

Zentralbahn: Weiterhin viele Erneuerungs- und Ausbauprojekte

Trotz der grossen in den letzten Jahren getätigten Investitionen bleibt bei der Zentralbahn (ZB) die Kadenz der Modernisierungs- und Ausbauprojekte hoch. Allein im zweiten Halbjahr 2018 wurden in Stansstad der Grundstein für die Erweiterung der Werkstatt gelegt, in Alpnachstad der erneuerte Bahnhof eingeweiht und am Briener See sämtliche Tunnel und Brücken saniert. Für weitere Projekte laufen die Vorbereitungen.

Bereits die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur löst ein beträchtliches Bauvolumen aus. Geht man etwa bei der Fahrbahn von einer Lebensdauer von 25 Jahren aus, muss die ZB mit ihrem knapp 100 Kilometer langen Netz jedes Jahr vier Kilometer Fahrbahn erneuern, um einen Unterhaltsrückstau zu vermeiden. Zum Substanzerhalt gesellen sich Modernisierungsvorhaben, etwa um die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen, und Ausbauprojekte, um der ständig wachsenden Nachfrage gerecht zu werden.

Bauen in Clustern bewährt sich

Schon vor Jahren hat die ZB damit begonnen, längere Streckenabschnitte für mehrere Wochen zu sperren, um Unterhalts- und Ausbauarbeiten gebündelt zu erledigen. Die gesammelten Erfahrungen seien „rundum positiv“, betonten ZB-Vertreter im Sommer 2018 bei einer Journalistenreise; es gebe nur wenige negative Kundenreaktionen. 2018 gab es zwei solche „Cluster“: vom 3. bis zum 24. April zwischen Hergiswil und Giswil, vom 15. Oktober bis zum 8. Dezember 2018 zwischen Brienz und Interlaken Ost. Der Ersatzbusverkehr war so gestaltet, dass die üblichen Reiseketten für einen grossen Teil der Passagiere gewährleistet werden konnten. Im Vergleich zu Vollsperrungen sei das Bauen in Nachtintervallen weniger effizient, nicht anwohnerfreundlich und berge zudem Risiken, etwa wenn es zu Verzögerungen komme und die Strecke am Morgen nicht freigegeben werden könne, so die Argumentation der ZB.

Die Kunstbauten auf dem Abschnitt Brienz – Interlaken Ost waren seit der Eröffnung im Jahr 1916 noch nie umfassend erneuert worden. Die nun vorgenommene Sanierung umfasste zehn Brücken und gleich viele Tunnel, dazu den gesamten Oberbau und die Fahrleitung. In allen Tunneln wurden die Gewölbe abgedichtet, die Entwässerung erneuert sowie die Sohle abgesenkt, um den strengeren Vorgaben bezüglich des Lichtraumprofils nachzukommen. Eine Deckenstromschiene hat die herkömmliche Oberleitung abgelöst. Die Brücken weisen anstelle der bisherigen Brückenplatten nun Tröge auf. Für die Montage der neuen Fahrleitungsmasten stand an zwei Tagen auch ein Helikopter im Einsatz.

Weiter entsteht im Bahnhof Interlaken Ost im Rahmen eines Gemeinschaftsprojekts von BLS, BOB und ZB ein neuer, ebenerdiger Westzugang, der es ermöglicht, die Gleise 2

bis 5 ab dem Höwegweg direkt – ohne Umweg durch die Unterführung – zu erreichen.

Ausbau zwischen Luzern und Horw

In der Gegend zwischen Luzern und Horw entstehen in den nächsten Jahren mehrere Grossüberbauungen mit insgesamt mindestens 1500 Wohnungen, mehreren tausend Arbeitsplätzen, Gewerbeflächen und Sportanlagen, was bei der ZB zu einem starken Nachfragewachstum führen wird. Die erst vor 15 Jahren eröffnete Haltestelle Kriens Mattenhof ist dafür zu klein dimensioniert; zudem weisen die Perronelemente bereits Setzungen auf. Die Station erhält nun wesentlich längere und breitere, mehrheitlich überdachte Perrons, eine zentrale Unterführung und einen attraktiven Bahnhofplatz mit Bushaltestellen; die Bauarbeiten sollen Anfang 2019 beginnen.

Am Bahnhof Horw entsteht zudem ein Wendegleis in Mittellage, um auf dem Abschnitt Luzern – Horw zusätzliche Züge führen zu können; hier sind die Arbeiten bereits im Gang. Langfristig wird von Luzern bis Horw ein 7,5-Minuten-Takt während den Hauptverkehrszeiten angestrebt.

Im Zusammenhang mit diesen beiden und weiteren Projekten – unter anderem Tunnel-sanierung Lopper 1 und Doppelspurausbau Hergiswil Matt – wird die Strecke Luzern – Alpnachstad vom 18. März bis zum 14. April 2019 komplett gesperrt. Für die nächsten Jahre sind weitere Cluster vorgesehen, unter anderem im Engelbergertal (2020), im Raum Luzern für den Bau der zweigleisigen Bahnhofseinfahrt (2021) sowie, im Zeitraum 2020 bis 2022, wiederholt am Briener See für den behindertengerechten Ausbau der Stationen zwischen Brienz und Interlaken Ost.

Langfristig plant die ZB den Bau von zweigleisigen Begegnungsabschnitten zwischen Stans und Dallenwil, zwischen Alpnach und Kerns-Kägiswil sowie in Niederried am Briener See. Ab 2030 sollen die Züge Luzern – Engelberg halbstündlich fahren und abwechselnd Hergiswil und Stansstad bedienen.

Auch die Züge nach Interlaken sollen dann wieder in Hergiswil halten.

Stürmisches Wachstum

Die ZB hat ein Jahrzehnt stürmischen Wachstums hinter sich: Zwischen 2007 und 2017 wuchs die Zahl der Fahrgäste um mehr als 60 % auf jährlich 10,2 Millionen, während die Personenkilometer um 44 % auf 184 Millionen zulegen. Die Differenz zwischen den beiden Werten weist darauf hin, dass die ZB im Pendlerverkehr über kürzere Distanzen stark an Bedeutung gewonnen hat. Nach wie vor entfallen aber mehr als drei Viertel der ZB-Transportleistung auf den Freizeitverkehr. Die Beliebtheit des 2012 lancierten „Luzern – Interlaken-Express“ gerade bei Touristen aus Übersee hat stark zum Nachfragewachstum beigetragen. Am 22. Oktober 2018 erreichte mit dem ABeh 150 002 der erste „Adler“-Triebzug die Laufleistung von einer Million Kilometern, was bei sechsjähriger Einsatzdauer eine durchschnittliche Tagesleistung von gut 450 Kilometern ergibt.

Beachtlich hoch ist die Pünktlichkeit der Züge von gegen 98 % auf einem mehrheitlich eingleisigen Netz, mitunter allerdings zu Lasten der Anschlussgewährleistung. Hat beispielsweise in Stans das Postauto aus Beckenried nur wenige Minuten Verspätung, wartet der ZB-Zug nach Luzern selbst dann nicht, wenn der Bus bereits auf den Bahnhofplatz einbiegt.

Weitere Triebzüge

Bemerkenswert ist für ein Unternehmen, das regionalen Personenverkehr überwiegend im ländlichen Raum betreibt, der Kostendeckungsgrad von 61 %. Nicht zuletzt dieser gute Wert erlaubt die vorzeitige Beschaffung weiteren Rollmaterials: Demnächst sollen zwei „Adler“ für den Verkehr Luzern – Engelberg und sechs bis sieben polyvalent einsetzbare „Fink“ bestellt werden. Das Auftragsvolumen dürfte um die 100 Millionen Franken betragen. (lüt/mr)

Auf dem 112 Meter langen Ringgenberg-Viadukt verlegt ein Pneuroman aus vorgefertigten Betonelementen den neuen Brückentrog. Im Hintergrund ist noch knapp das Portal des 53 Meter kurzen, ebenfalls im Herbst 2018 sanierten Lehnentunnels zu erkennen (Foto: ZB, 31. Oktober 2018).

