

So reagiert Zentralbahn auf Veloboomb

Die Pandemie hat für einen Passagierschwund gesorgt. Der Veloboomb dürfte hingegen anhalten. Darum werden nun Wagen umgebaut.

Matthias Piazza

Die Coronakrise ist noch nicht ausgestanden, auch nicht bei der Zentralbahn. Nur langsam geht's mit den Frequenzen wieder aufwärts. «Mit aktuell durchschnittlich rund 50 Reisenden pro Zug ist der Wert bei 60 bis 70 Prozent, verglichen mit dem Juni vor zwei Jahren», wie ZB-Geschäftsführer Michael Schürch am Montagabend an der Nidwaldner Verkehrskonferenz dem interessierten Publikum aus Politik und ÖV-Branche erläuterte. Der Passagierückgang schlug sich im vergangenen Geschäftsjahr mit einem Verlust von 12,1 Millionen Franken nieder.

Das bleibt nicht ohne Folgen. «Investitionen führen zu Abschreibungen. Mit einer zeitlichen Verschiebung der Projekte kann die öffentliche Hand entlastet werden.» So verzögern sich die Erneuerungen des Rollmaterials auf der Linie Luzern-Engelberg um ein Jahr. Das heisst, dass die erste der zwei siebenteiligen bei Stadler-Rail bestellten Adler-Kompositionen erst im Herbst 2024 in Betrieb genommen wird, die zweite im Frühling 2025. Erst auf diesen Zeitpunkt hin werden die alten Kompositionen, die als Interregio auf dieser Strecke eingesetzt werden, als Entlastungs- und Reservezüge eingesetzt.

Einige Wagen mussten notsaniert werden

Damit findet diese Ersatzbeschaffung immer noch früher als ursprünglich geplant statt – aus einem gewissen Leidensdruck. Denn mehrere Wagen dieser bestehenden Kompositionen, die seit der Eröffnung des Steilrampentunnels Engelberg als Lu-



Die Zentralbahn befördert immer mehr Velofahrer.

Bild: Archiv NW / Matthias Piazza

zern-Engelberg-Expreß eingesetzt werden, sind über 50 Jahre alt. In den Wagen haben sich Risse gebildet, einige mussten notsaniert werden. Die Instandhaltung der Loks, die auch schon gut 30 Jahre auf dem Buckel haben, wurde aufwendiger. Sie blieben wegen technischer Probleme immer wieder stehen und erlangten so in der Öffentlichkeit einen schlechten Ruf.

Auch die neuen sieben dreiteiligen Fink-Züge kommen rund ein Jahr später – gestaffelt zwischen Dezember 2023 und August 2024. Sie werden im

S-Bahn-Betrieb auf dem ganzen ZB-Netz (ausgenommen Meiringen-Innertkirchen) eingesetzt. 114 Millionen Franken kostet diese Neuanschaffung total. Bestehende Adler- und Fink-Züge verkehren schon seit gut zehn Jahren auf dem ZB-Netz.

«Nebst einem Rückgang der Passagierzahlen konnten wir im vergangenen Jahr auch einen Veloboomb feststellen, der die Pandemie überdauern wird», gab sich Michael Schürch überzeugt. Die Zentralbahn schafft darum mehr Veloabstellplätze in den Zügen nach Engelberg. Drei

Sitzplätze werden für zusätzliche zehn Veloabstellplätze geopfert. Neun Sitzplätze werden zu Klappsitzen. Damit soll auch zusätzlicher Platz für Gepäck und Ski geschaffen werden. Je 95 000 Franken kostet der Umbau der drei Kompositionen, die als Luzern-Engelberg-Express unterwegs sind.

Snack- und Kaffeeautomat sind im Zug mit dabei

Die beiden bestellten neuen Adler-Züge, die dereinst nach Engelberg fahren, werden standardmässig mit je einem Multi-

funktionswagen (mit Kaffee- und Snackautomaten) ausgeliefert. Im Sommer werden die Skiständer durch Veloständer ersetzt. «Dank des schnellen Umrüstens, was über Nacht möglich ist, können wir flexibel auf die Bedürfnisse reagieren», erläutert Michael Schürch. Im Gegensatz zu den bestehenden Adler-Zügen, die über den Brünig von Luzern nach Interlaken fahren, hat man bei der Engelberger Version auf einen Bistro-Wagen verzichtet. «Das macht auf dieser knapp dreiviertelstündigen Fahrt kei-

«Dank des schnellen Umrüstens, was über Nacht möglich ist, können wir flexibel auf die Bedürfnisse reagieren.»



Michael Schürch
Zentralbahn-Geschäftsführer

nen Sinn», begründet er. Auch bei einer weiteren Neuerung hatte Corona eine Rolle gespielt. Zu Testzwecken wurde ein Adler-Zug mit zehn Ionisierungsgeräten ausgerüstet. Die Ergebnisse seien vielversprechend. «Im Durchschnitt fanden sich in Wagen mit Ionisierung 46 Prozent weniger Luftkeime, was nicht nur gegen Coronaviren hilft», erläutert Schürch. Die neue Flotte werde voraussichtlich standardmässig mit Ionisierungsgeräten ausgerüstet. Noch unklar sei, ob die bestehenden Züge nachgerüstet werden.

«Gesetzeswidrige Zustände»

Die Talstation auf die Rigi Scheidegg wird an die Kanalisation angeschlossen. Regelmässig sei Fäkalwasser ins Wiesland gelaufen.

Zurzeit liegt in der Gemeinde Arth ein Kanalisationsprojekt für die Chräbelstrasse auf. Die Baukosten belaufen sich laut Baugesuch auf 200 000 Franken. Wie es auf Anfrage bei der Gemeinde heisst, soll die Bauausführung zeitnah nach Vorliegen der Baubewilligung erfolgen. «Auf Intervention von Dritten müssen die WC-Anlagen Kräbel leider vorübergehend geschlossen werden», heisst es derweil bei der Talstation der Seilbahn auf die Rigi Scheidegg.

Im Frühjahr war kritisiert worden, dass rund um die Talstation der Seilbahn umweltmässig unhaltbare Zustände herrschen. «Es sind gesetzeswidrige, chaotische Zustände, die es rund um die Kräbelstation zu reklamieren gibt», schrieb Walter Eigel in einem Leserbrief im «Bote der Urtschweiz» im Februar. Die Station liegt im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler. Bei den

Rigi Bahnen AG, dem Arther Bauamt und dem Kanton Schwyz wurden diverse Verstösse gegen das nationale Gewässerschutzgesetz sowie gegen kantonale Baugesetze gemeldet.

Klare Verstösse gegen Umweltvorschriften

Dem Abfluss der öffentlichen WC-Anlage der Seilbahn fehlt der Anschluss an die Kanalisation. Fäkalwasser und Giftstoffe liefen regelmässig ins Wiesland, hiess es. Eine Schliessung sei überfällig, «es geht um klare Verstösse gegen Umweltvorschriften des Kantons und des Bundes», schrieb Eigel. Auch Rigi-Bahn-Kritiker René Stettler, SP-Kantonsrat Andreas Marty und Umweltverbände kritisierten, dass es durch die WC-Anlage zu einer grossen Umweltverschmutzung komme, weil Fäkalien ausliefen. Es mache jedoch keinen Sinn, nur die Station Kräbel anzuschliessen, hiess es da-

mals von offizieller Seite. Es solle ein gemeinsames Kanalisationsprojekt erarbeitet werden, um gleichzeitig auch die Heimat der Umgebung ans Netz anschliessen zu können. Dies ist nun in Form eines öffentlichen Baugesuchs geschehen.

Wie Erich Vokinger vom Bauamt Arth auf Anfrage sagt, habe «das Bauprojekt dank der Bereitschaft aller Betroffenen und Landeigentümern innert kurzer Zeit erarbeitet werden können». Die Bauherrschaft für das Projekt «Schmutzwassererschliessung Gebiet Kräbel, Chräbelstrasse, Goldau» hat die Gemeinde Arth. Wie es in den Baugesuchsunterlagen heisst, haben im Gebiet Chräbelstrasse einige Liegenschaftsbesitzer «die Pflicht, oder zum Teil Auftragen, sich innert Fristen an die öffentliche Kanalisation anzuschliessen».

Andreas Seeholzer

Eine Gefahr für Flora und Fauna

Tiere wie Goldfische oder Sonnenbarsche werden illegalerweise in Tümpeln und Weihern ausgesetzt – mit negativen Folgen.

Es kommt vor, dass in Tümpeln, Weihern oder Seen in der Zentralschweiz ausgesetzte Schildkröten gefunden werden. Diese vertilgen neben Pflanzen auch den Laich von Amphibien und Fischen sowie Insekten. Dadurch gefährden sie die Bestände seltener und bedrohter heimischer Arten. Ähnliche Probleme können Goldfische und Sonnenbarsche verursachen: In einigen Fällen mussten Tümpel oder Weiher abgepumpt werden, um Goldfische wieder loszuwerden.

«Bei einigen ausgesetzten Tierarten besteht die Gefahr, dass sie sich vermehren. Das stellt ein grosses Problem dar», erzählt Ariane Jedelhauser vom Amt für Landwirtschaft und Umwelt Obwalden. Insbesondere Goldfische würden sich schnell vermehren und könnten regelrechte Schwärme bilden. Die Zentralschweizer Umweltfachstellen lancierten am 27. April 2021 eine Aufklärungskampa-

gne zu aquatischen Neobiota in der Schweiz. Jedelhauser: «Wir wissen nicht, welche fremden Tierarten sich in unseren Seen noch vermehren könnten, deshalb ist generell das Aussetzen aller Haustiere zu unterlassen.»

Im Zweifelsfall den Tierarzt um Rat fragen

Ein Problem stellt auch die Rotwangen-Schmuckschildkröte für das Schweizer Ökosystem dar, wie die Umweltfachstellen mitteilen. Die aus Nordamerika stammende Schildkröte wurde Schweizer Eltern noch vor einigen Jahrzehnten als «kinderfreundlich» vermarktet. Als Jungtier noch beliebt, werden die ausgewachsenen Exemplare vielen Halterinnen und Haltern irgendwann lästig – die Schildkrötenart wird bis zu 40 Jahre alt.

Das Bundesamt für Umwelt fordert Halter von Rotwangen-Schmuckschildkröten dringend

dazu auf, ihre Tiere einer registrierten Einrichtung zu übertragen und mit dieser einen Vertrag zur Gebrauchsleihe abzuschliessen. So wird versucht, Aussetzungen in heimische Gewässer zu vermeiden – ihre Haltung ist in der Schweiz mittlerweile sogar verboten.

Im Fall von plötzlich unerwünschten Zierfischen gestaltet sich die Situation schwieriger; für sie gibt es wenige solcher Auffangstationen, wie es sie für Schildkröten oder andere Reptilien gibt. Eine Ausnahme stellt die Auffangstation AquaLuz in Sursee dar. Ariane Jedelhauser empfiehlt Tierhaltern im Allgemeinen: «Fragen Sie Ihren Tierarzt um Rat. In seltenen Fällen nimmt auch mal der ursprüngliche Händler Ihr Tier zurück.» Generell gilt in der Schweiz, dass keine Tiere in Gewässer ausgesetzt werden dürfen.

Meret Häuselmann