

Von den Großen unter den „Schmalen“

Dynamik bei den Meterspurbahnen im Schweizer ÖPNV

Dipl.-pol. Kurt Metz, Luzern

In DER NAHVERKEHR 7+8/2021 ist RAILplus, der Zusammenschluss der Schweizer Schmalspurbahnen, sowie eine größere Zahl der Mitgliedsbahnen vorgestellt worden. In diesem Beitrag folgen die weiteren Bahnen, darunter mit dem RBS, der Zentralbahn, der Matterhorn-Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn ausgewiesene Schwergewichte unter den Schweizer Schmalspurbahnen.

Kurzporträts der ÖPNV-Meterspurbahnen

RBS: Regionalverkehr Bern–Solothurn

Der Regionalverkehr Bern–Solothurn mit seinen vier Meterspurlinien ist die Schwei-

zer Pendlerbahn per se. Er befördert trotz den kurzen Strecken mehr Fahrgäste als jedes andere RAILplus-Mitglied: 18,5 Mio. Dennoch war er im zweiten Halbjahr 2020 Spitzenreiter der Schweizer Bahnpünktlichkeit mit 99,3 Prozent aller Züge mit maximal drei Minuten Abweichung vom Fahrplan. Dies gelang trotz der großen Zugdichte: In der Morgenspitze fährt alle 90 Sekunden ein Zug in den RBS-Bahnhof Bern ein.

Der RBS war mit der unterirdischen Einfahrt in den Bahnhof Bern die erste „U-Bahn“ der Schweiz mit den tiefgelegten Haltestellen Tiefenau und Felsenau. Durch den für täglich 25.000 Fahrgäste konzipierten Endbahnhof in Bern drängen sich heute bis zu 60.000 Passagiere. www.rbs.ch

transN: Transports publics neuchâtelois

Das Unternehmen betreibt nahezu alle öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Neuenburg. Dazu gehören auch zwei Meterspurstrecken 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. Die bedeutendste Bahnstrecke befährt transN zwischen Neuchâtel Place Pury und Boudry durch die Agglomeration entlang des Neuenburgersees. www.transn.ch

TPC: Transports public 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–Diable-

Jahrhundertprojekt Bahnhof Bern

Der Berner Bahnhof des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) wurde in den 1950er-Jahren als erster Schweizer U-Bahnhof für täglich rund 25.000 Fahrgäste geplant und 1965 eröffnet. Heute benutzen diese kleine, viergleisige Anlage täglich bis zu 60.000 Passagiere. Ein Neubau ist längst überfällig. Im Rahmen des Projekts „Zukunft Bahnhof Bern“ – er ist der zweitgrößte der Schweiz nach Zürich – wurden über 20 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 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 m breiten Mittelperron. Er wird als Kopfbahnhof genutzt. Die Kosten sind auf 614 Mio CHF veranschlagt. Der neue Bahnhof Bern soll ab 2027 schrittweise in Betrieb genommen werden. Das Bauprojekt kann auf der Webseite www.zukunftbahnhofbern.ch verfolgt werden.



Abb. 1: Der neue Untergrund-Bahnhof Bern der RBS überzeugt durch Großzügigkeit und wird Ende 2027 eröffnet.

Computeranimation: RBS



Abb. 2: Alle RBS-Züge sind niederflurig.

Foto: RBS



Abb. 3: Auf der Überlandlinie Neuchâtel Place Pury–Boudry setzt transN fünf Be 4/8 ein, die von den Appenzellerbahnen nach umfassender Revision 2019 übernommen wurden.

Foto: transN

rets-Strecke, obwohl diese einen Höhenunterschied von 760 m 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 (Abb. 4). <https://tpc.ch>

TPF: Transports publics fribourgeois

Bis April 2021 betrieben die Transports publics fribourgeois (TPF) zwei Meterspurlinien. Mit der Umstellung der Strecke zwischen Bulle und Broc-Fabrique auf Normalspur verfügt die TPF nur noch über eine Meterspurstrecke. Sie ist 43,2 km lang und führt von Palézieux über Bulle nach Montbovon. www.tpf.ch/de

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

Die dieses Jahr ihr zwanzigjähriges Bestehen feiernde 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 Hügels Jura. Die Linie wurde im Jahre 1893 mit dem Ziel in Betrieb genommen, die lokale Wirtschaft zu fördern und entwickelte sich von einer Überlandbahn zur S-Bahn. Heute fährt sie mit modernem Rollmaterial im 30-Minuten-Takt. www.travys.ch

TMR: Transports publics de la région Martigny

Das Unternehmen TMR entstand im Jahr 2000 aus der Fusion der normalspurigen



Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über 40 Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Zudem organisiert er Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich und publiziert in Fachmedien.

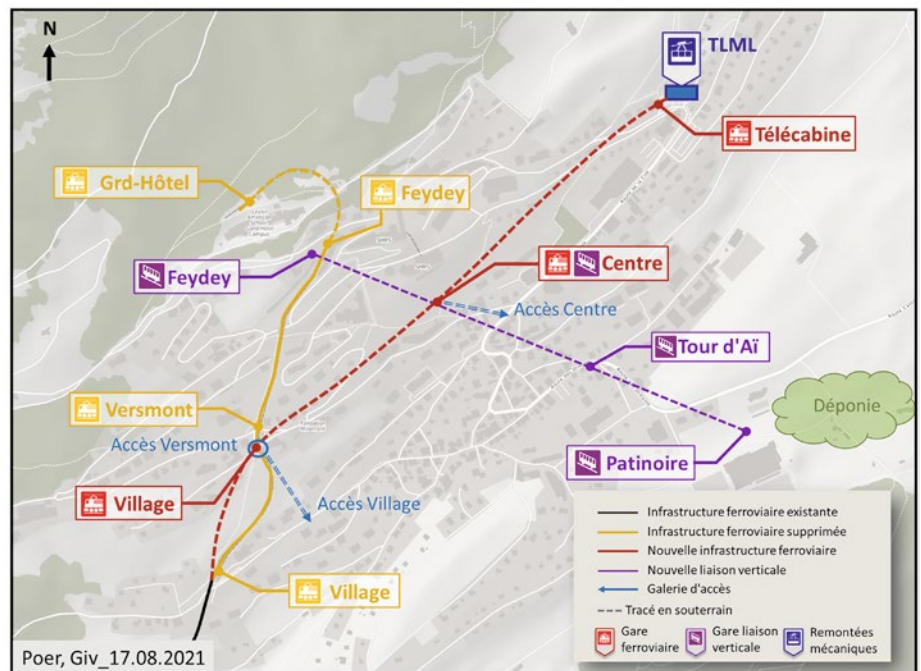


Abb. 4: Die öffentliche Mobilität im Dorf Leysin soll völlig erneuert werden: Gelbe Linie und Haltepunkte werden zurück-, rote Halte und rote gestrichelte Strecke werden neu gebaut. Mehr oder weniger in der Falllinie des an einem Hang gelegenen Dorfs soll eine Standseilbahn mit zwei Zwischenstationen entstehen und das Sportzentrum mit dem Grand-Hotel verbinden mit einer Schnittstelle zur Bahn im Zentrum.

Grafik: TPC

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, zahlreichen Tunnel 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 V Gleichstrom erfolgt über eine dritte Schiene. Eine weitere Dienstleistung der TMR ist die Revision

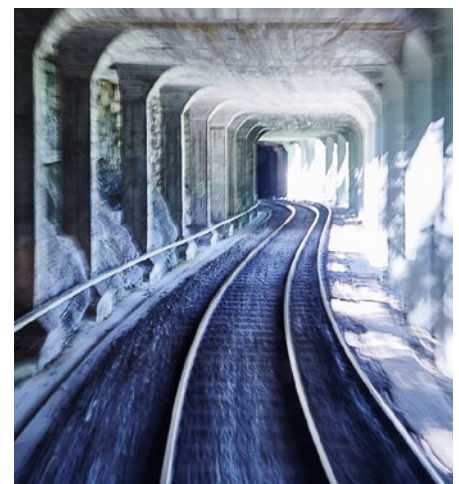


Abb. 5: Die Stromzufuhr der Linie Martigny–Châtelard–Chamonix–St-Gervais erfolgt über die dritte Schiene rechts im Bild.

Foto: TMR



Abb. 6: Untergrundbahn-Feeling bei der zb Zentralbahn an der Haltestelle Messe Allmend in Luzern.

Foto: zb Zentralbahn

von Drehgestellen beider Spurweiten für Bahnen aus dem In- und Ausland. www.tmrsa.ch/de

zb: Die Zentralbahn

Die Zentralbahn, eine eigenständige Tochtergesellschaft der SBB, ist Agglo-

merations-, 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 m über Meer, die Linie nach Engelberg überwindet 292 Höhenmeter in einem 4 km langen Tunnel. Seit dem 1. Januar 2021 gehört die 5 km kurze Meiringen–Innertkirchen-Bahn zur Zentralbahn und lässt damit ihre Gesamtstrecke knapp über 100 km lang werden. www.zentralbahn.ch

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 Lütischinentäler für Bewohner und Touristen. Die Züge verkehren durchgehend im Halbstandentakt. Dabei kommt das Flügelzugkonzept zur Anwendung: Die beiden Zugteile ab Interlaken Ost werden in Zweilütischinen minutenschnell getrennt beziehungsweise vereinigt. Im Rahmen des Projekts V-Bahn – Erschließung des Skigebiets Kleine Scheidegg-Männlichen und des Ausflugsziels Jungfrauoch – Top of Europe ab Grindelwald Grund – erfolgte die Eröffnung der neuen Haltestelle Grindelwald Terminal am 14. Dezember 2019. Für 77,7 Mio CHF gingen bereits 2017 sechs dreiteilige Triebzüge und drei Steuerwagen in Betrieb. Mit einer neuen Haltestelle Matten bei Interlaken sowie dem Viertelstundentakt in Lastrichtung an Spitzentagen soll der Verkehr in die beiden Lütischinentäler weiter auf die Schiene verlagert werden. Die Haltestelle mit Park+Ride ist unmittelbar neben der Autobahnausfahrt Wilderswil geplant und somit ab Dezember 2023 der ideale Umsteigeort von der Straße auf die Schiene für Tagesausflügler in die Tourismusorte Grindelwald, Wengen und Mürren. www.jungfrau.ch

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. Zwischen Visp und Brig herrscht ein S-Bahn-ähnlicher Betrieb. Von Täsch (Parkhäuser und Parkplätze) bietet die MGB fast rund um die Uhr ein 20-Minuten-Takt-Pendelbetrieb nach dem autofreien Zermatt. Die Shuttlezüge verfügen über besondere Gepäckabteile für große Kofferkulis und Niederflureinstieg. Ab Andermatt

Ein Tunnel für 850 km Meterspur

Die Meiringen-Innertkirchen-Bahn MIB wurde zum 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 km 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 die Matterhorn Gotthard Bahn direkt verbunden und es ergäbe sich ein Meterspurnetz¹⁾ von Montreux bis Tirano und Zermatt bis Luzern (MGB, MOB, RhB, zb) mit einer Länge von 850 km. www.grimseltunnel.ch/bahn

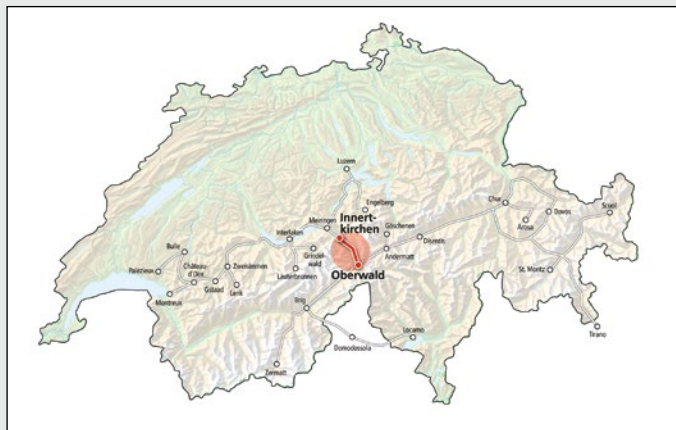


Abb. 7: Mit dem Bau des Grimseltunnels (gelb) ergibt sich ein Meterspurnetz von 850 km Länge quer durch die Schweizer Alpen.

Grafik: Grimselbahn AG

¹⁾ 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 Zahnrad nicht möglich ist.



Abb. 8: Die Meiringen-Innertkirchen-Bahn fährt entlang der Aareschlucht in einen Tunnel. Bei der Haltestelle Aareschlucht Ost öffnet sich in der Felswand eine Tür für den Ausstieg ins Freie.

Foto: David Birri, KWO



Abb. 9: Die BOB ist im 30-Minuten-Takt Zubringer zur neuen Eiger-Express-Grindelwald-Eigergletscher-Seilbahn und der Kabinenumlaufbahn Grindelwald Grund-Männlichen. Deren nebeneinanderliegenden Talstationen sind direkt mit der im Dezember 2020 eröffneten eigenen Haltestelle Grindelwald Terminal verbunden.

Foto: Jungfraubahnen

sichert die Schöllenen-Bahn den Anschluss an die Gotthard-Bergstrecke in Göschenen teils im 20-Minuten-Takt. Die MGB gewann im Jahr 2020 mit dem Neubau des ÖV-Hubs Fiesch – Bahn, Kabinenumlaufbahn, Postautostation – den Prix FLUX Goldener Verkehrsknoten (siehe DER NAHVERKEHR 7+8/2020). www.mgbahn.ch

RhB: Rhätische Bahn

Die Rhätische Bahn ist die bedeutendste Meterspurbahn der Schweiz. Ihr Streckennetz von 384 km Länge verläuft 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 2256 m über Meer und den tiefsten Punkt in Tirano mit 429 m über Meer auf. Trotz der Gebirgigkeit ist die RhB eine reine Adhäsionsbahn mit Steigungen bis zu 70 Promille. 20 Prozent der Strecken verlaufen in Tunnel, auf Brücken und in Gallerien. Die Rhätische Bahn betreibt die weltbe-



Abb. 10: Ein Doppel-Pendelzug „Komet“ der Matterhorn Gotthard Bahn verlässt den Bahnhof Göschenen zur Fahrt durch die wilde Schöllenen-schlucht nach dem aufstrebenden Tourismusresort Andermatt an der Matterhorn Gotthard Bahn Stammstrecke Disentis-Brig.

Foto: MGB

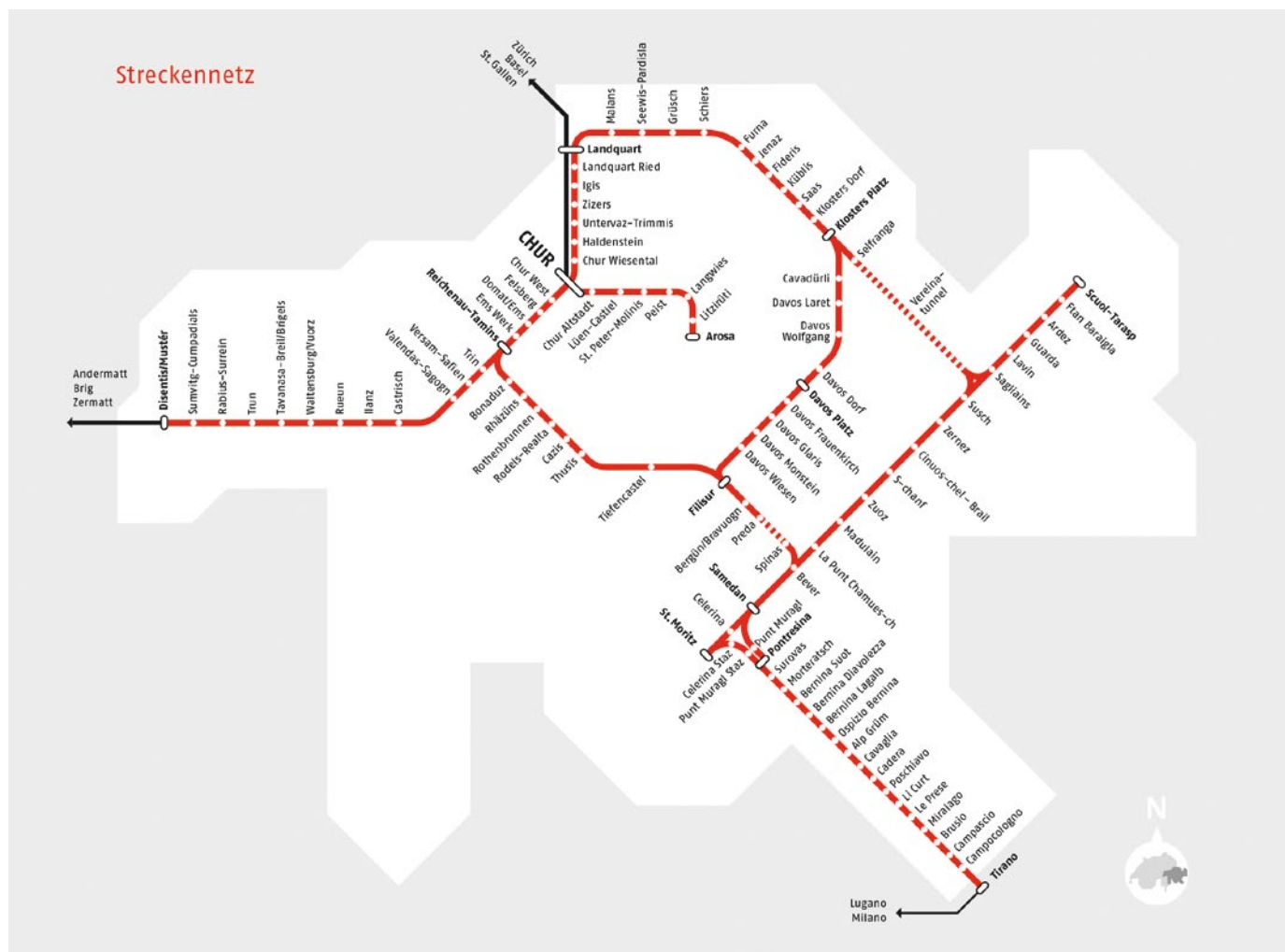


Abb. 11: Mit einer Streckenlänge von 384 km betreibt die Rhätische Bahn im Kanton Graubünden das längste Meterspurbahnnetz der Schweiz und überschreitet mit der Berninabahn im Süden sogar die Grenze zu Italien.

Grafik: RhB

rühmten Panoramazüge Bernina-Express und zusammen mit der MGB den Glacier-Express.

Zwei S-Bahnstrecken verkehren im am dichtesten besiedelten Teil des Kan-

tons: 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 die Autoverladung am Vereina zwischen Klosters Selfranga und Sagliains im Unterengadin.

www.rhb.ch

Zusammenfassung/Summary

Von den Großen unter den „Schmalen“

Die 20 in RAILplus zusammengeschlossenen Meterspurbahnen betreiben teils S-Bahn-ähnliche Agglomerationsverkehre im Schweizer Mittelland und befördern Bewohner wie Touristen in den Voralpen und Alpen. Sie zeichnen sich aus durch stetig höhere Passagierfrequenzen und gesteigerte Kapazitäten, den Kauf von modernem Rollmaterial und der Einführung von Kunden- wie zeitgerechten Kommunikations- und Distributionsmitteln. Große Investitionen sind im Gange mit der Limmattalbahn westlich von Zürich und dem neuen Tiefbahnhof des Regionalverkehrs Bern – Solothurn in der Bundeshauptstadt. Visionär mutet das Projekt der Grimselbahn mit einem Tunnel von 27,6 km an, mit dem auf einen Schlag ein Meterspurnetz von 850 km vom Genfersee bis ins Unterengadin entsteht. RAILplus als Kooperationsplattform bietet den Mitgliedern Aus- und Weiterbildung, Erfahrungsaustausch, Best-Practice-Analysen, gebündelten Einkauf, Interessenvertretung gegenüber Behörden und Lobbying bei Verbänden.

From the tall among the narrow

The 20 metre-gauge railways, which are part of the RAILplus community, operate agglomeration services like S-Bahn trains in the Swiss Plateau and transport residents and tourists in the foothills and Alps. They are characterized by steadily increasing passenger frequencies and increased capacities, the purchase of modern rolling stock and the introduction of customer and timely communication and distribution tools. Major investments are underway with the Limmattalbahn to the west of Zurich and the new underground station of the Bern – Solothurn regional transport system in the federal capital. The Grimselbahn project seems to be visionary, with a 27.6 km tunnel that will create an 850 km track network from Lake Geneva to the Lower Engadine in one fell swoop. RAILplus as a cooperation platform offers members training and further education, exchange of experience, best practice analyses, bundled purchasing, representation of interests vis-à-vis authorities and lobbying associations.