

Medienmitteilung, 8. Mai 2015

# 10 Jahre Zentralbahn: Eine der modernsten Meterspurbahnen Europas.

**Am 1. Januar 2005 hiess es: «Auf in ein neues Bahnzeitalter». Vor 10 Jahren fusionierten die damalige SBB-Brünigbahn und die Luzern-Stans-Engelberg Bahn zur heutigen Zentralbahn. Nun feiert die junge Bahnunternehmung mit einer langen Geschichte bereits ihr 10-jähriges Jubiläum. Und während diesen zehn Jahren ist fast kein Stein auf dem anderen geblieben. Eine rasante Geschichte, welche allerdings noch lange nicht fertig ist.**

Vor zehn Jahren, am 1. Januar 2005, fusionierten die damalige SBB-Brünigbahn und die Luzern-Stans-Engelberg Bahn zur zb Zentralbahn AG. Gründe für die Fusion waren damals die anstehenden, grossen Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur, welche jede Bahn alleine nicht hätte tragen können. Aufgrund gleicher Spurweite und der gemeinsamen Nutzung des Streckenabschnitts Luzern-Hergiswil war diese Fusion quasi ein logischer Schritt, wollte man nicht die Existenz einer der beiden Bahnen riskieren. Seit dieser Fusion wurde enorm viel in die Zentralbahn investiert, so dass aus den beiden ehemaligen Provinzbahnen eine der modernsten Meterspurbahnen Europas gewachsen ist.

## **Topmoderne Infrastruktur**

Ein Beispiel war die Realisation des Tunnels von Grafenort nach Engelberg. Die identische Steigung des Zahnstangenabschnittes ermöglicht seither einen flexiblen und sehr effizienten Einsatz des Rollmaterials. Mit der Inbetriebnahme der Tieflegung Luzern wurde die erste unterirdische Haltestelle Luzern Allmend/Messe eröffnet und damit das grösste Sport- und Messegelände der Zentralschweiz optimal erschlossen.

Neben Luzern Allmend/Messe konnten in den letzten 10 Jahren auch die neuen Haltestellen Kriens Mattenhof und Ewil Maxon in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig wurden weitgehend alle Bahnhöfe erneuert und den heutigen Kundenanforderungen sowie den Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst. Das Streckennetz wurde erneuert, vollautomatisiert und mit diversen Doppelspurabschnitten ergänzt. Schliesslich besitzt die Zentralbahn ein topmodernes Zugsicherungssystem, welches eine kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung der Züge ermöglicht und damit grösst mögliche Sicherheit bietet.

### **Kundenfreundliches Rollmaterial**

Viel wurde auch in das Rollmaterial investiert, da nicht wenige der Zugkompositionen über 40 Jahre alt waren. In den ersten Betriebsjahren wurden insgesamt 10 SPATZEN und 3 Gelenksteuerwagen angeschafft. Mit Einführung des Fahrplans 2014 konnten vier neue ADLER und 6 neue FINKEN in Betrieb genommen werden. Während dem die ADLER ausschliesslich die Strecke Luzern-Interlaken fahren, können die FINKEN flexibel sowohl im S-Bahn Verkehr, als Verstärkung über den Brünig aber auch zu Randzeiten nach Engelberg eingesetzt werden. Auf Herbst 2016 beschafft die Zentralbahn fünf weitere Züge vom Modell «FINK» als Ersatz für die über 45-jährigen Module, welche vor allem während den Pendlerzeiten als Verstärkung in der S-Bahn eingesetzt werden.

### **Nachfrageoptimiertes Angebot**

Ausgebaut wurde auch das Angebot. Der erste Quantensprung war die Eröffnung des neuen Tunnels Engelberg mit der markant reduzierten Reisezeit von Luzern nach Engelberg mit kundenfreundlichem Rollmaterial mit Niederflureinstiegsmöglichkeiten. Zeitgleich konnte im Dezember 2010 auch der Halbstundentakt bei der S4 eingeführt werden.

Der zweite grosse Ausbau war die Einführung des Fahrplans 2014, welche neben dem Einsatz des neuen Rollmaterials auch einen integralen Viertelstunden-Takt zwischen Luzern und Hergiswil, neue Direktverbindungen zwischen Luzern und Stans, bzw. Sarnen, verkürzte Reisezeiten zwischen Luzern und Interlaken und noch viele weitere Veränderungen mit sich brachte.

### **Die Bilanz ist eindrücklich**

Eine erste Bilanz zeigt, dass das neue Angebot sehr geschätzt wird. Alleine im Jahr 2014 konnte die Zentralbahn ein Fahrgastwachstum von über 26% verzeichnen. Insgesamt konnte die Zentralbahn in den letzten 10 Jahren jährlich über 60% mehr Fahrgäste begrüßen, über 45% mehr Verkehrsertrag generieren und über 57% mehr Personenkilometer verzeichnen. Und das mit nur 17% mehr Personal.

Die von den Kantonen Luzern, Obwalden, Nidwalden und Bern im Herbst 2014 durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen zeigen, dass die Kunden mit der Zentralbahn sehr zufrieden sind, belegt die Zentralbahn doch in allen Kantonen unter allen involvierten Transportunternehmungen den jeweiligen Spitzenplatz.

### **Vielversprechender Ausblick**

Die Zentralbahn wird sich weiter erfolgreich entwickeln. Vor allem in der Agglomeration Luzern ist aufgrund neuer Überbauungen und der Entwicklung der Hochschule Luzern ein geradezu stürmisches Wachstum zu erwarten. Auch im internationalen, touristischen Verkehr erwartet die Zentralbahn ein weiteres Wachstum.

Um diesem enormen Wachstum Stand halten zu können, werden sowohl bei der Infrastruktur wie auch beim Rollmaterial weitere Investitionen nötig sein. So muss zwingend die fehlende Doppelspur bei der Einfahrt in den Bahnhof Luzern wie auch in Hergiswil realisiert werden. Zudem sind zusätzliche Kreuzungsstationen bei Ewil Maxon und Stans Bitzi sowie die Umsetzung der geplanten Doppelspur Sarnen Nord nötig. Beim Rollmaterial werden im Jahr 2016 fünf neue FINKEN zum Einsatz kommen, welche die Verstärkungsmodule bei den S-Bahnen ersetzen werden.

Das grösste Projekt der Zentralbahn im Immobilienbereich ist die Entwicklung des Gebietes rund um den Bahnhof Engelberg. Nebst der umfassenden Erneuerung der Gleisanlagen soll im Zeithorizont 2020 eine attraktive Zone mit neuen Geschäften, Wohnungen oder sogar einem Hotel entstehen. Zudem wird zurzeit ein Projekt ausgearbeitet, wonach die Titlis-Bahn direkt an den Bahnhof angebunden wird. Damit wird die Reise mit dem öffentlichen Verkehr von Luzern und Nidwalden auf den Titlis noch attraktiver.

Es ist also klar: Bei der Zentralbahn wird auch nach 10 Jahren immer noch mächtig Zug drin sein.

Zusätzliche Informationen:

Renato Fasciati, Geschäftsführer      079 367 35 52      (erreichbar 13.00 - 14.00 Uhr)