



Nicht nur die TPC (Transports Publics du Chablais) steht vor großen Investitionsprojekten, um den öffentlichen Verkehr auszubauen. Die ganze Meterspurbranche spürt die Herausforderungen, um eine glaubwürdige, effiziente, schnellere und nachhaltige Alternative zum Auto anzubieten.

## Schweiz

# Leistungsstarke Meterspurbahnen

Die Meterspurbahnen betreiben rund einen Drittel der 5200 Kilometer umfassenden Bahnstrecken der Schweiz. Mit ihren Bahnen, Bussen und teils auch Seilbahnen erschließen diese Unternehmen im Taktfahrplan den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen, den Voralpen- und Alpenregionen. Insgesamt Zwanzig Meterspur-EVU sind in der Kooperationsplattform RAILplus AG zusammengeschlossen.

Die Bevölkerung der Schweiz hat sich seit 1900 weitaus mehr als verdoppelt: Sie wuchs von 3,3 Millionen auf heute 8,7 Millionen Einwohnern. Entsprechend haben die Bedeutung der Lokalbahnen in den schwach besiedelten Regionen des Alpen- und Jura-Gürtels sowie den stadtnahen Anschlusslinien zugenommen. Vom Transport von land- und forstwirtschaftlichen Gütern und Personentransporten in einfachen Waggons sind die Meterspurbahnen heute zu ganzheitlichen Mobilitätsanbietern geworden, die ÖV-Verbindungen im schweizerischen Taktfahrplan anbieten. Praktisch in allen Großstadt-Agglomerationen und Regionalzentren versorgen sie die ländlichen „Kapillar“-Anbindungen, in den Alpengebieten ist der Tourismusverkehr der Hauptumsatzträger. Um die Attraktivität des ÖV-Angebots zu steigern, wer-

den Millionen schwere Investitionsvorhaben in Rollmaterial und Meterspurbahninfrastruktur getätigt.

### Meterspurbahnen sind gefordert

Die Appenzeller Bahnen (AB) investierten 2019, um einen Viertelstundentakt auf ihrer Hauptstrecke ab dem Bahnhofvorplatz St. Gallen zu realisieren. Neben sechzehn neuen Zweispannungs-Zugkompositionen wurde ein neuer Verbindungstunnel mit 80 Prozent Steigung eröffnet. Kostenpunkt: 180 Millionen Franken (182 Millionen Euro).

Die Transports publics fribourgeois (TPF) haben im Stadtzentrum von Bulle, Kanton Freiburg, auf neun Hektar eine komplette Neugestaltung mit Bahnhof, Hotel, Wohn- und Bürogebäude mit einem Gesamtbudget von

240 Millionen in Angriff genommen. Die regionale Waadtländer Morges-Bière-Cossonay (MBC) hat sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt. MBC ist in den letzten acht Jahren enorm gewachsen (45 Prozent mehr Personal, 80 Prozent mehr Auslastung und 35 Prozent mehr Fahrgäste). Geplant sind nun eine Investition von 130 Millionen Franken in die Neugestaltung des Bahnhofs Bière, der Unterhaltswerkstätte und in das Depot. Damit soll bis 2030/35 der Modal Split verdreifacht werden. Zwei starke Achsen entlang der Genfersee-Riviera sind dabei das Kernelement. Auch der Gütertransport von Kies zum Bauunternehmen bei Morges soll verdoppelt werden, wofür 80 Millionen Franken investiert werden.

Die im Regional- und Tourismusverkehr tätige Transports Publics du Chablais (TPC) verbindet 23 Gemeinden im Wallis und der Waadt. Im Touristenort Leysin sollen neu drei unterirdische Bahnhöfe und eine Anbindung an die Talstation der Skilifte realisiert werden. Die neu zu bauende Anbindung im Talgrund an den SBB-Bahnhof Aigle wird

FOTO: P. TRIPPI/SERVICES; GRAFIK: RAILPLUS



eine nachhaltige Alternative zum Auto für den Regionalverkehr bieten. 2020 hat TPC die Zulassung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für diese 100 Millionen-Projekte erhalten.

In Lugano, Kanton Tessin, plant die Trasporti Pubblici Luganesi (TPL) bis 2029 für über 500 Millionen Franken eine Untergrund-Netzanbindung an den SBB-Bahnhof sowie einen Streckenausbau in das Industriegebiet von Manno.

Mit einem neuen Tiefbahnhof der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) soll die Anbindung direkt unterhalb der SBB-Gleise im Bahnhof Bern mit vier Kopfbahn-Gleisen realisiert werden. Geplant sind hier Investitionen von 730 Millionen Franken, wobei die Fertigstellung schrittweise ab 2029 erfolgen soll.

Diese Milliarden-Investitionen und zahlreiche weitere Projekte werden durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie den Kantonen, den Gemeinden sowie auch von privaten In-

vestoren finanziert. Um die Dynamisierung der Mobilität zu schaffen, werden nicht nur Gleisanlagen sowie Bahn- und Bus-Bahnhöfe erweitert und erneuert, sondern in den meisten Fällen auch die umliegenden Liegenschaften mit einbezogen.

## Synergien schaffen

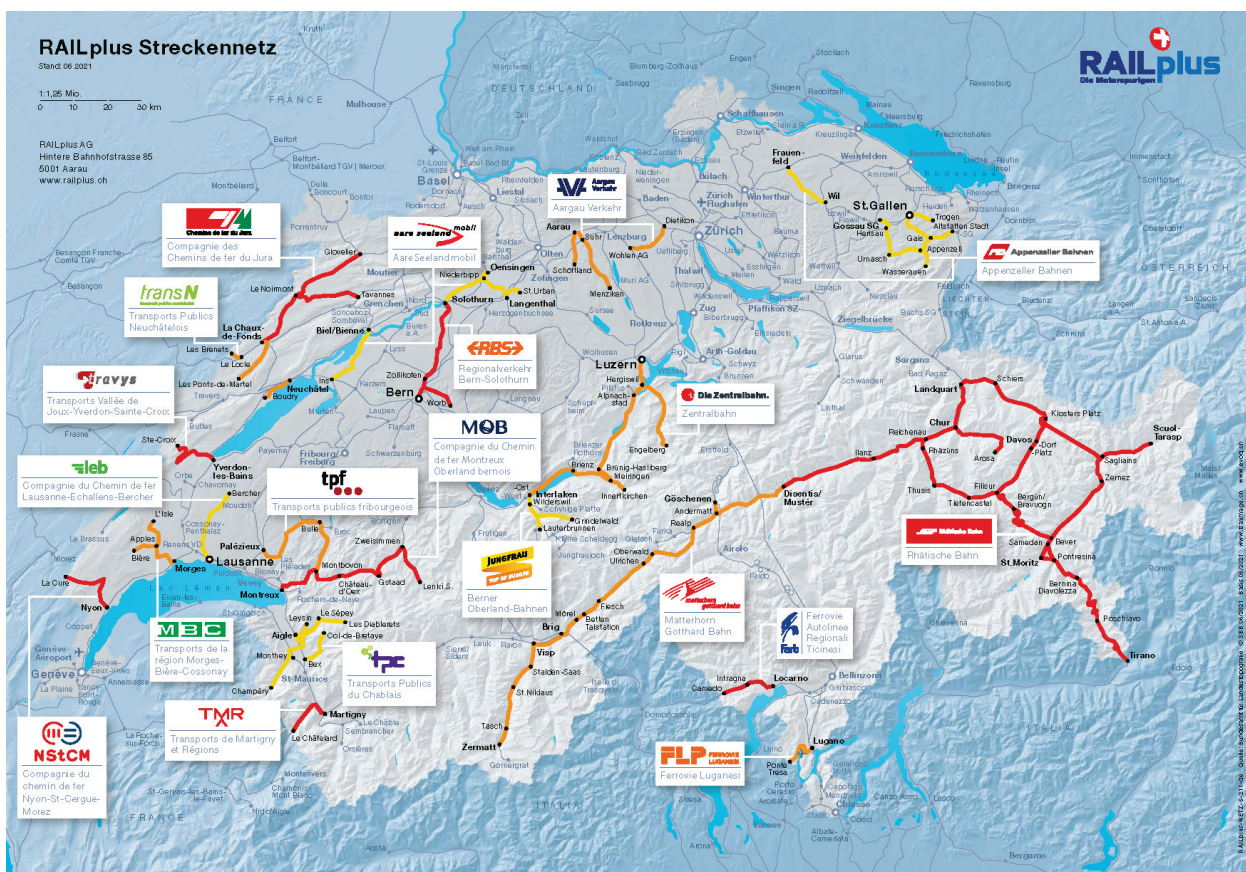
Eine unternehmerische Kooperationsplattform der schweizerischen Meterspurbahnen, RAILplus, wurde 2003 gegründet. Sie umfasst heute zwanzig Meterspur-Mitglieder. 2015 wurde die Interessengemeinschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Drei Jahre später stießen Bahnen der Westschweiz dazu, 2019 folgten die Bahnen im Tessin. Die Kooperation befähigt die Bahnen, selbständig zu bleiben, aber dennoch professionell und effizient zu produzieren. Die beteiligten Bahnen profitieren vom Erfahrungsaustausch auf allen Ebenen, von vielfältigen Synergien, von den zentralen Dienstleistungen und von einer starken Stimme

im Parlament und den Behörden in Bern.

## Aktive Arbeitsgruppen

RAILplus versteht sich als Think Tank, der zukunftsgerichtete Projekte vorantreibt und Raum für innovative Ideen einräumt. In neun Arbeitsgruppen vom Strategischen Einkauf, Rollmaterial, Infrastruktur, HR, Informatik, Betrieb, RSQU, Marketing und Vertrieb bis hin zu Finanzen und Benchmark. Beispielsweise unterstützt die Arbeitsgruppe RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) die Bahnen bei der zweckmäßigen Umsetzung der zunehmenden internen und externen Anforderungen an die Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme. Hierzu pflegt sie einen strukturierten Austausch von Lösungsansätzen und Best Practices. Die Entwicklung gemeinsamer Instrumente gehört ebenfalls dazu. Im Rahmen einer Cyber Security Map unterstützt RAILplus die kontinuierlichen Verbesserungen der Cybersicherheit bei den Mitgliedern.

*Peider Trippi*



Zwanzig Meterspurbahnen haben sich in der Kooperationsplattform RAILplus zusammengeschlossen, um die operativen Herausforderungen gemeinsam anzugehen und zu bewältigen.