

# 55 Millionen Franken für neue Zahnradbahn auf den Pilatus

Die Pilatus-Bahnen ersetzen die alten Personentriebwagen auf der Zahnradbahnstrecke. Ab Sommer fährt der erste der acht bestellten Wagen testweise auf den Drachenberg. Die technischen Neuerungen kosten 55 Millionen Franken, bis zur ersten Publikumsfahrt dauert es aber noch.



Im Fahrgastraum der neuen Triebwagen der Pilatus-Bahnen AG sorgen helle, warme Farbtöne und ein hochwertiger Bodenbelag für eine edle Atmosphäre.

Bild: Pilatus-Bahnen AG

Die zehn Triebwagen, die heute auf der 1889 in Betrieb genommenen Strecke zwischen Alpnachstad und Pilatus Kulm verkehren, stammen aus den 1930er- und 1960-er Jahren. Ersatzteile gibt es keine mehr, die Wagen sind anfällig geworden für Störungen. Die Pilatus-Bahnen ersetzen sie deswegen durch acht neue Wagen, deren Modell sie am Dienstag vorstellten.

Drei Dinge bleiben gleich: Die Farbe, die Masse und die Antriebstechnik. Das «Pilatus-Rot» soll in der Felswand seine Fernwirkung entfalten. Weil die neuen Wagen durch die bestehenden Tunnel passen müssen, waren auch die Dimensionen vorgegeben.

Zudem statten die Ingenieure von Hersteller Stadler Rail die 18 Tonnen schweren Triebwagen mit jener Zahnradtechnik aus, wie sie Eduard Locher vor 130 Jahren erschuf. «Es gibt kein sichereres System», sagte Pilatus-Bahnen-Chef Godi Koch an einer virtuellen Medienkonferenz.

### **[IMG 2]Schneller oben und unten**

Neu ist dagegen das moderne Design mit einem markanten, roten Tragrahmen und dazwischen viel Glas. Die maximal 48 Passagiere in den sechs Abteilen sollen dank des Panoramablicks ein grösseres Fahrerlebnis und «Herzklopfgarantie» auf der mit teilweise 480 Promille Steigung steilsten Zahnradbahn der Welt erhalten, sagte Koch.

Damit werde auch kompensiert, dass die Bergfahrt neu statt 30 Minuten nur noch 19 Minuten dauert und die Talfahrt 28 statt 40 Minuten. Die um wenige km/h höhere Geschwindigkeit würden die Passagiere nicht spüren, den grössten Zeitgewinn bringe das neue Ein- und Aussteigeregime.

Durch beidseitige Türen und ein zweites Perron bei der Talstation reduziere sich nämlich die Beladezeit von 15 auf 5 Minuten. Das macht neu einen Halbstundentakt möglich. Damit sollen auch die Warteschlangen zu Stosszeiten kürzer werden.

Die neuen behindertengängigen Wagen haben acht Sitzplätze mehr als ihre Vorgänger. Weil sie in Doppeltraktion fahren, fällt jeweils ein Führerstand weg. Primäres Ziel sei es aber nicht, mehr Gäste auf den Berg zu fahren.[IMG 3]

### **Neuer Lift**

Gebaut werden auch drei neue Gleiswender, Perronanpassungen bei der Mittelstation Aemsigen sowie ein neuer Lift und eine verbreiterte Wartehalle in der Bergstation Pilatus Kulm. Im Mai 2023 werden alle Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Bereits diesen Sommer kommt der erste neue Triebwagen testweise zum Einsatz. Die Testfahrten erfolgen ausserhalb der Betriebszeiten. Bevor die neuen Wagen Gäste befördern dürfen, muss das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Bewilligung ausstellen. Daher sei noch nicht klar, wann die erste Publikumsfahrt erfolgen könne.

[IMG 4]Ab Herbst 2022 würden die weiteren Wagen ausgeliefert. Wenn ab 2023 die Umstellung auf den Halbstundentakt erfolgt, werden die alten Wagen ausgemustert. Nur zwei von ihnen bleiben für Spezialfahrten im Einsatz.

Von den Gesamtkosten entfällt der Grossteil auf die Anschaffung der Wagen, die rund 60 Prozent ausmachen. Weil man finanziell sehr gute letzte Jahre gehabt habe, wollten die Bahnen die 55 Millionen Franken bis 2023 aus der eigenen Tasche bezahlen. Wegen der Umsatzeinbusse als Folge der Coronakrise brauche man nun auch Darlehen.

Es sei denkbar, sagte Koch, dass mit der moderneren Infrastruktur auch die Fahrpreise dereinst leicht steigen. Allerdings hänge das auch davon ab, wie sich der Markt entwickle. (sda/npa)

Publiziert am Dienstag, 02. Februar 2021