

**Zeitschrift:** Nidwaldner Kalender

**Herausgeber:** Nidwaldner Kalender

**Band:** 166 (2025)

**Artikel:** ÖV 2.0 : seit 20 Jahren bringt uns die Zentralbahn hin und weg

**Autor:** Hug, Christian

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1065785>

### **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**

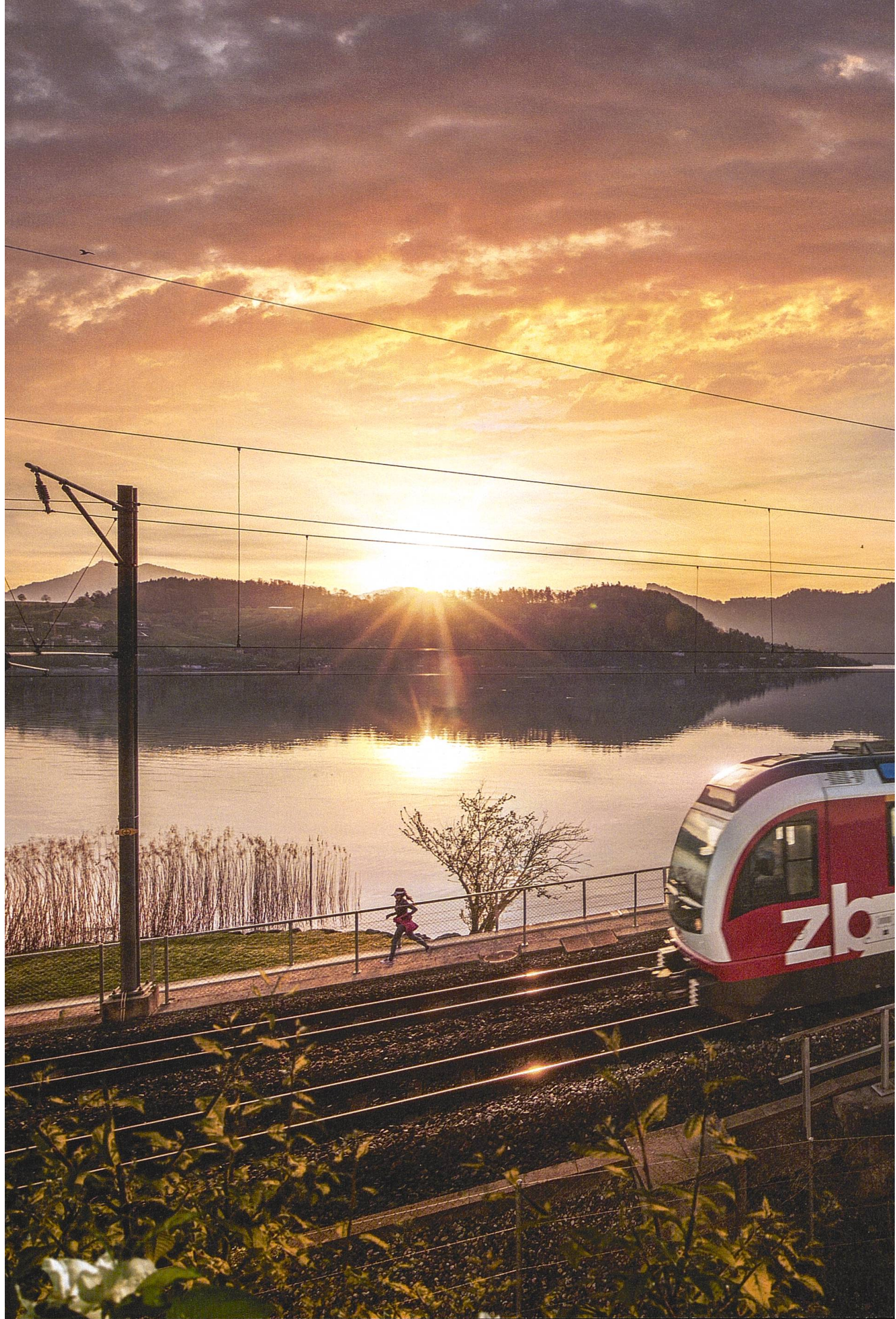
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 17.04.2026

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



# ÖV 2.0



Seit 20 Jahren bringt uns  
die Zentralbahn hin und weg.

## **Intro: Ticket lösen**

Einmal von Engelberg nach Interlaken bitte, Halbtax, zweite Klasse, und gerne mit Abstechern nach Innertkirchen und Luzern. Das entspricht einer Tageskarte, die auf dem ganzen Zentralbahn-Netz gültig ist. Das sind zwar nur knapp drei Stunden Fahrzeit – aber nur ein einziger Tag reicht bei weitem nicht, die Zentralbahn zu erkunden.

Genau das wollen wir aber: Die Eisenbahngesellschaft, die vier Kantone miteinander verbindet, feiert ihren 20. Geburtstag. Sie ist, wenn man so will, erwachsen geworden, obwohl sie auf weit über 100 Jahre Erfahrung zurückblicken kann. Doch damals, das war sozusagen der gemütliche Teil. Da fuhr die Stansstad-Engelberg-Bahn StEB von Stansstad nach Engelberg und die SBB fuhr mit der Brünig-Bahn über ... genau: den Brünig. Aus der StEB wurde 1964 die LSE, Luzern-Stans-Engelberg-Bahn, das blieb sie bis 2005.

Seit 2005, also seit die Brünig-Bahn und die LSE unter dem gemeinsamen Namen Zentralbahn unterwegs sind, ist bildlich gesprochen auf und neben dem Trasse kein Stein auf dem anderen geblieben. Vor allem in den vergangenen zehn Jahren hat die Zentralbahn förmlich Quantensprünge vollzogen. Aus der «durchaus nützlichen» Zugverbindung von einst, als

die Stansstad-Engelberg-Bahn im Volk noch «Schüttelbecher» genannt wurde, ist eine multifunktionale Hauptverkehrsader geworden. Sie ist heute Touristen- und Pendlerbahn in einem, sie ist gleichzeitig Agglomerations- und Ausflugsbahn, hochmodern ausgerüstet, für Eisenbahnverhältnisse sehr agil und durchgehend in hohem Masse digitalisiert. Die Zentralbahn ist ein grosses Ganzes, das aus Tausenden von Details besteht. Und sie hat noch viele Pläne für die Zukunft.

All das wollen wir erkunden. Also ja, gerne von Engelberg nach Interlaken mit Abstechern nach Innertkirchen und Luzern, zweite oder erste Klasse ist egal, tolle Aussichten gibt's in beiden.

## **Der Takt schafft Konstanz**

Engelberg ist ein guter Ausgangspunkt für diese Reise. Unter anderem deshalb, weil 2010 nach zehnjähriger zum Teil sehr schwieriger Bauzeit der 4043 Meter lange Steilrampentunnel nach Grafenort in Betrieb genommen wurde. Erst die schnelle Fahrt durch den Berg hindurch ermöglichte die Einführung eines Taktfahrplans: Engelberg–Luzern in 47 Minuten runter beziehungsweise umgekehrt in 43 Minuten hoch, und das zuverlässig jede Stunde.



Die Reise beginnt in der Tourismus-Hochburg Engelberg. Das Dorf wächst kontinuierlich.

Taktfahrplan, was nichts anderes bedeutet als Regelmässigkeit.

Der Takt ermöglichte den Ausbau des Fahrplanangebots sowohl für Pendlerinnen als auch für Nachtschwärmer. Und natürlich auch für Touristen, denn der Titlis ist vor allem bei den asiatischen Gästen sehr beliebt. Er ist einer der Berge, die man gerne als das goldene Dreieck des Schweizer Tourismus bezeichnet: Titlis, Jungfrau, Matterhorn, und dazwischen strahlt die Kapellbrücke von Luzern. Wir ahnen jetzt schon, welche Bedeutung da der Zentralbahn zukommt, liegt doch die Jungfrau am anderen Ende unserer geplanten Reise, und Luzern ist just mittendrin.

Kaum war der Tunnel fertig, machte man sich an die baulichen Anpassungen auf den

Perrons und um den Bahnhof in Engelberg, damit sich alle Menschen barrierefrei bewegen können. Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes war zudem vom Bund gefordert, dass bis Ende 2023 sämtliche Bahnhöfe (und Bushaltestellen) entsprechend angepasst werden.

Der nächste geplante Schritt war dann sogar für ein Eisenbahnunternehmen wie die Zentralbahn ungewöhnlich: eine Überbauung auf dem eigenen Grund und Boden des Bahnhofareals mit einem vierstöckigen Hauptgebäude und vier weiteren Wohnhäusern, Vergrößerung des Bahnhofs inklusive. Hätte man machen können.

Allerdings schickte die Stimmbevölkerung von Engelberg dieses Grossvorhaben 2017 bachab,



Zwischen der Geremüli und dem Ober Staldifeld wird eine Doppelspurinsel gebaut.

so wird die Entwicklung des Bahnhofareals in den nächsten Jahren wohl eine so anspruchsvolle Idee bleiben wie die Verbindungsbahn vom Bahnhof zur Talstation der Titlisbahnen, die seit Jahren immer wieder im Gespräch ist.

## Zweigleisig im Staldifeld

Wir aber fahren los auf Gleis 1, «the train crew welcomes you», aus dem Klosterdorf hinaus und in den Tunnel hinein, im Dunkeln runter ins Tal. Auch wenn man seit 2010 keine schöne Aussicht mehr hat wie bei der einstmaligen aufregenden Zahnradbahn-Fahrt durch den stotzig-steilen Wald, ist so ein Tunnel doch

ganz praktisch: Sowohl die Züge als auch die Passagiere sind so gut wie sicher vor Umwelt-ereignissen, und der Unterhalt des Trassees reduziert sich deutlich, insbesondere im Winter. Diese Rechnung gilt zumindest in so wildem Gelände wie diesem.

Während wir unten im Tal wieder das Licht der Welt erblicken und entlang der Engelberger Aa Richtung Wolfenschiessen und Dallenwil fahren, bleiben wir in Gedanken beim Thema Weiterentwicklung des Fahrplans und zerbrechen uns den Kopf über die Frage, was es alles braucht für eine Steigerung vom Stunden- zum Halbstundentakt zwischen Luzern und Engelberg. Genau das ist nämlich geplant und soll ab Dezember 2026 Wirklichkeit sein.

Denn die Bevölkerung wächst und damit auch der Wunsch nach mehr, schnellerer und einfacherer öffentlicher Mobilität. Und dieses Bedürfnis abzudecken, ist die zentrale Aufgabe der Zentralbahn.

Bisher existiert ein korrekter Halbstundentakt nur zwischen Luzern und Stans. Weiter hinten im Tal zwischen Stans und Wolfenschiessen fahren zwar ebenfalls zwei Züge pro Stunde, doch nicht regelmässig in der Zeit – was aber eine Grundvoraussetzung des Taktfahrplans wäre. Und hoch nach Engelberg beziehungsweise von Engelberg runter fahren Züge nur zu jeder vollen Stunde.

Um in diesem bestehenden Fahrplan die Kadenz nach Engelberg auf eine halbe Stunde zu erhöhen, werden vier Zugkompositionen nötig sein, das heisst: zwei mehr als bisher. Und dann kursieren dazwischen ja weiterhin auch noch Züge, die bis Stans oder nur bis Horw fahren – beziehungsweise umgekehrt.

Wir sehen: Für zwei zusätzliche Zugkompositionen auf der Strecke Luzern–Engelberg ist jahrelange, ja sogar jahrzehntelange Vorarbeit in der Planung und im Ausbau der Infrastruktur nötig – und die beginnt bereits in Luzern.

Der vergleichsweise einfache Teil dieses Ausbaus befindet sich ... auf der Wiese Staldifeld bei der Firma Kayser Holzbau in Oberdorf, wo wir jetzt vorbeifahren. Denn für den Halbstundentakt nach Engelberg müssen die Züge aneinander vorbeikommen, und das werden sie ab 2026 genau hier im Staldifeld tun. Hier muss das Trassee auf einer Länge von rund 800 Metern zweigleisig ausgebaut werden, man nennt das Doppelspurinsel.

Da trifft es sich perfekt, dass die Kayser Holzbau AG ihrerseits das Firmenareal erweitern möchte. So geht denn die Planung von Arealerweiterung und Doppelspurinsel Hand in Hand zwischen den beiden Unternehmen. Weil beide Vorhaben auf Privatboden umgesetzt werden, sind dazu keine Volksabstimmungen nötig. Und wenn alles gut läuft, wird der Halbstundentakt von Luzern bis hinauf nach Engelberg und umgekehrt zumindest

während der Stosszeiten im Dezember 2026 eingeführt. Das wird ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der Zentralbahn.

## Ein Gespräch mit dem Chef

Für den Halbstundentakt reicht es natürlich bei weitem nicht, einfach zwei neue Zugkompositionen zu kaufen und eine zusätzliche Kreuzungsstelle zu bauen. Ein so grosser Ausbau des Gesamtangebots der Zentralbahn muss von langer Hand geplant sein. Aber wie plant man eigentlich «eine Bahn»?

Zum Glück erreicht unser Zug inzwischen Stansstad: Hier befinden sich eine der beiden grossen Werkstätten für das Rollmaterial und die Leitstelle für das gesamte Schienennetz – und der Geschäftssitz der Firma mit Michael Schürch als deren Geschäftsführer. Mit ihm wollen wir uns über die Zentralbahn unterhalten.

Der Empfang ist freundlich («Sie werden abgeholt, darf ich Ihnen einen Kaffee oder ein Wasser bringen?»), die Büroräume sind hell, die Wände dazwischen sind aus Glas, was eine angenehme Wir-Atmosphäre schafft. Es herrscht eine geschäftige Ruhe. Michael Schürch holt den Gast leichtfüssig und mit einem breiten Lächeln ab. «Wurdest du schon gefragt wegen einem Kaffee oder einem Wasser?»

Michael Schürch erzählt so begeistert von der Zentralbahn wie ihr grösster Fan und überschüttet sein Gegenüber gerne mit erfreulichen Kennzahlen zum Jahr 2023:

- Gesamtzahl der Fahrgäste: 12,9 Millionen, das sind 22 Prozent mehr als im Vorjahr
- Davon internationale Gäste: 10 Prozent
- Gesamtzahl der Personenkilometer: 217,1 Millionen, das sind 32 Prozent mehr als im Vorjahr
- Gesamtzahl der gefahrenen Zugkilometer: 3,21 Millionen
- Individualreisende-Anteil der internationalen Gäste: 90 Prozent



Geschäftsführer Michael Schürch im Hauptsitz der Zentralbahn in Stansstad.

- Ergo Gruppenreisen-Anteil der internationalen Gäste: 10 Prozent
- Abfahrende Züge pro Tag: 336
- 419 Mitarbeitende in 385 Hundert-Prozent-Stellen
- «Und mit der Übernahme der Innertkirchen-Bahn haben wir endlich die Hundert-Kilometer-Marke unseres Schienennetzes geknackt. Zudem haben wir zwischen Kaiserstuhl und Brünig fünfzig Millionen Franken in nur zehn Wochen investiert, welche Firma kann das schon ...»

Schürch nennt die Zentralbahn gerne die Eisenbahnperle der Schweiz, so lautet auch die Vision der Firma. Eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte ist es tatsächlich. Denn die

erwähnten Zahlen des Jahres 2023 sind allesamt Rekordwerte in der Geschichte des Unternehmens.

Aber eigentlich wollen wir wissen, wie man einen Leistungsausbau plant in einem so komplizierten Unternehmen wie der Eisenbahn. Da kommt die Antwort mit einem Lächeln wie aus der Kanone geschossen: «Mit dem Planungsdreieck!»

Und das geht so: Die drei Ecken heissen Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur. Zuoberst steht das Angebot. Und das bestimmt nicht die Zentralbahn alleine, sondern das wird von den Kantonen und dem Bund gewünscht, im Bahnjargon heissen sie Besteller. Um bei unserem Beispiel zu bleiben: Engelberg wünscht für

seine Einwohnerinnen und Einwohner als auch für seine Gäste mehr Zugverbindungen nach Luzern, also den Halbstundentakt. Die Honorablen des Kantons und des Bundes sind damit einverstanden und leiten den Wunsch an die Zentralbahn weiter.

Spätestens nun beginnen die Köpfe zu rauchen. Zum Thema Rollmaterial, also Züge: Wie viele Zugkompositionen und einzelne Waggons beziehungsweise Lokomotiven sind dafür notwendig? Wie müssen die ausgerüstet sein? Wann muss man die bestellen? Und was kosten die? Wie integriert man die neuen Züge in den bestehenden Fahrplan?

Dann folgt der Punkt Infrastruktur, zu dem wir eine wichtige Frage bereits geklärt haben, nämlich diejenige nach der zusätzlichen Doppelspurinsel in der Wiese neben Kayser Holzbau in Oberdorf. Weitere Fragen sind: Haben wir genügend Platz und Werkzeuge und Personal für den Unterhalt der zusätzlichen Züge? Wie stark belasten die neuen Züge die Trassen? Finden wir genügend zusätzliches qualifiziertes Personal?

Und, und, und, zu klären gibt es Hunderte von Details, bis die Zentralbahn den Bestellern eine Zahl präsentieren kann: Euer Wunsch kommt euch so und so teuer zu stehen. Die Formulierung «euer Wunsch» ist so richtig gewählt, denn die Bestellerkantone und der Bund finanzieren das Rollmaterial mit. Und das ist teuer. Michael Schürch schätzt, dass die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Luzern und Engelberg am Ende und alles in allem rund 60 Millionen Franken kosten wird, 10 für die Infrastruktur und 50 für das Rollmaterial.

Das ist notgedrungen nur eine vage Schätzung, denn vieles, was für das Ausbauprojekt beschafft wird, kann auch in anderen Bereichen eingesetzt werden. Umgekehrt können neue Kosten mit bestehenden Strukturen gesenkt werden.

Genauso wichtig ist, und jetzt wird es richtig kompliziert: Der Halbstundentakt nach Engelberg ist ja nicht das einzige Ausbau-Vorhaben der Zentralbahn. Viele solche Projekte laufen

gleichzeitig, manche parallel, manche eng miteinander verbunden, immer aber dauert es mehrere Jahre, manchmal Jahrzehnte bis zu ihrer Vollendung.

Michael Schürch beschreibt das kurz und bündig: «Im Durchschnitt investieren wir fünfzig bis siebzig Millionen Franken pro Jahr.» Allerdings geht ein schöner Teil von dieser Summe quasi in die Selbsterneuerung, sprich in die Wartung und Erhaltung der bestehenden Infrastruktur. Schürch veranschaulicht das mit einem kleinen Rechenbeispiel: «Wenn wir bei der Infrastruktur von einer Lebensdauer von 25 Jahren ausgehen und wir ein Schienennetz von hundertzwei Kilometern haben, dann bedeutet das, dass wir pro Jahr vier Kilometer Strecke erneuern müssen.» Das wären dann quasi die Fixkosten. «So rechnen wir jedenfalls bei der Bahn.»

## 18 Sekunden für die Pünktlichkeit

«Nun muss ich aber weiter», sagt Michael Schürch, «ich habe noch einen weiteren Termin.» Der Chef der Zentralbahn fährt täglich mit dem Zug an irgendeine Sitzung, und es gibt wohl wenige Menschen in der Schweiz, die so sekundengenau auf den Fahrplan einer Eisenbahn eingespielt sind: Schürch trippelt in rasendem Tempo die Treppen des Bürogebäudes und diejenigen der Unterführung runter und zwischen den Perrons wieder hoch, flitzt in den abfahrtsbereiten Zug – zack schliessen sich die Türen, und schon ist er hin und weg.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit der Zentralbahn beträgt übrigens 98,2 Prozent. Das heisst, knapp zwei von hundert Zügen treffen am Zielort mit mehr als drei Minuten Verspätung ein. Das ist eine geradezu spektakulär gute Zahl. Zum Vergleich: Die Pünktlichkeit der SBB-Züge im Personenverkehr betrug 2023 schweizweit lediglich 92,5 Prozent. Auch das ist eine ganz gute Zahl, wenn man bedenkt, dass die Pünktlichkeit der Deutschen Bahn im

Personenverkehr bei 66 Prozent liegt – und dort gelten erst sechs Minuten als Verspätung.

Wie die sogenannte schleichende Verspätung zustande kommt, hat Schürch eben noch im Gespräch erläutert: «Zähl mal langsam bis achtzehn.» Genau so viele Sekunden beträgt die vorgegebene Zeit für einen S-Bahn-Zughalt auf dem Schienennetz, damit der Fahrplan eingehalten werden kann. 18 Sekunden zum Aussteigen und Einsteigen aller Fahrgäste inklusive Gepäck und Hunde und Velos und Kinderwagen und Kickboards: An verregneten Werktagen sind das besonders viele Pendler, das klappt ja noch einigermaßen reibungslos. Aber an schönen Sommerwochenenden kollidieren die Rollkoffer vieler Touristen und Touristinnen mit den Rucksäcken der Wanderer, und im Winter klappern Schneesportler mit Skis und Skistöcken und Schlitten und Bobs in die Waggons rein und raus. Eisenbahner nennen das Hochlastzeiten. Da sind 18 Sekunden gar wenig Zeit. Jedenfalls aus Sicht der Fahrgäste. Viele Lokführer und Lokführerinnen dagegen haben in ihrem Führerstand einen Zähler, der die Sekunden von 18 runter auf 0 zählt, damit sie nicht zu früh abfahren, falls alle Gäste schon raus beziehungsweise drin sind.

Trotzdem bleiben 18 Sekunden vor allem dann knapp, wenn man die an sich hocheureiliche Tatsache bedenkt, dass die Zentralbahn im Jahr 2023 so viele Fahrgäste transportiert hat wie noch nie in ihrer Geschichte. Insbesondere die Zahl kofferrollender Individualtouristen hat markant zugenommen – wesentlich mehr, als alle Prognostiker nach den eher mageren Corona-Touristenjahren vorausgesagt hatten.

Jetzt also mal angenommen, es ist Hochsommer-Ferienzeit, und an zehn Bahnhöfen braucht es jeweils zehn Sekunden länger, bis alle Gäste mit ihrer Bagage ein- und ausgestiegen sind. Dann kumuliert sich das bis zum Zielbahnhof auf 100 Sekunden – ohne dass unterwegs irgend etwas passiert wäre. Pünktlichkeit ist deshalb auch eine Frage, wie viele



Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter beim Ein- und Aussteigen behilflich sind, wie die Materialablagen in den Waggons gestaltet sind und ob es zu den bestehenden Sitzplätzen auch genügend Stehplätze hat – unter anderem. Was am Ende einmal mehr eindrücklich zeigt, dass es auch auf erstaunlich viele scheinbar unwichtige Details ankommt, wenn eine Eisenbahn ordentlich funktionieren soll.

Aber wenn wir gerade bei den Details sind: Ungemein wichtig für das Einhalten des Fahrplans ist auch das, was vor und nach diesen 18 Sekunden passiert: das Abbremsen und das Beschleunigen. Das geht heute ganz anders als früher. In den alten Tagen gab es Waggons mit zwei Achsen und vorne eine Lok, die den Zug



Bahnhof Hergiswil: Hier kommen die Engelberg- und die Brüniglinie zusammen.

zog wie ein braves Pferd die Kutsche. Heute haben auch die Waggons Motoren eingebaut, die gemeinsam mit der Lok sich selber antreiben oder umgekehrt die Lok beim Bremsen unterstützen. Man kann sich das vorstellen wie eine Kompanie Soldaten, die sich auf das Kommando «Marsch» allesamt gleichzeitig in Bewegung setzen.

Man nennt diese Zugskompositionen Triebzüge, und die Bahnprofis sprechen nicht mehr von Waggons, sondern von Kästen. Das ist zugegeben ein unschönes Wort für diese elegant verpackte technische Weiterentwicklung, Poesie ist nicht die Stärke von Bahn-Ingenieuren. Jedenfalls ermöglichen die Triebzüge ein wesentlich schnelleres Anfahren und Abfahren in den Haltestellen und Bahnhöfen. Das spart

den Fahrgästen wertvolle Zeit und macht es den Planern möglich, das verflochtene Zugangebot zu verdichten. Und darum spricht man auch nicht mehr von Regionalzügen, sondern von der S-Bahn, wobei das S für «schnell» steht.

## Viel los zwischen Hergiswil und Luzern

Ankunft Hergiswil, wir steigen aus und warten auf den Zug, der uns ins schöne Obwaldnerland und noch viel weiter bringt. Das heisst: sieben Minuten warten. Zeit genug, um uns einige Gedanken über die Strecke zwischen Hergiswil und Luzern zu machen. Denn

das ist der mit Abstand am meisten befahrene und durchaus am meisten belastete Abschnitt des ganzen Schienennetzes, und das hat vor allem zwei Gründe: Erstens kommen hier die Züge der Brünig- und der Engelberg-Linie zusammen. Zweitens, und das hat noch viel grössere Auswirkungen, ist Luzern die «Big City», ein Ballungsraum mit einer urbanen Agglomeration, die insbesondere im Bereich der Zentralbahn schnell wächst.

Schauen wir uns zuerst die Gemeinsamkeiten der Brünig- und der Engelberg-Linie an. Dass die beiden Linien zwischen Hergiswil und Luzern gemeinsam geführt werden, ist natürlich nichts Neues, das ist seit der Eröffnung der Stansstad-Engelberg-Bahn am 5. Oktober 1898 so. Nur hat sich seither die Kadenz der fahrenden Züge massiv erhöht. Ganz einfach deshalb, weil die Bevölkerung gewachsen ist und weiter wächst und entsprechend auch die Notwendigkeit eines Angebots an öffentlichem Verkehr steigt.

Wie sich der Zugverkehr über die Jahre verdichtet hat, lässt sich in der jüngeren Geschichte der Zentralbahn an einfachen, aber wirkungsvollen Fixpunkten festmachen: Einführung des Taktfahrplans auf beiden Linien – Einführung des Halbstundentakts nach Stans/Wolfenschiessen und Sarnen/Giswil – und voraussichtlich 2026 die Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg.

Viel Bewegung kam 2014 in diese Entwicklung, als die Zentralbahn im Sinne der Besteller den Entschluss fasste, die Strecke Luzern–Interlaken in unter zwei Stunden zu fahren. Das bedingte nicht nur neues Rollmaterial und Anpassungen der Infrastruktur, sondern auch die optimierte Koordination der Brünig-Züge mit den Engelberg-Zügen zwischen Hergiswil und Luzern im präzisen Viertelstunden-Rhythmus. Das wiederum hatte unter anderem zur Folge, dass die Haltestelle Hergiswil Matt vorläufig geschlossen werden musste, zum Ärger vieler Anwohnerinnen und Anwohner. Aber anhand der 18-Sekunden-Halte wissen wir ja inzwischen, dass im Zugverkehr



Sekunden darüber entscheiden, wie mehrere auf demselben Gleis in unterschiedlichen Richtungen fahrende Züge aneinander vorbeikommen.

Immerhin: Als im November 2019 die neu gebaute 700 Meter lange Doppelspur in Hergiswil zwischen Schlüssel und Matt fertig erstellt war und vier Monate später die Haltestelle Matt wieder in Betrieb genommen wurde, war dieselbe komplett neu gestaltet mit zwei Geleisen, zwei 190 Meter langen und überdachten Perrons und mit einer rollstuhlgängigen Unterführung. Die Hergiswilerinnen und Hergiswiler in der Matt waren wieder glücklich. Was jetzt noch fehlt, ist der doppelspurige Tunnel-Ausbau zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Dorf. Aber das ist eine andere Ge-



Allmend/Messe ist die einzige unterirdische Haltestelle der Zentralbahn.

schichte und soll dann erzählt werden, wenn die Zeit dazu reif ist.

## Luzern Süd wächst rasant

Um Längen komplizierter wird es zwischen Horw und Luzern: Das ist zumindest in der Zentralschweiz und wahrscheinlich weit darüber hinaus dasjenige Agglomerationsgebiet, das in den letzten Jahren am stärksten gewachsen ist und weiter in rasantem Tempo wachsen wird. Am bekanntesten sind Schwerpunkte wie die beiden Hochhäuser HochZwei in der Allmend, die Quartiere Mattenhof I, Mattenhof II und Mattenplatz in Kriens.

Alleine in diesem Gebiet wurden und werden zwischen 2018 und 2027 rund 2500 neue Wohnungen gebaut. Plus Gewerbeflächen, Restaurants, Bars, Läden und Einkaufszentren und die neue Sport- und Eventhalle Pilatus-Arena mit 4500 Sitzplätzen. Kommt hinzu, dass der Campus Horw ausbauen und die Anzahl Studierender und Lehrpersonen von 2500 auf 5000 verdoppeln will.

All diese Menschen müssen zur Arbeit und wollen wieder nach Hause, sie gehen in den Ausgang oder besuchen die Schule, das heisst: Sie sind unterwegs. Und dazu braucht es öffentlichen Verkehr, dazu braucht es die Zentralbahn. Die Haltestelle Kriens Mattenhof war die einzige Bahnhaltestelle der Zentralbahn,



Ein Ziel, zwei Linien: Der Bahnhof Luzern ist Ausgangs- und Zielpunkt sowohl der Pendler als auch der Touristen.

die während der Corona-Zeit einen Zuwachs von Zusteigern verzeichnete. Bei allen anderen sanken in dieser Zeit die Passagierzahlen deutlich. Heute ist die Verbindung der Zentralbahn nach Luzern die grösste Zubringerlinie zum Bahnhof, aus keinem anderen Agglomerationsgebiet pendeln so viele Menschen nach Luzern. Und es hat inzwischen sogar einen eigenen Namen: Luzern Süd. Das alles bedeutet für die Zentralbahn: Sehr weit vorausdenken, zehn, zwanzig, dreissig Jahre. Eng mit den Städtebauern mitplanen. Den Zugverkehr verdichten, Kapazität erhöhen, Rollmaterial bestellen.

Und Infrastruktur ausbauen. Zwar wurde die Haltestelle Kriens Mattenhof bereits im Jahr 2003 eröffnet. Doch schon bald wurde klar, dass in absehbarer Zeit die Anzahl der dort haltenden Züge und der Platz für die Menschen nicht mehr ausreichen werden. Und dass es dafür mehr Züge brauchen würde als die bestehenden S-Bahn- und Interregio-Verbindungen auf der Engelberg- und der Brüniglinie – es würde ein neues Angebot brauchen mit Zügen, die ausschliesslich zwischen Luzern und Horw hin und her fahren, vergleichbar mit einem Shuttlebus zwischen zwei Fixpunkten: die S41.



## Alles muss ineinandergreifen

Die einfachste Lösung wäre natürlich das, wovon alle Zugplaner träumen: eine durchgehende Doppelspur vom Start bis ins Ziel, zweigleisig von A nach B auf dem kompletten Schienennetz. Aber die Realität sieht nun mal anders aus, sie ist einspurig mit Kreuzungsstellen und Wendegleisen. Das macht jeden Kapazitätsausbau zu einer schier endlosen Kniffelei, man könnte es auch ein ewiges Zug-Tetris nennen, zumal wenn wir uns in Erinnerung rufen, dass ja auch die Kadenzen sowohl

auf der Engelberg- als auch auf der Brüniglinie stetig erhöht wurden und werden.

In unserem Fall, also im Bereich Luzern Süd, löste man die Herkulesaufgabe mit dem Bau der unterirdischen Haltestelle Allmend/Messe, dem Bau des 1450 Meter langen Allmendtunnels zwischen den Haltestellen Kriens Mattenhof und Allmend/Messe, dem Bau eines Wendegleises im Bahnhof Horw sowie dem 300 Meter langen Ausbau zur Doppelspur in der Einfahrt zum Bahnhof Luzern. Dass alleine für diese 300 Meter mehrere andere Gleise vor dem Bahnhof Luzern mit Kosten von 70 Millionen Franken verschoben und neu gebaut

werden mussten, zeigt, wie anspruchsvoll diese Aufgabe war. Dagegen wirkt der Ausbau der Haltestelle Kriens Mattenhof geradezu wie eine Lockerungsübung. Kosten dafür: 8 Millionen Franken.

Mit dem Fahrplanwechsel am 21. Dezember 2021 spielten schliesslich alle Einzelmassnahmen zusammen: Die S41 Luzern–Horw nahm ihren Betrieb auf. Zwar nicht wie ein Shuttlebus, sondern zweimal pro Stunde während der Stosszeiten. Aber als Ergänzung zu den bereits bestehenden Zügen hat das zur Folge, dass pro Stunde pro Richtung 6 Züge verkehren. Die Zentralbahn fährt nach Plan. Und Luzern Süd wird weiter wachsen.

Wobei die Siedlungsentwicklung relativ gut kalkulierbar ist, weil sie sehr langsam ge-

schieht und von politischer Planung abhängt. Die grosse Unbekannte im Planungsdreieck sind die Touristen. Während Corona zum Beispiel war man sich in sämtlichen Prognosen einig: Der Tourismus wird noch viele Jahre darniederliegen. Und was geschah? Das Gegenteil, wie wir gesehen haben: Die Zahlen von 2019 wurden bereits 2023 übertroffen.

So bleiben denn Prognosen für die Entwicklung des Tourismus schwierig. Die Zentralbahn rechnet bis in zehn Jahren mit einer Zunahme der Touristenzahl über den Brünig um 50 Prozent gegenüber heute.

Aber zurück zu unserer Reise nach Interlaken: Inzwischen hat die S5 von Luzern kommend Hergiswil erreicht, wir steigen zu.

*Christian Hug ist freier Journalist und Kommunikations-Dienstleister in Stans. Vor zehn Jahren durfte er bereits eine Jubiläumsschrift zum zehnten Geburtstag der Zentralbahn schreiben.*

## Fortsetzung

Das ist die erste Hälfte des Textes, der zum 20-Jahr-Jubiläum der Zentralbahn erscheint. Die zweite Hälfte über die Linie zwischen Hergiswil und Interlaken lesen Sie in der Obwaldner Brattig. Im Frühling 2025 werden beide Texte mit weiterführenden Infos in einem eigenständigen Heft erscheinen.

**NIDWALDNER KALENDER  
BRATTIG 2025**