

RhB will weitere Triebzüge und Steuerwagen beschaffen

Die Rhätische Bahn (RhB) plant im Rahmen ihrer „Strategie 2020“, die am 7. Dezember 2012 anlässlich der traditionellen Jahresend-Presskonferenz vorgestellt wurde, den Kauf von neuem Rollmaterial im Wert von 440 Millionen Franken. Einerseits müssen veraltete Fahrzeuge ersetzt werden, andererseits stehen mit dem Ausbau des IC-Angebots zwischen Zürich und Chur (siehe separaten Bericht) auch bei der RhB Fahrplanerweiterungen an: Ab 2014 wird in Richtung Davos, St. Moritz und Ilanz schrittweise der Halbstundentakt eingeführt.

Wie RhB-Direktor Hans Amacker im Gespräch mit dem SER-Korrespondenten sagte, werden für die Linien Landquart – Davos und Landquart – St. Moritz (via Vereinatunnel) bis 2019 vorerst sechs Triebzüge beschafft. Vorgesehen ist ein Flügelzug-Betrieb mit Trennen/Vereinigen der Züge in Klosters Platz. Das Pflichtenheft wird noch erarbeitet; mit der Ausschreibung ist gegen Ende 2013 zu rechnen. Ein Triebzug wird voraussichtlich aus sechs Wagen bestehen.

Später will die RhB weitere zehn bis dreizehn solche Züge, die nicht auf den in den letzten Jahren in Betrieb genommenen „Allegras“ basieren, in Betrieb nehmen, um die herkömmlichen Kompositionen auf der Davoser und Unterengadiner Linie zu ersetzen.

Weiter ist geplant, bis 2019 zehn bis dreizehn behindertengerechte Steuerwagen zu beschaffen, um auf allen verbleibenden

Linien – mit Ausnahme der Berninastrecke – den Pendelzugbetrieb einzuführen beziehungsweise Zusatzmodule für Verstärkungen zu bilden. Auf diese Weise kann die RhB kostengünstig die Forderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen.

Mit den neuen Triebzügen soll eine noch zu definierende automatische Kupplung eingeführt werden. Einerseits lassen sich mit all diesen Massnahmen 20 bis 25 Stellen beim Rangierpersonal einsparen, andererseits braucht die RhB für die erwähnten Fahrplanverdichtungen 15 bis 20 zusätzliche Lokomotivführer.

Die Umstellung von Vakuum- auf Druckluftbremsen wird in den nächsten Jahren weiter vorangetrieben, und die Spannung der Zugsammeleisen soll von 300 auf 1000 Volt erhöht werden. Danach könnte auf die behelfsmässig umgebauten Gepäckwagen mit Stromabnehmern für die Zwischenspeisung verzichtet werden.

Um den teilweisen Halbstundentakt vor der Ablieferung der neuen Triebzüge umsetzen zu können, rangiert die RhB vorerst keine alten Fahrzeuge mehr aus. Die ab 1971 gebauten Vorortpendelzüge erhalten gar noch eine Auffrischung. Die vier noch nicht verschrotteten Ge 4/4 I (die ins Verkehrshaus abgegebene 602 mitgezählt) bleiben als eiserne Reserve im Bestand; allenfalls werden sie für Transporte beim Neubau des Albula-tunnels benötigt.

Das Konzept der bereits vor zwei Jahren bestellten Albula-Gliederzüge hat die RhB inzwischen modifiziert. Statt sieben Kompositionen mit jeweils sechs Wagen soll Stadler nun bis 2016 sechs Sieben-Wagen-Züge bauen, mit jeweils einem Niederflur-Steuerwagen At auf Seite Chur. Damit können in beiden Wagenklassen behindertengerechte Abteile inklusive WC geboten werden, und der Pendelzugbetrieb ermöglicht es, dank Kurzwenden eine Komposition einzusparen. Zur Lokomotive hin endet der Gliederzug mit einem Panoramaabteil, das einen konventionellen Wagenübergang aufweist. So lassen sich zwischen Endwagen und Lokomotive zusätzliche Wagen einreihen; Bedingung ist, dass diese pendelzugtauglich sind.

Wie das Verpflegungskonzept in den neuen Albula-Zügen aussehen wird, steht noch nicht fest; hier sind die potentiellen Bewerber für diesen Geschäftszweig gefragt. Denn das Catering in den RhB-Zügen wird 2013 ausgeschrieben, nachdem der bisherige Betreiber Rail Gourmino Swiss Alps den Vertrag gekündigt hat.

Verheissungsvoll tönt die Absicht des Verwaltungsratspräsidenten Stefan Engler, das Kader- und Führungspersonal verstärkt im motivierenden Umgang mit dem Personal weiterzubilden. Die Rekrutierung von talentiertem Nachwuchs, dem auch Karrieremöglichkeiten geboten werden sollen, verlange grösste Anstrengungen. (tk)

Railplus-Meterspur-Tagung

Seit 2003 existiert die Organisation „RAILplus“, seit Ende 2005 als Aktiengesellschaft „RAILplus AG, die Meterspurigen“, mit dem Zweck, die Zusammenarbeit zwischen den Schmalspurbahnen zu fördern. Aktionäre sind die AAR (WSB), ASm, AB, BDWM, MGB, RBS, RhB, WB, ZB und seit neustem auch die MOB. Railplus ist schlank organisiert: Der Geschäftsführer ist der einzige feste Mitarbeiter. Weitere werden von den beteiligten Bahnen zur Verfügung gestellt. Feste Arbeitsgruppen behandeln die Themen Infrastruktur, Betrieb, Rollmaterial, Markt, Benchmark und Human Resources. Am 18. Oktober 2012 wurde im Verkehrshaus in Luzern mit mehr als 250 Teilnehmern die zweite Meterspur-Tagung mit vier Workshops durchgeführt. Laut Geschäftsführer Hans-Jürg Spillmann konnten in den letzten sieben Jahren mehr als 200 Lokomotivführer und 100 Verkaufsmitarbeiter gemeinsam ausgebildet werden. Gemeinsame Rahmenverträge und Beschaffungen ermöglichen Kosteneinsparungen von rund 20 Millionen Franken. Ein zentrales Anliegen auf der normativen Ebene liegt in der Ermöglichung von „Schmalspur-Standards“. Ebenso wichtig ist der regelmässige und systematische Erfahrungsaustausch.

Als Gastreferent äusserte sich Toni Eder, Vize-Direktor des BAV, zum Thema Interoperabilität von Normalspurbahnen und Besonderheiten der Meterspurbahnen. Für Meterspurbahnen ist die Interoperabilitäts-Richtlinie der EU nicht anzuwenden, die Sicher-

heits-Richtlinie nur in angemessener Form. Das BAV strebt eine sinnvolle technische Einheitlichkeit der Bahnen mit freizügig verwendbaren Fahrzeugtypen an und wünscht keine Spezialentwicklungen. Es definiert Standards für die Zugsicherungssysteme mit dem Ziel, diese auf interoperable Komponenten zu vereinheitlichen.

Den Workshop Technik und Infrastruktur leitete Christian Florin, RhB. Bei den Schienen und Schwellen hat sich ein gemeinsamer Einkauf bereits gut etabliert. Beim maschinellen Gleisbau optimierte man zusammen mit den Gleisbaufirmen den Einsatz des Maschinenparks, wodurch Überführungen massgeblich reduziert werden konnten. In jüngster Zeit optimiert man die Reservehaltung der Ersatzkomponenten.

Gerhard Züger, ZB, leitete den Workshop Technik und Fahrzeuge. Eine Herausforderung bildet die zunehmende Komplexität der Fahrzeuge, sowohl technisch wie normativ. Für kleinere Bahnen steigt der Aufwand ins Unermessliche. Mit gemeinsamen Projekten kann das Fachwissen optimal genutzt werden. Dabei zeigt sich gerade in dieser Fachgruppe, dass der „Röstigraben“ real existiert, wusste doch diese nichts über die von vier Westschweizer Bahnen (siehe SER 10/2012) ausgeschriebene gemeinsame Beschaffung von Zügen!

Ivan Buck, ZB, trug zum Thema „Regionalbahnen im Jahr 2030“ sieben teils provokante Thesen vor: Es existiert nur noch ein

Mobilitäts-Ticket, eine einfache Lösung mit benutzergerechter Abrechnung und fairer Einnahmenverteilung. Kundenprofil, Reise- und Zahlungsverhalten sind bekannt. Senioren, die 45jährigen von heute, entwickeln sich zu „digitalen Junkies“. Buck glaubt auch, dass für Fahrten von weniger als zehn Minuten keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, dies wegen der bis 2030 um 40 bis 50 Prozent wachsenden Passagierzahlen, fehlender Landflächen und teurer Infrastrukturausbauten. Die Landpreise um Bahnhöfe verdoppeln sich wegen der Urbanisierung. Bahnhofszonen entwickeln sich zu Shopping- und Erlebniswelten. In Agglomerationen gibt es mehr Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb als mit Benzin- oder Dieselmotor und einen Trend zu elektrisch angetriebenen Zweiradfahrzeugen. Die teuren Ausbauten, der Trend zur verursachergerechten Finanzierung und strengere Vorschriften werden den Preis für einen Kilometer Mobilität verdoppeln.

Martin Sturzenegger, RhB, gab im Workshop „Social Media für Regionalbahnen: Nützlich oder unnötig?“ eine Tour d'horizon über die neuen sozialen Netzwerke. Die Mehrheit nutzt sie nur zur Imagewerbung. Generell ist ein „Return on invest“ schwer abzuschätzen. Gute Möglichkeiten bieten regionale und touristische Anknüpfungspunkte. Nicht nur Bahn-Freaks interessieren sich für komplexe betriebliche Abläufe und die Historie. Die dritte Ausgabe der Railplus-Tagung soll in zwei Jahren stattfinden. (lüt)