

voyage



VöV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

3 | 2013 | Juli

Verbandsinformationen

© SBB



Das Parlament hat FABI definitiv aufgelegt – jetzt braucht es das Engagement aller, um auch das Stimmvolk zu überzeugen.

Vernehmlassung zur Sortimentsentwicklung **2**

Erste Erkenntnisse aus der Vernehmlassung zur Sortimentsentwicklung zeigen, dass die Stossrichtungen der neuen Abos und Billette stimmen.

Wo steht das Projekt öV-Karte aktuell? **6**

Susanne Grün und Bernd Nagel zeigen im Doppelinterview auf, wo das Projekt öV-Karte steht.

Jubiläumsbuch 100 Jahre BLS **12**

Zum 100-Jahr-Jubiläum der BLS gibt es jetzt auch ein grandios bebildertes Buch. Und das befasst sich nicht nur mit der Vergangenheit, sondern durchaus kritisch auch mit der Zukunft.

FABI: Ein Etappenziel ist erreicht

Mit der Schlussabstimmung im Parlament Ende Juni haben die Anstrengungen des VöV zugunsten von FABI ein erstes Etappenziel erreicht: Die meisten Forderungen, die der VöV erstmals im März 2011 gestellt hatte, sind in die vom Parlament beschlossene Vorlage eingeflossen, sowohl was den Umfang des 1. Ausbauschnittes als auch die Finanzierung des neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) betrifft.

Grund genug, entspannt zurückzulehnen und den Erfolg zu geniessen? Fehlanzeige! Denn der nächste grosse «Brocken» steht vor uns: Am 9. Februar 2014 wird die Volksabstimmung zum eigentlichen Meisterstück.

Gut 25 Jahre nach dem JA des Volkes zum Konzept «Bahn 2000» steht uns eine ähnlich «epochale» Abstimmung bevor. Der VöV engagiert sich dabei an vorderster Front und führt zusammen mit der LITRA die JA-Kampagne für diese buchstäblich «bahnbrechende» Vorlage.

Der VöV wird in der Kampagne wie schon während der parlamentarischen Beratung aufzeigen, dass mit FABI Bahninfrastruktur-Projekte in allen Regionen der Schweiz realisiert werden können. Davon profitiert der gesamte öffentliche Verkehr der Schweiz. Denn nur mit einem leistungsfähigen Schienennetz kann die Schweiz ihren Stand-

ortvorteil auch weiterhin bewahren. Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt der Schweiz von zentraler Bedeutung.

In einem nächsten Schritt wird dann der Infrastrukturfonds umgestaltet, eine ebenso wichtige Vorlage bei der es gilt, den Agglomerationsverkehr in Stellung zu bringen. Mit diesen beiden Vorlagen kommt der gesamte öffentliche Verkehr in der Schweiz weiter.

Der VöV wird sich mit grossem Engagement für ein JA zu FABI einsetzen, weil damit die Grundlage für ein weiteres Kapitel der Erfolgsstory öV Schweiz gelegt wird.

Deshalb bitte ich Sie, die JA-Kampagne von VöV und LITRA auch in Ihrer Region zu unterstützen.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

Das Parlament sagt JA zu FABI – inklusive aller VöV-Forderungen	3
Ja zu FABI! Ihr Engagement ist gefragt!	3
UITP-Kongress in Genf	4
Ein Leitfaden als «Werkzeugkiste» für den Bau guter Velostationen	4
Auch öV-Firmen können den Watt d'Or 2014 gewinnen	5
Die Bildungskommission des VöV	5
Zukünftiges Preissystem (ZPS): NOVA-Spezifikation publiziert	7
UIC-Weltbahn-Statistik – Hätten Sie's gewusst?	8
Neue BAV-Studien zu öV und Mobilitäts-Eingeschränkten	9
«Europa mit dem Zug» neu gestaltet – alles für die Ferienreise mit dem Zug	10
RTE-Regelung zur Bemessung von Fahrleitungstragwerken	11

Ausblick

Dienstag, 20. August 2013
ERFA-Tagung 2013
Ort: Bern

Donnerstag/Freitag,
22./23. August 2013
Generalversammlung VöV 2013
Ort: Bern

Weitere Veranstaltungen unter:
www.voev.ch/Veranstaltungen.html

Vernehmlassung zur Sortimentsentwicklung

Im Februar hatte der VöV an einer Medienkonferenz bekanntgegeben, dass die öV-Branche die Einführung der elektronischen öV-Karte beschlossen habe. Gleichzeitig startete die Branche eine breit angelegte Anhörung zu neuen, besser auf die Bedürfnisse der Reisenden zugeschnittenen Fahrausweisen. Die Stellungnahmen von Parteien und Organisationen zeigen, dass die Stossrichtungen der Sortimentsentwicklung gut aufgenommen werden.

Die Ausgangslage zur VöV-Vernehmlassung war klar: Die öV-Branche will auch in Zukunft allen Reisenden attraktive Produkte anbieten, die auf ihr spezifisches Fahrverhalten zugeschnitten sind und ihren Bedürfnissen entsprechen. Gleichzeitig müssen die wichtigsten Grundprinzipien und die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs bestehen bleiben. Das heisst: das offene System (keine Reservationspflicht) sowie die Hauptpfeiler des Sortiments (namentlich: GA und Halbtax-Abo, Verbund-Abos, Tageskarten und Normaltarif) bleiben unangetastet. In die Vernehmlassung gegeben hatte der VöV diese Neuerungen:

Abonnemente

Bei den Abonnements gab es bisher zwischen dem GA und den verschiedenen Verbund-Abos kein Produkt. Ziel ist, diese Angebotslücke mit einem neuen, attraktiven Abo zu schliessen. Geprüft werden:

- Strecken-Abo kombiniert mit Verbund-Zonen
- Verbund-Abo kombiniert mit Tageskarten
- Gleis 7: Ausdehnung des Geltungsbereichs und Wochenendoption in Prüfung

Das «normale» Einzelbillett, das auf allen Zügen gültig ist, wird es auch in Zukunft weiterhin geben. Ziel ist es jedoch, preislich tiefere Einstiegshürden für Gelegenheitsfahrer zu schaffen und gleichzeitig den öV in den Nebenverkehrszeiten besser auszulasten. Zur Diskussion wurden diese Stossrichtungen gestellt:

- Sparbillette: kontingentierte, rabattierte Fahrausweise mit Fahrplanbindung
- kontingentierte, rabattierte Billette und Tageskarten
- saisonal angepasste Tarife für Billette touristischer Transportunternehmen

Erste Erkenntnisse

Auch wenn die vertiefte Auswertung noch im Gang ist, ergibt eine rein zahlenmässige Auswertung des Fragebogens ein recht klares Bild: Die Mehrzahl der Stellungnahmen wünscht sich weder für verschiedene Alterssegmente, noch für Fahrzwecke noch für Konsummengen deutlich tiefere oder höhere öV-Preise. Noch am ehesten sollten «Familien» (als Alterssegment) von leicht tieferen öV-Preisen profitieren, deutlich höhere öV-Preise wurde noch am ehesten für Geschäftskunden gefordert.

Die Mehrheit der Stellungnahmen wünscht sich keine grösseren und schon gar keine revolutionären Änderungen im öV-Sortiment der Schweiz, die in der Vernehmlassung vorgestellten Stossrichtungen werden mehrheitlich unterstützt. Fast einstimmig wird bestätigt, dass die Grundpfeiler der Erfolgsstory «öV Schweiz», namentlich das offene System (keine Reservationspflicht), GA und Halbtax-Abos, sowie der Verzicht auf tageszeitliche Preisdifferenzierungen, beibehalten werden müssen.

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

Die öV-Branche will auch in Zukunft allen Reisenden attraktive Produkte anbieten können.



Das Parlament sagt JA zu FABI – inklusive aller VöV-Forderungen

Zum Abschluss der Sommersession hat das Parlament in den Schlussabstimmungen die Bahninfrastrukturvorlage FABI deutlich gutgeheissen. Dabei sind fast alle Forderungen, die der VöV in den letzten zwei Jahren gestellt hatte, aufgenommen worden. Jetzt hat das Stimmvolk das letzte Wort.

Mit der deutlichen Zustimmung zu FABI in beiden Räten ist ein wichtiges Etappenziel erreicht: FABI ist eine breit abgestimmte und für die Schweiz, ihre Wirtschaft und ihren Zusammenhalt enorm wichtige Vorlage. Mit ihr und dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird die Finanzierung langfristig gesichert. Gleichzeitig enthält die Vorlage einen ersten konkreten Ausbauschnitt, der das absehbare Mobilitätswachstum bewältigen kann.

Mit FABI wird der Substanzerhalt und Betrieb der Schweizer Bahninfrastrukturen nachhaltig sichergestellt – und damit kann die öV-Branche für ihre Kundinnen und Kunden auch weiterhin leistungsfähige und sichere Angebote erbringen. Mitentscheidend für das deutliche JA des Parlamentes zu FABI ist der gesamtschweizerische Nutzen der Vorlage. Auch für FABI gilt: Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Einzelteile. Das heisst: Entscheidend für den Ausbau sind nicht einzelne Projekte, sondern der Gesamtnutzen für die öV-Kundinnen und -Kunden. Wenn zum Beispiel wegen einer Peronverlängerung in Wil künftig längere Züge (mit mehr Sitzplätzen) auf der Ost-Westachse verkehren können, dient dies allen Kundinnen

und Kunden zwischen St. Gallen und Genf. In seinen zahlreichen Medienmitteilungen und zwei Broschüren zu FABI hat der VöV immer gefordert, dass der Umfang des ersten Ausbauschnittes deutlich erhöht werden müsse – und zwar von den vom Bundesrat vorgeschlagenen 3,5 Mia. auf 5,9 Mia. Franken. Dass zuerst der Ständerat diese Summe noch deutlich erhöht und damit auch die Ostschweizer Kantone ins Boot geholt hat, ist umso erfreulicher.

Der VöV hat immer wieder betont, dass der grössere Ausbauschnitt nicht nur sinnvoll ist, sondern auch vernünftig finanziert werden kann. Der neue Bahninfrastrukturfonds schafft finanzielle Stabilität und deckt auch die Folgekosten der Infrastruktur. Mit dem BIF wird die Finanzierung von Ausbau, Unterhalt und Betrieb erstmals aus denselben Quellen gespiesen. Die bisherigen Mittel des FinöV-Fonds werden in den BIF überführt.

Es gibt aber auch noch weitere Finanzierungsquellen: Die Eisenbahnunternehmen steigern ihre Effizienz weiter und bezahlen gleichzeitig höhere Trassenpreise, die Nutzerinnen und Nutzer des öV tragen einen Teil der Kosten über höhere Billett- und Abonnementskosten sowie

über die festgelegte Obergrenze für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken, die Kantone leisten eine Einlage von 500 Mio. Franken pro Jahr an den BIF und der Bund erhöht die allgemeinen Mittel aus der Bundeskasse. Dazu kommt ein zusätzliches, zeitlich befristetes Mehrwertsteuer-Promille. Mit dieser gelungenen Aufteilung wird eine gute Opfersymmetrie erreicht, alle Beteiligten leisten ihren Beitrag.

Und schliesslich wird im Gegensatz zur VCS-Initiative die Strasse nicht höher belastet als heute. Im Gegenteil: Es fliessen Mineralölsteuer-Mittel des FinöV-Fonds – das sogenannte NEAT-Viertel – nach Ablauf der Befristung wieder zurück in die Strasse.

Zusammen mit den andern Bauvorhaben (ZEB, NEAT, HGV etc.), die im gleichen Zeitraum oder kurz zuvor realisiert werden, führt der vorgeschlagene Ausbauschnitt schweizweit zu zahlreichen Angebotsverbesserungen. Weitere Ausbauten sind jedoch auch nach dem Ausbauschnitt 2025 nötig. Der Bundesrat wird daher spätestens 2018 eine Botschaft für den nachfolgenden Ausbauschnitt vorlegen. Ausserdem hat der Ständerat Mittel für die Planung der nächsten Ausbauten vorgesehen, was eine fortlaufende Planung ohne Zeitverlust ermöglicht.

Der VöV ist froh über das JA des Parlamentes zu FABI – jetzt gilt es, auch die Volksabstimmung zu gewinnen.

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

Ja zu FABI! Ihr Engagement ist gefragt!

Anfang Juli setzte der Bundesrat das Abstimmungsdatum von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) auf den 9. Februar 2014 fest. FABI ist verkehrspolitisch eine der wichtigsten Vorlagen der nächsten Jahrzehnte, entsprechend aktiv wird sich der VöV für ein JA zu FABI einsetzen.

Der Ausschuss VöV und der Geschäftsausschuss der LITRA haben beschlossen, gemeinsam eine JA-Kampagne zu führen. Sie haben zu diesem Zweck eine einfache Gesellschaft gegründet. Momentan hat die Kampagnenleitung die Aufgabe, die Mittel für die Kampagne zu sichern. Zu diesem Zweck stehen VöV und LITRA in engem Kontakt mit verschiedenen Akteuren. Im Hintergrund laufen bereits weitere Arbeiten, um die überzeugende

und packende Kampagne vorzubereiten. Der Kampagne steht ein Steuerungs-ausschuss vor. Die Co-Leitung der Kampagne besteht aus Mirjam Büttler, Vizedirektorin VöV und Matthias Dietrich, Geschäftsführer LITRA.

Damit wir die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und auch die Kantone – wir brauchen ein Ständemehr – von FABI überzeugen können, braucht es das Engagement der ganzen öV-Branche! Das heisst: Wir alle sind gefragt!

Jedes Transportunternehmen soll sich für FABI engagieren, denn von FABI profitiert die öV-Kundschaft in der ganzen Schweiz. Wir werden verschiedene Informationsmaterialien erstellen, welche wir den Transportunternehmen zur Verfügung stellen werden, so z. B. ein Musterreferat. Mehr Informationen zur Kampagne werden an der Generalversammlung des VöV präsentiert.

Wir freuen uns auf eine engagierte Abstimmungskampagne zu Gunsten des öV Schweiz. Für weitere Informationen: Mirjam Büttler, Vizedirektorin VöV.

mirjam.buetler@voev.ch, 031 359 23 31

UITP-Kongress in Genf

Das öV-Vorzeigeland Schweiz war am 60. UITP-Weltkongress in Genf weit mehr als nur Gastgeber: Zahlreiche Schweizer Herstellerfirmen zeigten den über 25 000 Besucherinnen und Besuchern innerhalb der schweizerischen öV-Messe «suissetraffic» ihre Innovationen und Produkte. Auch der VöV war mit einem gemeinsamen Stand zusammen mit der Genfer «tpg» präsent. Dazu kam am Dienstag, 28. Mai der «Schweizer Tag», an dem in den verschiedenen Veranstaltungen unter anderen auch BAV-Direktor Peter Füglister, VöV-Präsident Urs Hanselmann und VöV-Vizedirektorin Mirjam Bütler auftraten. Und natürlich welsche Alphorn-Bläser, die hier am tpg/VöV-Stand aufspielen.



© tpg

Ein Leitfaden als «Werkzeugkiste» für den Bau guter Velostationen

Viele Pendlerinnen und Pendler kennen das Problem: wo soll man in Bahnhofnähe ein neues oder ein wertvolles Velo abstellen? In einigen Städten ist es klar: in der Velostation. In allen anderen Fällen kann der Leitfaden «Velostationen» von Pro Velo Schweiz und dem Bundesamt für Strassen hilfreich sein. Er zeigt Fachleuten und Politikern, wie eine Velostation gebaut werden kann, die den Bedürfnissen der Velofahrenden entspricht.

so verschieden wie nur möglich, es sind Betriebe, Gemeinden, Betreiber von Schulen und Einkaufszentren oder Ersteller von Grossüberbauungen. Entsprechend sind die Anforderungen an die Planung, den Bau und den Betrieb von Velostationen sehr unterschiedlich.

Der neu aufgelegte Leitfaden «Velostationen – Empfehlungen für Planung und Umsetzung» ist ein Werkzeugkasten, der die Planung und Umsetzung Schritt für Schritt erklärt. Er enthält verschiedene Hilfsmittel wie Prozessübersichten, Checklisten und Argumentarien für die politische Arbeit. Breiten Raum nehmen auch gute Beispiele ein, von denen die Anwender lernen können und sollen.

Der Leitfaden ist gedacht als Arbeitshilfe für die Planung und Umsetzung einer Velostation. Er gibt Antworten auf Fragen aus der Praxis und stützt sich dabei auf konkrete Beispiele. Er will:

- Entscheidungshilfen bieten
- Prozessunterstützung geben
- Infrastruktur-Standards definieren
- Trägerschaftskonzepte und Betriebsmodelle darlegen
- Finanzierungsmöglichkeiten aufzeigen

Der Leitfaden enthält neben guten Beispielen auch eine Checkliste für die Realisierung einer Velostation und kann als pdf-file heruntergeladen werden unter www.velostation.ch.

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



Vorbildlich: Die Velostation am Bahnhof Sur.

Foto: pro-velo.ch

Die Zahl wertvoller oder auch teurer Velos und E-Bikes nimmt zu – das gleiche gilt leider auch für Diebstähle und Vandalismus. Und nicht selten präsentiert sich die Abstell-situation vor allem in der Nähe eines Bahnhofs schlicht chaotisch. Bei den Velofahrenden steigt das Bedürfnis nach Velostationen, in denen die Velos geordnet und geschützt abgestellt werden können, oft bewacht durch Personal oder Kameras. In der Schweiz gibt es derzeit 25 Velostationen, das Potential für weitere ist jedoch nach wie vor gross.

Vielfalt an Gebäuden und Angeboten

Das bauliche und betriebliche Spektrum bei Velostationen ist breit: Es reicht von der umgenutzten Räumlichkeit bis zum neugebauten Mobilitätszentrum mit Zusatzdienstleistungen für Velofahrende und Reisende. Die einen werden im Rahmen von Beschäftigungsprogrammen betrieben, die anderen kommerziell. Zudem sind auch Trägerschaften oder Bauherrschaften

Auch öV-Firmen können den Watt d'Or 2014 gewinnen

Der Watt d'Or, eine Auszeichnung des Bundesamts für Energie, wird am 9. Januar 2014 zum achten Mal verliehen. Gesucht werden überraschende, innovative und zukunftsweisende Energie-Initiativen, Technologien, Produkte, Geräte, Anlagen, Dienstleistungen, Strategien oder energieeffiziente Raumkonzepte. Vorschläge können bis Ende Juli 2013 eingereicht werden.

Wie gewohnt können sich Firmen, Personen oder Institutionen in den fünf Kategorien Gesellschaft, Energietechnologien, erneuerbare Energien, energieeffiziente Mobilität oder Gebäude und Raum für den Watt d'Or 2014 bewerben. Um einen Preis gewinnen zu können, gilt es, die Jury davon überzeugen, dass das eingereichte Projekt innovativ, aber auch überraschend oder mutig ist und andere zum Nachmachen motivieren kann. Zudem soll ein potenzielles Siegerprojekt einen ganz besonderen Beitrag zur Energiezukunft der Schweiz leisten. Bewerben können sich Gemeinden, Städte, Kantone, Vereine und Verbände, Einzelpersonen, Unternehmen oder Organisationen aus Wissenschaft, Gesellschaft, Umwelt, Politik und Kultur. Die eingereichten Vorschläge müssen aktuell sein, das heisst, dass zwischen August 2012 und Juli 2013 entscheidende Aktivitäten erfolgt sein müssen.

PostAuto Schweiz AG als Preisträger 2013

Bereits zweimal haben Firmen aus der öV-Branche einen Watt d'Or gewinnen können: In diesem Jahr war es die PostAuto Schweiz AG, 2008 die Eurobus Gruppe und die Carosserie Hess. 39 Millionen Liter Dieserverbrauch pro Jahr die PostAuto Schweiz AG, ihren Energiekonsum konsequent effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Sie tut dies mit einem fünfjährigen

Testbetrieb mit fünf Brennstoffzellenpostautos in der Region Brugg. Daniel Landolf, Mitglied der Konzernleitung Post und Leiter des Konzernbereichs PostAuto, sagte bei der Preisverleihung: «Der Klimawandel, die Verknappung der natürlichen Ressourcen und die steigenden Energiekosten bringen neue Herausforderungen. Sie eröffnen aber auch Chancen. Und diese will die PostAuto Schweiz AG nutzen.»

2008 wurden zwei Schweizer Unternehmen gemeinsam mit dem Watt d'Or 2008 in der Katego-

rie «Energieeffiziente Mobilität» ausgezeichnet. Die über hundertjährige Hess AG in Bellach bei Solothurn hatte einen Hybrid-Doppelgelenkbus entwickelt, den sie bald auf den Markt brachte. Das öffentliche Transportunternehmen Eurobus im aargauischen Windisch setzte in Lenzburg den schweizweit ersten hybridbetriebenen Bus ein.

Vorschläge können bis zum 31. Juli 2013 beim Bundesamt für Energie eingereicht werden, am einfachsten per E-mail an kommunikation@bfe.admin.ch (Postadresse: Bundesamt für Energie Watt d'Or, 3003 Bern).

Weitere Informationen zu Kriterien und Kategorien sowie das Bewerbungsformular gibt's im Internet unter www.wattdor.ch.

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



Brennstoffzellen-Postauto im Langzeit-Test: Damit wurde die PostAuto Schweiz AG Preisträger des Watt d'Or.

Die Bildungskommission des VöV

Im 2012 konnten die ersten eidgenössischen Fachausweise Fachfrau und Fachmann öV erteilt werden. Diese Berufsprüfung ist eines von verschiedenen Bildungsangeboten, die in den letzten Jahren im öffentlichen Verkehr entstanden sind. Doch ist die Branche als Organisation der Arbeitswelt OdA noch vermehrt gefordert. Damit sie den dringend benötigten Nachwuchs sichern kann, braucht es attraktive Bildungsangebote und bekannte Laufbahnmöglichkeiten in der ganzen Branche.

Bisher gab es kein Gremium, das Bildungsfragen im öV gesamthaft aufeinander abge-

stimmt und gesteuert hat. Deshalb beantragt der Ausschuss des Vorstandes nun der Generalversammlung, eine Bildungskommission einzurichten. Damit soll eine Plattform für den institutionalisierten Austausch über Bildungsbelange geschaffen werden und ein gemeinsamer Ort der Diskussion und Auseinandersetzung für Bildungsthemen entstehen.

Die Bildungskommission wird maximal 15 Mitglieder umfassen und sich aus TU's unterschiedlicher Grösse, Sparten und Sprachregionen zusammensetzen. Sie wird Bildungsanliegen, die aus den TU's oder von aussen an den

VöV herangetragen werden, entgegennehmen und koordinieren. Sie ist zuständig für strategische (Bildungs)Fragen. Werden gemeinsame Projekte beschlossen, so sollen diese durch die Bildungskommission gesteuert werden.

Mit der Schaffung einer Bildungskommission wird eine wichtige Grundlage dafür gelegt, dass der VöV seine Aufgabe als Organisation der Arbeitswelt in der Verbundpartnerschaft mit Bund und Kantonen besser wahrnehmen kann.

kathrin.schafroth@voev.ch, 031 359 22 62

Die öV-Karte – Stand und Herausforderungen des Programms

Am 22. Februar hatte der VöV an einer Medienkonferenz den Entschluss der Branche bekanntgegeben, per 2015 die so genannte öV-Karte einzuführen. Im Interview mit «voyage» erklären Susanne Grün, Projektleiterin Kommunikation sowie Bernd Nagel, Programmleiter öV Karte, den Stand dieses zukunftssträchtigen Projekts.

Was wird mit der Einführung der öV-Karte für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs anders?

Bernd Nagel: Die öV-Karte ist eine Pionierleistung des öV Schweiz. Erstmals werden verschiedene öV-Abonnemente wie GA und Halbtax sowie Verbund-Abonnemente auf einer einzigen Karte erhältlich sein. Ausserdem können den Kundinnen und Kunden weitere attraktive Zusatzleistungen angeboten werden. Zur Diskussionen stehen Mobilitätsangebote entlang der Reisekette, sowie Skitageskarten oder Museumseintritte, die direkt auf die Karte gebucht werden können. In einem neuen Kundenportal können die Abonnemente und weitere Dienstleistungen abgerufen und selbstständig bewirtschaftet werden. Die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs haben somit jederzeit die volle Transparenz über ihre öV-Leistungen.

Und was ändert sich für die Transportunternehmen?

Susanne Grün: Für die Transportunternehmen und Verbünde muss mit der Einführung der öV-Karte auch zeitgleich die Kontrollinfrastruktur aktualisiert und erneuert werden, da die öV-Karte nur noch elektronisch kontrolliert werden kann. Die Kontrolle der öV-Abonnemente wird aber effizienter und sicherer werden, was langfristig zu Kosteneinsparungen führen wird. Die öV-Karte wird jedoch die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen und mit den Verbänden auch noch auf anderen Ebenen intensivieren. Aus Kundensicht rücken der sogenannte Direkte Verkehr (DV) und die Tarifverbünde näher zusammen, sie bieten erstmals ihre Sortimente auf einer einzigen Karte an und treten als einheitliches und logisch vereintes System gegenüber dem Kunden auf. Dies macht die Nutzung des öV noch einfacher. Dieser Auftritt erfordert einiges an Kooperationsbereitschaft zwischen DV und Verbänden. Die öV-Karte erhält ein völlig neues «Gesicht», einen eigenen Brand, es wird kein Logo eines Transportunternehmens aufgedruckt sein.

Bernd Nagel: Die öV-Karte ist für die TU auch ein entscheidender Schritt in die Zukunft. Mit der öV-Karte lassen sich neue, flexible Sortimente

wie kombinierte Strecken- und Zonenabonnemente realisieren.

Wo steht das Projekt derzeit? Und wie sehen die wichtigsten nächsten Schritte aus?

Bernd Nagel: Die konkrete Umsetzung hat mit der Software-Entwicklung und Ausschreibung der Kartenproduktion bereits begonnen.

Ein wichtiger nächster Schritt wird der Beschluss des Strategieausschusses Direkter Verkehr zum Aussehen und zum Branding der öV-Karte sein.

Susanne Grün: An der gleichen Sitzung wird auch über die geplanten «Kundenmehrwerte» entschieden sowie über die technische Integration einer zweiten RFID-Chiplösung, welche den Zutritt zu den Skidestinationen ermöglichen würde. Mit der öV-Karte würde somit das Schlange stehen an der Talstation der Vergangenheit angehören.

Ab wann müssen die Transportunternehmen «fit» sein für die öV-Karte? Welche Unterstützung erhalten Sie dabei durch das Projekt?

Susanne Grün: Der geplante Einführungszeitpunkt der öV-Karte ist Mitte 2015. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die neuen elektronischen Kontrollgeräte eingekauft und in Betrieb genommen sein. Jede TU ist selber für die Beschaffung der Kontrollgeräte verantwortlich, sie erhalten aber Unterstützung durch das Programm. Es sind auch gemeinsam koordinierte Lösungen wie «Beschaffungsgemeinschaften» denkbar. Aktuell läuft eine Umfrage zum heutigen Inventar und Stand der Kontrollgeräte, damit kann sich das Programmteam einen ersten Überblick verschaffen, welche Lösungen heute wo im Einsatz stehen. Man darf nicht vergessen, dass in der Schweiz die gesamte Transportkette mit Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen erfasst werden muss. Diese Transportgefässe haben auch unterschiedliche Kontrollprozesse.

Welches sind die weiteren zentralen Meilensteine des Programms?

Bernd Nagel: Im Herbst 2013 sind die Spezifikationen für Kontrollprozess und Kontrollgeräte erstellt. Damit kann deren Beschaffung eingeleitet werden. Mitte 2014 stehen die wesentlichen



Susanne Grün, Projektleiterin Kommunikation öV-Karte.

Software-Komponenten für die Kernprozesse «Verkaufen-Produzieren-Kontrollieren» bereit. Darauf setzt im Herbst 2014 ein Pilotbetrieb auf. Das erste Halbjahr 2015 ist dann durch Fehlerbereinigung, Kontrollgeräte-Verteilung und Betriebseinführung geprägt. Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden ab 1. Juni 2015 einen funktionierenden, erprobten Service zu bieten.

Warum weiss man noch nicht, wie die öV-Karte aussehen wird?

Susanne Grün: Aktuell ist eine spezialisierte Agentur daran, das Design und Logo der Karte zu entwerfen. Grundsätzlich wird es eine Karte im üblichen Kreditkartenformat sein. Das Foto der Kundin oder des Kunden wird in einem grösseren Format als heute auf der Karte aufgedruckt sein, dies erleichtert die Identifikation beim Kontrollprozess. Auf der Karte werden auch Namen und Jahrgang des Kunden vermerkt sein sowie eine Kunden- und eine Referenznummer.

Was sind für sie die grössten Herausforderungen des Programms?

Bernd Nagel: Die Herausforderungen des Programms liegen primär in der positiven Gestaltung der Veränderungen für Kunden und öV-Mitarbeiter. Heute sind die Menschen gewohnt, die bezogenen Produkte direkt auf der Karte aufgedruckt lesen zu können. Künftig geht das nur noch mittels technischer Hilfsmittel.

Dazu kommen Herausforderungen im technischen Bereich und im relative komplexen Programmumfeld, welches aus 243 am Direkten Verkehr beteiligten Transportunternehmen besteht.

Aus technischer Sicht gilt es, die verschiedenen Anforderungen aus den fachlichen Bereichen (Sortimente, Kontrolle, Marketing/Kundenmehrwerte) kostengünstig zu realisieren. Ausserdem gilt es, das Konzept der öV-Karte so zu gestalten, dass spätere Weiterentwicklungen wie zum Beispiel die Integration zusätzlicher Sortimentsbestandteile wie etwa Einzelfahrausweise möglich sind.

Susanne Grün: Die zentralsten Herausforderungen liegen aber im strukturellen Bereich – da der gesamte öffentliche Verkehr gleichzeitig die öV-Karte einführt. Damit die Anforderungen, Bedürfnisse und guten Ideen aller Transportunternehmen ins Projekt integriert werden können, ist viel Koordinations- und Abstimmungsbedarf notwendig. Die noch relativ junge Gremienstruktur der Verbände und teilweise auch des Direkten Verkehrs muss sich noch bewähren, Entscheidungsprozesse müssen eingespielt und gefestigt werden. Das kann manchmal zu Verzögerungen und Missverständnissen führen. Vorlagen müssen ergänzt und überarbeitet werden, bis sie die Mehrheit aller Beteiligten finden.

Die Grundlagenarbeit im Bereich Projektmanagement und einheitlichen Prozessen, die im Rahmen der öV-Karte geleistet wird, ebnet jedoch die Pfade für weitere gemeinsame Projekte im öV Schweiz.

Was ist das interessante an der öV-Karte?

Susanne Grün: Die öV-Karte ist ein erster wichtiger Schritt Richtung kundenfreundlicher und einfacher E-Ticketing-Lösung. Wir haben momentan die Chance, einen ersten Meilenstein in diesem Bereich zu setzen.

Bernd Nagel: Der öffentliche Verkehr der Schweiz ist wie in kaum einem anderen Land äusserst vielfältig. Die Vision öV-Karte in einer guten Lösung für dieses einzigartige Gesamtsystem zu realisieren ist eine spannende Herausforderung.

Interview: Sabine Krähenbühl



Susanne Grün

Jahrgang 1965
Leitet den Fachbereich Vertrieb bei der Geschäftsführungsstelle des Direkten Verkehrs und ist die Kommunikationsverantwortliche des Projekts öV-Karte.



Bernd Nagel

Jahrgang 1964
Ist Gesamtprogrammleiter der öV-Karte. Er hat verschiedene Grossprojekte für die SBB realisiert.

Zukünftiges Preissystem (ZPS): NOVA-Spezifikation publiziert

Derzeit wird das technische Grundgerüst des zukünftigen Preissystems (die «öV-Plattform») durch das Programm ZPS gebaut. Ein wichtiger Bestandteil dieser ersten Realisierungseinheit ist die Bereitstellung der NOVA-Schnittstelle. Die vorläufige Spezifikation ist für alle Interessierten zugänglich.

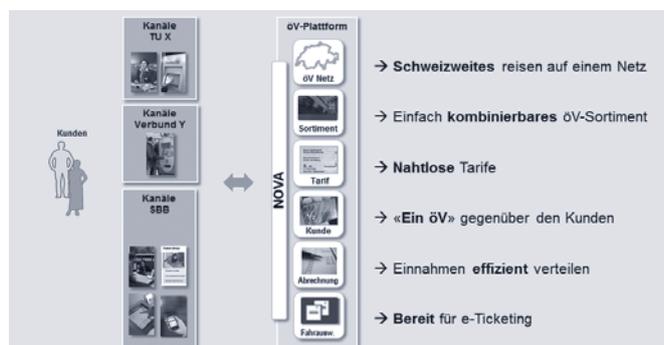
Die NOVA-Schnittstelle stellt den standardisierten und einfachen Zugang zur öV-Plattform sicher. Wichtig dabei ist, dass die gesamte Palette von Vertriebssystemen von Chauffeur-Geräte über die Billett-Automaten bis zu Internet-Kanälen und die entsprechenden rückgelagerten Systeme unterstützt wird.

ZPS hat grösstes Interesse, die NOVA-Schnittstelle im Sinne der Transportunternehmen, aber auch der Systemanbieter auszurichten. Die vorläufige Version der NOVA-Spezifikation ist deshalb für alle Interessierten publiziert in der NOVA User Group: <http://groupspaces.com/NOVAZPS>. Die User Group schafft nicht nur Transparenz zum Stand der Spezifikation, son-

dern ermöglicht auch Rückmeldungen zu den Konzepten.

Obwohl sich das Projekt noch in einer frühen Entwicklungs-Phase befindet, werden bereits jetzt erste Tests der gesamten Funktionalitätskette («End-to-End») vorbereitet. Dieser sogenannte «Durchstich» erlaubt es, allfällige Fehler und Verbesserungsmöglichkeiten in einem sehr frühen Stadium zu erkennen.

zps@sbb.ch



UIC-Weltbahn-Statistik – Hätten Sie's gewusst?

Die UIC gibt jährlich eine tabellarische Statistik der wichtigsten Bahnen und Bahnländer heraus. Der Blick in die Statistik relativiert heilsam die ethnozentrische Sicht auf das Bahnland Schweiz und zeigt die Verhältnisse deutlich auf.

Die Übersicht der UIC-Weltbahn-Statistik, auf dem Web zurück bis 1991 erhältlich, ist zwar nicht ganz fehlerlos und manchmal in den Kategorien nicht glücklich, etwa wenn sie Triebwagen und Reisezugwagen in einer einzigen Kategorie aufführt. Aber sie ist weltweit gesehen dennoch das Umfassendste, was es im Ländervergleich gibt.

Im Folgenden listen wir einige bemerkenswerte Fakten aus der neuesten Synopse von 2011 auf. Der Blick in die Statistik zeigt in Bezug auf das Bahnland Schweiz: Andere Länder sind sogar relativ bahnaffiner, wie Österreich beim Güterverkehr. Und in den absoluten Dimensionen sind die Schweizer Bahnen gegenüber denjenigen von China, Indien, Deutschland oder den USA (praktisch nur Güterverkehr) nur Zwerge.

- Das absolut grösste Schienennetz wird in den USA betrieben: 194 000 Kilometer. Russland liegt mit 85 000, China mit 66 000 und Indien mit 64 000 weit dahinter. In Europa (ohne Russland) dominiert Deutschland mit 34 000 km vor Frankreich mit 31 000. Weltweit ist das Schienennetz aller UIC-Mitgliedsbahnen über eine Million Kilometer lang – etwa 25 mal der Erdumfang. Die Schweiz ist nur

mit 3574 km aufgeführt, da die Meterspurbahnen, weil nicht UIC-Mitglieder, fehlen.

- Das kleinste Bahnnetz aller Länder mit UIC-Bahnen betreibt Montenegro (0,6 Mio. Einwohner) mit 249 km vor Swasiland (1,2 Mio.) mit 300 km.
- Über den grössten Anteil an Doppelspurstrecken weltweit verfügt die TRA in Taiwan mit 62,9 Prozent. Schon deutlich dahinter liegt die SNCF mit 59,2 und die SBB mit 54,8 Prozent. Noch vor den Taiwanesen rangiert allerdings der reine Netzbetreiber Network Rail in Grossbritannien mit 74,9 Prozent.
- Die Schweiz ist in der absoluten Rangfolge der Länder mit Schienengüterverkehr das 19. wichtigste Land weltweit. Damit liegt sie weit vor dem Rang in der Bevölkerungsgrösse (93) und noch vor dem Rang bei der absoluten Wirtschaftskraft (21). SBB Cargo und BLS Cargo zusammen transportieren 54 Millionen Tonnen. Die SNCF in Frankreich etwa kommt nur auf knapp mehr, nämlich 63 Millionen, Italien (60 Mio. Einwohner) oder Südkorea (49 Millionen) liegen mit 42 und 40 Millionen schon deutlich hinter der Schweiz. Die Rangliste wird absolut angeführt von China (3148 Mio. Tonnen), den vereinigten

Class 1-Cargo-TU der USA (1710 Mio.) und der RZD in Russland (1381 Mio.). In Mitteleuropa kann nur Deutschland, mit 412 Mio. und Platz sieben, mit den Grossen der Welt mithalten. Kleine Länder, die noch vor der Schweiz liegen, sind Österreich (85 Mio.) und Tschechien (79 Mio.) sowie die Hafenbahnen-Länder Litauen und Lettland.

- Nur in zwölf Ländern transportieren die Bahnen mehr Passagiere als in der Schweiz (SBB und BLS zusammen 402 Mio. jährlich). Alle sind sie deutlich grösser an Fläche, Südkorea (1218 Mio. Einsteiger) zweieinhalb Mal so gross, Russland (993 Mio. Kunden) über vierhundert Mal. Weltmeister ist hier Japan mit 8819 vor Indien mit 7651 Mio Einsteigern. Deutschland liegt, schon deutlich abgeschlagen, mit 1981 Mio. vor China (1543 Mio.) auf Platz drei.
- Unschlagbar unter den grösseren Bahnen ist die SBB beim Anteil elektrifizierter Strecken: 99,9 Prozent. Am nächsten kommen ihr Länder wie Georgien mit 94,9, Armenien mit 87 und Belgien mit 84 Prozent. Nachbarland Deutschland (DB) kommt immer noch bloss auf 59 Prozent, das TGV-Land Frankreich auf 52,8 Prozent.

Die Bahnstatistik-Synopsen der UIC sind abrufbar unter www.uic.org/spip.php?article1347

hanskaspar.schiesser@voev.ch, 031 359 23 44



Ein «Double Stack Container»-Zug der BNSF (Burlington Northern Santa Fe) auf der Linie Transcon Chicago–Los Angeles) aufgenommen bei Homer, Kalifornien.
Foto: Armin Schmutz

Neue BAV-Studien zu öV und Mobilitäts-Eingeschränkten

Bis Ende 2013 muss der öffentliche Verkehr eine ganze Reihe seiner Einrichtungen den Reisebedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen angepasst haben. Das betrifft etwa Senioren, Behinderte, aber auch Reisende mit Kinderwagen. Ticketautomaten und Fahrgastinformationssysteme müssen demgemäss in den nächsten acht Monaten noch angepasst werden, soweit sie das noch nicht sind.



Noch zehn weitere Jahre Zeit hat der öV mit der Anpassung der übrigen Infrastruktur. Aber nur dann, wenn es um alte Fahrzeuge, um herkömmliche Perrons auf nicht kürzlich umgebauten Bahnhöfen oder bestehende Billetschalter geht. Was erneuert und umgebaut wird, ist ab sofort behindertengerecht umzugestalten. Das BAV hat in den letzten drei Monaten diverse Berichte und Studien herausgegeben, die im Detail die noch hängigen Probleme behandeln. Vor allem zwei Studien sind für den öV bei seiner Planung ein Must und weil gut visualisiert auch sehr hilfreich:

- der «Bericht Sicherheit von Rollatoren in öV-Fahrzeugen»
- der «Bericht Empfehlung Beschilderungen und Kommunikation Mobilitätseingeschränkte».

Im Bericht zur Fahrgastinformation geht's etwa um die Fragen: Wie viele Piktogramme für Behindertenhilfsmittel benötigt ein Bus? Wo wird im Bahnwagen das Piktogramm angebracht,

das Rollator-Pilotinnen darauf aufmerksam macht, sich auf die Sitzplätze und nicht auf den Rollator zu setzen? Wie sieht das Piktogramm für Schwangere aus?

Der Rollatoren-Bericht zeigt eindrücklich, was mit nicht fixierten Rollatoren passiert, wenn ein Bus mit 40 km/h zu einer Vollbremsung gezwungen wird. Oder wie ein Bus-Benutzungskurs für Rollator-Kunden idealerweise aussieht. Die Berichte können heruntergeladen werden unter www.bav.admin.ch/mobile – Infos für öV-Unternehmen und Fachleute – Studien zur Normentwicklung.

hanskaspar.schiesser@voev.ch, 031 359 23 44

Rollstühle oder Velos oder Gepäck oder Kinderwagen?

Der Kampf um den knappen Platz in Bussen und Zügen ist auch dem BAV bewusst. In der Studie «Empfehlung für die Beschilderungen und Kommunikation von Verhaltensanweisungen für mobilitätseingeschränkte Personen» von 2013 gibt das BAV den TU deshalb die folgenden Tipps (Seite 3):

«Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen, Gepäckstücke und ähnliches benötigen viel Fläche in einem Fahrzeug. Dies kann zu Raumkonflikten führen. Die technischen Anforderungen zur Beförderung von Rollstühlen sind am höchsten. Folglich gibt es in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs meist nur eine begrenzte Anzahl an entsprechenden Stellplätzen. Damit diese Stellplätze möglichst auch von Menschen im Rollstuhl genutzt werden können, ist es sinnvoll, weitere flächenbeanspruchende Hilfsmittel oder Gepäckstücke auf andere geeignete Flächen zu verweisen.

Das heisst beispielsweise, dass die für Kinderwagen gut nutzbaren Flächen und die entsprechenden Zustiege als solche gekennzeichnet werden sollten. Ebenso sind nicht offensichtlich erkennbare Gepäckablageflächen (zum Beispiel zwischen den Sitzen) als solche auszuschildern.» (hks)



Mobilitätsbehinderte Reisende im öV: zwei neue BAV-Studien geben Tipps auch für Transportunternehmen.

«Europa mit dem Zug» neu gestaltet – alles für die Ferienreise mit dem Zug

Wer noch nicht weiss, wohin es in die Ferien geht, oder wer zwar das Ziel, aber das Transportmittel dorthin noch nicht kennt, hat jetzt eine weitere Möglichkeit, dies zu tun: Just auf die Sommerferien hin präsentiert der Verkehrs-Club der Schweiz seine neu gestaltete Internetseite «Europa mit dem Zug». Dort gibt es reichlich Angaben für die Zugreise und den Aufenthalt in rund 70 europäischen Städten – inklusive CO₂-Rechner, der den Vergleich der Bahn mit Auto und Flugzeug ermöglicht.

Wenn Schweizerinnen und Schweizer in die Sommerferien aufbrechen, verreisen sie in 85 Prozent aller Fälle mit dem Auto oder dem Flugzeug. Nur in neun Prozent aller Reisen nehmen sie die Bahn. Das ist allen Clichés zum Trotz erstaunlich. Denn die Bahn ist für Reisen in Europa das ideale Verkehrsmittel: staufrei, entspannend, umweltgerecht und ohne Zeitverlust bei Transfer und Check-In.

Zudem profitieren gerade Familien von Reisen mit der Bahn, denn Kinder sind günstiger oder gar kostenlos unterwegs, sie können im Zug spielen, ihre Bewegungsfreiheit ist viel grösser als im Flugzeug oder Auto und Reiseübelkeit ist kaum ein Thema.

All diese Vorteile haben aber auch noch kräftige Auswirkungen auf die persönliche Öko-Bilanz.

Denn Hin- und Rückreise ins Ausland sind jene die Teile der Ferien, die sich am weitaus stärksten in der ökologischen Bilanz niederschlagen: Alleine hier fallen 75 Prozent der CO₂-Emissionen in den Ferien an. Angesichts solcher Werte fällt es dann schon kaum mehr ins Gewicht, wenn man vor Ort bloss zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist. Die neu gestaltete VCS-Website und der dortige CO₂-Rechner wurden erweitert: Neu können Reisende vergleichen, um wie viel tiefer ihre Emissionen ausfallen, wenn sie statt des Flugzeugs oder des Autos die Bahn benutzen.

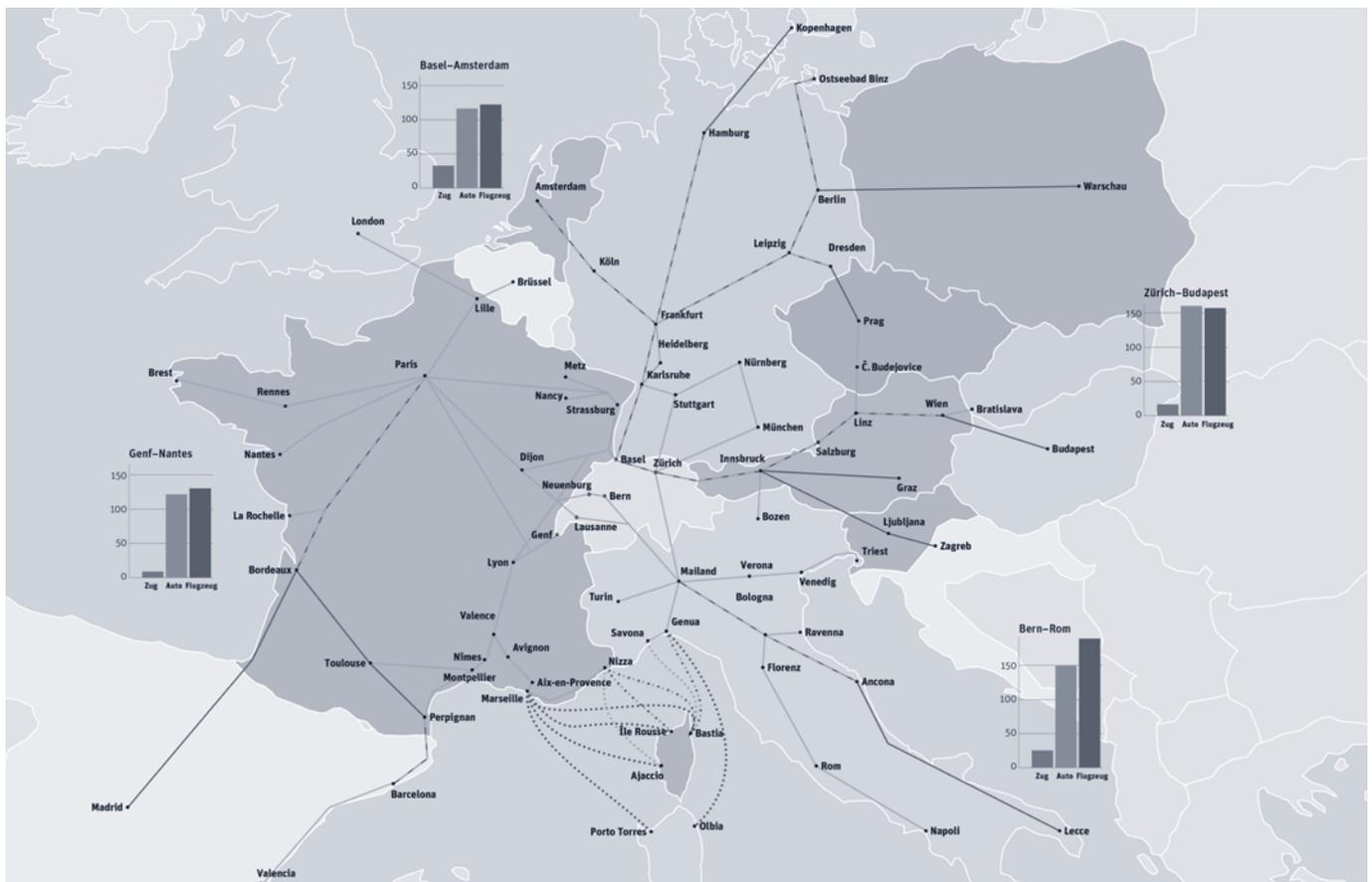
Informationen über 70 europäische Städte
Viele Feriendestinationen in Europa sind mit dem Zug bequem erreichbar. Mit der neu gestal-

teten Website (www.verkehrsclub.ch/europa) bietet der VCS den Reisenden umfassende Angaben für die Ferien mit dem Zug. Durch einen Klick auf die gewünschte Destination können Bahnverbindungen, Reisezeit und die Anzahl der Umsteigevorgänge angezeigt werden. «Europa mit dem Zug» umfasst Tag- und Nachtzüge von der Schweiz in rund 70 europäische Städte. Wer also kurz nach Rom möchte, erfährt, dass die Hin- und Rückreise Bern–Rom mit dem Zug bei einer Fahrzeit von 6.15 Stunden (einmal Umsteigen) 22 kg CO₂ «verbraucht», mit dem Auto hingegen 150 kg und mit dem Flugzeug gar 193 kg.

Zusätzlich liefert die Seite rund zwanzig Reportagen mit Anregungen für Ausflüge sowie Links zu Veloverleihdiensten. Eltern können sich zudem über Kinderrabatte und Familienabteile in den Nachbarländern informieren.

Und weil es für Bahnreisende nicht immer ganz einfach ist, sich über internationale Zugverbindungen zu informieren, bietet die Internetseite «Europa mit dem Zug» entsprechende Links. Sie informiert ausserdem über Velotransportmöglichkeiten in den internationalen Zügen.

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



RTE-Regelung zur Bemessung von Fahrleitungstragwerken

Die Harmonisierung mit europäischen Normen und die Aufhebung der Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB) ziehen diverse Änderungen in den Regelwerken nach sich. Bei den Fahrleitungen müssen die planenden Ingenieure nun für die Dimensionierung von Fahrleitungstragwerken die entsprechenden Normen berücksichtigen. Mit der neu entwickelten Regelung R RTE 27200 «Bemessung von Fahrleitungstragwerken» erhalten die Planer ein Instrument für ihre Bedürfnisse.

Die Fahrleitungstragwerke sind wie bis anhin für optimierte Lebenszykluskosten, für einen ausreichend sicheren Bahnbetrieb und für die Anforderungen an die Verfügbarkeit zu bemessen. Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung AB-EBV schreiben vor, dass Fahrleitungen entsprechend der Norm SN EN 50119 auszulegen sind. Für die Anwendung dieser Norm müssen die entsprechenden Vorgaben der Einwirkungen und Lastfälle für die Dimensionierung vorhanden sein, da diese Norm einen gewissen Spielraum zulässt. Die flexible Anwendung der Norm ist nötig, um den nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. In den Alpen sind beispielsweise extreme Schneelasten oder in Föhntälern die Fallwinde quer zum Gleis für einen sicheren Fahrleitungsbetrieb zu berücksichtigen.

Die in der neuen Regelung R RTE 27200 vorhandenen Vorgaben sollen den Schweizer Bahnen als fundierte und praxiserichte Grundlage zur standardisierten Bemessung von Fahrlei-

tungsanlagen dienen. Sie gilt für alle Fahrleitungsanlagen von Schweizer Bahnen gemäss dem Anwendungsbereich im Anhang 4 (Buchstabe c: Fahrleitungsanlagen) der Eisenbahnverordnung EBV.

Die Regelung ersetzt dabei die Vorgaben für die statischen Berechnungen der Fahrleitungstragwerke in der auf den 1. Juli 2012 aufgehobenen VEAB und vermittelt Berechnungshilfsmittel. Die Bahnen können damit ihre Regelwerke entsprechend anpassen.

Werden kombinierte Tragwerke mit bahnfremden Anwendungen erstellt, müssen die dafür

gültigen Vorschriften wie beispielsweise die Leitungsverordnung LeV berücksichtigt werden. Allfällige weitere Einwirkungen sind gemäss Norm SN 505 261 anzusetzen.

Die Arbeit an dieser kurz gehaltenen und leicht verständlichen Regelung ist nach einer sehr kurzen Zeitspanne von nur rund einem Jahr bereits abgeschlossen. Sowohl die deutsche wie auch die französische Ausgabe sind seit Anfang Mai 2013 publiziert.

Die publizierten RTE-Dokumente stehen den Bahnunternehmen im Extranet des VöV und Dritten über den RTE-Webshop rte.voev.ch als PDF-Dokumente für den Download zur Verfügung.

Rückmeldungen zu den Inhalten aller RTE-Regelungen richten Sie bitte an unser E-Mail RTE@voev.ch. Mit Ihrer Unterstützung helfen Sie mit, das Gesamtwerk auf dem Stand der Technik zu halten.

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

ERFA-Tagung

CZV und andere Fragen der Aus- und Weiterbildung im Busbereich

Dienstag, 20. August 2013, 09.20–15.30 Uhr
Restaurant Allresto, Effingerstrasse 20, Bern

Vier spannende Themenblöcke erwarten Sie:

- Gewinnung und Erhaltung von Fahrpersonal mit Jörg Buckmann, VBZ und Walter Jenny, vbl
- Eignungstests für Fahrpersonal mit Margit Herle, Firma Schuhfried und Inge Griesche, PostAuto
- Beispiele von Fahrpersonalausbildungen mit Andreas van den Heuvel, VBZ
- Erfahrungen aus der ersten CZV-Weiterbildungsperiode / Fragen und Antworten mit Sven Britschgi, asa

Zielpublikum: Verantwortliche für CZV-Ausbildung, Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, Unternehmensleitende, Personalverantwortliche, Betriebsleitende, Personaldisponierende, Dienstplanende

Anmeldungen und Programm: www.voev.ch/ERFA-Tagung_2013.html

Anmeldeschluss 13. August 2013



Fahrleitungstragwerke der Gornergratbahn vor weltbekannter Kulisse.

BLS: Hundert Jahre ganz vorn dabei

Ist die BLS eine nationale oder nur eine regionale Bahn? Die Antwort fällt im neuen grandios bebilderten BLS-Jubiläumsband «Pionierbahn am Lötschberg» vielschichtig aus. Aber zumindest historisch gesehen lässt sich folgern: Ohne die kleine Schwes-terbahn der SBB hätte die Schweiz auf manche Innovation oder Weltneuheit verzichten müssen.

Dass die Bündner eine eigene Bahn sozusagen ganz für sich haben, ist aus topographischen Gründen leicht erklärbar. Dass es knapp 40 kleine Privatbahnen in fast allen Kantonen gibt, hat mit der industriellen Dynamik der Schweiz um 1900 herum zu tun: Die Wirtschaft brauchte ein billiges und leistungsfähiges Transportmittel, bevor es den Lastwagen gab.

Aber dass der Kanton Bern ein Netz samt grossen Alpendschienen baute und bis heute eine Bahn hält, die kleinere EU-Nationen als Staatsbahn gut anstehen würde, erklärt sich nicht von selbst. In Europas Bahnland Nummer eins ist die BLS zwar keine richtige Regionalbahn mehr, aber eben auch keine echte Nationalbahn. Kilian T. Elsasser, Stephan Appenzeller oder Anna Amacher Hoppler (unter anderen) bringen immerhin allerhand Licht in dieses Rätsel.

Risiko-Stromsystem und Weltmeister-Lok

Als die Pionierbahn am Lötschberg 1913 entstand, gab es die SBB schon elf Jahre. Auch die BLS hatte aber natürlich ihre Vorläuferbahnen: 1874 die Bödelibahn in Interlaken oder 1875 die Emmentalbahn von Burgdorf nach Solothurn. Als sich 1906 die Berner Alpenbahn Gesellschaft BLS konstituierte, funktionierte im heutigen Perimeter der BLS bereits ein knappes Dutzend Linien. Aber der grosse Infrastrukturwurf fehlte noch.

Anna Amacher Hoppler, frühere SBS- und VöV-Mitarbeiterin, bringt es wohl auf den Punkt, dass es bei diesem grossen Wurf, dem Lötschberg-Durchbruch, vorab um «Eigensinn und Prestige» ging. Bern wollte neben der Zentral- und der Ostschweiz einen eigenen Alpenübergang. Und die Interessen Frankreichs, die seit dem verlorenen Krieg mit Deutschland 1871 und dem verlorenen Elsass westlicher als vorher lagen, kamen dem entgegen. So besaßen die französischen Banken ursprünglich 57 Prozent an der BLS, eine glatte Mehrheit. Noch erstaunlicher aber ist für Amacher, dass die BLS

damals nicht nur unbeirrt die noch erfahrungslose elektrische Traktion forcierten. Nein, die Berner «erfanden» dabei grad noch die heutige mitteleuropäische Standard-Stromspeisung, nämlich 15 Kilovolt Einphasenstrom mit 16 zwei Drittel Hertz.

Netter Nebeneffekt, wie Theo Weiss in einem seiner brillanten technischen Spots darstellt, war der Umstand, dass die BLS dann auch gleich über die 13 weltweit leistungsfähigsten Serienlokomotiven, die Be 5/7, verfügten.

Erfahrung mit Sanierungen

Der Jubiläumsband bleibt nicht bei den historischen Verdiensten stehen, obwohl die sich sehen lassen können:

- 1944 die erste laufachsenlose Drehgestelllok Ae 4/4, sozusagen die Mutter aller Bo'Bo'-Maschinen
- 1976 Beginn des Ausbaues des Lötschbergs auf Doppelspur, 2001 dann der erste durchgehende Vier-Meter-Korridor für Huckepack und High-Cube-Container
- 2006 die – seitens der kleineren Bahn – nicht ganz freiwillige Fusion mit dem RM
- 2007 die Eröffnung des modernsten Langtunnels der Welt

Die BLS hat aber auch Erfahrung mit Sanierungen. Frankreich benötigte den Lötschberg-Korridor nach dem gewonnenen Krieg 1918 strategisch nicht mehr. 1922 war die erste Sanierung fällig, nachdem Frankreich seine Aktien verkauft hatte. 1932 folgte die nächste Sanierung, 1942 die dritte. Die BLS war also um 2000 kriegsgeprüft genug, um auch den Übernahmever-such der SBB zu überstehen.

Der Band, der mit grossformatigen, neuen und wunderbaren alten Fotografien aufwartet, schliesst kritische Betrachtungen wohl-tuend mit ein. Insider hatten dabei die Geschichte der «Sofaerlöse» im Güterverkehr immer schon gekannt. Weil die Tarife nach Tonnenkilo-

metern berechnet wurden, fuhr der Zug etwa in den siebziger Jahren virtuell die kürzeste Route, zum Beispiel von Basel nach Thun via Hasle-Rügsau und Walkringen. In Wirklichkeit mieden die schweren Züge diese «Bergstrecke» aber und fuhren über Bern-Wankdorf. Der Frachterlös ging dennoch an die BLS-Strecke im Emmental.

Kritisch geht der Band, etwa im letzten Teil mit dem Beitrag von Olivier Bayard, auch mit der BLS-Zukunft um. Kann sich die BLS im liberalisierten Güterverkehr behaupten? Wird der klamme Kanton Bern an die Abschreibung der 500 Millionen Franken teuren Doppelstockzüge beitragen können?

1961 hatte der damalige BLS-Direktor Robert Bratschi das ewige BLS-Dilemma auf den Punkt gebracht: «Es ist nicht die Notlage der Unternehmung, sondern es ist die Erfüllung von Aufgaben nationaler Grösse, die zu einer Entscheidung drängt.»

Dass Verkehrsministerin Doris Leuthard das Vorwort in diesem für die BLS-Geschichte so zentralen Buch geschrieben hat, ist aber sicher ein gutes Zukunftszeichen. Und nach den durchgehend unterhaltsam geschriebenen Texten weiss der Leser auch: Die alles andere als bernisch-behäßige BLS hat bislang jede Herausforderung bestanden. Hundert Jahre sind noch nicht genug.

hankaspar.schiesser@voev.ch, 031 359 23 44



Elsasser, Kilian T., Appenzeller, Stephan et al.: Pionierbahn am Lötschberg – Die Geschichte der Lötschbergbahn, Zürich, 2013; 88.– CHF

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, Gaby Schärer, VöV

Französische Übersetzung

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

Nächste Ausgabe

September 2013