

Voyage

2 | 2014 | Mai
Verbandsinformationen

© Thomas Hodel



125 Jahre VöV – und die Branche lauscht dem engagierten Referat von Bundesrätin Doris Leuthard.

125 Jahre VöV **3**

Eine gute Woche nach der erfolgreichen FABI-Abstimmung feierte der VöV erneut – diesmal sich selbst.

Neue Grundbildung: Ein Meilenstein ist erreicht **5**

Nachwuchs für die betrieblichen Aufgaben innerhalb der TU, das ist das Ziel der neuen Grundbildung Fachfrau/Fachmann öV mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis EFZ.

Ergebnisse der Evaluation RPV liegen vor **8**

Der VöV hat die Evaluation des Bestellverfahrens im RPV eng begleitet. Jetzt wurden erste Ansätze für die Weiterentwicklung des Verfahrens erarbeitet.

Ziel: «Ein öV-System für die Reisenden»

Im Personenbeförderungsgesetz (PBG) steht in Artikel 16 ein interessanter Satz: «Im Fern-, Regional- und Ortsverkehr bieten die Unternehmen in der Regel der Kundschaft für Verbindungen, die über das Netz verschiedener Unternehmen führen, einen einzigen Transportvertrag an».

Ziel dieses Artikels ist es, dass die Reisenden den öV Schweiz als ein System wahrnehmen. Die Realität sieht allerdings anders aus: Der öV Schweiz präsentiert sich als Vielfalt regionaler Lösungen, die national so verknüpft werden, dass kaum jemand das Gesamtsystem erkennt.

So haben sich in den letzten Jahren die Welten des nationalen Direkten Verkehrs (ch-direct) und der Verbände immer mehr auseinander entwickelt. Dies ist für unsere Kundinnen und Kunden äusserst unbefriedigend. Einheitliche Lösungen für die gesamte öV-Branche sind in der heutigen Rechtsordnung fast nicht zu erreichen. Zwar sind seitens ch-direct alle Beschlüsse der zuständigen Gremien verbindlich und durch die Transportunternehmen umzusetzen. Seitens der Verbände hingegen besteht Verbindlichkeit nicht verbundübergreifend.

Die Erwartungen an unsere Branche sind gross. Es wird von uns nichts weniger erwartet, als dass wir innert

nützlicher Frist gemeinsame verbindliche Lösungen treffen, um für die Reisenden einfacher und einheitlicher zu werden. Es ist wichtig, dass wir hier selbst aktiv werden. Es droht sonst, dass andere Akteure uns dazu zwingen werden.

Die gute Nachricht: Wir sind bereits aktiv geworden. Als erstes Gremium hat der VöV-Vorstand zu Händen des StAD zum Thema «Mehr Kundenfreundlichkeit durch einheitliches Auftreten» debattiert und sich dazu bekannt, durch eine engere und verbindlichere Zusammenarbeit zwischen den Verbänden und ch-direct für die Kundinnen und Kunden, dort wo es sinnvoll ist, mehr Einheitlichkeit erreichen zu wollen. Ein wesentlicher Punkt dabei ist eine Harmonisierung der Regelungen zwischen ch-direct und den Verbänden.

Unmittelbar nach dem Vorstand hat der «Strategische Ausschuss Direkter Verkehr» (StAD) die Stossrichtung bestätigt und entschieden, dass ein gemeinsamer Lenkungsausschuss aus Vertretern des StAV und StAD das Projekt steuert und harmonisierte Anträge erarbeiten soll.

Sie sehen: Wir haben zwar erst einen Schritt gemacht – aber wir sind einen Schritt weiter!

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

Fribourg zeigt «state of the art» der öV-Busbranche	2
125 Jahre VöV – wir sind der öffentliche Verkehr	3
Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes – Workshop von VöV und SBS	4
Die neue Grundbildung Fachfrau / Fachmann öV EFZ: Meilenstein erreicht	5
Fachausweis für 17 neue Fachleute öV	5
KTBS-Fachtagung Netzbetrieb und Netzbenutzung	6
Neue Unternehmensleiter	6
Neue RTE-Regelungen zu Lichtraumprofil und zu Weichen der Meter-spurbahnen	7
Ergebnisse der Evaluation des Regionalverkehrs liegen vor	8
VöV unterstützt den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)	8

Ausblick

Mittwoch/Donnerstag,
21./22. Mai 2014

**Fachtagung der Kommission
Technik und Betrieb Bus KTBB mit
grosser Ausstellung**
Ort: Forum Fribourg

Mittwoch, 4. Juni 2014

**Der Preis des Verkehrs – Wert und
Kosten der Mobilität**
Ort: Zürich

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

Fribourg zeigt «state of the art» der öV-Busbranche

Alle zwei Jahre trifft sich die Schweizer öV-Bus-Branche zur Tagung der VöV-Kommission Technik und Betrieb Bus KTBB. Auch in diesem Jahr sind Tagung und Ausstellung ein Spiegelbild sowohl der technischen Entwicklungen wie auch der ganz praktischen Herausforderungen – dafür muss man aber weder nach Belgien oder Deutschland reisen, sondern nur nach Freiburg.



Die Zukunft ist schon unterwegs: Brennstoffzellen-Bus der PostAuto.

Busse sind ein unverzichtbarer Bestandteil des öV Schweiz – in Grossstädten, Agglomerationen ebenso wie in ländlichen Gebieten. 2012 wurden mit Bussen rund 940 Mio. Personenkilometer durchgeführt – die Hälfte aller Fahrten im öffentlichen Verkehr. Dabei wurden 278 Millionen Kurskilometer gefahren – oder rund 6950 Erdumkreisungen.

Die Branche, die diese Rekordwerte «produziert», trifft sich Ende Mai in Freiburg. Kompetente Referentinnen und Referenten im Rahmen der Fachtagung zeigen Herausforderungen und Lösungen auf, vielfältige Referate ermöglichen brancheninterne Diskussionen ganz ohne Zeitdruck. Die parallel dazu stattfindende Ausstellung der Lieferanten und Dienstleister gibt einen Überblick über die neusten Produkte und nicht zuletzt pflegen Sie Ihr Netzwerk innerhalb der Branche.

In der Ausstellung sind über 25 Busse ausgestellt, und zwar alle Grössen: Vom Minibus für die Quartierbedienungen bis zum 25 m Anhängerzug. Viele der ausgestellten Fahrzeuge sind mit der Euro-6-Technologie ausgestattet, gezeigt werden aber auch Hybrid- und Gelenkbusse. Zu den Highlights zählen verschiedene Elekt-

robuse und Lieferfahrzeuge mit Elektroantrieb in unterschiedlichen Grössen und mit verschiedenen Konzepten. Zum Teil sind Fahrzeuge auch während der Fahrt erlebbar. Darüber hinaus stellen rund zwanzig Lieferanten und Dienstleister ihre Produkte und Services vor, spezielle Zeitfenster stehen den Ausstellern für Kurzpräsentationen zur Verfügung.

Die Tagung liefert in Referaten von Fachleuten und öV-Vertretern entscheidende Impulse zur Umsetzung des BehiG, dazu kommen Erfahrungsberichte über den Einsatz der gegenwärtig aktuellen Technologien wie Euro 6 Dieselmotoren, Hybridbusse im Regeleinsatz, elektrische Traktion mit Batterie-Packs beim Trolleybus, Elektrobusse, TOSA und vieles mehr.

Weitere Referatsthemen sind: Besser werden bei Personalgewinnung und -erhaltung, Kosten besser im Griff haben mit Life-Cycle-Cost-Verträgen LCC, SORT-Zyklen in Ausschreibungen, Auswirkungen der öV-Karte auf Fahrzeug und Fahrzeugumfeld.

Das komplette Programm finden Sie unter www.voev.ch/fachtagung-ktbb-2014

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

125 Jahre VöV – wir sind der öffentliche Verkehr

Nur eine Woche nach der erfolgreichen Abstimmung zu FABI feierte der VöV wieder – diesmal sich selbst. 125 Jahre nach der Gründung des «Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen» in Zürich nahmen 130 Gäste an der «Geburtstagsfeier» im Berner Casino Kursaal teil. Im Mittelpunkt standen aber nicht die Vergangenheit, sondern die zahlreichen Herausforderungen, die auf die Branche warten.

Der öffentliche Verkehr der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte und dadurch ein wichtiger Standortvorteil für die Schweiz. Denn ein leistungsfähiger öV ist für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt der Schweiz von zentraler Bedeutung. «Gesteuert» wird dieses System vom Verband öffentlicher Verkehr, der 1889 von neun Schmalspurbahnen als «Verband schweizerischer Sekundärbahnen» gegründet wurde. Von den «guten, alten Zeiten» war in den Jubiläums-Referaten von Bundesrätin Leuthard und VöV-Präsident Urs Hanselmann kaum die Rede: Beide thematisierten – nach einem sehr zufriedenen Blick auf das FABI-Abstimmungswochenende – vornehmlich die Zukunft.

Sie waren sich einig, dass diese Zukunft reichlich Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr und die Branche bereithält, kurzfristige ebenso wie mittel- und langfristige. Urs Hanselmann zeigte in seinem Referat auf, wie lange die Liste dieser Herausforderungen ist: Die Weiterentwicklung des aus raumplanerischen und Umwelt-Gründen immer unverzichtbarer gewordenen öV, die finanzielle Situation einer Branche, die auch in Zukunft erhebliche Mittel benötigt, neue Technologien als Chance, die Kunden noch besser zu bedienen und die Schranken für die öV-Nutzung abzubauen oder eine tragbare und faire Verteilung der finanziellen Lasten zwischen Unternehmungen, öffentli-

cher Hand und Kunden, um nur die wichtigsten zu nennen.

Bundesrätin Doris Leuthard konstatierte vor dem Blick in die Zukunft zuerst das Erreichte: «Der VöV hat nicht nur Eisenbahngeschichte, sondern Schweizergeschichte geschrieben. Er hat dazu beigetragen, dass die Täler und die Regionen erschlossen wurden, der Röstli-Graben und der Polenta-Pass überwunden wurden, dass die Wirtschaft auf den öV bauen konnte und dass die Menschen zusammenfanden. Die Menschen wissen: wo öV drauf steht, da ist öV drin – stabile Zugverbindungen, Pünktlichkeit, Sicherheit», sagte Leuthard in ihrem engagierten Referat. Auch ihre Liste der Herausforderungen unterstrich, wie viel auf die Branche zukommt: «Für die Zukunft geht es darum, gemeinsam für einen guten Service Public zu sorgen, die Verkehrsinfrastrukturen sicher zu finanzieren, die zunehmenden Kapazitätsengpässe zu beheben und mehrheitsfähige Alternativen zur Steuerung der Mobilität aufzuzeigen», sagte Leuthard.

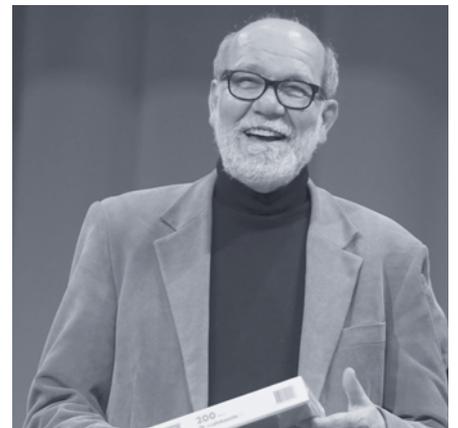
VöV-Direktor Ueli Stüchelberger thematisierte die erfolgreiche FABI-Abstimmung deutlicher – und bedankte sich zuerst bei allen Transportunternehmen, ohne deren Einsatz für ein «Ja» ein solch deutliches Resultat nicht möglich gewesen wäre. Anschliessend ehrte er VöV-Vizedirektorin Mirjam Büttler und Litra-

Geschäftsführer Matthias Dietrich, die beiden Co-Leiter und eigentlichen «Macher» der so erfolgreichen Ja-Kampagne.

Neben der musikalischen Begleitung durch die «Alpini Vernähmlässig» gab es doch noch zwei Programmpunkte, die etwas mehr mit der Vergangenheit zu tun hatten: Die Verdankung der gewaltigen Arbeit des ehemaligen VöV-Mitarbeiters Hans Kaspar Schiesser, der mit der «öV-Chronik» ein eigentliches Geschichtsbuch des Schweizer öV erschaffen hatte. Und schliesslich eine fast 10-minütige «Filmwochenschau» aus dem Jahr 1974, die den Weg zum Neubau und die Einweihung des Bahnhofs Bern zeigte – zum Teil mit Aussagen bezüglich Kapazitäten, die heute fast identisch wieder verwendet werden können.

Die öV-Chronik kann online bezogen werden unter www.voev.ch/Chronik-des-oeV

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



Hans Kaspar Schiesser, Autor der umfassenden öV-Chronik.

© Thomas Hodel



VöV-Vizedirektorin Mirjam Büttler und Litra-Geschäftsführer Matthias Dietrich werden von VöV-Direktor Ueli Stüchelberger für ihre erfolgreiche JA-Kampagne zu FABI geehrt.



VöV-Direktor Ueli Stüchelberger (links) und VöV-Präsident Urs Hanselmann bedanken sich bei Bundesrätin Leuthard für ihren Auftritt.

Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes – Workshop von VöV und SBS

Das Arbeitszeitgesetz (AZG) für öV-Transportunternehmen entspricht nicht mehr der aktuellen Entwicklung. Es soll deshalb revidiert werden. Der Bundesrat hat Anfang 2014 einen Gesetzesentwurf in Vernehmlassung geschickt. Aus diesem Anlass fand Mitte März 2014 in Bern ein Workshop mit Spezialisten aus der Branche statt.

Das Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz, AZG) dient der Gewährleistung des sicheren Betriebes und der notwendigen Flexibilität der Arbeitsorganisation unter Einhaltung des Schutzes der Gesundheit der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr. Es entspricht in vielen Bereichen nicht mehr der aktuellen Entwicklung. Damit den Bedürfnissen der Transportunternehmen und der Arbeitnehmenden besser entsprochen werden kann, soll es in verschiedenen Bereichen angepasst werden. In über zweijährigen Verhandlungen zwischen BAV, Arbeitgebervertretern verschiedener öV-Branchen (unter der Regie des VöV) und Gewerkschaften wurde nach neuen Regelungen für die unbestritten reformbedürftigen Bestimmungen des AZG gesucht.

Im Januar 2014 hat das BAV den Revisionsentwurf des AZG in die Vernehmlassung geschickt. Die Arbeitsgruppe Strategie AZG von VöV und SBS hat eine Stellungnahme für die ganze Branche ausgearbeitet (siehe Kasten).

Verhandlungen stehen noch aus

Für die Bestimmungen auf Stufe Gesetz konnten in den meisten Punkten akzeptable Lösungen gefunden werden. Zudem wurde im Gesetz die Grundlage für verschiedene Flexibilisierungen auf Stufe Verordnung geschaffen. Dazu gehört auch, dass die Regelung der Pausenschädigung ausserhalb des Dienstortes neu in die Verordnung verschoben wird. Hier stehen intensive Verhandlungen mit den Arbeitnehmenden und dem BAV erst noch aus.

Im März 2014 wurde ein Workshop mit den Branchenvertretern durchgeführt. Ziel war es, Einblick in die Teilrevision des AZG zu geben. Zur Hauptsache ging es aber um die Klärung der Frage der Mindestruhezeit bei Betriebsstörungen für das laufende Vernehmlassungsverfahren sowie die Erarbeitung einer möglichen Pausenregelung, die in der AZG-Kommission mit den Gewerkschaften und dem BAV entsprechend verhandelt werden könnte.

In Einführungsreferaten von Ueli Stückelberger, Direktor VöV und SBS, sowie von Mitgliedern der Arbeitsgruppe Strategie AZG wurden die Teilnehmenden mit den sich stellenden Fragen vertraut gemacht. Für die anschliessende

Diskussion der beiden Themen wurde in den fünf Gruppen «Bahn», «Schiff», «Seilbahnen», «Stadt/Agglomeration» und «Überland» gearbeitet. Damit sollte sichergestellt werden, dass die spezifischen Bedürfnisse der einzelnen Teilbereiche der Branche adäquat erfasst werden können.

Mindestruhezeit bei Betriebsstörungen

Nach der heute geltenden Ausnahmebestimmung in der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV) ist es in zwingenden Fällen – wie höhere Gewalt oder Betriebsstörungen – möglich, die vom AZG vorgeschriebene Mindestruhezeit von neun Stunden zu unterschreiten. Da diese Regel im AZG keine gesetzliche Grundlage hat, soll sie gemäss BAV gestrichen werden. Die Diskussion am Workshop hat gezeigt, dass die Streichung verschiedene Teile der Branche vor erhebliche Probleme stellen würde. Besonders ausgeprägt trifft dies im Bereich der Bahninfrastruktur (Baudienste) und bei den Seilbahnen zu.

Es wurde von den Teilnehmenden des Workshops deshalb begrüsst, dass in der Vernehmlassungsantwort von VöV und SBS zu diesem Punkt ausdrücklich gegenteilige Stellung genommen wird. Gefordert werden soll vorerst eine entsprechende Delegationsnorm im Gesetz. Die genaue Umsetzung soll dann in der Verordnung erfolgen.

Etwas mehr Zeit nahm die Frage der künftigen Regelung der Pausenschädigung in Anspruch. Eine neue Lösung soll die geänderten Lebensgewohnheiten berücksichtigen, sei es bei der Verpflegung, sei es bezüglich Wohnort. Damit ist auch eine Angleichung an die Bestimmungen des übrigen Arbeitsmarkts der Schweiz möglich.

Bereits die Diskussion anlässlich der vorbereitenden Arbeiten zur AZG-Revision hatte gezeigt, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Bereiche der Branche sehr unterschiedlich sind. Für die anstehenden Verhandlungen sind zudem auch die von den Gewerkschaften signalisierten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

In den fünf genannten Gruppen wurde deshalb intensiv diskutiert, worin die Nachteile der aktuellen Regelung bestehen und wie Verbesserungen aussehen könnten. Erste Zwischener-

gebnisse wurden dem Plenum vorgestellt, die Gruppenverantwortlichen versuchten daraus eine erste These zu erarbeiten. Diese wurde anschliessend in den Gruppen noch einmal diskutiert.

Es hat sich gezeigt, dass nicht ohne weiteres eine Lösung gefunden werden kann, welche die ganze Branche gleichermassen befriedigt. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen deshalb von der Arbeitsgruppe Strategie von VöV und SBS weiterentwickelt werden. Zu einem späteren Zeitpunkt wäre dann auch wieder der Einbezug der am Workshop teilnehmenden Fachleute denkbar.

Der Austausch zwischen den zahlreichen anwesenden Spezialisten war sehr wertvoll. Es hat sich gezeigt, dass die Bedürfnisse innerhalb der Branche stark voneinander abweichen. Die zusammengetragenen Ergebnisse der Diskussionen liefern der Arbeitsgruppe Strategie von VöV und AZG aber gute Grundlagen, um weiter an einem Vorschlag für eine neue Regelung der Pausenzuschläge zu arbeiten. Dabei werden auch die am Workshop geknüpften Kontakte einen wertvollen Beitrag leisten können.

caspar.probst@voev.ch, 031 359 22 63

Die VöV-Stellungnahme zur AZG-Revision

Die vorgeschlagenen Änderungen zur Teilrevision des AZG sind bei einer Gesamtbeurteilung sehr sinnvoll. Sie sind das Resultat von intensiven Verhandlungen in der eidgenössischen Arbeitszeitgesetz-Kommission, beziehungsweise der darin vertretenen TU, der Gewerkschaften und des BAV (tripartite Kommission).

Die Arbeitsgruppe Strategie AZG von VöV und SBS hat deshalb eine Stellungnahme entworfen, die darauf verzichtet, auf die einzelnen Änderungen detailliert einzugehen. Dabei werden zwei Ausnahmen gemacht: Erstens soll die ersatzlose Streichung der Ausnahmebestimmung zur Ruhezeit bei Betriebsstörungen und höherer Gewalt nicht akzeptiert werden (vgl. Haupttext); zweitens soll das AZG auch in Zukunft nicht erst für Arbeitnehmende ab 18 Jahren gelten.

Der Vorstand VöV hat von den Eckwerten dieser Stellungnahme Kenntnis nehmen können und ihnen zugestimmt. Ein Entwurf der Stellungnahme wurde überdies allen Unternehmensleitenden zur Verfügung gestellt. Die definitive Vernehmlassungsantwort kann unter www.voev.ch/vernehmlassungen abgerufen werden.

Die neue Grundbildung Fachfrau / Fachmann öV EFZ: Meilenstein erreicht

Nachwuchs für die betrieblichen Aufgaben in den Transportunternehmen des öV ausbilden – das ist das Ziel der neuen Grundbildung Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis EFZ. Die Lernenden entscheiden sich für einen der beiden Schwerpunkte der dreijährigen Lehre, Planung oder Zugbegleitung.

Seit mehr als einem Jahr arbeitet die öV-Branche an den Grundlagen für diese neue Ausbildung. Nun wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht: Die Bildungsverordnung und der Bildungsplan sind vom Bund in die nationale Vernehmlassung gegeben worden. Damit rückt das Ziel, mehr qualifizierte Nachwuchsleute im Betrieb des öV auszubilden, ein gutes Stück näher. Dies ist der aktiven Mitarbeit verschiedener Transportunternehmen zu verdanken, die an den beiden Grundlagendokumenten mitgearbeitet und in der Branchenvernehmlassung wertvolle Rückmeldungen gegeben haben. Auf diese Weise konnten die Grundlagen in der Branche breit abgestützt und konsolidiert werden. Aufgrund der Rückmeldungen in der Branchenvernehmlassung wurde die Berufsbezeichnung

angepasst, sie lautet nun «Fachmann bzw. Fachfrau öffentlicher Verkehr EFZ». Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich um einen neuen Kernberuf des öV handelt. Um Verwechslungen mit der Berufsprüfung, die mit dem eidgenössischen Fachausweis abschliesst, zu vermeiden, wird die Bezeichnung auf dieser Stufe demnächst angepasst. Die Absolventinnen und Absolventen der Berufsprüfung werden zu Spezialistinnen und Spezialisten des öV, womit diese beiden Ausbildungen auch als eine Laufbahn im öffentlichen Verkehr klarer positioniert werden.

Wie geht es weiter? Sobald die Bildungsverordnung vom Bund erlassen ist (voraussichtlich im September 2014), können die ersten Lehrstellen für den Lehrbeginn im August 2015 ausge-

schrieben werden. Transportunternehmen, die im neuen Beruf Lernende ausbilden möchten, können entweder die betriebliche Ausbildung selber anbieten (sofern sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllen) oder sie können im Verbund über login Berufsbildung AG ausbilden. Die überbetrieblichen Kurse (üK) werden im Auftrag des VöV in der ganzen Schweiz durch login durchgeführt werden.

Damit die ersten Lernenden 2015 starten können, sind vorgängig die Ausbildungsprogramme und die Kursunterlagen für die betriebliche Ausbildung, die überbetrieblichen Kurse und die Berufsfachschulen zu erstellen. Damit auch diese Dokumente den Bedürfnissen der ganzen Branche entsprechen, sollen wiederum Arbeitsgruppen mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Transportunternehmen gebildet werden. Gerne nehmen wir Ihre Anmeldungen dafür entgegen.

Informationen und Kontakt:

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

Fachausweis für 17 neue Fachleute öV

Nach 18 Monaten Ausbildung hat der dritte Jahrgang der Fachleute öV die eidgenössische Berufsprüfung bestanden und sie können sich jetzt «Fachmann oder Fachfrau öffentlicher Verkehr mit eidgenössischem Fachausweis» nennen.



Die erfolgreichen Absolventinnen und Absolventen verfügen über ein fundiertes Wissen im öV-Bereich. Sie befassen sich mit anspruchsvollen Aufgaben wie Angebotsplanung, Marketing, Verkauf, Produktion und der Führung von Mitarbeitenden. Fachleute öV sind einerseits als Spezialisten/innen oder andererseits als Allrounder in nationalen, regionalen oder lokalen Bahn-, Bus- oder Schifffahrtsunternehmen tätig. Der VöV ist Träger dieser Prüfung, der eineinhalbjährige Vorbereitungskurs für die Fachprüfung wird von login Berufsbildung AG angeboten.

Diese Absolventinnen und Absolventen haben den Fachausweis erhalten: Fabienne Amstad, Neuhausen; Antoine Beaud, Fischbach-Götslikon; Tanja Egli, Münchenbuchsee; Michelle Erbsland, Oberwil; Sasha Fanjak, Olten; Andrea Karin Friedli, Zürich; Dominik Ernst Friemel, Henggart; Manuel Jarema, Lyss; Dominik Till Kündig, Zürich; Markus Preisig, Stein AR; Fabian Riesen, Bern; Michael Schranz, Wilderswil; Patrick Wenger, Zug; Stefan Wenger, Fraubrunnen; Adrian Werren, Unterseen; Stefan Wismer, Rapperswil; Michel Wittmer, Aarau.

KTBS-Fachtagung Netzbetrieb und Netzbenutzung

Die Fachgruppe Betrieb der VöV-Kommission «Technik und Betrieb Schiene» (KTBS) führt am 11. Juni 2014 eine Fachtagung zum Thema SMS-Umsetzungshilfe, Sicherheitsbescheinigung (SiBe) / Sicherheitsgenehmigung (SiGe) durch. Ziel der Tagung ist es, die laufenden Aktivitäten zum Thema zusammenzufassen, pragmatische Lösungsansätze aufzuzeigen und interessierten Kreisen zu vermitteln.

Als Referenten werden an der Tagung das BAV, die Arbeitsgruppe der Westschweizer Bahnen (TPF, TRAVYS, TransN), Railplus, HECH) und weitere Knowhow-Träger involviert sein. Das Zielpublikum sind die Verantwortlichen der Bahnunternehmen für die Sicherheitsmanagementsysteme (SMS), die sich jetzt intensiv mit dieser Materie beschäftigen müssen, seit die revidierten Bestimmungen im Juli 2013 in Kraft gesetzt worden sind.

Zusätzlich zu den Kurzvorstellungen der neuen hoheitlichen Grundlagen und deren praktischer Umsetzung werden die Themen in vier verschiedenen Workshops vertieft. Neben einem gegenseitigen Austausch soll auch der Bedarf nach weiteren Aktivitäten eruiert werden. Die Workshop-Themen sind:

- Workshop 1: Umgang mit Risiken
 - Wie erkenne, erfasse, bewerte und kontrolliere ich Risiken?
- Workshop 2: Verfahren
 - Wie erhalte ich eine Sicherheitsbescheinigung und/oder Sicherheitsgenehmigung?
- Workshop 3: Dokumenten-Management
 - Wie baue ich meine Dokumentation auf und erreiche Rechtskonformität (legal compliance)?
- Workshop 4: Leben der Prozesse
 - Wie lebe ich die Prozesse im eigenen Unternehmen und zusammen mit internen und externen Lieferanten und Dienstleistern?

Zusätzliche Infos gibt es unter: www.voev.ch/tagung-2014-06-11

Eventuelle Nachmeldungen auf Anfrage per E-Mail: urs.walser@voev.ch

AB-EBV 2014 – Neue Vorschriften per 1. Juli 2014

Am 1. Juli 2014 treten erneut weiterentwickelte Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) in Kraft. Das BAV informiert darüber mit entsprechenden Hinweisen im Internet unter: www.bav.admin.ch/grundlagen/03514/03533/03614/index.html?lang=de Die wesentlichsten Änderungen betreffen die folgenden Artikel:

- Art. 14 Personal: Neu werden Anforderungen für Führungskräfte festgelegt
- Art. 16 und 17 Meterspur: Vollständig überarbeitet
- Art. 23.1 Abstände von Strassen: Vollständig überarbeitet bzgl. SN 671 253
- Art. 35 Gleisabschlüsse: Neue zielbezogene Bestimmungen und Vorgaben
- Art. 37 BUe: Berechnung der Räumzeit und Sichtweite präzisiert
- Art. 38 Zugbeeinflussung: Neuer Nationaler Standard Zugbeeinflussung M-Spur

- Art. 39.3.f BUe mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs: ergänzt für Rangierbewegungen
- Art. 44b Leitungen: Erleichterung hinsichtlich LEV für gewisse Anwendungsfälle
- Art. 44c Fahrleitungen: Anpassung Schutzabstandregelung

Die AB-EBV 2014 wird als Ganzes neu gedruckt (Umfang inklusive Anhänge etwa 580 Seiten). Da die Bahnen intensiv in den verschiedenen Arbeitsgruppen an der Weiterentwicklung mitgewirkt haben, wird die Loseblattversion den Bahnen unentgeltlich abgegeben. Der VöV hat dazu bereits eine Kollektivbestellung aufgenommen und zur Auslieferung an das BBL weitergeleitet.

Rückmeldungen und Fragen bitte an den Autor.

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

Neue Unternehmensleiter

Roberto Ferroni neuer Direktor der Ferrovie Luganesi SA (FLP)



Seit 1. März 2014 ist Roberto Ferroni Direktor der Ferrovie Luganesi SA (FLP). Ferroni, ein studierter Maschinenbauingenieur, schlug ab 1996 eine erfolgreiche Laufbahn ein, die

ihn bis zum stellvertretenden Direktor der Trasporti Pubblici Luganesi SA (TPL) und der Funicolare Cassarate-Monte Brè SA (FMB) führte. Er war während mehrerer Jahre Mitglied der Kommission Technik und Betrieb Bus des VöV. Ferroni ist Gemeinderat von Manno und Mitglied der Gruppe für die Entwicklung der Region Agno-Bioggio-Manno.

Ausserdem wirkte er in der Behördendelegation mit, die sich für die Verlängerung der Tramlinie im Bezirk Lugano einsetzt. Dieses Amt musste er ablegen, da ein Interessenskonflikt mit seiner Ernennung zum Direktor der Ferrovie Luganesi SA bestand. Im Rahmen des langjährigen Vertrags der Zusammenarbeit zwischen den beiden Gesellschaften wird Roberto Ferroni seine doppelte Funktion als aktueller stellvertretender Direktor der TPL von Lugano beibehalten.

Bruno Schwager neuer Unternehmensleiter der Verkehrsbetriebe Schaffhausen



Bruno Schwager wird neuer Direktor der Verkehrsbetriebe Schaffhausen und tritt damit die Nachfolge von Walter Herrmann an, der Ende August in Pension geht. Schwager

nimmt seine neue Tätigkeit per 1. August 2014 auf.

Der künftige Leiter der Verkehrsbetriebe Schaffhausen verfügt über langjährige Managementenerfahrung. Schwager absolvierte berufsbegleitend die Ausbildung zum Maschineningenieur FH in Zürich und danach ein Nachdiplomstudium zum Wirtschaftsingenieur FH. Er ist seit 2007 als Bereichsleiter bei einem globalen Industrieunternehmen tätig.

In Schaffhausen wird er als Direktor mit der vierköpfigen Geschäftsleitung für die Führung der Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH und der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH und damit für die weitere Entwicklung des Nah- und Regionalbusverkehrs verantwortlich sein. Schwager ist 46 Jahre alt, verheiratet, Vater zweier Kinder und wohnt mit seiner Familie in Hettlingen.

Neue RTE-Regelungen zu Lichtraumprofil und zu Weichen der Meterspurbahnen

Mit der Publikation von drei neu erstellten RTE-Regelungen wird die Reihe von spezifischen Regelungen für die Meterspurbahnen ergänzt. Der VöV kann damit weitere Lücken bei der Dokumentation für die Meterspur schliessen.

Im Zuge der umfangreichen Aktualisierungen der Regelungen zum Thema Lichtraumprofil wurde erkannt, dass mit der Erstellung eines separaten Dokumentes für die Meterspurbahnen besser auf deren Bedürfnisse eingegangen werden kann. Die erstmals veröffentlichte Regelung R RTE 20512 «Lichtraumprofil Meterspur» ist jetzt als separates Dokument für die Meterspurbahnen erhältlich.

Die markanteste Änderung gegenüber der bisher auch für Meterspur gültigen Regelung R RTE 20012 besteht darin, dass bei der Grunddefinition des Lichtraumprofils nicht mehr von einem Radius von 250 Metern als Basis ausgegangen wird. Neu wird das Meterspur-Lichtraumprofil wie in der AB-EBV in der Geraden definiert. Damit muss bei jedem Radius eine Kurvenverweiterung addiert werden.

Um die Regelung möglichst praxisorientiert zu gestalten, werden einige Berechnungsmodelle aufgeführt. So kann nun zum Beispiel die Position des Sicherheitszeichens bei Bogenweichen in einfacher Weise bestimmt werden. Auch für die Absteckung von Perronkanten oder für die Platzierung der Dienst- und Schlupfwege stehen analytische Berechnungsmodelle zur Verfügung. Die aktualisierte Regelung R RTE 20012 «Lichtraumprofil Normalspur» wurde bereits Ende 2012 veröffentlicht.

Die Weichen der Meterspurbahnen

In gutem Zustand gehaltene Gleise und Weichen sind der Schlüssel für einen sicheren, zu-

verlässigen und wirtschaftlichen Bahnbetrieb. Dabei ist es wichtig, den Zustand der Anlagen jederzeit zu kennen, um frühzeitig zustandsbezogene Instandhaltungsarbeiten planen zu können. Da die maschinellen Hilfsmittel bei den Meterspurbahnen begrenzt sind, rechtfertigt sich eine grundsätzliche Regelung speziell für die Meterspurbahnen.

Die diesbezügliche Regelung zu den Gleisen R RTE 22570 «Einbau, Kontrollen und Unterhalt von Gleisen Meterspur» wurde bereits im Herbst 2013 publiziert. Nun folgen mit dem Regelungspaar D RTE 22556 «Kontrollmasse der Weichen Meterspur» und R RTE 22566 «Einbau, Kontrollen und Unterhalt der Weichen Meterspur» die Dokumente für die Weichen der Meterspurbahnen.

Die Regelungen R RTE 20512 «Lichtraumprofil Meterspur», D RTE 22556 «Kontrollmasse der Weichen Meterspur», R RTE 22566 «Einbau, Kontrollen und Unterhalt der Weichen Meterspur» wurden in Deutsch und Französisch im April 2014 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 und können auch als gedruckte Dokumente bestellt werden. Wir hoffen, dass die neuen Regelungen für die Meterspurbahnen von Nutzen sind und den Umgang mit den behandelten Themen erleichtern werden. Rückmeldungen zu den Inhalten aller RTE-Regelungen richten Sie bitte an unser



Messung der genauen Spurweite an einer Meterspur-Weiche.

E-Mail RTE@voev.ch. Mit Ihrer geschätzten Unterstützung helfen Sie mit, das Gesamtwerk auf dem Stand der Technik zu halten.

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

R RTE 20512 «Lichtraumprofil Meterspur»

Diese Regelung beinhaltet alle Grundlagen für die Berechnung der Lichtraumprofile für die Meterspurbahnen (ohne Trambahnen). Enthaltene Berechnungsmodelle wie zum Beispiel dasjenige für die Berechnung der Position des Sicherheitszeichens bei Bogenweichen erleichtern dem Anwender die Projektierungsarbeit.

D RTE 22556 «Kontrollmasse der Weichen Meterspur»

Diese Regelung enthält die Kontrollmasse für die Spurführung der Meterspurweichen und ist zusammen mit der übergeordneten Regelung R RTE 22566 anzuwenden. Im Anhang sind die vorgedruckten Erfassungsblätter für die manuelle Aufnahme der Kontrollmasse an den Weichen zu finden.

R RTE 22566 «Einbau, Kontrollen und Unterhalt der Weichen Meterspur»

Diese Regelung enthält die Angaben für die Behandlung der Meterspurweichen über ihre ganze Lebensdauer (Einbau, Kontrollen, Unterhalt). Die Regelung gilt für die in der Regelung D RTE 22564 vom VöV standardisierten Meterspurweichen und die «Brünigweichen» der Zentralbahn.



Jetzt auch in einer RTE behandelt: das Lichtraumprofil der Meterspurbahnen.

Ergebnisse der Evaluation des Regionalverkehrs liegen vor

Der VöV hat die vom Bundesamt für Verkehr beauftragte Evaluation des Bestellverfahrens im Regionalen Personenverkehr (RPV) eng begleitet. Basierend auf der Befragung von Transportunternehmen und Bestellern wurden in der Evaluation erste Ansätze für die Weiterentwicklung des Verfahrens erarbeitet.

Für die Evaluation befragte das beauftragte Büro ECOPLAN Transportunternehmen, Kantone und Spezialisten des Bundes. Der VöV dankt den TU für die rege und wertvolle Beteiligung an der Umfrage. Wie der VöV bereits in seinem Positionspapier zur Zukunft des RPV festgehalten hat, sehen die TU im weiter wachsenden administrativen Aufwand eine wesentliche Schwäche des Bestellverfahrens. Aber auch die zunehmenden Finanzierungsunsicherheiten und die mangelnde Planungssicherheit sind wichtige Handlungsfelder. Die Evaluation

kommt zum Schluss, dass sich das heutige Bestellverfahren grundsätzlich bewährt hat. Aus Sicht des VöV zeigen die jährlich wiederkehrenden Diskussionen um die Abgeltungslücke aber, dass Handlungsbedarf besteht. Der VöV strebt dabei eine massvolle Weiterentwicklung des heutigen Systems des RPV-Modells an. Insbesondere das Missverhältnis zwischen der langen Nutzungsdauer des Rollmaterial einerseits und der kurzfristigen Bestellung durch Kantone und Bund andererseits ergibt eine ungleichmässige Risikoverteilung zu Lasten der TU.

Um die Planungssicherheit zu erhöhen, hat die Branche daher vorgeschlagen, bereits bei der Angebotsplanung den Abgeltungsbedarf festzustellen und die notwendigen Mittel einzustellen. Dass sich die Kantone mit der Eingabe von Angebotskonzepten für den FABI Ausbausritt 2030 verpflichten, nach der Realisierung der Infrastrukturbauten das entsprechende RPV-Angebot zu bestellen, ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Die diskutierten Optimierungsansätze müssen nun konkretisiert werden. Das BAV wird entsprechende Reformvorschläge erarbeiten. Dabei sollen die beteiligten Akteure weiterhin eng einbezogen werden. Geplant ist, dass der Bundesrat 2016 eine Vorlage in die Vernehmlassung geben wird.

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

VöV unterstützt den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Der Verband öffentlicher Verkehr stellt sich hinter den neuen Strassenfonds (NAF). Klar ist: Der Fonds muss unbefristet mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden und den Agglomerationsverkehr mindestens im heutigen Umfang unterstützen.

Mit dem NAF soll für die Finanzierung der Nationalstrassen und der Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen auf Verfassungsebene ein unbefristeter Fonds geschaffen werden. Künftig sollen bestehende und neue Einnahmen direkt in den Fonds fliessen. Im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse soll das Parlament die Möglichkeit erhalten, periodisch über Erweiterung und Kapazitätsausbauten der Nationalstrassen zu befinden – das sind zusammengefasst die zwingenden Voraussetzungen dafür, dass die kantonale Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK), die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs

(KÖV), der Schweizerische Städteverband, der Gemeindeverband, der VöV und die Litra den neuen Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) unterstützen. VöV-Direktor Ueli Stückelberger wies anlässlich eines gemeinsamen Medienanlasses dieser Verbände darauf hin, dass die Schweiz neben einem konkurrenzfähigen Schienennetz auch die Strasse als Verkehrsträger für den motorisierten Privatverkehr, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr braucht. «Denn drei Viertel der Passagiere des öffentlichen Verkehrs werden auf der Strasse transportiert», sagte Stückelberger. Es sei zudem von grösster Bedeutung, dass der Fonds nicht ausschliesslich die Nationalstrassen, sondern wie

vorgesehen auch die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs über Agglo-Programme berücksichtige. Das sei zwingend, nur so sei der NAF mehrheitsfähig.

Die am 9. Februar 2014 vom Volk angenommenen FABI-Vorlage und der NAF sollen sich ergänzen und dafür sorgen, dass die Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten Jahren im nötigen Ausmass ausgebaut und unterhalten werden. Für den VöV ist wichtig, dass die unbefristete Bundes-Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs und die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sichergestellt wird – und dies mindestens im heutigen Umfang. Deshalb ist für den VöV klar, dass der NAF den Infrastrukturfonds mit den Agglomerationsprogrammen nahtlos ablösen muss, es dürfen dabei keine Investitionslücken entstehen.

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

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

Juli 2014