

voyage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

3 | 2012 | Juli

Verbandsinformationen

© SBB



FABI sorgt für den langfristig abgesicherten Ausbau der Schieneninfrastruktur als Grundlage der Erfolgsstory öV Schweiz.

Mikrozensus 2010: Bahn legt weiter zu 2

Die statistische Quelle zur Mobilität in der Schweiz zerstört ein paar öV-Klischees – und bestätigt den Boom auf der Schiene.

Die öV-Karte für den öV-Schweiz 5

Das Projekt öV-Karte wird in den Gremien des Direkten Verkehrs als auch der Verbände intensiv diskutiert – die Stossrichtung ist definiert.

VöV-Fachtagung wird wiederholt 10

Das Interesse an der Fachtagung «Elektrische Anlagen der Bahnen» wird der hohen Anmeldezahlen wegen im Oktober 2012 wiederholt. Ein Bericht über die erste Durchführung.

Erste Entscheide zu FABI: Kommission des Ständerats schwenkt auf VöV-Linie ein

Ende Juni hat die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) erste, man kann sagen wegweisende, Entscheide zur Bahninfrastruktur-Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) getroffen. Mit Genugtuung konnten wir feststellen, dass die Kommission dabei zwei wichtige vom VöV geforderte Punkte eins zu eins übernommen hat: Einerseits sind auch die Kommissionsmitglieder der Meinung, dass der Umfang des 1. Ausbauschriffs rund 6 Milliarden Franken betragen soll.

Kommt dazu, dass die KVF-S auch die Finanzierung der Mehrkosten über eine Erhöhung der Kantonsbeiträge sowie Mehreinnahmen bei der Direkten Bundessteuer (Pauschalisierung des Pendlerabzugs) bereits beschlossen hat und darüber hinaus zu weiteren, vom VöV schon länger postulierten Finanzierungsquellen Abklärungen in Auftrag gegeben wurden. Es geht hier vor allem um ein zeitlich befristetes zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille.

Auch wenn die ständerätliche Verkehrskommission Mitte August über weitere Anträge zu entscheiden hat, steht jetzt schon fest: Die Entscheide stellen sicher, dass mit FABI Projekte in allen Regionen realisiert werden kön-

nen und so einen schweizweiten Nutzen für den öffentlichen Verkehr erzielen. Es ist eine altbekannte Tatsache, dass ein leistungsfähiger öV für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt der Schweiz von zentraler Bedeutung ist.

Der VöV ist überzeugt, dass die Vorlage FABI auch in einer Volksabstimmung mehrheitsfähig ist und dass damit die Grundlage für ein weiteres Kapitel der Erfolgsstory öV Schweiz gelegt wird. Von entscheidender Bedeutung ist es jetzt, dass die Vorlage nicht durch regionale, föderalistisch geprägte Wunschzettel ad absurdum geführt wird. Das Stimmvolk wird in der voraussichtlich 2014 stattfindenden Abstimmung keinen Blanko-Check für jeden der zahlreich gewünschten und geforderten Tunnel ausstellen.

Deshalb muss FABI in seiner Gesamtheit das Maximum an Nutzen für alle öV-Reisenden bringen. Gefordert ist als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative nichts mehr als eine schweizweite Vision anstelle von regionalem «Gärtli-Denken». Ich bin zuversichtlich, dass wir das schaffen.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

Rücktritt der VöV-Ombudsfrau Cornelia Füeg	3
Nachtbus Luzern–Altdorf der vbl: UVEK unterliegt vor Bundesgericht	4
GP Bern: VöV-Team auf Rang 5	4
Drei aktuelle Tagungen des VöV	5
Sattelaufliieger-Verkehr: Neues Rollmaterial oder Tunnelausbau oder beides?	6
Zügig durch Europa	6
Das «Zukünftige Preissystem ZPS» nimmt Konturen an	7
Neue Ingenieure braucht der öV	8
Die Weiterbildung für Busfahrer im Tessin ist eine Erfolgsstory	8
Fachtagung Bus in Freiburg: Von der Politik bis zur Brennstoffzelle	9
Logistik: Schweiz nicht top	10
EU-Richtlinien Interoperabilität und Sicherheit in der Vorkonsultation	11
Touristik- und Bahnplakate in luftiger Höhe	11
Bahnwunder und Projekte bis zur «Übersättigung»	12

Ausblick

Dienstag, 21. August 2012
ERFA-Tagung CZV
Ort: Bern

Donnerstag/Freitag,
6.–7. September 2012
Generalversammlung VöV 2012
Ort: Luzern

Mittwoch, 17. Oktober 2012
Fachtagung Elektrische Anlagen
Ort: Bern

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

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

Mikrozensus: Preiswink an die öV-Betreiber

Der öV ist ein Erfolgsmodell. Das hat nun auch der Mikrozensus 2010, die wichtigste statistische Quelle für die nationale Mobilität, erhärtet. Kein Verkehrsmittel legte seit 1994 so deutlich zu wie die Bahn. Dahinter folgen allerdings nicht wie erwartet Tram und Bus, sondern das Zufussgehen. Der Wermutstropfen für den öV wird auf den hintersten Seiten verabreicht: Die Schweizer finden in überwältigender Zahl den öV zu teuer.

Dass die WinterthurerInnen, umgerechnet auf die mittlere Tagesdistanz, den öV mit 14,8 Kilometern nicht allzu viel schlechter nutzen als das Auto (18,8 Kilometer), ist noch einigermaßen überraschend. Denn sie lassen damit nicht nur die Basler (9,9 km öV), sondern auch die Zürcher (11,1 km) und die Berner (12,3 km) hinter sich.

Daneben aber verfestigt die Mikrozensus-Untersuchung mit in diesem Fall über 50 000 Interviews, die gängigen Clichés: Die Luganesi weigern sich erfolgreich dem GA (nur 3 Prozent), die Berner und Zürcher sind ganz scharf drauf, die Berner etwa mehr als fünf Mal so stark (16,1 Prozent). Die Romands liegen zwischen den Deutschschweizern und den Tessinern.

Auch beim Halbtax-Abo führen die Winterthurer die Rangliste an: 47,1 Prozent der Erwachsenen besitzen eins, bei den Luganesi sind es 17,3 Prozent. Nur beim Verbund-Abo sind die Hierarchien nicht die Gleichen: Da gehören die Genfer mit 25,4 Prozent Umweltabo-Besitz gleich hinter den Baslern (29,5) zur Spitze, noch vor den Zürchern (20,4) und den Lausannern (20,0). Die Berner folgen hier erst mit 18,6, die Winterthurer auch schon deutlich schwächer mit 16,4 Prozent. Insgesamt sind die Verbund-Abos in der Romandie sogar stärker verbreitet als in der Deutschschweiz. Und ein letzter regionaler Unterschied: Die Tessiner sitzen doppelt so lang wie die Deutschschweizer für Begleit- und Servicefahrten im Auto, etwa indem Mütter ihre Kinder im Wagen zur Schule bringen. Spannend ist schliesslich auch, dass der Mobilitätsgrad der Bevölkerung in den drei Sprachregionen mit rund 89 Prozent überall praktisch identisch ist.

Ein paar zerstörte Clichés

Die Mikrozensus-Zahlen räumen auch mit ein paar Vorurteilen auf:

- Nicht die Bewohner der alpinen Tourismusregionen (Beispiel: Prättigau) oder der ländlich peripheren Regionen (Beispiel: Val de Travers) legen die meisten Auto-Kilometer zurück, sondern diejenigen der periurbanen ländlichen Regionen (Beispiel: Oftringen).

- Am meisten Velofahrten unternehmen nicht die Agglomeriten, sondern die Bewohner der isolierten Städte (Beispiel Langenthal).
- Ob ein Halbtax-Abo gekauft wird oder nicht, bestimmt interessanterweise kaum die Qualität der öV-Erschliessung der betroffenen Region. Erst bei miserabler Erschliessung sinkt die HTA-Besitzquote. Anders beim GA: Da nimmt der anteilige Besitz linear mit der Verschlechterung der öV-Erschliessung ab: Von fast 14 Prozent bei bester Erschliessung zu noch der Hälfte bei miserabler Erschliessung.
- Die SchweizerInnen laufen rund ein Drittel mehr als noch vor 16 Jahren – Fussgänger-Renaissance! Demgegenüber ging die tägliche Gesamtdistanz mit dem Velo seit 1994 um etwa 10 Prozent zurück.

Und ein paar bestätigte Vorurteile

Natürlich bietet der 115 Seiten umfassende Textband (Link: www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/00.xml) nicht nur Überraschendes. Er bestätigt auch ein paar (Vor-)Urteile. Oder differenziert sie da und dort hilfreich:

- Seit 1994 hat sich vor allem die Bahnnutzung stürmisch entwickelt, sprich: um 40 Prozent gesteigert. Das Postauto umgekehrt stagnierte, Bus und Tram verbesserten sich um etwa 15 Prozent. Der Erfolg der Bahn ging aber kaum auf Kosten des Autos, sondern kam vor allem als Surplus dazu.
- Trotz Stau wurde das Auto seit 1994 im Schnitt aller Fahrten nicht langsamer, sondern legte minim von 37 auf knapp 39 km/h zu. Das Postauto stagnierte bei 27 km/h, Bus und Tram legten leicht von 17 auf 18 km/h zu, und die Bahn beschleunigte deutlich von 50 auf 61 km/h. Bahn 2000 und viele verbesserte Anschlüsse schlagen hier offenbar durch.
- Je reicher desto mobiler: Die Mobilität nimmt linear mit dem Haushalteinkommen zu. Schweizerinnen in Haushalten mit über 12 000 Franken sind mehr als drei Mal mobiler als jene mit Einkommen bis 4000 Franken.
- Der Strassenstau wird überbewertet. Bei den Freizeitwegen stehen die Befragten nur zu etwa 17 Prozent wenigstens einmal im Monat

im Stau. Beim Weg zur Arbeit auch bloss zu 29 Prozent. Tägliche Staus gibt's praktisch nur für Pendler, und zwar für 6 Prozent. Etwa zehn Mal so viele stehen beim Pendeln nie im Stau. Die Konsequenz daraus ist aber in den seltensten Fällen Umsteigen auf den öV (6 Prozent beim Pendeln, 8 Prozent beim Einkaufen). Beim Pendeln reagieren die Autofahrer auf den Stau fast gleichmässig mit früher oder später Abfahren, der Wahl eines alternativen Weges oder geben sich stoisch dem Stau hin.

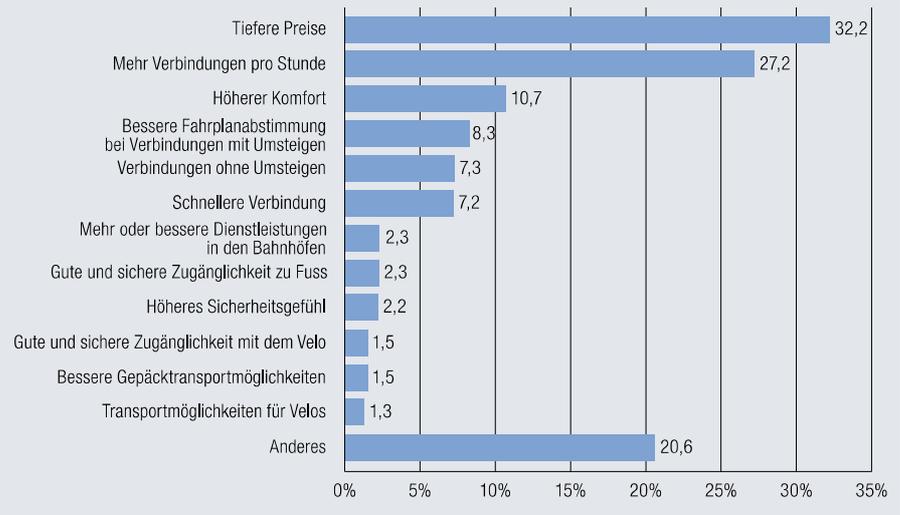
Der öV muss auch künftig lobbyieren

Auf den ersten Blick ist es beruhigend, dass 67 Prozent der Befragten dafür sind, die Einnahmen aus dem Strassenverkehr zur Förderung des öV zu verwenden. Dagegen sind nur 16 Prozent. Gleichzeitig sind aber 76 Prozent dafür, die Mineralölsteuer für den Strassenverkehr, und sogar 83 für den Velo- und Fussgängerverkehr zu verwenden. Die 16 Prozent Nein zur öV-Förderung aus Strassenmitteln bilden die höchste aller Ablehnungen in der Umfrage. Bei der Förderung des Velo- und Fussgängerverkehrs sagen beispielsweise nur 7 Prozent nein. Beruhigend ist immerhin, dass der Anteil der Befürworter der Umlenkung der Strassenmittel zum öV seit dem Jahr 2000 deutlich zugenommen hat (die Zustimmung zum Strassenbau aber noch mehr).

Deutlicher Preiswink an den öV

öV-Nutzerinnen haben eine klare Priorität ihrer Wünsche zum öV. An erster Stelle wollen sie tiefere Preise (32 Prozent), dann mehr Verbindungen (27 Prozent) und höheren Komfort (11 Prozent). Ziemlich egal sind ihnen Transport-

Wie könnte der öV für Sie attraktiver gemacht werden?



Basis: 5239 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 3 befragt wurden.

© BFS/ARE

möglichkeiten für Velos (1,3 Prozent), besserer Gepäcktransport (1,5 Prozent) und gute und sichere Zugänglichkeit mit dem Velo (1,5 Prozent). Auch schnellere Verbindungen sind nicht sonderlich gefragt: Gerade 7 Prozent wünschen sich das.

Abgestufte Fahrpreise dürften es somit auch in Zukunft schwer haben. Originalton des Dokumentes: «Unter den Befürwortern abgestufter Tarife im öV findet die Einführung von höheren Preisen in Spitzenzeiten dagegen kaum Zustimmung. Mit diesen Massnahmen würde ein sanfter Zwang zur Wahl späterer oder früherer Abfahrtszeiten ausgeübt werden. Dafür sind nur 17 Prozent (zuzüglich 9 Prozent unter Umständen). Die geringe Zustimmung von höheren öV-

Tarifen in Spitzenzeiten entspricht der Haltung der Bevölkerung zu einer ähnlichen Massnahme im Strassenverkehr: der nur relativ schwach befürworteten Einführung von Gebühren für die Zufahrt mit dem Auto zu den Stadtzentren in den Spitzenzeiten.»

Ganz entsprechend dem Wunsch nach tieferen Preisen gibt es eine 64-prozentige Zustimmung zur Aussage, dass der öV in Randzeiten billiger werden soll. Alles in allem: Eine fast schon zwingende Lektüre für alle VerkehrsplanerInnen des öffentlichen Verkehrs.

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

Rücktritt der VöV-Ombudsfrau Cornelia Füeg

Cornelia Füeg, die seit der Einrichtung der Ombudsstelle am 1. Mai 2001 Ombudsfrau für die Deutschschweiz war, hat ihre Tätigkeit Ende Juni nach über elf Jahren altershalber beendet. Die frühere Nationalrätin und Solothurner Regierungsrätin hat das Gesicht der Ombudsstelle des VöV massgeblich geprägt. Sie hat in hunderten von Fällen eine gütliche Einigung zwischen den involvierten Parteien erreicht, und sie hat die Jahr für Jahr steigende Anzahl von Fällen direkt erledigt: Waren es im ersten Jahresbericht 75 Fälle, in denen sich die Ombudsstelle für zuständig erklärte, waren es 2011 bereits 269 Fälle. Das hat auch zu tun mit der stetig steigenden Bekanntheit dieser unabhängigen und neutralen Stelle. Ihre Jahresberichte waren jeweils mehr als eine blosser Aufzählung der eingegangenen und der erledigten Fälle. Sie zeigten vielmehr

auch auf, welche Entwicklungen und Entscheidungen der öV-Branche zu Problemen der Kundinnen und Kunden mit den verschiedensten Belangen des öV (Fahrausweise, Information, Billettautomaten usw.) führten. Dabei wies Cornelia Füeg immer auch darauf hin, dass sie als Ombudsfrau keine Entscheidungsbefugnisse hat. Ihr «härtestes» Mittel ist die Abgabe einer Empfehlung an die Transportunternehmung, um den Vorschlägen der Ombudsstelle Nachachtung zu verschaffen.

Cornelia Füeg sorgte auch für die Koordination zwischen der französisch- und der italienischsprachigen Zweigstellen. So konnte eine schweizweit abgestimmte Praxis bei der Beurteilung der Anfragen sichergestellt werden. Der Vorstand des VöV dankt Cornelia Füeg für ihren grossen Einsatz als Ombudsfrau.

Die vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) getragene Ombudsstelle ist eine kostenlose und unabhängige Vermittlungsstelle. Das Ziel des VöV ist es, mit diesem Engagement für eine neutrale Schlichtungsstelle das Image des öffentlichen Verkehrs als kundenorientierte Branche weiter zu stärken. Sie kann bei Streitigkeiten mit einer dem VöV angeschlossenen Transportunternehmung des öffentlichen Verkehrs (TU) in Anspruch genommen werden, wenn zwischen Transportunternehmen und Kundin oder Kunden keine Einigung zustande gekommen ist. Da in den drei wichtigsten Sprachregionen eine Zweigstelle eingerichtet worden ist, besteht keine Sprachbarriere beim Zugang zur Ombudsstelle.

Urs Hanselmann, Präsident VöV

Nachtbus Luzern–Altdorf der vbl: UVEK unterliegt vor Bundesgericht

Am 24. April 2012 hat das Bundesgericht ein Urteil betreffend den Nachtbus Luzern–Altdorf gefällt und den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt. Die vbl transport ag muss somit auf der Nachtbuslinie Luzern–Altdorf keinen Direkten Verkehr anbieten.

Das Verfahren war eine Folge der Konzessionsverfügung des UVEK, welche bestimmte, dass die vbl transport ag auf dieser Linie Direkten Verkehr anbieten müsse. Da sie jedoch beabsichtigt hatte, den auch auf ihren anderen Nachtlinien geltenden «Nachtsstern»-Tarif anzuwenden, zog die vbl transport ag den Entscheid des UVEK an das Bundesverwaltungsgericht weiter. Dieses hob die entsprechende Auflage der Konzessionsverfügung auf, worauf das UVEK dagegen Beschwerde an das Bundesgericht erhob.

Die vbl transport ag hatte in ihrer Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht argumentiert, die in Art. 16 PBG statuierte Pflicht zum Anbieten von Direktem Verkehr auf die in Frage stehende Verbindung sei nicht anwendbar, da es sich dabei um ein bestellerunabhängiges Verkehrsangebot handle. Dieser Argumentation sind aber sowohl das Bundesverwaltungsgericht wie nun auch das Bundesgericht nicht gefolgt. Sie haben ausdrücklich festgehalten, dass Art. 16 PBG auch auf nicht bestellte Verkehrsangebote anwendbar ist.

Ein unbestimmter Gesetzesbegriff

Nach Art. 16 PBG ist im Fern- und Regionalverkehr zwingend ein Direkter Verkehr anzubieten, sofern dafür ein Bedürfnis besteht. Aus Gesetz und Materialien geht nicht klar hervor, unter welchen Voraussetzungen von einem Bedürfnis ausgegangen werden muss. Es handelt sich somit um einen unbestimmten Gesetzesbegriff, der jeweils im Einzelfall konkretisiert werden muss. Dabei ist vorab festzuhalten, dass sich das Bedürfnis nicht auf das Angebot als solches bezieht, sondern auf die Tatsache, dass die fragliche Verbindung in den Direkten Verkehr eingebunden ist.

Das Gesetz sieht das Angebot von Direktem Verkehr als Regel, weshalb von Gesetzes wegen ein grundsätzliches Interesse an der Einbindung eines Angebots in den Direkten Verkehr besteht. Es muss also im jeweils konkreten Fall geprüft werden, ob ein über dieses allgemeine Interesse hinausgehendes Bedürfnis besteht. Dabei sind gemäss Bundesgericht die finanziellen Auswirkungen sowohl für die Fahrgäste wie auch für die Transportunternehmen massgeblich zu berücksichtigen.

Auf der einen Seite kann der Direkte Verkehr für die Kunden wirtschaftliche und praktische Vorteile haben. Sollte er finanziell nachteilig sein, so muss dies durch praktische Vorteile ausgeglichen werden, damit sich die Einbindung rechtfertigt.

Die Frage der ungedeckten Kosten

Auf der anderen Seite spielen aber auch die wirtschaftlichen Interessen der Unternehmen eine Rolle. Gemäss Bundesgericht gilt dies namentlich bei bestellerunabhängigen Verbindungen: «Da für diese keine ungedeckten Kosten abgegolten werden, müssen sie grundsätzlich kostendeckend betrieben werden können. Denn andernfalls würden sie überhaupt nicht durchgeführt, wodurch das Ziel, attraktive Verbindungen des öffentlichen Verkehrs anbieten zu können, vereitelt würde.»

Für die vorliegend in Frage stehende Verbindung verlangt die vbl transport ag zurzeit einen Pauschalpreis von 10 Franken. Bei einer Einbindung in den Direkten Verkehr würde einerseits ein Ertragsanteil am Direkten Verkehr an die vbl transport ag fließen, andererseits könnte ein Nachtzuschlag erhoben werden. Da ersterer relativ gering sein dürfte, wäre der

Nachtzuschlag relativ hoch und damit nahe am heutigen Pauschalpreis anzusetzen. Damit würde aber der Gesamtfahrpreis insbesondere für Inhaber eines Halbtaxabonnements erheblich teurer. Lediglich wer ein General- oder Streckenabonnement besitzt, würde von leicht geringeren Fahrkosten profitieren. Dem gegenüber stehen laut Bundesgericht überdies auch keine praktischen Vorteile, da alle Reisenden für den Nachtbus jeweils noch einen Nachtzuschlag lösen müssten.

Zusammengefasst stellt das Bundesgericht die geringen Vorteile der GA- und Streckenabonnementsinhaber den erheblichen Nachteilen der übrigen Reisenden sowie des Transportunternehmens (unverhältnismässig hoher administrativer Aufwand) gegenüber. Es gelangt so zum Schluss, dass für die Nachtbuslinie Luzern–Altdorf nicht von einem Bedürfnis an der Einbindung in den Direkten Verkehr ausgegangen werden muss.

Fazit:

Das Bundesgericht äussert sich dazu, ob im vorliegenden Fall ein Bedürfnis für die Einbindung in den Direkten Verkehr besteht. Zwar ist Art. 16 PBG auch auf nicht abteilungsberechtigte Verkehre anwendbar, aber im Einzelfall besteht vorliegend kein entsprechendes Bedürfnis.

Nachtbus Luzern–Altdorf: Urteil des Bundesgerichts vom 24. April 2012 (2C_43/2012)

caspar_probst@voev.ch, 031 359 22 63

GP Bern: VöV-Team auf Rang 5



Das Laufteam des VöV rannte am diesjährigen GP Bern in der Firmmentrophy besser denn je: Rang 5 unter 27 Teams. Bei Olympia gäbe es dafür ein Diplom.

Die öV-Karte für den öV-Schweiz

2005 hatte die öV-Branche das Projekt EasyTicket durchgeführt, eine Lösung basierend auf der Speicherung von Fahrausweisdaten auf einer Chipkarte. Diese auf einer Chipkarte abzubilden erwies sich als äusserst komplex in der Handhabung, das Projekt wurde gestoppt. Deshalb wurden neue Lösungsansätze für eine RFID-Lösung auf einer Chipkarte für den öV-Schweiz gesucht und konzipiert, nämlich die öV-Karte.

Das Projekt öV-Karte ist neben dem Projekt Zukünftiges Preissystem (ZPS) eines der grossen Vorhaben des öV Schweiz. Mit der öV-Karte sollen die ältesten Kundenkarten der Schweiz, das GA und das Halbtaxabonnement, zu aktiven Mitgliedskarten für mobile Menschen weiterentwickelt werden. Zudem kann mit einer integrierten öV-Karte für den Direkten Verkehr und die Verbände eine der grössten und attraktivsten Mitglieder-Populationen der Schweiz geschaffen werden: Zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung – über 4 Millionen Kunden.

Der benötigte RFID-Standard öV-Schweiz wurde in seinen Grundzügen (nur ID auf der Karte, ISO 14443, SAM über ISO 7816, etc.) im November 2011 vom Strategieausschuss Direkter Verkehr (StAD) verabschiedet. Aufgrund technischer Einschränkungen betreffend Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit der mobilen Kommunikation und Speicherplatz auf den heute verfügbaren Kontrollgeräten, wird im

Moment eine Lösung nur für Abonnemente des Direkten Verkehrs vorgesehen. Diese Lösung kann aber ebenso für Verbund-Abonnemente genutzt werden.

Einzelfahrausweise auf der öV-Karte sind in einem zweiten Schritt ebenfalls denkbar. Die Einführung von Einzelfahrausweisen mit der öV-Karte bedingt aber Anpassungen an den Verkaufssystemen der Transportunternehmen und der Verbände, damit die Karte erkannt und mit Einzelfahrausweisen verknüpft werden kann.

TU-Produkte mit der öV-Karte verknüpfen

Sobald die öV-Karte im Umlauf ist, kann jede Stelle, die in der Lage ist die öV-Karte zu kontrollieren, eigene Produkte damit verknüpfen. Dies kann jede Transportunternehmung, beziehungsweise jeder Verbund selbständig realisieren, es sind keine Veränderungen an den zentralen öV-Karten-Systemen nötig. Der Lö-

sungsansatz der «Referenzierung» ermöglicht den Einsatz der öV-Karte für alle Anwendungen, die in der Lage sind, die ID der öV-Karte auszulesen.

Um eine solche öV-Karte auch für Zusatzdienste wie zum Beispiel einem Messe-Eintritt oder Carsharing-Produkte durch den öV-Kunden nutzen zu können, müssen Terminals von Drittanbietern so angepasst werden, dass die öV-Karte gelesen werden kann. Das bedeutet, dass diese Terminals mit einem Sicherheitsmodul (SAM) ausgerüstet sein müssen, da das Auslesen der öV-Karte ohne SAM aus Datenschutzgründen nicht erlaubt ist. Die dazu notwendigen Investitions- und Unterhaltskosten werden jeweils durch den Anbieter des Zusatzdienstes getragen.

Das Projekt öV-Karte wird in den Gremien des Direkten Verkehrs als auch der Verbände intensiv diskutiert. Im September 2012 soll im Strategischen Ausschuss des Direkten Verkehrs entschieden werden, ob die öV-Karte gemeinsam im DV umgesetzt wird. Die öV-Karte wäre mit Sicherheit eine sinnvolle Weiterentwicklung in der Nutzung des öV-Systems.

susanne.gruen@voev.ch, 031 359 22 61

Drei aktuelle Tagungen des VöV

14. November: VöV/BAV-Tagung Ausschreibungen im Bus öV

Mit der Umsetzung des zweiten Schrittes der Bahnreform 2 werden die Busunternehmen mit neuen Ausschreibungsregeln konfrontiert werden. Welche konkreten Auswirkungen haben diese für Ihre Transportunternehmung? Gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wollen wir in einer Fachtagung Ihre offenen Fragen beantworten. Die Referentinnen und Referenten werden die zukünftige Praxis (Stichworte: Ausschreibungen vs. Zielvereinbarungen, Ausschreibungspflicht, Ausschreibungsplanung der Kantone) aufzeigen, die geplanten Abläufe zwischen Bund und Kantonen darlegen und auf die konkreten Auswirkungen der Gesetzesanpassung für die einzelnen Transportunternehmen eingehen. Die Fachtagung findet am 14. November 2012 im Hotel Bern in Bern statt und soll wie üblich auch als Plattform für den Erfahrungsaustausch unter den Transportunternehmen dienen.

6./7. Dezember: Forum Oberhofen – Quo vadis Mobilität?

Kann man das Mobilitätswachstum vom Verkehrswachstum entkoppeln? Und wenn ja, wie schaffen das unsere Transportunternehmen? Oder umgekehrt: Sind wir dabei, auch mit öV-Mobilität bis zum Kollaps zu expandieren? Schliesslich: Welche Verantwortung hat der öV dafür, dass zwar entlang seiner Linien verdichtet wird, im planungsfreien Siedlungsgürtel knapp dahinter aber der Einfamilienhaus-Bau wild wuchert?

Mit solchen Tabubrecher-Fragen befasst sich das diesjährige Forum Oberhofen am 6. und 7. Dezember 2012 in Oberhofen am Thunersee. Wie immer gibt es prominente, freche und kompetente Inputs. In zwei offenen Panel-Diskussionen und einem Workshop für die rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Kantonen, Bundesamt für Verkehr und Transportunternehmen soll sich der Sachverstand der Branche einbringen können. Die Leitung dieses Jahr hat Felix Walter/Ecoplan.

11. Dezember: Schritte in die öV-Zukunft – Step II

Vor einem Jahr haben wir unter dem Motto «Schritte in die öV-Zukunft» die zentralen Innovationsvorhaben des öffentlichen Verkehrs aus dem Bereich Marketing und Vertrieb vorgestellt. Mit einer abgestimmten Strategie der Projekte sollen die anstehenden Herausforderungen wie der enorme Nachfragezuwachs bewältigt und die Finanzierung des öV Schweiz langfristig gesichert werden. Am 11. Dezember 2012 zeigen wir an einer Tagung, wo Bibo*, MIPSO**, ZPS*** und Co. heute stehen, welche Fortschritte erzielt und welche Risiken identifiziert wurden. Die Projektleiterinnen und Projektleiter stellen ihre Vorhaben kurz vor und stehen für Fragen zur Verfügung. Reservieren Sie sich den 11. Dezember 2012, der Tagungsort ist voraussichtlich Bern, wird aber noch bekannt gegeben.

* Be-in, be-out: Neues, elektronisches Zugangssystem zum öV Schweiz

** MIPSO: Mittelfristige Preis- und Sortimentsentwicklung

*** ZPS: Zukünftiges Preissystem öV Schweiz

Sattelaufleger-Verkehr: Neues Rollmaterial oder Tunnelausbau oder beides?

Je näher der Termin rückt, zu dem der Gotthard-Vor- und Nachlauf für den Schienengüterverkehr gerüstet sein sollte, desto hektischer dreht sich das Vorschlagskarrussell. Jüngstes Beispiel: Modalohrs Werbung für einen super-tiefgelegten Wagen für Sattelaufleger. Allerdings: Den Prototyp gibt es erst im Dezember.

Könnte man sich 900 Millionen Investitionen in den Ausbau des Gotthard- Vor- und Nachlaufs sparen, fragten sich die Schweizer Medien im Mai 2012 einmal mehr, in der Hoffnung, den Lapsus der vernachlässigten Zulaufstrecken-Planung elegant ausbügeln zu können. Wäre es nicht viel preiswerter, cleveres Rollmaterial zu beschaffen statt Tunnels zu bohren, deren Boden abzusenken und Perrondächer zurück zu nehmen?

Das jüngste Beispiel einer entsprechenden Kampagne lieferte im Mai die elsässische Firma Lohr. Sie fährt mit ihrem technisch raffinierten Auflegerverlade-System Modalohr erfolgreich verschiedene KV-Strecken vor allem in Frankreich und Italien (Modalohr ist allerdings aktuell vom Konkurs bedroht).

Für die Schweiz muss sie allerdings etwas bieten, was bisher noch nicht gelungen ist: Den Wagenboden soweit abzusenken, dass Aufleger mit vier Meter Eckhöhe nicht die Tunnelwände schrammen. Das funktioniert beim Zulauf zum Lötschergbasistunnel bereits problemlos, da die neuesten Profilanforderungen erfüllt sind. Nur kann leider dort die Menge der Züge mit Sattelauflegern nicht mehr gesteigert werden, da die Kapazität des meist einspurigen neuen Tunnels bereits erschöpft ist. Umso logischer erscheint es, die stetig wachsende Nachfrage nach Sattelaufleger-Zügen ab 2017 auf dem neuen Gotthardkorridor befriedigen zu können. Wenn da nicht die ungenügenden Profile im Norden und Süden wären.

Modalohr ist nicht allein mit dem Anspruch, für die Schweiz revolutionäre Verladetechnik bereitstellen zu können. Auch das deutsche System CargoBeamer gleicht einen Nachteil aus, den über 95 Prozent der Sattelaufleger vorläufig noch haben, nämlich dass sie nicht kranbar sind und in konventionellen Anlagen mit Kränen und Reachstackern nicht verladen werden können.

Für die Schweiz ist die Eckhöhe aber das zentrale Problem. Der Ausbau des ganzen Gotthard-Schienenkorridors auf vier Meter Eckhöhe könnte wohl alles in allem zwischen 900 und 1000 Millionen kosten. Provisorisch, so argumentiert der VöV seit Längerem, wäre mit aufgefrischten, wenig benutzten, recycelten oder geringfügig ausgebauten sogenannten

Ertüchtigungsstrecken ein Hilfskorridor schon um 2018/2019 mit etwa 300 Millionen zu haben. Der Doppelspurausbau des Bözbergtunnels könnte dann noch etwas warten.

Noch schneller aber könnte es tatsächlich gehen, wenn die Produkte Modalohr oder CargoBeamer die Eckhöhenproblematik (fast) ohne Bauerei entschärfen könnten. Ganz ohne Beton geht es aber bei beiden nicht. Modalohrs Verladetechnik mit einem System, bei dem Teile des Wagens ausgeschwenkt werden, verlangt spezielle und relativ grosse Terminals, die es momentan so am Gotthardkorridor noch nicht gibt. Der Verlad ist ausserdem sehr personalintensiv. Die CargoBeamer-Technologie basiert umgekehrt auf einer Art Schlitten, der senkrecht zum Gleis aus- und mit dem Sattelaufleger beladen wieder eingefahren wird. Um den Verlad so rasch wie propagiert abzuwickeln, müssen die technologisch aufwändigen Schlitten in der Länge eines ganzen Zuges, also zum Beispiel 750 Meter, bereitstehen. Die High-Tech-Einrichtung, fürchten Skeptiker, könnte sich aber womöglich als störungsanfällig erweisen.

Das BAV, bei dem das heikle Dossier liegt, liess sich bisher nicht irritieren. Lohr und CargoBeamer sind momentan herausgefordert, Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Machbarkeitsnachweise ihrer Systeme zu präsentieren. Liegen sie, zusammen mit funktionsfähigen Prototypen, vor, kann darüber entschieden werden, ob Modalohr oder CargoBeamer als Ergänzungstechnologie zum Vier-Meter-Korridor taugen. Der ist auch für andere moderne Güterwagen mittelfristig nötig und sinnvoll.

Die Frage um die richtige Technologie ist wirtschaftlich heikel. Bislang setzt die Branche, auch HUPAC als marktmächtiges Schweizer Unternehmen, auf eine preiswerte, standardisierte Technologie, der ein Vier-Meter-Profil wie zum Beispiel am Brenner zugrunde liegt. Die Investition in neue Modalohr- oder CargoBeamer-Wagen wären dagegen sehr hoch. Das gilt auch für SNCF (Modalohr) und DB (CargoBeamer) als mögliche Betreiber des Systems, die bis zum realisierten Vier-Meter-Korridor gut verdienen müssten, um nachher hunderte von Wagen zu besitzen, die nicht mehr zwingend notwendig und im Unterhalt wohl eher kostspielig sind.

Schweizer Hoffnungen, auf den Ausbau des Vier-Meter-Korridors könne man verzichten, sind deshalb wohl illusorisch. Die kleinere Hoffnung, den Ausbau noch etwas hinausschieben zu können, bis mit den FABI-Milliarden eine tolle Finanzierung vorhanden sei, darf noch ein bisschen weiter bestehen. Der Lackmустest folgt im Dezember. Und selbst dann könnten Italien oder Deutschland dem Modalohr-System noch einen Strich durch die Rechnung machen, wenn sie aus angeblich technischen Gründen, die aber meist industriepolitisch motiviert sind, die Zulassungsverfahren verzögern.

Die Bahnwelt in Europa ist aus politischen Gründen wohl noch eine Weile kleinkarierter, als sie sein müsste, um dem immer effizienteren Lastwagengewerbe Paroli bieten zu können. (Links: modalohr.com, cargobeamer.com)

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

Züigig durch Europa

Wer mit der Bahn durch Europa reisen will, hatte bisher kaum ein brauchbares Tool zur Verfügung, um Informationen über verschiedene Reisen mit der Bahn zu ergattern. Dem will der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) mit einer neuen Internetseite abhelfen. Unter dem Titel «Züigig durch Europa» finden sich interaktiv Informationen zu Bahnverbindungen in über 70 europäische Städte. Ausgangspunkt ist eine Europa-Karte, auf der man zuerst die gewünschte Region und danach die konkrete Bahnstrecke anklicken kann. Geliefert werden so die möglichen Verbindungen, Links zu den Verkaufsstellen, die Reisezeit und wie oft man dabei umsteigen muss.

15 Reiseberichte helfen mit, etwas über die jeweilige Reise und ihr Ziel mit seinen Sehenswürdigkeiten zu erfahren. Dazu gehören auch Infos über die Möglichkeiten des Radfahrens inklusive Touren und Velomiete in diesen Städten oder die Links zu den Tourismusbüros. Die meisten dieser Informationen gibt es in der jeweiligen Landessprache.

Züigig durch Europa ist zu finden unter www.verkehrsclub.ch/europa

Das «Zukünftige Preissystem ZPS» nimmt Konturen an

Seit gut einem Jahr arbeitet ein interdisziplinäres öV-Team an der Erneuerung der Verkaufs- und Vertriebssystemen und an einer flexibleren Methode der Preisberechnung. Programmleiter Andreas Fuhrer über das «Branchenprojekt ZPS».

voyage: Seit einem Jahr wird am Grobkonzept des Zukünftigen Preissystems gearbeitet. Welches sind die wichtigsten Meilensteine, die bisher erreicht wurden?

Andreas Fuhrer: ZPS hat im Wesentlichen drei Zielsetzungen: Die Ablösung der veralteten Verkaufs- und Vertriebssysteme, die Verknüpfung der Tarifsysteme von Direktem Verkehr mit denjenigen der Verbünde (eine Reise, ein Ticket) und die Einführung von angebotsorientierten Preisen. Ein zentraler Meilenstein war die Erarbeitung des sogenannten Zielbilds der künftigen öV-Plattform. Intensive Gespräche und Workshops führten zu einer Lösung, die grosse Zustimmung erreichte.

Die Fachkonzepte der zwei Tarifthemen «eine Reise, ein Ticket» sowie den angebotsorientierten Preisen liegen vor und befinden sich derzeit in der Vernehmlassung bei den öV-Partnern. Mit einem eigens entwickelten Simulationstool können die Funktionalitäten sowie die Auswirkungen der neuen Preisberechnungsmethoden aufgezeigt werden.

Was bringt ZPS den Kundinnen und Kunden?

Die Einführung von «eine Reise, ein Ticket» bringt eine massive Vereinfachung des Ticketkaufs. Mit der Verknüpfung der zwei Tarifwelten Direkter Verkehr und Verbünde kann künftig jede öV-Reise in einem Buchungsvorgang mit einem Preis angeboten werden.

Und was bringt ZPS den Transportunternehmen?

Sie erhalten die Möglichkeit, innerhalb eines definierten Rahmens ihre Preise gemäss dem Angebot festzulegen. Neu spielt nicht mehr nur die geografische Distanz eine Rolle, sondern auch andere Kriterien wie Takt, Rollmaterial-

qualität, Reisegeschwindigkeit und so weiter. Die neue öV-Plattform bringt Kosteneinsparungen durch eine intelligente Nutzung von Synergiepotentialen. Sowohl die Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Konzepts «eine Reise, ein Ticket», als auch die neue Methode der angebotsorientierten Preise bergen aus Sicht der Transportunternehmen ein gewisses Mehrertragspotential.

ZPS ist ein besonderes Projekt, da ein Preissystem für die gesamte Branche entwickelt wird. Wie läuft die Zusammenarbeit?

Aktuell arbeitet ein interdisziplinäres Team mit den externen Entwicklungspartnern zusammen. Sämtliche Sparten sind vertreten. Das Team entwickelt fachlich ausgereifte Lösungen und Konzepte, welche die Bedürfnisse und Anforderungen der Transportunternehmen möglichst adäquat berücksichtigen. Bei Interessenskonflikten wird der Konsens gesucht. Dazu gehört auch, dass man versucht, die gefundenen Lösungen aus verschiedensten Perspektiven zu hinterfragen.

Wie sieht es mit Abhängigkeiten zu anderen Projekten aus, beispielsweise der öV-Karte?

Zwischen ZPS und der öV-Karte verhält es sich in etwa wie zwischen einem Rohbau und dem fixfertig eingerichteten Haus: Das ZPS schafft optimale Systemvoraussetzungen für Innovationen wie beispielsweise die öV-Karte (mit einem Chip ausgerüstete öV-Abonnemente). Die Einführung der öV-Karte oder anderer E-Ticketing-Lösungen ist jedoch nicht die Aufgabe von ZPS – ZPS schafft aber sämtliche Rahmenbedingungen, damit eine öV-Karte kostengünstig und effizient eingeführt werden könnte.

Die öV-Plattform ist einfacher aufgebaut und in verschiedene Module unterteilt. Anpassungen werden künftig schneller und einfacher zu realisieren sein. Für die Transportunternehmen sind verschiedene Partizipationsmodelle denkbar. Die öV-Schnittstelle NOVA ermöglicht den Betrieb eigener Vertrieblösungen mit einem Datenbezug «nach Mass».

Kann man bereits etwas zu den Kosten und Terminen sagen?

Bisher verläuft die Grobkonzeptphase gemäss Planung. Sämtliche Meilensteine konnten termingerechtere erreicht werden. Bei den Kosten



Andreas Fuhrer, Programmleiter ZPS

sind wir sogar etwas «unter Budget». Für die Umsetzungsetappen zeigt es sich allmählich, dass der Einführungszeitplan bis 2017 sehr ambitiös wird. Dies liegt jedoch nicht primär am Konzept und an der Konstruktion der öV-Plattform, sondern an der Integration in das bestehende Systemgefüge.

Wo liegen die Risiken des Programms?

Im technischen Bereich sind die Risiken beherrschbar, trotz relativ langer Programmdauer. Risiken liegen eher bei den unterschiedlichen Anforderungen der Transportunternehmen sowie in der noch relativ neuen und noch nicht vollständig konsolidierten öV-Governance, insbesondere bei der Frage der Verbindlichkeit getroffener Entscheide.

Welche Arbeiten stehen in der kommenden zweiten Phase des Grobkonzepts an?

Bis vor kurzem wurde an den zwei Fachkonzepten «eine Reise, ein Ticket» und «angebotsorientierte Preise» gefeilt. Seit Juni stehen die Planung der Realisierungsetappen sowie die Kostenplanung im Vordergrund. Der definitive Umsetzungsentscheid sowie das Grobkonzept als Gesamtpaket sollen am StAd im November 2012 verabschiedet werden.

Welches sind Ihre persönlichen Erwartungen an die Transportunternehmen? Welches waren die bisherigen Höhen- und Tiefpunkte?

Immer wieder eindrücklich sind der Wille und die Bereitschaft der Transportunternehmen zur Kooperation. Die Branche hat gut begriffen, dass in einem stark vernetzten System die Kooperation ganz entscheidend ist. Die Kundinnen und Kunden profitieren davon, dass der öV eine Gesamtleistung erbringt – und damit natürlich auch die Transportunternehmen.

Programmierbericht ZPS

Möchten Sie mehr über das Programm ZPS wissen? Der Programmierbericht ZPS informiert über erarbeitete Lösungen, geplante nächste Schritte und den Programmverlauf ZPS. Er erscheint jährlich und kann beim Verband öffentlicher Verkehr kostenfrei in deutscher und französischer Sprache bezogen werden.

Kontakt: fabian.riesen@voev.ch

Neue Ingenieure braucht der öV

Die öV-Branche leidet an einem Mangel an Ingenieuren aus technischen Berufen. Diese an sich unbestrittene Feststellung hat verschiedene Institutionen dazu angeregt, sich mit dem Thema zu befassen. Ein Überblick mit zahlreichen Tipps.

Bis die Forderung «neue Ingenieure braucht das Land» von Transportunternehmen und der Industrie erfüllt werden kann, gilt es, einen langen Weg zurückzulegen. Zumal alles andere als Einigkeit herrscht: Es gibt Stimmen, die einen Schweizer Lehrstuhl für öV-Ingenieure fordern, andere setzen auf ausgebildete Mitarbeitende aus dem nahen Ausland. Beides macht Sinn, aber es gibt noch weitere Beiträge zur Bekämpfung des Mangels an Ingenieuren und an Nachwuchs in technischen Berufen.

Wie können VöV-Mitglieder aktiv werden?

1. Frauenanteil erhöhen.

Die VBZ und andere Transportunternehmen erhöhen mit gezielten Massnahmen erfolgreich den Frauenanteil beim Fahrpersonal. Ein Anlass, sich mit dieser Fragestellung auseinanderzusetzen ist der Nationale Zukunftstag vom 8. November 2012. Er will Frauen Männerberufe und Männern Frauenberufe näher bringen.

2. Lernende in technischen Berufen ausbilden.
Der gradlinige Weg in eine Ingenieurausbildung an einer Fachhochschule führt über eine berufliche Grundbildung mit integrier-

ter oder anschliessender Berufsmaturität. Transportunternehmen müssen sich also fragen: Bilden wir überhaupt Lernende in technischen Berufen aus? Könnten wir noch mehr Lernende ausbilden? Haben wir das Ziel, Lernende zur Berufsmaturität zu führen und sie während dem Studium an der Fachhochschule an den Betrieb oder an die öV-Branche zu binden?

3. Techniksozialisation von Kindern und Jugendlichen muss früh beginnen.

Das können Transportunternehmen unterstützen. Beispielsweise mit einem Anlass an einer Ferienpassaktion, an dem Kinder lustvoll mit Technik in Kontakt kommen und schweissen, löten, bohren oder fräsen.

4. Praktika, Wochenplatz für Schüler anbieten.

Niederschwellige Angebote wie Praktika oder beispielsweise Wochenplätze (Stundenjobs für Schüler an schulfreien Nachmittagen) können gute Bindungen zu einem Unternehmen schaffen.

5. Angebote für die Lehrerweiterbildung.

Nur was Lehrerinnen und Lehrer selber kennen und erfahren haben, können sie auch gut weiter vermitteln!

Von der Idee zur Umsetzung

Das Problem ist bekannt: Alleine kann man ja sowieso nichts machen. Der Lösungsansatz aber auch: Unternehmen können mit anderen Betrieben oder mit bestehenden Strukturen wie z.B. dem Ausbildungsverbund login zusammenarbeiten, oder sich an bereits bestehenden Initiativen für Ingenieur Nachwuchs beteiligen. Ein anderes Problem ist die fehlende Messbarkeit des Erfolges solcher Massnahmen. Hier hilft langfristiges Denken und Argumentieren. Und manchmal helfen auch Beispiele aus dem täglichen Leben: Ein Experte im Eisenbahn-Infrastrukturbau hatte einem Lernenden aus einem öV-Betrieb mit Berufsmatur während des Ingenieurstudiums an der Fachhochschule immer wieder Arbeit und Verdienst sowie Praxiserfahrung geboten. Nach dem Abschluss bot er ihm eine Stelle als Assistent an, und heute ist der junge Ingenieur Projektleiter im In- und Ausland und kennt sein Metier und die Firma von Grund auf.

In der Nachwuchssicherung in technischen Berufen ist es wie überall: Erfolg hat viele Väter. Zentral sind aber die Führungskräfte, die klare Ziele zur Nachwuchspolitik setzen.

urs.strebel@voev.ch, 031 359 23 42

Die Weiterbildung für Busfahrer im Tessin ist eine Erfolgsstory

Seit 2007 führt der Dachverband der Tessiner öV-Unternehmen Weiterbildungskurse für Buschauffeure durch – mit grossem Erfolg. Ab September 2013 wird ein neues Ausbildungskonzept mit einer noch grösseren Themenvielfalt eingeführt.

Die 2007 vom VöV vorgebrachte Forderung nach der Einführung von Weiterbildungskursen in italienischer Sprache wurde seinerzeit vom Dachverband der Tessiner Unternehmen des öffentlichen und touristischen Verkehrs aufgegriffen. Auf der Grundlage der vom VöV-Sekretariat bereitgestellten Vorgaben konnten schon 2007 die beiden ersten Kurse stattfinden. Bis heute haben mehr als 400 Chauffeure des öffentlichen Verkehrs die 35-stündige Ausbildung erfolgreich absolviert. Dass Kurse und Organisation in diesen sechs Jahren verbessert werden konnten, ist den Rückmeldungen der Absolventen und der unermüdlichen Arbeit der

Verantwortlichen zu verdanken. Aktuell stehen als Ausbilder Lehrkräfte zur Verfügung, die eigene öV-Erfahrung mitbringen und mit den Verhältnissen im Tessin bestens vertraut sind. Derzeit werden sieben Kurse pro Jahr angeboten, die Blockseminare von jeweils drei plus zwei Tagen finden in modernen Räumlichkeiten statt. Das System wird in dieser Form bis zum 31. August 2013 fortgeführt. Danach soll ein neues Konzept eingeführt werden, das die Teilnahme an einem Fortbildungstag pro Jahr vorsieht. Zur Auswahl stehen wird ein Spektrum von mindestens zehn Themenbereichen, die unter anderem mit Unterstützung von

AutoPostale Svizzera SA der Region Tessin erarbeitet werden. Mit diesem Angebot soll den Wünschen der Einzelbetriebe und ihrer Mitarbeitenden flexibler und innovativer als bisher entsprochen werden, damit das Fortbildungsangebot regelmässiger wahrgenommen wird.

In diesen Jahren stand die UTPT auch in engem Kontakt mit den kantonalen und eidgenössischen Behörden, um die Einrichtung eines gemeinsamen Ausbildungs-Grundkurses zu erwirken (der Voraussetzung für den Fähigkeitsausweis für Fahrzeuglenker vom 1.9.2009 ist). Seit rund einem Jahr bietet die Gewerbliche Berufsschule Biasca (SPAI) diesen neuen Kurs an; die Absolventen sind bestens gerüstet für alle drei Prüfungsmodulare für den Erwerb des Fähigkeitsausweises der Kategorie D.

UTPT: Giorgio Marconni, Filippo Tadini

Fachtagung Bus in Freiburg: Von der Politik bis zur Brennstoffzelle

Im April 2012 ging im Forum Fribourg die alle zwei Jahre stattfindende Fachtagung Bus über die Bühne. Die von der Kommission Technik und Betrieb Bus organisierte Veranstaltung ist der wichtigste Treffpunkt für den Busteil des öffentlichen Verkehrs.



Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion zur Frage «Der Bus – ein Erfolgsmodell?»

Die Fachtagung Bus beschränkt sich jeweils nicht einfach auf ein Thema, sondern deckt alle relevanten Themen von technischen Neuerungen bis hin zu politischen Entwicklungen ab. Das gilt auch für die Ausführung 2012. In einer grossen Ausstellung stellten Fahrzeughersteller, Lieferanten und Dienstleister ihre neusten Fahrzeuge und Produkte vor, während an der

Fachtagung selbst eine Auswahl aktueller Themen behandelt und diskutiert wurde.

Mit dem Fokus Kunden beleuchteten Praxisberichte zu ITCS und Anschlusssicherung die technisch/organisatorische Seite der Thematik. In einem anderen Referat wurde das Augenmerk im Umgang mit Kunden, die für die Unternehmen anspruchsvoll sind, auf die Mit-

arbeitenden und weniger auf technische Lösungen gelegt. «Komponente Mensch. Bus der Zukunft»: So lautete die Überschrift über dem zweiten Tagungsblock. Der Bogen spannte sich dabei von den Tätigkeiten des Bus Committee des Internationalen Verbandes UITP über das Fahren ohne Oberleitung beim Trolleybus über ein neues Bussystem «BHNS» (Bus à haut niveau de service), das in Lausanne eingesetzt wird, bis hin zum Brennstoffzellen-Postauto in Brugg. Ein gemeinsames Abendessen schloss den Tag ab.

Der Morgen des zweiten Tages widmete sich der politischen und Verbandsebene und den Mitarbeitenden. VöV-Direktor Ueli Stückelberger trat dabei erstmals an der Fachtagung Bus auf. Eine Roundtable-Diskussion ging der Frage nach: Der Bus – ein Erfolgsmodell! ...auch für die Zukunft? Die Gesundheit und die Schulung der Mitarbeitenden bildeten den Schwerpunkt in der zweiten Hälfte des Morgens. Im vierten und letzten Teil wurde die Gegenwart der Bustechnik genauer unter die Lupe genommen. Energieeffizienz, Praxisberichte aus grösseren Hybridbuseinsätzen, Ansätze zur Standardisierung und zu guter Letzt der Stand bei der Umsetzung von Euro 6 bei den Busherstellern schlossen die Tagung ab.

Zum Abschluss der Tagung wurde der langjährige KTBB-Präsident Mathias Grünenfelder verabschiedet. Alle Präsentationen sind unter www.voev.ch/Fachtagung_KTBB_2012.html verfügbar.

Die nächste Fachtagung Bus findet zwischen dem 20. und 22. Mai 2014 in Lausanne statt.

urs.strebel@voev.ch, 031 359 23 42



KTBB-Präsident Matthias Grünenfelder (rechts) mit Markus Anderegg.



Gute Stimmung – und das am frühen Freitagmorgen.

Grosses Interesse für die Fachtagung «Elektrische Anlagen der Bahnen»

Grosse Umwälzungen bei den hoheitlichen Vorschriften, eine neue RTE-Regelung für die Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen sowie Tipps für die Praxis bei der Plangenehmigung von elektrischen Anlagen waren die «Magnete», die Ende Mai über 100 Bahnfachleute nach Bern lockten. Anmeldungen gab es doppelt so viele, deshalb findet der Anlass am 17. Oktober 2012 noch einmal statt.

Vier Themenblöcke gliederten das anspruchsvolle Tagungsprogramm. Der erste Block stand ganz im Zeichen der total revidierten Verordnung für die elektrischen Anlagen von Bahnen. Die bisher separaten Verordnungsdokumente VEAB und AB-VEAB werden per 1. Juli 2012 aufgehoben und ihre komplett überarbeiteten Inhalte in die Eisenbahnverordnung EBV bzw. in deren Ausführungsbestimmungen AB-EBV integriert.

Die BAV-Vertreter Hermann Willi, Mike Schweller und Rudolf Geiser erläuterten die neue Struktur der Vorschriften und stellten die relevanten Änderungen dar. Hauptvorteil der Integration der elektrischen Bahnvorschriften ist die Zusammenfassung aller hoheitlichen Vorschriften für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in einem einzigen Werk, der Eisenbahnverordnung und ihren Ausführungsbestimmungen. Ein weiterer Vorteil ist die Strukturierung der Vorgaben für die elektrischen Anlagen gemäss dem tatsächlichen Fluss der Bahnströme von ihren Erzeugungs-, beziehungsweise Umformungsanlagen über die Bahnstromverteilungs- und Fahrleitungsanlagen zu den Fahrzeugen und wieder zurück über die Rückstrom- und Erdungssysteme. Diese übersichtliche Struktur erleichtert den Benutzenden die Orientierung im komplexen hoheitlichen Regelwerk.

Anwendungsbeispiele aus der Praxis

Gunthard Orglmeister, SBB, und Markus Enzler, RBS, vertieften die oben vermittelten hoheitlichen Inhalte mit Beispielen aus der Praxis. Anhand konkreter Anwendungen bei typischen Wechselstrom-Fahrleitungsprojekten wurde gezeigt, dass die neuen Regelungen aus Sicht des Betreibers Hand zu Vereinfachungen bieten. Er wies aber auch darauf hin, dass sich die schweizerischen Vorschriften zunehmend stärker auf entsprechende europäische Normen abstützen. Eine Tendenz, die einerseits zu einer gewissen Harmonisierung der Vorschriften führt, andererseits jedoch die Anwendung durch die vielen Detailregelungen wiederum erschwert.

RBS-Vertreter Enzler bestätigte diese Tatsache auch im Bereich der Gleichstrombahnen, fügte jedoch an, dass das mittlerweile im RTE er-

schienene Erdungshandbuch sowie die bei der SGK entwickelte Streustrom-Richtlinie sich ebenfalls auf die Normen abstützen und dem Praktiker von Gleich- und Wechselstrombahnen eine Fülle von Umsetzungstipps bieten. Anhand einer fiktiven einfachen Haltestelle an einer Gleichstrombahn mit einer Perronanlage, einem Bahnübergang, einer Gleichrichteranlage mit Schaltposten, einem Funksendestandort und mit verschiedenen Umzäunungen zeigte der Referent, wie nach den neuen Vorschriften das Erdungskonzept zu erstellen und wie die Bahnrückströme zu führen sind. Aber auch, wie die verschiedenen Komponenten der Bahnübergangsanlage, wie der Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich sowie die Funkanlage und die Umzäunungen, vorschriftsgemäss zu projektieren und zu bauen sind.

Neue und aktualisierte RTE-Regelungen

Die Dokumente aus dem Regelwerk Technik Eisenbahn RTE sind ebenfalls ausgesprochene Umsetzungshilfen beim Einhalten von hoheitlichen Rahmenbedingungen. Im Bereich der Bahnstromanlagen bestehen nun zwei Grundlagenwerke: Die R RTE 20600 «Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen» und die D RTE 27900 «Erdungshandbuch».

Urs Wili, Furrer+Frei, gab eine detaillierte Übersicht über die Regelung R RTE 20600, die seit 1. Juli 2012 in Kraft ist. Die neue Dokumentation gilt für den Betrieb und die Instandhaltung von Bahnstromanlagen und für alle Arbeiten an, mit oder in der Nähe dieser Anlagen. Sie bezieht sich auf alle Spannungsebenen von Kleinspannung bis Hochspannung und auf alle Bahnstromanlagen von der Innenraumanlage bis zur Übertragungsleitung von Bahnen. Die Regelung lehnt sich an die neuen Vorschriften im Werk EBV/AB-EBV und an die entsprechenden EN-Normen an und ist mit diesen konform. Sie löst zwei bestehende Dokumente von VöV und SBB ab (D RTE 20150 und R SBB 323.1). Peter Scholl, SBB, erläuterte anschliessend die vorgesehenen Anpassungen im Erdungshandbuch D RTE 27900. Die Änderungen in den entsprechenden hoheitlichen Vorschriften haben auch in diesem bereits seit einigen Jahren bewährten Praxishandbuch etliche Aktu-

alisierungen zur Folge. Die Überarbeitung ist gestartet, so dass die revidierte Neuausgabe des Erdungshandbuchs Ende 2012 erscheinen kann.

PGV-Praxis – «gut zu wissen»

Der letzte Informationsblock knüpfte am ersten an und hatte die PGV-Praxis zum Thema. Hermann Willi, BAV, referierte zuerst über die verschiedenen Rollen der Gesuchsteller und der Aufsichtsbehörde im PGV-Prozess. Die Grundsätze der Prüfung mit Antworten auf die Frage «Was macht das BAV wie?» mit der Darstellung von künftig möglichen Prüfvarianten und die Ausgestaltung der erforderlichen Gesuchunterlagen bis hin zum Einholen von Ausnahmebewilligungen waren die folgenden Themen. Dazu kam eine Gegenüberstellung des Plangenehmigungsverfahrens und des Verfahrens für eine Typenprüfung.

Aufgrund der hohen Anmeldezahlen wird die Fachtagung am 17. Oktober 2012 wiederholt (mit simultaner Übersetzung ins Französische). Die Referate sind aufgeschaltet unter: [www.voev.ch/Agenda/Unterlagen zu Veranstaltungen/Fachtagung Elektrische Anlagen](http://www.voev.ch/Agenda/Unterlagen_zu_Veranstaltungen/Fachtagung_Elektrische_Anlagen). Die vorgestellten RTE-Dokumente stehen im Extranet des VöV und Dritten im E-Shop des VSS für den Download zur Verfügung.

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

Logistik: Schweiz nicht top

Die Schweiz ist in der Logistik-Studie 2012 der Weltbank auf den 16. Platz abgerutscht. Führend sind neu Singapur, Hong Kong und Finnland. Unsere Nachbarländer belegen Platz 4 (Deutschland), 11 (Österreich), 12 (Frankreich) und 24 (Italien). Erstaunlich, dass die Schweiz bei der Pünktlichkeit lediglich Rang 24 erreicht, umgekehrt bei der Zollabwicklung mit Rang 5 gut da steht.

Besonders bitter für die Schweiz: 2007 war sie noch auf dem siebten Platz, 2010 sogar auf dem sechsten. Bei Tracking and Tracing (Sendungsverfolgung) und bei der Logistikkompetenz gab es damals noch je einen ersten Platz. Details unter worldbank.org («Global Trade Logistics»). hks

EU-Richtlinien Interoperabilität und Sicherheit in der Vorkonsultation

Die Öffnung der europäischen Bahnnetze bedingt unter anderem den gegenseitigen Netzzugang sowie die Interoperabilität von Anlagen und Rollmaterial. Bei der Umsetzung der EU-Richtlinien ist zu berücksichtigen, dass jede mit Kostensteigerung verbundene Änderung die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern bedroht.

In der dazu vom BAV durchgeführten Vorkonsultation ist der VöV der Ansicht, dass für Meter- und Spezialspurbahnen (inkl. Tram- und Bergbahnen) keine Notwendigkeit besteht, die Richtlinien vollständig umzusetzen. Entsprechend begrüsst der VöV die Unterscheidung in Bahnen, die «interoperabel» sind und solche, die es nicht sind. Der VöV begrüsst ebenso die Beibehaltung des Plangenehmigungsverfahrens als Schwerpunkt des Bewilligungsprozesses für Bauten und Anlagen. Vorbehalte hat der VöV hingegen bei der geplanten Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien. Die Anwendung der Richtlinien ist nur dann gerechtfertigt, wenn die Attraktivität des Angebots, die Sicherheit oder die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert würde. Im Weiteren besteht aus VöV-Sicht die Gefahr, dass die Aufsicht in praxisfernere Strukturen überführt wird.

Interoperabilitäts-Richtlinien differenziert umsetzen

Das Schweizer Bahnnetz besteht nach den Vorstellungen des BAV bezüglich Interoperabilität aus drei «Kategorien»: Es gibt interoperable, teilweise und gar nicht interoperable Linien. Der VöV begrüsst diese Unterteilung, weil er der Meinung ist, dass gerade bei den Meterspurbahnen mit teilweise völlig isolierten Schienennetzen die erforderlichen Mehraufwände zur Herstellung einer in Wirklichkeit nicht realisierbaren Interoperabilität unsinnig wären. Mit der klaren Zuschreibung einzelner Linien zu einer der drei Kategorien wissen die Bahnunternehmen zudem früh, was auf sie zukommt. Der VöV fordert in seiner Stellungnahme zudem, dass sich die künftigen Mehraufwände vor allem für kleinere Bahnunternehmen in einem bewältigbaren Rahmen bewegen und dass alle neuen Prozesse auf Doppelspurigkeit

ten überprüft und auf das absolut Notwendigste reduziert werden.

Sicherheitsrichtlinien: Unterscheidung tut not

So akzeptabel die erwähnten Punkte in Sachen Interoperabilität dargestellt werden, so unzufrieden ist der VöV mit den Vorstellungen des BAV bezüglich Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien. Im Gegensatz zum ersten Themenbereich sollen in diesen Belangen alle Bahnunternehmen nach den gleichen Massstäben bewertet werden. Das macht keinen Sinn. Kommt dazu, dass der vorgesehene Zeitrahmen von 18 Monaten unrealistisch ist: Die detaillierte Festlegung der Prozesse, die Erarbeitung von Branchenlösungen und die anschliessenden Ausbildungen benötigen einen Zeitrahmen von mindestens fünf Jahren.

Nach der Vorkonsultation werden die Artikel in der NZV und der EBV durch das BAV unter Mitwirkung der Bahnen und des VöV überarbeitet und kommen im Oktober in eine Anhörung. Die Inkraftsetzung der neuen Artikel ist auf den 1. Juli 2013 geplant.

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

Touristik- und Bahnplakate in luftiger Höhe

Bereits zum zweiten Mal zeigt die Seilbahngesellschaft Lugano-Paradiso Monte San Salvatore zuoberst auf dem Aussichtsberg eine Freiluftausstellung mit 32 touristischen Bahnplakaten. Thema in diesem Jahr ist «Die Schweiz – ein Wassererlebnis».

Praktisch sämtliche Grössen der Schweizer Plakatkunst zwischen 1885 und 1950 geben sich auf dem gut 900 Meter hohen Aussichtsberg ob Lugano ein Stelldichein: Giovanni Giacometti, Emile Cardinaux, Daniele Buzzi, Alois Carigiet, Herbert Leupin, Cuno Amiet und Otto Baumberger. Sie alle haben Plakate gestaltet, in denen Wasser eine zentrale Rolle spielt. Der Thunersee etwa wird – frühe Vorwegnahme von Google Earth – wie aus der hoch fliegenden DC 3 gezeigt, Bellerive Plage in Lausanne (natürlich) mit einer jungen Badenden, der Trümmelbach mit gewaltigem Gestiebe und das Plakat der jungen Eisenbahnlinie Lugano-Ponte Tresa mit

der ganzen Seenpalette um Lugano rum (1912). Der Traum von Ausstellungsmacher und Seilbahndirektor Felice Pellegrini, auch Staumauerplakate zu zeigen, liess sich allerdings nicht verwirklichen: Von den vielen Staudämmen gibt es – schlicht keine Poster. Die Ausstellung ist jederzeit frei zugänglich und kostenlos.

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



Lugano – Ponte Tresa auf dem Plakat von 1912.

Bahnwunder und Projekte bis zur «Übersättigung»

Wie viele Bahnprojekte müssen jeweils entstehen, damit eine Linie auch wirklich realisiert wird? Das Buch «Bahnvisionen im Engadin» gibt auf die Frage eine quantitative Schweizer Antwort, die mit wundervollen alten Chamois-Bildern des berühmtesten Hochtales der Welt auch noch äusserst unterhaltend geworden ist.

Bahnprojekte, das lehrt der Band mit der Sammlung von über 50, meist nicht realisierten Bahnprojekten in und ums Engadin, waren vor hundert Jahren so umkämpft wie heute. Geht es aber in der Neuzeit vor allem um kantonale Bauaufträge, Anbindung an die Schiene oder ums Prestige von Baudirektoren, ging es vor hundert Jahren und vorher oft darum, sich Konzessionen zu sichern, damit sie keine Konkurrenz erhaschen konnte. Oder darum, dem verfeindeten Hotelier und Nachbarn eins auszuwischen. So schildern es zumindest die Autoren Jehli, Hofmann, Huber und Goss, drei davon aus dem Engadin.

Radikaler Heimatschutz – damals noch mehr als heute

Wenn sich heute die Seilbahn-Bauer etwa am Weissenstein über radikalen Heimatschutz beklagen, tun sie das zwar mit allerhand guten Argumenten. Dennoch war 1907 der Heimatschutz-Widerstand gegenüber beispielsweise der Muottas Muragl-Bahn deutlich handgreiflicher. Ein Nachkomme von Jürg Jenatsch, ein offenbar traditionell zur Gewalt neigendes Geschlecht, schickte – «Tatgrund Heimatschutz» – per Seilschnitt schon mal sechs Tonnen Bahngegengewicht ungebremst Richtung Talstation, wo es denn auch den Pultwagen im Erdreich verschwinden liess. Bevor Jenatsch auch das zweite Gewicht filmreif zu Tale donnern lassen konnte, überwältigten ihn die lokalen Bähnler. Der Heimatschützer hätte dabei allzu gern auch noch die Bergstation angezündet. Die Muottas Muragl-Bahn überlebte, andere Bahnen scheiterten am Heimat- oder Naturschutz, etwa diejenige auf die Bernina. Dieser Widerstand äusserte sich aber durchaus gutschweizerisch in demokratischen Abstimmungen. Der überragende Schweizer Geologe Albert Heim befeuerte die damalige Opposition: «Bleibt eingedenk des hohen Ehrenamtes

Eurer Fürsorgepflicht an Eurem Piz Bernina! Beschützt ihn treu in seiner erhabenen Herrlichkeit!»

Wie oft solche Gedanken die Stimmberechtigten in den Gemeinden Nein stimmen oder den Bundesrat eine Konzession verweigern liessen, ist nicht immer bekannt. Da wäre eine kleine Zusatzrecherche im Buch manchmal sinnvoll gewesen, eben um zum Beispiel herauszufinden, warum man heute mit keiner Seilbahn ins «Paradies» (unterhalb des Piz Languard ob Pontresina) schweben kann.

Konzessionen-Orgie bis zum Abwinken

Mal wollten die Bündner Bahnbauer normalspurig über den Ofenpass (1891) bis nach Mals im Vintschgau, mal sollte die Strecke St. Moritz–Pontresina über den Statzer See führen (1893). Die RhB hätte nach diversen Plänen locker die Grenze zu Österreich in Martina erreichen (1899) oder über den Julier dampfen sollen (1910). Immer hatte der Bundesrat zu einem Konzessionsgesuch Stellung zu nehmen. Und vor allem in der Belle Epoque, der wirtschaftlich äusserst prosperierenden Zeit vor dem ersten Weltkrieg, war die Landesregierung grosszügig. Nur einer Minderheit wurde die Konzession verweigert, unzählige Konzessionen mussten aber verlängert werden, und viele verfielen schliesslich ungenutzt. Wenn nicht, hätte die Schweiz jetzt womöglich die kurvenreichste Bahnstrecke der Welt runter von Maloja ins Bergell bis nach Chiavenna. Oberhalb von Vicosoprano sah die Linienführung der Verfasser («Schweizerische Eisenbahnbank») aus, wie wenn Kindergärtler eine Boa Constrictor zeichneten. Dabei wäre man vier Mal langsamer als ein Tourenvelo gewesen; für die 51 Kilometer von St. Moritz bis Chiavenna hätte es 6 Stunden und 20 Minuten gedauert.

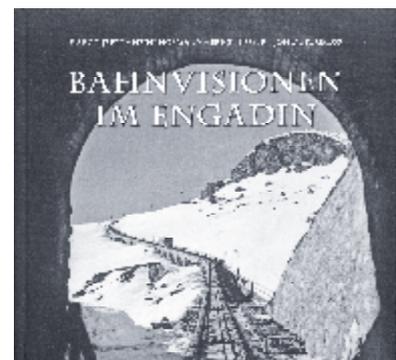
Ruttner und die Bündner Autoverweigerung

Die Autoren haben auch noch ein paar bahnerferne Verkehrshistorien ausgegraben. Das generelle Bündner Auto-Fahrverbot zwischen 1900 und 1925 ist zwar hinreichend bekannt. Schön aber, wie die Rolle der RhB gezeichnet wird, die sich 1916 und 1925 bei den diversen Abstimmungen durchaus fürs Auto eingesetzt hatte, wohl nicht zuletzt wegen der Zubringerfunktion von Postautos für die Bahn.

Fast gänzlich unbekannt im Flachland ist aber bisher gewesen, wie die Bündner Fernhändler in der Zeit vor dem Strassen- und Bahnbau ihre Pässe im Winter überschritten haben. Nicht vor allem zu Fuss, sondern eben mit Packpferden. Die Wege mussten vorher in einer harten Gemeinschaftsaufgabe von Mensch und Tier im Rahmen einer Grossorganisation gepfadet, gestampft und trassiert werden. Und zwar so, dass nicht die nächste Schneewehe sie wieder füllen konnte: Low Tech vom Feinsten, heute praktisch vergessen.

Wer gelegentlich mit dem Jekami der Kantone für die unglaublichsten Bahnprojekte konfrontiert ist, muss das Buch lesen. Wer Geschichte gern lebendig beschrieben liest, ebenfalls. Und natürlich ist das auch eine Pflichtlektüre für alle Engadin-Liebhaber, von denen es in der Schweiz knapp acht Millionen geben soll.

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



Marco Jehli/Heini Hofmann/Ernst Huber/Jon Duri Gross
Bahnvisionen im Engadin
Utopien und Realitäten 1838–1938; 2011; CHF 49.–

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

Oktober 2012