

voyage

5 | 2014 | November
Verbandsinformationen



Ein Eurocity auf der Heimfahrt aus Italien – soll das gut funktionierende System des internationalen Bahnverkehrs für ein paar Rosinenpicker gefährdet werden?

3 Liberalisierung im Busverkehr – die Fakten

Reise- oder Fernbusse sollen behandelt werden wie ein öffentliches Verkehrsmittel – tatsächlich gefährdet die Rosinenpickerei den öV Schweiz.

5 Kann Mobility Pricing Verkehrsspitzen glätten?

Laut Verkehrsministerin Doris Leuthard ist Mobility Pricing der Schlüssel zu weniger Staus auf Strasse und Schiene – der VÖV bezweifelt dies und warnt vor einer «Pendlerstrafe».

8 Sanierung Bahnübergänge: So geht es weiter

Bahnen müssen bis Ende 2014 Gesuche für noch pendenten Bahnübergänge einreichen. Und Sofortmassnahmen ergreifen. Die VÖV-Tipps dazu.

Fernbusse: Rosinenpicker gefährden das öV-System der Schweiz

Anfang 2013 verlor die Deutsche Bahn das Monopol für den Fernverkehr. Aktuell, also 2014, beträgt das Volumen im Fernbusmarkt in Deutschland nach Hochrechnungen bereits 160 Mio. Euro, im nächsten Jahr sollen es 350 Mio. Euro sein.

Jetzt sind auch in der Schweiz ein paar Interessenvertreter auf den Liberalisierungszug aufgesprungen und fordern ein Ende des Fernverkehr-Monopols für die SBB – auch wenn die Reisebus-Betreiber selbst kaum Marktchancen sehen. Für mich ist klar: Eine umfassende Liberalisierung würde das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz gefährden – ein System notabene, das weltweit als eines der besten eingestuft wird. Denn wir können nicht beides haben, einen öffentlichen Verkehr mit Taktfahrplan, mit quersubventionierten Nebenlinien und einem respektablen Kostendeckungsgrad – und daneben Billigangebote, die nur zu gut frequentierten Zeiten gut ausgelastete Strecken bedienen. Wenn sich jemand die Rosinen herauspickt und für gewisse Linien Billigpreise anbietet, senkt dies den Kostendeckungsgrad des öffentlichen

Verkehrs – bezahlen müsste dies die Allgemeinheit entweder durch höhere Tarife oder durch ein deutlich schlechteres öV-Angebot. Schon jetzt birgt die neue Konkurrenzsituation mit den Fernbussen viele Risiken für den Markt, der derzeit vor allem aus Fernverbindungen zwischen oft bereisten Städten besteht.

Kommt dazu, dass in der jetzigen Situation gar kein Wettbewerb mit gleich langen Spiessen entstehen würde. Die Arbeitsbedingungen der Chauffeure lassen sich nicht im Entferntesten mit in Gesamtarbeitsverträgen festgehaltenen Bestimmungen der Lokführerinnen und -führer von Schweizer Bahnbetreibern vergleichen. Zudem müssen Busse (bis jetzt) keine Trassenpreise bezahlen.

Ein nahezu perfektes öV-System gefährden, nur damit ein paar Rosinenpicker auf die Schnelle viel Geld verdienen und ein paar Schnäppchenjäger fast gratis riesige Distanzen zurücklegen können, und das alles auf Kosten der Allgemeinheit? Nein Danke!

Ueli Stückelberger, Direktor

Inhalt

Vielen Dank, Urs Hanselmann	2
«Liberalisierung im Busverkehr» – die Fakten	3
Neu bei ch-direct	3
Pilotversuch bei der Zentralbahn – der SwissPass im Praxistest	4
Zugerland Verkehrsbetriebe testen «BiBo»	4
Infrastrukturtag zum Mobility Pricing: Kann man so die Verkehrsspitzen glätten?	5
Der VöV optimiert Statistikprozesse	6
Neue RTE-Regelung Vorsignaldistanzen	6
öV-Kongress in Zürich – Womit punktet der öffentliche Verkehr?	7
Umsetzung Interoperabilität- und Safety-Richtlinie (BaRe 2.2)	7
Sanierung Bahnübergänge: Das empfiehlt der VöV für Massnahmen nach 2014	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, 9. Dezember 2014
Tagung Schritte in die öV-Zukunft
 Ort: Bern

Donnerstag/Freitag,
22./23. Januar 2015
Kongress «Einfach und smart – womit punktet der öV?»
 Ort: Zürich

Donnerstag/Freitag,
10./11. September 2015
Generalversammlung VöV 2015
 Ort: Zürich

Weitere Veranstaltungen unter:
www.voev.ch/veranstaltungen

Vielen Dank, Urs Hanselmann

Mit der Generalversammlung in Leysin ging nach vier Jahren auch die Amtszeit von Urs Hanselmann als VöV-Präsident zu Ende. Eine Würdigung von Michel Joye, seinem Nachfolger.

Urs Hanselmann wurde an der Generalversammlung 2010 in St. Gallen zum neuen Präsidenten und damit zum Nachfolger von Richard Kummrow gewählt. Er war zu jenem Zeitpunkt Direktor der Basler Verkehrsbetriebe und konnte bereits auf eine lange «Karriere» in zahlreichen VöV-Gremien zurückblicken: Er war ab 1999 Präsident der Kommission «Technik Strasse», rückte im gleichen Jahr in den Vorstand auf und gehörte 2001 bis 2004 auch dem Ausschuss an. Was mich an Urs Hanselmanns Wirken am meisten beeindruckt hat, ist sein Einsatz für die Gesamtbranche. Für den öffentlichen Verkehr als ein einziges System also, so wie wir das schon seit einiger Zeit propagieren. Dabei hat Urs seine «Herkunft», also das Verwurzelt-sein in der Welt der Verbände, während seiner gesamten Zeit als VöV-Präsident hinter die Interessen und Positionen der Gesamtbranche gestellt.

So erstaunt es nicht, dass während seiner Amtszeit sowohl der STAD, das strategische Organ des Direkten Verkehrs, gegründet wurde, als auch die konkrete Zusammenarbeit mit den Verbänden buchstäblich aufgeleitet wurde. Seine ruhige, ja unaufgeregte Art, Generalversammlungen, Vorstands- oder StAD-Sitzungen zu leiten, hat auch bei kniffligen oder umstrittenen Themen zu sachlichen, produktiven Diskussionen und schliesslich Beschlüssen geführt. Davon profitiert jetzt nicht mehr die ganze Schweiz – aber wir Westschweizer schon: Denn Urs Hanselmann bleibt Verwaltungsratspräsi-



Urs Hanselmann (links), VöV-Präsident bis im Herbst 2014, zusammen mit seinem Nachfolger Michel Joye.

dent des Waadtländer Tarifverbundes «mobilis», in dem elf Unternehmen für eine gut funktionierende Transportkette im Kanton Waadt sorgen. Ich wünsche Urs dabei auch weiterhin viel Befriedigung und hoffe, dass sich die Welt der Verbände und des Direkten Verkehrs immer noch etwas näher aufeinander zu bewegen – damit die Vision des öffentlichen Verkehrs als einheitliches System über die ganze Schweiz bald Realität wird.

Michel Joye, Präsident VöV

Tagung Schritte in die öV-Zukunft

Für Kurzentschlossene besteht noch die Möglichkeit, sich für die Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» am 9. Dezember 2014 anzumelden. Die Projektleitenden laden Sie ein, einen Blick auf die zentralen Innovationsvorhaben des öffentlichen Verkehrs Schweiz zu werfen. Im Zentrum stehen die Einführung des SwissPass per Mitte 2015 und die damit verbundenen Anpassungen, die bei den Transportunternehmen gemacht werden müssen. Aber auch die Einführung des zukünftigen Preissystems und der neuen öV-Sortimente, die allmählich näher rücken, führen zu einigen Veränderungen bei den Transportunternehmen.

Damit Sie die neuen Möglichkeiten optimal für sich nutzen können, informieren Sie sich am 9. Dezember 2014 im Kursaal Bern. Selbstverständlich werden Sie wiederum die Gelegenheit haben, den Fachleuten Fragen zu stellen. Wir freuen uns auf Sie.

Datum: 9. Dezember 2014 **Ort:** Kursaal Bern **Kosten:** CHF 200.– pro Teilnehmenden

«Liberalisierung im Busverkehr» – die Fakten

Mitte Oktober präsentierte der Nutzfahrzeugverband Astag einen Forderungskatalog in Sachen Liberalisierung Busverkehr. Hauptanliegen: Ein Reisebus soll als öffentliches Verkehrsmittel anerkannt und auch so behandelt werden.

Reise- oder Fernbusse gibt es seit jeher. Touristinnen und Touristen fahren an Strände im Süden Europas, Gastarbeiter regelmässig zurück in die Heimat. So weit so gut. Nach den Vorstellungen des Nutzfahrzeugverbandes Astag wird jetzt eine Liberalisierung des Schweizer Busverkehrs angestrebt, damit Fernbusse nicht mehr nur Zürich–München oder Bern–Frankfurt fahren können, sondern auch in der Schweiz «Fernverbindungen» anbieten könnten.

Heute ist das nicht möglich: Eine Verordnung des Bundes legt fest, dass neue Angebote nur bewilligt werden, wenn sie keine bestehenden öV-Angebote – Bahn ebenso wie Postauto – gefährden. Eine hohe Hürde. In Deutschland ist genau das seit Anfang 2013 anders, damals verlor die Deutsche Bahn das Monopol für den Fernverkehr. Aktuell, also 2014, beträgt das Volumen im Fernbusmarkt in Deutschland nach Hochrechnungen bereits 160 Mio. Euro, im nächsten Jahr sollen es 350 Mio. Euro sein. Deshalb sind jetzt auch in der Schweiz Interessenvertreter auf den Liberalisierungszug aufgesprungen und fordern ein Ende des Fernverkehr-Monopols für die SBB – auch wenn die Reisebus-Betreiber selbst kaum Marktchancen sehen. Einerseits, weil der Schweizer öV mit seinem Taktfahrplan alle grösseren Städte mit einem umfassenden Angebot schnell und komfortabel bedient, andererseits weil die Ausgangslage (beispielsweise die tiefen Löhne in der deutschen Busbranche) nicht vergleichbar ist.

Die Spiesse sind jedoch nicht gleich lang. Der öV hat viele Pflichten einzuhalten: Nebst der Transport- und Fahrplanpflicht sind behindertengerechte Fahrzeuge einzusetzen, es müssen das Arbeitszeitgesetz eingehalten und Trassenpreise bezahlt werden. Schon fast amüsant wird es dann, wenn die Billigbus-Lobby gleich lange Spiesse fordert wie die Benützung der Busspuren oder die Befreiung von der Mineralölsteuer. Eine umfassende Liberalisierung des Busverkehrs würde das Gesamtsystem des öV Schweiz gefährden. Denn wenn sich jemand die Rosinen herauspicks und nur dann fährt, wenn er es gerade als günstig erachtet und für gewisse Linien Billigpreise anbietet, konkurrenziert dies den öV stark. Die Auslastung und somit der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs würden sinken – bezahlen müsste dies die Allgemeinheit entweder durch höhere Tarife oder durch ein deutlich schlechteres öV-Angebot. Auch wenn die Forderungen kaum mehrheitsfähig sind, müssen wir wachsam bleiben. Denn es wäre unklug, eines der weltweit besten öV-Systeme zu gefährden, das jeden Tag 1,5 Millionen Menschen befördert, nur damit ein paar Rosinpickler viel Geld verdienen und ein paar Schnäppchenjäger fast gratis enorme Distanzen zurücklegen können.

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



Auch die SBB betreibt einen Fernbus: Vier Mal täglich von Zürich nach München retour – als Ergänzung zum Bahnangebot.

Neu bei ch-direct

Zwei neue Gesichter in der Geschäftsstelle Direkter Verkehr ch-direct:

Kai-Leonie Tschan und Markus Meisinger.

Markus Meisinger verstärkt seit 15. Oktober



2014 den Fachbereich Verteilschlüssel von ch-direct als Projektleiter. Der studierte Ökonom HSG arbeitet seit über zehn Jahren in der öV-Branche, sowohl auf Unternehmens- wie auch auf Bestellerseite. Geschäftsleitungsmitglied der Auto AG Schwyz und öV-Delegierter des Kantons Basel-Landschaft waren seine wichtigsten bisherigen Aufgaben. Bei ch-direct werden die Leitung von Verteilschlüsselprojekten zur Verteilung der Pauschalfahrausweis-Einnahmen auf die Transportunternehmen sowie die Führung von Fachbereichs-internen Projekten zur Qualitätssicherung und Prozessoptimierung zu seinen Aufgaben gehören.

Kai-Leonie Tschan unterstützt seit 1. Novem-



ber 2014 als juristische Mitarbeiterin den Fachbereich Tarifmanagement. Nach ihrem Masterstudium der Rechtswissenschaften hat Kai-Leonie Tschan ein juristisches Praktikum bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern absolviert und so erste öV-Erfahrungen gesammelt. Zu ihren Aufgaben gehörten die Mitarbeit in Gremien des öffentlichen Verkehrs sowie das Führen von juristischen Dossiers im Bereich Tarife, Transportverträge des Personenverkehrs, Gesellschaftsrecht, Datenschutz und Mehrwertsteuer.

Wir wünschen den neuen Mitarbeitenden von ch-direct einen guten Start und viel Erfolg in ihren neuen Aufgaben.

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

Pilotversuch bei der Zentralbahn – der SwissPass im Praxistest

Mitte 2015 wird der SwissPass schweizweit eingeführt. Seit Ende Oktober läuft bei der Zentralbahn ein Pilotversuch mit der Karte, um Kinderkrankheiten zu entdecken und vor der Einführung zu eliminieren.

Der SwissPass eines «Testkunden» bei der Billettkontrolle – Teil des Pilotversuchs bei Zentralbahn und SBB.

Der SwissPass, eine mit einem RFID-Chip ausgerüstete Karte, ist ein erster Schritt Richtung elektronisches Ticketing und damit der Schlüssel für einen vereinfachten Zugang im öffentlichen Verkehr der Schweiz. Zuerst werden General- und Halbtax-Abonnement sowie zusätzliche Mobilitäts-Dienstleistungen integriert. Es sind dies zum Start Mobility Car-sharing, Publibike und Skitickets, später folgen schrittweise Verbundabonnemente.

Damit die Einführung des SwissPass in der zweiten Hälfte 2015 reibungslos über die Bühne gehen wird, testet die SBB gemeinsam mit der Zentralbahn seit Ende Oktober sämtliche mit dem SwissPass verbundenen Kontroll- und Verkaufsprozesse. Rund 230 Mitarbeitende der beiden Transportunternehmen sind als Testpersonen unterwegs. Jede Person hat eine fiktive Kundengeschichte zugeteilt erhalten, die sie durchspielt. Damit das möglich ist, wurden vorgängig Mitarbeitende des Verkaufs- und des Kontrollpersonals geschult.

Nach der Auswertung des Pilotversuchs werden in einem nächsten Schritt Schlüsselpersonen



der Transportunternehmen als «Moderatoren» für den Bereich «Vertrieb und Kontrolle» durch das Projekt ausgebildet. Die Moderatoren geben das Wissen in ihren Transportunternehmen weiter und bilden die Mitarbeitenden ihrer TU

aus. Die Ausschreibung der Moderatorenschulungen erfolgte Anfang November, die Kurse finden zwischen Januar und April statt.

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

Zugerland Verkehrsbetriebe testen «BiBo»

Der Kanton Zug plant zusammen mit seinem Tarifverbund, den Verkehrsbetrieben und der SBB einen Versuch von «BiBo» (Be in, be out). Gemeint ist eine mit einem Chip ausgerüstete Karte, die durch die automatische Erfassung jeder Fahrt in Zügen, Bussen oder Trams Reisen ermöglicht, ohne zuvor am Schalter oder am Automaten ein Billet lösen zu müssen. Geplant ist der Start auf Ende 2016.

Die Idee ist seit «Easy Ride» bekannt: Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs steigen in Züge, Busse oder Trams ein und aus, wo und wann sie wollen. Dank einer mit einem Chip ausgerüsteten Karte wird jede Fahrt erfasst, Ende Monat erfolgt die Rechnungsstellung wie etwa beim Telefonieren. Der Kanton Zug will diese Idee neu testen und plant zusam-

men mit seinem Tarifverbund, den Zugerland Verkehrsbetrieben sowie der SBB, einen Pilotversuch. Je 100 000 Franken wollen die involvierten Partner aufwenden, um grundsätzliche Fragen rund um das Thema zu klären. Etwa die Höhe der Investitionen (2001 bei «Easy Ride» der Hauptgrund für das Scheitern des Projekts), um bei allen Fahrzeugen jede Türe mit dem Sys-

tem auszurüsten. Für den Zuger Tarifverbund belaufen sich diese laut Schätzungen auf 10 bis 15 Millionen. In gut zwei Jahren soll das Projekt starten, Ende 2016 soll ein Pilotversuch mit rund 500 Kundinnen und Kunden gestartet werden. Verläuft dieser erste Schritt zufriedenstellend, ist ab 2017 ein flächendeckender Pilotversuch im Kanton Zug vorgesehen. Als «Hardware» für den Versuch soll der SwissPass dienen, der ab Mitte 2015 schweizweit eingeführt wird (s. Artikel oben).

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

Infrastrukturtag zum Mobility Pricing: Kann man so die Verkehrsspitzen glätten?

Der Ende Oktober an der Universität St. Gallen durchgeführte Infrastrukturtag des UVEK war dem Mobility Pricing (Individualverkehr und öV) gewidmet. Geht es nach Verkehrsministerin Doris Leuthard, soll es Mobility Pricing erlauben, die bestehenden Infrastrukturen besser zu nutzen und die Nachfrage zu Stosszeiten zu bremsen. Der VöV bezweifelt stark, dass sich Pendlerinnen und Pendler über den Preis steuern lassen. Erhöhte Preise werden als «Pendlerstrafe» wahrgenommen.

Der Bundesrat hält in seiner Infrastrukturstrategie «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» fest: «Längerfristig ist ein neues Finanzierungsmodell für Strasse und Schiene zu prüfen, das nicht nur die notwendigen Einnahmen auf lange Sicht generiert, sondern auch die Mobilität im Sinne einer ökonomisch effizienten und ökologisch nachhaltigen Nutzung der Netzkapazitäten beeinflusst.» In der Botschaft zur laufenden Legislaturplanung (2011–2015) sieht der Bundesrat die Erarbeitung eines Konzeptberichts Mobility Pricing vor.

Wie die konkrete Ausgestaltung von Mobility Pricing in der Schweiz aussehen könnte, wird im Rahmen der Arbeiten für den Konzeptbericht geklärt. Basierend auf den Ergebnissen des Konzeptberichts sollen nach 2015 die politischen Entscheide zum weiteren Vorgehen gefällt werden.

Die gute Nachricht zuerst: Doris Leuthard betonte am Infrastrukturtag, dass die Debatte erst am Anfang stehe und es um den Zeitraum ab 2030–2040 gehe. Unterstützenswert ist auch, dass der Bund sich Gedanken macht, wie eine bessere Glättung der öV-Spitzenstunden erreicht werden kann.

Was soll Mobility Pricing bewirken?

Auch wenn derzeit noch sehr unklar ist, ob Mobility Pricing mehr Einnahmen generieren oder eine Verlagerung bewirken soll, kann man heute schon sagen: Wenn es das Ziel ist, den gemäss Prognosen weiter stark wachsenden Verkehr auf Strasse und Schiene intelligent zu steuern und damit Staus, übervolle Züge und Busse sowie milliardenschwere Ausbauten zu vermeiden, dann ist Mobility Pricing, wie es angedacht ist, der falsche Weg.

Warum? Im öV der Schweiz stammen zwei Drittel aller Erträge aus Abonnements, also GA, Halbtax oder Verbund-Abos. Diese Abokundinnen und -Kunden sind die treuesten – und genau für sie bringt Mobility Pricing nicht den geringsten Mehrwert. Ausser man schafft die Erfolgspeiler des öV Schweiz, das

General- und das Halbtax-Abo ab – und verärgert damit die treuesten öV-Kundinnen und -Kunden. Tut man dies nicht, ist das Potenzial von Mobility Pricing bei den Einzeltickets, die einen Drittel der Erträge generieren, schlicht zu klein.

Die Vorstellungen des UVEK sehen das anders: Werden für Fahrten auf stark belasteten Netzteilen, in Zeiten hoher Verkehrsbelastung und für qualitativ bessere Leistungen höhere Tarife erhoben, bezahlt jeder, was er nutzt. Vorteile eines solchen Systems seien ein für die Kunden einfacher Zugang zum ganzen öV-System (ist er heute schon, allerdings ohne Mobility Pricing) und eine einfache Abrechnung. Eine Herausforderung für diese Lösung werde es sein, dass vielreisende Nutzer im Vergleich zur heutigen GA-Lösung deutlich mehr bezahlen müssen.

Und hier beginnen die schlechten Nachrichten für Pendler, die regelmässig zu Stosszeiten unterwegs sind: Für sie könnte das Zugfahren künftig teurer sein als für Passagiere, die vor-

wiegend tagsüber unterwegs sind. Nur: Wer kann es sich leisten, erst um 10 oder 11 Uhr an der Arbeit, in der Schule oder an der Uni zu erscheinen? Würden die Zugtickets nun in diesen Spitzenzeiten verteuert, führt dies nur zu sozialen Ungerechtigkeiten. Für den VöV ist klar: Der Weg via «Pendlerbestrafung» ist der falsche Weg. Deshalb gilt es, diese Aussage von Doris Leuthard präsent zu halten: «Der öV muss bezahlbar und einfach in der Anwendung bleiben.» Zudem, so die Verkehrsministerin, stellen sich noch zahlreiche technische, finanzielle und politische Fragen.

Das sind die Vorschläge des VöV

Eine bessere Auslastung, beziehungsweise Verteilung der Spitzen anzustreben, ist wichtig. Für den VöV stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:

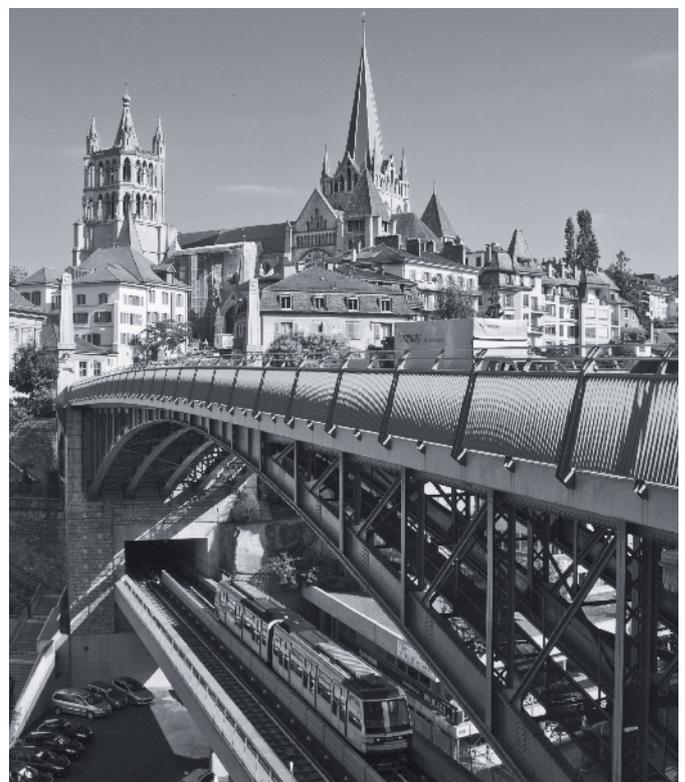
- Gute Information der Reisenden über stark ausgelastete Züge und Busse (Sensibilisierung), Anbieten alternativer Verbindungen
- Mitarbeitende motivieren, ihr Reiseverhalten anzupassen
- Sensibilisierung Bund und Kantone betreffend Beginn und Ende von Bildungsinstitutionen (zum Beispiel Universitäten, Fachhochschulen)
- Ausbau der Sparbillette für Züge und Busse, die wenig ausgelastet sind.

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

Mobility Pricing soll Staus sowohl auf Strasse wie auch auf Schiene mindern.

Dass aber Pendlerinnen und Pendler nicht irgendwann zur Arbeit pendeln können, wird derzeit ausser

Acht gelassen.



Der VöV optimiert Statistikprozesse

Wie jedes Jahr hat der VöV auch in diesem Herbst die wichtigsten Unternehmenskennzahlen seiner Mitglieder erhoben. Einerseits werden die Daten für die Berechnung des Mitgliederbeitrags benötigt. Andererseits bilden sie die wertvolle Grundlage für verschiedene Statistiken. Die Transportunternehmen liefern diese oder ähnliche Kennzahlen aber auch noch an weitere Organisationen.

Verständlicherweise sind daher verschiedene Mitglieder mit dem Wunsch an den VöV herangetreten, die Kennzahlen nur noch einmal zusammenstellen zu müssen. Der VöV prüft daher, inwiefern die VöV-Datenerhebung in Zukunft durch die Mitverwendung der amtlichen Daten des Bundesamtes für Statistik (BFS) abgelöst werden könnte. Dazu stellt der VöV zurzeit einen Katalog mit seinen konkreten Datenbedürfnissen und den geplanten Verwendungszwecken zuhanden des BFS zusammen. Zwingende Voraussetzung für die Mitverwendung der amtlichen Daten wäre, dass die Mitglieder den VöV dazu vertraglich ermächtigen. Sie werden über die weiteren Schritte auf dem Laufenden gehalten.

Die Erhebung von statistischen Daten, deren Aufbereitung und Publikation mittels grafischen Darstellungen und Tabellen, ist eine wichtige Aufgabe des VöV. Statistiken sind

eine zentrale Argumentationshilfe und dienen der Information der Verbandsmitglieder, der Öffentlichkeit, der Medien und weiterer Anspruchsgruppen. Die Anforderungen dieser Anspruchsgruppen nehmen zu. Wichtige Kennzahlen zur Entwicklung der Gesamtbranche sind heute jedoch nicht oder nur zu spät verfügbar.

So entwickelt sich die Branche

Als weiteres Projekt hat die Geschäftsstelle des VöV daher in diesem Frühjahr testweise die wichtigsten Kennzahlen (Nachfrage, Angebot, Verkehrserträge, Abgeltungen) der grössten Mitglieder aus den Geschäftsberichten zusammengetragen. Die vorliegenden Daten der zwölf grössten TU decken einen Grossteil des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ab (94% der Personenkilometer, 77% der Passagiere, 75% der Kurskilometer, 90% des Verkehrsertrages). Damit ist der VöV erstmals in der Lage, zu den

wichtigsten Entwicklungen der Gesamtbranche Stellung zu nehmen, bevor die Ergebnisse der Mitgliederdatenerhebung im Herbst vorliegen. Für das Jahr 2013 liess sich beispielsweise festhalten:

- dass nach der «Delle» 2012 die Nachfrage 2013 wieder angezogen hat (Einsteiger +2,16%/Pkm +1,42%). Auffällig war das starke Wachstum bei den TU in der Westschweiz;
- dass das Angebot weiter ausgebaut wurde. Im Schnitt um 2,3% Zug- und Kurskilometer;
- dass die Verkehrserträge sprunghaft um 6,36% zugenommen haben (Tarifmassnahme im Zusammenhang mit der Trassenpreiserhöhung im Dezember 2012). Die Verkehrsabgeltungen (+1,2%) wuchsen deutlich weniger stark als die Verkehrserträge.

Damit ist die Grundlage für das erste Monitoring im nächsten Jahr gelegt. Die zwölf grössten VöV-Mitglieder werden jeweils Anfang Jahr aufgefordert, die sechs wichtigsten Kennzahlen (Nachfrage, Angebot, Verkehrserträge, Abgeltungen) einzureichen. Die Art und Weise der Kommunikation der erhobenen Zahlen muss bis dahin noch präziser definiert werden.

christian.bumann@voev.ch, 031 359 23 50

Neue RTE-Regelung Vorsignaldistanzen

Die Regelung zur Berechnung der Vorsignaldistanzen ist aufgrund von umfangreichen Bremsversuchsfahrten überarbeitet und in einer aktualisierten Ausgabe publiziert worden.

Die bisherige RTE-Regelung aus dem Jahr 2009 wurde als Ersatz für eine ältere SBB-Regelung herausgegeben. 2009 lagen jedoch noch praktisch keine Messergebnisse mit Kunststoff-Bremssohlen (K-Sohlen) für Güterwagen vor.



Güterzug bei der Vorbeifahrt an einem Vorsignal.
© Stefan Wullschlegler, Burgdorf

Es war somit schon damals klar, dass eine Verifikation der Werte und eine aktualisierte Formel für die Berechnung des Erwartungswertes für den Anhalteweg bei Schnellbremsungen nötig sind, da sich bei niedrigen Bremsausgangsgeschwindigkeiten bei K-Sohlen längere Anhaltewege als bei Grauguss-Sohlen ergeben. Die neuen «Vorsignaltabellen C» (VT 2014) für die Güterzüge beruhen nun auf aktuellen, statistischen Auswertungen von umfangreichen Bremsversuchsfahrten. Durch die Anpassung der Vorsignaldistanzen auf die genaueren Erfahrungswerte aus dem Betrieb kann die Sicherheit erhöht, beziehungsweise wo möglich die Kapazität des Streckenabschnittes optimiert werden. Zudem sind die Bremsprozente in den Vorsignaltabellen neu in kleineren Schritten enthalten, was die Einführung von zusätzlichen, nützlichen Bremsreihen ermöglicht. Bei

den Berechnungen für die Personenzüge haben sich keine Änderungen ergeben. Die bisherigen «Vorsignaltabellen B» (VT 2009) für die Personenzüge konnten daher unverändert übernommen werden.

Die Regelung R RTE 29100 «Vorsignaldistanzen» wurde in Deutsch und Französisch im November publiziert. Die RTE-Dokumente stehen den Bahnunternehmen im Extranet des VöV www.voev.ch/rte-zugang und Dritten über den RTE-Webshop www.rte.voev.ch als PDF-Dokumente für den Download zur Verfügung und können auch als gedruckte Dokumente bestellt werden.

Rückmeldungen zu den Inhalten aller RTE-Regelungen richten Sie bitte an unser E-Mail RTE@voev.ch.

martin.strobel@voev.ch, 031 359 23 16

öV-Kongress in Zürich – Womit punktet der öffentliche Verkehr?

Zum dritten Mal führen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich den öV-Kongress durch.

Am 22. und 23. Januar 2015 heisst es: «Einfach und smart – womit punktet der öV?»

Der Kongress, der im Zürcher Eventzentrum «Lake Side» stattfindet, will den Fragen jenseits der grossen Infrastrukturbauten nachspüren und sich mit gesellschaftlichen Trends auseinandersetzen. Eine der Kernfragen lautet dabei: Erkennt der öV diese Chancen und nutzt er deren Potential?

Der öffentliche Verkehr unterliegt bekanntlich einer langfristigen Planung. In den nächsten 15 Jahren werden in Zürich wenig neue Schienen verbaut und neue Buslinien eröffnet. Der

öV muss in dieser Zeit also mit andern Innovationen punkten. Deshalb wird ein Thema der Diskussionen und Referate sein, was es denn konkret braucht, um den Menschen den Zugang zum öV möglichst leicht zu machen.

Nächster Halt: Komfort?

Eine weitere, zukunftsgerichtete Frage, die am öV-Kongress aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet werden soll, lautet: Was erwartet die Generation Y? Wie kann sie langfristig für den

öV begeistert werden? Diskutiert wird diese Frage an der Abendveranstaltung «Mensch und Gesellschaft».

Die VBZ und die ETH zeigen auch auf, wie andere Branchen mit den neuen Trends umgehen und stellen die Frage, ob ihre Branche mit- oder eher hinterher zieht. Eine Exkursion bringt Teilnehmende direkt an die Orte des Geschehens – an wichtige Umsteigeknoten mitten in der City. Alle Informationen zum öV-Kongress inklusive allen Referentinnen und Referenten gibt es hier: www.vbz.ch/kongress.

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

Umsetzung Interoperabilität- und Safety-Richtlinie (BaRe 2.2)

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Rahmen der Bahnreform 2.2. per 1. Juli 2013 einige Verordnungen angepasst und mit teilweise neuen BAV-Richtlinien ergänzt, die für die Bahnunternehmen (und das BAV) eine grosse Herausforderung sind. Zurzeit sind verschiedene Aktivitäten zur Umsetzung dieser neuen Vorschriften im Gang.

Zur «Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung» führte der VöV im Juni 2014 eine Fachtagung durch. Viele der über 80 Teilnehmenden haben sich zur Tagung positiv geäussert. In verschiedenen Bereichen wurde Klarheit geschaffen und gute Lösungsideen aufgezeigt. Die kritischen Stimmen der Branche zum Thema verstummen aber keineswegs. Die Hauptkritik zielt weiterhin auf den zunehmenden administrativen Aufwand, der neu zu leisten ist. Dabei wird nicht das Sicherheitsmanagement-System (SMS) an sich in Frage gestellt, sondern das «Wie», also der administrative Umsetzungsprozess. Erste Erfahrungen bestätigen die Befürchtungen, dass der administrative Standard sehr hoch angesetzt ist. Die lückenlose, detaillierte Dokumentation aller Prozesse kann unter Umständen sogar zu einer Vernachlässigung der seriösen Durchführung eben dieser Prozesse führen. Die Spitzen des BAV und des VöV haben an

einer gemeinsamen Sitzung vereinbart, dass eine gemeinsame Arbeitsgruppe «SMS» zeitnah offene Fragen zum Thema diskutieren und klären soll. Anschliessend sollen die Erkenntnisse der interessierten Branche zur Verfügung gestellt werden. Bereits gesetzte Themen sind: Fahrzeuglisten, konkrete «Musterlösung für kleine TU's» – weitere Themen werden folgen.

Sachverständigenprüfungen

Für die Umsetzung der neuen Sachverständigenrichtlinie «Richtlinie Unabhängige Prüfstellen Eisenbahn» (RL UP-EB) und weiterer Richtlinien sind in den entsprechenden Fachbereichen die Sicherheitsnachweisführungen aufzubauen, beziehungsweise anzupassen.

Aus KTBS-Fachgruppen gebildete Arbeitsgruppen sind in diesen Fachbereichen unterwegs:

- Sicherheitsnachweisführung Elektrische Anlagen (RTE 27100)
- Sicherheitsnachweisführung Sicherungsanlagen (RL BAV, RTE 25100)

- Sicherheitsnachweisführung Fahrzeugänderungen (RL BAV, RTE 49100)

Im Fokus stehen dabei Fragen wie:

- Welche Sicherheitsnachweise sind bei welchen Projekten für das Plangenehmigungsverfahren (PGV) und die Betriebsbewilligung notwendig?
- Wie sind die neuen Bewilligungsprozesse unter Einbezug welcher Prüfstellen abzuwickeln?
- Was müssen die Inhalte der Sicherheits- und Prüfberichte umfassen und in welcher Projektphase sind diese zu erstellen?

Mit gemeinsamen Workshops BAV-VöV sollen die projektabhängig notwendig werden Prozesse und Inhalte festgelegt und in BAV-Richtlinien, RTE-Regelungen oder VöV-Empfehlungen festgehalten werden. Ergänzt mit Checklisten und Vorlagen sollen es diese Werkzeuge den Projektleitern ermöglichen, die Projekte im Sinne der neuen Anforderungen umzusetzen. Mit Fachtagungen soll im nächsten Halbjahr das notwendige Know-how bei Bahnunternehmen, Bahnzulieferern und den neuen Sachverständigen vermittelt werden. Rückmeldungen und Fragen an den Autor.

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

Sanierung Bahnübergänge: Das empfiehlt der VöV für Massnahmen nach 2014

Bis Ende 2014 müssen nicht verordnungskonforme Bahnübergänge saniert werden. Es ist nun absehbar, dass diese Frist nicht in allen Fällen eingehalten werden kann. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat deshalb die bestimmende EBV per 1.11.2014 angepasst. Es will die Bahnen verpflichten, bis Ende 2014 vollständige Gesuche für alle noch pendenten Übergänge einzureichen und diese innerhalb eines Jahres nach Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids zu sanieren.

Zusätzlich verlangt das BAV, dass an nicht sanierten Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen unverzüglich alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden. Zur Umsetzung dieser Übergangsmassnahmen hat die VöV-Arbeitsgruppe Bahnübergänge entsprechende Empfehlungen publiziert.

Diese Massnahmen binden Kapazitäten bei Bahnen, Behörden und Lieferanten, die in der Folge bei den dringend umzusetzenden Sanierungsprojekten fehlen. Sie nehmen den Druck auf nachhaltige Lösungen weg und schwächen die Argumente der Bahnunternehmen in laufenden Verhandlungen, beziehungsweise verlangen damit definitive Sanierungen. Gewisse Massnahmen können bei aufzuhebenden oder zu sanierenden Bahnübergängen kontraproduktiv sein und nachhaltige Lösungen gefährden.

Nachhaltige Strategie

Die nachhaltige Lösung bei Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse besteht in der räumlichen Trennung der Verkehrsachsen (Aufhebung, rückwärtige Erschliessung, Strassenunter- und überführung, usw.). So besteht keine gemeinsam genutzte Verkehrsfläche mehr. Nachhaltige Lösungen mit hohem Sicherheitsniveau sind deshalb kurzfristigen Varianten mit geringerer Sicherheit vorzuziehen.

Die Basis für jede Vorgehensweise ist eine risikoorientierte Beurteilung der bestehenden Situation. Grundlagen dazu finden sich in der R RTE 25931 Basisdokumentation Bahnübergang. Wichtig ist dabei das schriftliche Festhalten der Risikoüberlegungen, um die getroffene risikoorientierte Massnahme im Ereignisfall dokumentieren zu können.

Die VöV-Empfehlung beschreibt folgende Übergangsmassnahmen:

1. Sofortige Schliessung gemäss EBG Art. 19
2. Herstellung der notwendigen Sichtverhältnisse (Entfernen der Sichtbehinderungen, Verschiebung des Bahnübergangs, Geschwindigkeitsreduzierung)
3. Abgeben von Achtungssignalen durch die Züge (Pfeifen)
4. Strassenseitige Massnahmen (Verbotstafeln, zusätzliche Warntafeln, Spiegel, usw.)
5. Benutzerkreiseinschränkung (Fussgänger, Berechtigte, usw.)
6. Provisorische Sicherungsanlagen

Der VöV hat grosses Interesse daran, dass die Sanierungen zügig vorankommen und die Aufhebungen und Erneuerungen der Bahnübergangsanlagen rechtzeitig und nachhaltig erfolgen. Für komplizierte oder heikle Fälle steht die VöV-Arbeitsgruppe Bahnübergänge



RhB-Bahnübergang in Cavaglia: Ende 2014 saniert.

für Beratungen und Vermittlungen gerne zur Verfügung. Rückmeldungen und Fragen an den Autor.

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

R RTE 25000 Kompendium Sicherungsanlagen Ausgabe 10 erschienen

Der VöV und die Projektleitung Regelwerk Technik Eisenbahn RTE hat per 1.10.2014 die 10. Ausgabe der Regelungssammlung R RTE 25000 Kompendium Sicherungsanlagen gleichzeitig in Deutsch und Französisch publiziert.

Das Kompendium Sicherungsanlagen wurde den neusten hoheitlichen Vorschriften z. B. AB-EBV 2014 angepasst. In der ganzen Sammlung sind zudem neu die Aspekte der Meter- und Spezia Spur konsequent ergänzt worden. Damit dokumentiert die Ausgabe 10 alle spezifischen Vorgaben nach heutigem Stand für die jeweiligen Spurweiten. Weiter wurde die R RTE 25053 «Flankenschutz für Zufahrstrassen» bezüglich der Praxistauglichkeit überarbeitet und in der R RTE 25010 «Bezeichnung der Gleise und Bahnhofsgrenzen» ein neues Kapitel zur der Kennzeichnung der Bahnhöfe, Spurwechsel und Streckenverzweigungen ergänzt.

Die Regelung ist im RTE-Webshop erhältlich. Bemerkungen und Hinweise nehmen wir gerne per Mail entgegen unter: RTE@voev.ch

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

Januar 2015