



In den frühen Morgenstunden waren die Bergungsarbeiten bei der Langensandbrücke noch in vollem Gang.

Bilder: Plus Amrein (Luzern, 23. März 2017)

«Schäden sind grösser als angenommen»

Zugentgleisung Der Bahnhof Luzern wird bis am Sonntagabend gesperrt bleiben. Nur die Zentralbahn verkehrt wieder. Die SBB begründen die Verzögerung mit dem grossen Aufwand und mit Spezialanfertigungen.

Christian Glaus
christian.glaus@luzernerzeitung.ch

Alle paar Minuten ertönt auf dem Gleisfeld vor dem Bahnhof Luzern ein Horn. Es ist das Signal für die Spezialisten der SBB, dass ein Zug der Zentralbahn vorbeifahren wird. Es sind die einzigen Züge, die seit der Entgleisung des Eurocity der Trenitalia am Mittwochnachmittag in Luzern noch verkehren. Ansonsten ist der Bahnhof gesperrt – und das noch bis am Sonntagabend, wie die SBB gestern bekanntgaben. «Die Schäden sind deutlich grösser als ursprünglich angenommen», sagte SBB-Mediensprecher Oli Dischoe vor Ort. Dazu nennen die SBB eindrucksvolle Zahlen: 400 Meter Gleis müssen neu verbaut werden, vier Weichen müssen komplett ersetzt und zwei teilweise ungebaut werden. Zudem müssen zwei Fahrleitungsmasten und ein Joch über den Gleisen ersetzt werden sowie 150 bis 200 Tonnen Schotter für das Gleisbett bewegt werden. Laut Dischoe sind die Arbeiter Tag und Nacht im Einsatz.

Insgesamt wird der Bahnhof also während viereinhalb Tagen ausser Betrieb sein. «Dies scheint mir unverhältnismässig lang zu sein», sagt Walter von Andrian, Chefredaktor der «Eisenbahn-Revue». «Zwar ist es möglich, dass die SBB nicht alle Weichentypen an Lager haben. In der Regel sind diese aber recht schnell angefertigt.» Von Andrian vermutet, dass der Personalabbau in der Infrastruktur mitverantwortlich ist für die lange Sperrung. SBB-Sprecher Dischoe bestätigt, dass für die Reparaturen Spe-

zialanfertigungen nötig sind. In welchem Umfang, kann er nicht sagen. Er betont, dass allein der Aufwand für die Instandstellung des Gleisbetts gross sei.

Teilspernung des Bahnhofs geprüft

Die SBB haben auch geprüft, den Bahnhof während der Reparaturen teilweise wieder in Betrieb zu nehmen. Diese Option wurde allerdings schnell wieder verworfen. «Der Bahnverkehr wäre nur sehr eingeschränkt möglich gewesen, hätte aber die Arbeiten stark beeinträchtigt», sagt Dischoe. Mit der Totalspernung

könnten die Fachkräfte effizienter arbeiten, und somit könne der Bahnhof früher wieder in Betrieb genommen werden.

Der Sachschaden wird laut SBB in die Millionenhöhe gehen. Genauere Angaben dazu können sie nicht machen. Dafür sei es zu früh. «Wir haben natürlich eine Versicherung für solche Fälle, aber zum jetzigen Zeitpunkt können wir nicht sagen, wer welche Kosten übernehmen muss», teilt Toni Häne, Leiter Verkehr bei der SBB, auf Anfrage schriftlich mit.

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) hat ihre Abklärungen zum Bahnunfall aufgenom-

men. Bereits am Mittwochnachmittag waren vier Spezialisten vor Ort. «Unter anderem haben wir die Radprofile des Zugs gemessen. Diese geben Auskunft darüber, ob die Räder richtig auf den Schienen lagen», sagt Christoph Kupper, Bereichsleiter Bahnen und Schiffe der Sust, auf Anfrage unserer Zeitung. Zudem seien Beteiligte und Betroffene befragt worden. Mit dem Lokführer des verunfallten Zugs konnte die Sust allerdings noch nicht reden. «Dieser wurde vor unserem Eintreffen von der Polizei befragt und anschliessend nach Hause entlassen. Wir werden ihn in den nächs-

ten Tagen befragen», so Kupper. Das gilt auch für den Lokführer eines entgegenkommenden Zugs, der den Unfall beobachtet hat. Der entgleiste Zug der Trenitalia wurde von einem SBB-Lokführer gesteuert. Dieser verfügt gemäss Sust über mehrjährige Berufserfahrung.

Am Anfang einer Weiche aus den Schienen gesprungen

Die Unfallursache ist laut Kupper offen. «Wir haben keine Hinweise auf Abweichungen gefunden, weder am Zug, noch an den Gleisen.» Im Vordergrund der Untersuchungen stehen Mängel an den Gleisen oder am Zug. «Auch die Geschwindigkeit könnte eine Ursache sein», so Christoph Kupper. Gesichert ist bisher einzig, dass der Zug bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Luzern Richtung Basel am Anfang einer Weiche aus den Schienen gesprungen ist.

Eisenbahxperte Walter von Andrian weist darauf hin, dass bereits in den Jahren 2000 und 2001 ganz in der Nähe zwei Züge aus den Schienen gesprungen seien. Damals war die Infrastruktur für die Entgleisungen verantwortlich. Ob das auch in diesem Fall zutrefte, könne er nicht beurteilen. Es könnte auch an einem Mangel an den Fahrzeugen liegen. «Fakt ist aber: Die ganze Infrastruktur der SBB ist in einem mässigen Zustand. Seit der Jahrtausendwende haben sie einen riesigen Rückstand im Unterhalt.»

Geschichte: Die fünf grössten Eisenbahnunglücke in der Zentralschweiz

1888: Wassen, Uri – Bahnarbeiter von Lawine verschüttet: Nach starken Schneefällen am 15. Februar 1888 brach über Wassen eine Lawine los. Sie verschüttete sechs Bahnarbeiter der Gottthardbahn-Gesellschaft. Fünf davon wurden getötet. Die Eisenbahner waren damit beschäftigt, in der mittleren Entschigtal-Galerie den Schnee zu räumen.

1898: Gütschtunnel, Luzern – Gleisarbeiter von Personenzug erfasst: Am Pfingstmontag, 30. Mai 1898, wurden mehrere Gleisarbeiter der Centralbahn am südlichen Ausgang des Gütschtunnels von einem Personenzug der Nordostbahn überfahren. Dabei wurden sieben Bahnarbeiter sofort getötet, vier schwer verletzt.

1932: Gütschtunnel, Luzern – Frontalkollision zweier Personenzüge: Am 13. Dezember 1932 stiess der Regionalzug von Luzern nach Arth-Goldau mit dem internationalen Schnellzug Stuttgart-Zürich-Luzern im Gütschtunnel zusammen. Sechs Menschen wurden getötet, über zehn verletzt. Der Lokführer des Schnellzuges hatte eine Signalisation übersehen. Dieser Unfall bewirkte die Einführung der Zugsicherung Integrasignum in der ganzen Schweiz.

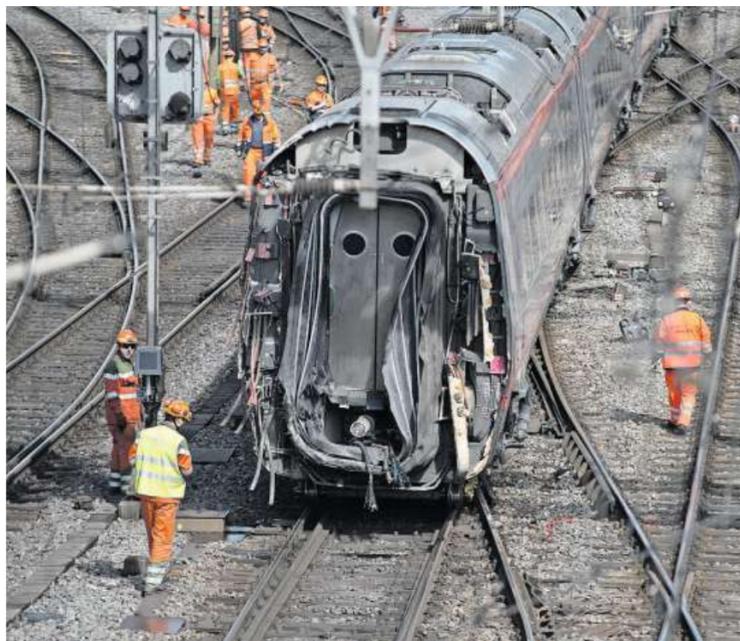
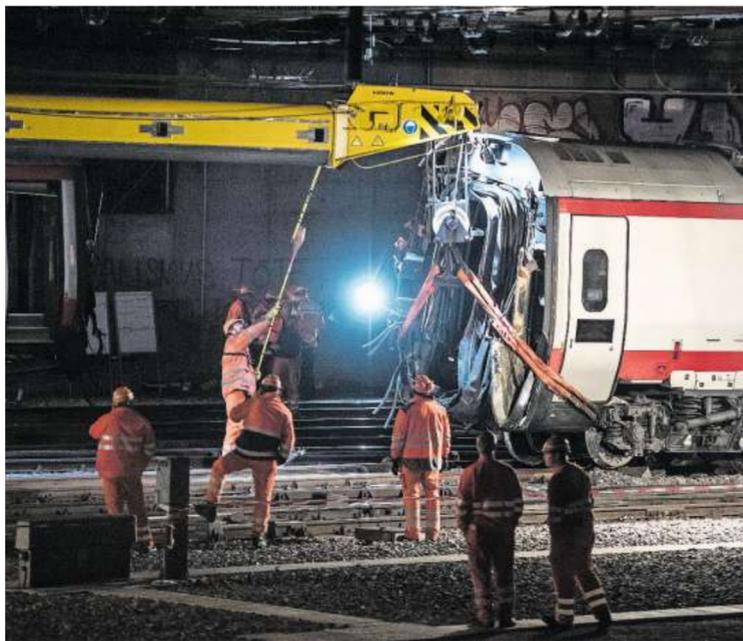
1943: Schüpfheim, Luzern – Entgleisung durch zu früh gestellte Weiche: Am 17. Oktober 1943 stellte der Stationsvorsteher in Schüpfheim die Weiche bereits unter dem zweitletzten Wagen eines vorbeifahrenden Schnellzugs von Luzern

nach Bern. Daraufhin entgleisten die beiden Wagen und prallten gegen die Lokomotive des Gegenzuges, der die Kreuzung der Züge abwartete. Sechs Personen starben, rund fünfzig Reisende wurden zum Teil schwer verletzt.

2014: Wolfenschiessen, Nidwalden – Kollision zwischen Kleinbus und Interregio: Am 11. August 2014 querte ein mit acht israelischen Touristen besetzter Kleinbus einen unbewachten Bahnübergang bei Wolfenschiessen, als ein Zug der Zentralbahn heranfuhr. Beim Aufprall wurden drei Insassen des Busses tödlich, die anderen fünf schwer verletzt. Inzwischen sind im Kanton Nidwalden die Sanierungen unbewachter Bahnübergänge vorgenommen worden. (uus)

WWW.

Das Video über die Bergungsarbeiten des Zugs: luzernerzeitung.ch/video



Von links oben im Uhrzeigersinn: Ein Wagen wird aufgerichtet, die Fahrleitung überprüft, eine Zughälfte in den Bahnhof gefahren, und Ersatzbusse verkehren ab Europaplatz.

Nachgefragt

Wie reagiert ein Lokführer richtig?

Entgleist ein Zug, muss der Lokführer schnell und richtig reagieren. Der Krienser Einwohnerratspräsident **Raphael Spörri** (52, SP) ist Lokführer und arbeitet bei den SBB in Olten als Teamleiter im Bereich Ausbildung. Er erklärt, wie Lokführer ausgebildet werden und was sie bei einem Notfall tun müssen. (cgl)

Raphael Spörri, sind Sie am Mittwoch auch im Zug stecken geblieben?

Glücklicherweise nicht. Ich hatte keinen Fahrdienst, sondern war im Büro. Dort habe ich kurz nach der Entgleisung davon erfahren. So etwas spricht sich natürlich schnell herum.

Was geht einem Lokführer bei einem solchen Ereignis durch den Kopf?

Ich hatte bisher zum Glück keine größeren Unfälle, sondern höchstens kleinere Störungen zu bewältigen. Aber es ist klar, zuerst erschrickt man. Nachher sollte ein automatischer Prozess ablaufen. Das wird immer wieder geschult.

Was muss denn ein Lokführer nach einer Entgleisung machen?

Als Erstes muss man die Gegenzüge alarmieren. Dafür gibt es einen Notrufknopf. Drückt man diesen zweimal, werden alle Gegenzüge gewarnt.

Und dann?

Bei einem Eurocity sind ja Zugbegleiter im Zug. Diese kümmern sich um die Passagiere, der Lokführer um das Technische. Oberste Priorität hat, dafür zu sorgen, dass die Unfallstelle möglichst schnell gesichert wird. Natürlich nimmt man auch mit dem Fahrdienstleiter in der Betriebszentrale Kontakt auf. Es gilt: alarmieren, verständigen, sichern, erste Hilfe, weitere Abklärungen. Viel mehr kann man dann nicht mehr tun.

Wird man in der Ausbildung auf solche Situationen vorbereitet?

Ja, während der Ausbildung und der Weiterbildung ist das immer wieder ein Thema. Auch hat man mit den heutigen Simulatoren die Möglichkeit, solche Situationen immer wieder zu trainieren. Zusätzlich hat das Lokpersonal Merkblätter und Checklisten zur Verfügung, die ihm helfen, alles korrekt zu erledigen.



Lokführer Raphael Spörri (52) aus Kriens. Bild: Boris Bürgisser

Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Luzern gibt es mehrere Weichen und eine enge Kurve. Erhöht diese Kombination die Gefahr, dass eine Achse aus den Schienen springt?

Nein, das ist keine spezielle Situation. Es gibt viele solcher Stellen bei Bahnhöfen. In diesen Fällen wird die Geschwindigkeit an die Technik angepasst. Beim Bahnhof Luzern beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.

Wie haben Sie reagiert, als Sie vom Unfall erfahren haben?

Als Erstes fragt man sich, ob es Verletzte gegeben hat. Der zweite Gedanke ist dann, was vorgefallen sein könnte. Hat der Lokführer einen Fehler gemacht? Ist ihm etwas passiert?

Entweder Stress oder Langeweile

Arbeit «Es ist schon sehr viel los. Wir geben unser Bestes», sagt Damian Häusler. Der 22-jährige SBB-Angestellte ist seit Mittwochnachmittag unter Strom. Er leitet die Pendlerströme auf die richtigen Bahnersatzbusse beim Europaplatz. «Es ist eine Extremsituation, aber wir schaffen das.» Gleiches sagt Andrea Nicolò, Buschauffeur bei den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL): «Wir haben sehr viel Arbeit, aber so etwas wie eine Entgleisung kann passieren. Wir müssen jetzt einfach Gas geben.»

Das würden auch die Angestellten in den Bahnhofsgeschäften gerne tun. Nur: Die Kunden fehlen. «Wir haben seit dem Unfall sehr, sehr wenig zu tun», sagt Daniela Achermann, die in der Confiserie Bachmann in der Bahnhofshalle arbei-

tet. Die gleiche Erfahrung macht derzeit Guido Kränzlin. Er leitet die Filiale der Tschümperlin & Co AG im Untergeschoss: «Klar merken wir, dass keine Züge verkehren.»

Schiffahrt: Tagestouristen bleiben aus

Auch bei der Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) bleibt der Ansturm aus. «Es gab vereinzelt Pendler, die das Schiff genommen haben. Aber auch für uns ist es schwierig, wenn die Züge nicht fahren. Die Tagestouristen fehlen», sagt Theo Rohner von den SGV.

Manche haben sehr viel, andere fast nichts zu tun. Unter dem Strich sind alle froh, wenn Sonntag ist, die Züge fahren und die Normalität Einzug hält. (kük)



Theo Rohner, SGV.



Daniela Achermann, Bachmann.



Damian Häusler, SBB.



Andrea Nicolò, VBL.

Bilder: kük

Zusatzbusse und Gratiszeitungen

Vermischtes Das Zugunglück vom Mittwoch stellt immer noch zahlreiche Pendler vor Probleme. Viele müssen wegen der Zugausfälle auf andere Verkehrsmittel ausweichen. Die **Verkehrsbetriebe Luzern** stellen deshalb auch während der nächsten Tage Ersatzbusse zur Verfügung. «Derzeit sind fünf zusätzliche Fahrzeuge im Einsatz. Sie dienen dem Bahnersatz», sagte gestern Mediensprecher Christian Bertschi.

Eine beliebte Ausweichmöglichkeit bietet dieser Tage das Carsharing-Unternehmen **Mobility**. So wurden am Mittwoch und gestern in Luzern wesentlich mehr Mobility-Autos gebucht als normal. «Insbesondere unsere Standorte in Bahnhofsnähe haben eine hohe Auslastung. Derzeit sind dort nur noch wenige Fahrzeuge verfügbar», so Sprecher Patrick Eigenmann. In der ganzen Stadt Luzern sei die Nachfrage 20 Prozent höher als sonst. Ähnliches berichtet die Firma **Hess-Taxi**: Besonders am Mittwoch seien sehr viele Fahrten gebucht worden.

Auch die sozialen Medien werden mit Blick auf das Transportproblem weiterhin rege genutzt. Die auf Twitter formierte Gemeinschaft unter dem Hashtag «**mitfahrenLuzern**» führte auch gestern noch zahlreiche Mitfahrgelegenheiten auf. Dass es bei der Aktion auch zu rührenden Begegnungen kommen kann, zeigt das Beispiel von **Micha Eicher** aus Luzern. Gestern Morgen entschied sie sich, für den Arbeitsweg nach Zürich auf das Twitter-Angebot zu setzen. Spontan veröffentlichte sie eine Meldung. Und siehe da: Prompt ergab sich eine Mitfahrgelegenheit – und zwar mit keinem Geringeren als ihrem ehemaligen

Arbeitskollegen **Kilian Fischer**, den sie seit über 20 Jahren nicht gesehen hatte. «Es ist so schön, mitanzusehen, wie die Leute in diesem Ausnahmezustand innovativ werden und sich gegenseitig helfen. Das fehlt uns sonst im Alltag», sagt Eicher auf Anfrage.

Besagten Ausnahmezustand entdecken auch andere Branchen für sich: Heute Morgen etwa verteilt die **Confiserie Bachmann** ab 6 Uhr beim KKL 3500 Gratis-Gipfeli an Passanten. Jedem 200. Gipfeli liegt ein sogenannter Pink Pass bei. «Wer einen solchen erwischt, den chauffieren wir mit einem unserer rosaroten Autos gratis zu seinem Arbeitsplatz irgendwo in der Schweiz», sagt Geschäftsführer Raphael Bachmann. Zum Gipfeli gibt's womöglich noch gratis eine wertvolle Information: Denn ebenfalls vor dem KKL bringt die «**Luzerner Zeitung**» 1000 Exemplare dieser Ausgabe unters Volk. **Radio Pilatus** und **Tele 1** setzen noch einen drauf und fliegen heute die glücklichen Gewinner eines Wettbewerbs zur Arbeit – per Heli.

Auch die **City-Vereinigung Luzern** macht von sich reden: Ihr ist die Empfehlung der SBB, von Reisen nach Luzern abzusehen, etwas sauer aufgestossen. Sie bedankt sich zwar explizit «für die professionelle Arbeit während und nach dem Unglück», kritisiert aber besagten Hinweis. Auch ohne diesen würden die Geschäfte bereits spürbare Einbussen bei Frequenzen und Umsätzen verzeichnen. Das **Hotel Schweizerhof** hat ebenfalls auf die Reisewarnung der Bundesbahnen reagiert – und kommentierte sie auf Twitter mit einem wunderschönen Postkartenbild der Luzerner Seebucht. (sho/jon/cpm)