



# Voyage

1 | 2014 | Februar  
Verbandsinformationen

© Andreas von Gunten



«JA zu FABI» – auch die VöV-Vorstandsmitglieder engagierten sich an einem Medienanlass in Bern für ein JA.

## Am 9. Februar: JA zu FABI **3**

Am 9. Februar entscheidet das Stimmvolk über FABI – hier sind noch einmal die wichtigsten Argumente für einen starken öV!

## Verlagerungsziel: keine Aussicht auf Besserung **5**

Fazit des neusten Verlagerungsberichts: Das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr kann bis 2018 nicht erreicht werden.

## Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» 2013 **6**

An der Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» wurde die Branche über den Stand der grossen, gemeinsamen öV-Projekte informiert.

## Gemeinsam die nächsten 125 Jahre angehen!

125 Jahre sind seit der Gründung des «Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen» in Zürich vergangen. Statt wie damals neun sind heute über 200 Unternehmen im Schweizer öV tätig – und trotzdem nehmen unsere Kundinnen und Kunden den öffentlichen Verkehr als ein einziges System wahr. Ein System, um das uns viele Gäste aus dem Ausland immer wieder beneiden. Die wichtigsten Gründe für dieses hervorragende Verkehrsangebot kennen Sie bestens: Es ist einerseits unsere brancheninterne Zusammenarbeit, und es ist andererseits das offene System, das sich über alle Transportunternehmen erstreckt.

Die Rolle als Drehscheibe der brancheninternen Zusammenarbeit ist aber nicht nur ein Erfolgsfaktor: Sie bedeutet gleichzeitig eine grosse Verpflichtung gegenüber unseren Kundinnen und Kunden, die vom System öV Schweiz zu Recht erwarten, dass es wie aus einer Hand funktioniert. Daher ist Kundenorientierung heute nicht nur für Ihr Unternehmen, sondern auch für den Verband selbst zur obersten Maxime geworden. Zu den einmaligen und unverwechselbaren Vorteilen des Systems öV Schweiz müssen wir Sorge tragen, denn der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Standortvorteil für unser Land.

Wir haben die brancheninterne Zusammenarbeit in der jüngsten Vergangenheit Schritt für Schritt ausgebaut: Seit 2011 verfügen wir über eine gemeinsame Infrastrukturkommission. 2012 haben wir die brancheninterne Zusammenarbeit in den Statuten noch stärker verankert und letztes Jahr eine gemeinsame Bildungskommission ins Leben gerufen. Damit zeigen wir klar: Wir bekennen uns zu Lösungen innerhalb der Branche.

Um eine der grössten Herausforderungen für Transportunternehmen und den Verband zu bewältigen, nämlich dass unser öV auch in Zukunft als einfaches, einheitliches System wahrgenommen wird, braucht es vor allem eines: Ein «Näherrücken» des nationalen Direkten Verkehrs zu den Verbänden. Denn Systemgrenzen dürfen für unsere Kundinnen und Kunden keine Hürde darstellen.

Sicher, ein Rückblick auf 125 Jahre Verbandsgeschichte ist spannend und interessant. Auf Trab halten wird uns aber die Zukunft. Ich freue mich darauf – und auf die weitere Zusammenarbeit innerhalb der Branche.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

## Inhalt

login ist jetzt eine Aktiengesellschaft	2
Gesucht: nachhaltige Mobilitäts-Projekte	2
FABI bringt die ganze Schweiz voran!	3
Wie die Schweiz zum dichtesten öV-Netz der Welt kam – eine einzigartige Chronik	4
Alpenquerender Güterverkehr: Verlagerungsziel wird bis 2018 nicht erreicht	5
Schritte in die öV-Zukunft: Es geht vorwärts!	6
Fachtagung und Arbeitsgruppe Netzzustandsberichte	6
Fachgruppe Zahnradbergbahnen – Neugründung einer KTBS Fachgruppe	7
Schlussspurt für die Sanierungen von Bahnübergängen	7
Wie real ist der Niedergang der Schweizer Industrie?	8

## Ausblick

Mittwoch/Donnerstag,  
21./22. Mai 2014  
Fachtagung der Kommission  
Technik und Betrieb Bus KTBB mit  
grosser Ausstellung  
Ort: Forum Fribourg

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](http://www.voev.ch/veranstaltungen)

# login ist jetzt eine Aktiengesellschaft

Seit Ende November 2013 ist klar, was in voyage schon im September skizziert wurde: Der Ausbildungsverbund login, bisher ein Verein, wird zur Aktiengesellschaft. Die neue AG fokussiert sich auf die Nachwuchssicherung für den öffentlichen Verkehr im Bereich der beruflichen Grundbildung.

Die Mitgliederversammlung von login hat am 22. November 2013 der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft zugestimmt. Aus dem Verein mit 63 Mitgliedsfirmen wird eine Aktiengesellschaft, an der sich die SBB als grösster Lehrbetrieb mit 70 Prozent, die BLS, die Rhätische Bahn (RhB) und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit je 10 Prozent beteiligen. Fehlende Fachkräfte werden für immer mehr Unternehmen zu einer grossen Herausforderung – das betrifft auch den öffentlichen Verkehr. Um den Personalbedarf quantitativ, qualitativ, zeitlich und örtlich zu decken, braucht es konsequent bedarfsorientierte Aus- und Weiterbildungen. Es wurde deshalb beschlossen, dass sich login ab 2014 auf die berufliche Grundbildung, das heisst Berufslehren, sowie die weiterführende Ausbildung Fachfrau/ Fachmann öffentlicher Verkehr konzentriert. Die neue login Berufsbildung AG wird weiterhin als Ausbildungsverbund auftreten, das Leistungsangebot steht allen interessierten öV-Firmen offen. Auf die laufenden Ausbildungen

sowie auf die Lernenden hat die Umwandlung keine Auswirkung.

An seiner ersten Sitzung hat der neu gewählte Verwaltungsrat den bisherigen Geschäftsführer des Vereins login, Michael Schweizer, als Geschäftsführer der login Berufsbildung AG bestätigt. Ein Fachbeirat wird die Bildungsbedürfnisse der Branche erfassen und den login-Verwaltungsrat beratend unterstützen. Der Fachbeirat wird im Verlauf des Jahres 2014 zusammengestellt.

[roger.baumann@voev.ch](mailto:roger.baumann@voev.ch), 031 359 23 15

## Der Verwaltungsrat der login AG

Der Verwaltungsrat setzt sich wie folgt zusammen: Andreas Schächtele, SBB, Verwaltungsrats-Präsident; Markus Barth, RhB; Mirjam Bütler, VöV; Rainer Ducrey, SBB; Anton Häne, SBB; Franziska Jermann, BLS, Vize-Präsidentin; Andrea Tranel, SBB.

# Gesucht: nachhaltige Mobilitäts-Projekte

Bereits zum neunten Mal lädt das Dienstleistungszentrum innovative und nachhaltige Mobilität UVEK Firmen oder Privatpersonen ein, Projekte für eine nachhaltige und innovative Mobilität einzureichen. Anmeldeschluss ist der 31. März 2014.

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK lädt zum neunten Mal zur Eingabe von Projekten ein. Mit dem Dienstleistungszentrum als ämterübergreifende Plattform der Bundesämter für Energie BFE, Raumentwicklung ARE, Strassen ASTRA, Umwelt BAFU, Verkehr BAV und Gesundheit BAG unterstützt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK in Ergänzung zur Infrastrukturpolitik innovative Projekte für eine nachhaltige Mobilität.

Die 9. Ausschreibungsrunde ist lanciert, Eingaben müssen bis zum 31. März 2014 eingereicht werden. Weitere Informationen sowie eine Übersicht über die bereits unterstützten Projekte sowie das Gesuchsformular finden sich unter: [www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de](http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de)

Weitere Auskünfte:  
Peter Schild, Sektion Verkehrspolitik,  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE,  
Tel. 031 322 55 55; [peter.schild@are.admin.ch](mailto:peter.schild@are.admin.ch)

# FABI bringt die ganze Schweiz voran!

In wenigen Tagen entscheiden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger an der Urne über FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Auch in diesen letzten Tagen sind wir alle gefordert, am Arbeitsplatz oder im persönlichen Umfeld für diese zukunftssträchtige Vorlage zu werben und die zahlreichen Argumente für ein deutliches JA in Diskussionen und Gesprächen einzubringen.

Die Schweiz verfügt über ein attraktives Bahnnetz, immer mehr Menschen und Güter sind darauf unterwegs und bringen es an seine Grenzen. Um Abhilfe zu schaffen, will der Bund mehr in die Bahn investieren: Gleise, Tunneln, Brücken, Perrons, Fahrleitungen und andere Anlagen

sollen besser instand gehalten und ausgebaut werden. Das Parlament hat dazu den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur FABI verabschiedet, der am 9. Februar 2014 zur Abstimmung kommt. Mit FABI bleibt das Schweizer Bahnsystem

## Die Schweiz braucht einen starken öV

Am 9. Februar:  
Ja zur Finanzierung  
und zum Ausbau der  
Bahninfrastruktur  
[www.fabi-ja.ch](http://www.fabi-ja.ch)

**JA**  
ZU  
**FABI**

## Deshalb lohnt sich das JA zu FABI

### Ein JA für die ganze Schweiz

#### FABI bringt die ganze Schweiz voran

FABI umfasst Projekte in allen Regionen der Schweiz. Die ganze Schweiz wird mit guten öV-Verbindungen verknüpft und alle profitieren. Dieses Bekenntnis zur Schweiz ist der Grund, weshalb sich alle Kantone, Bundesrat und Parlament für FABI ausgesprochen haben.

### Ein JA für gezielte Investitionen in die Zukunft

#### FABI steht für durchdachten Ausbau wie gesicherten Unterhalt

Die vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte beheben schweizweit die wichtigsten Engpässe auf dem Schienennetz. FABI bringt gleichzeitig mehr Unterhalt und Sicherheit im Schienennetz.

### Ein JA für die Wirtschaft

#### FABI schafft Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum

Der öV ist der Motor der Wirtschaft. Er bringt täglich Millionen von Menschen zur Arbeit. Dieser Standortvorteil kann nur mit gezielten Investitionen erhalten werden. Der öffentliche Verkehr ist zudem selbst ein Teil der Wirtschaft: Er schafft über 100 000 Arbeitsplätze in der Schweiz. Mit einem JA zu FABI sorgen wir dafür, dass wir diesen Trumpf nicht aufs Spiel setzen.

### Ein JA für die Nachhaltigkeit

#### FABI schont Landschaft und Umwelt

Die Mobilität wächst. Der öV bündelt die Mobilität und beansprucht deshalb weniger Raum. Der öffentliche Verkehr verbraucht weniger Energie und stösst weniger CO<sub>2</sub> aus als der Individualverkehr. Ein Ja zu FABI ist ein Ja zur Nachhaltigkeit.

### Ein JA für mehr Platz und mehr Angebote im öV

#### FABI behebt Engpässe und Lücken im Schienennetz

Immer mehr Menschen benutzen in der Freizeit oder für ihren Arbeitsweg den öffentlichen Verkehr. Dies führt zu Engpässen, die einen gezielten Ausbau nötig machen. FABI sorgt für mehr Platz und Verbindungen im Zugverkehr und für gesicherte Kapazitäten im Güterverkehr.

### Ein JA für eine faire Finanzierung

#### FABI garantiert eine sichere und faire Finanzierung

FABI sichert die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig. Die Finanzierung ist fair: Alle, die vom öV profitieren, zahlen einen Beitrag. Darum sprechen sich alle Kantone, der Bundesrat und das Parlament für FABI aus.

### Ein JA für ein Miteinander von Schiene und Strasse

#### FABI sorgt dafür, dass die Schweiz mobil bleibt.

In der Schweiz pendeln 3,7 Mio. Menschen zur Arbeit, viele davon mit dem öffentlichen Verkehr. Das bedingt ein leistungsfähiges Verkehrsnetz auf Schiene und Strasse. FABI ist ein wichtiger Schritt dazu.

auch bei wachsender Mobilität leistungsfähig. FABI garantiert, dass genug Geld in Betrieb und Unterhalt investiert, die Sicherheit erhöht und das Bahnnetz sinnvoll ausgebaut werden kann. Die Investitionen ermöglichen auf zahlreichen Strecken in der ganzen Schweiz den Halbstundentakt, in städtischen Gebieten und Agglomerationen den Viertelstundentakt. Aber auch Tourismusregionen werden besser an die Hauptverkehrsachsen angeschlossen. Zudem können auf zusätzlichen Strecken längere Züge sowie Doppelstockwagen eingesetzt werden. Der Güterverkehr erhält zusätzliche Kapazitäten.

Der Ausbau erfolgt etappenweise. Zum ersten Ausbauschnitt im Umfang von 6,4 Milliarden Franken gehören Investitionen in die Strecken Lausanne–Genf, Bern–Luzern, Zürich–Chur, Luzern–Giswil, Bellinzona–Tenero, Zermatt–Fiesch sowie auf zahlreichen weiteren Abschnitten. Davon profitiert sowohl die Bevölkerung als auch die Wirtschaft: Der Ausbau bringt landesweit bessere Bahnverbindungen.

### VöV und Litra führen JA-Kampagne

Der VöV und die Litra führen gemeinsam die JA-Kampagne für FABI. Wichtig ist, dass alle VöV-Mitglieder die Vorlage tatkräftig unterstützen. Der Internet-Auftritt zur JA-Kampagne zeigt mit kurzen, prägnanten Botschaften auf, wie alle Regionen der Schweiz von FABI profitieren. Unter dem Motto «Die Schweiz braucht starken öffentlichen Verkehr» fasst die Kampagne die Vorteile in sieben Kernbotschaften zusammen (siehe Kasten).

Mobilisieren Sie Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Ihren Bekannten- und Freundeskreis für den Endspurt. Es geht um jede Stimme: Je besser das Resultat der Abstimmung, desto einfacher wird es, sich auch in Zukunft für den öffentlichen Verkehr einzusetzen!

# Wie die Schweiz zum dichtesten öV-Netz der Welt kam – eine einzigartige Chronik

1889 wurde der «Verband schweizerischer Sekundärbahnen» in Zürich von neun Schmalspurbahnen gegründet, 125 Jahre und ein paar Namenswechsel später feiert der «Verband öffentlicher Verkehr» dieses Jubiläum unter anderem mit einer Festschrift, die in Form einer umfassenden Chronik alle wichtigen und öV-relevanten Ereignisse seit 1198 auflistet und beschreibt.

Hans Kaspar Schiesser, langjähriger VöV-Mitstreiter und seit Ende August 2013 im Unruhestand, hat in minutiösen Recherchen nicht weniger als 500 Ereignisse aus über 800 Jahren zusammengetragen, die direkt oder indirekt mit dem öffentlichen Verkehr zu tun haben oder ihn sogar massgeblich beeinflussten – die Belange des Güterverkehrs zählen ausdrücklich dazu. Dabei werden die gut 800 Jahre «öV-Geschichte» in zwei nicht ganz gleich grosse Abschnitte unterteilt: 1198 bis 1837 ist die Zeit der «Vorläufer des öV», erst danach beginnt das eigentliche öV-Zeitalter – vorerst mit den privaten Eisenbahnen.

Die Zeit der «öV-Vorläufer» liefert für heutige Begriffe kuriose Ereignisse zuhauf. Beispielsweise, als 1267 ein geplanter Brückenbau durch das Städtchen Glanzenberg bei Dietikon über die Limmat das Zürcher Transportmonopol zu beeinträchtigen drohte, und die Zürcher

das Städtchen kurzerhand eroberten und zerstürmten.

## Von privaten Eisenbahnen zur SBB

Erst ein paar hundert Jahre später, 1838, wird der öV politisch, es beginnt mit der Gründung der Bahngesellschaft Basel–Zürich das Eisenbahnzeitalter in der Schweiz. Erstmals wird für dieses neue Verkehrsmittel Geld ausgegeben, die Realisierung scheidet aber an der Finanzierung und an Sonderinteressen der beiden Basel. Zehn Jahre später ist es dann aber auf privatwirtschaftlicher Seite soweit, die «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden, nimmt ihren Betrieb auf. Das Datum gilt als offizieller Beginn des Schweizerischen Eisenbahn-Zeitalters. Drei Jahre später fasst der Bundesrat vom Parlament den Auftrag, ein Schweizer Bahnnetz zu konzipieren. Und nach einer fast 50 Jahre dauernden Phase der «Kon-

kurrenz, Pleiten und Bergbahnpioniere», wie es in Schiessers Werk heisst, wird 1902 die SBB geschaffen, die zahlreiche bisher private Strecken aufnimmt. Damit ist das Zeitalter der Privatbahnen, deren Eigentümer wirkliche Privatpersonen sind, in der Schweiz beendet: Seither gehören alle Bahnen dem Bund und/oder den Kantonen.

Wer aber glaubt, damit sei der grösste Teil der öV-Chronik bereits geschrieben, täuscht sich: Zwei Drittel des reich bebilderten Buches handeln von der Zeit ab 1900 – an teilweise kuriosen Ereignissen mangelt es allerdings auch in den über 110 Jahren bis heute nicht.

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



Ein weiterer Meilenstein: Neubaustrecke von Bahn2000.

© SBB Historic



Eine Innovation des Direkten Verkehrs: das Ferienabonnement (im Erstklasswagen 1945).

© SOB



Damals einzigartig: Der Bau des Sitterviadukts (1908).

# Alpenquerender Güterverkehr: Verlagerungsziel wird bis 2018 nicht erreicht

Der Bundesrat ist verpflichtet, im Zweijahresrhythmus über den Stand der Umsetzung des Verlagerungsziels zu berichten. Der Verfassungsartikel, der 1992 mit der Alpen-Initiative angenommen wurde, schreibt vor, dass jährlich maximal 650 000 Lastwagen die Alpen queren dürfen. Heute wird dieses Ziel mit rund doppelt so vielen Fahrten verfehlt. Die Kernaussage des im November veröffentlichten Verlagerungsberichts ist daher nicht überraschend: Das Verlagerungsziel wird bis 2018 nicht erreicht werden können.

Im Vergleich zum letzten Verlagerungsbericht vor zwei Jahren hat sich also nicht viel verändert. Die Aussage, dass mit den bestehenden Mitteln das Ziel nicht erreicht werden kann, hat sich bereits vor einigen Jahren abgezeichnet. Der Bundesrat schlägt nun vor, dass «grundsätzliche Fragen» zur Zielsetzung der Verlagerungspolitik diskutiert werden sollen.

Konkret zeigt er auf, dass in Folge der technischen Entwicklung die Emissionen der Luftschadstoffe durch den Schwerverkehr deutlich abnehmen. Der Anteil des Strassengüterverkehrs werde künftig im Vergleich zur Luftverschmutzung des übrigen Verkehrs und anderen Quellen eine untergeordnete Rolle spielen. Entsprechend wird nun der Vorschlag in den Raum gestellt, statt der Zahl der Fahrten neu die Schadstoff- und Lärmbelastung des Schwerverkehrs zum Ziel zu erklären.

Dies befürwortet erwartungsgemäss der schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag), der diese Forderung schon seit längerem stellt. Die Alpen-Initiative und Umweltorganisationen hingegen lehnen den Vorschlag ab, da sie dem verfassungsmässigen Verlagerungsziel widerspricht, das sich explizit auf die Anzahl Lastwagenfahrten bezieht.

## Über 63 Prozent des Transitgüterverkehrs auf der Schiene

Obwohl das Ziel deutlich verfehlt wird, hält der Bundesrat in seinem Bericht jedoch auch fest, dass dank LSWA, Neat und Bahnreform jährlich 650 000 bis 700 000 alpenquerende Lastwagenfahrten vermieden werden konnten. So wird in der Schweiz zur Zeit 63,4 Prozent des Transitgüterverkehrs auf der Schiene abgewickelt. Damit sind wir im Vergleich zu unseren Nachbarländern klar voraus.

Für uns als Branche ist zudem erfreulich, dass mit dem Verlagerungsbericht auch der Beschluss gefasst wurde, den unbegleiteten kombinierten Verkehr bis 2023 zu unterstützen und den Kredit um 180 Millionen Franken aufzustocken. Ursprünglich war geplant, diese Subventionen 2019 auslaufen zu lassen. Neu soll

nun die Einführung des Viermeter-Korridors abgewartet werden.

Die Zahlen im Bericht veranschaulichen erneut, wie wichtig der Bau dieses Korridors für die Zukunft des Schienengüterverkehrs ist. Noch im Jahr 2000 machte der kombinierte Verkehr nur 34,2 Prozent im Modalsplit des Güterverkehrs aus. Heute ist er auf 45 Prozent angewachsen und ist damit die wichtigste Transportform im alpenquerenden Güterverkehr überhaupt. Zusammen mit der Fertigstellung des Gotthardbasis- und des Ceneri-Tunnels wird in den nächsten Jahren die nötige Infrastruktur geschaffen, um die Güter verstärkt auf die Schiene zu verlagern.

## Was bewirkt ein zweiter Gotthard-Strassentunnel?

Mit dem Viermeter-Korridor und der Neat wurden (und werden erneut) grosse und wichtige

Investitionen in die Verlagerung auf die Schiene getätigt. Entgegengesetzt und zuwiderlaufend sind aber die Bestrebungen zum Bau eines zweiten Gotthardstrassentunnels. Zwar wird im Moment versprochen, dass dieser nur einspurig befahrbar sein wird und folglich die Kapazität nicht erweitert würde. Dabei muss aber auch an das Versprechen erinnert werden, dass der Gotthardstrassentunnel nie für 40-Töner freigegeben werden würde. Es läuft auch bereits schon die Unterschriftensammlung für die Initiative «Freie Fahrt statt Mega-Staus», die verlangt, dass der Gotthard vierspurig befahrbar werden soll. Der Bau einer zweiten Röhre droht über kurz oder lang die Investitionen in die Neat zu untergraben und damit ihren Wert stark vermindern.

Die Botschaft des Bundesrats zu diesem Geschäft liegt nun vor, in den nächsten Monaten wird das Parlament darüber befinden. Es ist zu vermuten, dass National- und Ständerat dem Bau des zweiten Gotthardstrassentunnels zustimmen werden. In diesem Fall kann mit dem Zustandekommen des Referendums gerechnet werden. Falls der Prozess zügig läuft, wird das Volk bereits Ende 2014 das letzte Wort zu diesem Thema haben.

[laura.schmid@voev.ch](mailto:laura.schmid@voev.ch), 031 359 23 44

© SBB



Güterverkehr über den Gotthard: Das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr wird noch immer deutlich verfehlt.

# Schritte in die öV-Zukunft: Es geht vorwärts!

Und sie dreht sich doch – mit diesen Worten startete Ueli Stückelberger sein Referat zur diesjährigen Tagung «Schritte in die öV-Zukunft». Anlässlich dieses Anlasses ziehen die Projektverantwortlichen der grossen, gemeinsamen öV-Projekte Bilanz und informieren die Branche über den Stand und die wichtigsten Resultate des vergangenen Jahres.

Die zahlreich erschienenen Zuhörerinnen und Zuhörer wurden von den Referenten auf eine kleine Zeitreise in die Zukunft mitgenommen. Ab 2015 werden Jahr für Jahr wichtige Neuerungen eingeführt, die den Billettkauf für die Kundinnen und Kunden vereinfachen und mit-helfen, die Vertriebskosten zu senken. Standen in den vergangenen Jahren Projektplanungen und Konzeptarbeiten im Vordergrund, so wurde es dieses Jahr konkret und handfest: die Projektverantwortlichen konnten zahlreiche Lösungsbausteine und Zwischenergebnisse präsentieren.

## Ein Durchstich der etwas anderen Art: Zukünftiges Preissystem öV Schweiz ZPS

Das Programm Zukünftiges Preissystem ZPS baut die neuen Verkaufs- und Vertriebssysteme im Hintergrund, die neue öV-Plattform. Programmleiter Andreas Fuhrer erläuterte, dass im vergangenen Jahr der Aufbau der Basisfunktionen im Vordergrund standen. Schwergewicht bildete dabei der Verkaufsprozess für die 125 im öV am meisten nachgefragten Einzelbillette. So war dann auch der Druck des ersten, über die öV-Plattform ausgedruckten öV-Tickets der «Durchstich» oder eben das Highlight des Jah-

res. Was auf den ersten Blick trivial erscheinen mag, ist das Ergebnis vom Abbilden und Erfassen komplexer Prozesse und Strukturen und unzähligen Programmierstunden. In diesem Jahr wird der Aufbau sämtlicher Funktionalitäten für die Abonnemente im Vordergrund stehen, so dass die öV-Plattform 2015 den Pilotbetrieb aufnehmen kann.

In den Pausengesprächen und im Rahmen der Fragerunde hat man gemerkt, dass die Veränderungen für die Transportunternehmen langsam greifbar und konkret werden, und dass es an der Zeit ist, sich darauf vorzubereiten. Aus diesem Grund wird das kommende Jahr ein sehr intensives Jahr der Zusammenarbeit – für die Projekte als auch die Transportunternehmen. Die nächste Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» findet am 9. Dezember 2014 statt.

## Massgeschneiderte Abonnemente dank der Mittelfristigen Preis und Sortimentsentwicklung MIPSO

Co-Projektleiter René Zbinden präsentierte anhand einer Online-Eingabemaske, wie öV-Kundinnen und Kunden künftig ihr individuelles öV-Abo zusammenstellen können, das ihren Reisebedürfnissen optimal entspricht. Bei der

Internet-Lösung stehen Kundenfreundlichkeit, einfache Bedienbarkeit und Transparenz im Vordergrund – die Kundinnen und Kunden wissen jederzeit, was ihre Mobilitätslösung kostet und wie gross die preisliche Differenz zum Generalabonnement ist. Aber auch sonst hat das neue öV-Sortiment einige interessante Produkte anzubieten: Vorgesehen sind regionale Verbundabonnemente in Kombination mit einer fixen Anzahl vergünstigter Tageskarten für Freizeitfahrer oder rabattierte Angebote in der Nebenverkehrszeit.

## Die öV-Karte heisst SwissPass

Die neue Mobilitätskarte des öV Schweiz heisst SwissPass und strotzt dank zahlreicher Schweizerkreuze und roter Grundfarbe nur so vor Swissness. Der SwissPass wird gemäss der Planung von Programmleiter Bernd Nagel in der zweiten Jahreshälfte 2015 eingeführt und ist somit die erste, für die öV-Kundinnen und Kunden «erlebbare» Neuerung: Eine einzige Karte im Portemonnaie für sämtliche Mobilitätsbedürfnisse. Nebst dem Design und Namen der Karte wurden im vergangenen Jahr aber auch sonst weitere wichtige Meilensteine erarbeitet. Auf besonderes Interesse bei den TU-Vertreterinnen und -Vertreter ist das Thema elektronische Fahrausweiskontrolle gestossen, die gleichzeitig mit dem SwissPass schweizweit eingeführt wird.

sabine.kraehenbuehl@voev.ch, 031 359 22 55

## Fachtagung und Arbeitsgruppe Netzzustandsberichte

In den Netzzustandsberichten halten die Bahnen den Zustand ihrer Infrastrukturanlagen fest. Schon heute sind diese Berichte bei vielen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) ein wichtiges Führungs- und Planungsinstrument. In der FABI-Welt sollen sie weiter an Bedeutung gewinnen, denn die im Bahninfrastrukturfonds (BIF) verfügbaren Mittel werden zukünftig prioritär für den Unterhalt und Substanzerersatz eingesetzt.

Die Netzzustandsberichte dienen dabei als Grundlage für die Bestimmung des Unterhaltsbedarfs der einzelnen ISB und damit als Ausgangslage für die Verhandlung der Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und den

ISB. Am 30. Oktober 2013 fanden sich rund 100 Vertreterinnen und Vertreter der Eisenbahnunternehmen zu einer Fachtagung ein, welche vom BAV, dem VöV und den Finanzchefvereinigungen der Deutsch- und Westschweiz organisiert wurde. Im Zentrum der Tagung stand die gemeinsame Weiterentwicklung der Berichte durch die Branchenakteure.

Die Anwesenden waren sich einig, dass die Netzzustandsberichte nicht zu einem Benchmarkinginstrument werden dürfen. Das Vorhaben, ein einheitliches Raster der Anlagegattungen der Netzzustandsberichte zu schaffen, fand aber breite Unterstützung. Die Tagungsunterlagen sind unter [voev.ch/Service/Tagungen](http://voev.ch/Service/Tagungen) ein-

sehbar. Eine Arbeitsgruppe der Kommission Infrastruktur des VöV hat basierend auf den Erkenntnissen der Fachtagung bereits mit der Erarbeitung eines von der Branche anerkannten Standards begonnen. Diese Branchenlösung soll eine gewisse Vergleichbarkeit der Anlagegattungen ermöglichen, den einzelnen Bahnen aber genug Spielraum belassen, damit sie ihre unternehmensspezifischen Bedürfnisse in den Berichten abbilden können. Erste Ergebnisse werden im Verlauf des Jahres 2014 erwartet.

christian.bumann@voev.ch, 031 359 23 50  
laura.schmid@voev.ch, 031 359 23 44

# Fachgruppe Zahnradbergbahnen – Neugründung einer KTBS Fachgruppe

Die acht Fachgruppen der Kommission Technik und Betrieb Schiene haben Zuwachs erhalten. Unter anderem getrieben durch neue Vorschriften in verschiedensten Bereichen haben sich die «reinen» Zahnradbahnen organisiert und eine neue interdisziplinäre Fachgruppe Zahnradbergbahnen (FG ZBB) gegründet.

Die FG ZBB betreibt neu eine Plattform für die Systemtechnik der Zahnradbahnen, die sich von den Verhältnissen der übrigen Eisenbahnen teilweise stark unterscheidet. Dabei stehen alle Themen aus den Bereichen Infrastruktur und Rollmaterial mit Bezug auf die speziellen betrieblichen und technischen Verhältnisse der Zahnradbergbahnen im Fokus. Insbesondere beinhaltet die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Fahrbahn, das Zahnrad und die Zahnstange, besondere Herausforderungen.

Die FG ZBB will die technische Standardisierung und die Pflege und Verbreitung von entsprechendem Fachwissen unterstützen. Ferner will sie bei der Weiterentwicklung der Vorschriften und Regelungen für Zahnradbahnen mitarbeiten.

Zum Start der Fachgruppe sind praktische alle Linien mit ihren Unternehmen vertreten (s. Mitgliederliste im Extranet). Als Mitglieder der FG ZBB sind Bahnunternehmen mit reinen Zahnradbergbahnen (ohne Adhäsion) willkommen. Dabei können deren Vertreter sowohl aus dem Bereich der Infrastruktur und/oder des Rollmaterials stammen. Mit weiteren Unternehmen z.B. aus dem naheliegenden Ausland oder Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenabschnitten auf ihrem Netz, soll ein Austausch gepflegt werden. Die aktuelle Traktandenliste beinhaltet prioritär Sachthemen wie:

- Zugbeeinflussung
- Bahnübergänge

- BehiG
- Betrieb mit Fahrt auf Sicht
- Umsetzung BaRe 2.2 Richtlinien

## Risikoanalyse ZBB

In einem ersten gemeinsamen Projekt wird die FG ZBB eine umfassende technisch-betriebliche Risikoanalyse aller Mitgliederbahnen durchführen. Diese Analyse soll als Basis für mögliche Entscheide bezüglich Massnahmen zur Erhaltung und – falls notwendig – zur Erhöhung der Sicherheit dienen. In zweiter Linie soll sie auch die Basis für die vom BAV geforderten Risikobewertungen bezüglich Zugbeeinflussung und für projektbezogene Sicherheitsberichte in einzelnen Plangenehmigungsverfahren liefern.

Erste Abklärungen haben gezeigt, dass der Rahmen und die zu untersuchenden Punkte für die Risikoanalyse sehr genau definiert werden müssen. Zu diesem Zweck hat die FG ZBB ein Pflichtenheft mit allen relevanten Kriterien zu einer Risikoanalyse erstellt. Dabei stellte sich heraus, dass viele Kriterien die Bahnunternehmen gleichermaßen betreffen, es aber auch einige Kriterien gibt, die nur bei einzelnen Bahnen oder Bahngruppen relevant sind. Für die Durchführung der Risikoanalyse ist demnach ein umfangreiches Wissen bzgl. der speziellen betrieblichen und technischen Verhältnisse der einzelnen Zahnradbergbahnen, der aktuell gültigen Vorschriften und Regelwerke sowie ein

umfangreiches Prozesswissen bezüglich Risikobetrachtungen notwendig.

Nach der Wahl eines geeigneten Ingenieurbüros wird die Analyse nun Anfangs 2014 starten. Erste Ergebnisse werden im Laufe des Sommers erwartet.

Rückmeldungen und Fragen bitte an den Autor.

[urs.walser@voev.ch](mailto:urs.walser@voev.ch), 031 359 23 13



Pilatusbahn in Alpnachstad.

## Schlusspurt für die Sanierungen von Bahnübergängen

Bekanntlich sind sämtliche Bahnübergänge, die der Eisenbahnverordnung und ihren Ausführungsbestimmungen nicht entsprechen, bis spätestens 31. Dezember 2014 aufzuheben oder anzupassen. Viele Bahnunternehmen sind zuversichtlich, das gesteckte Ziel bis Ende Jahr zu erreichen.

Die nachhaltige Lösung bei Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse besteht in der räumlichen Trennung der Verkehrsachsen (Aufhebung, Rückwärtige Erschliessung, Strassenunter- und überführung, etc.). So be-

steht zukünftig keine gemeinsam genutzte Verkehrsfläche mehr. Langfristig nachhaltige Lösungen mit hohem Sicherheitsniveau sind kurzfristigen Varianten mit geringerer Sicherheit immer vorzuziehen.

Bei Aufhebungen spielt der Art. 19 des Eisenbahngesetzes (EBG) eine wichtige Rolle. Bahnunternehmen sind darin verpflichtet, bei gefährdeter Sicherheit des Betriebs bzw. zur Vermeidung von Gefährdungen entsprechende Massnahmen zu treffen. Solche Massnahmen können auch die sofortige Schliessung bzw.

Aufhebung von bestehenden Bahnübergängen umfassen.

In der neuen VöV Empfehlung für die Projektleiter der Bahnunternehmen werden die zu berücksichtigenden Randbedingungen und das richtige Vorgehen näher beschrieben. Die Empfehlung ist im Internet downloadbar unter: [www.voev.ch/de/index.php?section=download&category=812](http://www.voev.ch/de/index.php?section=download&category=812)

[urs.walser@voev.ch](mailto:urs.walser@voev.ch), 031 359 23 13

# Wie real ist der Niedergang der Schweizer Industrie?

Hans-Peter Bärtschi ist momentan der wohl kompetenteste Kenner der Schweizer Industriegeschichte. Sein Fazit im Buch «Die industrielle Schweiz vom 18. ins 21. Jahrhundert» ist pessimistisch: Die Schweizer Industrie wurde erst erfolgreich aufgebaut, dann schnöde ausverkauft. Zahlreiche und schlagend belegte Beispiele bietet er nicht nur bei der Schweizer Lokomotiven- und Waggonindustrie, sondern auch bei der Maschinenindustrie, beim Aluminium oder bei der Swissair.

Immer wieder ist es erstaunlich, wie viele kleinere oder grössere Geheimnisse der Bahngeschichte auch heute noch ans Tageslicht kommen. Etwa dasjenige, dass die Schweizer Bahnen ihre Entstehung durchaus auch der katholischen Kirche verdanken. Zumindest indirekt. Denn vor allem Zürich investierte in die Bahnplanung um 1850 herum vor allem Gelder, die aus dem Verkauf der enteigneten Kirchengüter stammten; Kleinbahnen statt Klöster sozusagen. Oder wer weiss denn schon noch, dass Churchill seine Air Force-Generäle anwies, die Bombardierung der Gotthardlinie vorzubereiten, damit Italien nicht länger mit deutscher Kohle seine Rüstung aufrechterhalten konnte. Es kam dann nicht dazu; die SBB machte mit dieser Kohle fast sechs Jahre lang ein tolles Geschäft.

## Spannende, aber ungelöste Grundfragen

Andere Fragen bleiben trotz Bärtschis geradezu monumentalem Industriegeschichte-Archiv, acht Tonnen Material und 400 000 Fotos, zwangsläufig unbeantwortet. Hat der erste Weltkrieg den Schweizer Bahnen eher genützt oder eher geschadet? Eher geschadet. Das liegt zumindest dann nahe, wenn man die vielen Projekte betrachtet, die damals realistisch waren, dann aber nie mehr realisiert wurden. Oder wenn man die Krise analysiert, in die sämtliche touristischen Transportunternehmen praktisch von einem auf den andern Tag gerieten. Viele haben sich davon nie mehr erholt. Aber man kann es auch anders betrachten – dann hat der Weltkrieg vor allem dem Schweizer Bahnsystem genützt. Denn wegen des

Ausfalls deutscher Kohle (die brauchte Krupp für die eigenen Rüstungshochöfen) fuhren am Ende des Krieges fast nur noch Güterzüge. Das GA wurde mangels Reisegelegenheiten wieder abgeschafft. Konsequenterweise beschloss der Bundesrat 1916, die Schweizer Bahnen in einem unvergleichlichen Gewaltakt in wenigen Jahrzehnten vollständig auf elektrischen Betrieb umzustellen. Davon profitierten auch sämtliche grossen Elektrokonzerne, die ihre hochentwickelten Elektroloks wie das Krokodil in den Dreissigern auch exportieren konnten.

Parallel zum Niedergang, oder eben Ausverkauf, der Schweizer Schwerindustrie tat sich auch der Schienengüterverkehr schwer. Seine sogenannten bahnaffinen Güter wie Kohle, Stahl oder Aluminium, fehlten nach und nach in den Auftragsbüchern. Allerdings nicht nur, weil die Banken ihre Renditen nicht mehr an mageren sechs Prozent des Industriebeschäftens orientierten, sondern am Doppelten der Finanzkonstrukte. Kohle, das einst weitaus rentabelste Transportgut der Bahn, kam erst bei den Elektroloks, dann auch in den privaten Heizungen und den Industrie-Dampfmaschinen aus der Mode.

So sind die gut belegten, aber dennoch etwas einseitigen Erklärungen über die Deindustrialisierung der Schweiz von Bärtschi und im ökonomiehistorischen Nachwort von Olivier Fahrni halt doch etwas selektiv. Bei der Lokomotivenindustrie wird zwar deutlich, welche Fehler zum Ende von SLM, BBC und fast der ganzen Waggonindustrie führten. Aber Stadler, der heute im Alleingang beinahe wieder die Bedeutung der alten Bahnindustriegiganten in

Winterthur und Baden erreicht hat, bekommt nur gerade Randnotizen.

## Rohstoffarm?

Zweifelloso ein Verdienst von Bärtschis Buch ist der Nachweis, dass unser kollektives Selbstmitleid darüber, dass es hier keine Rohstoffe gäbe, ein durchsichtiger Mythos ist, um unsere Industrieleistungen umso strahlender erscheinen zu lassen. In Wirklichkeit fördert die Schweiz in riesigem Ausmass heute noch Kies, sie ist der Sitz eines der grössten Zementkonzerne der Welt (Holcim), fördert grosse Mengen Salz und hat, heute vergessen, zeitweise auch in grösserem Stil Braunkohle (Reppischtal), Eisen (Gonzen) oder Gold (Simplon) gefördert. Für Interessierte, die sich das Industrierwunder der Schweiz und dessen Teilniedergang erklären wollen, ist das Buch unabdingbar. Und wer sich in der Meinung bestärken will, die Grossbanken seien in diesem Land nicht in erster Linie ein Segen, sondern für das Wohlergehen der Industrie eher eine Hypothek, der sollte auch Olivier Fahrnis gescheites Nachwort gut lesen. Immerhin sind auch die Hayeks ja dieser Meinung. Den etwas zu dick aufgetragenen Pessimismus kann man sich ja mit einem Bier aus immer noch heimischer Produktion runterspülen.

Hans Kaspar Schiesser



Hans-Peter Bärtschi: Die industrielle Schweiz vom 18. ins 21. Jahrhundert – aufgebaut und ausverkauft; 2011; 78.– 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

Mai 2014