

Positionspapier smartrail 4.0 für RAILplus-Meterspurbahnen von Christian Florin / 27. November 2019

Rolle von RAILplus

RAILplus ist eine Aktiengesellschaft, in der sich inzwischen insgesamt 18 Meterspurbahnen aus allen Teilen der Schweiz für einen Interessensausgleich zusammengeschlossen haben. Innerhalb von RAILplus gibt es einige Arbeitsgruppen, die sich zu den verschiedensten Themen austauschen.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe Infrastruktur von RAILplus wurde in einem ersten Schritt eine Stellungnahme zum Thema smartrail 4.0 abgestimmt. Diese wurde dann in einem zweiten Schritt im August 2019 durch den VR (Deutschschweiz) von RAILplus behandelt und verabschiedet. Der VR stimmt dem weiteren, hier beschriebenen Inhalt zu.

Smartrail 4.0 kurz erklärt

Das Projekt smartrail 4.0 (sr 4.0) ist ein für die ganze Bahnbranche der Schweiz zentrales und zukunftssträchtiges System, das die Bahnwelt bis 2040 nachhaltig verändern wird. In erster Linie ist es auf die Normalspurbahnen ausgelegt und konzipiert. Aus diesem Grund werden die personellen Ressourcen für dieses Projekt auch hauptsächlich durch diese Bahnen zur Verfügung gestellt. Der Lead ist dabei klar bei der SBB.

Der Nutzen von sr 4.0 wird für die Normalspurbahnen wie folgt definiert:

- Reduktion der jährlichen Systemkosten in der Bahnproduktion um 450 MCHF (nur SBB; Infrastruktur und Fahrzeuge)
- Erhöhung der technischen Kapazität um 15% bis 30%
- Erhöhung der Sicherheit, insbesondere beim Rangieren und auf Baustellen
- Erhöhung der Verfügbarkeit der Sicherungsanlagen
- hohe Datenfunk-Kapazität für Kundinnen und Kunden

Smartrail 4.0 und die Meterspurbahnen

Für die Meterspurbahnen ist dieses Projekt ebenfalls sehr wichtig, auch wenn sich diese Bahnen weniger aktiv an der direkten Mitgestaltung beteiligen können. Zum einen liegt dies sicher an den nicht vorhandenen personellen Ressourcen und zum anderen auch daran, dass der Nutzen nicht im gleichen Mass vorliegt wie bei den Normalspurbahnen (z.B. Trassenkapazität).

Für die Meterspurbahnen ist ein aktives «Begleiten» des Projektes sr 4.0 weiterhin sehr wichtig. Wir nehmen dies über die Einsitznahme im Lenkungsausschuss (Leiter I RhB) und in den verschiedenen STASS wahr, sowie fallweise

auch in einzelnen Arbeitsgruppen. Infolge der fehlenden Ressourcen ist eine ständige, aktive Mitarbeit in den einzelnen Arbeitsgruppen nicht möglich. Gerne würden wir diese Art der Zusammenarbeit weiterpflegen und uns so nach unseren Möglichkeiten auch aktiv an diesem wichtigen Projekt beteiligen.

Die Meterspurbahnen haben nun unter dem VöV eine Arbeitsgruppe gebildet, um ein oder zwei Pilotversuche für eine mögliche Lösung für ATO GOA 2 umzusetzen. Diese Versuche laufen in enger Abstimmung mit der Projektleitung von sr 4.0. Wir erhoffen uns gegenseitig viel, um von diesen Versuchen zu profitieren. Allenfalls können diese auch eine gute Grundlage für das Projekt sr 4.0 selber werden. Man kann so in kleinem Massstab etwas ausprobieren und dann später grösser ausrollen. Zudem lassen sich Testanordnungen bei kleineren Meterspurbahnen oft einfacher und flexibler durchführen, als in grossen und komplexen Bahnen. So können auch die Meterspurbahnen einen wichtigen Beitrag zum grossen Projekt sr 4.0 leisten.

Die Involvierung sämtlicher Meterspurbahnen ist nicht ganz einfach, da es kein eigentliches Gremium dazu gibt. Mit RAILplus sind nun insgesamt 18 Meterspurbahnen in einem «Verbund» zusammengeschlossen. Im Rahmen der Synergiegruppe Infrastruktur werden die Anliegen der Infrastrukturen ständig thematisiert. Das Thema sr 4.0 stellt dabei auch regelmässig ein wichtiges Traktandum dar. Die RAILplus-Bahnen sind sich einig, dass sie auch weiterhin über die bestehenden Kanäle eingebunden sein wollen. Dies nicht zuletzt auch deshalb, um keine wichtigen Entwicklungen zu verpassen und damit die Meterspurbahnen für die neue Systeme vorbereitet sind. Aus diesem Grund ist es auch wichtig, dass smartrail 4.0 immer modular bleibt und damit auch sichergestellt ist, dass auch nur einzelne Komponenten genutzt werden können.

Es ist nicht das primäre Ziel, dass smartrail 4.0 auch bei den Meterspurbahnen voll umgesetzt wird, eine Umsetzung von einzelnen Modulen könnte sinnvoll sein, wenn die technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und das Timing stimmen. Speziell interessant sind dabei die neuen Stellwerktypen, die Lokalisierung oder auch die Fahrplangestaltung.

Position der Meterspurbahnen

- Die Meterspurbahnen stehen hinter dem Projekt sr 4.0.
- Die Meterspurbahnen beteiligen sich aktiv, mit reduzierten Ressourcen in den einzelnen Gremien von sr 4.0 (LA, STASS, Arbeitsgruppen).
- Die Aktivitäten der Meterspurbahnen werden über RAILplus koordiniert und auch innerhalb von RAILplus abgestimmt.
- Die RhB hat für die Meterspurbahnen von RAILplus den Lead.
- Die Meterspurbahnen sind aktiv an einer Pilotstrecke für ATO GOA2 interessiert, die Abstimmung läuft über eine Arbeitsgruppe im VöV.

- Die Meterspurbahnen sind bereit zu prüfen, in wie weit sie TMS bei sich einsetzen und allenfalls in einem Pilotversuch auch testen können.
- Die Meterspurbahnen sind an den Systemen «neues Stellwerk», «FRMCS», «Conectivity» und «Coat» sehr interessiert, könne hierzu zurzeit aber keinen aktiven Beitrag leisten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Meterspurbahnen sehr interessiert sind, das Projekt smartrail 4.0 aktiv zu begleiten und in den verschiedenen Gremien weiterhin Einsitz nehmen wollen. Die RhB kann hier als Mitglied im LA auch weiterhin die Funktion des Bindeglieds übernehmen.