

Voyage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

4 | 2012 | Oktober
Verbandsinformationen



Beispiel Einfahrt Bahnhof Bern: Die neue Regelung zur Zusammenarbeit soll helfen, Differenzen bezüglich Ausbau früh zu klären.

Generalversammlung des VöV in Luzern 2

Luzern erlebte eine ruhige GV der Kontinuität mit viel Einigkeit, zahlreichen Referenten – und dem VöV als Preisträger.

Fachtagung zu Ausschreibungsregeln 7

VöV und BAV zeigen Mitte November in Bern, was die Bahnreform 2.2. bezüglich der neuen Ausschreibungsregeln bedeutet.

Hochschul-Weiterbildung im Bereich «Fahrbahn» 15

In Fribourg beginnt in diesen Tagen mit einem CAS die erste Hochschul-Weiterbildung für den Bereich «Fahrbahn».

Mehr als nur eine Statutenänderung

Die öV-Branche darf stolz sein auf die Erfolgsstory des öffentlichen Verkehrs der Schweiz – auch wenn ihre tägliche Bewältigung für jedes Transportunternehmen zu einer enormen Herausforderung geworden ist. Und längst auch abseits der im Jargon «Rennstrecke» genannten Hauptverbindungen wie Bern–Zürich oder Genève–Lausanne oder der verschiedenen S-Bahnen.

Die nach wie vor steigende Zahl von Kundinnen und Kunden – für jede andere Branche das Ziel jeglicher Arbeit – fordert die gesamte öV-Branche, Tag für Tag, Wochenende für Wochenende.

Einer der Hauptgründe für die Einzigartigkeit des öV Schweiz, die durchgehende Transportkette, kann nur gemeinsam durch die bewährte (freiwillige) Kooperation unter den Transportunternehmen realisiert werden. Und deshalb versteckt sich hinter dem unspektakulären Traktandum «Statutenänderung» an der Generalversammlung in Luzern viel mehr.

Die neue Regelung zur Zusammenarbeit unter den Transportunternehmen bezüglich Schieneninfrastruktur hat zum Ziel, die erwähnten Erfolgsfaktoren langfristig sicherzustellen, indem mögliche Differenzen möglichst früh und

rasch geklärt werden können. Für mich steht ausser Frage, dass branchenintern abgestimmte Lösungen die Qualität des gesamtschweizerischen öV-Angebotes erhöhen.

Die Schaffung des neuen Gremiums betreffend Planung der Infrastruktur hat in erster Linie das Ziel, ein inhaltlich unter den Unternehmen abgestimmtes öV-Angebot langfristig sicherstellen, welches einerseits die politischen Rahmenbedingungen erfüllt und andererseits eine nachhaltige Finanzierung des Bahnsystems sicherstellt. Konkret heisst das unter anderem, dass betreffend die in der Öffentlichkeit kontrovers diskutierten Ausbautetappen von FABI ein unter den Unternehmen diskutierter und aufeinander abgestimmter Vorschlag eines ersten Ausbauschlusses vorliegt.

Das einstimmige Bekenntnis der Branche zur Zusammenarbeit, zum gemeinsamen Suchen nach Lösungen, das Bekenntnis zur Lösungsfindung innerhalb der Branche hat mich sehr gefreut und war mir sehr wichtig. Jetzt geht es darum, diesen Beschluss auch inhaltlich umzusetzen und die Einstimmigkeit auch in die Praxis einfließen zu lassen.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

| | |
|---|----|
| Das RTE erhielt die «Goldene Schiene» der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs | 3 |
| Zwei Referate aus der Generalversammlung | 4 |
| Der dritte «öV-Test» seit 2003 | 7 |
| login: Herausforderungen gemeinsam als Branche meistern | 8 |
| Der erste Jahrgang Fachfrau/ Fachmann öV hat die Prüfungen bestanden | 8 |
| Öffentlichkeitsarbeit an Schulen: mit Sensibilisierung gemeinsam zum Ziel | 9 |
| Hybridbusse – auf Herz und Nieren getestet | 10 |
| Wer rettet den Binnengüterverkehr? | 11 |
| Fakten und Argumente jetzt in der Version 2012 | 12 |
| Bahnlärm – jetzt soll's leiser werden | 12 |
| Die öV Schweiz hat den ersten Standard in Europa | 13 |
| Neues zur Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur | 14 |
| Neue RTE-Regelungen | 15 |
| Schwarzweiss – wie bei Mani Matter | 16 |

Eine GV der Kontinuität

Die VöV-Generalversammlung in Luzern unterschied sich fundamental von der Ausgabe 2011, die mit einem neuen Präsidenten, einem neuen Direktor und einer neuen Vizedirektorin über die Bühne ging: An der Ausgabe 2012 im Verkehrshaus Luzern hingegen waren Kontinuität und ein ruhiger statuarischer Teil angesagt – mit UITP-Generalsekretär Alain Flausch als Gastredner.

VöV-Präsident Urs Hanselmann führte bei seiner zweiten GV speditiv durch den statuarischen Teil, der mit der Jahresrechnung, einer Statutenänderung, mit einer Erhöhung der Mitgliederbeiträge zugunsten des Vorsorgewerks Geschäftsstelle VöV/SBS und der nötig gewordenen Neuwahl der Revisionsstelle reichlich ernsthafte Themen enthielt. Sämtliche Anträge wurden von den versammelten Mitgliedern einstimmig angenommen, beziehungsweise gutgeheissen.

Ebenfalls innerhalb des statuarischen Teils wurden die beiden Vorstandsmitglieder Matthias Grünenfelder und Hans-Rudolf Mooser sowie die langjährigen VöV-Ombudsfrauen Cornelia Füg und Rose-Marie Ducrot verabschiedet. Neuer Ombudsmann für die Deutschschweiz wird Hans Höhener, langjähriger Regierungsrat und Landammann (Regierungspräsident) von Appenzell Ausserrhoden, von 2005 bis 2010 Präsident des Verbandes «Seilbahnen Schweiz» und seit 1989 Verwaltungsratspräsident der Sämtis Schwebbahnen. Die Nachfolge von Rose-Marie Ducrot wird im November bestimmt.

Neben den Referaten von Urs Hanselmann und VöV-Direktor Ueli Stückelberger (Auszüge auf Seite 4-6) trat in Luzern auch UITP-Generalsekretär Alain Flausch auf und erklärte das Motto des UITP-Weltkongresses von 2013 in Genf. Die sich rasant wandelnde Welt erfordere von den Playern des öffentlichen Verkehrs nichts weniger als einen Paradigmenwechsel: gefragt seien Governance- und Business-Modelle, aber auch neue Finanzierungsarten. Das alles fasse die UITP unter dem Motto «i-move 2.0» zusammen. Flausch zeigte auch das Detailprogramm für den Weltkongress in Genf und kündete einen ermässigten Spezialpreis für VöV-Mitglieder an.

Von ZPS bis «Fakten & Argumente»

Ein ebenfalls zukunftsorientiertes, aber wesentlich «bodenständigeres» Referat hielt Andreas Fuhrer, der Projektleiter des «Zukünftigen Preissystems öV Schweiz», in der Branche besser bekannt als ZPS. Unter dem Titel «Durch Kooperation zukunftsfähig» beschrieb Fuhrer die Notwendigkeit und die Vorteile einer intelligenten Ablösung der jetzigen, am Ende ihres

Ausblick

Donnerstag, 8. November 2012
Nationaler Zukunftstag 2012
 Ort: in Ihrem Betrieb

Mittwoch, 14. November 2012
VöV/BAV-Fachtagung
 Ort: Bern

Donnerstag/Freitag,
 6./7. Dezember 2012
öV-Forum 2012
 Ort: Oberhofen am Thunersee

Dienstag, 11. Dezember 2012
Schritte in die öV-Zukunft – Step II
 Ort: Bern

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

UITP- und VöV-Spitze im Gespräch: Ueli Stückelberger, Helga Severyns und Alain Flausch (von links).



Lebenszyklus stehenden Systeme. Ergänzt wurden Führers Erläuterungen von je einer Einschätzung von BLS-CEO Bernard Guillemont unter dem Titel «Anforderungen der BLS an ein neues Preissystem» sowie TL-Direktor und VöV-Vizepräsident Michel Joye, der das ZPS aus der Sicht der städtischen Transportunternehmen beleuchtete.

Das vor einem Jahr eingeführte Modell «3x3», bei dem drei Mitarbeitende der VöV-Geschäftsstelle je ihren Bereich in einem dreiminütigen Referat kurz vorstellen, war auch in Luzern Teil der GV. Christian Bumann stellte die neue Version von «Fakten und Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz» vor und hob vor allem die Zunahme der Personalfahrten (seit 2000 ein Plus von 30 Prozent!), die Steigerung des Modalsplits um über vier auf 20,7 Prozent innert zehn Jahren sowie den anhaltenden Produktivitätsschub im öV Schweiz hervor. Susanne Grün stellte den Fachbereich «Vertrieb» mit den Projekten «DAX» und «öV-Karte» als grösste Herausforderungen vor, während Urs Strebel einen Überblick über die VöV-Bildungswerkstatt mit den zahlreichen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten im öV bis hin zum Hochschulabschluss gab.

In gewohntem Rahmen verlief auch der zweite Tag der VöV-Generalversammlung, an dem jeweils mehrere Workshops zu öV-relevanten

Themen angeboten werden. In Luzern fanden diese zu den Themen «ZPS», «Das Transportunternehmen als Stromproduzentin», «Die Generation Y in der Arbeitswelt» und anlässlich der Besichtigung der Zentralbahn «Gleiches Angebot für Pendler und Touristen» statt.

Die Referate und Unterlagen dieser Workshops sind auf www.voev.ch aufgeschaltet.

Die Generalversammlung 2013 wird aus Anlass des 150-Jahre-Jubiläums der BLS in Zusammenarbeit mit BLS AG, RBS und Bernmobil in Bern durchgeführt, sie findet **am 22. und 23. August 2013** statt.

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



Gespräch auf «hoher See»: VöV-Präsident Urs Hanselmann mit ZVV-Direktor Franz Kagerbauer.

Das RTE erhielt die «Goldenen Schiene» der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs

Im Rahmen der VöV-Generalversammlung 2012 wurde das Regelwerk Technik Eisenbahn von der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs Gdl mit der «Goldenen Schiene» ausgezeichnet. Mit dem begehrten Preis anerkennt die Gdl den hohen Wert des Werks bei der Erhaltung und Verbreitung von bahntechnischem Fachwissen.

In seiner Laudatio hob NZZ-Redaktor Paul Schneeberger hervor, dass die Branche des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz mit dem RTE über eine bedürfnis- und praxisorientierte Wissensplattform der Eisenbahn-Systemtech-

nik verfügt, die einerseits immer weiterentwickelt wird und andererseits darauf angelegt ist, zu bündeln und wieder zusammenzuführen, was sich in den letzten Jahren auseinander entwickelt hat. Das je getrennte Fachwissen über die festen Anlagen und über die Fahrzeuge soll wieder zu einem Fachwissen über das Gesamtsystem Eisenbahn zusammengeführt werden.

Generiert wird das im RTE gebündelte Wissen und das «Gewusst-wie» von Fachleuten aus den jeweiligen Fachbereichen. Die Anwendung des im RTE enthaltenen Fachwissens ist dann Sache der einzelnen Bahnunternehmen. Sie können entscheiden, wie sie die im RTE gesetzten Regelungen und Grundsätze anwenden wollen. Leben sie ihnen nach, was die Regel ist, können sie davon ausgehen, dass die Projektierung, der

Bau, der Betrieb und die Erhaltung der Anlagen und Fahrzeuge konform sind mit den hoheitlichen Vorschriften und dem Stand der Technik. Max Hohl, der die Goldene Schiene im Namen des VöV und der Projektorganisation RTE entgegennahm, wies in seinem Dank darauf hin, dass mit diesem Preis das Wirken einer ganzen Organisation von Akteuren in diesem solidarischen Werk der Schweizer Bahnen ausgezeichnet wird. Es werden die verschiedenen Autoren und Fachexperten geehrt, die ihr grosses Know-how in das Werk einbringen, aber auch die Projektleitung und die Projektoberleitung, die das Projekt steuern, sowie der VöV als Herausgeber. Die Auszeichnung ehrt aber auch alle Bahnunternehmen und das BAV, die das grosse Gemeinschaftswerk mittragen und personell und finanziell unterstützen.

Der Preis ist ein Zeichen der Wertschätzung für die bisher geleistete Arbeit, gleichzeitig aber auch eine grosse Motivation, das begonnene Werk zielstrebig und im Dienste aller Schweizer Bahnen zu einem guten Ende zu führen.

max.hohl@voev.ch, 031 359 23 16



Max Hohl, «Mister RTE», dankt für die Auszeichnung.

Zwei Referate aus der Generalversammlung

Aus dem Referat von Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Ich möchte heute auf zwei Punkte eingehen, auf FABI, die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur», sowie auf die «Brancheninterne Zusammenarbeit», dazu gehört auch das zukünftige Preissystem, kurz ZPS genannt.

FABI

Die Vorlage zur «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur», kurz FABI, ist für unsere Branche die wichtigste Vorlage, die sich zurzeit in der politischen Mühle befindet. Bei FABI geht es formell nur um die Sicherstellung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur, und zwar von Unterhalt, Betrieb und Ausbau, aber auch um einen ersten konkreten Ausbauschnitt. FABI ist für den ganzen öV sehr wichtig. Geht es doch beim Schienennetz um das «Rückgrat» des gesamten öV.

Mit dem Schaffen eines unbefristeten Fonds für die Bahninfrastruktur wird gewährleistet, dass Bauvorhaben langfristig geplant und dann auch realisiert werden können. Man lebt nicht nur von Budget zu Budget, sondern kann das künftige Fahrplanangebot und den Ausbau längerfristig aufeinander abstimmen.

Der VöV hat zu FABI zwei Kernanliegen:

1. Es sollen mehr Mittel als heute in diesen neuen Bahninfrastrukturfonds fliessen.
2. Der erste Ausbauschnitt soll CHF 6 Milliarden betragen, und nicht nur CHF 3,5 Milliarden.

Das erste Anliegen wurde schon teilweise vom Bundesrat übernommen. Und bei beiden Anliegen kommt nun Unterstützung durch die zuständige Ständeratskommission. Wir dürfen betreffend die Vorlage an und für sich wie auch für unsere Kernanliegen optimistisch sein: Die Vorlage scheint «gesetzt» zu sein. Dies ist gut so und wichtig für die Volksabstimmung, die voraussichtlich im Jahr 2014 stattfindet.

Und auch bei der zweiten Forderung, einem leicht vergrösserten ersten Ausbauschnitt, zeichnet sich eine Lösung in unserem Sinn ab. Ein grösserer Ausbauschnitt ist ja nicht Selbstzweck. Wir müssen unseren Kundinnen und Kunden auch künftig ein attraktives Angebot anbieten können. Die heutigen Infrastrukturen sind extrem gut ausgelastet. Da braucht es rechtzeitig zusätzliche Kapazitäten, um auch künftig als öV attraktiv zu sein. Dies sind wir unseren Kundinnen und Kunden schuldig.

Brancheninterne Zusammenarbeit

Dieser Punkt ist mir sehr wichtig und muss uns allen sehr wichtig sein. Hier sind und bleiben wir gefordert. Dank der sehr guten brancheninternen Zusammenarbeit ist der öffentliche

Verkehr in der Schweiz so erfolgreich. Dazu müssen wir Sorge tragen. Ich bin überzeugt, dass nebst der Zahlungsbereitschaft der öffentlichen Hand die gute Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen ein sehr wesentlicher Faktor für den Goodwill unserer Kundinnen und Kunden gegenüber dem öV ist. Diese Zusammenarbeit zeigt sich zum Beispiel bei der durchgehenden Transportkette, der gemeinsame Tarifgestaltung, dem gemeinsamen Fahrplan oder bei der Abstimmung der Angebote. Für die Kunden ist der Leistungserbringer sekundär, solange das Ergebnis auf der ganzen Leistungskette von A nach B stimmt.

Dies bedingt eine konstruktive Zusammenarbeit aller Transportunternehmen: So erhalten die Kundinnen und Kunden ein gutes, abgestimmtes Angebot. Diese Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr wurde in den letzten Jahren noch verstärkt.

Der Ausschuss hat an seiner Klausurtagung im Mai intensiv über die brancheninterne Zusammenarbeit gesprochen. Wir waren uns einig, dass es Ziel aller sein muss, gute «gemeinsame» Lösungen für die Branche zu erreichen. Dies bedingt, dass man zusammenarbeitet, und von Fall zu Fall ausdiskutieren muss, was nun die beste Lösung ist, und dann zusammen entscheidet. Aus der Diskussion im Ausschuss resultiert auch die von Ihnen genehmigte Statutenänderung betreffend die brancheninterne Zusammenarbeit im Infrastrukturbereich. Wir wollen Konflikte möglichst vermeiden und wenn sie entstehen, versuchen, sie branchenintern zu regeln.

Zukünftiges Preissystem (ZPS)

Wieso ist ZPS gerade jetzt ein Schwerpunkt? Es gibt drei klare Gründe:

1. ZPS ist finanziell das grösste gemeinsame Projekt, das wir am Laufen haben.
2. ZPS betrifft alle Transportunternehmen.
3. Top aktuell: Diesen Herbst werden wir – so hoffe ich – das Konzept von ZPS verabschieden.

Deshalb ist es mir wichtig, dass wir Sie heute mündlich über den Inhalt wie die Bedeutung des Projekts für die ganze Branche durch Andreas Fuhrer, den Projektleiter, informieren können. Er und sein Team leisten sehr gute Arbeit, was mir wichtig ist, zu erwähnen.

Betreffend ZPS hatten wir diesen Juni einen guten Workshop im Strategischen Ausschuss Direkter Verkehr, dem obersten Tarifgremium. Es ging darum, wie wir die neue gemeinsame öV-Plattform steuern und betreiben wollen. Resultat ist ein Konsens auf eine gemeinsame Steuerung und Gründung einer gemeinsamen Eigentümergesellschaft, die Rechtsform ist noch offen.

Die Herausforderung der Zusammenarbeit zwischen grossen und kleinen Unternehmen, aber auch zwischen dem Direkten Verkehr und den Verbunden ist herausfordernd genug. Deshalb ist mir wichtig, dass wir uns diesbezüglich einig sind. Dies zeugt von einer guten brancheninternen Zusammenarbeit. Ein Scheitern können wir uns nicht leisten. Wir bleiben deshalb alle gefordert, bei ZPS konstruktiv daran weiterzuarbeiten und dabei die Brille der Branche, und nicht des eigenen Unternehmens aufzusetzen. Nur so werden wir erfolgreich sein.



VöV-Direktor Ueli Stückelberger in seinem Grundsatz-Referat.

Aus dem Referat von Urs Hanselmann, Präsident VöV

Zurzeit befindet sich zweifellos eine der wichtigsten Vorlagen der letzten Jahre im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der parlamentarischen Beratung: FABI, die neue Finanzierung der Bahninfrastruktur. FABI ist der Schlüssel für den Weiterausbau des öV mindestens über die nächsten 20 Jahre und damit eine grosse Chance, das Verkehrssystem weiter in Richtung Nachhaltigkeit zu gestalten. Entsprechend hoch ist das Engagement des VöV für diese Vorlage. Die Schweiz verfügt über viele starke und innovative Unternehmungen im öffentlichen Verkehr. Weil die Vorteile des öV erst durch seine Vernetzung zum Tragen kommen, ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Unternehmungen unerlässlich, auch wenn sie sich teilweise in einer Konkurrenzsituation befinden. Als Branchenverband hat hier der VöV deshalb eine sehr wichtige Aufgabe.

Die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmungen muss dafür sorgen, dass Kunden das Netz des öV Schweiz als zusammenhängendes, einfach zugängliches und einfach zu nutzendes System wahrnehmen.

Der Freizeitverkehr wird immer wichtiger. Wir müssen an den Freizeitverkehr angepasste Abos und Tickets entwickeln. Dies entspricht einem grossen Kundenbedürfnis und wir ermöglichen auf diese Art eine bessere Nutzung der Angebote und eine Steigerung der Erträge der Unternehmungen. Mit solchen Innovationen kann das Ticketing des Schweizer öV noch kundenfreundlicher und praktischer werden.

Der öV als Chance und Teil der Lösung

Der öV ist natürlich nicht Selbstzweck, sondern eingebettet in ein wirtschaftliches, gesellschaftliches und politisches Umfeld, weshalb ich nun noch auf drei solche Themen eingehen möchte.



VöV-Präsident
Urs Hanselmann.

a) Der öV hilft, die Zersiedlung zu bremsen
Die wieder stärkere Bevölkerungszunahme führt in der Bevölkerung zu einem vermehrten Unbehagen wegen der fortlaufenden Zersiedlung der Landschaft. Es ist absehbar, dass eine Siedlungsverdichtung nach innen in den grossen Städten und entlang ausgewiesener Wachstumskorridore stattfinden wird. Umgekehrt dürfte die Siedlungsentwicklung ausserhalb dieser Verdichtungsgebiete weniger vorangehen, wie das bereits in einigen neuen Agglomerationsprogrammen vorgesehen ist.

Nun ist aber der öffentliche Verkehr gerade in verdichteten Räumen besonders effizient im Vergleich zum Individualverkehr dank drei bis vier Mal geringerem Raumbedarf, hohen Kapazitäten, hoher Energieeffizienz und insbesondere auch hoher Wirtschaftlichkeit. Der gezielte Ausbau des öV in verdichteten Räumen ist zwingend erforderlich, wenn die Politik bei der Eindämmung der Zersiedlung Erfolg haben

will und ein Ansteigen des Individualverkehrs vermieden werden soll.

b) Der öV ist der Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik – andere Systeme können ergänzen

Die laufenden Überlegungen zum Ausbau der Bahninfrastruktur und damit der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik decken einen Zeithorizont bis 2030 und darüber ab. In diesem Zeitraum ist mit der Marktreife der Elektroautos zu rechnen, ebenso mit noch besseren elektronischen Systemen zur Unterstützung von Fahrzeuglenkern, wenn nicht gar vollständig automatisch gesteuerte Autos auf speziellen Strecken (z.B. stark belasteten Autobahnen).

Aber auch Elektroautos benötigen insbesondere in verdichteten Räumen, wo der Platz knapp ist, immer noch wesentlich mehr Raum als der öV. Dort sind gut genutzte öV-Angebote mit hohen





vbl-Direktor und GV-Gastgeber Norbert Schmassmann (rechts) mit Thomas Nideröst, Präsident KTBB.



Verband trifft Hochschule: VöV-Vizedirektorin Mirjam Bütler im Gespräch mit Urs Brotschi, Studiengangleiter «Verkehrssysteme» an der ZHAW.

Kapazitäten vorhanden, die einen niedrigen Energieverbrauch pro transportierte Person aufweisen und daher auch in dieser Hinsicht auch in Zukunft dem Individualverkehr überlegen bleiben.

Weil dem öV in einem nachhaltigen Verkehrssystem eine wachsende Rolle zukommt, sind dessen Attraktivität und Effizienz gerade in verdichteten Räumen, wo er besonders wichtig ist, weiter zu erhöhen. Dies gilt besonders für den Busbereich, wo noch zu oft Staus und Behinderungen einen leistungsfähigen Betrieb verunmöglichen.

c) Es ist auch wirtschaftlich sinnvoll, den öV weiterhin stark auszubauen

Die Transporterlöse im öV decken zwar nicht alle Kosten. Der öV erzeugt aber quantifizierbare Mehrwerte nicht nur für Fahrgäste sondern auch für die Öffentlichkeit! In stark besiedelten Räumen kostet der öV heute unter Berücksichtigung aller Kosten von Fahrgästen und Öffentlichkeit nur rund halb so viel wie der motorisierte Individualverkehr! Auch unter wirtschaftlichen Kriterien ist es somit sehr sinnvoll, den öV weiter zu auszubauen, selbst wenn die Mittel knapp werden sollten.

Wir brauchen Unterstützung

Der VöV setzt sich dafür ein, dass der öV aus all den genannten Gründen weiter ausgebaut werden kann. Er stellt daher folgende Forderungen an die Politik:

- Das Schienennetz ist rechtzeitig auszubauen. Die FABI-Tranche 2025 ist zu erhöhen und mit einer Zusatzfinanzierung zu ergänzen. Die Nutzerfinanzierung wird angesichts des hohen Mittelbedarfs an Grenzen stossen und kann nicht noch weiter erhöht werden. Wird der öV nicht rechtzeitig ausgebaut, so kommt es zu einem noch wesentlich teureren Ausbau des Individualverkehrs.
- Wie bereits in den Agglomerationen ist eine Koordination von Raum- und Verkehrsplanung auf überregionaler nationaler Ebene dringend erforderlich.
- Dem öV ist auch in den Städten der Platz zu geben, den er dringend benötigt. Schnelle, effiziente und zuverlässige neue Bussysteme auf Eigentrassees sind zu fördern.



Das Bankett im Festsaal des Hotels Schweizerhof.

VöV/BAV-Fachtagung zu Ausschreibungen und Zielvereinbarungen

Mitte November führen der VöV und das BAV in Bern gemeinsam eine Fachtagung zu den neuen Ausschreibungsregeln gemäss Bahnreform 2.2., dem Instrument Zielvereinbarung und dem zweijährigen Bestellverfahren im RPV durch.

Programm 14. November 2012

- ab 08.45 Uhr Empfangskaffee
- 09.15 Uhr **Begrüssung**
Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV
- 09.20 Uhr **Einleitung**
Michel Joye, Präsident Kommission Agglomerationsverkehr VöV, Direktor TL
Pierre-André Meyrat, Stv. Direktor BAV
- 09.45 Uhr **Ausschreibungen**
- Erkenntnisse aus 15-jähriger Ausschreibungstätigkeit im Orts- und Regionalverkehr
Anita Stauffer, Wissenschaftliche Mitarbeiterin Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
 - Neue Ausschreibungsregelung im RPV mit der Bahnreform 2.2.
Roland Wittwer, Stv. Sektionschef Personenverkehr BAV
 - Fragen und Antworten
- 10.30 Uhr **Zielvereinbarungen**
- Erfahrungen aus Sicht Besteller mit dem Instrument Zielvereinbarung
Thomas Schemm, Projektleiter Angebot Verkehrsverbund Luzern
 - Vorgesehener Einsatz der Zielvereinbarung in Theorie und Praxis
Catherine Huguenin, Sektion Personenverkehr BAV
 - Fragen und Antworten
- 11.15 Uhr Pause
- 11.40 Uhr **Das 2-jährige Bestellverfahren**
- Neuerungen mit dem 2-jährigen Bestellverfahren, Wegleitung
Michel Jampen, Sektion Personenverkehr BAV
 - Fragen und Antworten
- 12.10 Uhr **Themenübergreifende Frage- und Diskussionsrunde**
- 12.25 Uhr **Zusammenfassung, Ausblick und Dank**
Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV
anschliessend Stehlunch

Die Umsetzung des zweiten Schrittes der Bahnreform 2 beinhaltet neue Ausschreibungsregeln, mit denen sich die Transportunternehmen auseinandersetzen müssen. Das Instrument der Zielvereinbarung gewinnt an Bedeutung, dazu gilt ab 2014/2015 im regionalen Personenverkehr das zweijährige Bestellverfahren. Die zahlreichen Neuerungen kommen mit grossen Schritten auf die Branche zu. Welche konkreten Auswirkungen haben diese Entwicklungen auf ein Transportunternehmen?

Der VöV und das Bundesamt für Verkehr (BAV) wollen diese Frage in einer Fachtagung beantworten. Sie sind eingeladen, im Vorfeld der Tagung Ihre Fragen und Anmerkungen einzureichen (bis 23. Oktober 2012 per E-Mail an: mahalia.hinni@voev.ch). Darüber hinaus dient die Tagung natürlich auch als Plattform für den Erfahrungsaustausch unter den Transportunternehmen.

Die Tagung richtet sich in erster Linie an Personen, die sich in den Transportunternehmen mit dem Bestellverfahren, Ausschreibungen und Zielvereinbarungen im regionalen Personen- und Ortsverkehr befassen.

Die Veranstaltung findet am **14. November 2012** im Hotel Bern statt und wird simultan (d-f-d) übersetzt. Der Anmeldetalon ist online verfügbar unter www.voev.ch/Veranstaltungen.html (Anmeldeschluss: 26. Oktober 2012).

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

Der dritte «öV-Test» seit 2003

Nach 2003 und 2006 hat die Organisation «umverkehrR» dieses Jahr zum dritten Mal die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in der Schweiz getestet und benotet. Im so genannten öV-Test wurde das öV-Angebot von 53 Schweizer Städten und Agglomerationen getestet. Am besten schnitten Zürich und St. Gallen ab, während in den Kleinstädten der öV immer weniger mit dem Auto mithalten kann. Zur Ermittlung der Punktzahl wurden zehn Kriterien wie

Kosten, Geschwindigkeit und Sitzplatzangebot untersucht und bewertet. Das grösste Problem stellten laut «umverkehrR» die Tarifierhöhungen der letzten Jahre dar. Dies betreffe vor allem Kleinstädte, in denen oftmals zwei Zonen gelöst werden müssen. Das ergebe dasselbe Preisniveau wie in einer Grosstadt bei in der Regel kürzeren Distanzen. Damit sei der öV gegenüber dem Auto nicht mehr konkurrenzfähig. Den ersten Rang des öV-Tests 2012 teilen sich

Zürich und St. Gallen; zu den Aufsteigern gehören aber auch Genf, Bern und Rapperswil. Am meisten Ränge verloren hat Basel, das bei der Qualität der Umsteigeknoten und beim Alter des Fahrzeugparks nur noch Mittelmass ist. Alle Ergebnisse gibt es online unter www.umverkehr.ch/OeV-Test-2012.html

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

login: Herausforderungen gemeinsam als Branche meistern

Die SBB-Konzernleitung hat im Juli 2012 einen wichtigen Entscheid zur weiteren Zusammenarbeit mit login gefällt, geplant ist eine neu zu gründende Aktiengesellschaft mit der SBB als Mehrheitsaktionärin. Dieser Entscheid steht in engem Zusammenhang mit der Überarbeitung des SBB-internen Bildungsmodells.

Zweitausbildungen für Lokführende, Rangierbegleiter/innen und Zugverkehrsleitende (ZVL), die heute von login durchgeführt werden, sollen künftig intern bei der SBB angegliedert werden. Das heisst konkret, dass login gemäss den Vorstellungen der SBB nur noch die Grundbildung anbieten soll. login selbst soll in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden, an der die SBB eine deutliche Mehrheit (70 Prozent) erhält und die sie als Mehrheitsaktionärin direkt führt. Gemäss SBB erlaubt dies den SBB und den Unternehmen, die sich an der neuen Aktiengesellschaft beteiligen, ihren Ausbildungsbedarf klarer in Auftrag zu geben und transparenter zu steuern. öV-Lernende und Berufsmatura-Praktikantinnen und -praktikanten werden weiterhin von login angestellt; Lernende sollen aber wieder stärker mit ihrer «Lehrfirma» verbunden wer-

den. Dazu will die SBB als Ausbilderin neben login künftig prominenter am Markt für Lernende auftreten. login soll per 2014 in die neue Rechtsform überführt werden. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die SBB die Lokführer-, Rangier- und ZVL-Ausbildungen übernehmen. Der VöV hat im login-Vorstand und – weil das Thema von grösster Wichtigkeit ist – auch zuhanden der SBB Konzernleitung ihre Anliegen dargelegt. Insbesondere ist der Branche wichtig, dass eine echte Mitsprache (qualifiziertes Mehr im neuen Verwaltungsrat von login) gewährleistet ist und dass login offen bleibt für weitere Aufgabenbereiche ausserhalb der Grundbildung (beispielsweise die kürzlich etablierte Ausbildung Fachfrau öV / Fachmann öV, siehe untenstehender Artikel). Wichtig ist auch, dass das bewährte Rotationssystem bei der Grundbildung erhalten bleibt. Das gesamte öV-

System profitiert davon, wenn die Lernenden während ihrer Grundausbildung in verschiedene Bereiche des öffentlichen Verkehrs Einblick erhalten. Würde das Rotationssystem abgeschafft, könnten zudem viele kleinere Betriebe gar keine Lehrstellen mehr anbieten.

Es wird nun in verschiedenen Teilprojekten intensiv gearbeitet. Teilweise arbeitet auch der VöV in diesen Teilprojekten mit. Zurzeit wird von den SBB zum Beispiel geprüft, wie Weiterbildungskurse auch für «Drittkunden» angeboten werden können und wie deren Anliegen einfließen. SBB und login werden demnächst mit der Kundschaft in Kontakt treten. Noch sind sehr viele Fragen offen. Dem VöV ist wichtig, dass in dieser intensiven Arbeitsphase der Blick auf die öV-Branche als Gesamtes nicht verloren geht. Der öffentliche Verkehr ist ein System. Wir haben gemeinsame Chancen und auch gemeinsame Herausforderungen. Packen wir sie also auch gemeinsam an!

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

Der erste Jahrgang Fachfrau / Fachmann öV hat die Prüfungen bestanden

Zum ersten Mal ist eine Abschlussprüfung zum «Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr» durchgeführt worden. Dabei haben alle Teilnehmenden die Prüfungen erfolgreich bestanden. Der VöV gratuliert dazu ganz herzlich!

Das Angebot Fachfrau/Fachmann öV wurde in den letzten Jahren von der Branche gemeinsam aufgebaut. Es ist ein gutes Beispiel für eine gelungene Branchenzusammenarbeit. Die Ausbildung vermittelt ein breites Wissen vom System des öffentlichen Verkehrs: Von der Angebotsgestaltung über Produktion/Betriebsführung und Marketing bis zu Führung, Selbstmanagement und vielem mehr.

Mit dem neuen Angebot auf der Stufe der Berufsprüfung wurde die Lücke zwischen der Grundbildung und dem öV Manager (Stufe höhere Fachprüfung) geschlossen. Die erste Durchführung wurde bereits ausgewertet: die externe Evaluation gab den Arbeit-

ten sehr gute Noten. Die erste Durchführung der Prüfung wurde im Bericht «vorbildlich» genannt. Zudem attestierte der Bericht auch ein sehr grosses Engagement der Prüfungsexpertinnen und Prüfungsexperten und sehr hohe Professionalität in der Vorbereitung, Korrektur und Durchführung der Prüfung.

Der VöV dankt allen Beteiligten für ihr grosses Engagement. Die nächsten beiden Ausbildungsgänge sind bereits am Laufen, und auch für den Lehrgang, der im März 2013 startet, gibt es erste Anmeldungen.

Die Qualitätsprüfungskommission, das höchste Gremium, das diese Arbeiten steuert, kommt denn auch einstimmig zum Schluss, dass dieses

Erfolgsprodukt auch in Zukunft erhalten und durch login angeboten werden soll.

Mehr Informationen zur Weiterbildung Fachfrau/Fachmann öV gibt es unter: www.login.org.

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

Öffentlichkeitsarbeit an Schulen: mit Sensibilisierung gemeinsam zum Ziel

PostAuto Schweiz hat ein Konzept für die Sensibilisierung von Schulkindern für die Themen Vandalismus und Littering erarbeitet und lädt interessierte Transportunternehmen ein, das Konzept gemeinsam weiter zu verfeinern und koordiniert an den Schulen einzusetzen.

Der Anteil junger Menschen im öffentlichen Verkehr steigt, gleichzeitig haben auch die Fälle von Vandalismus und Littering im öV in den letzten Jahren zugenommen. Um die jungen Fahrgäste möglichst früh für ein korrektes Verhalten im öV zu sensibilisieren, ist PostAuto bereits heute aktiv in den Schulen unterwegs. So kommt beispielsweise der Sensibus zum Einsatz. Fahrpersonal besucht mit diesem speziell ausgerüsteten Bus die Schulen und instruiert die Primarschüler zu den Themen Sicherheit und korrektes Verhalten im öV. Zudem hat PostAuto auch Unterrichtseinheiten zur The-

matik Vandalismus erarbeitet und führt in den Sekundarschulen Schulungseinheiten durch. Die aktuelle Situation zeigt jedoch, dass diese Schulungskonzepte noch nicht schweizweit greifen. Die Bereitschaft der Schulen, aktiv bei den Themen Vandalismus und Littering im öV mitzuarbeiten, ist eher gering. PostAuto hat aus diesem Grund entschieden, die Thematik Öffentlichkeitsarbeit an Schulen neu aufzurollen. In Zusammenarbeit mit dem Büro für Mobilität und LerNetz wurde ein Konzeptansatz für die erfolgreiche Positionierung dieser Themen in Schulen erarbeitet.



Vandalismus und Littering im öV betrifft alle Transportunternehmen.

Mit vier Modulen zum Erfolg

Das erarbeitete Konzept setzt auf vier Module. Die einzelnen Module sind so aufgebaut, dass sie für die Primar- und die Sekundarstufe verwendet werden können. Die aufgeführten Module sind nicht abschliessend und können gezielt weiterentwickelt werden, um allfälligen regionalen und unternehmensspezifischen Anforderungen besser gerecht zu werden.

Die Module sind aufgebaut auf:

1. **öV-Knigge:** Mittels Lernfilmen wird den Schülern das korrekte Verhalten im öffentlichen Verkehr vermittelt. Die Filme sind auf das Alter der Schüler abgestimmt. Während auf der Primarstufe der Aspekt Sicherheit im Vordergrund steht, werden in der Sekundarstufe auch die Themen Vandalismus und Littering betrachtet.
2. **Lernspiel:** Bei den Lernspielen schlüpft der Schüler in die Rolle des Fahrpersonals. Während des Spiels wird der Spieler mit Situationen konfrontiert, die den Berufsalltag des Fahrpersonals erschweren. Der Spieler soll sensibilisiert werden und feststellen, wie sich ein Negativverhalten auf die Sicherheit im öffentlichen Verkehr auswirken kann.
3. **Unterrichtseinheiten:** Den Schulen und Lehrkräften werden Unterrichtsunterlagen wie Bastelvorlagen, Informationsblätter, Arbeitsblätter etc. zur Verfügung gestellt. Diese Unterlagen erlauben es den Lehrpersonen, einzelne Inhalte gezielt zu vertiefen.
4. **Ab in den öV:** Die in den vorangehenden Modulen erarbeiteten Inhalte werden in die Praxis umgesetzt. Dies erfolgt mittels Ausflügen mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Bedarf können die Schulen auch auf ausgebildete Mitarbeitende der Transportunternehmen zurückgreifen und so die gelernten Inhalte in der Praxis vertiefen.

Weiteres Vorgehen

Auch andere Transportunternehmen sind mit der Problematik Vandalismus und Littering konfrontiert. PostAuto bietet interessierten TU an, das Konzept weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Schulungsprogramm für die Themen Vandalismus und Littering zu erarbeiten. Bei Interesse am Konzept und für weitere Auskünfte zum Konzept steht Ihnen Fabian Kirchhofer (fabian.kirchhofer@postauto.ch) gerne zur Verfügung.

fabian.kirchhofer@postauto.ch

Der öV in Kürze

Scheinbar rückläufiger Bahnverkehr

Die Quartalstatistik des BFS für den öV weist für Januar bis März 2012 einen Rückgang der Personenkilometerleistung der Schweizer Bahnen gegenüber dem 1. Quartal 2011 von knapp einem Prozent aus, nämlich von 4442 Millionen pkm auf noch 4407 Millionen. Das Ergebnis ist allerdings wenig aussagekräftig. Neu werden gemäss EU-Vorgabe nur noch Bahnen mit mindestens 200 Mio. pkm gezählt. Das sind neben der SBB gerade noch BLS, Thurbo, RhB und (knapp) SOB. Damit fallen pro Quartal über 200 Mio. pkm aus der Zählung. Ein echter Vorjahresvergleich ist also erst 2013 wieder möglich sein.

Rheintalbahn

Bei der Diskussion der Streckenführung der Rheintalbahn ist der Offenburger Opposition im Juli ein Durchbruch gelungen. Die DB hat informell in Aussicht gestellt, dass sie sich statt Lämmschutzwänden neu auch einen Tunnel für die zusätzliche Doppelspur vorstellen kann. Damit wäre ein Oppositionsdesaster wie in Stuttgart 21 abgewendet. Offen ist aber noch, wer den Tunnel bezahlt. Und so oder so werden die täglich 380 (heute 172) Güterzüge erst deutlich nach der Gotthard-NEAT-Eröffnung auf Basel zu rollen.

Mosers «Warnsignal» auch französisch

«Signal d'alarme» heisst der übersetzte Buchtitel von Sepp Moser, den wir in voyage 6/2011 für die deutsche Erstauflage ausführlich besprochen haben. Die Warnung vor den Folgen der Vernachlässigung von Schienenunterhalt ist für die Westschweiz natürlich genauso aktuell wie für die Deutschschweiz. Das Buch mit dem Untertitel «Le réseau ferroviaire suisse en danger» kostet CHF 48.

Russenbreitspur bis Wien

Die ÖBB geht davon aus, dass das alte Projekt einer Weiterführung der russischen Breitspur (1520 mm) nach Wien bis 2025 realisiert ist. Vorteil: Die Transportdauer per Bahn von China nach Westeuropa würde dabei von 23 auf 10 Tage schmelzen: Die Bahn würde eine heisse Konkurrenz zum Schiff. Ende 2012 gibt's nun eine Machbarkeitsstudie.

Hybridbusse – auf Herz und Nieren getestet

Sieben Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs haben einen schweizweiten Langzeittest an zwei Gelenk-Hybridbussen unter realen Einsatzbedingungen durchgeführt – ihr Fazit: Hybridbetriebene Fahrzeuge sind mittlerweile reif für den täglichen Einsatz.

Weil es bis anhin keine verlässliche Daten aus Langzeittests unter Praxisbedingungen (vor allem von Gelenkbussen) gab, fragte die BVB im Sommer 2009 schweizweit Transportunternehmungen an, ob Interesse an einem gemeinsamen Langzeittest vorhanden sei. Daraus ergab sich eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Unternehmen Busbetrieb Solothurn und Umgebung, Basler Verkehrs-Betriebe, PostAuto Schweiz AG, Stadtbus Winterthur, Verkehrsbetriebe STI AG, transports publics de la région lausannoise und transports publics Genevois.

Ziel und Testfahrzeuge

Ziel des gemeinsam lancierten Projekts war es, Hybridfahrzeuge in Bezug auf ökonomische, betriebliche, technische, ökologische und marketingseitige Aspekte zu testen. Getestet wurden dabei zwei Hybrid-Gelenkbusse mit seriellem Antrieb:

- der SwissHybrid der Carrosserie Hess AG, der mit Supercaps als Energiespeicher und zwei elektrischen Achsantrieben ausgerüstet ist, sowie
- der Citaro G BlueTec®-Hybrid von Mercedes-Benz mit Lithium-Ionen-Akku und vier Radnabenmotoren

Im Gegensatz zum parallelen Hybridsystem erfolgt beim seriellen der eigentliche Antrieb rein elektrisch. Der Dieselmotor dient lediglich dazu, über einen Generator den elektrischen Versorgungskreis mit Strom zu versorgen und den Speicher nachzuladen. Bei jedem Bremsvorgang wird zudem Energie gewonnen und dem Speicher zugeführt.

Testumgebung

Die sieben Transportunternehmungen verfügen über sehr unterschiedliche Fahrplankontakte, Haltestellendistanzen und Höhenprofile. Die zwei Hybridfahrzeuge waren zeitversetzt zwischen März 2011 und April 2012 jeweils zwischen einem und zwei Monaten im Liniennetz einer Unternehmung unterwegs.

Zur Erstellung des Schlussberichts stützte sich die Arbeitsgruppe auf diese Punkte ab:

1. Verbrauchsbilanz – Hybrid gegenüber einem eigenen Referenzfahrzeug
2. Lärmentwicklung
3. Chauffeur-Feedback

4. Fahrgast-Feedback
5. Erfahrungen mit den Fahrzeugen und eine Prognose zur Instandhaltung

Das sind die zusammenfassenden Ergebnisse:

1. Beide Busse haben das Potential, den Verbrauch gegenüber einem herkömmlichen Dieselbus zu senken. Leider ermöglicht diese Technologie jedoch keine so markanten Verbesserungen, dass die Mehrkosten für deren Beschaffung gerechtfertigt wären. Bei den Auswertungen ergaben sich grosse Streuungen je nach Test-Monat. Sie lagen zwischen 24.3 Prozent Minder- bis 17.7 Prozent Mehrverbrauch. Im Winter konnten bei beiden Modellen keine Einsparungen nachgewiesen werden.
2. Bei den Messungen zum Innenlärm konnten beide Hybridbusse während des rein elektrischen Fahrens deutlich gegenüber dem Diesel- oder Gasbus punkten. Hingegen verliert der Hybrid diese Punkte bei grösseren Fahrgeschwindigkeiten wieder und auch die Vibrationen im Stand sind beim Hybridbus deutlicher zu spüren. In der Vorbeifahrt wurden deutliche Unterschiede zwischen den beiden Modellen offensichtlich. Bei allen Fahrten war der Citaro wesentlich leiser als der SwissHybrid.
3. Auch beim Feedback durch die Chauffeure zeigt sich ein klarer Unterschied zwischen den beiden Bussen. So erhielt der Citaro von den Chauffeuren einen Notendurchschnitt von gut bis sehr gut, der Hess-Bus erhielt ausreichend bis befriedigend.
4. Das Fahrgast-Feedback wurde auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 10 (sehr gut) abgefragt. Für beide Busse liegen die Resultate zwischen 7.3 und 8.6. Nur 7 Prozent der Befragten wären bereit, für die Hybridtechnologie einen höheren Fahrpreis zu akzeptieren.
5. Die Garage prognostiziert aus den Erfahrungen mit den beiden Testfahrzeugen einen Mehraufwand bei der Instandhaltung, da diese Busse technisch aufwändiger sind. Die hohen Verfügbarkeitswerte der Diesels-technologie zu erreichen dürfte eine grosse Herausforderung werden.

Wer rettet den Binnengüterverkehr?

SBB Cargo muss das Angebot im Einzelwagenladungsverkehr EWLV nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausrichten können. Um den durch hohe Kosten bedrohten EWLV zu stärken und gleichzeitig preiswerte Angebot im kombinierten Verkehr zu ermöglichen, muss der Bund bessere Rahmenbedingungen schaffen. Das betrifft in erster Linie die Trassenqualität. Wird der EWLV nicht fitgemacht, droht der Strasse eine erhebliche Zusatzbelastung durch Lastwagen. Das hat der VöV in der Vorkonsultation zum Binnengüterverkehr festgehalten.

Der Einzelwagenladungsverkehr will und will nicht aus der Krise kommen. Kaum hat SBB Cargo das nächste Sanierungsprogramm aufgelegt, tritt wie ein Deus ex machina eine Friktion auf: eine allgemeine Wirtschaftskrise, eine anhaltende Euro-Schwäche, wochenlange Sperrung von Güterachsen, Firmenschliessungen wie die Grosssägerei in Ems/GR oder eine wichtige Papierfabrik. Und jedes Mal bricht der EWLV um ein paar Prozent ein. Dies bei Margen, die wegen dem aufwändigen Sammeln und Verteilen der Wagen sowie dem Rangierbedarf eh schon sehr klein sind.

Zwar hat die Schweiz noch einen hohen Anteil an Binnenschienengüterverkehr (der den Import und Export mit einschliesst). Er liegt bei etwa 25 Prozent, verglichen mit etwa der Hälfte in fast allen andern europäischen Industrieländern. Aber die Frage stellt sich immer dringlicher: Kann er gehalten werden? Muss das System technisch revolutioniert werden? Wie könnte der kombinierte Verkehr KV – mit Containern und Wechselbehältern – Teile des wegbrechenden EWLV übernehmen? Und vor allem: Wie muss SBB Cargo organisiert sein und beauftragt werden, damit nicht durch Verlagerungen auf die Strasse zum Beispiel die NI zusammenbricht?

Mit der berühmten Motion «Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche» (10.23381 der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen) muss nun zumindest das BAV eine Antwort auf diese Fragen finden. Im Sommer gab es deshalb eine Vorkonsultation vor allem bei den Betroffenen, also in erster Linie SBB Cargo und dem VöV.

Gerade weil die bisherigen Rezeptverbesserungen den versalzenen Kuchen nicht süsser machen konnten, gab es um die Beantwortung der BAV-Vorlagen im VöV heisse Diskussionen. Was im September dem BAV eingereicht wurde, hatte diverse Stufen fachkompetenter Diskussionen durchlaufen: vorbereitende Arbeitsgruppen, die Güterverkehrskommission, schliesslich den Vorstand. Herausgekommen sind vier Thesen/Forderungen, die in den nächsten zwölf Monaten in der Politik noch auf den Prüfstand kommen werden.

These 1: Die Rahmenbedingungen für den Einzelwagenladungsverkehr sind nach wie vor nachteilig und müssen verbessert werden. Eckpunkte der Verbesserung gemäss VöV: Direktere und schnellere Trassen im Ost-West-Verkehr (und umgekehrt), Einfrieren der in den letzten Jahren trotz Wirtschaftskrise gestiegenen Trassenpreise, Verankerung des Schienengüterverkehrs in der Verfassung, ein Netznutzungsplan, der dem Güterverkehr das notwendige Minimum an Trassen sichert.

These 2: In einem liberalisierten Markt kann SBB Cargo nicht mit halbherzigen Aufträgen und diffusen politischen Erwartungen sowie gleichzeitig amorpher finanzieller Unterstützung agieren. Für den VöV ist klar: Der Kern des EWLV muss von der SBB in unternehmerischer Eigenverantwortung erbracht werden, also ohne Leistungsvereinbarung oder allgemeiner Verpflichtung zur Versorgung der Fläche.

These 3: Wo EWL-Verkehre kaum mehr gebündelt werden können, sind sie nur aufrecht zu erhalten, wenn sie abgegolten werden. Kantone und Bund müssen das zusammen finanzieren. Solche Verkehre sind auszuschreiben.

These 4: Die vom BAV vorgeschlagenen Finanzierungsinstrumente für Innovationen sind richtig. Infrastrukturinvestitionen haben den

Vorrang vor Betriebsbeiträgen. Die eindimensionale Deckelung des finanziellen Engagements des Bundes ist aber falsch; vorübergehend muss – sachgerecht – auch ein Investitionsschub möglich sein, der das heutige Niveau übertrifft. Nicht alle Thesen widersprechen somit der BAV-Intention. Die Erwartung, so die VöV-Stellungnahme, dass allein mit punktuellen Verbesserungen der EWLV von «Volkslauf-» auf Elite-Niveau gebracht werden kann, ist aber sicher falsch. Klare Entscheide und klare Finanzierungsgrundlagen sind zwingend.

Das Schicksal des EWLV ist aber auch ein Lehrstück für den Rest der Verkehrspolitik. Wenn öffentlicher Verkehr liberalisiert wird, kommt es früher oder später zum Point of no Return. Das heisst, dass die beteiligten TU dann dem Wettbewerb unter sich, aber nach wie vor auch mit der Strasse voll ausgesetzt sind. Ein bisschen Erklären von Systemführerschaft und ein bisschen finanzielle Unterstützung sind dann mittelfristig nicht mehr haltbar. Ob sich die Politik diesem notwendigen Entweder-Oder stellt, wird sich 2013 weisen.

Wer aber denkt, dass dies für das Verkehrssystem der Schweiz eine relativ nebensächliche Frage ist, wird sich die Augen reiben müssen. Ohne EWLV gäbe es hierzulande einige Millionen mehr Lastwagenfahrten. Natürlich nicht auf leeren Landstrassen, sondern auf den eh schon überlasteten Autobahnen. Weshalb das Coop-EVU Railcare seinen Schienenverkehr in den nächsten Jahren massiv ausbauen will. Und das heisst, dass der Binnengüterverkehr auf der Schiene durchaus eine Eliteläufer-Zukunft haben könnte, wenn die Politik denn bereit ist, ihn in seiner Effizienz nicht zu behindern.

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

© SBB



Bunt gemischter Zug von SBB Cargo im Einzelwagenladungsverkehr unterwegs in der Schweiz.

Fakten und Argumente jetzt in der Version 2012

Die Erfolgsstory öV Schweiz hält an, immer mehr Menschen benutzen das immer dichtere Angebot des öffentlichen Verkehrs. Die VöV-Publikation «Fakten und Argumente» dokumentiert die wichtigsten Entwicklungen und Trends des öV, sie erscheint alle zwei Jahre in vollständig überarbeiteter Form.

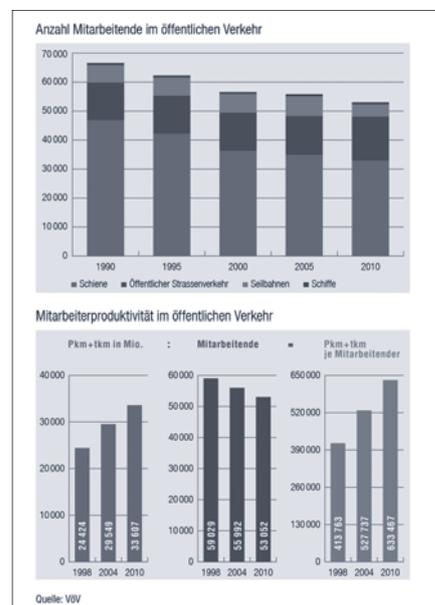
In der vorliegenden Ausgabe 2012 wurden den Trends entsprechend einzelne Kapitel durch neue ersetzt. Gleich geblieben ist die Tiefe der Recherche und die hohe Anzahl ausgewerteter und in Text oder Bild dargestellter Daten. So belegt die neue Ausgabe von «Fakten und Argumente» die Erfolgsstory öV Schweiz mit der beeindruckenden Entwicklung der Nachfrage: Noch nie wurde der öffentliche Verkehr so intensiv nachgefragt wie heute: 2010 wurden mit öffentlichen Verkehrsmitteln über 1,8 Milliarden Fahrten unternommen – seit 2000 ein Plus von fast 30 Prozent. Die Passagiere legten dabei über 23 Milliarden Personenkilometer zurück – über 40 Prozent mehr als im Jahr 2000!

Aber auch die Transportunternehmen, unsere Mitglieder, haben in den letzten Jahren ihre Mitarbeiterproduktivität massiv gesteigert: In zwölf Jahren steigerten die Unternehmen des

öffentlichen Verkehrs ihre Leistung bei den Personen- und Tonnenkilometern pro Mitarbeiter und Mitarbeiterin um 53 Prozent.

Jedes Thema ist auf einer Doppelseite aus einem erklärenden Textteil und den dazu gehörenden Grafiken aufgebaut. Etwas mehr Platz benötigt die schweizweit einmalige grafische Darstellung «Finanzflüsse im öffentlichen Verkehr» auf der hinteren, ausklappbaren Umschlagseite. Akribisch werden hier die zahlreichen «Quellen», aus denen Geld in den öV fliesst, dargestellt und mit den jeweiligen «Töpfen» verbunden, die durch diese Finanzflüsse gespeist werden.

Auch die neueste Ausgabe bietet auf 44 Seiten eine unerreichte Fülle von Fakten, neuen Erkenntnissen über den öffentlichen Verkehr der Schweiz. Bestellen können Sie die Broschüre, die in jede Westentasche passt, auf der VöV-



Homepage unter www.voev.ch/Fakten_und_Argumente.html.

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

Bahnlärm – jetzt soll's leiser werden

Schritt für Schritt ist der Bahnlärm im Personenverkehr in den letzten Jahren praktisch verschwunden. Auch die Schweizer Güterwagen sind inzwischen mehrheitlich lärmrevidiert. 2015 ist dieses Programm abgeschlossen. Nach wie vor problematisch aber ist, dass auf dem Schweizer Netz Tausende von ausländischen Güterwagen verkehren, die nur zögerlich revidiert werden.

Nun will der Bund Nägel mit Köpfen machen. Im Sommer 2012 hat er die Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung BGLE aufgelegt. Kernpunkt: Ab 2020 sollen keine lärmigen Güterwagen mehr durch die Schweiz fahren dürfen.

Die grossen Schweizer Cargo-Unternehmen und der VöV stützen diese Haltung generell. 2020 werden allerdings erst etwa 30 bis 35 Prozent aller europäischen Güterwagen, mehrere hunderttausend, lärm saniert sein. Damit ergibt sich für SBB Cargo oder BLS Cargo ein kommerzielles Problem, wenn sie sich weigern müssen, Güterwagen mangels neuer Bremsen in ihre Züge aufzunehmen. Die logistischen Umtriebe, lärm sanierte Güterwagen zu organi-

sieren, könnten die entsprechenden Transporte verteuern und die Schweizer EVU im Konkurrenzkampf benachteiligen.

In ihrer Vernehmlassung zum BGLE hat der VöV denn auch Folgendes festgehalten:

- Ab 2020 sollen lärmbelastete Güterwagen mit einem (finanziellen) Malus belegt, aber nicht rigid von der Einfuhr ausgeschlossen werden. Der Malus könnte sukzessive ab 2020 verschärft werden.
- Für Fahrzeuge mit geringer Laufleistung soll es Ausnahmen geben.
- Die Mittel zur Sanierung lärmiger Stahlbrücken, 51 Millionen, müssen auch Meterspurbahnen wie der RhB zur Verfügung stehen.
- Soweit es sinnvolle Umfahrungsstrecken für

den Güterverkehr gibt, etwa die für den Personenverkehr stillgelegten Linien Laufenburg-Koblentz oder Suhr-Zofingen, soll es möglich sein, aus dem Topf der FinöV-Lärmmittel diese Strecken wieder zu ertüchtigen.

Erfreulich ist bei allem nicht nur, dass die Schweiz ihre bahnlärmgeplagten Anwohner bald definitiv entlasten kann. Erfreulich ist auch, dass die seinerzeit für die Lärmsanierung beschlossenen Mittel bei weitem nicht ausgeschöpft werden mussten. Sie können somit, wenn sie nicht für Streckenertüchtigungen und andere kleinere Sanierungen benötigt werden, wieder in den FinöV-Topf zurückfliessen.

Sanierung von Bahntechnik, so lehrt diese Geschichte, geht manchmal auch mit geringeren Kosten als budgetiert. Und das leise Vorpreschen der Schweiz bei den Lärmbestimmungen der Bahn könnte europäisch durchaus etwas bewegen.

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

Die öV Schweiz hat den ersten Standard in Europa

Es dauerte zwar mehrere Jahre, bis sich der öV Schweiz im August 2012 einen Standard zur dynamischen Fahrgastinformation geben konnte. Aber nun, da er in Kraft ist, stellt der VöV mit einem gewissen Erstaunen fest, dass das «RTE 24100» trotzdem der erste Standard in Europa ist.

Schlagartig ändern wird sich in der Realität dadurch vorerst nicht viel. Aber die Erwartung besteht, dass sich im Laufe der nächsten Jahre das Erscheinungsbild der Fahrgastinformation der verschiedenen TU und Verbände nach und nach vereinheitlicht. Zum Nutzen der Reisenden und zum Nutzen des öV. Denn die Unsicherheit ist mit der Regelung nun verschwunden.

Wer sich in einem ausländischen öV umtut, stellt bald einmal fest: Die Vielfalt, die es in der Schweiz mit 135 Transportunternehmen und 20 Verbänden gibt, ist in der heimischen Fahrgastinformation überraschend klein. Die Bahnhöfe haben schon lange einheitliche Abfahrtsfahrpläne, egal ob im Unterengadin oder in der Broye. Die Stationsschilder weisen (fast) immer eine einheitliche Schrift auf. Und die Icons für Gepäckaufbewahrung, für den Weg zum Bahnhof auf Wanderwegweisern oder für die Toiletten sind auch vereinheitlicht. Dies dank der Initiative der SBB im sogenannten R SBB I-02410 aus den neunziger Jahren, dem berühmten «schwarzen Ordner».

Vom Gedruckten zum Elektronischen

Der schwarze Ordner regelte allerdings nur die sogenannte statische Information, vorwiegend Gedrucktes oder Gemaltes. Nach der Jahrtausendwende wurde rasch klar, dass Fahrgastinformation sich mehr und mehr auf Displays, Bildschirmen, Laufanzeigen und ähnlichem abspielen würde. Und bevor der öV Schweiz noch richtig in den Startlöchern war, hatte die Industrie schon verschiedene, natürlich nicht

kompatible, Systeme am Markt etabliert. Die Gefahr drohte damit, dass die Übersicht für den Kunden nicht einfacher, sondern verwirrender werden könnte.

Ausgehend von einer Initiative des früheren SBB-Architekten Uli Huber und einer VSS-Arbeitsgruppe mit Ivo Lenherr (SBB) und Ulrich Reinert (RBS) etablierte sich nach und nach um etwa 2007 ein kleiner Kreis von Fachleuten, die ohne konkreten Auftrag die Standardisierung der sogenannten dynamischen Fahrgastinformation an die Hand nahm. Erst als das inoffizielle Projekt, FIScommun genannt, ein Teil des «Regelwerk Technik Eisenbahnen» RTE wurde, bekam es auch Mittel, die grafischen Grundlagen ausarbeiten und die zwei Vernehmlassungsprozesse durchführen zu lassen.

Die Leitung dazu übernahm Caroline Beglinger, damals Marketingchefin der VB. Die VB war in Sachen Fahrgastinformation unter den mittleren TU ein Pionierbetrieb, musste aber auch erkennen, dass ihr System sich am Markt nicht durchsetzte.

Punktesieg für die «Perlschnur»

Die Gratwanderung zwischen den Interessen der «Grossen» wie SBB, BLS oder ZVV auf der einen und den kleinen Busbetrieben auf der andern Seite gelang nicht ohne Probleme. Die bereits ausgearbeiteten Richtlinien etwa des ZVV und der SBB hatten gewisse Fakten geschaffen, die es verunmöglichten, auf der «grünen Wiese» neu zu beginnen. Allerdings war die Qualität dieser Vorarbeiten umgekehrt auch so überzeugend, dass sich rasch Mehrheiten fanden, diverse dieser Grundlagen zu übernehmen. Nach rund fünfjähriger Arbeit, zusammen mit den externen Büros Projektman (Kloten) sowie IseliDesign (Bern), entstand der Standard, der heute im Regelungsteil 62 Seiten umfasst. Da steht drin, wie idealerweise das Zugsanzeigemodul im Regionalverkehr aussehen soll, aber auch wie das Display im Bus daher kommen oder die Zielangabe aussen am Fahrzeug aussehen muss.

Einer der härteren Konflikte wurde um die Frage ausgetragen, ob die Reihenfolge der Stationen von oben nach unten wie heute etwa beim ZVV oder von vorn nach hinten, also wie tendenziell eher in der Westschweiz oder

im Auto-Navigationssystem aussehen soll. Der Mehrheitsentscheid fiel schliesslich zugunsten der «Perlschnur» von oben nach unten, analog dem abendländischen Lesevorgang.

Einen fast ebenso hart erkämpften Kompromiss gab es auch bei der Haltestellensegmentierung. Bushaltestellen vom Typ 2a, mit weniger als drei Umsteigebeziehungen, weniger als 200 täglichen Abfahrten und 800 bis 3000 Einsteigenden pro Tag können, müssen neu keine dynamischen optisch-akustischen Anzeigen bieten. Beim Typ 1 mit mehr als 3000 Einsteigenden pro Tag sind dynamische Anzeigen Pflicht, bei kleineren Bushaltestellen (Typ 2b und 3) genügen Papieraushänge. Keine Tabelle im RTE 24100 hatte denn auch längere Diskussionen und mehr Rückkommensanträge zur Folge.

Haltestellenschild, Liniennetzpläne, Smart-Phone

Das jetzt innerhalb der RTE-Regelungen herausgegebene Werk deckt noch nicht alle Aspekte der Fahrgastinformation ab. Bis jetzt gibt es etwa kein einheitliches Bus-Haltestellenschild wie das bekannte grün-gelbe mit dem «H» in Deutschland. Noch blüht bei Liniennetzplänen eine bunte, aber eben manchmal auch verwirrende Vielfalt. Und noch sind Abfahrtstabellen an Haltestellen manchmal von oben nach unten, manchmal von links nach rechts zu lesen.

Weil die Vielfalt der Quellen für Fahrpläne, seit wenigen Jahren ja nun auch auf dem Smart-Phone, zunimmt, kommt auch hier die Forderung nach Einheitlichkeit auf. Wobei das Ziel immer darin bestehen muss, die Information für den öV rasch und für alle Kunden verständlich darzustellen.

Dieser erste Teil von FIScommun oder RTE 24100, wie die Regelung offiziell heisst, wird deshalb wohl bald eine Fortsetzung haben müssen. Das dürfte allein deshalb etwas rascher gehen, als die Technik bei der Fahrgastinformation die stürmischste Entwicklung hinter sich hat. Neu kann die Industrie davon ausgehen, dass der öV Schweiz trotz seiner einzigartigen Vielfalt Standards setzen will und kann.

Das Werk RTE 24100 kann im VöV-Extranet heruntergeladen werden; Stichwort «24100» im Suchkästchen «Nummer, Titel, Stichwort». Die TU haben das Werk auch in Papierform erhalten.

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

Beispiel Anzeigetafel aus dem RTE 24100.

| 7 | | Anémone | | STOP | |
|----------------------------|-------|---------|-----------------|--------------|--|
| prochaines correspondances | | | voie/platfourme | | |
| S2 | 11:57 | Hêtre | 21 | | |
| S3 | 12:01 | Chêne | 23 | 2' de retard | |
| 5 | 12:03 | Pommier | E | | |
| 24 | 12:08 | Épicéa | C | | |
| IC | 12:15 | Poirier | 7 | | |
| 26' | | | Gentiane | | |
| | | | Arrivée 12:19 | | |

Neues zur Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur

Das BAV hat die Bahnunternehmen über den nationalen Standard für die Zugbeeinflussung von Meter- und Spezialspurbahnen informiert. Die Arbeitsgruppe ZB-MS des VöV befasst sich schon länger mit diesem Thema. Im R RTE 25036 werden entsprechende Regelungen und Arbeitshilfen publiziert.

Die Ausrüstung des meterspurigen Eisenbahnnetzes mit einer neuen Zugbeeinflussungsgeneration ist eine grosse Herausforderung für die Bahnunternehmen. Zum speziellen Umgang mit der neuen Technologie und zur anspruchsvollen Migration kommen neue Prozesse für Planung, Bau und Betrieb der Systeme hinzu. Zur Bewältigung dieser Aufgaben im Spannungsfeld zwischen Rollmaterial und Infrastruktur der Bahnen, dem BAV und der Lieferindustrie, drängt sich ein gemeinsames Vorgehen geradezu auf.

Zugbeeinflussung neu im Kompendium Sicherungsanlagen

Im Rahmen der Weiterentwicklung RTE 25000 Kompendium SA Ausgabe 9 wurde der Bereich Zugbeeinflussung RTE 25036 neu erarbeitet. Die RTE Arbeitsgruppe (AGr) «Risikoorientierte Lösungen», bestehend aus Vertretern der Bahnen, des BAV und des VöV, entwickelte ab Januar 2011 auf der Basis AB-EBV 2010 neue

RTE-Regelungen mit ergänzenden Einsatzkonzeptvorlagen und Risikoanalyse-Tools. Den Bahnunternehmen soll mit diesen Grundlagen eine korrekte Umsetzung der Vorschriften ermöglicht werden.

Die Vernehmlassung der RTE 25036 Zugbeeinflussung ergab leider einige Unklarheiten hinsichtlich Rückmeldungen des BAV. Als eigentlicher Knackpunkt resultierte die Definition des dichten Verkehrs im Zusammenhang mit der AB-EBV Art. 39.3c. Ziff 2.1. Die Definition in den Erläuterungen bedeutet, dass bereits bei mehrmaligen Kreuzungen pro Tag dichter Verkehr herrscht.

Folgerichtig bedeutet dies, dass flächendeckend (das heisst bei praktisch allen Bahnen und allen Bahnhöfen) eine neue kontinuierliche Zugbeeinflussung vorgeschrieben ist. Dies führt vielfach zu unverhältnismässigen Aufwendungen, obwohl andere risikoorientierte Lösungen auch genügen könnten. Der Einsatz der kontinuierlichen Zugbeeinflussung bei kleineren Neben-

bahnen (Regional-, Berg- und Strassenbahnen) ist zu hinterfragen. Die Grundsatzfrage ist die Notwendigkeit einer höheren Sicherheit in Bezug auf die vorhandenen Mittel, beziehungsweise die Frage Sicherheit versus Finanzen oder Sicherheit vor Finanzen.

Aktuelle Themen der AGr ZB-MS

Die 2012 umgebildete AG Standardisierung Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur soll als Begleit- und Koordinationsgremium die Projektleitungen der einzelnen Bahnunternehmen unterstützen. Mit dieser AGr ZB-MS können die kommenden Aufgaben optimal angegangen und gelöst werden. Ihre Zielsetzungen sind:

- Plattform für Info- und Erfahrungsaustausch der Bahnunternehmen
- Know-how-Beschaffung technischer und kommerzieller Natur
- Koordination der Bahnprojekte (Bahnen – BAV – Industrie)
- Gemeinsames Vorgehen für Planung, Realisierung, Schulung, Betrieb, Instandhaltung
- Begleitung der entsprechenden Projektierungsregelungen RTE

Aktuell beschäftigt sich die Arbeitsgruppe mit diesen Detailthemen:

- Publikation der RTE 25036 inklusive Konzeptvorlage und Risikoanalyse-Tool
- Klärung des Begriffs «Dichter Verkehr» mit dem BAV
- Mitwirkung an der Spezifikation des nationalen Standards Zugbeeinflussung Meterspur
- Einbringen der Erfahrungen der ZSI 127 und ETCS Betreiber
- Lebensdauererweiterung ZSL 90
- Begleitung der aktuell laufenden Bahnprojekte

Weitere Informationen im Extranet unter:
www.voev.ch/Arbeitsgruppe_ZS_MS.html

Für weitere Informationen oder bezüglich einer Mitwirkung in der AGr ZB-MS melden Sie sich bei urs.walser@voev.ch.

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



Eurobalisen der Zentralbahn in
Dallenwil Richtung Engelberg.

Erste Hochschul-Weiterbildung im Bereich «Fahrbahn»

In diesen Tagen beginnt an der Hochschule für Technik und Architektur in Fribourg mit einem CAS die erste Weiterbildung im Umfeld des Eisenbahnbaus mit Schwerpunkt «Fahrbahn». Schon jetzt steht fest, dass sie auch in den kommenden zwei Jahren durchgeführt wird.

Die Eisenbahn hat in der Schweiz eine sehr grosse Bedeutung. Der Ausbau des Personen- und Güterverkehrs wird in der Schweiz politisch unterstützt und vorangetrieben, was einerseits eine grosse Chance ist, gleichzeitig aber auch eine nicht zu unterschätzende Herausforderung für den Bahnbetrieb und die Infrastruktur darstellt.

Denn neben der Realisierung grosser Neubauprojekte wie dem Gotthard- oder dem Lötschberg-Basistunnel haben die Verantwortlichen der Eisenbahninfrastruktur die grundlegende Aufgabe, den Bahnbetrieb mit seinem Schienennetz und den Unterhalt in einwandfreiem und sicheren Zustand zu betreiben und zu erhalten.

Durch den wirtschaftlichen Druck und immer knappere Zeitrahmen werden die Bahningenieure gezwungen, innovative und wirtschaftliche Arbeitsmethoden zu entwickeln. Diese Herausforderungen sind eine spannende und verantwortliche Aufgabe, zu deren Bewältigung ständig gut ausgebildete Fachspezialisten/innen gesucht werden.

Aber obwohl die Schweiz für ihre Bahninfrastrukturen und die Pünktlichkeit ihrer Züge bekannt ist, bietet sie heute keine eisenbahnorientierte Ausbildung für Ingenieure an. Für die Verantwortlichen der Bahnunternehmen und der Bauunternehmen bedeutet dies nicht selten, dass sie keine spezialisierten Ingenieure finden können.

Deshalb hat die HES-SO beschlossen, eine Weiterbildung in der Form eines CAS (Certificate of Advanced Studies) in Eisenbahntechnologie-Fahrbahn anzubieten. Unterstützt wird diese Initiative vom Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der SBB und der Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik Unternehmen (VSBTU).

Ziel des vorliegenden Weiterbildungsprogramms ist es, den interessierten Ingenieuren eine vertiefte «technische Brücke» in diesem anspruchsvollen Gebiet anzubieten.

Die Weiterbildung und die Kursleiter

Das Programm wurde durch einen im In- und Ausland anerkannten Spezialisten erstellt. Das

Studium dauert 300 Stunden und beinhaltet die Themen

- Schweizerisches Eisenbahnnetz
- Normen und Reglemente
- Geometrie und Dynamik der Gleise
- Interaktion Fahrzeug–Gleis, Belastungen
- Auswahl des Eisenbahnmaterials und Lebensdauer
- Planung von Eisenbahnprojekten
- Kunstbauten
- Organisation und Sicherheit der Baustellen
- Unterhalt der Gleise

Der erste Studiengang

Die grosse Zahl der Interessierten, sowohl für den ganzen Kurs als auch für die einzelnen Module, zeigt den grossen Bedarf nach dieser Weiterbildung. Der erste Studiengang startet in diesen Tagen mit 20 Teilnehmern. Fest steht jetzt schon, dass diese Weiterbildung auch 2013 und 2014 angeboten wird. Möglich wäre auch, diese mit den Themen Sicherheitsanlagen und Fahrleitung zu ergänzen.

Den Flyer mit allen notwendigen Informationen gibt es auch online unter:

www.eia-fr.ch/files//1_etudes/formation_continue/CAS_genieferroviaire_d_web.pdf

jacques.miauton@tracknet.ch

Neue RTE-Regelungen

In letzter Zeit sind die neue RTE-Dokumente erschienen. Die publizierten RTE-Dokumente stehen den Bahnunternehmen im Extranet des VöV und Dritten im E-Shop des VSS für den Download zur Verfügung.

R RTE 22546

Geometrische Gestaltung der Fahrbahn, Meterspur

Die Regelung beschreibt die Grundlagen für die geometrische Gestaltung von meterspurigen Gleis- und Weichenanlagen in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit und der Topografie. Sie ist Basis für eine sichere Trassierung und wichtige Voraussetzung für einen komfortablen Fahrzeuglauf und eine wirtschaftliche Nutzung der Anlagen. Die Regelung ist deutsch publiziert. Die französische Version erscheint Ende 2012.

D RTE 24100

FIScommun – Standardisierung Fahrgastinformationssysteme

Die Standards richten sich an Fachleute in der Transportbranche. Die Industrie, Transportunternehmen und Besteller sollen sich auf FIScommun abstützen können, wenn es darum geht, Fahrgastinformationssysteme zu konzipieren und zu realisieren. Ziel ist es, Informationen für die Fahrgäste unmissverständlich sowie sicht- und hörbar aufzubereiten und zu verbreiten. Das Dokument ist deutsch und französisch publiziert.

R RTE 20100

Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich

Das Dokument wurde 2007 neu herausgegeben und 2009 mit Änderung Nr. 1 und 2010 mit Änderung Nr. 2 moderat an neue Erfordernisse angepasst. Per 1.7.2012 sind in den übergeordneten FDV Änderungen in Kraft getreten, die eine Anpassung und Aktualisierung der R RTE 20100 erforderten. Die Regelung ist mit Änderung Nr. 3 in den Sprachen Deutsch, Französisch und Italienisch publiziert.

Schwarzweiss – wie bei Mani Matter

Der Eisenbahnverkehr in der Schweiz hat im europäischen Vergleich manche Eigenheit. Eine davon ist, dass seit dem Beginn des Autozeitalters kein wesentlicher Abbau der Infrastruktur stattgefunden hat. Kein «wesentlicher»? Marc Dietschy, 35 Jahre lang in der Zugförderung des Kreis I der SBB findet, es sei etwas viel stillgelegt oder eingestellt worden. Im Detail belegt er 49 Fälle, in denen Normalspur-Infrastruktur verschwand oder der Personenverkehrsbetrieb darauf beendet wurde.

Der letzte Güterzug fuhr 2001 «für den Zirkus Knie auf der Strecke Beinwil am See–Reinach SBB, die nachher vollständig abgebrochen und das Land den Gemeinden für einen Radweg verkauft wurde. Darauf hat der Zirkus Knie Reinach aus seinem Jahresplan gestrichen».

So exakt, aber auch lakonisch beschreibt Dietschy fast 50 Strecken, die das Bahnsystem Schweiz in 150 Jahren Eisenbahngeschichte verloren hat. Mit elf Strecken in der Romandie ist der Abbau sprachregional sozusagen «gerecht» verteilt. Etwas überproportional betroffen ist der Raum Bern mit ebenfalls rund elf Stilllegungen, während Zürich nur etwa die Hälfte verloren hat. Apropos Zürich: Bei der Strecke Hinwil–Bauma, schon 1969 stillgelegt, zeigt sich Dietschy am meisten überrascht, gehört die Strecke doch zum grösseren Perimeter von Zürich, sonst bahnmässig bestens erschlossen.

Hier lässt er sich sogar einmal zu einem klaren Werturteil hinreissen, wenn er beschreibt, wie heute die Gelenkbusse Hinwil–Bäretswil regelmässig im Stau stecken bleiben und fast immer zu wenig Platz bieten.

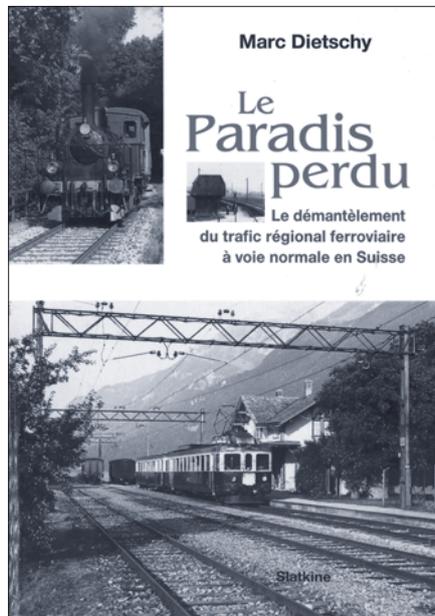
Meist aber ist Dietschy im Urteil zurückhaltend, zählt – beziehungsreich – Fakten auf, kommentiert aber nicht sichtbar. Lakonisch meldet er, dass auf der Strecke Langenthal–Burgdorf der Regionalverkehr 1998 eingestellt wurde. Dabei sei die Anlage Bützberg kurz davor noch neu gebaut worden.

Für einmal im Mittelpunkt: Die Westschweiz

Wenn in Deutschschweizer Publikationen die Westschweiz oft etwas knapp abgehandelt wird, lässt ihr Dietschy, Gründungsmitglied der «Association Genevoise du Musée des Tramways», besondere Detailliertheit zukommen. So regis-

triert er sensibel, dass die Besucherzahlen im Landesmuseum in Prangins zurückgingen, als der Schienenregionalverkehr zwischen Coppet und Allaman 2004 eingestellt wurde.

Und mit Blick auf den boomenden Arc Lémanique konstatiert er: «Dabei erschlossen die Züge eine reichbevölkerte, in voller Entwicklung stehende Region.» Nicht zuletzt deshalb pocht die Romandie bei der ersten FABI-Etappe auf Ausbauten in der Westschweiz, hat sie doch – trotz schweizweit aktuell stürmischstem Wachstum in der Vergangenheit mehr Schienenverkehr verloren als etwa Zürich, das sich immer die grössten Kuchenstücke von Bahninfrastrukturen abzuschneiden versteht.



Bonsai- und Puppenstubenbahnhöfe

Das grosse Plus von Dietschys mit Text keineswegs überfrachtetem Buch sind neben der Vollständigkeit der stillgelegten Linien seine Bilder. Die sind zwar durchgehend schwarzweiss, dokumentieren aber wunderbar das «verlorene Paradies», nicht nur in Beinwil, sondern auch etwa mit dem weltmeisterlich kleinen Bahnhöfchen Tschäppel (auf der Linie Huttwil–Eriswil, 1915 bis 1975), der Niggischen Abfahrtstabelle in Inkwil (Herzogenbuchsee–Solothurn, 1857 bis 1992) oder den Puppenstubenbahnhöfen auf der Linie Nyon–Divonne (1905 bis 1962). Alles in allem eine leicht melancholische, notwendige und liebevoll gestaltete Ode an all die Strecken und Bahnhöfe, die es nicht mehr gibt oder bei denen wie bei Mani Matter der Zug ohne anzuhalten vorbeifährt.

Deutschschweizer haben die Möglichkeit, das Buch auch auf Deutsch zu lesen. Nur: Im kleinen Bändchen gibt es im Gegensatz zum üppig illustrierten französischen Buch weder Karten noch Fotos. Für einmal lohnt sich der Kauf des französischen Originals, zumal der Text kurz und prägnant und in gut lesbarem Französisch abgefasst ist.

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

Marc Dietschy
Le Paradis perdu
Das verlorene (Eisenbahn-)Paradies
Genf 2001
Französisch: 209 Seiten, CHF 39.–
Deutsch: 46 Seiten; CHF 19.–

Verband öffentlicher Verkehr VöV

Dahlhölzliweg 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

Dezember 2012