

Newsletter RAILplus 1 / 2020

NEWS

In dieser Ausgabe:

- › Ein 19. Mitglied bei RAILplus
- › Herzlich willkommen Muriel Perucchi-Benarrosch
- › Interview mit Daniel Reymond,
Direktor TRAVYS SA



NStCM ist am 29. Mai 2020 zu RAILplus gestossen

Editorial des Geschäftsführers

RAILPLUS IM WACHSTUM – NEU 19 BAHNEN AUS DER GANZEN SCHWEIZ



Sehr geehrte Damen und Herren

Selbstverständlich war die Corona-Pandemie auch in der Welt der Meterspurbahnen das beherrschende Thema der letzten Monate. Unverzichtbar die wertvollen Strukturen, auf die sich auch in Krisenzeiten bauen lässt. Daneben gehen die Geschäfte und laufenden Synergieprojekte aber weiter. Ein besonders erfreuliches Vorhaben ist die Integration der Nyon–St-Cergue–Morez Bahn, die an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 29. Mai 2020 vollzogen wurde. Chers collègues, soyez les bienvenus!

Dank der Organisationsstruktur von RAILplus mit den sprachregionalen Direktorenkonferenzen und mit 12 Arbeitsgruppen über alle Fachgebiete sind die Strukturen vorhanden, um rasch auf das Netzwerk zuzugreifen und sich über die aktuellen Herausforderungen auszutauschen. Der Themen sind viele: vom Ertragsausfall über die Kurzarbeit und Schutzkonzepte bis hin zur Frage, ob und in welcher Form die dringend notwendigen Ausbildungslehrgänge durchgeführt werden können.

Ein Schelm, der behauptet, Corona sei der grösste Digitalisierungstreiber. Wir geben es zu! Auch bei RAILplus wurde die bereits vorher anvisierte Einführung von Office 365 / Microsoft Teams priorisiert und sehr rasch umgesetzt. Nach einigen Monaten Erfahrung ist jetzt schon klar, dass sich die Zusammenarbeit durch die neuen Hilfsmittel auch langfristig ändern wird. Neben den weiterhin wichtigen persönlichen Meetings zur Pflege des Netzwerks kommen künftig vermehrt Online Meetings zu aktuellen Themen hinzu. Dazu kommt die Möglichkeit, Dokumente zentral abzulegen und dezentral daran zu arbeiten. Mit diesen Tools wird sich auch langfristig ein optimaler Mix zwischen Effizienz und Schlagkräftigkeit einpendeln.

Auch in der Strategischen Führung von RAILplus gibt es Veränderungen. Nach 5 Jahren hat Renato Fasciati (Rhätische Bahn) am 4. Mai 2020 das Präsidium übergeben an Martin von Känel (Transports de Martigny et Régions). Als neuer Vizepräsident und gleichzeitig Präsident der Direktorenkonferenz Deutschschweiz wurde Thomas Baumgartner von den Appenzeller Bahnen gewählt. An dieser Stelle ein ganz grosses Dankeschön an Renato Fasciati für die stets sehr angenehme und erfolgreiche Zusammenarbeit!

Nun wünsche ich Ihnen viel Spass und viel Freude bei der Lektüre!

Herzlich, Ihr

Joachim Greuter
Geschäftsführer



RAILPLUS BEGRÜSST EIN NEUES MITGLIED. HERZLICH WILLKOMMEN, NSTcM!

RAILplus zählt neu 19 Mitglieder! NSTcM (Compagnie du chemin de fer de Nyon – St-Cergue – Morez SA) ist am 29. Mai 2020 im Anschluss an die ausserordentliche Generalversammlung offiziell RAILplus beigetreten. RAILplus und NSTcM begrüssen diese neue Partnerschaft und freuen sich auf die Zusammenarbeit.

Eine lange und reichhaltige Geschichte...

Aber lasst uns zunächst auf die Geschichte des Unternehmens aus Nyon zurückblicken. Wer genau ist NSTcM? Im Jahr 1916 wurde die Firma gegründet mit der Inbetriebnahme der Bahnlinie von Nyon nach St-Cergue. Die Einweihungszeremonie, die mit grossem Prunk gefeiert wurde, wie die Bilder der damaligen Zeit zeigen, markiert den Beginn eines langen Abenteuers für NSTcM. Vor der Gründung hatten zahlreiche Verhandlungen über die Schaffung einer Eisenbahnlinie stattgefunden, aber die Entscheidungen kamen nur langsam zustande und wurden durch den Ersten Weltkrieg verzögert.

Eine Analyse der Archivfotos zeigt, dass ein Element es dennoch geschafft hat, sich über die Zeit zu bewahren und den vielen Ereignissen standzuhalten, die das Unternehmen erlebt hat: Die Farbe seiner Züge. In der Tat ist «le petit train rouge», wie der Zug in der Region herzlich genannt wird, nun hundertjährig und hat eine lange und spannende Geschichte. Bis 2004 startete die Linie vom Bahnhofplatz aus, direkt vor den Geschäften und Cafés, als ob nichts passiert wäre, um ihre Fahrt nach La Cure zu beginnen. Die dritte Haltestelle, die den Festivalbesuchern und den Durchgangscampnern gut bekannt ist, ist L'Asse. Welche Bahn, egal wie gross, kann sich rühmen, einmal im Jahr Tausende von Menschen aus der ganzen Schweiz und ihren verschiedenen Nachbarländern zu transportieren? Es ist bei dieser Haltestelle, wo die Musikliebhaber aussteigen, um das Paléo zu erreichen,

das grösste Open Air Festival der Schweiz. Man stelle sich vor: Im Jahr 2019 konnte diese Musikveranstaltung mehr als 250 000 BesucherInnen und mehr als 1000 KünstlerInnen begrüssen, also eine beispiellose Dimension für eine kleine Stadt in der Schweiz. Und natürlich muss NSTcM jedes Jahr ihre Anstrengungen verdoppeln, um mit diesem Ansturm fertig zu werden. Aber fahren wir weiter. «Le petit train rouge» nimmt dann die Steigung entlang der Genferseeseite des Juras in Angriff und bedient die Stationen von Trélex, Givrins, Genolier, Le Muids und Arzier, bevor er St-Cergue, in 1047 Meter Höhe, erreicht. Erst ein Jahr später, 1917, verlängerte die Bahn die Strecke bis La Cure, einem Dorf an der Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz. Bevor der Zug das mitten in den Juraweiden gelegene Dorf erreicht, überquert er den Pass La Givrine, ein 1232 Meter hoher Punkt, der den Sonntagsskifahrern gut bekannt ist. Wenn der Zug in La Cure eintrifft, wird er die etwa 27 Kilometer seiner Reise zurückgelegt haben.



«Le petit train rouge» in St-Cergue

NStCM wird international

Es war im Jahr 1921, als NStCM seine internationale Rolle übernahm, mit der Verlängerung seiner Linie bis Morez, im französischen Jura. Auf drei Kilometer führt die Strecke über Viadukte und wird von Bergen begrenzt. Diese Strecke wurde durch NStCM und die Chemins de fer électriques du Jura 37 Jahre lang betrieben. Aus dieser grenzüberschreitenden Ära hat NStCM den Buchstaben M, von Morez, behalten. Wird diese Linie wieder einmal eingeführt? Vielleicht... Die Zeit wird es zeigen.

Angesichts der Überalterung des Rollmaterials hat NStCM zahlreiche Projekte zur Verjüngung der Flotte entwickelt. Die Verhandlungen dauerten fast 20 Jahre und kamen schliesslich 1982 zum Abschluss. Der Bundesrat beschloss, die bis dahin mehrfach vor der Einstellung stehende Eisenbahn zu erhalten, und genehmigte ihre vollständige Modernisierung. Diese zwei Jahrzehnte der Ungewissheit haben die 65jährigen Anlagen schwer belastet. Im Jahr 1985 wurde das Rollmaterial komplett umgebaut, aber seine rote Farbe hat die Frische seiner Jugend bewahrt.

Ein neues Jahrhundert, neue Perspektiven

Zu Beginn der 2000er Jahre begann für das Unternehmen eine neue Ära mit zahlreichen Projekten in der Pipeline. Eines der Wichtigsten ist die Schaffung eines unterirdischen Bahnhofs. Die Arbeiten haben 2002 begonnen und wurden 2004 abgeschlossen, zwei Jahre, die den Beginn des neuen Erscheinungsbildes des Unternehmens kennzeichneten.

Die Veränderungen bei NStCM sind damit noch nicht abgeschlossen. Das Unternehmen erwartet eine kolossale Entwicklung zwischen 2020 und 2030. Es werden dreihundert Millionen Franken investiert. Die Bahnhöfe werden renoviert, die Infrastruktur modernisiert und ein neues Eisenbahndepot sowie ein Verwaltungszentrum gebaut. Die Baustelle wird gewaltig. Kurz gesagt, diese Entwicklung wird zweifellos die neue Dimension und den kantonalen und sogar nationalen Einfluss, den das Unternehmen erlangt hat, bestätigen.



Der Bahnhof von La Cure im Schnee



Bau des unterirdischen Bahnhofs in Nyon



29. Mai 2020: offizieller Beitritt von NStCM zu RAILplus

Willkommen bei RAILplus

Es sind unter anderem diese Projekte und Dimensionen, die NStCM überzeugt haben, RAILplus beizutreten. Es war schon ein Thema vor einigen Jahren, aber angesichts des familiären Charakters des Unternehmens hatte NStCM die Entscheidung vorerst aufgeschoben. Heute ist die Situation anders, sicherlich für beide Partner. Der Pendel- und Touristenverkehr von NStCM nimmt weiter zu, er erreichte im Jahr 2018 1.5 Millionen Passagiere, was einer Zunahme von 34 % gegenüber 2015 entspricht. Was RAILplus betrifft, ist die nationale Reichweite, kombiniert mit dem Know-how der Mitglieder, für jede Meterspurbahn ein grosser Vorteil. Und selbst wenn die Mitgliedsunternehmen andere Transportmittel wie Busse anbieten, spielt es keine Rolle, der Vorteil ist garantiert. «Einigkeit macht stark», das Sprichwort ist bekannt. NStCM wird im Gegenzug ihre Erfahrung zum Nutzen der RAILplus-Bahnen einbringen und weitergeben.

Informationen

www.nstcm.ch

NEUE BILDUNGSVERANTWORTLICHE



Seit 1. Dezember 2019 ist Frau Muriel Perucchi-Benarrosh für ein zentrales Synergiethema von RAILplus verantwortlich: die Aus- und Weiterbildung.

Neben dem Universitätsdiplom Erwachsenenbildner, verfügt Frau Perucchi-Benarrosh über eine langjährige und breitgefächerte Erfahrung in der Erwachsenenbildung sowie in der betrieblichen Aus- und Weiterbildung. 2006 bringt sie eine berufliche Beförderung von Genf, ihrem Geburtsort, nach Zürich. Dort übernimmt sie nach deren Aufbau die Leitung einer Sprachschule. Nach einer weiteren beruflichen Station in einer Führungsfunktion bei einem renommierten schweizer Detailhandelsunternehmen, tritt sie 2015 bei der Bildungsentwicklung der SBB ein, wo sie zuletzt als Fachverantwortliche Auszubildende tätig war. Muriel hat sich bereits in alle Themen der Aus- und Weiterbildung bei RAILplus eingearbeitet und treibt auch die Digitalisierung und Einrichtung von Office 365 bei RAILplus voran.

Vielen Dank und herzlich willkommen bei RAILplus!



KENNZAHLEN

TRAVYS SA

Mitarbeitende:	212
Betriebslänge:	52 km (einschliesslich der Nutzung der Infrastruktur Dritter)
Gleislänge:	41 km
Tiefster Punkt:	435 m ü. M., Yverdon-les-Bains
Höchster Punkt:	1066 m ü. M., Sainte-Croix
Spurweiten:	24 km Meterspur, 17 km Normalspur
Grösste Neigung:	44 %
Verkehrsertrag:	CHF 5.9 Millionen

NACHGEFRAGT BEI DANIEL REYMOND, DIREKTOR TRAVYS SA

Herr Reymond, wo steht TRAVYS heute?

TRAVYS hat sich in den letzten zehn Jahren erheblich weiterentwickelt, je nach Sektor in einer Grössenordnung von 60 % bis 100 %. Die erhöhten Anforderungen von Kunden und Auftraggebern haben es notwendig gemacht, die Unternehmensstruktur und die Produktionsprozesse zu überprüfen. Erfolgreich, denn 2018 erfolgte die Zertifizierung nach ISO 9001:2015. Die Qualität ist jedoch eine ständige Herausforderung: Obwohl TRAVYS in der Spitzengruppe der Westschweiz Unternehmen zwei Jahre in Folge bezüglich des Qualitätssystem QMS-RPV vom Bund war, sind wir in der Rangliste nach hinten abgerutscht, auch wenn wir unsere Vorgehensweise nicht grundlegend geändert haben. Auf der meterspurigen Linie Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix wurde das Rollmaterial erneuert. Die Einrichtung des ZBMS-Sicherheitssystem wird in diesem Jahr abgeschlossen und die Eisenbahninfrastruktur des Bahnhofs in Sainte-Croix wird auf den neusten Stand gebracht. Dies ist das grösste Infrastrukturprojekt seit mehreren Jahrzehnten.

Welches sind die grössten Herausforderungen in den nächsten 5 Jahren?

Infrastrukturprojekte unter Einhaltung der Qualitäts-, Kosten- und Terminziele durchzuführen. Die Schaffung des BIF (Bahnhofinfrastrukturfonds) ermöglicht, sich mit der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur zu befassen. Diese war aufgrund jahrzehntelanger minimaler Investitionen veraltet. Die Zunahme der Frequenzen und die Einführung von modernem und schwererem Rollmaterial, haben die Beanspruchung der Infrastruktur verschärft, manchmal mit unangenehmen Folgen für unsere Kunden in Bezug auf die Pünktlichkeit. Leider, und dies ist keine Überraschung, sind die Bauverfahren immer aufwändiger und komplexer und sie sind echte Herausforderungen nicht nur für das Unternehmen, sondern auch für die Aufsichtsbehörde und die Lieferanten.

Durch eine transparente Finanzpolitik haben wir bei unseren Auftraggebern ein hohes Mass an Vertrauen aufbauen können. Wir haben ihre Unterstützung für die zukünftigen Entwicklungsphasen, die vor allem die Bereiche der Normalspur betreffen, mit der Integration unserer Linien in der S-Bahn des Kantons Waadt. Ebenso wird der Busverkehr ausgebaut. Der Bau eines neuen Busdepots wird es uns ermöglichen, unsere administrativen und operativen Aktivitäten, die aus Platzgründen in der Region verteilt sind, zusammenzufassen.

Was brachte die Mitgliedschaft bei RAILplus in der Vergangenheit?

Seit der Gründung im Jahre 2001 hat TRAVYS stets die Zusammenarbeit und Kooperation mit anderen Transportunternehmen gesucht, da sie aufgrund ihrer begrenzten Grösse nicht in allen Bereichen auf

sich allein gestellt sein kann. Zu den wichtigsten Kooperationen zählt die Bestellung von fünf Unternehmen in der Westschweiz von einer Rollmaterialgeneration Mitte 2010 oder die Beschaffung eines Fahrgastinformationssystem zusammen mit zwei anderen Unternehmen.

Diese Projekte wurden «à la Romande» durchgeführt, das heisst ohne eine starke Struktur und daher stückweise. Der Hauptvorteil von RAILplus besteht in der dauerhaften Struktur, die eine langfristige Zusammenarbeit ermöglicht. Unser Beitritt zu RAILplus, der gleichzeitig mit den meisten anderen Westschweizer Unternehmen erfolgte, hat uns ermöglicht, die Kooperationen zu verstärken, «quick wins» zu erzielen und die Einkaufskonditionen bei mehreren Lieferanten zu verbessern. Allein dieser letzte Punkt kompensiert den jährlichen Beitrag für RAILplus.

Welche Erwartungen stellen Sie für die Zukunft an RAILplus?

Die Herausforderungen von TRAVYS, die insbesondere das Rollmaterial und die Infrastruktur betreffen, sind denen der meisten RAILplus-Mitglieder ähnlich. Gemeinsam werden wir stärker sein, um die Erwartungen unserer Kunden und Auftraggeber zu erfüllen. Kurzfristig werden der Aufbau eines Ausbildungszentrums für Lokführer, nach dem Vorbild dessen, was es in der Deutschschweiz bereits gibt, und die Professionalisierung der Funktion «Einkauf» die Themen sein, mit denen sich TRAVYS besonders intensiv befassen wird.

Zum Schluss eine persönliche Frage: Wie viele Meter misst Ihre Modelleisenbahn zu Hause?

Sie ist seit über 20 Jahren im Estrich zerlegt.



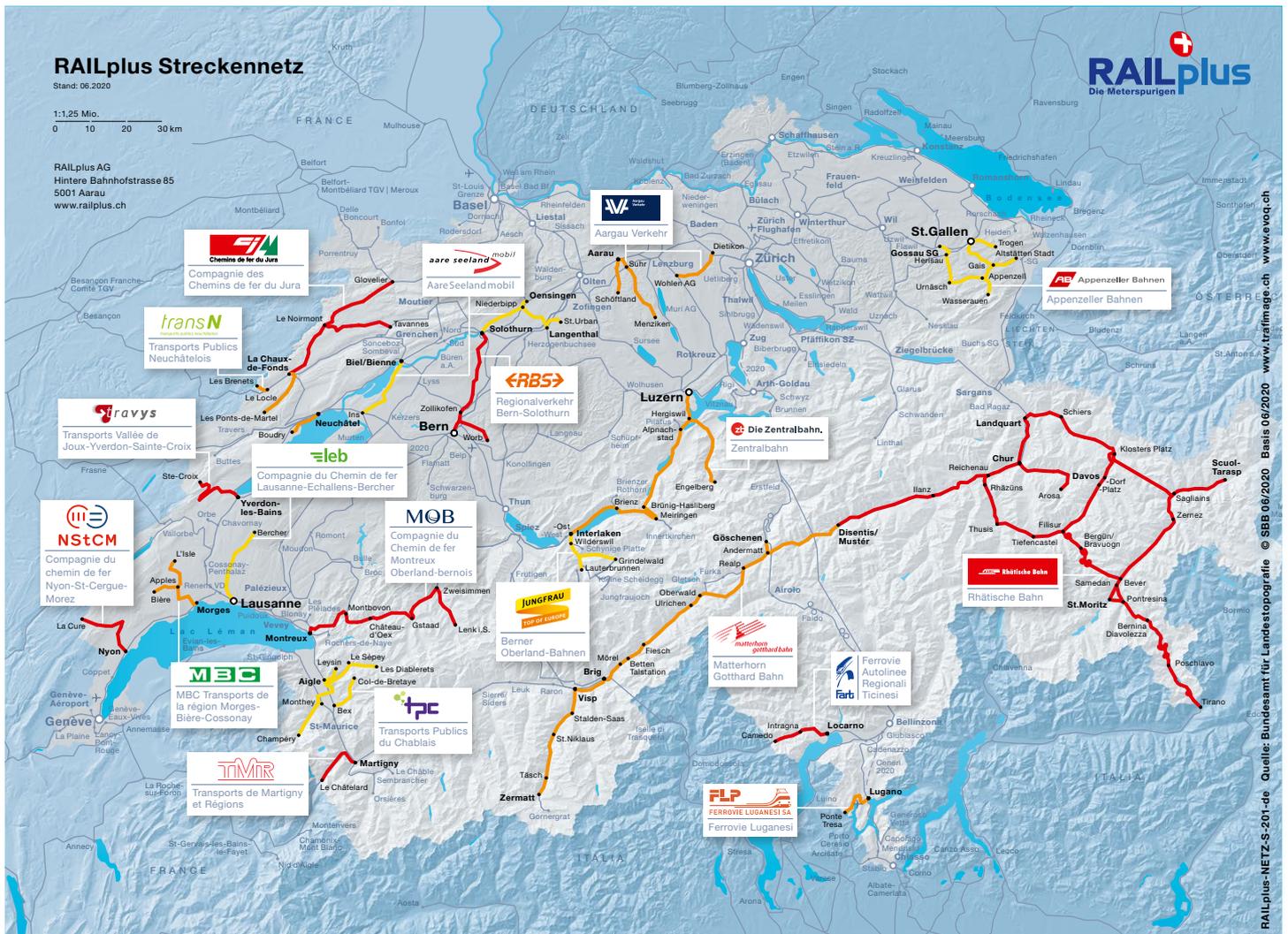
RAILPLUS IN CONTINUA CRESCITA – ORA SONO 19 LE FERROVIE ASSOCIATE IN TUTTA LA SVIZZERA

La pandemia del virus COVID-19 è purtroppo un tema sempre attuale anche nel mondo delle ferrovie a scartamento ridotto. **Avere a disposizione una struttura con fondamenta forti che permetta di crescere anche in tempi di crisi resta un aspetto essenziale. I progetti e le sinergie in corso non si sono quindi fermati. Un esempio è l'adesione della ferrovia Nyon – St-Cergue – Morez, ufficializzata in occasione dell'Assemblea generale straordinaria dello scorso 29 maggio.**

Grazie alla struttura organizzativa di RAILplus, con le Conferenze Regionali dei Direttori nelle rispettive aree linguistiche e con 12 gruppi di lavoro che coprono tutti i settori tematici, le aziende associate sono state in grado di accedere rapidamente alla rete a loro dedicata e di scambiarsi informazioni sulle sfide attuali. I temi sono stati molteplici: dalle forme di lavoro ridotto, ai concetti di protezione e prevenzione, fino alla gestione organizzativa dei corsi di formazione urgentemente necessari.

Ironicamente si sostiene che Covid-19 sia un grande digitalizzatore. Ammettiamolo! Anche RAILplus ha potuto constatarlo: l'introduzione di Office 365/Microsoft Teams, già precedentemente pianificata, è diventata prioritaria ed è stata implementata in tempi molto rapidi. Dopo alcuni mesi di prova, è ora chiaro che la cooperazione tra le aziende associate cambierà a lungo termine grazie ai nuovi strumenti. Oltre agli incontri personali, che continuano ad essere importanti per il mantenimento delle sinergie, in futuro si aggiungeranno sempre più spesso incontri online su temi di attualità.

Avvicendamenti si sono verificati anche nella gestione strategica di RAILplus. Dopo 5 anni, lo scorso 4 maggio, Renato Fasciati (Rhätische Bahn) ha ceduto il testimone della Presidenza a Martin von Känel (Transports de Martigny et Régions). Thomas Baumgartner (Appenzeller Bahnen) è stato eletto nuovo Vicepresidente e, contemporaneamente, Presidente della Conferenza dei Direttori della Svizzera tedesca.



IMPRESSUM

Herausgeber: RAILplus AG | Postfach 4331 | 5001 Aarau | info@railplus.ch | www.railplus.ch | Geschäftsführer: Joachim Greuter
 Auflage: 2400 Exemplare | Layout: Top Line Marketing | Erscheinungsweise: zweimal jährlich