

voyage

3 | 2014 | Juli
Verbandsinformationen

© SBB



Grosser «Bahnhof»: Mitte Juni ist die Durchmesserlinie Zürich durch ZVV-Direktor Franz Kagerbauer, Regierungsrat Ernst Stocker, Bundesrätin Doris Leuthard, SBB-CEO Andreas Meyer und Zürichs Stadtpräsidentin Corinne Mauch (von links) eröffnet worden.

VöV-Stellungnahme zum 3 Strassenfonds (NAF)

Der VöV unterstützt die Schaffung eines Strassenfonds – und stellt klare Forderungen für den Agglomerationsverkehr.

Halbzeit beim Projekt 5 SwissPass

Das Projekt SwissPass hat die erste Halbzeit hinter sich – Zeit, Erreichtes und anstehende Herausforderungen näher zu beleuchten.

Bahnübergänge: 8 Neue Sanierungsfrist

Das Bundesamt für Verkehr hat die Bestimmung zur Sanierung von Bahnübergängen angepasst – bis Ende 2014 müssen neu vollständige Gesuche eingereicht worden sein.

Finanzierung des RPV: Das Parlament fährt auf unserer Linie!

Gute Nachrichten aus dem Bundeshaus: Nach dem Ständerat hat im Mai nun auch der Nationalrat die Motion betreffend koordinierte Planung des regionalen Personenverkehrs angenommen. In der Motion mit dem Titel «Regionaler Personenverkehr. Sicherstellung der Finanzierung und Harmonisierung des Bestellverfahrens» wird der Bundesrat beauftragt, Massnahmen zu erarbeiten, wie einerseits die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) langfristig sichergestellt und wie dessen Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden kann. Andererseits verlangt die Motion Massnahmen – ganz im Sinn des VöV –, wie das heutige verbesserungswürdige Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht werden kann, damit mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit für die Besteller wie auch für die Transportunternehmen entstehen.

Damit fährt das Parlament voll auf der Linie des VöV. Mit unserem Positionspapier «Die Zukunft des regionalen Personenverkehrs» vom Sommer 2013 haben wir aufgezeigt,

dass ein steter Ausbau des RPV zwar seinen Erfolg dokumentiert, dass aber jeder Angebotsausbau auch Mehrkosten mit sich bringt. Mehrkosten, welche die Transportunternehmen weder gänzlich selbst übernehmen noch durch immer weitere Effizienzsteigerungen auffangen können.

Gut, dass jetzt auch das Parlament der Meinung ist, dass das heutige Bestellverfahren Schwachstellen hat – zumal keine längerfristige konsolidierte Abstimmung der Angebotsplanungen mit den Finanzplanungen vorliegt.

Der Handlungsbedarf ist nun breit anerkannt. Jetzt gilt es aber, mit engem Einbezug der Kantone und der Transportunternehmen, umgehend den Ist-Zustand und seine Defizite zu erheben, um anschliessend entsprechende Massnahmen auszuarbeiten. Wir vom VöV werden dabei sicherstellen, dass die Anliegen der TU vollumfänglich in die Arbeiten einfließen – bleiben Sie dran!

Ueli Stückelberger, Direktor

Inhalt

Neue Datenerhebung für die Marschbefehls-Pauschale	2
Der VöV ist für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)	3
Die KTBB Fachtagung in Fribourg: erprobtes und wertvolles «Obligatorium»	4
öV-Karte/SwissPass: Projektstand bei Halbzeit	5
Neue Unternehmensleiter	5
Weiterbildungen in Eisenbahntechnologie – der Aufbau geht weiter	6
Sanierungsfrist 2014 für Bahnübergänge wird angepasst	7
Bahnbrückenparadies mit drei Parteien	8

Haben Sie personelle Neuigkeiten?

Die Redaktion ist gerne bereit, in Kurzform über personelle Wechsel in der öV-Branche und bei Behörden und Partnerorganisationen zu berichten. Hat es in der Geschäftsleitung personelle Veränderungen gegeben? Oder gibt es in Ihrer Firma Mutationen, über die wir berichten sollen? Melden Sie uns personelle Neuigkeiten aus Ihrem Umfeld (roger.baumann@voev.ch), wir werden eine Auswahl treffen und die Beiträge redigieren. Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

Ausblick

Dienstag, 19. August 2014
ERFA-Tagung 2014
 Ort: Bern

Donnerstag/Freitag, 4./5. September 2014
Generalversammlung VöV 2014
 Ort: Leysin

Dienstag, 9. Dezember 2014
Tagung Schritte in die öV-Zukunft
 Ort: Bern

Weitere Veranstaltungen unter:
www.voev.ch/veranstaltungen

Neue Datenerhebung für die Marschbefehls-Pauschale

Mit einem neuen und attraktiv gestalteten Online-Fragebogen sollen Rekrutinnen und Rekruten zur Teilnahme an der Reisedatenerhebung, die letztlich zur gerechten Verteilung der Marschbefehls-Pauschale dient, motiviert werden. Mit der neuen Methode sinken auch die Kosten bei der Datenverarbeitung.

Alle Angehörigen der Armee erhalten für ihre Dienstdauer einen Marschbefehl, mit dem der öffentliche Verkehr gratis benützt werden kann. Die öV-Branche wird dafür vom eidgenössischen Verteidigungsdepartement mit einem Gesamtbetrag entschädigt, der zwischen den Transportunternehmen aufgeteilt wird. Im Jahr 2013 lag dieser Betrag bei CHF 40 Millionen. Wie beim Generalabonnement oder den Tageskarten ist die Geschäftsführungsstelle des Direkten Verkehrs ch-direct für die Berechnung der Anteile pro Transportunternehmen zuständig. Die Ermittlung der individuellen Anteile, des sogenannten «Verteilschlüssels», erfolgt auf Basis einer Erhebung bei den Armeeangehörigen.

Bei der Datenerhebung zur Berechnung der Anteile an der Marschbefehls-Pauschale geht Projektleiter Daniel Meier neue Wege und löst die bisher bei den Mobilitätshebungen eingesetzten Papierfragebogen vollständig durch eine Online-Erhebung ab. Die heutige Generation der Rekrutinnen und Rekruten und der Dienstleistenden kommuniziert via Internet und Handy. Je grösser die Anzahl der gemeldeten Reisen, desto genauer wird der Verteilschlüssel und desto gerechter die Aufteilung des Pauschalbetrags auf die TU. Ausserdem können mit der Online-Erfassung die Kosten für die Datenverarbeitung gesenkt werden.

Die Erhebung funktioniert so: Jedem Marschbefehl-Versand wird ein Flyer mit den Zugriffsdaten, einer Identifikationsnummer und einem Passwort beigelegt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können sich damit auf der Webseite registrieren. Die Angabe der persönlichen Daten (Name und Adresse) ist freiwillig und wird nur für die Teilnahme an der Verlosung (zu gewinnen gibt es attraktive Preise im Gesamtwert von CHF 25 000.–) verwendet. Einzig die Postleitzahl wird registriert und für die korrekte statische Hochrechnung verwendet.

Aufgrund der erfassten Dienstdauer wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine Erhebungsperiode zugeteilt, in der Regel zwei Wochen. Zu Beginn dieses Zeitraums erinnert ein E-Mail daran, dass man ab jetzt sämtliche öV-Reisen mit dem Online-Fragebogen erfassen soll. Beim Eingeben der Fahrten wird man durch die Fahrplandaten unterstützt, das heisst



Der neugestaltete Flyer zur Ermittlung des Verteilschlüssels.

dass man wie beim Online-Fahrplan Orts- und Wegvorschläge erhält und die zu erfassende Fahrt gemäss der gewählten Reiseroute auswählen kann. So können viele Fehlerquellen, beispielsweise durch unlogische Via-Verbindungen, von Anfang an ausgeschlossen werden. Damit wird der spätere Aufwand zur Datenbereinigung und Qualitätssicherung reduziert. Die Online-Plattform ist eine sogenannte «responsive website», deren Ansicht und Benutzerführung sich an die jeweilige Bildschirmgröße anpasst. Der Online-Fragebogen kann also mit Smartphone, Tablet oder PC bequem ausgefüllt werden.

Die Mobilitätsumfrage begann im April 2014 und endet im Juli 2015. Fragen zur Erhebung beantwortet Daniel Meier: daniel.meier@voev.ch.

sabine.kraehenbuehl@voev.ch, 031 359 23 57

Der VöV ist für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Die wuchtige Annahme der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 bildet mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Basis für eine nachhaltige und dauerhafte Finanzierung des Schweizerischen Schienennetzes. Für die Strasseninfrastruktur soll es mit dem «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds» (NAF) eine vergleichbare Lösung geben.

Zahlreiche Autobahn- und Strassenabschnitte aus den 60er- und 70er-Jahren sind nicht für die heutige Verkehrsdichte gebaut worden. Die Überlastung der Infrastruktur erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt und führt vor allem in Städten und Agglomerationen zu Verkehrsproblemen – auch für Busse und teilweise für Trams des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig stehen den massiv steigenden Ausgaben rückläufige Einnahmen gegenüber, denn der an sich positive Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen führt zu einem Rückgang der Mineralölsteuer-Einnahmen.

Deshalb rechnet der Bundesrat ab Ende 2017 mit einer Finanzierungslücke von etwa 1,2 Milliarden Franken pro Jahr, wenn man davon ausgeht, dass neben dem blossen Substanzerhalt auch Ausbauten getätigt werden sollen.

Abhilfe soll der NAF schaffen: Ähnlich wie bei FABI ist vorgesehen, dass mit dem NAF sowohl Unterhalt als auch Ausbau des Nationalstrassennetzes sowie die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen über ein Gefäss finanziert werden. Dazu wird der bereits bestehende Infrastrukturfonds für Agglomerationsprojekte umgestaltet, allerdings soll er keine reinen Eisenbahnprojekte in den Agglomerationen mehr enthalten.

Auch der NAF soll in der Verfassung verankert werden und unbefristet gelten. Alimentiert wird er mit bestehenden Einnahmen (Mineralölsteuerzuschlag, Vignette) und umgewidmeten sowie neuen Einnahmen, namentlich der Automobilsteuer sowie einer Pauschalen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Um die Finanzierungslücke zu decken, schlägt der Bundesrat vor, entweder den Mineralölsteuerzuschlag um 12 oder 15 Rappen pro Liter zu erhöhen. Zudem sollen sich Besitzer von Elektroautos und anderen Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken sich ab 2020 mit einer Pauschale an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen.

Ein Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) soll die nötigen Ausbauten des Nationalstrassennetzes koordinieren. Der erste Realisierungsschritt für die Zeit bis 2030 umfasst Projekte im Umfang von 6,6 Milliar-

den Franken, wobei das Parlament Kredite von 2,6 Milliarden bereits freigegeben oder zur Beratung überwiesen erhalten hat. Analog zum Vorgehen beim Ausbau der Bahninfrastruktur wird der Bundesrat dem Parlament alle vier Jahre eine Botschaft unterbreiten.

Die Auswertung der Vernehmlassung zum NAF, die bis 20. Juni gedauert hat, steht noch aus. Bereits aber haben die kantonale Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, der Schweizerische Städteverband, der Schweizerische Gemeindeverband, VöV und Litra an einer gemeinsamen Pressekonferenz ihre Zustimmung zum NAF demonstriert.

VöV unterstützt die Schaffung des NAF

Dabei stellte sich der VöV klar hinter den neuen Strassenfonds, postulierte aber zwei Forderungen: Zum einen muss der Fonds unbefristet mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden, zum andern ist es zwingend notwendig, dass er den Agglomerationsverkehr mindestens im heutigen Umfang unterstützt. Der bewährte Vier-Jahres-Rhythmus darf dabei nicht verlängert werden. Der VöV wies an einer gemeinsamen Medienorientierung mit den erwähnten Organisationen mit Nachdruck darauf hin, dass die Schweiz neben einem konkurrenzfähigen Schienennetz auch die Strasse als Verkehrsträger für den motorisierten Privatverkehr, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr braucht.

Für den VöV ist es ebenso wichtig, dass die unbefristete Bundes-Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs und die Substanzerhaltung



Aggloverkehr auf Schiene und Strasse: Beide dienen als wichtige Verkehrsträger des öV.

der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sichergestellt wird – und dies mindestens im heutigen Umfang. Deshalb ist für den VöV klar, dass der NAF den Infrastrukturfonds mit den Agglomerationsprogrammen nahtlos ablösen muss, es dürfen dabei keine Investitionslücken entstehen.

roger.baumann@voev.ch, 031 359 23 15

öV-Tarife werden linear um 2,9 Prozent erhöht

Der VöV und Postauto Schweiz AG haben Anfang Mai an einer gemeinsamen Medienkonferenz Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr auf Fahrplanwechsel im Dezember 2014 bekannt gegeben. Auslöser ist eine vom BAV prognostizierte Abgeltungslücke im regionalen Personenverkehr von 90 Millionen Franken für 2015. Die Tarifierhöhung beträgt 2,9 Prozent und erfolgt linear über alle Billette und Abonnemente. Die Ankündigung der Tarifierhöhungen ist sowohl von den Medien als auch von der Politik mit Verständnis aufgenommen worden, nicht zuletzt wegen der im Vorfeld der FABI-Abstimmung von der Politik oftmals geforderten stärkeren Beteiligung der Reisenden an den öV-Kosten. Bis im Juli sollten die Verhandlungen mit Preisüberwacher Stefan Meierhans abgeschlossen werden können.

Die KTBB Fachtagung in Fribourg: erprobtes und wertvolles «Obligatorium»

Als Treffpunkt für die Spezialisten der Buswelt schlechthin lockte die Fachtagung der VöV-Kommission «Technik und Betrieb Bus» (KTBB) Hersteller, Lieferanten, Besteller und Behörden des Strassen-öV ins Forum Fribourg. Die grosse Ausstellung sowie die zahlreichen Referate bildeten den aktuellen Stand der Technik und die Herausforderungen der Branche ab.



Als würde er magisch angetrieben: der CM 150E Elektrobus.

vor zahlreichem und interessiertem Publikum vorstellen. Elf Firmen profitierten von den Ausstellerfenstern und boten insgesamt 53 zwanzigminütige Vorstellungen an. Viel Erfolg hatte die in Amriswil (TG) und Siebnen (SZ) domilierte ceekon AG, die ihren vollelektrischen CM 150E Elektrobus vorstellte. Modular und von einem Elektromotor der Firma Brusa Elektronik AG aus Sennwald (SG) angetrieben, hat der Niederflrbus alle erstaunt, die eine Probefahrt machen konnten. Das fehlende Motorgeräusch lässt denken, dass der Bus durch magische Kräfte gezogen wird.

Unter der Leitung von Thomas Nideröst (Stadtbus Winterthur), Präsident der KTBB, und Markus Anderegg, stellvertretender Direktor der BERNMOBIL und Mitglied der KTBB, war die Fachtagung KTBB 2014 schliesslich auch in diesem Jahr der unumgängliche und geschätzte Treffpunkt von Herstellern, Lieferanten, Behörden und Busunternehmen. Dies auch dank dem Verband öffentlicher Verkehr und seinen Mitarbeitenden, die den zweitgrössten Anlass des Verbandes – nach der Generalversammlung – erst ermöglicht haben. Die Tagungsreferate sind abrufbar unter:

www.voev.ch/fachtagung-ktbb-2014

bruno.galliker@voev.ch, 031 359 23 38

Als quasi «Obligatorium» für alle Fachleute des öffentlichen Strassenverkehrs fand die von der Kommission Technik und Betrieb Bus (KTBB) des VöV organisierte Tagung am 21./22. Mai 2014 im Forum Fribourg statt – genau dort, wo der Musikantenstadl anfangs Monat über die Bühne ging. Wie alle zwei Jahre von einer grossen Ausstellung von Bussen, Fahrzeugkomponenten und Einrichtungen begleitet, erfüllte der Anlass auch diesmal die Erwartungen der Busparten-Prominenz vollumfänglich: Sowohl die Hersteller und Lieferanten, die ihre Produkte dank ausgezeichnetem Rahmen präsentieren konnten, wie auch die Vertreter von Behörden und Transportunternehmen profitierten von diesem in der Branche einzigartigen Anlass. Mit beinahe 30 Referenten aus allen Landesteilen und dem Ausland und allen Branchensparten war das Referatprogramm reichhaltig und lehrreich. Einige Beispiele aus der Referatsliste: Lebenszykluskosten, Treibstoffverbrauchs-Management, barrierefreier Zugang zum Fahrzeug im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes oder Antriebstechnik der Zukunft. Die Themen waren vielfältig und anspruchsvoll, und der Konferenzsaal war vor allem am ersten Tag so gut besetzt, dass kaum genügend Stühle zur Verfügung standen. Um Arbeit und Spass zu kombinieren, schlug das Organisationsteam zum ersten Mal so genannte Ausstellerfenster vor. Diese waren in

einem separaten Programm aufgelistet und wurden jeweils via Lautsprecher in der Halle angekündigt. So konnten die Aussteller die eine oder andere Funktionalität oder Produkte



Die KTBB Tagung führt alle zwei Jahre die Strassen-öV-Prominenz zusammen.

öV-Karte / SwissPass: Projektstand bei Halbzeit

Das Projekt öV-Karte / SwissPass hat die erste Halbzeit der geplanten Projektdauer hinter sich. Grund für einen Rückblick auf die wichtigen, bereits erreichten Meilensteine und einen Ausblick auf die kommenden Herausforderungen.

Per Mitte 2015 wird der neue SwissPass die heutigen General- und Halbtaxabonnemente ersetzen, gleichzeitig wird im öffentlichen Verkehr der Schweiz flächendeckend die elektronische Kontrolle eingeführt. Das Projekt wurde im Februar 2013 gestartet und befindet sich jetzt ungefähr in der Mitte der geplanten Projektdauer.

In einem ersten Schritt werden die zwei öV-Bestseller-Abonnemente General- und Halbtaxabonnemente via SwissPass erhältlich sein. Die neue rote Plastikkarte soll den öV-Kundinnen und Kunden den vereinfachten Zugang zu zahlreichen zusätzlichen Dienstleistungen im Mobilitäts- und Freizeitbereich ermöglichen. Das Geschäftsmodell, wie die Angebote der Partnerunternehmen (Kundenmehrwerte) über den SwissPass gebucht werden können, wurde vom Strategischen Ausschuss Direkter Verkehr StAD im April 2014 genehmigt. Über das für den SwissPass neu geschaffene Kundenportal gelangen die SwissPass-Kunden künftig direkt auf die Webshops der Anbieter und können die Angebote mit dem auf der Karte integrierten Chip buchen. Dabei wird bei den Anbietern eine Jahresgebühr sowie eine pro getätigten Verkauf fällige Transaktionsgebühr zur Finanzierung des Betriebs des Portals erhoben. Über die Neuzulassung von Partnerfirmen entscheidet die Kommission Markt Personenverkehr. Neben GA und Halbtax werden aber auch Abonnemente der Schweizer Tarifverbände via SwissPass erhältlich sein. Im Sinne einer klaren Fokussierung des Projekts hat der StAD entschieden, das Projekt in zwei Phasen durchzuführen. In der Phase 1 beschränkt sich das Projekt auf die Integration von GA und Halbtax. In der Phase 2 werden die Verbände ins Projekt eingebunden werden. Verbindliche Zusagen zur Integration ihrer Abos auf dem SwissPass sind bisher von «unireso», «mobilis», «frimobil», «Passepartout» und vom «Bündner GA» eingegangen.

Einführung der elektronischen Kontrolle

Mit dem SwissPass wird im öV Schweiz die flächendeckende elektronische Kontrolle eingeführt, da auf der Karte nur noch Informationen zur Identität des Kunden sowie ein Foto aufgedruckt sein werden. Die öV-Leistungen können nur noch elektronisch abgerufen werden. Die nötige Kontroll-Software wird durch das

Projekt entwickelt, aber alle rund 250 Transportunternehmen und Seilbahnen, die GA und Halbtax akzeptieren, benötigen künftig eine elektronische Kontroll-Lösung, die selbständig beschafft werden muss.

Bei der Wahl der Kontroll-Lösung haben die TU verschiedene Möglichkeiten: In Frage kommen mobile oder beim Chauffeur fix installierte Kontrollgeräte, mit RFID-Leser ausgestattete Smartphones, oder eine Kontrolle direkt am PC über ein Web-Interface. Die Wahl der Kontroll-Lösung hängt von den Bedürfnissen, der Art der Kontrolle (Stichkontrolle, Einstiegskontrolle, usw.) sowie vom Kontrollvolumen der Transportunternehmen ab, unterstützt und beraten werden Sie durch das Projektteam (E-Mail: susanne.gruen@voev.ch). Bisher wurden acht Workshops in allen Regionen der Schweiz durchgeführt, an denen die TU Gelegenheit hatten, die verschiedenen Kontroll-Lösungen und -Service-Provider kennen zu lernen und Fragen zu stellen. Weitere Workshops sind im Juli und August 2014 geplant. Damit die TU die neuen Verkaufs- und Kontrollprozesse kennen lernen und den Betrieb der Kontroll-Lösungen sichergestellt werden kann, werden durch das Projekt «Moderatoren» ausgebildet, die ihr Wissen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihres Unternehmens weitergeben. Diese Ausbildung erfolgt gegen Ende Jahr 2014.

Ein Pilot schafft Sicherheit

Ein wichtiger nächster Schritt zur Einführung des SwissPass wird die Durchführung eines produktiven «Pilotversuchs» im November 2014 sein. Dieser Pilot soll mit öV-internen Testkunden (Mitarbeitende der TU) auf dem Gebiet der Zentralbahn in der Innerschweiz durchgeführt werden. Beteiligte TU sind SBB, PAG und zb. Getestet werden alle produktiven Verkaufs- und Kontrollprozesse unter Einbezug der Servicestellen (Kundencenter Brig).

Weitere Informationen zur Einführung des SwissPass erhalten die TU auf der Homepage des Projekts (<https://oevkarde.sphosting.ch>), oder via Newsletter von ch-direct (www.voev.ch/Newsletter-ch-direct). Hier finden Sie auch die Daten für die zusätzlichen Workshops zur Einführung der elektronischen Kontrolle.

sabine.kraehenbuehl@voev.ch, 031 359 23 57

Neue Unternehmensleiter

François Gatabin neuer Direktor der MBC



Am 1. Oktober 2014 wird François Gatabin die Direktion der Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) übernehmen. Er wird damit Nachfolger von Interims-

Direktor Charles Falciano, der nach dem Abgang von Michel Pernet im November 2013 vom Verwaltungsrat der MBC eingesetzt worden war. Seit 2007 führt François Gatabin den regionalen Personenverkehr der SBB für die Westschweiz; für die gleiche Region ist er auch seit 2010 SBB-Koordinator. Zwischen 1985 und 1996 war er Lokführer zuerst in Genf, danach in Lausanne. Er verfügt über langjährige Erfahrung im öffentlichen Verkehr, ausgezeichnete Kenntnisse der Region und der Kundschaft. Ausserdem hat er ein Master in öffentlicher Verwaltung am Hochschulinstitut für Öffentliche Verwaltung (IDHEAP) absolviert.

François Gatabin hat zwischen 1996 und 2007 bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) gearbeitet und war dort fünf Jahre lang nationaler Präsident. Dank seiner Laufbahn hat er sehr gute Beziehungen zu den Behörden. Er ist verheiratet und Vater von drei Töchtern und lebt mit seiner Familie in Clarmont, wo er zwischen 2006 und 2011 auch als Gemeinderat tätig war.

Pilatus-Bahnen: Godi Koch folgt auf André Zimmermann

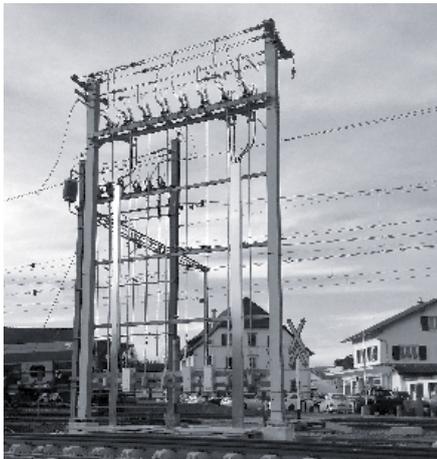


Der Verwaltungsrat der Pilatus-Bahnen AG hat mit Godi Koch den bisherigen Finanzchef (CFO) als neuen CEO gewählt. Godi Koch (52) erwarb seine Fachausbildung an der Universität St. Gallen, die er mit dem Lizentiat der Wirtschaftswissenschaften in Fachrichtung Finanz- und Rechnungswesen abschloss. Er ist wohnhaft in Grosswangen, verheiratet und Vater von drei Söhnen. Der passionierte Berggänger und Skifahrer hat seine neue Funktion am 1. Juni 2014 übernommen.

Godi Koch folgt auf André Zimmermann, der die Pilatus-Bahnen AG in den letzten 12 Jahren geleitet und zusammen mit den rund 230 Mitarbeitenden weiterentwickelt hat.

Weiterbildungen in Eisenbahntechnologie – der Aufbau geht weiter

Mit dem CAS «Elektrische Anlagen» startet im Herbst 2014 an der Fachhochschule Freiburg das zweite bahntechnologische Weiterbildungsangebot auf Hochschulstufe. Im CAS Fahrbahn läuft bereits erfolgreich die zweite Durchführung. Weitere entsprechende Angebote zu den Sicherungsanlagen und den Fahrzeugen sind in Planung. Diese Weiterbildungen sollen zum Erhalt und der Förderung des bahntechnischen Wissens in der Schweiz beitragen.



Fahrleitungsschaltposten bei der CJ in Le Noirmont.

Grosse Neubauten wie die Basistunnels durch die Alpen verlangen nach präziser und innovativer Ingenieurskunst und spezialisiertem eisenbahntechnischem Fachwissen. Der Erfolg der Eisenbahn in der Schweiz und die starke Zunahme des Personen- und Güterverkehrs in den letzten 20 Jahren haben zudem dazu geführt, dass die Eisenbahninfrastruktur verstärkt beansprucht wird. Die Verantwortung dafür, dass deren Zustand weiterhin einwandfrei und sicher ist, ist hoch. Gut ausgebildete und innovative Ingenieurinnen und Ingenieure mit spezialisierten technischen Kenntnissen, aber auch einem Verständnis für das Gesamtsystem Bahn sind sehr gesuchte Fachleute.

Trotz der grossen Bedeutung und dem hohen Standard der Eisenbahnen in der Schweiz erhalten die angehenden Ingenieur/innen an den schweizerischen Hochschulen jedoch kaum bahnspezifisches Wissen mit auf den Weg. Für eine eisenbahntechnische Grundausbildung müssen interessierte Studierende ins Ausland ausweichen. Dies ist einer der Gründe, warum Bahnunternehmen und die Bahnindustrie in der Schweiz grosse Mühe haben, spezialisierte Ingenieur/innen zu finden. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee, bahnspezifische Weiterbildungen für Ingenieurinnen und Ingenieure im Bereich Bahntechnik aufzubauen. Mit dem CAS (Certificate of

advanced studies) wurde eine Form der Weiterbildung an der Hochschule gewählt, die den Vorteil hat, dass sie berufsbegleitend besucht werden kann. Mit der Hochschule für Technik und Architektur Freiburg (EIA) konnte eine Fachhochschule gewonnen werden, die bereit ist, ein längerfristiges Engagement einzugehen und die zudem den Vorteil hat, an der Sprachgrenze zu liegen und die Angebote zweisprachig durchführen zu können.

Die Bahnindustrie (Verband Schweizerischer Bahntechnikunternehmen VSBTU und Swiss-rail), die SBB, das BAV und der VöV haben den Aufbau aktiv unterstützt und nach der ersten positiven Bilanz gemeinsam beschlossen, weitere Angebote aufzubauen. Denn der Bedarf an qualifiziertem Nachwuchs ist auch im Bereich der elektrischen Anlagen, der Sicherungsanlagen und der Fahrzeuge anhaltend hoch.

CAS Elektrische Anlagen: die Ausschreibung läuft

Als nächstes startet nun im Herbst 2014 das CAS Elektrische Anlagen. Das Konzept wurde unter Beteiligung von Fachleuten aus verschiedenen Bahnen und Industriebetrieben, dem BAV und VöV erstellt. Diese Firmen stellen auch den grössten Teil der Referenten und Referentinnen.

Themen CAS Elektrische Anlagen

- Schweizer Bahnsystem
- Aufbau elektrischer Verkehrssysteme
- Gesetzgebung, Regelungen
- Infrastruktur-Planung
- Bahnstromerzeugung und Umformung
- Bahnstromverteilung
- Fahrleitung
- Bahnrückstrom und Erdung
- Bahnspezifische elektrische Anlagen
- Schutz- und Leittechnik
- Bau, Betrieb und Instandhaltung

Verantwortlich für den Studiengang ist Patrick Favre-Perrod, Professor für Elektrotechnik an der EIA Fribourg. Das CAS Elektrische Anlagen richtet sich an interessierte Ingenieurinnen und Ingenieure von Bahnunternehmen, Ingenieurbüros, Unternehmen der Bahnindustrie und Behörden, die eine Weiterbildung im Gebiet der elektrischen Anlagen anstreben. Alle weitere Informationen sind zu finden unter:

<https://www.eia-fr.ch/de/weiterbildung/presentation> und www.voev.ch

CAS Sicherungsanlagen und Fahrzeuge in Vorbereitung

Der Start des CAS Sicherungsanlagen ist auf Frühjahr 2015 geplant, für das CAS Fahrzeuge laufen die ersten Vorarbeiten. Ziel ist es, mit mindestens vier Angeboten die Bahntechnik umfassend abzudecken und damit einen Beitrag zum Erhalt und zur Förderung des bahntechnischen Wissens in der Schweiz zu legen. Rückmeldungen und Fragen bitte an den Autor.

urs.walser@voev.ch, 031 359 23 13

Erfolgreicher Abschluss der ersten Klasse CAS Fahrbahn

Der erste Jahrgang des CAS Fahrbahn hat erfolgreich abgeschlossen: Im Frühjahr konnten drei Frauen und 19 Männer an der Fachhochschule Freiburg das Zertifikat entgegen nehmen. Drei der Absolvent/innen, Vanessa Hugo, Antonio Maesano und Tamara Vanoli, haben eine Alumni-Vereinigung Eisenbahntechnologie ins Leben gerufen. Sie sprechen damit auch Unternehmen an, die interessiert sind an einem Kanal zu den Fachkräften. Kontakt über: et-alumni@gmx.ch



Sanierungsfrist 2014 für Bahnübergänge wird angepasst

Bis Ende 2014 müssen bekanntlich nicht verordnungskonforme Bahnübergänge saniert werden. Es ist nun absehbar, dass die Sanierungsfrist trotz grosser Anstrengungen nicht in allen Fällen eingehalten werden kann. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat deshalb die bestimmende EBV angepasst und dazu eine Anhörung durchgeführt.

Das BAV will die Bahnen verpflichten, bis Ende 2014 vollständige Gesuche für alle noch pendingen Übergänge einzureichen, und diese innerhalb eines Jahres nach Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids zu sanieren.



Typischer, durch Signalisation verordnungskonformer Bahnübergang: Sanierungsziel 2014 erreicht.

Bahnen für nicht verordnungskonforme Bahnübergänge bis Ende 2014 ein vollständiges Gesuch um Aufhebung oder Anpassung bei der zuständigen Behörde einreichen. Innerhalb eines Jahres nach Vorliegen einer rechtskräftigen Bewilligung muss die Sanierung dann abgeschlossen sein.

Im umstrittenen 4. Absatz des neuen Artikels 83f werden die Bahnunternehmen verpflichtet, an Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen verhältnismässige, risikoreduzierende Übergangsmassnahmen zu prüfen und umzusetzen. Dies ist in vielen Fällen nur durch eine sofortige Aufhebung des Bahnübergangs gem. EBG Art. 19 (siehe auch Empfehlung des VöV und Bericht im voyage 1/2014) oder reduzierten Fahrgeschwindigkeiten (gegebenenfalls mit Fahrplanauswirkungen) machbar. Provisorische Sicherungsanlagen sind bei später aufzuhebenden Bahnübergängen kontraproduktiv und gefährden nachhaltige Lösungen. Die anzuwendende Praxis dieser Übergangsmassnahmen muss deshalb Gegenstand weiterer Diskussionen mit den zuständigen Behörden sein.

Die vorgeschlagene Lösung erlaubt es, den nötigen Druck für die Sanierung der Bahnübergänge und damit zu Gunsten der Sicherheit aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig kann den Terminverzögerungen Rechnung getragen werden, welche die Bahnen kaum beeinflussen können. Rückmeldungen und Fragen an den Autor.

urs.walser@voev.ch, 031 359 23 13

Trotz der grossen Anstrengungen aller Beteiligten ist absehbar, dass vermutlich mehrere hundert Bahnübergänge nicht innerhalb der gesetzten Frist 31.12.2014 saniert werden können. Dies ist vor allem auf Einsprachen sowie Beschwerden von Dritten gegen die Projekte zurückzuführen, die beim Bundesverwaltungsgericht und Bundesgericht gegen die Baubewilligungsentscheide eingereicht wurden. Ein weiterer Grund sind Ressourcen-Probleme bei den betroffenen Bahnunternehmen, beim BAV und den Lieferanten.

Würde man die bestehende Regelung nicht anpassen, müssten alle säumigen Eisenbahnunternehmen entweder die Vorschriftskonformität dadurch herstellen, dass sie die Bahnübergänge nur noch mit reduzierter Geschwindigkeit oder mit Fahrt auf Sicht befahren, oder sie müssten ein Gesuch um Abweichung von den Vorschriften gemäss Artikel 5 Absatz 2 EBV stellen. Das BAV hat deshalb eine Anpassung der entsprechenden EBV-Artikel veranlasst.

Damit soll eine pragmatische Lösung vorgegeben werden, die im Interesse der Sicherheit einen möglichst raschen Abschluss der Arbeiten ermöglicht. Gemäss dem Vorschlag müssen die

Der von der AGr BUe für gut befundene Lösungsansatz:

EBV Art. 83f Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...: Aufhebung und Anpassung von Bahnübergängen

- 1 Entspricht ein Bahnübergang nicht den Artikeln 37a–37d in der Fassung vom ..., so ist er aufzuheben oder anzupassen. Das Gesuch um Aufhebung oder Anpassung ist bis spätestens 31. Dezember 2014 bei der zuständigen Behörde einzureichen.
- 2 Der Bahnübergang ist innerhalb eines Jahres nachdem die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung oder Baubewilligung vorliegt, aufzuheben oder anzupassen.
- 3 Aufhebungen und Anpassungen, die nach Artikel 1a Absatz 1 VPVE6 genehmigungsfrei durchgeführt werden können, sind bis spätestens 31. Dezember 2014 abzuschliessen.
- 4 An Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen müssen unverzüglich alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden. Für diese Massnahmen ist kein Gesuch nach Artikel 5 Absatz 2 erforderlich.

Bahnbrückenparadies mit drei Parteien

Brückenbauingenieure haben drei Aufgaben zu erfüllen: Die Brücke muss halten, sie muss kostengünstig zu erstellen sein, und sie sollte das Auge nicht grad beleidigen. In 170 Jahren Eisenbahngeschichte gab es in der Schweiz reichlich Gelegenheit, das zu üben. 102 von über 8000 Brücken beschreibt der neue Band «Schweizer Bahnbrücken».

Das Land, das ebenso mit seinen Eisenbahnbrücken wie mit den – in der Regel bekannteren – Tunnels glänzt, hat erwartungsgemäss zahlreiche Pionierleistungen im Brückenbau aufzuweisen. Denn wer die Gotthard-, die Lötschberg–Simplon-, die Albula- oder auch die scheinbar harmlose Ricken–Wasserfluh-Strecke bewältigen wollte, musste Brücken bauen. Der opulente Bild- und Textband «Schweizer Bahnbrücken» würdigt diese Leistungen meisterhaft. Zwar mit der Zurückhaltung, wie sie Ingenieure auszeichnet, dafür mit der nötigen Akribie und grossartigen Bildern von Georg Aerni. Ein ausführliches und bebildertes Glossar lässt auch keine Wünsche betreffend Fachbegriffen offen.

Die Pioniere – von Maillart bis Moser

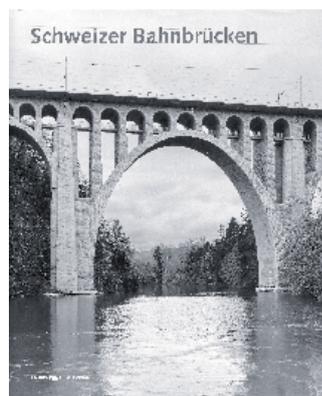
Das Verdienst der ersten Schweizer Bahnbrücke (über zwei Meter Länge) kommt zwar keinem Schweizer sondern – wahrscheinlich – dem Südtiroler Alois Negrelli zu. Er konstruierte für die Spanisch-Brötli-Bahn 1847 den Schäfli-bachdurchlass bei Dietikon. Die Bonsai-Brücke ist noch in Betrieb, aber fast nur auf allen Vieren unter einer neuen Stahlbetonbrücke zu besichtigen. Nach Negrelli sind dann auch die Schweizer aktiv geworden. Unter den 102 im Detail vorgestellten Werken des Buches kommt der Herzogenbuchseer Robert Moser (1838 bis 1918) zehn Mal vor. Er baute unter anderem die Nordrampe der Gotthardbahn. Zwar nur mit einer Brücke vertreten, aber dennoch der Pionier der Betonbrücken, ist der Berner Robert Maillart (1872 bis 1940). Adolf Bühler ist wie der Deutsche Karl von Etzel (1812 bis 1865) mit fünf Brücken im Band vertreten. Vier Brücken gehen auf die Firma von Theodor Bell in Kriens zurück.

Karl von Etzel konstruierte in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts die Brennerbahn, noch vor der Albulabahn ein UNESCO-Weltkulturerbe. Neuere Brücken wie die Rheinbrücke

bei Bad Ragaz, 1994 völlig neu konstruiert, haben in der Regel keine namentlich genannten entwerfenden Ingenieure mehr, sondern gelten als Projekte der auftraggebenden Bahnen.

Stein- gegen Eisen- gegen Betonfraktion

Brückenbaufans gehören fast in jedem Fall einer Fraktion an: Stein- oder Eisenbrückenfans. Nachdem die ersten Brücken des spät gestarteten Eisenbahnlandes Schweiz Mauerbrücken wie die Reussbrücke bei Turgi (1855) waren, kamen in den siebziger Jahren vor allem die Eisenbrücken in Mode. Eisen galt als preiswerter. Und als es im Zeitalter sich massiv bekriegerender privater Eisenbahngesellschaften darum ging, möglichst rasch den Claim für möglichst viele lukrative Strecken abzustecken, waren die schnell zu errichtenden Eisenbrücken gefragt wie nie. Erst später wurde klar, dass die statisch knapp berechneten Eisenbrücken wachsenden Verkehr nur bedingt bewältigen konnten. Ab den 1890er-Jahren, wie Conzett, Reber und Weidmann im Eingangskapitel anschaulich schildern, trommelte Robert Moser erfolgreich in der Kampagne «Ehre dem Stein» für die Renaissance der Steinbauweise, etwa mit dem



Jürg Conzett, Jean-Jacques Reber und andere

Schweizer Bahnbrücken

2013; 239 Seiten; etwa CHF 80.–

Aussersihler Viadukt (1898) oder der Eglisauer Rheinbrücke (1897). Der Begriff «Ehre dem Stein» geht dabei auf Mosers Projektnamen für den Lorraineviadukt, ein Strassenprojekt, in Bern zurück.

Nach der Jahrhundertwende wurde der Kampf Eisen gegen Stein vom Kampf Stein gegen Beton abgelöst. Er hält in gedämpfter Form bis heute an.

Zwölf Wandervorschläge

«Schweizer Bahnbrücken» ist kein Wanderbuch. Dennoch regt es natürlich an, sich die vielen Highlights unter den beschriebenen Bauwerken etwas intensiver anzugucken, als bloss meist ziemlich rasch drüber zu fahren. Die folgende Auswahl von zwölf Brücken, die alle im neuen Bahnbrückenbuch beschrieben sind, ist natürlich subjektiv. Und es sind nicht nur die spektakulärsten, sondern auch kleinere, aber für eine Stilrichtung besonders anschauliche Bauwerke darunter. Die Reihenfolge ist keine Rangliste.

- Sitterviadukt SOB St. Gallen; 1910 (Umbau 1988); Entwurf: Alexander Acatos
- Viaduc de Grandfey; 1862 (Umbau 1926); Entwurf: Wilhelm Nördling, Charles Jacquemin, Adolf Bühler (1926)
- Aarebrücke Koblenz; 1892; Entwurf: Robert Moser
- Kanderviadukt Frutigen; 1913 und 1982 (Ergänzung)
- Viaduc du Day bei Vallorbe; 1869 (Umbauten 1900, 1925, 2012); Entwurf Jules Gaudard
- Steffenbachbrücke bei Realp (UR; 1914 (Umbauten 1915, 1925); Entwurf: Rudolf Dick
- Kreisviadukt Brusio; 1908 (Umbau 2011)
- Viadukt Aareübergang Bern; 1941; Entwurf: Adolf Bühler
- Linthkanalbrücke Ziegelbrücke-Niederurnen; 1968
- Bietschtalviadukt; 1913 (Umbau 1986); Entwurf: Albert Buss
- Wiesener Viadukt bei Davos; 1908; Entwurf: Friedrich Hennings
- Rorbachbrücke bei Wassen; 1983 (Umbau 2003; Vorgängerbrücke 1882)

Die dazugehörigen Wandermöglichkeiten kann man sich unter map.geo.admin.ch, der elektronischen 25 000er-Karte, zusammenstellen.

Hans Kaspar Schiesser

Verband öffentlicher Verkehr VöV

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
Telefon 031 359 23 23
Fax 031 359 23 10
www.voev.ch, info@voev.ch

Redaktion

Roger Baumann, Tel. 031 359 23 15
roger.baumann@voev.ch

Gestaltung

Rahel Bisesti, Angela De Stefano, VöV

Französische Übersetzung

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

Nächste Ausgabe

Oktober 2014