

Rigi Bahnen

Entwurf April 2019

Wer kennt sie nicht, die Königin der Berge, die Rigi? Und weil da die Aussicht so schön ist, führt seit 1871 die erste Zahnradbahn Europas da hinauf. Folglich steht für 2021 das 150 Jahr Jubiläum an. Nur, die heutigen Rigi Bahnen (RB) entstand eigentlich erst 1992, durch die bereits damals längst überfällige Fusion der Vitznau – Rigi (VRB) mit der Art – Rigi Bahn (ARB). Dabei brachte die VRB auch ihre 1968 erbaute Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad mit ein. Seit Ende 2017 ist die Bahn auch Betreiberin der Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg. Ergänzt wird die Gesellschaft durch **einen** Skilift und diverse Shops und Gastronomiebetriebe.

Verzeichneten die RB 2009 noch 1,1 Mio. Fahrgäste, stiegen diese bis 2018 kontinuierlich bis auf 1,9 Mio. an. Finanziell ist das Unternehmen kerngesund. Der Nettoerlös steigt seit Jahren an und erreichte 2018 insgesamt 29'3 Mio. Franken, dies bei einem Betriebsaufwand von 21,6 Mio. Franken. Das EBITA erreichte 7,7 Mio. und der Gewinn 2,7 Mio. Franken. Die Bilanzsumme beträgt 46 Mio. und die Eigenkapitalquote 65 %.

Bahn

Jahrelang prüfte die Bahn Ideen, wie man den Betrieb rationalisieren könnte. So stand auch der Ersatz der Bahnstrecke ab Arth-Goldau durch eine Luftseilbahn zur Diskussion. Man erkannte jedoch noch rechtzeitig, dass auch die Bahn selbst ein Ziel der Reise ist und entschloss sich zu deren Modernisierung.

Um den Ansturm besser zu bewältigen, führte man **2012** den Halbstundentakt auf der ARB ein. Da damit jedoch der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden konnte, beendete man bereits 2013 diesen Versuch und kehrte zum stündlichen Betrieb zurück.

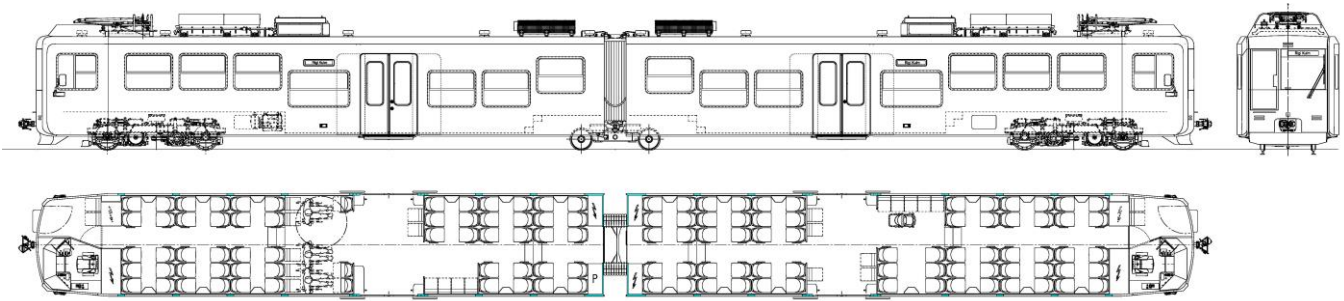
Um überhaupt moderne Fahrzeugkompositionen mit einer höheren Beförderungsleistung einsetzen zu können, war die vorgängige Erneuerung der Stromversorgung unabdingbar. So erfolgte von 2014 bis 2015 die gänzliche Erneuerung der 2,3 km langen Fahrleitung zwischen Kaltbad und Kulm. Seit April 2019 ist nun die 2,6 km lange Strecke Vitznau – Freibergen in Arbeit. Ab 2012 bis 2017 erfolgte der Ersatz der Gleichrichterstationen Kräbel, Romiti, Vitznau, Staffelhöhe und zuletzt Klösterli. Seit Ende 2017 ist die ganze mit 1500 V = gespiesene Fahrleitungsanlage fernsteuerbar und neu auch für rekuperierende Fahrzeuge geeignet.

Rollmaterial

Das gegenwärtige sehr heterogene Rollmaterial ist überaltert. Die neusten Triebfahrzeuge BDhe 4/4 21 + 22 stammen von 1986. Sie verkehren zusammen mit den Steuerwagen Bt 31 + 31 insbesondere auf der Strecke ab Vitznau. Ein gleicher Zug (BDhe 2/4 15 + Bt 25) von 1982 verkehrt vorwiegend auf der Strecke ab Arth. Ab Arth stehen zusätzlich die BDhe 4/4 11 – 14 mit den Bt 21 – 24 und den Baujahren 1949 – 1967 im Einsatz. Ab Vitznau kommen die Bhe 2/4 1 – 4 von 1937 – 1953 sowie der BDhe 4/4 5 von 1964 zu Verwendung. Wobei die Triebwagen 1 – 4 über keine Fernsteuerung verfügen und nur mit Vorstellwagen verkehren können. Zudem weisen sie nur auf einer Wagenseite Türen auf, was deren Einsatz auf der Arther Seite faktisch verhindert. Des Weiteren sind noch einige ältere historische Fahrzeuge für Extrafahrten vorhanden.

Nun bestellten die RB im **April 2019** bei Stadler für 38 Mio. Franken sechs Gelenktriebwagen Bhe 4/6. Die vielfachsteuerbaren Fahrzeuge erfüllen mit ihren Niederflureinstiegen das BehiG.

Insgesamt sind 122 feste Sitze in der Anordnung 3 + 2 verbaut, sowie 28 Klappsitze. Dadurch besteht reichlich Platz für Rollstühle und Sportgeräte. Wie bei reinen Bergbahnen üblich, gelangt kein WC zum Einbau.



Bhe 4/6 40 – 46 (Skizze: Stadler)

V_{\max} Bergfahrt	00 km/h
V_{\max} Talfahrt	00 km/h
Antriebsleistung	00 kW
Bremsleistung Rekuperation	00 kW
Bremsleistung el. Widerstand	00 kW
Tara	00 t
Länge ü.K.	00 mm
Breite	00 mm

Auf der Strecke ab Vitznau verkehren heute die Züge prinzipiell im Stundentakt, mit zusätzlichen einzelnen Verstärkerzügen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Züge ab Mitte 2021, soll hier ab 2022 zumindest saisonal der Halbstundentakt, mit einer Umlaufzeit von 90 Minuten, zur Umsetzung gelangen. Der Betrieb wird dadurch wesentlich rationalisiert, können doch so pro Doppeltraktion gut 300 Fahrgäste mit lediglich einem Triebfahrzeugführer verkehren. Es ist nicht vorgesehen die alten Motorwagen 1 – 4 und 5, sowie die dazugehörigen Vorstellwagen, zu verschrotten. Man will mit zwei bis drei Altbaufahrzeugen insbesondere Sonderfahrten anbieten. Irgendwann ab 202X soll das gleiche Konzept mit wahrscheinlich weiteren Bhe 4/6 auch auf der Arther Seite mit optimierten SBB-Anschlüssen zur Anwendung gelangen.

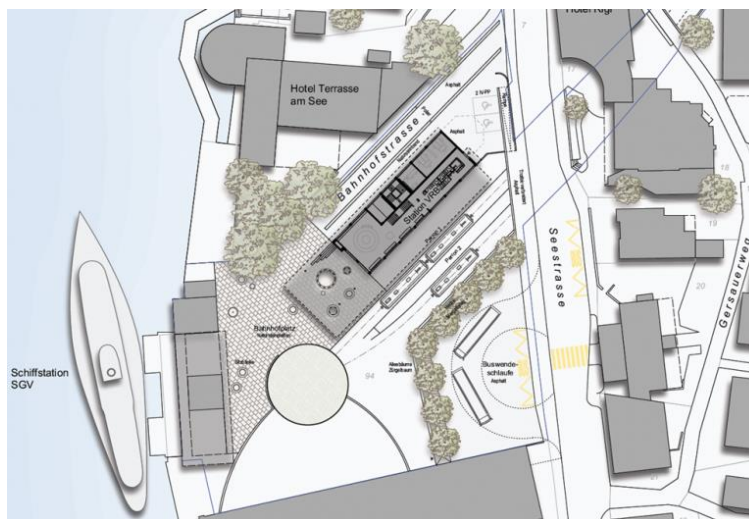
Stiftung Rigi Historic

Wie inzwischen bei vielen Bahnen üblich, gründeten die RB für ihr historisches Erbe 2012 eine eigene Stiftung. Das Besondere ist, dass der Stiftung auch wesentliche Bauten gehören, so die kantonal geschützte Schiffstation Vitznau (1912), drei aus der Gründerzeit (1875) stammende Stahlbrücken und der national geschützte historische Hochperron (1897) beim Bahnhof in Arth-Goldau. An Triebfahrzeugen sind es die beiden Dampfloks H 2/3 16 und 17, die Motorwagen CFhe 2/3 6 und BDhe 2/4 7 und die Schneeschleuder He2/5 8. Zudem noch die Vorstellwagen B 2, 5, 10, 11, 14, 15, 16, 32 + 33, 35 und C 11. Vom 1975 voreilig abgebrochenen CFhe 2/4 3 von 1906 sind noch Fragmente vorhanden.

Vitznau Dienstleistungszentrum

In Vitznau am Bahnhof der RB besteht ein Knotenpunkt des öV, insbesondere zu den Kursschiffen auf dem Vierwaldstättersee aber zu den Buslinien der Auto AG Schwyz. Für alle Verkehrsträger zusammen sind nun gemeinsame Publikumsanlage vorgesehen. So

insbesondere Informationsmöglichkeiten mit bedientem Schalter. Aber auch leistungsfähigere Sanitäreinrichtungen und ein wesentlich grösseres Perrondach. Der Projektanstoß war 2016, im April 2019 erfolgte die Baueingabe und auf den Sommer 2020 soll alles fertig sein. Die Investitionen betragen rund 6 Mio. Franken.



Links, der Dampfschiffssteg, gegen die Bildmitte die Drehscheibe vor dem Depot, weiter rechts die Wendeanlage für die Linienbusse. In der Mitte das Empfangsgebäude mit neuem gegen den See vergrössertem Perrondach. (Skizze: RB)

Weitere bauliche Erneuerungen

Die 1968 eröffnete Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad kommt in die Jahre und ein Ersatz steht an. Nun möchte man die Pendelbahn mit zwei Kabinen zu je 70 Stehplätze durch eine Umlaufbahn mit 21 Kabinen und je 10 Sitzplätzen ersetzen. Angedacht ist, die Plangenehmigung bis Ende 2020 zu erhalten und mit einer Investition von 17 Mio. Franken die neue Bahn 2022 in Betrieb nehmen zu können. Gegenwärtig besteht jedoch noch eine grössere lokale Opposition.

Da die Publikumsanlagen der Bergstation Rigi Kulm nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügen, wird deren Ersatz angestrebt. Die Bautätigkeiten sollen von 2022 bis 2024 erfolgen.

Ferner ist für das ausgedehnte Areal der RB in Goldau mit Hallen, Werkstätten und Gleisanlagen ein Raumentwicklungsplan vorgesehen.