



Mit den drei dieselgetriebenen GTW Bm 596 671-673 der MThB wurde im Schweizer Personennahverkehr ein neues Kapitel aufgeschlagen.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 42

Die normalspurigen GTW der Schweiz

Ein Meilenstein der Schweizer Bahngeschichte in den 1990er-Jahren, an welchen sich viele erinnern können, waren die Jubiläumsveranstaltungen «150 Jahre Schweizer Bahnen». Öffentlich gaben sich die Schweizer Bahngesellschaften damals sehr klassisch. In diesem Jahrzehnt erlebte die Schweizer Eisenbahnwelt jedoch eine historische Veränderung.

Von Hans Roth

Die 1990er-Jahre waren geprägt von einer Neuordnung der Welt nach dem Ende des sogenannten Kalten Kriegs. Der plötzliche Wegfall etwelcher Ängste zwang die Gesellschaft, sich neu einzurichten. Dabei kam der Drang auf, sich zu modernisieren. Das Rollmaterial des Schweizer Schienennahverkehrs galt damals als massiv überaltert. Zwar beschafften die SBB und einige normalspurige Privatbahnen ab 1981 sogenannte «Neue Pendel-Züge» (NPZ). Den Anfang machten die BLS-Gruppe und die

Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) mit den Privatbahn-RBDe. Die SBB starteten 1984 mit einer Prototypserie für einen eigenen NPZ und liessen die Serie 1987–1990 anfertigen. Ab 1994 erfolgten Nachbauten der Pendelzüge, dies für die Privatbahn Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) und die Schweizerische Südostbahn (SOB). Die EBT-Gruppe beschaffte sich Privatbahn-NPZ, um ihren Rollmaterialpark zu modernisieren. Daneben hatten die Bahngesellschaften oft noch Rollmaterial aus den Anfängen der Elektri-

fizierung, zwar immer wieder modernisiert, aber dennoch nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik. Auch zwischenzeitlich beschafftes Rollmaterial war eher der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Der langsame Zerfall der Schweizer Schienenfahrzeug-Industrie und die veränderten Gesetzgebungen, wie das neue Eisenbahngesetz (EGB) und die Bahnreformen 1 und 2, boten der Firma Stadler im thurgauischen Bussnang eine neue Chance. Allerdings war vor der Präsentation des