



Der Luzern-Engelberg-Express mit einer Lok des Typs HGE 4/4. Bild: Roger Grütter (Hergiswil, 24. Juni 2018)

Störungen Der Luzern-Engelberg-Express bleibt wegen technischer Probleme immer wieder stehen. Abhilfe sollen neue Züge schaffen. Doch diese kommen frühestens in vier Jahren.

Christian Glaus

[christian.glaus@luzernzeitung.ch](mailto:christian.glaus@luzernzeitung.ch)

Die Strecke ist blockiert, es geht weder vorwärts noch rückwärts. Wer regelmässig auf Abschnitten der mehrheitlich einspurigen Strecke Luzern–Engelberg unterwegs ist, kennt dieses Problem. Grund ist oft der sogenannte Luzern-Engelberg-Express – ein Ausflugs- und Touristenzug der Zentralbahn. Mit ihren fast 30-jährigen Lokomotiven des Typs HGE 4/4 sind die Kompositionen in letzter Zeit sehr pannen anfällig. Weil sie regelmässig steckenbleiben, müssen die Passagiere auf Ersatzbusse umsteigen – was einiges an Zeit und Nerven kostet.

Dass der Luzern-Engelberg-Express immer wieder stehenbleibt, bestätigt Gerhard Züger, Leiter Produktion und Rollmaterial der Zentralbahn, auf Anfrage. «Wir haben vermehrt Probleme mit den alten Brünig-Loks.» Für die Ausfälle der Lokomotiven gibt es zwei Ursachen: Einerseits haben bereits mehrfach jene Sensoren ihren Dienst verweigert, welche die Drehzahl des Getriebes messen. Andererseits sei im Getriebe eine Serie von Lagern verbaut worden, welche durch den Hersteller falsch dimensioniert waren.

#### **Lieferfrist für Ersatzteile bis zu 18 Monate**

In diesem Jahr seien bereits fünf Lokomotiven wegen grösserer Störungen ausgefallen, drei davon alleine im Mai. Das zieht jeweils einen Rattenschwanz nach sich. Geht das Lager kaputt, handelt es sich um grosse Schäden. Die Reparaturen sind entsprechend aufwendig, dauern mehrere Wochen. Zudem hat die Zentralbahn die Ersatzteile nicht an Lager. «Die Lieferfrist kann zwischen 6 und 18 Monate betragen», sagt Züger. Das ist unangenehm für die Zentralbahn und stellt das Unternehmen vor grosse Herausforderungen. «Es gab Situationen, da standen vier bis fünf Loks von sieben betriebsfähigen gleichzeitig still. In dieser Zeit mussten wir auf der Strecke Luzern–Engelberg als Ersatz auch Züge der Brünig-Strecke einsetzen.» Das sei in der Nebensaison gewesen, als auf beiden Strecken Züge mit weniger Rollmaterial fahren. «Jetzt, in der Hochsaison, könnten wir einen derartigen Ausfall ohne Auswirkungen nicht überbrücken», sagt Gerhard Züger. Die gute Nachricht: Inzwischen waren so viele Loks vom Problem betroffen, dass fast alle einmal in die Werkstatt mussten. Dort wurden die falsch dimensionierten Teile ersetzt. Die Pannen ärgern nicht nur die Passagiere, sondern auch die Lokführer: «Wir wollen die Kunden pünktlich von A nach B bringen», sagt Barbara Gutfleisch, Präsidentin des Lokpersonalverbands Zentralbahn. Auch die Lokführerin aus Malers weiss, dass die Züge «im Moment sehr pannen anfällig» sind. Selber sei sie am vergangenen Sonntag auf der Fahrt nach Engelberg betroffen gewesen. Glücklicherweise handelte es sich nicht um einen Getriebschaden, sondern um eine kleinere Störung. Gutfleischs Zug traf in Engelberg mit einigen Minuten Verspätung ein.

#### **«Wenigstens den nächsten Bahnhof erreichen»**

Hat ein Zug ein technisches Problem, ist der Lokführer oft machtlos. «Wir versuchen dann, wenigstens den nächsten Bahnhof zu erreichen. Doch das ist leider nicht immer möglich.» Natürlich sei es ärgerlich, wenn man als Lokführer von einer Panne betroffen sei, sagt Gutfleisch, relativiert aber: «Das gehört zu unserem Beruf. Jeder Job hat seine Schattenseiten.» Frustriert seien die Lokführer nicht.

Die Zentralbahn betont, die Zuverlässigkeit der Züge seit 2009 verdoppelt zu haben. «Auch in diesem Jahr konnten weitere Fortschritte gemacht werden», so Gerhard Züger. Trotzdem: Die Züge sind am Anschlag, weil sie durch ihren regelmässigen Einsatz auf der Strecke Luzern–Engelberg sehr viele Kilometer zurücklegen. Mit zunehmendem Alter werden sie pannen anfälliger. Und weil in ihnen noch viel Mechanik steckt, ist der Unterhalt aufwendig.

Abhilfe sollen neue Züge schaffen: «Seit Anfang Jahr stehen wir mit dem Bund und den Kantonen für die Beschaffung neuer Züge in Verhandlungen», sagt Züger. Doch bis die teilweise unklimateilisierten Kompositionen aus den 1980er-Jahren ersetzt werden können, dauert es noch eine Weile. «Läuft alles nach Plan, können die Züge frühestens Ende 2022 eingesetzt werden.» Auf der Brünig-Strecke sind seit 2013 moderne Züge im Einsatz, was sich auf die Passagierzahlen ausgewirkt hat. Gegenüber 2012 sind sie um 34 Prozent gestiegen.

Lokführerin Barbara Gutfleisch hofft derweil, dass es mit der Beschaffung der neuen Züge rasch vorwärtsgeht: «Je schneller die Kantone das Okay geben, desto früher erhalten wir neues Rollmaterial.»

«Es gab Situationen, da standen vier bis fünf Loks von sieben betriebsfähigen gleichzeitig still.»

Gerhard Züger,

Leiter Rollmaterial Zentralbahn