Universität St.Gallen
Institut für Systemisches Management
und Public Governance

SVWG
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
ASST
Association Suisse des Sciences des Transports

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022

Herausgeber:
Prof. Dr. Christian Laesser
Prof. Dr. Thomas Bieger
Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022

Herausgeber:
Prof. Dr. Christian Laesser
Prof. Dr. Thomas Bieger
Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Von Überlandbahnen zu Mobilitätsanbietern —

In zwanzig Jahren zu zwanzig Unternehmen: RAILplus

Kurt Metz[1]

Abstract

Die Schweizer Meterspurbahnen schlossen sich seit 2003 schrittweise in RAILplus zusammen. Ihr Netz erstreckt sich über 1'400 Kilometer Länge. Das entspricht einem Drittel der schweizerischen Bahnstrecken. Einst nur im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene tätig, entwickelten sie sich zu leistungsfähigen Mobilitätsanbietern des öffentlichen Verkehrs. Sie betreiben S-Bahn-Verkehre und Busnetze und tragen damit wesentlich zu einem nachhaltigen Pendlerverkehr bei. Im Freizeitverkehr erschliessen zahlreiche Meterspurbahnen wichtige touristische Destinationen. Nachfrageinduzierte Angebotsverdichtungen und in die Jahre gekommenes Rollmaterial führten zu weitgehenden Neubeschaffungen von Fahrzeugen. Zu den aktuellen Herausforderungen zählen die Modernisierung der Infrastrukturen und die Einführung von Kunden- wie zeitgerechten Kommunikations- und Distributionsmitteln. Zudem diversifizieren sie in mobilitätsnahe Bereiche wie Freizeitaktivitäten, Gastronomie und Immobilien. RAILplus ist ihre Kooperationsplattform zum Schaffen und Nützen von Synergien. Dazu gehören Aus- und Weiterbildung, Erfahrungsaustausch, Best Practice Analysen, gebündelter Einkauf, Interessenvertretung gegenüber Behörden und Lobbying bei Verbänden.

Der Beitrag bildet den aktuellen Stand der Leistungen der Meterspurbranche ab. Er zeigt die Perspektiven auf, die sich durch neue Angebote und den Bau des Grimseltunnels durch ein Alpenweites Schmalspurnetz von 850 Kilometer Länge ergeben.

Keywords: Meterspur, Personenverkehr, Güterverkehr, Freizeitverkehr, Pendlerverkehr, Rollmaterial, Infrastruktur, Kommunikation, Distribution, Aus- und

---

[1] Der Autor dankt den zwanzig Mobilitätsunternehmen für die zur Verfügung gestellten Informationen und RAILplus für die Ermöglichung der Recherche. Der Beitrag basiert auf einem in DER NAHVERKEHR Nr. 7/8 und Nr. 11 im Jahr 2021 erschienen Artikel und wurde grundlegend überarbeitet, ergänzt und aktualisiert mit Stand Ende Mai 2022.

Weiterbildung, Best Practice Analysen, Einkauf, Lobbying, Grimseltunnel, RAILplus

1 Ergänzung in der Fläche und dem Gebirge

Das Netz der Schmalspurbahnen in der Schweiz umfasst eine Länge von mehr als 1'400 Kilometer. Das entspricht rund einem Drittel der gesamten Netzlänge aller Schweizer Bahnen von 5'196 Kilometer. 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 Meter – und wesentlich steilere Abschnitte – bis 80 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.

2 Rollenwechsel zwingt zu Anpassungen

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. Zudem sind die zum Teil aufwendigen Infrastrukturen den aktuellen regulatorischen Anforderungen anzupassen wie beispielsweise dem Behindertengleichstellungsgesetz. Diese Entwicklungen sind auch bei vielen Meterspurbahnen im Alpenraum angekommen.

3 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 nach wie vor müssen. Die Eigentümer der Schmalspurbahnen sind mehrheitlich die öffentliche Hand – Gemeinden, Kantone und teils auch die Eidgenossenschaft sowie oft viele private Kleinaktionäre – und die Benützer 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, Infrastruktur-investitionen und Rollmaterialbestellungen geht.

Aufgrund der Komplexität des ÖV-Geschäfts ergab sich über die letzten dreissig Jahre eine Reihe von Zusammenschlüssen – der letzte vom Mai 2021 ist jene der Frauenfeld–Wil-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 nützen.

4 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]. Diese Kooperationsplattform ermöglicht den beteiligten Bahnen, von Synergien in vielen Bereichen und von gemeinsamen Dienstleistungen zu 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. Neu engagiert sie sich auch im Bereich der Cyber Security.

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

2022 hat das Bundesamt für Verkehr RAILplus die temporäre Systemführerschaft «Interaktion Fahrzeug-Fahrweg Meterpur» übertragen. Zum ersten Mal betreut eine Drittorganisation – und nicht eine Infrastrukturbetreiberin – eine Systemführerschaft für die ganzen Branche.

5 Schlanke Organisation

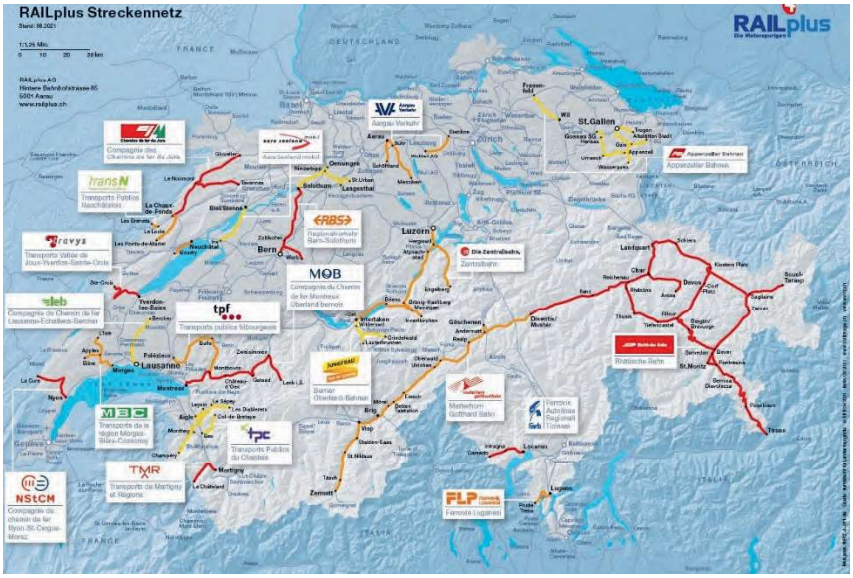
Die nach Fachgebieten eingerichteten Arbeitsgruppen haben zum Ziel, vom gegenseitigen Know-how und von Synergien zu profitieren. Die Verantwortlichen treffen sich regelmässig, um sich über ihre aktuellen Themen auszutauschen und um gemeinsame Lösungen zu finden. Dieser offene Erfahrungsaustausch auf allen Stufen und Fachgebieten bildet die Basis für den Erfolg von RAILplus.

Abbildung 1: Effizienz durch straffe Organisation und Arbeitsübernahme der Mitgliederbahnen statt administrative Schwerfälligkeit prägen RAILplus

Quelle: RAILplus

Die Geschäftsstelle in Aarau bei Aargau Verkehr ist schlank aufgestellt: Geschäftsführer Joachim Greuter arbeitet mit einem Pensum von neunzig Prozent. Die Ausbildungsleiterin Muriel Perucchi-Benarrosch ist 60 Prozent tätig, während die Direktionsassistentin Fabienne Buser halbtags angestellt ist. Für die Systemführerschaft wurde Markus Barth, ehemaliger Leiter Infrastruktur der Südostbahn, beauftragt. Das Fachwissen steuern die Bahnen mit ihren Mitarbeitern bei. Viele der Tätigkeiten werden von den Arbeitsgruppen direkt umgesetzt.

Abbildung 2: Zwanzig Meterspurbahnen verteilt über die ganze Schweiz sind in RAILplus vereint.



Quelle: RAILplus

6 Die Mission 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.

7 Kurzporträts der ÖPNV-Meterspurbahnen

Die meisten Meterspurbahnen sind mittlerweile integrierte Mobilitätsanbieterinnen mit angeschlossenen Buslinien und -netzen und weiteren Dienstleistungen. Das Standardangebot ist mindestens eine Verbindung pro Stunde. Dichtere Frequenzen werden in der Tabelle vermerkt. In den folgenden Kurzporträts werden die Besonderheiten der Unternehmen kurz vorgestellt. Für weitergehende Informationen 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 vier Ostschweizer Kantonen. Die Strecke Gais – Altstätten im Rheintal bedingt Zahnradabschnitte. Die AB übernahmen rückwirkend auf 1.1.2021 die 17 Kilometer lange Meterspur-Pendlerbahn Frauenfeld – Wil mit 12 Haltestellen. Die AB beabsichtigen in den nächsten Jahren die erste vollautomatische Adhäsions- und Zahnradbahn in Betrieb zu nehmen.

https://appenzellerbahnen.ch/de/

Abbildung 3: Eine Tango Trambahn der Appenzeller Bahnen für die Strecken St. Gallen – Trogen und St. Gallen – Appenzell auf der seit 2018 bestehenden Durchmesserlinie auf dem Bahnhofplatz von St. Gallen.

Foto: AB

AVA: Aargau Verkehr

Die Stammstrecke Wohlen – Bremgarten – Dietikon wird zurzeit mit der 2. Etappe der Limmattalbahn Zürich Altstetten – Dietikon – Killwangen-Spreitenbach (13,4 Kilometer und 27 Haltestellen) verbunden. Diese geht am 11. Dezember 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.

Limmat Bus ist ein Tochterunternehmen der Aargau Verkehr AG (AVA). Sie betreibt die drei Betriebsstandorte Dietikon, Zofingen und Wohlen-Meisterschwanden. Von hier aus bedient sie Liniennetze in den Kantonen Luzern, Aargau und Zürich. Dabei nimmt Limmat Bus die Rolle des Transportbeauftragten wahr (entweder im Auftrag der Aargau Verkehr oder im Auftrag der Verkehrsbetriebe Zürich). Täglich befördert sie rund 35‘000 oder jährlich über 12 Millionen Fahrgäste.

https://www.aargauverkehr.ch/

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

Foto: AVA

asm: Aare Seeland mobil

Die asm-Linie Langenthal – Solothurn benützt in Aarwangen und in der Stadt Solothurn die Strasse. 2012 erhielt sie in Oensingen Anschluss ans Fernverkehrsnetz der SBB mittels einer Gleisverlängerung. Seit 1997 verkehren auf dem Seelandast Biel – Täuffelen – Ins Gelenktriebwagen des Typs GTW 2/6 von Stadler Rail. Die damalige OSST (Oberaargau-Solothurn-Seeland Transport) kann für sich in Anspruch nehmen, den Anstoss zu diesem neuartigen Triebwagenkonzept gegeben zu haben. Das Pflichtenheft forderte kostengünstige und leichte Fahrzeuge mit mindestens sechzig 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.

Die Aare Seeland mobil betreibt zusätzlich zu den Meterspurbahnlinien ein ÖV-Busnetz von 152 Kilometer Länge. Sie verfügt über Stadt-, Überland- und Fernreisebusse. Letztere setzt sie ein für Tagesausflüge und Rundreisen in Europa.

Zur Unternehmensgruppe gehört auch die Standseilbahn Ligerz – Prêles vom Bielersee auf die Jurahöhe.

Die asm führt zudem die Geschäfte der Bielersee-Schifffahrt; Direktor Fredy Miller steht beiden Unternehmen als Geschäftsführungsmitglied vor.

Die Aare Seeland mobil ist in der Fläche präsent mit fünf Reisezentren in Langenthal, Niederbipp, Nidau, Roggwil Dorf und Täuffelen. Sie bieten eine Vielzahl von Dienstleistungen rund um Mobilität und Freizeit.
www.asmobil.ch/de/

Abbildung 5: Ursprungs-GTW 2/6 der BTI (heute asm), der die Erfolgsgeschichte von Stadler Rail als weltweiter Rollmaterialhersteller einläutete.

Foto: asm

FART: Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi

Die Centovallibahn startet und endet im Untergrund, in Locarno ist die Tunnelstrecke mit zwei Haltestellen 2791 Meter 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 so in den Jahren 2024/25 altes Rollmaterial. Dies geschieht parallel zu den Feierlichkeiten zum 100-Jahre Jubiläum, das während der Periode November 2023 bis Dezember 2024 stattfinden wird. 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/

Abbildung 6: Die Centovallibahn brilliert mit Brücken, Tunnels und verspricht spektakuläre Ausblicke. Im Bild ein Triebzug vor der Kulisse des Dorfs Intragna am Eingang zu den hundert Tälern.

Foto: FART

FLP: Ferrovie Luganesi

Bei der einzig verbliebenen Meterspurbahn im Raum Lugano bestehen grosse Ausbaupläne mit dem Bau des 2'135 Meter 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 zwei Kilometer 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. Schweizer Franken. Die im Moment in Ablieferung stehenden neun Tramtrains von Stadler Rail verkehren zukünftig im Stadtgebiet während den Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt und auf den Ästen nach Ponte Tresa und Manno im Zehnminuten-Takt. Dazu sind drei weitere Fahrzeuge und der Neubau des Depots in Manno notwendig.

https://flpsa.ch/index/de/

Abbildung 7: Animation der zukünftigen Haltestelle Lugano Cappucine der Ferrovie Luganesi mit einem Tramtrain.

Foto: FLP

LEB: Lausanne – Echallens – Bercher

Als bedeutende Mobilitätsachse zwischen dem Gros-de-Vaud und der Metropolregion Lausanne wird die LEB-Linie fortlaufend zu einer S-Bahn entwickelt. Diese Strecke wird von den Transports publics de la région lausannoise betrieben. 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. Seit Mitte Mai 2022 ist der neue Tunnel in der Innenstadt von Lausanne nach Flon in Betrieb. Dies ist ein bedeutender Entwicklungsschritt dieser Waadtländer Bahnlinie, welche Anschlüsse auf die Metros M1 und M2 sowie mehrere Regional- und Stadtbuslinien schafft.

www.leb.ch

Abbildung 7: Einer von sechs ab 2019 ausgelieferten, dreiteiligen Triebzüge des Typs Be 4/8 von Stadler Rail

Foto: LEB

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 dreissig Minuten eine Verbindung, auf der Nebenstrecke jede Stunde.

Die MBC transportiert auf der Schiene auch Güter, allen voran Kies und dies mittels mit Normalspurwagen auf Rollböcken.

Das Bahn- und Busnetz der MBC bedient 59 Gemeinden und ist 202 Kilometer lang. Es besteht nebst den Meterspurlinien aus sieben städtischen und zehn regionalen Busstrecken sowie der Seilbahn vom SBB Bahnhof Cossonay-Penthalaz nach Cossonay-Ville.

Die MBC engagiert sich zusammen mit der touristischen Vereinigung «La Voie des Sens» für die Förderung des Tourismus zwischen dem Genfersee und dem Jurafuss. Sie organisieren Aktivitäten rund um die lokalen Produkte – allen voran dem Wein – und nützen dazu auch ihren Nostalgiezug.

Zwei grosse Projekte sind in der Planung: In Bière die komplette Neugestaltung des Bahnhofs, Unterhaltswerkstätte und Depot für die Bahn und Personalräumlichkeiten. Die Kosten werden mit 130 Millionen Schweizer Franken veranschlagt. Zum zweiten ist für die Busflotte von über hundert Fahrzeugen ein Unterhalts- und Stationierungszentrum in der Gemeinde Denges für 83,6 Millionen Schweizer Franken geplant.

www.mbc.ch

Abbildung 9: Eine Komposition der MBC vor dem Château de Vufflens

Foto: MBC

MOB: Montreux Berner Oberland Bahn

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 1'100 Meter und Pass von Saanenmöser 1'285 Meter). 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 am 11. Dezember 2022 vorgesehen.

Zur Gruppe der MOB gehören zudem die Strecken Montreux – Rochers-de-Naye, Vevey – Les Pléiades und drei Standseilbahnen. Die Verbindungsstrecke von Blonay nach Chamby wird auch von der gleichnamigen Museumsbahn benutzt.

www.mob.ch

Abbildung 10: Die Nostalgiezugskomposition «Golden Pass Classic» übernimmt zwischen Zweisimmen und Saanen und im Raum Montreux auch Aufgaben des Berufs- und Lokalverkehrs

Foto bei Flendruz: 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.

www.nstcm.ch

Abbildung 11: Die NStCM befördert Pendler und auch die Besucher des Paleo-Festivals von Nyon in grosser Zahl

Foto: NStCM

RBS: Regionalverkehr Bern-Solothurn

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn mit seinen vier Bahn- und 18 Buslinien ist ein Schweizer Pendler- und ÖV-Unternehmen per se. Er befördert auf den vier Meterspurlinien trotz den kurzen Strecken mehr Fahrgäste als jedes anderes RAILplus-Mitglied: 18,64 Millionen. Dennoch war er im zweiten Halbjahr 2020 Spitzenreiterin der Schweizer Bahnpünktlichkeit mit 99,3 Prozent aller Züge mit maximal drei Minuten Abweichung vom Fahrplan. Dies gelang trotz der grossen Zugsdichte: In der Morgenspitze fährt alle 90 Sekunden ein Zug in den RBS-Bahnhof Bern ein. Der RBS war 1965 mit der untertags-Einfahrt in den Bahnhof Bern die erste «U-Bahn» der Schweiz mit den tiefgelegten Haltestellen Tiefenau und Felsenau. Durch den für täglich 16'000 Fahrgäste konzipierten Endbahnhof in Bern drängeln sich heute bis zu 60'000 Passagiere.

https://www.rbs.ch/

Abbildung 12: Alle RBS-Züge sind niederflurig

Foto: RBS

8 Jahrhundertprojekt Bahnhof Bern

Der Berner Bahnhof des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) wurde in den 1950er-Jahren als erster Schweizer U-Bahnhof geplant. Ein Neubau ist längst überfällig für mehr und längere Züge, für mehr Komfort und Sicherheit. Im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» — er ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz nach Zürich – wurden über zwanzig Um- und Ausbau-Varianten erarbeitet und von Experten intensiv geprüft. Ende 2012 kristallisierte sich für alle Projektpartner die beste Lösung heraus: ein neuer RBS-Bahnhof unter dem bestehenden SBB-Bahnhof. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bewilligte die Projekte im Mai 2017 und bereits ein Monat später begannen nach zehnjähriger Planung die Bauarbeiten. Der neue RBS-Bahnhof kommt unterhalb der Gleise 2 bis 7 des heutigen SBB Bahnhofs zu liegen. Der Tiefbahnhof besteht aus zwei grossen unterirdischen Räumen mit je zwei Gleisen und einem 12 Meter breiten Mittelperron. Er wird als Kopfbahnhof gebaut. Die Kosten sind auf 730 Mio. Schweizer Franken veranschlagt. Für die Erweiterungen der Publikumsanlagen des SBB Bahnhofs sind 375 Mio. Schweizer Franken budgetiert und für die städtischen Verkehrsmassnahmen 112 Mio. Schweizer Franken. Der neue Bahnhof Bern soll ab Mitte 2029 schrittweise in Betrieb genommen werden.

Das Bauprojekt kann auf der Webseite www.zukunftbahnhofbern.ch verfolgt werden.

Abbildung 13: Der neue Untergrund-Bahnhof Bern des RBS überzeugt durch Grosszügigkeit und wird Mitte 2029 eröffnet

Quelle: RBS

transN: Transports publics neuchâtelois

Das Unternehmen betreibt nahezu alle öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Neuenburg. Die bedeutendste Meterspurstrecke befährt transN zwischen Neuchâtel Place Pury und Boudry durch die Agglomeration entlang des Neuenburgersees. Weiter betreibt sie die Verbindungen im Jura von La Chaux-de-Fonds nach Les Ponts-de-Martel und von Le Locle nach Les Brenets. Diese kurze Stichbahn soll im Jahr 2025 durch einen Elektrobusbetrieb abgelöst werden, für die andere Strecke sind zwei neue Triebzüge des Typs Abe 4/8 von Stadler Rail für die Inbetriebnahme im Jahr 2024 bestellt. Zu transN gehört zudem die Normalspurstrecke Neuchâtel – Buttes.

transN betreibt dreissig Buslinien und drei Standseilbahnen sowie fünf Verkaufspunkte für ÖV-Leistungen in der Schweiz, für Bahn-Billette und -Arrangements in Europa sowie Geldüberweisungen von Western Union und dies in Neuenburg, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Cernier und Fleurier.

https://www.transn.ch/

Abbildung 14: Auf der Überlandlinie Neuchâtel Place Pury – Boudry setzt transN fünf Be 4/8 ein, die von den Appenzeller Bahnen nach umfassender Revision 2019 übernommen wurden

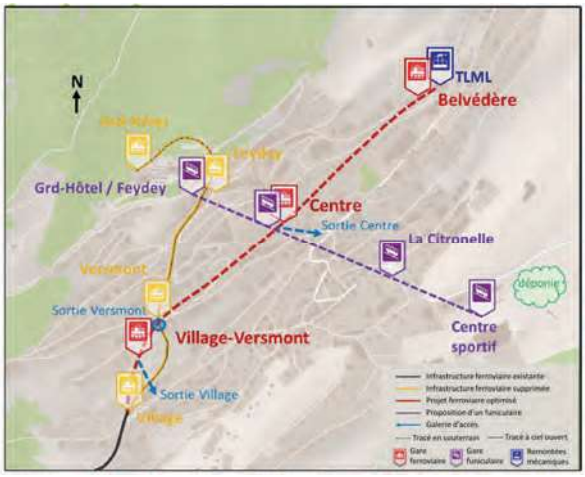
Foto: transN

TPC: Transports Publics du Chablais

Der Zusammenschluss des öffentlichen Verkehrs mit fünf Überland- und Gebirgsbahnen im Unteren Rhonetal datiert von 1999. Die Meterspurbahnen unterscheiden sich entsprechend dem Streckenprofil: Mit Zahnrad betrieben werden Aigle – Leysin, Bex-Villars und die touristische Verlängerung Villars – Bretaye. Adhäsionsbetrieb herrscht auf der Aigle – Sépey – Diablerets Strecke, obwohl diese einen Höhenunterschied von 760 Meter überwindet. Eine Neuorganisation mit Abbruch eines Teils der Linie innerhalb von Leysin und der Verlängerung der Strecke quer durchs Dorf steht kurz vor der Umsetzung (siehe Plan).

https://tpc.ch/

Abbildung 15: Die öffentliche Mobilität im Dorf Leysin soll völlig erneuert werden: Gelbe Linie und Haltepunkte werden zurück-, rote Halte und rote gestrichelte Strecke werden neu gebaut. Mehr oder weniger in der Falllinie des an einem Hang gelegenen Dorfs soll eine Standseilbahn mit zwei Zwischenstation entstehen und das Sportzentrum mit dem Grand Hotel verbinden mit einer Schnittstelle zur Bahn im Zentrum.



Quelle : TPC

TPF: Transport publics fribourgeois

Bis April 2021 betrieben die Transports publics fribourgeois (TPF) zwei Meterspurlinien. Mit dem aktuell laufenden Umbau der Strecke zwischen Bulle und Broc-Fabrique auf Normalspur verfügt die TPF nur noch über eine Meterspurstrecke. Sie ist 43,2 Kilometer lang und führt von Palézieux über Bulle nach Montbovon.

Die TPF ist heute als Holding in drei Tochtergesellschaften organisiert: Freiburgische Verkehrsbetriebe (TPF TRAFIC) AG, Freiburgische Verkehrsbetriebe Infrastruktur (TPF INFRA) AG und Freiburgische Verkehrsbetriebe Immobilien (TPF IMMO) AG. Seit 150 Jahren steht das Mobilitätsangebot im Zentrum der Aktivitäten der TPF-Gruppe: TPF TRAFIC hat die Aufgabe, die Freiburger Bevölkerung tagtäglich zu befördern. Um den verschiedenen Nachfragen gerecht zu werden, entwickelt die Gesellschaft ein Netz, das auf der Komplementarität von Zügen, regionalen Bussen und städtischen Bussen basiert.

Die TPF-Gruppe ist auch Eigentümerin von strategisch gelegenen Grundstücken, die sich häufig nahe an den Stadtzentren befinden. Die Gesellschaft TPF IMMO hat die Aufgabe, dort qualitativ hochstehende städtische Zentren zu errichten, welche die bestehenden Zentren ergänzen. Sie ermöglicht den Benutzern, sich den öffentlichen Transportmitteln anzunähern und in den Stadtzentren gelegene Grundstücke umweltfreundlich zu gestalten.

Die TPF betreiben auch Standseilbahn Neuveville – Saint-Pierre im Herzen der Stadt Freiburg. Sie verkehrt seit 1899 mit Wasserballast ökologisch und ökonomisch optimiert und ist die letzte derartige Standseilbahn in der Schweiz.

https://www.tpf.ch/de/

Abbildung 16: Das mit Wasserballast betriebene Funiculaire Neuveville – Saint-Pierre verbindet die tiefgelegene Altstadt mit dem modernen Stadtzentrum – die Spurweite beträgt allerdings nicht ein Meter, sondern 1200 mm!

Foto: TPF

TRAVYS: Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Ste-Croix

Die TRAVYS betreibt zwei Normalspur- und die Meterspurlinie Yverdon – Ste-Croix im Waadtländer Jura. Diese verbindet die am Ufer des Neuenburgersees liegende Bäderstadt Yverdon-les-Bains mit dem Industrie- und Touristenort Ste-Croix auf über tausend Metern Höhe auf einem Balkon des Hügelzugs Jura mit modernem Rollmaterial im 30-Minuten-Takt. Die Linie wurde im Jahre 1893 mit dem Ziel in Betrieb genommen, die lokale Wirtschaft zu entwickeln und wandelte sich von Überlandbahn zur S-Bahn. Das Jahr 2021 war geprägt vom Umbau des Bahnhofs Sainte-Croix, dem Bau eines Depots und der Inbetriebnahme des Sicherheitssystems mit dem ZMBS-Standard, einer Ableitung des ETCS.

Für den Betrieb der Hauptlinie des städtischen Busnetzes von Yverdon-les-Bains hat TRAVYS vier Elektrobusse mit dem Opportunity Charging System bei Volvo für die Busse und bei ABB für die Ladestation am Ende der Linie 602 «Chemin de la Chèvre» bestellt. Die kommerzielle Betriebsaufnahme ist für Dezember 2022 vorgesehen.

www.travys.ch

TMR: Transports de Martigny et Régions

Das Unternehmen TMR entstand im Jahr 2000 aus der Fusion der normalspurigen Compagnie du Chemin de fer Martigny — Orsières und der meterspurigen Compagnie du Chemin de Fer Martigny – Châtelard. Der legendäre Mont-Blanc Express mit Steigungen bis zu 200 Promille, zahlreiche Tunnels und Brücken verbindet Martigny durch das wilde Vallée du Trient über Châtelard mit Chamonix und St-Gervais in Frankreich. Momentan beschäftigt das Team der TMR zusammen mit den französischen Kollegen die Beschaffung von sieben neuen Triebzügen für den Mont-Blanc Express. Die von Beginn im Jahr 1906 an elektrisch betriebene Strecke weist eine Besonderheit im schweizerischen Eisenbahnnetz auf: Die Stromzuführung mit einer Spannung von 800 Volt Gleichstrom erfolgt über eine dritte Schiene. Eine weitere Aktivität der TMR ist die Revision von Drehgestellen beider Spurweiten für Bahnen aus dem In- und Ausland.

https://www.tmrsa.ch/de/

Abbildung 17: Die Stromzufuhr der Linie Martigny – Châtelard – Chamonix – St-Gervais erfolgt über die dritte Schiene links von der Zahnstange ersichtlich.

Foto: TMR, © Olivier Maire

zb: Die Zentralbahn

Die Zentralbahn, eine eigenständige Tochtergesellschaft der SBB, ist Agglomerations-, Überland- und Gebirgsbahn in einem. Ab Luzern spielt sie bis Giswil (Brünigstrecke) und Wolfenschiessen (Engelbergerstrecke) eine wesentliche Rolle im Pendlerverkehr. Die S-Bahnen verkehren teils im Viertelstundentakt, obwohl lange Strecken nur einspurig sind. Die Brünigstrecke als Teil der Golden Pass Luzern–Interlaken-Montreux Linie führt teils mit Zahnstange bis auf 1002 Meter über Meer, die Linie nach Engelberg überwindet 292 Höhenmeter in einem vier Kilometer langen Tunnel. Seit dem 1. Januar 2021 gehört die fünf Kilometer kurze Meiringen–Innerkirchen-Bahn zur Zentralbahn und lässt damit ihre Gesamtstrecke knapp über hundert Kilometer lang werden.

Unter der Federführung der ZB liefen seit 2016 an der Rheinisch-Westfälisch Technischen Hochschule in Aachen erste theoretische Untersuchungen für den Zahnrad losen Betrieb. Sie sind so vielversprechend, dass die Ergebnisse mit einem Fahrzeug der Aare Seeland mobil AG auf ihrem Netz in der Praxis und später auf der Bergstrecke der Zentralbahn getestet. Um die Steigungen sicher ohne Zahnrad zu überwinden, müssen Antrieb und Bremsen modifiziert werden. Beim dreiteiligen Fink-Zug wird heute nur jede zweite Achse angetrieben. Bei den neuen Zügen, die für Ende 2029 bestellt werden sollen, wird jeder Wagen mit je vier Achsen angetrieben. Das Bremsen erfolgt für den Notfall mit einer Magnetschienenbremse (Quelle: Luzerner Zeitung, 22. Juli 2021).

www.zentralbahn.ch

Abbildung 18: Untergrundbahn-Feeling bei der zb Zentralbahn an der Haltestelle Messe Allmend in Luzern.

Foto: Philipp Schmidli / Neue LZ

Abbildung 19: Über die wohl aussergewöhnlichste Haltestelle der Schweiz verfügt die Zentralbahn in der Aareschlucht: Bei Einfahrt des Zugs öffnet sich die Türe zum punktgenau haltenden Zug und schliesst sich nach dessen Abfahrt.

Foto: zVg

9 Gebirgsbahnen mit S-Bahn Verkehren

BOB: Berner Oberland-Bahn

Die Berner Oberland-Bahn hat Zubringerfunktion für die Ausflugsziele der Jungfrau Region und erschliesst die beiden Lütschinentäler für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste. Die Züge verkehren durchgehend im Halbstundentakt. Dabei kommt das Flügelzugkonzept zur Anwendung: Die beiden Zugteile ab Interlaken Ost werden in Zweilütschinen minutenschnell getrennt bzw. -vereinigt. Im Rahmen des Projekts V-Bahn – Erschliessung des Ski- und Wandergebiets Kleine Scheidegg-Männlichen und des Ausflugsziels Jungfraujoch — Top of Europe ab Grindelwald Terminal – erfolgte die Eröffnung der neuen Haltestelle Grindelwald Terminal am 14. Dezember 2019. Für 77, 7 Mio. Schweizer Franken gingen bereits 2017 sechs dreiteilige Triebzüge und drei neue Steuerwagen der BOB in Betrieb, dies als Teil des V-Bahn-Projekts. Mit einer neuen Haltestelle Matten bei Interlaken sowie dem Viertelstundentakt in Lastrichtung an Spitzentagen soll der Verkehr in die beiden Lütschinentäler weiter auf die Schiene verlagert werden. Die Haltestelle mit Park+Ride ist unmittelbar neben der Autobahnausfahrt Wilderswil geplant und somit voraussichtlich ab Dezember 2024

der ideale Umsteigeort von der Strasse auf die Schiene für Tagesausflügler in die Tourismusorte Grindelwald, Wengen und Mürren. Für diesen Schritt beschafft die Berner Oberland-Bahnen AG sechs neue, dreiteilige Triebzüge vom Typ ABeh 4/8.

www.jungfrau.ch

Abbildung 20: Die BOB ist im 30-Minuten Takt Zubringer zur neuen Eiger-Express Grindelwald-Eigergletscher Seilbahn und der Kabinenumlaufbahn Grindelwald Grund – Männlichen. Sie sind direkt mit der Haltestelle Grindelwald Terminal verbunden.

Foto: Jungfraubahn

MGB: Matterhorn Gotthard Bahn

Die MGB ist nach der Rhätischen Bahn die längste Meterspurbahn mit 144 km Streckenlänge. Davon werden 28,8 km mit Zahnrad befahren. Die Maximalsteigung beträgt 179 Promille. Der Kulminationspunkt ist auf dem Oberalppass auf 2033 m über Meer. Von Täsch (Parkhäuser und Parkplätze) bietet die MGB fast rund um die Uhr ein 20-Minuten-Takt-Pendelbetrieb nach dem autofreien Zermatt. Ab Andermatt sichert die Schöllenen-Bahn den Anschluss an die Gotthard-Bergstrecke in Göschenen teils im 20-Minuten-Takt. Ferner ist die MGB zusammen mit der RhB Eignerin des Glacier Express. Zum Mutterkonzern der MGB, der BVZ Holding AG, gehört zudem die Gornergrat Bahn. Mit dem Pfadi-Bundeslager im Goms wickelte die MGB im Sommer 2022 den grössten Transportauftrag ihrer Geschichte ab.

www.mgbahn.ch

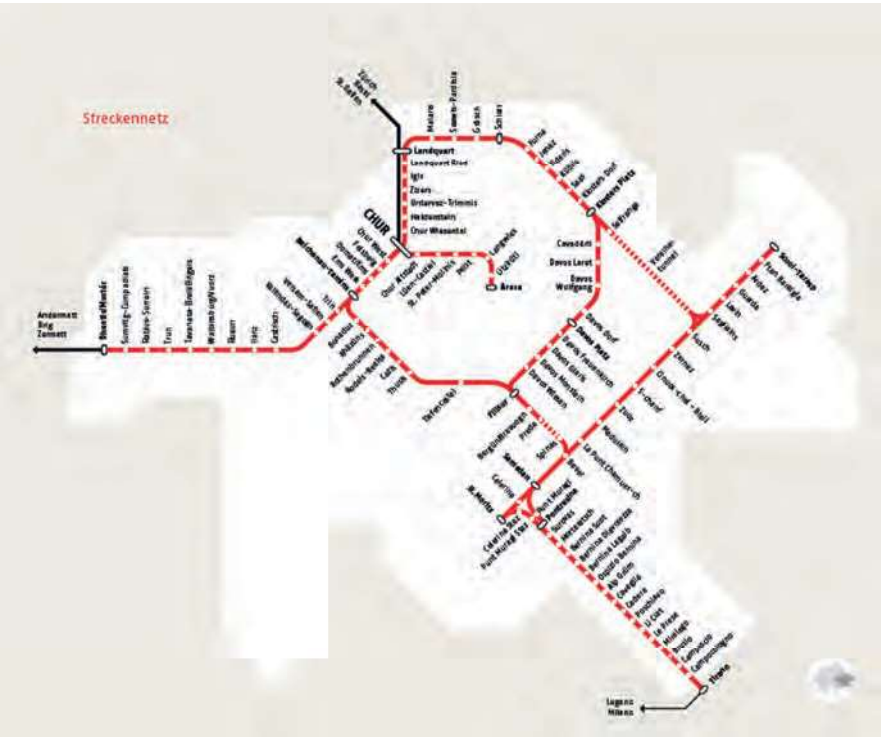
Abbildung 21: Ein Doppel-Pendelzug «Komet» der Matterhorn Gotthard Bahn verlässt den Bahnhof Göschenen zur Fahrt durch die wilde Schöllenenschlucht nach dem aufstrebenden Tourismusresort Andermatt an der Matterhorn Gotthard Bahn Stammstrecke Disentis – Brig.

Foto: MGB

RhB: Rhätische Bahn

Die Rhätische Bahn ist die bedeutendste Meterspurbahn der Schweiz. Ihr Streckennetz von 385 Kilometer Länge liegt fast vollständig im Kanton Graubünden – einzig ein kurzes Stück liegt bei Tirano am Ende der Berninastrecke auf italienischem Boden. Diese weist auch den Kulminationspunkt auf 2253 Meter über Meer und den tiefsten Punkt in Tirano mit 429 Meter über Meer auf. Trotz der Gebirgigkeit ist die RhB eine reine Adhäsionsbahn mit Steigungen bis zu 70 Promille. Zwanzig Prozent der Strecken verlaufen in Tunnels, auf Brücken und in Galerien. Die Rhätische Bahn betreibt die weltberühmten Panoramazüge Bernina Express und zusammen mit der MGB den Glacier Express.

Abbildung 22: Mit einer Streckenlänge von 385 Kilometern betreibt Die Rhätische Bahn ist die längste Meterspurbahn der Schweiz.



Quelle: RhB

Zwei S-Bahnstrecken verkehren im am dichtesten besiedelten Teil des Kantons: Zwischen Schiers im Prättigau und Rhäzüns und von Chur nach Thusis. Ein S-Bahn ähnliches Angebot herrscht im Oberengadin im Bahndreieck Samedan – St. Moritz – Pontresina. Neben dem Personenverkehr betreibt die Rhätische Bahn auch Güterverkehr (teils in Kombination mit Personenzügen) sowie den Autoverlad am Vereina zwischen Klosters Selfranga und Sagliains im Unterengadin.

https://www.rhb.ch

Anhang 1

Lob der Pünktlichkeit

«Die Züge und Busse des Regionalverkehrs der Schweiz verkehren in allen Landesteilen meistens pünktlich. Dies gilt namentlich für die Züge im Agglomerationsverkehr (S-Bahn-Züge), auf dem Land und in den Bergregionen.» So lautet das Fazit des im Mai 2021 erschienenen Berichts über das Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr für das Jahr 2020 des Bundesamts für Verkehr (BAV). Es ist das erste Mal, dass das BAV auch repräsentative Angaben zur Pünktlichkeit machen kann. Im Bericht wird indessen nur das zweite Halbjahr 2020 betrachtet, denn aufgrund der Einschränkungen zum Angebot, die im Frühjahr durch die Corona-Pandemie verursacht wurden, liegen für die erste Jahreshälfte unvollständige Daten vor. Der Regionalverkehr gilt als pünktlich, wenn das Fahrziel mit weniger als drei Minuten Verspätung erreicht wird. Am besten schneidet die Bahn ab: Im gesamtschweizerischen Durchschnitt trafen 95 Prozent der berücksichtigten Züge rechtzeitig ein. Direkte Züge vom Typ RegioExpress (RE) und Interregio (IR), haben jedoch häufiger Verspätung als Züge des Agglomerationsverkehrs (S-Bahn) und solche, die ausserhalb der Zentren verkehren (in ländlichen Gebieten und Bergregionen). Den Pünktlichkeitsrekord der Bahnen hält der Regionalverkehr Bern–Solothurn mit 99,32 Prozent.

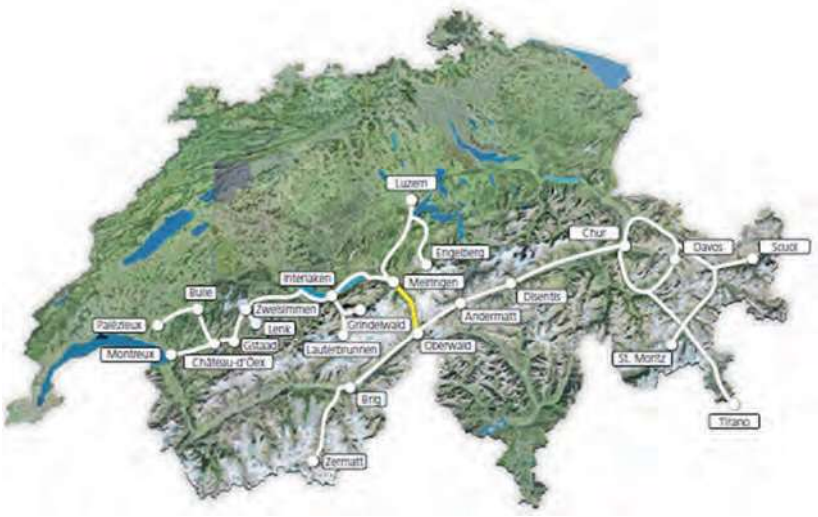
Anhang 2

Ein Tunnel für 850 Kilometer Meterspur

Die Meiringen-Innnertkirchen Bahn MIB – ursprünglich eine Werksbahn der Grimselkraftwerke — wurde auf den 1. Januar 2021 ins Netz der Zentralbahn zb integriert. Als Zukunftsprojekt gilt hier der Bau des Grimseltunnels Handeck – Gletsch (Oberwald): Swissgrid muss die Höchstspannungsleitung über den Pass ausbauen oder einen 27,6 Kilometer langen Tunnel bohren. Dabei entstand die Idee, die beiden Infrastrukturen in einer gemeinsamen Anlage zusammenzulegen. So würde eine Lücke im Meterspurnetz geschlossen, eine sichere Stromleitung gebaut und die Grimsel als national geschützte Landschaft geschont. Dann wären die Zentralbahn und Matterhorn Gotthard Bahn direkt verbunden und es ergäbe sich ein Meterspurnetz[3] von Montreux bis Tirano und Zermatt bis Luzern (MGB, MOB, RhB, zb) mit einer Länge von 850 Kilometern.

[3] Die Strecke Interlaken West – Zweisimmen könnte allerdings nur von umspurbarem Rollmaterial befahren werden, da normalspurig. Die umspurbaren Wagen können nur auf Adhäsionsstrecken zirkulieren, da der Einbau eines Zahnrads nicht möglich ist.

Abbildung 23: Mit dem Bau des Grimseltunnels (gelb) ergibt sich ein Meterspurnetz von 850 Kilometers Länge quer durch die Schweizer Alpen



Quelle: Swissgrid

https://www.grimseltunnel.ch/bahn/

Anhang 3

Interview

RAILplus: Synergien schaffen mit geeinter Stimme

Joachim Greuter studierte an der Universität Zürich Anglistik und Geografie und schloss im Jahr 2000 seine Studien ab. Nach dem Berufsstart in der Privatwirtschaft und betriebswirtschaftlichen Weiterbildungen trat er 2007 als Projektleiter in den regionalen Personenverkehr der SBB ein, wo er 2010 zum Leiter Qualität und Services befördert wurde und 2011 zusätzlich die stellvertretende Leitung der Unternehmensentwicklung übernahm. Seit März 2013 ist Joachim Greuter Geschäftsführer bei RAILplus und absolvierte ergänzend 2015 das DAS „Wirtschaftsrecht für Manager“ an der Universität St. Gallen.

Abbildung 24: Joachim Greuter vertritt die Meterspurbahnen gegenüber BAV, LITRA, VöV, SWISSRAIL und weiteren Partnern. Er leitet das RAILplus-Team sowie die Leiterinnen und Leiter der Arbeitsgruppen. Seit Sommer 2021 nimmt er ausserdem die Verantwortung der Systemführerschaft «Interaktion Fahrzeug – Fahrweg Meterspur» gegenüber dem Bundesamt für Verkehr wahr.

Foto: zVg RAILplus

Herr Greuter, was gab den Anstoss zur Gründung von RAILplus?
Joachim Greuter: Auslöser war die «Analyse Bahnlandschaft» unter Verkehrsminister Leuenberger zu Beginn der 2000-er 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. Letzten Sommer organisierte RAILplus beispielsweise einen «Compliance Workshop», an dem die Bahnen und externe Referenten Best Practices vorstellten. Ein Thema, das derzeit viele Bahnen beschäftigt, ist die Interaktion zwischen Fahrzeug und Fahrweg. Hier ist es in den letzten Jahren zu vielen Abnützungserscheinungen gekommen, die zu hohen Kosten und betrieblichen Problemen führen. Das Bundesamt für Verkehr anerkennt die Notwendigkeit, hier umfassende Massnahmen aufzugleisen und hat 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 Interview wurde schriftlich geführt.