

Newsletter RAILplus 2 / 2019

# NEWS

## In dieser Ausgabe:

- › Integration der Sprachregionen
- › Das magische Dreieck
- › Interview mit Martin von Känel,  
Direktor Transports de Martigny et Régions SA



Verwaltungsrat RAILplus bei der Aufnahme der Westschweizer Bahnen (25. Januar 2018)

Editorial des Präsidenten

# SYNERGIEN, EINE STIMME IN BERN, ABER 3 SPRACHREGIONEN. WIE GEHT DAS?



Sehr geehrte Damen und Herren

**RAILplus ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Per Januar 2018 sind die Meterspurbahnen aus der Westschweiz zu RAILplus gestossen. Seit Sommer 2019 sind zusätzlich neu auch die Centovalli- und die Lugano-Ponte Tresa-Bahn Mitglieder bei RAILplus.**

Insgesamt sind nun 18 Bahnen bei RAILplus vertreten. Das bedeutet auch, dass im Verwaltungsrat und in den 12 Arbeitsgruppen von RAILplus je 18 Vertreter beteiligt sind, die aus drei (plus Rätoromanisch) verschiedenen Sprachregionen der Schweiz kommen. Dank der umsichtigen Koordination durch unseren Geschäftsführer hält sich der Übersetzungsaufwand auf einem absoluten Minimum und dennoch beginnt die regionenübergreifende Zusammenarbeit schon sehr rasch zu greifen.

Ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs liegt in der Dreieckstruktur, die im Verwaltungsrat und in den Arbeitsgruppen etabliert wurde. Diese scheint mir vorbildlich für die nationale Zusammenarbeit, die dennoch das für die Schweiz so wichtige Subsidiaritätsprinzip nicht aus den Augen verliert.

Habe ich Sie «gluschtig» gemacht?  
Viel Spass und Inspiration bei der Lektüre dieses Newsletters!

Dr. Renato Fasciati  
Präsident des Verwaltungsrats



Vallorcine: Endstation der TMR – Linie Martigny–Vallorcine  
Tour de Romandie der Infrastrukturleiter aus der Deutschschweiz



# INTEGRATION DER SPRACHREGIONEN

## VOM ÄUSSEREN ZUM INNEREN WACHSTUM

**Die Tatsache, dass seit diesem Sommer 18 Bahnen bei RAILplus beteiligt sind, bedeutet auch, dass im Verwaltungsrat und in den Arbeitsgruppen jeweils 18 Personen mitwirken. Deshalb gilt es nun eine optimale Organisation zu finden, die ein Maximum an Synergien und gleichzeitig ein Minimum an Aufwand garantiert.**

**In der Vorbereitung der Aufnahme der Westschweizer Bahnen wurden verschiedene Lösungen für diese Problemstellung diskutiert. Durchgesetzt hat sich die Variante «Eine AG mit starken Sektionen». Daraus ergeben hat sich nun das «magische» Dreieck der Sprachen im Verwaltungsrat und in den Arbeitsgruppen von RAILplus. Gerne erläutere ich Ihnen, was damit gemeint ist.**

Da es sich bei RAILplus um eine Aktiengesellschaft handelt, liegt die oberste Leitung beim Verwaltungsrat. Darin sind alle Direktoren der Aktionärsbahnen vertreten und hier werden die nicht delegierbaren Tätigkeiten behandelt. Die Anzahl an Sitzungen auf dieser nationalen Ebene wurde auf zwei Termine pro Jahr beschränkt. Im Winter werden neben den Fachgeschäften unter anderem das Budget, die Risikoanalyse sowie die Ziele der Arbeitsgruppen besprochen. Im Sommer werden der Jahresabschluss und ebenfalls die Generalversammlung behandelt. Ausserdem findet im Sommertermin der bewährte Dialog mit dem Bundesamt für Verkehr statt, den RAILplus ebenfalls im jährlichen Rhythmus durchführt.

Getreu dem bereits erwähnten Grundsatz «Eine AG mit starken Sektionen» werden aber die Frühlings- und Herbsttermine nach Sprache aufgesplittet und es treffen sich die Direktoren der beiden Sprachregionen zu den sogenannten «Direktorenkonferenzen». Da es sich dabei nicht um VR-Sitzungen handelt, können diese Konferenzen nur über Themen entscheiden, die ihre jeweilige Sprachregion betreffen. Beispielsweise ist die Conférence des directeurs in der Westschweiz die ideale Plattform, um den Aufbau der Arbeitsgruppen und der Ausbildungsangebote in der Westschweiz zu besprechen.

Genau das gleiche Modell wenden wir bei RAILplus auf Stufe der Arbeitsgruppen an. Auf nationaler Ebene findet in allen Gruppen mindestens ein Meeting pro Jahr statt. Hier werden Themen behandelt, die für alle relevant sind: Jahresziele, Stellungnahmen, Benchmarking, Anträge an den Verwaltungsrat, Schwerpunktthemen und Inputreferate. Die nationale Ebene wird durch die beiden sprachregionalen Arbeitsgruppenleiter koordiniert, die ihre Geschäfte laufend untereinander abstimmen.

Zusätzlich zu den nationalen Treffen, planen die sprachregionalen Gruppen Meetings nach individueller Themensetzung und Kadenz. In diesen Meetings liegt der Fokus eher auf dem regionalen Erfahrungsaustausch und den konkreten Umsetzungsthemen unter den Partnern. Dies wird natürlich vereinfacht durch die gemeinsame Sprache und durch die geringeren Reisewege innerhalb der Region.

# DAS MAGISCHE DREIECK

## AUS SICHT DER ARBEITSGRUPPENLEITUNG



**Michael Naef (AVA), du leitest seit 4 Jahren die Arbeitsgruppe SMS/QMS der Deutschschweiz. Welches sind aus deiner Sicht die wichtigsten Erfolgsrezepte der Arbeitsgruppen von RAILplus?**

Der Erfolg ergibt sich durch gemeinsame Themen, einen offenen Austausch und kompetente Vertreter der Bahnen. Am Anfang stehen gemeinsame Herausforderungen der beteiligten Bahnen, die zusammen effizienter angegangen werden können als einzeln. So waren neue regulatorische Anforderungen auch der Ursprung der Arbeitsgruppe SMS/QMS. Die Umsetzung erfolgte zwar spezifisch je Unternehmen, durch den Austausch musste aber nicht jede Bahn das Rad für sich neu erfinden. Der offene Austausch innerhalb der Gruppe ermöglicht es, solche Themen frühzeitig zu erkennen und mögliche Lösungsansätze zu teilen. In der Arbeitsgruppe kommt dabei eine geballte Ladung Fachkompetenz zusammen. Es macht grosse Freude, die spezifischen Themen mit kompetenten Vertretern der einzelnen Bahnen zu diskutieren und gegebenenfalls bilateral zu vertiefen.



**Audrey Baratte (MOB), du warst seit Beginn Mitglied der Arbeitsgruppe SMS/QMS und leitest die 2019 neu geschaffene Westschweizer Sektion. Welches sind deine ersten Eindrücke und welche Erwartungen haben die Westschweizer Kollegen an die Zusammenarbeit?**

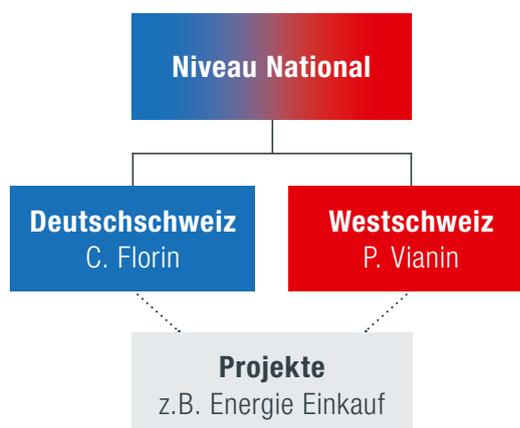
Die ersten Austausche der Westschweizer Gruppe sind vielversprechend. Es freut mich, dass diese Treffen einem echten Bedürfnis der Mitglieder nach Erfahrungsaustausch entsprechen. Die Verantwortlichen für SMS/QMS stehen in ihren jeweiligen Unternehmen vor sehr ähnlichen Problemen. Es ist interessant festzustellen, dass viele Themen zwischen der Deutsch- und der Westschweizer Gruppe gemeinsam sind. Die Verbindung zwischen den beiden Sektionen muss gefördert werden, wobei Raum gelassen werden soll, um lokale Gegebenheiten und sprachliche Affinitäten angemessen zu berücksichtigen.

Zusätzlich zum Dreieck besteht noch eine vierte Ebene, nämlich die Ebene der Projekte. Es handelt sich hier um die «Kooperation der Willigen». Damit ist gemeint, dass sich an den Projekten jeweils diejenigen Partnerbahnen beteiligen, die von diesem Projekt profitieren können. Bahnen mit anderen technischen Voraussetzungen bspw. können sich diesem Projekt fernhalten und dadurch Ressourcen schonen. Ein weiterer Vorteil der Projektebene ist, dass die beteiligten Bahnen jeweils die bestgeeigneten Personen delegieren können. Dies müssen nicht unbedingt Mitglieder der bestehenden Arbeitsgruppen sein. Auf diese Weise können die Projekte effizient und fachgerecht abgewickelt werden.

**E l'italiano. Come si fa?** Richtig, seit Mai 2019 sind auch die beiden Tessiner Meter-spurbahnen bei RAILplus vertreten. Diese haben die Möglichkeit, sich den beiden Sektionen anzuschliessen, je nach Sprachkenntnissen der Arbeitsgruppenmitglieder. Auf diese Weise profitieren die Tessiner Bahnen vom nationalen Netzwerk und können sich zusätzlich gegenseitig untereinander austauschen. Auf Stufe der Direktoren ist die FART in der Deutschschweizer Sektion vertreten und die FLP in der Westschweiz.

Joachim Greuter, Geschäftsführer RAILplus

## DAS DIAGRAMM ZEIGT DAS «MAGISCHE DREIECK» AM BEISPIEL DER ARBEITSGRUPPE INFRASTRUKTUR:



### 1–2 Meetings pro Jahr

Stellungnahmen, gemeinsame Ziele, Vertretung gegenüber VR, Benchmarking Kennzahlen, Präsentationen/Gastreferenten, Besichtigungen

### Ca. 2 Meetings pro Jahr

Regionale Ziele, Vertretung gegenüber Direktorenkonferenzen, Präsentationen/Gastreferenten, Erfahrungsaustausch

### Meetings nach Bedarf

Teilnehmer und Themen nach Fachgebiet



## KENNZAHLEN

Transports de Martigny et Régions SA

<b>Mitarbeitende:</b>	223
<b>Betriebslänge:</b>	18.84 km für die Meterspur (Martigny – Châtelard Frontière)
<b>Gleislänge:</b>	25.78 km für die Normalspur (Martigny – Orsières – Le Châble)
<b>Tiefster Punkt:</b>	460 m ü. M. (Bahnhof Martigny)
<b>Höchster Punkt:</b>	1350 m ü. M. (Bahnhof Finhaut)
<b>Spurweiten:</b>	1000 mm (Meterspur) 1435 mm (Normalspur)
<b>Grösste Neigung:</b>	20 % (Standseilbahn – Meterspur)
<b>Verkehrsertrag:</b>	CHF 2 Mio



# INTERVIEW MIT MARTIN VON KÄNEL, TRANSPORTS DE MARTIGNY ET RÉGIONS SA

## Herr von Känel, wo stehen die Transports de Martigny et Régions SA heute?

Im Jahr 2020 feiert unser Unternehmen sein 20-jähriges Bestehen. Basis dafür ist die Klugheit der beiden hundertjährigen Unternehmen (Martigny-Châtelard und Martigny-Orsières), die sich am 1. Januar 2000 mit dem etwas feurigen Geist der Jugend zusammengeschlossen haben. Der regionale Personenverkehr steht im Mittelpunkt unseres Geschäfts. Dank der verstärkten Zusammenarbeit mit unseren Tourismuspartnern im Trient-Tal ist die Zahl der Besucher des Mont-Blanc Express in den letzten Jahren gestiegen. Als grenzüberschreitende Linie ist die Partnerschaft mit der SNCF unerlässlich. Diese beiden unterschiedlichen Unternehmenskulturen, die aber das gleiche Ziel verfolgen, bereichern den Alltag aller unserer Mitarbeiter.

Wie bei allen Unternehmen sind die Investitionen in die Infrastruktur erheblich. Diese interessante und herausfordernde Zeit ist einzigartig, da unser Infrastruktur-Team beauftragt wurde, einen grossen Teil der Normalspur zu überprüfen und neu aufzubauen. Die Einführung einer direkten Verbindung zwischen Genf und Le Châble an den Winterwochenenden ist eine direkte Folge dieser Arbeiten. Die grosse Anzahl von Sanierungs- und Erneuerungsprojekten hat es uns ermöglicht, Kompetenzen in diesem Bereich aufzubauen und diese mit anderen Unternehmen zu teilen. Die Einweihung des OCTOFER-Kompetenzzentrums für Drehgestelle im Januar 2018 ist ein weiteres Element, das es uns dank dem Know-how unserer Mitarbeiter ermöglicht hat, für ein Unternehmen unserer Grösse einen bedeutenden Schritt nach vorne zu machen. Die stetig wachsende Kundschaft schätzt unsere analytischen Fähigkeiten und Lösungsvorschläge. Das Lastwagengeschäft, das einem harten Preiswettbewerb ausgesetzt ist, wurde gestärkt, um Vollzeitbeitsplätze zu erhalten. Dieser Bereich ist seit der Eröffnung der Linie Martigny-Orsières zu Beginn des 20. Jahrhunderts Teil unseres Unternehmens.

## Welche sind die grössten Herausforderungen in den kommenden 5 Jahren?

In den kommenden Jahren gibt es mehrere Entwicklungsachsen. Der französisch-schweizerische Betrieb des Mont-Blanc Express ist eine dieser Achsen. Das Ziel einer systematischen Direktverbindung zwischen Martigny und Chamonix ohne Umsteigen und ohne Personalwechsel an der Grenze wird uns noch lange begleiten. In diesem Zusammenhang wird derzeit die gemeinsame Anschaffung der neuen Ausrüstung mit der SNCF für 2023 geprüft. Die französisch-schweizerischen Auftraggeber haben uns mit der Projektleitung beauftragt, was einen wichtigen Vertrauensbeweis darstellt und unserem Unternehmen einen zusätzlichen Einfluss verleiht. Die Ausschreibung

unserer Buslinien Ende 2019 / Anfang 2020 ist ebenfalls ein wichtiger Schritt, um uns als regionales Verkehrsunternehmen zu positionieren und gleichzeitig eine gute Zusammenarbeit mit PostAuto aufrechtzuerhalten. Die Entwicklung unserer Aktivitäten für Drittfirmen, sei es für die Infrastruktur oder das OCTOFER-Kompetenzzentrum, wird in den kommenden Jahren zu einer erhöhten Arbeitsbelastung führen.

## Was brachte die Mitgliedschaft bei RAILplus in der Vergangenheit?

Es ist etwas mehr als ein Jahr her, dass wir Mitglied bei RAILplus geworden sind. Die ersten Erfahrungen sind sehr positiv. Schon die einfache Tatsache, dass der Austausch zwischen den Unternehmen strukturiert ist, bringt einen grossen Mehrwert für unsere Mitarbeiter. Die Stärke der geeinten Stimme, die 25% des schweizerischen Schienennetzes ausmacht, ändert die Situation bei den Verhandlungen mit den Lieferanten und stärkt die Position der einzelnen Mitglieder.

## Welche Erwartungen stellen Sie für die Zukunft an RAILplus?

RAILplus sollte es uns Mitgliedbahnen, ermöglichen, so viele Synergien wie möglich zu nutzen und gleichzeitig unsere regionale Identität zu erhalten. So wäre beispielsweise bei der Ausbildung von Lokführern eine gemeinsame Grundlage erforderlich, um den wachsenden Personalbedarf zu decken, oder im Rollmaterialbereich sollte eine «Win-Win-Partnerschaft» mit der Industrie eingerichtet werden.

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

Ich habe keine Modelleisenbahn zu Hause. Als Kind hat meine Modelleisenbahn aber fast einen ganzen Raum gefüllt. Heute gibt es in meinem Büro noch eine Vitrine mit denjenigen Teilen, die mir besonders am Herzen liegen.



