1000 mm: Sammelbestellung bei Stadler – mit Schwung

Foto: Stadler

Visualisierung der verschiedenen Ausführungen der Meterspurloks

Meterspur Stadler liefert gegenwärtig für sechs Verkehrsunternehmen in Deutschland und Österreich insgesamt 246 Citylink als VDV TramTrain ab *(Rail Business* vom 11.06.2026). Dazu bestehen Optionen für weitere 258 Fahrzeuge. Obwohl die Wagen der Gemeinschaftsbestellung für jedes Unternehmen in vielen Punkten divergieren, besteht eine gemeinsame technische Basis, die zu massiven Kostenreduktionen führt. Solche Sammelbestellungen sind bei Schweizer Bahnen üblich. Ein Beispiel dafür sind die durch vier Bahngesellschaften gegen Ende 2024 sowie Ende 2025 bei Stadler bestellten 20 Meterspurlokomotiven in fünf verschiedenen Ausführungen.

Der Anfang: MBC plus MOB

Die MBC (Morges–Bière–Cossonay) erkannte 2020, dass sie für ihre Strecke Morges – Appel – Bière zwei weitere Loks für den Rollbockverkehr benötigt. Damit werden eine Kiesgrube und der Waffenplatz Bière bedient. Ein Nachbau ihrer zwei bestehenden Loks von 1994 war unrealistisch und

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Lüthard, ZÜRICH, Kd.Nr.: 90850700, Abo-Nr. 555020. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

der Neubau von lediglich zwei Loks unfinanzierbar. Folglich suchte die MBC innerhalb der Vereinigung RailPlus, die alle Meterspurbahnen umfasst, nach Bahnen, die ebenfalls Loks benötigen. Es gesellte sich recht schnell die Montreux Oberland Bahn (MOB) dazu. 2022 erfolgte eine gemeinsame Ausschreibung. Die MOB weist jedoch ein anderes Stromsystem auf und verfügt über engere Bögen und Neigungen von bis zu 70 ‰. Zudem waren zwei Typen gefordert, einer für den Personenverkehr und ein zweiter für den Baudienst mit zusätzlichem Dieselantrieb.

Momentum: erst RhB, dann MGB

2023 stiess die Rhätische Bahn (RhB) dazu. Die wünschte sich für den Baudienst Zweispannungsloks (Stammnetz AC/Bernina DC) mit zusätzlichem Dieselantrieb. Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) plante seit langem einen Ersatz ihrer beiden vierachsigen Zahnrad-/Adhäsions-Diesellokomotiven HGm 4/4 von 1968 und schloss sich 2023 ebenfalls der Beschaffung an.

Weitestgehend identisch sind die Adhäsionsdrehgestelle mit sich radial einstellenden Achsen, die 2650 mm breiten Lokkästen mit den Führerständen und viele weitere Komponenten. Alle Loks verfügen über einen redundanten Antrieb. Möglich ist ein AC und/oder DC Antrieb sowie ein Hybridantrieb mit Batterie oder Diesel. Das Gewicht der Loks wird rund 60 t betragen.

Durch die gemeinsame Beschaffung ergeben sich Vorteile bei den Ersatzteilen, der Erfahrung und Schulung sowie der allfälligen Fehlerbehebung. Die Investitionskosten reduzieren sich insgesamt um mehrere Millionen Franken. Zudem bestehen bessere Aussichten bei Lebenszykluskosten und Obsoleszenz. Die Ablieferungen sollen ab 2028 erfolgen. Das Auftragsvolumen der elf Loks für die RhB und MGB beläuft sich zusammen auf rund 100 Mio. CHF. Also im Schnitt über 9 Mio. CHF pro Lok. Wobei die RhB Loks wohl etwas günstiger sind, dafür die MGB Loks umso teurer.

Nachspiel: TPC, TMR und noch mehr?

Die Geschichte ist noch nicht zu Ende. So befinden sich die TPC (Transports Publics du Chablais) und TMR (Transports de Martigny et Régions) bereits in fortgeschrittenen Verhandlungen zu Beschaffung von Loks für ihre Strecken. Zudem soll es noch weitere Interessenten geben, die noch nicht kommunizierbar sind.

RB 2.11.26 (lüth)

Die Varianten der Loks:

Bahngesellschaft	MOB - GPX	MOB - INFRA	MBC	MGB	RhB	TPC	TMR
Länge des Streckennetzes	75 km	75 km	30 km	144 km	385 km	52 km + 17 km	21 km
Benennung [1]	Ge 4/4	Gemf 4/4	Gem 4/4	HGem 4/4	Gemf 4/4	HGem 4/4	HGem 4/4
Fahrleitungs-spannung	DC 960 V [2] DC 1500 V	DC 960 V [2] DC 1500 V Diesel	AC 15 kV Diesel	AC 11 kV Diesel	AC 11 kV DC 1000 V Diesel	DC 1500 V	[3] DC 850 V
Anzahl Fahrzeuge	4	2	3	3	8	(2)	(1)
IBS	2029	2029	2029	2030	2029	--	
Länge	17 000 mm	17 000 mm	17 000 mm	16 599 mm	16 600 mm	--	
Höhe	3 856 mm	3 856 mm	3 997 mm	3 825 mm	3 825 mm	--	
Radsatzabstand Drehgestell	2 400 mm	2 400 mm	2 400 mm	2 540 mm	2 400 mm	--	
Rad Ø neu abgenutzt	1 070 mm 1 000 mm	1 070 mm 1 000 mm	1 070 mm 1 000 mm	796 mm 770 mm	1 070 mm 1 000 mm	--	
Max. Anhängelast	163 t	163 t	200 t	200 t Adhäsion 60 t Zahnrad	245 t	--	
Max. Leistung am Rad	4x 650 kW (DC)	4x 650 kW (DC) 4x 175 kW (Diesel)	4x 750 kW (AC) 4x 650 kW (Diesel)	4x 450 kW (AC) 4x 450 kW (Diesel)	4x 650 kW (AC) 4x 375 kW (DC)l 4x 650 kW (Diesel)	--	
Max. Zugkraft	220 kN	220 kN	220 kN	140 kN 280 kN	220 kN	--	
V_{max}	100 km/h	100 km/h	80 km/h	Adhäsion 70 km/h Zahnrad Abt 30 km/h	100 km/h	--	
Bremse	Druckluft Schienen-bremse	Druckluft Schienen-bremse	Druckluft	Druckluft Vakuum	Druckluft Vakuum Schienen-bremse	Druckluft	Druckluft
Kupplung	Schwab	Zentralpuffer 1 Schraube	+GF+ höhere Normal-spur	Zentralpuffer 2 Schrauben	Zentralpuffer 2 Schrauben	+GF+	SchaKu

1 G: Adhäsionsschmalspurlok, e: Energieversorgung el. ab Fahrleitung, m: Energieversorgung ab Diesel, f: Funkfernsteuerung, H: Zahnradantrieb
2 langfristig angestrebte Fahrleitungsspannung
3 Fahrleitung und Stromschiene

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Lüthard, ZÜRICH, Kd.Nr.: 90850700, Abo-Nr. 555020. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.