Die kommerzielle Bedeutung der Brünigbahn

Autor(en): **Sartorius, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 40

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-85819

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die kommerzielle Bedeutung der Brünigbahn

Seit 1888 verbindet die Brünigbahn die Zentralschweiz mit dem Berner Oberland. Schon damals wurde die touristische Attraktivität dieser Bahnstrecke erkannt. Und heute erschliesst die «Erlebnis-Bahn» zwischen den bedeutenden Fremdenverkehrsorten Luzern und Interlaken auf ihrer inzwischen «klassisch» gewordenen Route eine ganze Reihe von berühmten Ausflugszielen.

Im Dienste des Tourismus

Zusätzliches Interesse wird der Brünigbahn die Verwirklichung der geplanten durchgehenden «Golden-Pass-Route»

VON PETER SARTORIUS, LUZERN

zwischen Luzern und Montreux eintragen, weshalb mit einer weiter anwachsenden Zahl von Fahrgästen zu rechnen ist. Dies um so mehr, als sich den Besuchern aus dem Ausland sowohl von den Schweizer Flughäfen her wie von den Endbahnhöfen der TGV-Verbindungen in unserem Land aus ausgezeichnete Bahnanschlüsse nach Luzern und Interlaken anbieten.

Im Dienste der lokalen Bevölkerung

Obwohl der Kanton Obwalden und das Brienzerseegebiet durch die Bahnerschliessung näher zu den Agglomerationen Luzern und Interlaken rückten, war der lokale Verkehr aufgrund der geringen Bevölkerungszahl während praktisch der ganzen Geschichte der Brünigbahn eher unbedeutend. Mit der zunehmenden Landflucht der letzten Jahre aber sowie seit der Ausdehnung des bis anhin nur im Kanton Luzern gültigen Umweltschutz-Abonnements «Passepartout» auf die Kantone Ob- und Nidwalden am 1. Januar 1988 ist auf diesem Linienabschnitt ein deutlicher Aufwärtstrend des Pendlerverkehrs zu registrieren.

Im Dienste der Güterkunden

Im Einzugsgebiet der Brünigbahn gibt es relativ wenig Industrie, die umfangreiche Gütertransporte tätigt. Deshalb ist die Bedeutung des Bahngüterverkehrs eher bescheiden. Er beschränkt sich praktisch auf die beiden Talstrecken Luzern–Giswil und Interlaken–Meiringen, wo normalspurige Zwei- und Vierachs-Güterwagen auf Rollschemeln befördert werden.

Das Dreischienen-Gleis Luzern–Allmend gestattet es sogar, normalspurige Güterwagen an Firmen mit Gleisanschluss im Raum Kriens direkt zuzuführen. Dies ermöglicht der Bahn, die gleismässige Erschliessung dieses Gebietes zu fördern. Die wenigen nach den Bergstationen Lungern und Brünig bestimmten Wagenladungen werden in Luzern auf Schmalspurwagen umgeladen. Das ganze Einzugsgebiet der Brünigbahn wird im Stückgut-Bereich durch den Cargo-Domizil-Dienst der SBB regelmässig bedient.

Adresse des Verfassers: *P. Sartorius*, Werbekoordinator, Verkaufsleitung SBB, Postfach, 6002 Luzern.

Der Fahrplan der Brünigbahn

So unterschiedlich die Aufgaben der Brünigbahn als Pendler- und Touristenbahn sind, so vielfältig sind auch die Wünsche der Zugbenutzer an die Fahrplangestaltung. Die SBB sind bestrebt, ein Optimum anzubieten, müssen aber die beschränkte Leistungsfähigkeit der Zahnradstrecke berücksichtigen.

Der heutige, noch bis 1989 gültige Fahrplan bietet zwischen Luzern und Interlaken in beiden Richtungen von etwa 7

VON ROBERT HUBER, LUZERN

bis 17 Uhr Schnellzüge im Zweistundenrhythmus an, ergänzt durch einzelne, auf den Spitzenverkehr ausgerichtete Einsatz-Schnellzüge. Auf der besonders stark frequentierten Talstrecke zwischen Luzern und Giswil verkehren zudem stündliche Regionalzüge (in den Stunden ohne Schnellzüge verkehren sie bis und ab Interlaken). Zusätzlich werden für den Berufsverkehr Einsatz-Regionalzüge angeboten.

Für die grösseren Orte an der Bergstrekke bestehen somit stündliche Fahrgelegenheiten. Weil aber auf der Talstrecke am Brienzersee die Ausweichstellen ungünstig liegen, müssen die Schnell- und Regionalzüge zurzeit noch in unregelmässigen Zeitabständen verkehren, was einen regelmässigen Takt mit schlanken Anschlüssen in Interlaken verunmöglicht.

Ab 1990 stehen acht neue Brünig-Lokomotiven zur Verfügung. Es sind Universalloks, die auf den Adhäsions- und Zahnradstrecken mit ihrer hohen Leistungsfähigkeit eine Kürzung der Reisezeit gestatten. Für den Fahrplan ab 1990 ist deshalb geplant, zwischen Luzern und Interlaken die Schnellzüge in beiden Richtungen stündlich anzubieten. Zwischen Meiringen und Interlaken müssen die Schnellzüge allerdings jede zweite Stunde auch Regionalzugsaufgaben übernehmen. Das Fahrplankonzept 1990 ist ferner so aufgebaut, dass die geplanten direkten Züge der «Golden Pass«-Route (Luzern-Interlaken-Montreux und umgekehrt) gut integriert werden können. Wenn es gelingt, zwischen Meiringen und Interlaken zusätzliche Ausweichstellen zu schaffen, wird auch auf diesem Streckenabschnitt ein voller Stundentakt angeboten werden können.

So werden, wie es das Konzept «Bahn 2000» fordert, in absehbarer Zukunft sowohl in Luzern wie in Interlaken optimale Anschlussverbindungen in alle Richtungen angeboten werden können.

Adresse des Verfassers: Dr. *R. Huber*, Betriebschef SBB, Betriebsabteilung II, Postfach, 6002 Luzern.