Große Leistung auf schmaler Spur

Meterspurbahnen im Schweizer ÖPNV auf dem Vormarsch[1)]

Dipl.-pol. Kurt Metz, Luzern

Das Netz der Schmalspurbahnen in der Schweiz umfasst eine Länge von mehr als 1400 km. Das entspricht rund einem Viertel des Netzes aller Schweizer Bahnen von 5196 km. Standard für Schmalspurbahnen ist die Meterspur. Hauptgründe für den Bau von Schmalspurstrecken sind die geringeren Infrastrukturkosten bei Bau wie Unterhalt und eine anspruchsvolle Topografie. Auf schmaler Spur können bedeutend engere Radien – bis zu 45 m – und wesentlich steilere Abschnitte – bis 70 Promille – ohne Hilfe von Zahnstangen befahren werden.

Ursprünglich dienten Schmalspurbahnen für kurze Stichverbindungen, als Verlängerung von städtischen Straßenbahnen hin zu Überlandbahnen und zur Erschließung touristischer Anziehungspunkte des Fremdenverkehrs in gebirgigem Terrain. Schließlich gibt es grenzüberschreitende Meterspurbahnen, welche die Schweiz mit Italien und Frankreich verbinden. Alle Strecken sind heute elektrifiziert – allerdings mit einer Vielzahl unterschiedlicher Stromsysteme.

S-Bahn-Verkehre

Die vielen Meterspurbahnen im schweizerischen Mittelland zwischen Genfersee und Bodensee verkehrten ursprünglich durch wenig besiedelte Landschaften. Sie verbanden Dörfer und kleine Städte untereinander und beförderten meistens auch Güter. Diese nahezu idyllische Szenerie hat sich in den letzten Jahrzehnten grundlegend gewandelt. Mit dem Bevölkerungswachstum und dem Entstehen einer Agglomeration von Genf über Bern und Zürich bis St. Gallen übernehmen sie immer mehr die Rolle von leistungsfähigen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Sie betreiben teils S-Bahn-ähnliche Vorortsverkehre unter der Woche für Pendler und dienen an Wochenenden als Transportmittel für Freizeitfahrgäste. Die sich ändernde Rolle der Schmalspurbahnen zwingt zu höheren Frequenzen und gesteigerten Kapazitäten, zum Kauf von zusätzlichem Rollmaterial und der Einführung von Kunden- wie zeitgerechten Kommunikations- und Distributionsmitteln. Diese Entwicklung ist auch bei vielen Meterspurbahnen im Alpenraum angekommen.

Viele Zusammenschlüsse

Die meist kleinen Bahnunternehmen sahen sich in den letzten Jahren einer Vielzahl von Herausforderungen gegenüber, die sie sowohl zur Zufriedenheit ihrer Aktionäre wie Kunden lösen mussten und müssen. Die Eigentümer sind mehrheitlich die öffentliche Hand – Gemeinden, Kantone und teils auch die Eidgenossenschaft sowie einige private Kleinaktionäre – und die Benutzer sind die Steuerzahler. Sie werden für Belange des öffentlichen Verkehrs in der basisdemokratisch organisierten Schweiz immer wieder an die Urne gerufen, wenn es um Gesetzesänderungen, Infrastrukturinvestitionen und Rollmaterialbestellungen geht.

Aufgrund der Komplexität des ÖV-Geschäfts ergab sich über die letzten 30 Jahre eine Reihe von Zusammenschlüssen – der letzte vom Mai 2021 ist jene der Frauenfeld–Will-Bahn mit den Appenzeller Bahnen –, um Kosten zu senken, Innovation auf breiterer Basis voranzutreiben, immer komplexere Regulierungen zu bewältigen und Synergien zu schaffen wie zu nutzen. Die 13 km lange Waldenburgerbahn verfügte über die außergewöhnliche Spurbreite von 750 mm. Sie wird im Moment für rund 300 Mio CHF auf Meterspur umgebaut und dann ab Dezember 2022 von der BLT Basellandschaft Transport im Viertelstundentakt mit Rollmaterial des Typs Tramlink von Stadler Rail geführt.

Zusammen stark: RAILplus

Die Gemeinschaft der Schweizer Meterspurbahnen RAILplus entstand 2003. Einer ihrer Treiber war Ulrich Sinzig, der damalige Direktor der Aare Seeland mobil und Ehrenvizepräsident des Weltverbands für öffentlichen Verkehr (UITP). Einige Bahnunternehmen entschieden sich, die Zusammenarbeit zu stärken und eine aktive Rolle in der öV-Landschaft Schweiz zu spielen. Dazu gründeten sie RAILplus als einfache Gesellschaft. 2005 wandelte sich die Firma in eine AG. RAILplus umfasst heute zwanzig Meterspurbahnen[2)].

Dank dieser Kooperationsplattform können die beteiligten Bahnen von Synergien in vielen Bereichen und von gemeinsamen Dienstleistungen profitieren. Dazu gehören vorab die Ausbildung und der gebündelte Einkauf von Druckertoner über Strom bis zu Triebzügen. Mit der Ausschöpfung des Synergiepotenzials werden die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen gesteigert und ihre Mitarbeitenden erreichen ähnlich hohe Ausbildungsstände. Zudem vertritt und fördert RAILplus ihre Interessen gegenüber den verschiedenen Behörden und Verbänden. Die Gesellschaft betreibt insbesondere Best-Practice-Analysen und ein regelmäßiges Lobbying bei den Regulations- und Finanzierungsbehörden, treibt die Innovation voran und schafft Kompetenzzentren.

Schlanke Organisation

Die nach Fachgebieten eingerichteten Arbeitsgruppen haben zum Ziel, vom gegenseitigen Know-how und von Synergien zu profitieren. Der offene Erfahrungsaustausch auf allen Stufen und Fachgebieten bildet die Basis für den Erfolg von RAILplus.

1 Der Beitrag fokussiert auf den öffentlichen Personennah- und Agglomerationsverkehr.

2 Die RAILplus Mitglieder AB, CJ, TMR und TPF betreiben auch Normalspurstrecken.

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com

Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über 40 Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Zudem organisiert er Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich und publiziert in Fachmedien.

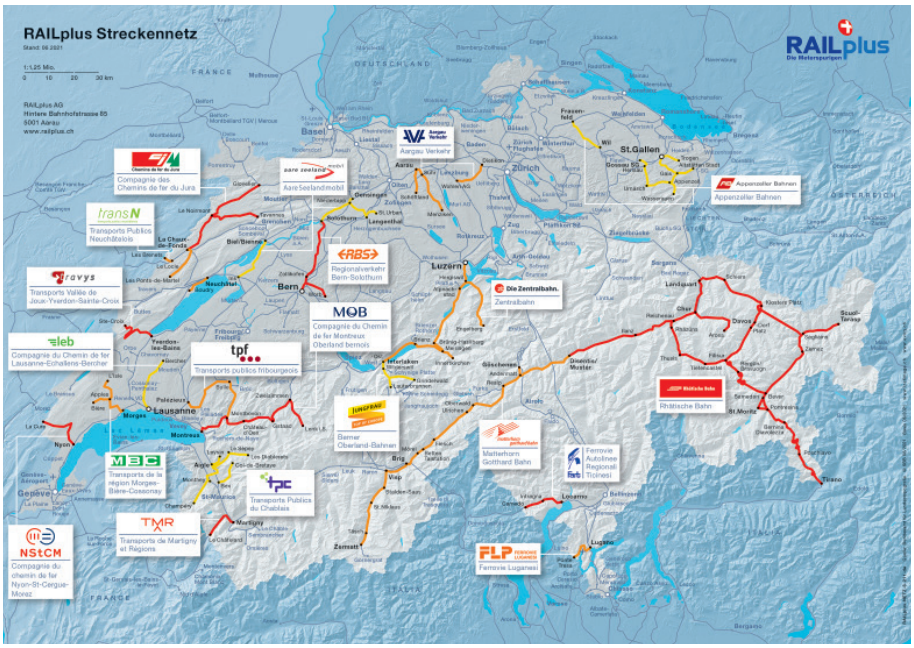

Abb. 1: 20 Meterspurbahnen verteilt über die ganze Schweiz sind in RAILplus vereint.

Grafik: RAILplus

Abb. 2: Eine Tango-Trambahn der Appenzeller Bahnen für die Strecken St. Gallen–Trogen und St. Gallen–Gais auf der seit 2018 bestehenden Durchmesserlinie auf dem Bahnhofplatz von St. Gallen.

Foto: AB

Die Geschäftsstelle ist schlank aufgestellt: Geschäftsführer Joachim Greuter (siehe Interview auf Seite 64) arbeitet mit einem Pensum von 80 Prozent ebenso wie die Ausbildungsleiterin Muriel Perucchi-Benarrosch. Direktionsassistentin Fabienne Buser ist halbtags angestellt. Das Fachwissen steuern die Bahnen mit ihren Mitarbeitern bei und viele der Tätigkeiten werden von den Arbeitsgruppen selbst umgesetzt.

Ziele und Aufgaben von RAILplus

RAILplus ist die unternehmerische Kooperationsplattform der schweizerischen Meterspurbahnen. Die Kooperation befähigt die Bahnen, selbständig zu bleiben, aber dennoch professionell und effizient zu produzieren. RAILplus versteht sich als Think Tank, der zukunftsgerichtete Projekte vorantreibt und Raum für innovative Ideen einräumt. Die beteiligten Bahnen profitieren vom Erfahrungsaustausch auf allen Ebenen, von vielfältigen Synergien, von den zentralen Dienstleistungen und von einer starken Stimme in Bern.

Kurzporträts der ÖPNV-Meterspurbahnen

Die meisten Meterspurbahnen sind mittlerweile integrierte Mobilitätsanbieterinnen mit angeschlossenen Buslinien und -netzen und weiteren Dienstleistungen wie Reisebüros. Auf diese wird hier nicht eingegangen. Die Standardfrequenz ist mindestens eine Verbindung pro Stunde, die Mehrheit der Unternehmen bieten bereits den durchgängigen Halbstundentakt. Dichtere Frequenzen werden in Tabelle 1 vermerkt. In den folgenden Kurzporträts werden die Besonderheiten der Unternehmen kurz beschrieben. Für Einzelheiten dienen die URL der Bahnen.

AB: Appenzeller Bahnen

Die Appenzeller Bahnen betreiben Linien mit Meterspur, Spurbreite 1200 mm und Normalspur. Ihre Fahrzeuge verkehren innerstädtisch in St. Gallen und weitgehend als Überlandbahn in mehreren Ostschweizer Kantonen. Die Strecke Gais–Altstätten im Rheintal weist Zahnradabschnitte auf. Als Freizeitbahn besitzt sie sowohl offene Personenwagen wie Fahrzeuge für die Beförderung von Fahrrädern. Die AB übernehmen rückwirkend zum 1. Januar 2021 die 17 km lange Meterspur-Pendlerbahn Frauenfeld–Wil mit zwölf Haltestellen. ***https://appenzellerbahnen.ch/de***

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com

AVA: Aargau Verkehr

In Ergänzung zur Bahnstrecke Wohlen–Bremgarten–Dietikon Bahn wird zurzeit die zweite Etappe der Limmattalbahn Zürich Altstetten–Dietikon–Killwangen-Spreitenbach (13,4 km und 27 Haltestellen) gebaut. Diese geht Ende 2022 mit acht Tramlink-Kompositionen in Betrieb und wird von der AVA betrieben. Der zweite Bahnast von Aargau Verkehr führt von Menziken über Aarau nach Schöftland und wird mit neuen Triebzügen des Typs «Saphir» bedient. RAILplus hat ihren Sitz bei AVA in Aarau. ***https://www.aargauverkehr.ch/***

asm: Aare Seeland mobil

Die Linie Langenthal–Solothurn benutzt in Aarwangen und in der Stadt Solothurn die Straße. 2012 erhielt die Verbindung in Oensingen mittels einer Gleisverlängerung Anschluss ans Fernverkehrsnetz der SBB. Seit 1997 verkehren auf dem Seelandast Biel–Täuffelen–Ins Gelenktriebwagen des Typs GTW 2/6 von Stadler Rail.

Abb. 3: Ein Zug des Typs ABe 4/8 «Diamant» von Aargau Verkehr auf der Reussbrücke im historischen Städtchen Bremgarten. Foto: AVA

Sie kann für sich in Anspruch nehmen, den Anstoß zu diesem neuartigen Triebwagenkonzept gegeben zu haben. Das Pflichtenheft forderte kostengünstige und leichte Fahrzeuge mit mindestens 60 Prozent Niederfluranteil. Auf Traktionsausrüstungen auf dem Dach sollte verzichtet werden, um den Umbau der bestehenden Werkstätten zu vermeiden. Stadler Rail entwickelte daraufhin einen Triebzug, in dem die Antriebselemente in einem zweiachsigen Modul in der Zugmitte zusammengefasst werden. Für den Aus- und Einbau der Komponenten im Antriebsmodul genügt ein Gabelstapler. Um Energie zu sparen und die Betriebskosten niedrig zu halten, wurde in Zusammenarbeit mit Alusuisse ein möglichst leichter Wagenkasten mit geschraubten Seitenwänden entwickelt. Mit der ersten eigenen niederflurigen Fahrzeuggeneration des GTW legte Stadler 1995 den Grundstein für den heutigen Erfolg als Bahnbauer mit einem umfassenden Angebot im Personenverkehr. ***https://www.asmobil.ch/de/***

FART: Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi

Die Centovallibahn startet und endet im Untergrund, in Locarno ist die Tunnelstrecke mit zwei Haltestellen 2791 m lang, im italienischen Domodossola fährt sie unterirdisch in den Bahnhof. Zwischen Locarno und Intragna erfüllt sie die Rolle einer Stadtbahn, sonst ist ihre Aufgabe die Verbindung der Gotthard- und Simplon-Achsen durch die Region der hundert Täler, die ihr den Namen «Centovallibahn» gibt. Die FART bestellte im Januar 2021 bei Stadler Rail acht neue, maßgeschneiderte Triebzüge und ersetzt ab 2023 altes Rollmaterial – rechtzeitig zum 100 Jahre-Jubiläum. Vier vierteilige Einheiten sind für den grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehen, vier dreiteilige Kompositionen für den Regionalverkehr ab Locarno bis nach Camedo zur Grenze mit Italien. ***http://www.centovalli.ch/de/***

Abb. 4: Ursprungs-GTW 2/6 der BTI (heute asm), der die Erfolgsgeschichte von Stadler Rail als weltweiter Rollmaterialhersteller einläutete. Foto: asm

Abb. 5: Die Centovallibahn brilliert mit Brücken, Tunnel und verspricht spektakuläre Ausblicke. Im Bild ein Triebzug vor der Kulisse des Dorfs Intragna am Eingang zu den hundert Tälern. Foto: FART

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com

Tab. 1: Vielfältige und leistungsfähige Meterspurbahnen

Unternehmen	Strecken	Typ	km	Halte	Fahrgäste	Besonderes
AVA Aargau Verkehr	Schöftland-Aarau-Menziken	A	32,2	35	6,47 Mio.	
	Dieitkon-Bremgarten-Wohlen	Ü	18,8	19	3,5 Mio.	
	Zürich-Dietikon-Killwangen	S	13,4	27	5 Mio.*	*ab 11.12.2022
AB Appenzeller Bahnen	St. Gallen-Trogen	A	10	13	1,5 Mio.	15-Min.-Takt
	St. Gallen-Appenzell	Ü	21	15	1,7 Mio.	
	Gossau-Appenzell-Wasserauen	Ü	33	14	1,4 Mio.	
	Altstätten-Gais	Ü	8	9	150‘000	Zahnrad
	Frauenfeld-Wil	Ü	17	12	1,3 Mio.	seit. 1.1.2021
asm Aare Seland mobil	St. Urban-Langenthal	Ü	6,5	9	450‘000	
	Langenthal-Oensingen-Solothurn	Ü & S	25,5	25	1,68 Mio.	
	Biel-Täuffelen-Ins	Ü	21,2	16	1,7 Mio.	
BOB Berner Oberland Bahn	Interlaken Ost-Zweilütschinen-Lauterbrunnen &-Grindelwald	Ü & G	23,7	9	3,64 Mio.	
CJ Chemins de fer du Jura	La Chaux-de-Fonds-Glovelier	Ü	51	19	0,68 Mio.	
	Tavannes-Le Noirmont	Ü	23	10	0,53 Mio.	
FART Ferrovie Autolinee Regionale Ticinesi	Locarno-Camedo (-Domodossola)	A & Ü	51,3	33	647‘145	endet in Italien
FLP Ferrovie Luganesi	Lugano Stazione FFS-Ponte Tresa	A	12,3	12	2,5 Mio.	
LEB Lausanne-Echallens-Bercher	Lausanne Flon-Bercher	A & Ü	23,7	20	3,7 Mio.	
MBC Transports de la région	Morges-Apples-Bière	Ü	19,1	14	total	
Morges-Bière-Cossonay	Apples-L'Isle-Mont-la-Ville	Ü	10,6	7	860‘000	
MGB Matterhorn Gotthard Bahn	Zermatt-Brig-Andermatt-Disentis	G	141	41		Zahnrad
	Andermatt-Göschenen	G	3,8	3	MGB total 7,71 Mio.	Zahnrad/ 20-Min.-Takt
	Oberwald-Realp	Tunnel				Autoverlad
MOB Montreux Oberland bernois	Montreux-Gstaad-Zweisimmen	A&Ü&G	62,4	32	2,07 Mio.	
	Zweisimmen-Lenk	Ü	12,9	7	460‘000	
NStCM: Nyon-St. Cergue-Morez	Nyon-La Cure	A & Ü	27	17	1,58 Mio.	
RBS Regionalverkehr	Bern-Solothurn	Ü	33,6	10	19 Mio	
Bern Solothurn	Bern-Unterzollikofen	A	5,4	6	2,6 Mio	
	Bern-Bolligen-Worb	A	15,1	11	7,2 Mio	
	Bern-Muri-Gümligen-Worb	A	10	16	k. A.	Betreiber ist Bernmobil
	Bern-Jegenstorf	A	13,6	7	5,2 Mio	

* Die Zahlen beziehen sich auf das Vor-Coronajahr 2019.
S = Stadtbahn A = Agglomerationsbahn Ü = Überlandsbahn G = Gebirgsbahn
Zusammenstellung: KM

Abb. 6: Animation der zukünftigen Haltestelle Lugano Cappucine der Ferrovie Luganesi mit einem Tramtrain. Illustration: FLP

FLP: Ferrovie Luganesi

Bei der einzig verbliebenen Meterspurbahn im Raum Lugano bestehen große Ausbaupläne mit dem Bau des 2135 m langen Breganzona-Tunnels von Bioggio zum Stadtzentrum der Tessiner Wirtschaftsmetropole mit einem Untergrundhalt direkt unter der mit Liften zu erschließenden Stazione Lugano FFS (SBB). Ebenfalls geplant ist der Neubau eines Astes von rund 2 km Länge vom Knoten Cavezzolo bei Bioggio in nordöstlicher Richtung ins Industriegebiet von Manno. Realisierungshorizont für beide Projekte ist das Jahr 2029 mit Kosten von rund 514 Mio CHF. Die im Moment in Ablieferung stehenden neun Tramtrains von Stadler Rail sollen dann im Stadtgebiet während den Hauptverkehrszeiten im Fünf-Minuten-Takt und auf den Ästen nach Ponte Tresa und Manno im Zehn-Minuten-Takt verkehren. Dazu sind drei weitere Fahrzeuge und der Neubau des Depots in Manno notwendig. *https://flpsa.ch/index/de/*

LEB: Lausanne – Echallens – Bercher

Als bedeutende Mobilitätsachse zwischen dem Gros-de-Vaud und der Metropol-

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com

Fortsetzung Tab. 1

Unternehmen	Strecken	Typ	km	Halte	Fahrgäste	Besonderes
transN Transports Publics Neuchâtelois	Neuchâtel Place Pury-Boudry	A	8,9	13		
	La Chaux-de-Fonds-Pont de Martel	Ü	16,2	12		
	Le Locle-Les Brenets	Ü	4,2	4		
	Gesamtfrequenz inkl. Bus				26,6 Mio.	
RhB Rhätische Bahn	Chur-St. Moritz	G	61,7	12		
	St. Moritz-Pontresina-Tirano (I)	G	60,7	18		endet in Italien
	Pontresina-Sagliains-Scuol-Tarasp	G	56,8	17		
	Disentis-Landquart-Scuol-Tarasp	G	143,6	35		
	Landquart-Davos Platz	G	50	11		
	Landquart-St. Moritz	G	95,1	12		
	Davos Platz-Filisur	G	19,3	6		
	Chur-Arosa	G	25,7	8		
	Schiers-Rhäzüns	A	40,1	18		S-Bahn
	Chur-Thusis	A	27,4	12		S-Bahn
	Klosters Selfranga-Sagliains	Tunnel	19	2		Autoverlad
	Gesamtfrequenz Personenverkehr				12 Mio.	
TPC Transports Publics du Chablais	Aigle-Leysin	G	6,2	11	373‘000	Zahnrad
	Aigle-Le Sepey-Les Diablerets	G	21,4	19	208‘300	
	Aigle-Ollon-Monthey-Champéry	Ü	24,3	25	933‘000	Zahnrad
	Bex-Villars	G	12,4	17	363‘120	Zahnrad
	Villars-Bretaye	G	4,6	5	372‘600	Zahnrad
TPF Transports publics fribourgeois	Bulle-Palézieux	Ü	25,8	9	487‘843	
	Bulle-Montbovon	Ü	17,4	10	1‘018‘142	
	Bulle-Broc	Ü	5,5	6		bis April 2021
TRAVYS Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte Croix	Yverdon-les-Bains-Sainte Croix	Ü	24,2	9	742‘000	
TRM Transports de Martigny et Région	Martigny-Le Chatelard-Vallorcine	G	33,4	11	344‘006	endet in Frankreich Zahnrad/Strom aus dritter Schiene
zb Die Zentralbahn	Hergiswil-Stans-Engelberg	A&Ü&G	24,4	7		Zahnrad
	Luzern-Brünig-Meiringen-Interlaken	A&Ü&G	73,4	25		Zahnrad
	Meiringen-Innertkirchen	Ü	5	6		
	Gesamtfrequenz Personenverkehr				10,5 Mio.	

* Die Zahlen beziehen sich auf das Vor-Coronajahr 2019.
S = Stadtbahn A = Agglomerationsbahn Ü = Überlandsbahn G = Gebirgsbahn
Zusammenstellung: KM

region Lausanne wird die LEB-Linie fortlaufend zu einer S-Bahn entwickelt. Seit Ende 2020 verdoppelte sich die Zahl der Züge zwischen Echallens und Lausanne-Flon und sie verkehren nun im 15-Minuten-Takt. Zwischen Bercher und Lausanne profitieren die Kunden alle 30 Minuten von einer Verbindung. 2022 wird der neue Tunnel in der Innenstadt von Lausanne in Betrieb genommen. Dieser Schritt ist für die Entwicklung dieser Waadtländer Bahnlinie unerlässlich, welche Anschlüsse auf die Metros M1 und M2 sowie mehrere Regional- und Stadtbuslinien schafft. ***www.leb.ch***

Abb. 7: Einer von sechs ab 2019 ausgelieferten, dreiteiligen Triebzüge des Typs Be 4/8 von Stadler Rail. Foto: LEB

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com

RAILplus – Synergien schaffen mit geeinter Stimme

Joachim Greuter studierte an der Universität Zürich Anglistik und Geografie und schloss im Jahr 2000 seine Studien ab. Er ist seit März 2013 Geschäftsführer bei RAILplus und schloss ergänzend 2015 das „Wirtschaftsrecht für Manager" an der Universität St. Gallen ab. Greuter vertritt die Meterspurbahnen gegenüber BAV, LITRA, VöV, SWISSRAIL und weiteren Partnern. Er leitet das RAILplus-Team sowie die Leiter der Arbeitsgruppen. Seit Sommer 2021 nimmt er außerdem die Verantwortung der Systemführerschaft «Interaktion Fahrzeug – Fahrweg» gegenüber dem Bundesamt für Verkehr wahr.

DER NAHVERKEHR: Herr Greuter, was gab den Anstoß zur Gründung von RAILplus?

Joachim Greuter: Auslöser war die «Analyse Bahnlandschaft» unter Verkehrsminister Leuenberger zu Beginn der 2000er Jahre. Damals schlossen sich einige innovative Privatbahnen zusammen und gründeten RAILplus mit dem Ziel, unabhängig zu bleiben und Synergien zu schaffen. Dies ist auch heute noch Grundlage der Mission und der DNA der RAILplus AG.

Wie repräsentativ ist die Vereinigung?

Greuter: RAILplus vertritt mit zwanzig Mitgliedern praktisch alle Meterspurbahnen der Schweiz in allen Sprachregionen.

Welchen Einfluss hat RAILplus in der Schweizer ÖPNV-Landschaft?

Greuter: Die Stimme von RAILplus hat Gewicht. RAILplus reicht pro Jahr etwa zehn Stellungnahmen an das Bundesamt für Verkehr ein. Dies zu verschiedensten Themen von technisch/betrieblichen Fragestellungen bis hin zu Anliegen der Finanzierung und der regulatorischen Rahmenbedingungen. Unser Credo lautet: Einfache Standards für die Meterspur!

Wie funktioniert konkret die Zusammenarbeit?

Greuter: RAILplus verfügt über mehr als ein Dutzend Arbeitsgruppen zu allen wichtigen Themen und Funktionen der Bahnen. Von diesen Arbeitsgruppen gibt es jeweils eine Westschweizer und eine Deutschschweizer Ausprägung mit eigener Leitung. Die Gruppen teilen ihre Ziele auf nationaler Ebene, treffen sich mindestens einmal pro Jahr und teilen auch die gemeinsame Teams-Plattform, also mit gemeinsamer Dokumentenablage, Konversationskanälen, One Note und vieles mehr. Daneben treffen sie sich aber auch unabhängig nach Bedarf und in ihrer Sprache. Dieses Modell bewährt sich sehr, da es Effizienz und Vernetzung vereint. Wir nennen es das «magische Dreieck».

Welche Dienstleistungen werden am häufigsten genutzt?

Greuter: Ein wichtiger Pfeiler von RAILplus bildet die Aus- und Weiterbildung. Neben der Lokführer- und der Fahrdienstleiter-Grundausbildung bieten wir neu auch Weiterbildungstage für Fahrdienstleiter an. Ebenso richtet RAILplus derzeit eine neue digitale Lern- und Prüfungsplattform ein. Wichtige Synergiepfeiler sind die Aktivitäten im Strategischen Einkauf und unsere 2020 neu geschaffene Kompetenzstelle im Bereich Cyber Security.

Gibt es noch Potenzial für weitere Dienstleistungen?

Greuter: Ja, der strukturierte Erfahrungsaustausch in Form von Workshops. Diesen Sommer organisiert RAILplus beispielsweise einen «Compliance Workshop», an dem die Bahnen und externe Referenten Best Practices vorstellen. Ein Thema, das derzeit viele Bahnen beschäftigt, ist die Interaktion zwischen Fahrzeug und Fahrweg. Hier ist es in den letzten Jahren zu vielen Abnutzungserscheinungen gekommen, die zu hohen Kosten und betrieblichen Problemen führen. Das Bundesamt für Verkehr anerkennt die Notwendigkeit, hier umfassende Maßnahmen aufzugleisen und wird RAILplus eine temporäre Systemführerschaft über sechs Jahre zu diesem Thema übertragen.

Was können Normalspurbahnen von den Meterspurbahnen…

Greuter: Die Meterspurbahnen verbindet nicht nur die Spurweite, sondern auch der Fakt, dass sie in der Regel eher kleine Unternehmen sind. Dadurch sind sie einerseits schlank und agil und andererseits regional sehr gut verankert. Dadurch können sie besser auf die lokalen Bedürfnisse eingehen und rasch auf Veränderungen reagieren.

… und diese von den breiteren Schwestern lernen?

Greuter: Unter anderem wegen der kleineren Unternehmensgröße verfügen die Meterspurbahnen über weniger Fachspezialisten als die SBB. Deshalb pflegen wir regelmäßigen Kontakt mit verschiedensten Fachstellen der Normalspurbahnen.

Steht RAILplus auch im Austausch mit Meterspurigen außerhalb der Schweiz?

Greuter: Im Bereich von einzelnen Programmen oder in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr kommt dies vor. Da der Hauptfokus auf den Synergien unter den Schweizer Bahnen liegt, ist dies aber nur punktuell der Fall. Allerdings könnte weitergehender internationaler Austausch ein strategisches Handlungsfeld für die Zukunft sein.

Das schriftliche Interview führte Kurt Metz.

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com

MBC: Transports de la région Morges Bière Cossonay

Herzstück des öffentlichen Verkehrs in der Region von Morges am Genfersee ist die Meterspurlinie Morges–Apples–Bière am Fuße des Waadtländer Juras. Von Apples führt eine Stichlinie nach L'Isle-Mont la Ville. Auf dem Hauptast besteht alle 30 Minuten eine Verbindung, auf der Nebenstrecke jede Stunde. *https://mbc.ch/*

Abb. 8: Eine Komposition der MBC am Fuße des Château de Vufflens. Foto: MBC

MOB: Montreux Oberland-Bernois

Die MOB erbringt Agglomerationsverkehr im Raum Montreux, Überlandverkehr mit Gebirgscharakter (Steigungen bis 73 Promille) durch die Waadtländer und Berner Voralpen (Kulminationspunkte Tunnel Col du Jaman 1100 m und Pass von Saanenmöser 1285 m). Sie ist Teil der Golden-Pass-Express-Linie Montreux–Gstaad–Zweisimmen–Spiez–Interlaken(–Luzern). Der durchgehende Verkehr mit umspurbarem Rollmaterial von Meter- auf Normalspur ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 geplant. *https://mob.ch/*

Abb. 9: Die Nostalgiezugskomposition «Golden Pass Classic» übernimmt zwischen Zweisimmen und Saanen und im Raum Montreux auch Aufgaben des Berufs- und Lokalverkehrs. Foto: MOB

NStCM: Nyon–St. Cergue–Morez

Diese Meterspurlinie führt vom historischen Städtchen Nyon am Genfersee und mittlerweile Teil der Großagglomeration zwischen Genf und Lausanne auf die Waadtländer Jurahöhe und endet an der Grenze zu Frankreich in La Cure. Auf dem Abschnitt Nyon–Genolier (7,5 km) verkehrt die NStCM zu den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt mit modernem Rollmaterial des Typs ABe 4/8 von Stadler Rail. *https://wwe.nstcm.ch/*

Weitere Bahnen, darunter die größte Schmalspurbahn der Schweiz, die Rhätische Bahn, werden in einem Fortsetzungsbeitrag in DER NAHVERKEHR vorgestellt.

Abb. 10: Die NStCM befördert Pendler und auch die Besucher des Paleo-Festivals von Nyon in großer Zahl. Foto: NStCM

Zusammenfassung/Summary

Große Leistung auf schmaler Spur

20 Schweizer Schmalspurbahnen schlossen sich in den letzten zwanzig Jahren zu RAILplus zusammen. Ihr Netz erstreckt sich über 1400 km. Schmalspurbahnen befahren kurze Stichverbindungen, verlängern städtische Straßenbahnen hin zu Überlandbahnen und dienen zur Erschließung touristischer Anziehungspunkte des Fremdenverkehrs im Alpenraum. Sie entwickeln sich immer mehr zu leistungsfähigen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Sie betreiben teils S-Bahn-ähnliche Vorortsverkehre unter der Woche für Pendler und dienen an Wochenenden als Transportmittel für Freizeitfahrgäste. RAILplus ist die Kooperationsplattform zum Schaffen und Nutzen von Synergien. Dazu gehören Aus- und Weiterbildung, Erfahrungsaustausch, Best-Practice-Analysen, gebündelter Einkauf, Interessenvertretung gegenüber Behörden und Lobbying bei Verbänden.

Great performance on narrow gauge

Twenty Swiss narrow-gauge railways have joined to form RAILplus over the past twenty years. Its network extends over 1,400 km, which corresponds to almost a third of all Swiss railway lines. Narrow-gauge railways provide short branch connections, extend urban trams to overland railways, and serve to bring guests to tourist attractions in the Alpine region. They become more and more efficient public transport companies. They operate suburban services like the S-Bahn during the week for commuters and serve as a means of transport for leisure passengers on weekends. RAILplus is the cooperation platform for creating and using synergies. This includes training and further education, exchange of experience, best practice analyzes, bundled purchasing, representation of interests vis-à-vis authorities and lobbying at associations.

Autorenbelegdatei KURT METZ zur ausschließlich interner Dokumentation, jede Weitergabe genehmigungspflichtig durch DVV Media GmbH / Kontakt archiv@dvvmedia.com