

Editorial des Geschäftsführers

BUONGIORNO TICINO RAILPLUS INTEGRIERT DIE METERSPURBAHNEN DES TESSINS.



Sehr geehrte Damen und Herren

Es geht Schlag auf Schlag. Per Januar 2018 sind die Meterspurbahnen aus der Westschweiz neu zu RAILplus gestossen. Nun ist bereits der Zeitpunkt gekommen, die erfolgreiche Zusammenarbeit auf die Bahnen aus dem Tessin auszuweiten und damit die nationale Wirkung von RAILplus zu vervollständigen.

Seit der Aktienübertragung und der Generalversammlung vom 23. Mai 2019 sind die FART (Centovallibahn) und die FLP (Lugano-Ponte Tresa-Bahn) neue Mitglieder bei RAILplus. Zusammen vertreten die neu 18 Bahnen mehr als 1'300 Streckenkilometer, das ist gut ein Viertel des gesamten schweizerischen Schienennetzes.

Die Zusammenarbeit bei RAILplus basiert auf dem Solidaritätsprinzip: jeder bringt sein Know-how ein und profitiert andererseits von den Dienstleistungen und Konzepten der anderen Bahnen. An dieser erfolgreichen Zusammenarbeit beteiligen sich neu auch die Vertreter der Tessiner Bahnen, die bereits seit Anfang des Jahres in den Arbeitsgruppen und Projekten von RAILplus mitwirken.

Voraussetzung für die erfolgreiche Zusammenarbeit ist aber auch das gegenseitige Kennenlernen der Partner. Deshalb stehen unsere neuen Mitglieder ganz im Zentrum dieses Newsletters. Wir wünschen Ihnen viel Spass bei der Lektüre.

Buongiorno e benvenuti!

Joachim Greuter
Geschäftsführer



RAILPLUS UNTER PALMEN MIT DEN NEUEN MITGLIEDSBAHNEN UNTERWEGS IM TESSIN

RAILplus überwindet den Gotthard und ist mit der Lugano-Ponte Tresa-Bahn FLP (Ferrovie Luganesi SA) sowie der Centovallibahn der FART (Ferrovie Autolinee regionali Ticinesi SA) nun auch im Kanton Tessin vertreten. Die beiden einzigen Meterspurbahnen der Südschweiz gehören seit Frühling zur RAILplus-Familie. Oliver Marfurt, Leiter Lokpersonal Aargau Verkehr AG (AVA) und Newsletter-Redaktor ist familiär fest mit dem Tessin verbunden und kennt die beiden Bahnen bestens.

Zu Grossmutterns Zeiten, so könnte man sagen, war der Kanton Tessin wahrlich ein Schmalspurbahn- und Tramparadies. Bis in die sechziger und siebziger Jahre kurvten noch zahlreiche Meterspurbahnen durch den Süden der Schweiz. Meine Tessiner Vorfahren kannten sie alle: Die Maggiatal- und Bleniotalbahn beispielsweise, die Lugano-Tesserete-Bahn oder das Lugano-Cadro-Dino-Bähnchen. Wer sich Zeit nimmt, findet im Internet zahlreiche interessante Dokumente dieser Unternehmen sowie historisches Foto- und Filmmaterial aus jener Zeit. Vor Ort sind auch heute noch einige Überbleibsel dieser Bahnen vorhanden und für die geübten Augen eines Eisenbahners gut sichtbar. Mit der Lugano-Ponte Tresa-Bahn und der Centovallibahn haben nur zwei dieser Bahnen vollständig überlebt. Mit beiden war ich schon oft unterwegs. Und Nonna sei Dank, als Kind gelegentlich sogar im Führerstand. Ihr Tessiner Dialekt hat so manche Tür geöffnet.

Erstere startet in Lugano, nur ein paar Schritte vom restaurierten Bahnhof der SBB entfernt. Von den Geleisen der kleinen modernen Vorortsbahn aus geniesst man vor Abfahrt die wunderbare Aussicht über die Innenstadt von Lugano, mit Kirchturm und See, gegenüber thront der Monte Bré. Nach Abfahrt durchquert der orange Triebwagen mit Smiley-Gesicht quietschend zwei kurze Tunneln. Dazwischen unbebautes Niemandsland von Lugano, gesäumt von Palmen und allerlei mediterraner Macchia. Kurz darauf rückt ein kleiner See ins Blickfeld.

Der Lago di Muzzano, ein Schutzgebiet im Besitze der Naturschutzorganisation Pro Natura. Jogger und Spaziergänger umrunden den See, wir fahren gemächlich weiter. Die FLP ist nicht die Schnellste, aber grosszügig und elegant sind ihre

Schlaufen der Streckenführung. Nach einem weiteren Tunnel verläuft die Strecke parallel zur Autobahn. Ausnahmsweise rollt der Verkehr, denn Staus sind hier an der Tagesordnung. Die vielen Dörfer der Umgebung sind in den letzten Jahren zu Industriezentren und Vororten von Lugano herangewachsen. Diese bringen auf den Strassen der Region oft das Chaos, der FLP stets neue Pendler. Die Strecke und der Fahrplan wurden ausgebaut, die Züge der FLP verkehren als S60 des Tessiner S-Bahn-Netzes in den Spitzenzeiten im 15-Minuten-Takt. Weniger gut geht es dem Flughafen von Lugano Agno, welchen wir von der Strecke aus bestens überblicken können und in einem weiten Bogen umfahren. Seine Zukunft ist ungewiss. Ein paar Jets sind geparkt, wie Modelle stehen sie da.

Wir überqueren die Ebene des Flusses Vedeggio und fahren beim Bahnhof Agno eng an der Werkstatt- und Depotalanlage der FLP vorbei. Auch die Bahnverwaltung ist hier zu finden. Linkerhand, ganz unscheinbar, eine Weiche für Bahnfreake: Die Einfahrt ins Depot von Agno erfolgt über eine seltene symmetrische Doppelweiche. Zwischen Agno und Magliaso führt die Strecke dem westlichen Seitenarm des Lago di Lugano entlang. Ruhig der See, herrlich der Ausblick. Die Fahrt durch die parkähnliche Landschaft bei Magliaso mag manchem Besucher aus der Deutschschweiz Frühlingsgefühle entlocken. Ein Hotspot für Klassenlager, erste Romanzen und Liebeskummer inklusive. In Caslano entfaltet sich wenig später versöhnlich der süsse Duft von Schokolade in den feinen Nasen der Reisenden. Die dort ansässige Schokoladenfabrik kann man besuchen -für Liebhaber von Schoggi ein Muss. Nach 12 Kilometern mit 10 Haltepunkten und rund 25 Minuten Fahrzeit erreichen wir Ponte Tresa an der Grenze zu Italien. Weiter haben die Schienen der FLP nie geführt.

Die Idee für die Verlängerung der Bahn in die Dörfer Sessa und Novaggio oder gar nach Luino am Lago Maggiore war zwar während Jahrzehnten präsent, umgesetzt wurde sie jedoch nie. Schade eigentlich, denn ich wäre gerne noch etwas weitergefahren. Wer die interessante Geschichte der FLP vom blauweissen Bähnchen zur modernen Agglomerationsbahn genauer studieren will, tut dies am besten im kleinen Museum der Bahn unweit des Bahnhofes in Ponte Tresa.

Die zweite Bahn dieses Porträts schafft den Sprung über die Grenze: Die Centovallibahn verbindet Locarno mit Domodossola in Italien. Betrieben wird diese rund 52 Kilometer lange Strecke mit 33 Stationen durch die FART und die italienische Schwestergesellschaft SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie). FART und SSIF gewährleisten mit dem Centovalli Express eine internationale Schmalspurverbindung und sichern damit auch eine Verbindung zwischen der Gotthard- und der Simplonstrecke. Die Reise mit dem Centovalli Express dauert fast zwei Stunden, ist aber sensationell und die Ausblicke sind atemberaubend. Seit 1990 startet die Centovallina – wie die Centovallibahn liebevoll auch genannt wird – ihre Fahrt im unterirdischen Bahnhof Locarno. Ein paar Minuten lang vermischen sich Bilder von Wänden voller Graffitis mit dem typischen Geruch eines Bahntunnels: Metro-Feeling im Tessin. Unvergessen für mich die Zeiten vor dem Tunnel, in welchen sich die Züge der FART durch die Strassen von Locarno zum Bahnhof quälten. Einem Schiff ähnelnd, wenn der Lago Maggiore wieder einmal über die Ufer trat und die Schienen flutete.

Nach dem Tunnel sind wir im Maggiatal unterwegs. Parallel zu den Geleisen verlaufen die Hauptstrasse und die Maggia. Das Flussbett ist fast trocken, eine Wüste aus rund geschliffenen Steinen und Felsen. Bei Ponte Brolla biegen wir ein ins eigentliche Centovalli. In engen Kurven geht es durch Kastanienwälder und Palmenschungel, über gewaltige Brücken mit tiefen Schluchten und vorbei an steinernen Dörfern. Nach rund 19 Kilometern befahren wir eine der imposantesten Brücken der Strecke und erreichen bei Camedo die Grenze. Ab sofort sind wir in Italien unterwegs. Die Reisenden merken wenig davon. Unsere Crew des Zuges arbeitet international und begleitet uns weiter. Dafür ändert die Szenerie draussen vor den Fenstern. Das wilde unbezwingbar scheinende Centovalli geht in das etwas lieblichere Valle Vigezzo über, die Centovallina wird zur Vigezzina. Das Tal ist breiter. Weite grüne Wiesen, im Hintergrund Schneeberge mit schroffen Felsen.

Wir durchfahren grössere Orte wie Re, Malesco und Santa Maria Maggiore. Bei einigen Stopps wartet ein Bahnhofsvorstand auf die Züge, plaudert mit den Zugbegleitern, und winkt. Eine freundliche Mitarbeiterin der Bahn schiebt gekonnt eine kleine fahrbare Minibar durch den schmalen Gang des Zuges, verkauft Kaffee mit Allerlei. Bahnidylle wie in alten Zeiten. Es schüttelt und ruckelt, und immer steiler wird der Abstieg. In etlichen Kurven schlängelt sich unsere Bahn Ebene für Ebene hinunter zum Talboden. Mit einer grandiosen Aussicht dem Ziel entgegen, wo wir kurze Zeit später eintreffen, wiederum unterirdisch, als müsste sich Domodossola verstecken. Zugegeben, auf den ersten Blick wirkt der Ort nicht gerade freundlich und verückend. Die kleine Altstadt mit gemütlichen Kaffees und Restaurants aber überzeugt und lädt zum Verweilen ein, bis mich die Reise durch die hundert Täler wieder zurück nach Locarno bringt.

Während die Centovallibahn zwischen Locarno und Domodossola mehrheitlich Touristen befördert, sind mit der Lugano-Ponte Tresa-Bahn überwiegend Pendler unterwegs. Beide Bahnen besitzen ihren eigenen Charme, ähnlich wie die Westschweizer Bahnen, welche im letzten Jahr zu RAILplus-Mitgliedern geworden sind. Geprägt durch die Sprache, die Landschaft und die Regionen, die sie verbinden. In den nächsten Jahren allerdings stehen umfangreiche Änderungen an. Das vertraute Erscheinungsbild wird sich wandeln, Fahrpläne werden weiter verdichtet, Strecken aus-, um-, und neugebaut. Die FART ersetzt in die Jahre gekommenes durch neues modernes Rollmaterial und die FLP wird den SBB-Bahnhof und die Innenstadt von Lugano in einigen Jahren mit einem neuen Tunnel unterirdisch erschliessen. Rete tram-treno del Luganese heisst das futuristische Projekt. Die neuen Fahrzeuge mit Strassenbahn-Charakter sind bereits bestellt, neue Strecken als Verlängerungen der FLP in den Norden und Süden von Lugano geplant. Es ist offensichtlich: Bei den Tessiner Meterspurbahnen herrscht Aufbruchsstimmung, anders als noch vor einigen Jahrzehnten. Mille grazie!

Text: Oliver Marfurt, Leiter Lokpersonal Aargau Verkehr AG (AVA)

Weitere Informationen

- Zur FLP, zum Museum und zu den Öffnungszeiten: www.flpsa.ch
- Zur Centovallibahn und zur Region rund um das Centovalli: www.centovalli.ch oder www.vigezzinacentovalli.com



Unterwegs nach Ponte Tresa



Der Centovalli Express steht in Locarno zur Abfahrt bereit



Bahn mit Schmunzelgesicht

Fart FERROVIA DELLE CENTOVALLI	
Partenza per	
Domodossola	0649 0749 0850 1004 1050 1150 1250 1450 1550 1650 1747 •1847
Intragna	0540 0614 0707 0804 0904 1004 1134
Camedo	1204 1304 1404 1504 1604 1704 1747 1804 1834 1907 2107 2307 0007
<small> Lunedi - Venerdì Venerdì e sabato Solo Venerdì - e domenica Sab (fino a Intragna) giorni festivi </small>	

Seltenheitswert im Bahnhof Locarno: Nigg-Tabelle im Setzkastensystem



KENNZAHLEN

Aare Seeland mobil AG

Mitarbeitende:	260 (ohne Nebenbetriebe und Tochtergesellschaften)
Betriebslänge:	177 km
Gleislänge:	67 km
Tiefster Punkt:	Aarwangen, 436 m ü. M.
Höchster Punkt:	Prêles, 822 m ü. M.
Spurweiten:	1'000 mm
Grösste Neigung:	bis max. 40 % (Standseilbahn Vinifuni)
Verkehrsertrag:	13 Mio.



NACHGEFRAGT BEI FREDY MILLER, DIREKTOR AARE SEELAND MOBIL AG

Herr Miller, wo steht Aare Seeland mobil heute?

Unser Unternehmen schaut auf eine über 100 jährige Geschichte zurück. Nach turbulenten Jahren in der Nachkriegszeit wo Umstellungsüberlegungen angestellt wurden und der Unterhalt infolge Finanzdruck vernachlässigt wurde, ist unser Bahnnetz heute in einem hervorragenden Zustand. Wir verzeichnen seit einigen Jahren regelmässig einen Nachfragezuwachs von 2–3 % pro Jahr. Als wir im Jahr 2012 die Verlängerung von Niederbipp nach Oensingen in Betrieb nahmen, stieg die Nachfrage auf der Linie Solothurn–Oensingen in einem Jahr um 10 %. Heute sind wir eine moderne Vorortsbahn mit Viertel- oder Halbstundentakt und sehr komfortablem Rollmaterial. Aktuell unterzieht unsere GTW-Flotte im Seeland aus dem Jahr 1997 bei Stadler Rail ein komplettes Refit-Programm. Zudem haben wir massiv in Infrastruktur und Sicherheit investiert. Wir konnten 70 Bahnübergänge aufheben und rund 170 Bahnübergänge sanieren. Effiziente Doppelpurstrecken, angepasste Gleisführungen und moderne Haltestellen garantieren einen stabilen Fahrplan. Als Unternehmen mit Bahn, Bus, Schiff, Güterverkehr, Tourismus und Gastronomiebetrieben sind wir äusserst breit aufgestellt und profitieren von zahlreichen Synergieeffekten. In unseren Nebengeschäften wie Güterverkehr, Schifffahrt, Gastronomie, Tourismus erhalten wir keine Abgeltungen und führen diese privatwirtschaftlich erfolgreich.

Welches sind die grössten Herausforderungen in den nächsten 5 Jahren?

Im Rahmen unserer Planung 2030 stehen wir vor grossen Herausforderungen wie wir die zunehmende Nachfrage bewältigen werden. Wir investieren in zukunftsgerichtete Infrastrukturprojekte wie z.B. den Umbau des Bahnhofs Langenthal, neue Ortsdurchfahrten in Aarwangen und Solothurn sowie den Komplettumbau der Bahnhöfe Nidau und Lattrigen. Wir verkehren in Agglomerationen und städtischen Gebieten. Hier ist es besonders anspruchsvoll, auf knappem Raum Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer zu finden. Zudem erarbeiten wir eine Strategie in Bezug auf Rollmaterialbeschaffung und Ausbau der Werkstattstandorte. Zum Glück konnten wir in den letzten fünf Jahren wichtige strategische Land sicherungen vornehmen. Im Bereich Bus fand in diesem Jahr eine Konzentration der Standorte statt. So haben wir im Raum Oberaargau drei Depots aufgegeben und das modernste Buszentrum im Mittelland realisiert.

Was brachte die Mitgliedschaft bei RAILplus in der Vergangenheit?

Wir sind seit der ersten Stunde Mitglied bei RAILplus. Der Austausch unter den Bahnen ist sehr wertvoll und wir profitieren von konkreten Projekten. So koordinieren wir die Ausbildung unserer Lokomotivführer gemeinsam und sprechen uns mittlerweile in der gesamten Aus- und Weiterbildung ab. Erwähnen möchte ich

auch die Koordination des gemeinsamen Einkaufs. Wir kaufen heute Standardmaterial wie z.B. Kabel, Betonschwellen oder auch Hardware für die Büroarbeitsplätze günstiger ein. Mir gefällt das Modell der gemeinsamen Arbeitsgruppen. Die Mitarbeiter/-innen tauschen sich auf Fachstufe z.B. zu Finanzen, IT, Rollmaterial, Betrieb oder Infrastruktur aus und generieren dadurch neue Ideen und Lösungsansätze. Auch politisch hat RAILplus an Bedeutung gewonnen, so gewinnen unsere gemeinsamen Stellungnahmen der Meterspurbahnen bei Bund und Kantonen immer mehr an Bedeutung. Die Politik hat für uns «ein offenes Ohr».

Welche Erwartungen stellen Sie für die Zukunft an RAILplus?

RAILplus ist aus der Bahnlandschaft nicht mehr wegzudenken. Besonders freut es mich, dass wir schweizweit flächendeckend agieren und seit einem Jahr unsere Kollegen aus der Westschweiz integriert haben. Neu stossen sogar die Ticinesi dazu. RAILplus basiert auf Know-how-Austausch und der Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Unternehmungen. Beide Bereiche sollen weiter gepflegt und dort wo sinnvoll intensiviert werden. Bei jedem grösseren Beschaffungsprojekt frage ich mich zuerst ob wir diese Leistung nicht bei einem RAILplus-Partner beziehen können. Ich könnte mir auch sehr gut vorstellen, dass wir im Bereich des Engineerings zusammen mit den Industriepartnern den Dialog stärker pflegen und noch mehr gemeinsame Standards setzen. Die Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten und Angeboten besteht in unserer Branche noch immer.

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

Leider ist meine Wohnung zu klein. Vielleicht lässt sich eine solche Anlage zu einem späteren Zeitpunkt realisieren.



BUONGIORNO TICINO

RAILPLUS INTEGRA LE FERROVIE A SCARTAMENTO METRICO TICINESI.

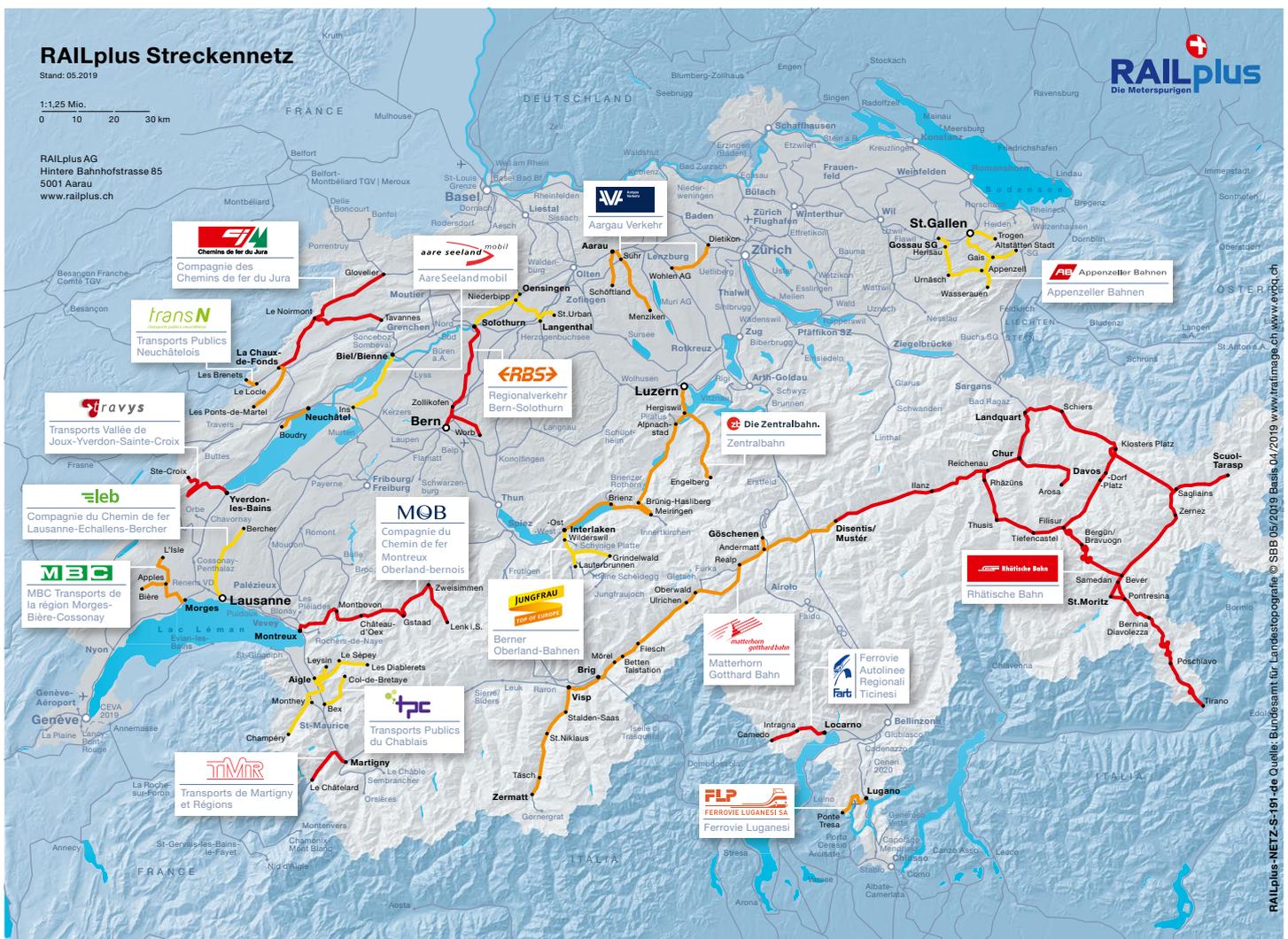
Eccole, una dopo l'altra. Nel gennaio 2018 le ferrovie a scartamento metrico della Svizzera occidentale hanno aderito a RAILplus. Ora è il momento di un'altra nuova adesione: la proficua collaborazione viene estesa alle ferrovie ticinesi, completando così l'impatto nazionale di RAILplus.

Con l'acquisizione delle azioni e dall'Assemblea generale del 23 maggio 2019, le FART (Ferrovia delle Centovalli) e la FLP (Ferrovia Lugano-Ponte Tresa) sono diventate membri di RAILplus. Insieme, il nuovo gruppo costituito dalle 18 ferrovie, rappresenta oltre 1'300 km di linea ferroviaria, pari ad un buon quarto dell'intera rete svizzera.

La cooperazione di RAILplus si basa sul principio di solidarietà: ognuno mette a disposizione il proprio know-how e, a sua volta, trae vantaggio dai servizi e dai concetti delle altre ferrovie. A questa interessante interazione partecipano ora anche i rappresentanti delle due ferrovie ticinesi, che dall'inizio dell'anno sono coinvolti nei gruppi di lavoro e nei progetti RAILplus.

Una collaborazione di successo nasce dalla premessa fondamentale, basata sulla conoscenza reciproca dei partner. La presente edizione della Newsletter sarà quindi focalizzata sulle due nuove aziende associate. Vi auguriamo una piacevole lettura.

Buongiorno e benvenuti!



IMPRESSUM

Herausgeber: RAILplus AG | Postfach 4331 | 5001 Aarau | info@railplus.ch | www.railplus.ch | Geschäftsführer: Joachim Greuter
Auflage: 2'400 Exemplare | Layout: Top Line Marketing | Erscheinungsweise: zweimal jährlich