstrasse sollen die Gleise in nördlicher Seitenlage verlegt werden, um den Verkehrsfluss auf dem Löwenplatz nicht zu behindern. In der Bremgartnerstrasse erhält die BDWM in der zukünftigen Doppelspur einen Spurwechsel, um bei Grossanlässen im Stadtzentrum das vorzeitige Wenden von Zügen zu ermöglichen. Die Stadt Dietikon

packt die Chance, ihr ganzes Zentrum aufzuwerten: Neben dem unmittelbaren Bahnbereich werden auch die umliegenden Plätze und Strassen umfassend erneuert.

Im laufenden Jahr wird der Zürcher Kantonsrat (Legislative) über einen Projektkredit von 510 Millionen Franken für den Bau der LTB befinden; zur Debatte steht ausserdem ein Zusatzkredit von 136 Millionen Franken für flankierende Massnahmen. Unabhängig davon soll die bestehende SBB-Unterführung bei der Poststrasse in Dietikon verbreitert und mit den Perrons des SBB-Bahnhofs verbunden werden. (lüt)

CJ-Bahnhof Le Noirmont bleibt unvollendet

Die im März 2014 begonnene grossangelegte Erneuerung des CJ-Bahnhofs Le Noirmont (siehe SER 5/2014, S. 216) bleibt Stückwerk: Während die bahnhöflichen Anlagen wie Perrons und Bahnsteigdächer inzwischen vollendet sind, wird es definitiv kein neues Aufnahmegebäude und keinen neuen Bahnhofplatz geben. Nachdem es den CJ nicht gelungen war, einen Partner für ein neues Kundenzentrum – im Gespräch waren lokale Tourismusorganisationen – zu finden, lehnten auch die CJ-Eigentümer (Kantone Jura, Bern und Neuenburg sowie die Eidgenossenschaft) eine finanzielle Beteiligung ab. Nun wird es vermutlich bei einem noch zu errichtenden Wartehäuschen bleiben. (tst/rp)

Keine Dampfzüge auf der WB

Auf der 750-mm-Strecke Liestal – Waldenburg wird es im laufenden Jahr keine Fahrten mit der Dampflokomotive 5 „Gedeon Thommen“ geben. Der Verwaltungsrat der Waldenburgerbahn (WB) begründet seinen Entscheid mit den „hohen eisenbahnrechtlichen Anforderungen“. Um diesen zu genügen, müssten das Rollmaterial revidiert und organisatorische Anpassungen vorgenommen werden. Bereits im vergangenen Jahr mussten Fahrten abgesagt werden, weil die historischen Wagen nicht betriebsbereit waren. Der WB-Verwaltungsrat unterstützt laut Mitteilung „im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterhin aktiv den Erhalt des Dampfbetriebs im Waldenburgerthal“. (pd/mr)

Bierwagen kehren heim

Der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) hat vom deutschen Werk eines norwegischen Kunstharz-Produzenten kostenlos zwei 1962 beziehungsweise 1964 bei Josef Meyer in Rheinfelden gebaute Einheits-Bierwagen übernehmen können. Der Verein, der sich seit 2008 für die „Erhaltung historischer Biertransportmittel“ einsetzt, liess die beiden Fahrzeuge Anfang Februar auf der Strasse über 900 Kilometer von Erkner bei Berlin in die Schweiz transportieren; da die Revisionsfristen der beiden Wagen abgelaufen sind, fiel eine Überführung auf dem Schienenweg nicht in Betracht. Bei Josef Meyer in Rheinfelden werden die beiden Wagen nun technisch überprüft und instandgesetzt; mittelfristig sollen sie in Koblenz ausgestellt werden. (pd)

Auf dem Werkgelände der Dynea Erkner GmbH bei Berlin werden die beiden Bierwagen 3 85 826 9 551 und 554 auf Lastwagen verladen (Foto: U. Berger, 9. Februar 2015).

