

**Dampfbahn Furka Bergstrecke AG (DFB AG)**

# **STRATEGIE**

vom 23. August 2022

**Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
wird mit historischen Zügen auf dem historischen Trasse  
passierend von Freiwilligen  
als materielles und immaterielles Kulturgut von nationaler Bedeutung betrieben.**

**Ziel der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist ihr langfristiges Gedeihen.  
Sie leistet mit einem attraktiven touristischen Angebot  
einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen Goms und Urseren.**



## Das Wichtigste auf einer Seite

Die vorliegende Strategie

- fasst die langfristigen Entwicklungsabsichten der DFB AG zusammen;
- ist als Orientierungshilfe für die Geschäftsleitung und die Mitarbeitenden bei ihren operativen Tätigkeiten konzipiert und vom Verwaltungsrat verabschiedet;
- dient Aktionären, DFB-Organisationen, Spendern, Gönnern, Fahr- und Zaungästen als Information.

Die Dampfbaun Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)

- betreibt und unterhält eine Dampfbaun auf der Strecke Realp – Gletsch – Oberwald (18 km, davon rund 13 km mit Zahnstange, erbaut in den Jahren 1913–1925);
- arbeitet mit weitgehend unentgeltlich tätigem Personal;
- sorgt für den Unterhalt von sieben Dampflokomotiven (Baujahre 1902 bis 1928) und über 20 Personenwagen aus der Gründerzeit (Baujahre 1890–1930) sowie eines Dieselszugs mit Lok und Wagen aus den 1960-er Jahren;
- ist für die Strategie und das Marketing der Baun verantwortlich;

Ziele der DFB AG sind

- maximale Sicherheit von Fahrgästen und Mitarbeitenden;
- das Erlebnis historische Dampfbaun im Hochgebirge so zu vermitteln, dass es bestens und unvergesslich in Erinnerung bleibt bei
  - Fahrgästen (heute ca. 30'000 pro Jahr),
  - Mitarbeitenden (rund 750<sup>1</sup>, davon wenige Schlüsselpersonen entlohnt),
  - Vereinsmitgliedern (derzeit rund 7'000),
  - Spendern (jährlich ca. 20'000 Privatspender, hinzu kommen Geld- und Materialspenden von Firmen, Stiftungen und öffentlich-rechtlichen Körperschaften)
  - und Gönnern (derzeit rund 120 regelmässige Spender bei der SFB).
- Hohe Eigenfinanzierung des Baunbetriebs dank mehr Fahrgästen und attraktiven Leistungen.

Das Angebot der DFB AG

- umfasst jeweils donnerstags bis sonntags ab Ende Juni bis Anfang Oktober
  - zwei fahrplanmässige Dampfzüge mit Rollmaterial aus der Gründerzeit,
  - einen fahrplanmässigen Dieselszug mit Rollmaterial aus den 1960-er Jahren,
  - Charterzüge entsprechend den Möglichkeiten (aktuell 25 pro Saison);
- wird durch den angestrebten Ausbau des Stützpunktes Oberwald massgeblich mitbestimmt. Nachfragegerecht soll es weiterentwickelt werden auf:
  - drei bis vier fahrplanmässige Dampfzüge mit Rollmaterial aus der Gründerzeit,
  - zwei fahrplanmässige Dieselszüge aus den 1960-er Jahren,
  - möglichst viele Charterzüge an den Betriebstagen mit Fahrplanzügen, je nach Bestellung und betrieblichen Möglichkeiten,
  - Winterdampfzüge im Goms und im Urseren resp. am Oberalp,
  - den Betrieb der Strecke Oberwald–Gletsch in der Vor- und Nachsaison.

---

<sup>1</sup> Hinzukommen ca. 200 MA an den Bauwochen.

## 1 Leitbild

Im gemeinsamen Leitbild von Verein Furka-Bergstrecke (VFB), Dampfbaun Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) und Stiftung Furka Bergstrecke (SFB) vom 9. Februar 2012 sind Ziel und Zweck der DFB AG (mit einzelnen Anpassungen) wie folgt umschrieben:

"Die **Dampfbaun Furka-Bergstrecke AG** (DFB AG) ist Trägerin der Konzession des Bundes als Infrastrukturbetreiberin sowie Eisenbaunverkehrsunternehmen und damit verantwortlich für Strategie, Baun, Marketing, Unterhalt und Betrieb der Baun. Sie ist Nutzniesserin sämtlicher Anlagen, Transportmittel und Einrichtungen. Sie betreibt mit ihrem dafür ausgebildeten freiwillig tätigen Personal die Strecke Realp –Gletsch – Oberwald gemäss publiziertem Fahrplan (notabene ohne regelmässige Beiträge der öffentlichen Hand) und ermöglicht so tausenden von Fahrgästen die Einmaligkeit der Strecke und die Begeisterung der Mitarbeitenden zu erleben. Darüber hinaus leistet die DFB AG einen namhaften Beitrag zur Aufwertung und Entwicklung der Tourismusregionen Urserntal und Goms. Zu diesem Zweck arbeitet die DFB AG eng mit lokalen und regionalen Behörden, touristischen Organisationen und anderen Verkehrsunternehmen zusammen."

Ziel und Zweck der DFB AG sind weiterhin gültig, wobei einzelne Kernaufgaben von entlöhnten Profis erledigt werden.

Die DFB AG ist als gemeinnützig anerkannt und daher von der Steuerpflicht befreit.

## 2 IST-Zustand

Die DFB AG wurde im Jahre 1986 gegründet und betreibt in der Sommersaison einen fahrplanmässigen Baunbetrieb mit historischen Dampf- und Dieselzügen hauptsächlich auf ihrem Netz. Im Rahmen der vorhandenen Netzzugangsbewilligungen werden auch die Netze anderer Baunen befahren.

Die DFB AG befördert jährlich ca. 30'000 Reisende.

Der DFB AG stehen folgende Dampflokomotiven zur Verfügung:

- drei Dampflokomotiven der ehemaligen Brig–Furka–Disentis Baun des Typs HG 3/4: Nr. 1, 4 und 9, alle in Betrieb;
- zwei Dampflokomotiven der ehemaligen Visp–Zermatt Baun des Typs HG 2/3: Nr. 6 "Weisshorn", in Betrieb; Nr. 7 "Breithorn", ausser Betrieb; Revision in Planung;
- zwei Dampflokomotiven aus Vietnam des Typs HG 4/4: Nr. 704, in Betrieb; 708, Inbetriebnahme auf 2023 vorgesehen.

Die DFB AG erhält kaum Beiträge der öffentlichen Hand und kann die Baun trotz der Freiwilligenarbeit nur dank Zuwendungen von Privatpersonen, Unternehmen und Stiftungen betreiben.

Die wichtigsten weiteren DFB-Organisationen sind der Verein Furka Bergstrecke und die Stiftung Furka Bergstrecke.

Die Dampfbaun Furka-Bergstrecke kann auf eine breite Unterstützung zählen. Sie umfasst folgende Organisationen, die allesamt zur Sicherung des Kulturgutes beitragen:

- den Verein Furka-Bergstrecke (VFB) mit dem Zentralvorstand plus 21 Sektionen in der Schweiz, Deutschland und Holland, wovon die Sektion Aargau zusätzlich die Wagenwerstätte Aarau betreibt;
- die DFB AG als Infrastrukturbetreiberin und Eisenbaunverkehrsunternehmen und als Betreiberin der Werkstätten in Realp und Uzwil;
- die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) zur Mitfinanzierung der Instandsetzung und Instandhaltung von Bauten, Anlagen und Rollmaterial;

- den Verein Dampflokkfreunde (DLF) zur Mitfinanzierung der Instandhaltung von Dampfloks. Derzeit engagieren sich u.a. über 7'000 Vereinsmitglieder, rund 10'000 Aktionäre, viele Spender und Sponsoren, rund 800 Freiwillige für Betrieb, Unterhalt und Werbeauftritte an Messen sowie rund 125 Freiwillige in der Leitung der DFB-Organisationen für den passquerenden Betrieb der Dampfbaun Furka Bergstrecke.

Wir führen die anfallenden Arbeiten zur Sicherstellung von Betrieb und Unterhalt von Bauten, Anlagen und Rollmaterial grundsätzlich selber aus. Wo wir hierzu nicht in der Lage sind, ziehen wir externe Auftragnehmer bei.

### 3 Herausforderungen

Die wesentlichen Herausforderungen der DFB AG sind und bleiben:

- Die Sicherheit von Fahrgästen und Mitarbeitenden stets gewährleisten, insbesondere beim Betrieb, beim Unterhalt, beim Auswintern oder bei besonderen Wetterbedingungen.
- Die hundertjährige Bahnstrecke Oberwald–Gletsch–Realp durch die Hochalpen betreiben und unterhalten.
- Das historische Rollmaterial zu betreiben und regelmässig zu revidieren.
- Den Erfolgsfaktor Freiwilligen- / Hochalpendampfbaun mit historischem Rollmaterial erfolgreich vermarkten.
- Angebote entwickeln und pflegen, die ein breites und ein an speziellen Angeboten interessiertes Publikum, idealerweise mehrmals, zu einer Fahrt auf der Furka-Bergstrecke animieren.
- Eine Bahn mit rund 800 Freiwilligen professionell betreiben.
- Ehrenamtliches und den Anforderungen entsprechendes Personal rekrutieren und ausbilden.
- Attraktive Bedingungen für ein sinnstiftendes Mitwirken der Mitarbeitenden an einem grossen Ganzen schaffen, erhalten und weiterentwickeln.
- Ein ausgeglichenes Budget erstellen und dieses aus dem operativen Ergebnis des Bahnbetriebs, ergänzt um Zuwendungen erreichen. Dabei ist zu beachten, dass die Kosten weitgehend fix sind und äussere Einflüsse wie Wetter oder Konjunktur das Ergebnis wesentlich mitbestimmen.
- Das Geld bereitstellen, das ab Saisonende bis zum Beginn der neuen Saison für die Unterhaltsarbeiten an der Strecke und am Rollmaterial nötig ist.

Die erwähnten Herausforderungen stellen sich unter Berücksichtigung der Tatsache, dass eine dampfbetriebene Bahn bei der Bevölkerung heute mit viel Sympathie und Wohlwollen rechnen darf, sich die Rahmenbedingungen aber sehr rasch ändern können.

### 4 Führung

Wir streben an:

- eine vorausschauende, unternehmerische und kostenbewusste Führung;
- den zielgerichteten Einsatz der Freiwilligen und ihre professionelle Aus- und Weiterbildung;
- Innovation in allen Bereichen;
- eine kontinuierliche Verbesserung von Organisation und Prozessen;
- eine permanente Nachfrageorientierung bei der Angebotsgestaltung für ein breites Spektrum an Fahrgästen, Vereinsmitgliedern, Freiwilligen, Spendern, Gönnern, Aktionären und "zugewandten Orten";

- einen hohen Bekanntheitsgrad im In- und Ausland;
- eine hohe Eigenfinanzierung des Bahnbetriebs durch den Verkauf von Billetten, Souvenirs, Gastroangeboten, Führungen, mit Spenden finanzierte Eigenleistungen sowie Leistungen für die SFB und Dritte.

**Uns ist bewusst, dass unser materieller und immaterieller Erfolg immer wieder neu erkämpft werden muss!**

## 5 Finanzen

- Gesunde Finanzen sind eine Voraussetzung für den Fortbestand der Dampfbaun: Nebst unserem Kader und unseren Mitarbeitenden leisten Freiwillige, Spender, Gönner, Aktionäre, Vereinsvorstände und Vereinsmitglieder sowie die SFB existenzielle Beiträge.
- Investitionen der Gegenwart sollen die Zukunft in aller Regel nicht durch langfristige Abschreibungen und Rückzahlungen von Krediten belasten.
- Ein allenfalls erforderlicher Kredit wird möglichst mittelfristig zurückbezahlt, gegebenenfalls mit Unterstützung der anderen DFB-Organisationen, soweit kein sehr sicherer Marktwert besteht.
- Investitionen in die Strecke und ins Rollmaterial werden in der Regel getätigt, sobald mindestens 80 % der Kosten durch Spenden gedeckt sind. Wichtige und dringliche Massnahmen müssen unverzüglich realisiert werden.
- Es steht Privatpersonen und juristische Personen offen, Aktionäre bei der DFB AG zu werden. Ein Ausbau des Aktionariats ist mittelfristig nicht geplant.

## 6 Zu beobachtende Entwicklungen

### Generationenwechsel

- Einsatzdauer und -häufigkeit von geeigneten Freiwilligen in Kaderstellen und deren Stellvertretungen, in Schlüsselpositionen und in all den zahlreichen weiteren Chargen wie Lokführer, Zugbegleiter oder sicherheitsrelevantes Personal sowie Sicherstellung der rechtzeitigen Rekrutierung;
- Mitgliedbewegungen beim VFB; aus den Mitgliederbeiträgen leistet der VFB wesentliche Beiträge an den Betrieb und Unterhalt der Baun;
- Veränderungen im Aktionariat, insbesondere beim Erbgang, Identifikation der neuen Aktionäre mit der DFB; ein breit abgestütztes und aktives Aktionariat trägt als Mitarbeitende, Fahrgäste, Spender und Gönner wesentlich zu Erfolg der DFB bei.

### Risiken

- Sicherheit von Personen, Material und Anlagen;
- Einsatzfähigkeit des rund 100-jährigen Rollmaterials und Anlagen;
- Zustand der Anlagen, insbesondere
  - des Scheiteltunnels,
  - der weiteren 300 Kunstbauten wie Steffenbachbrücke, weitere Brücken, Stützmauern, Durchlässe oder Tunnel,
  - der Strecke (Unterbau, Oberbau, Gleis inkl. Zahnstange).

## 7 Strategische Stossrichtungen

### Angebot

- Grundsätze:
  - Die fahrplanmässigen öffentlichen Züge werden nach den Regeln des öffentlichen Verkehrs gestaltet. Das Angebot soll daher immer gleich sein: Alle Züge haben die gleichen Betriebstage. Alle Dampfzüge haben die gleiche Trasse.
  - Es werden vier Zugskompositionen mit historischem Rollmaterial aus der Belle Epoche und eine Zugskomposition mit Rollmaterial aus den 1960-Jahren bereitgestellt.
  - VIP-Angebote und Spezialangebote entwickeln.
  - Gastro- und Souvenirangebote pflegen und weiterentwickeln.
- Angebot kurzfristig:
  - zwei passquerende Dampfzüge ab Realp und ab Oberwald;
  - ein Dieselzug ab Realp und Oberwald sowie Erlebnis Rottenschlucht mit 2 Pendelfahrten zwischen Oberwald und Gletsch;
  - ein Charterzug pro Tag, je nach Bestellung.
- Angebot nach Ausbau Oberwald, entsprechend der Nachfrage und der Erträge:
  - Zwei oder drei passquerende Dampfzüge ab Realp und Oberwald, gleichmässig über den Tag verteilt;
  - ein bis zwei passquerende Dieselzüge ab Realp und Oberwald;
  - ein bis zwei Charterzüge pro Tag, je nach Bestellung;
  - Vor- und Nachsaison (vor und nach Einwinterung Steffenbachbrücke) sowie Wintersaison im Goms und Urseren resp. am Oberalp entwickeln;

### Rollmaterial

- Lok 708 fertigstellen.
- Unterhalt sicherstellen von:
  - Lok 1, 4, 6, 9, 704 und 708 (ab 2023);
  - sämtlichen historischen Wagen, die heute bei der DFB in Betrieb oder im Aufbau in Aarau sind oder in den Gründer- und den Zwischenkriegsjahren auf der Furka Bergstrecke verkehrten;
  - 6 Mitteleinstiegswagen, einem Gepäckwagen und einer zu beschaffenden Diesellok aus den 1960-er Jahren.
- Für den Unterhalt des Rollmaterials basieren wir wie bis anhin auf den eigenen Werkstätten in Realp und Uzwil sowie auf der Wagenwerkstatt Aarau der VFB-Sektion Aargau und der privaten Werkstatt in Goldau.
- Lok 7 auf Kohle zurückbauen und betreiben → Erweitertes Angebot im Goms.
- Die Dampfschneesleuder und den aufzuarbeitenden Benzintriebswagen für Sonderfahrten einsetzen.
- Über Kauf, Verkauf, Tausch und Liquidation von Rollmaterial entscheidet der Verwaltungsrat.
- Das Rollmaterial ohne historischen Wert begrenzen.

## Infrastruktur

### 1. Priorität

- Ausbau Stützpunkt Oberwald (Voraussetzung für das erweiterte Angebot im Goms):
  - Werkstatt und Lokremise für mehrere Dampflok und die Dampfschneesleuder;
  - Wagenhalle für zwei Züge mit historischem Rollmaterial → Vorgezogener und verlängerter Betrieb Oberwald–Gletsch sowie (Winter-) Dampffahrten Goms (z.B. Fiesch–Oberwald–Gletsch);
  - Abstellgleise;
  - Aufnahmegebäude Oberwald inkl. Billetverkauf, Souvenirshop und Café.
- Anpassung Furka:
  - Gastronomieangebot;
  - Einmalige Situation ausnützen: Man erreicht die Station nur mit der DFB (keine Strasse!) → Neue Angebote entwickeln.
  - Stilgerechte optische Verbesserungen rund um die Gastro-Furka.
- Ausbau Strecke:
  - Brandschutz Oberwald–Gletsch → Verzicht auf Löschzüge;
  - Brandschutz Realp–Wilerbrücke.
- Über Kauf, Verkauf und Tausch von Liegenschaften entscheidet der Verwaltungsrat.

### 2. Weitere Themen

- Erscheinungsbild entlang der Strecke weiter verbessern;
- Ausbau Gletsch:
  - Gletsch ist auf Passfahrten über Grimsel und Furka sehr gut erreichbar und eignet sich ideal als Werbeträger der DFB, z.B. mittels Dampfbaun-Kinderspielplatz, (Dampf-) Gartenbahn, etc.;
  - Umnutzung des Bahnhofgebäudes und der Lokremise nach der Inbetriebnahme des Stützpunktes Oberwald. Bei der Umnutzung soll die Geschichte der BFD, FO, DFB mit einfließen. Ebenso soll der Aussenbereich, nach Möglichkeit mit IG-Gletsch und Glacier du Rhone umgestaltet werden.
- Ausbau Strecke:
  - Kreuzungsstelle Rhonequelle → Erhöhung der betrieblichen Flexibilität, u.a. für Charterzüge;
- Perronerhöhungen Tiefenbach, Furka, Muttbach und Gletsch;
- Autozüge durch die Furka für Fahrgäste der DFB öffnen / direkter Zugang zum Bahnhof Realp DFB.

## 8 Zusammenarbeit

- Wir arbeiten mit den anderen DFB-Organisationen eng zusammen. Wir unterstützen insbesondere die Bemühungen
  - um eine koordinierte Beschaffung von Spenden für Betrieb, Unterhalt und Neuinvestitionen der Bahn durch die DFB-Organisationen und die AG.
  - um einen professionellen und inhaltlich aufeinander abgestimmten Auftritt aller DFB-Organisationen am Markt und in der Öffentlichkeit.
- Bei der Zusammenarbeit mit den DFB-Organisationen gehen wir von einer Bringschuld aus: Wer ein Anliegen hat, macht einen konkreten Vorschlag und schlägt diesen den anderen DFB-Organisationen vor.

- Wir entwickeln und pflegen Kooperationen mit:
  - MGB
  - MGB Historic
  - Glacier-Express
  - Grimselbahn
  - RhB und RhB Historic
  - SBB Historic
  - Tourismusorganisationen und weiteren

## **9 Aktualisierung**

- Die Strategie DFB AG wird jährlich an der Augustsitzung des VR überprüft und nötigenfalls angepasst.
- Vorschläge für Änderungen können bis Ende Juni an den Verwaltungsratspräsidenten eingereicht werden.