voyage

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

4 | 2013 | September
Verbandsinformationen

Nach der VöV-Generalversammlung: Apéro und Netzwerken im Berner Rosengarten.

VöV und Litra führen FABI-Ja-Kampagne 5

Voraussichtlich am 9. Februar 2014 kommt FABI in die Volksabstimmung. VöV und Litra führen gemeinsam die Kampagne für die Ja-Parole.

Login wird zur AG – der VöV zum Aktionär 9

Der Ausbildungsverbund login soll von einem Verein zu einer AG umgewandelt werden – mit SBB, BLS, RhB und VöV als Aktionären.

VöV-Positionspapier zum RPV 10

Der regionale Personenverkehr (RPV) steht vor grossen Herausforderungen – der VöV zeigt in seiner Broschüre, wie die Zukunft erfolgreich zu meistern ist.

Die Eigentümergesellschaft ist das Fundament der öV-Plattform

Der «Strategieausschuss des Direkten Verkehrs» (StAD) hat am 3. September den bedeutenden Grundsatzentscheid zur Gründung einer Eigentümergesellschaft für die zukünftige öV-Plattform gefällt. Auf der öV-Plattform werden öV-Projekte wie das zukünftige Preissystem (ZPS) des öV Schweiz verankert werden. Die öV-Plattform ist das Ergebnis der Ablösung und intelligenten Erneuerung der gemeinsamen Verkaufs- und Vertriebsinfrastruktur des Direkten Verkehrs. Die neue Systemlandschaft, die so genannte «öV-Plattform», gewährleistet konsistente öV-Dienstleistungen und erschliesst Synergiepotentiale in der Zusammenarbeit der Transportunternehmen.

Ich bin sehr froh um den StAD-Entscheid, in dem die Eigentumsanteile der Eigentümergesellschaft (alle TU können partizipieren), ihre Rechtsform, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und der Gründungszeitpunkt festgehalten sind. Jetzt geht es darum, diesen Entscheid rasch umzusetzen!

Auch bei einem anderen Thema geht es vorwärts, so auch beim «Regionalen Personenverkehr» (RPV): Im Juni haben wir ein Positionspapier (voev.ch/rpv.html) verabschiedet, auf die Herausforderungen hingewiesen und unter anderem mehr Verbindlichkeit und einen eng abgestimmten Finanzplan- und Bestellprozess verlangt. Die Besteller müssen den aus Investitions- und Betriebsfolgekosten resultierenden Abgeltungsbedarf frühzeitig anerkennen und in ihre Finanzplanung aufnehmen.

Nun hat auch die Politik den Handlungsbedarf erkannt: Die Kommission Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates hat im August eine Motion zum RPV eingereicht. In dieser Motion werden unserer Anliegen aufgegriffen. So wird der Bundesrat beauftragt, Massnahmen zu unterbreiten, wie die Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs langfristig sichergestellt und wie dessen Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden kann. Wir sind gespannt auf die Antwort des Bundesrates!

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

VöV-Generalversammlung im Zeichen der Jubiläen 2
Studie zum Güterverkehr 2030 5
Hans Kaspar Schiesser im Unruhestand 6
Fähigkeitsausweis im Personenverkehr obligatorisch 6
Schweizweit von Haltestelle zu Haltestelle reisen mit dem City-Ticket 7
Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» am 10. Dezember 2013 7
«Wir holen auch in Zukunft die Bedürfnisse der Kunden ab» 8
Neuer Standard für Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur 11
Schienengipfel 2013: Weichenstellung für Europas Bahnen 12

Ausblick

Freitag, 25. Oktober 2013
Einführungsschulung RTE – Regelwerk Technik Eisenbahn
Ort: Hotel Arte, Olten

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

VöV-Generalversammlung im Zeichen der Jubiläen

Mit der BLS, dem RBS und bernmobil zeichneten gleich drei jubilierende Transportunternehmungen für die Organisation der VöV-Generalversammlung in Bern verantwortlich. Trotz dem Erfolg von FABI im Parlament gab es inhaltlich nicht nur zu feiern, wie die wichtigsten Forderungen bezüglich der Finanzierung des Agglomerationsverkehr und an die Raumplanung zeigten.

Der Einsatz hat sich gelohnt: Ende Juni verabschiedete das Parlament die Bahnfinanzierungs-Vorlage FABI: Dabei sind fast alle Forderungen des VöV übernommen worden, vor allem die Erhöhung des 1. Ausbauschrittes von 3,5 auf 6,4 Mia. Franken. Da die Vorlage für den gesamten öffentlichen Verkehr enorm wichtig ist, engagiert sich der VöV gemeinsam mit der Litra im Abstimmungskampf zu FABI (www.fabi-ja.ch / www.oui-faif.ch). Vize-Direktorin Mirjam Bütler präsentierte an der GV den taufrischen Internet-Auftritt und zeigte, wie der VöV seine Mitglieder hinsichtlich der Volksabstimmung unterstützen wird.
Zum Gegenstück zu FABI für die Strasse, dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF, hat der VöV eine klare Forderung aufgestellt: Die Gelder für Agglomerationsprojekte des öV müssen langfristig gesichert werden, und zwar mindestens im heutigen Ausmass (Infrastrukturfonds), wie Präsident Urs Hanselmann in seiner GV-Rede betonte: «Es muss sichergestellt sein, dass mit dem NAF auch Tram- und Bussysteme in Städten und Agglomerationen weiter ausgebaut werden können.»
Urs Hanselmann, der einstimmig für ein weiteres Jahr als Präsident gewählt wurde und dann von Michel Joye (tl) abgelöst wird, zeigte in seinem Referat weiter auf, dass künftig eine Siedlungsverdichtung nach innen in den grossen Städten und entlang ausgewiesener Wachstumskorridore stattfinden wird. Gerade in verdichteten Räumen aber ist der öV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr besonders effizient. Der VöV-Präsident verlangte deshalb nach einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung nicht nur in den Städten und Agglomerationen, sondern schweizweit.

Kundenfreundlichkeit und brancheninterne Zusammenarbeit

Direktor Ueli Stückelberger betonte in seinem Referat vor allem zwei interne Bekenntnisse: Zum einen den erkannten Handlungsbedarf in Sachen «Kundenfreundlichkeit». Es sei das erklärte Ziel, die Kundenfreundlichkeit vermehrt ins Zentrum zu stellen und den Kundinnen und Kunden ein kundenfreundliches, das heisst einfaches, kalkulierbares und möglichst einheitliches Gesamt-öV-System zur Verfügung zu stellen. Damit dies erreicht wird, brauche es zwischen dem Direkten Verkehr und den Verbünden gemeinsame koordinierte Anstrengungen und mehr Verbindlichkeit, wie Stückel-

Direktoren unter sich: Ueli Stückelberger und Christoph Juen (hotelleriesuisse).

Führte souverän durch die Generalversammlung: VöV-Präsident Urs Hanselmann

Oben links: Immer wieder ein gefragter Gesprächspartner: Martin Bütikofer, der Direktor des Verkehrshauses (links).

TU-Chefs: Andreas Meyer (SBB) …

… Michel Joye (tl) und Daniel Landolf (Postauto AG).

berger hervorhob: «Die brancheninterne Zusammenarbeit ist wichtig, um den Kundinnen und Kunden ein abgestimmtes und einfaches Angebot unterbreiten zu können. Betreffend die gemeinsame Eigentümergesellschaft für die neue öV-Plattform haben wir nun Nägel mit Köpfen zu machen und die notwendigen Grundsatzentscheide zu fällen.»

Neben den politischen Forderungen verlief die «Heim-GV» in Bern in gewohnt routiniertem Rahmen, speditiv und ohne grosse Diskussionen. Grussworte der bernischen Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Berns Gemeinderätin Ursula Wyss und UITP-Präsident Alain Flausch ergänzten und umrahmten die GV, während Professor Klaus Zweibrücken, Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplaner von Hochschule Rapperswil, im Gastreferat seine neun Thesen für einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht darlegte.

Ein Apéro im malerischen Rosengarten bei herrlichem Wetter sowie das Abendprogramm im Kursaal beendeten den ersten GV-Tag und bereiteten die Teilnehmenden auf die schon fast traditionell am zweiten Tag stattfindenden Workshops vor. In diesem Jahr waren es deren drei.

Ein Blick auf die Workshops

Aus aktuellem Anlass war der Safety-Workshop am Freitagmorgen besonders gut besetzt. Die Teilnehmenden nahmen vom BAV naturgemäss gerne zur Kenntnis, dass die Bahnsicherheit auf sehr hohem Niveau nicht etwa stagniert oder gar Rückschritte macht, sondern nach wie vor mit sinkenden Unfallzahlen und sinkenden Opferzahlen verbessert wird. Als Echo auf die jüngsten Unfälle war es für die TU auch beruhigend zu hören, dass das BAV, wie Pieter Zeilstra darlegte, sehr wohl Kosten-Nutzen-Überlegungen anstellt und wenig von Schnellschüssen hält. Thomas Baumgartner von den Appenzeller Bahnen sah eine Schlüsselrolle bei der Safety in der Ausbildung, aber auch in der Führung, die bei kleineren Bahnen zum Glück wenig Hierarchiestufen hat und den Chef oft vor Ort Einfluss nehmen lässt. Joëlle Vouillamoz (SBB) präsentierte die neu ausgearbeitete Evaluation zur Priorisierung von Sanierungen alter Signum-Problempunkte. Der Teufel liegt aber auch da im Detail, weil Sicherheitssysteme in der Regel nur optimal funktionieren, wenn die Teilsysteme zusammenpassen und nicht aus zig Generationen von Technologien bestehen. In der Diskussion standen die Lokführer oft im Mittelpunkt. Fazit der Teilnehmer: Es lohnt sich zu untersuchen, ob und wieweit Routine einen Effekt auf die «Schwachstelle Mensch» in der Bahnsicherheit hat.

Dass Safety und Security in aller Regel zwar beide mit «Sicherheit» übersetzt werden, miteinander aber nur am Rande zu tun haben, zeigte der Workshop «Security» an Hand von best-practice-Vorträgen. «Security» so die einhellige Meinung der Vortragenden, meint in erster Linie das Sicherheitsempfinden der Kundinnen und Kunden, wenn sie den öV benützen. Reto Würgler (bernmobil), Daniel Leuba (tl), Urs Brechbühl (PAG und Stephan Bärtschi (BLS) präsentierten aber nicht nur die Anstrengungen und Erfahrungen ihrer Unternehmen in Sachen «Security», sondern auch ihre Einschätzungen, was oder eben wie viel Video-Überwachung bringt. Das Erstaunliche war, dass sich die Sicherheitsexperten in diesem Punkt gar nicht einig waren. Die Meinungen gingen von «Die Videoüberwachung ist ein sehr wirksames Mittel zur Eindämmung von Vandalismus und Übergriffen im öV» bis zu «Videoüberwachung bringt zu wenig, um ein Standbein in den Security-Überlegungen unseres Unternehmens darzustellen».

Viele Bahnhöfe haben ihre Kapazitätsgrenze erreicht und müssen ausgebaut werden. Die vorhandenen Mittel sind aber beschränkt und die Umsetzung von Ausbauprojekten ist langwierig. Welche Handlungsoptionen haben Transportunternehmen, wenn sich das Angebot nicht oder nicht sofort ausbauen lässt? Auf der Suche nach Antworten besuchten die TeilnehmerInnen den RBS-Bahnhof Bern. Ursprünglich für 16 000 Fahrgäste pro Tag geplant, benutzen diesen an Spitzentagen über 60 000 Fahrgäste. Mit einem geschickten Warteraumsystem gelingt es, diese Fahrgastmengen zu lenken. Im zweiten Teil erarbeiteten Gruppen weitere Handlungsoptionen. Provokativ war dabei der Ansatz, dass die TU passiv auf Selbstregierung setzen sollen. Mit der Erkenntnis, dass die Ausrichtung des öV auf die Verkehrsspitze unwirtschaftlich ist, sind flexible Arbeitszeiten, Home-Office und angepasste Schulzeiten zu forcieren. Die zweite Gruppe versuchte mehr aus dem Bestehenden herauszuholen. Im Vordergrund stand dabei die Verbesserung der Kundeninformation mittels Apps oder Anzeigen auf den Perrons. Eine dritte Gruppe prüfte marktwirtschaftliche Instrumente. Zum Schluss zeigten Ulrich Reinert und Daniel Spring vom RBS am Beispiel des geplanten Tiefbahnhofs auf, wie die aktuellen Kapazitätsengpässe mittelfristig mit einem grossen Wurf überwunden werden können.

Roger Baumann, Hans Kaspar Schiesser, Christian Bumann

Internationale Gäste: Helga Severyns (ganz links), Alain Flausch (beide UITP), Patrice Plojoux (tpg).

Berner Grusswort: Gemeinderätin Ursula Wyss.

Ungezwungene Atmosphäre beim Mittagessen vor der GV.

Smalltalk mit Pierre-André Meyrat (stv. Direktor BAV), Regula Herrmann (Chefin Sektion Personenverkehr BAV), Gery Balmer (Chef Abteilung Politik BAV) und Cesare Brand (Generalsekretär CIT) (von links).

VöV-Vizedirektorin Mirjam Bütler warb für die FABI-Kampagne und stellte die Inhalte und Botschaften vor.

FABI-Ja-Kampagne «Die Schweiz braucht einen starken öV»

Der VöV und die Litra führen gemeinsam die Ja-Kampagne für FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur), die voraussichtlich am 9. Februar 29014 vors Volk kommt. An der VöV-GV wurde der Internet-Auftritt und die Kampagne vorgestellt.

Der Internet-Auftritt zur ja-Kampagne zu FABI ist seit 22. August online. Kurze, prägnante Botschaften zeigen auf, wie von FABI alle Regionen der Schweiz profitieren. Unter dem Motto «Die Schweiz braucht starken öffentlichen Verkehr» fasst die Kampagne die Vorteile in sieben Kernbotschaften zusammen:

- FABI bringt die ganze Schweiz voran
- FABI steht für den durchdachten Ausbau und gesicherten Unterhalt
- FABI schafft Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum
- FABI schont Landschaft und Umwelt
- FABI garantiert eine sichere und faire Finanzierung
- FABI behebt Engpässe und Lücken im Schienennetz
- FABI sorgt dafür, dass die Schweiz mobil bleibt

Der offizielle Kampagnen-Start findet in der ersten Dezember-Hälfte statt. Bis dahin ist es vor allem wichtig, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu informieren.

- Gefordert sind alle Mitarbeitenden des öffentlichen Verkehrs. Der VöV ist in allen Regionen verankert – dank Ihnen.
- Sie sind glaubwürdige Botschafterinnen und Botschafter für ein starkes JA zu FABI.
- Wir zählen auf Ihr Engagement! Organisieren Sie Veranstaltungen in Ihren Regionen und stellen Sie sich als Referentinnen und Referenten zur Verfügung.
- Wir können Ihr Engagement mit passendem Material und Beratung unterstützen.

So unterstützt Sie der VöV:

- Prospekt d/f zum Verteilen an Mitarbeitende und Kundschaft
- Website informativ, überzeugend, mit Agenda
- Laden Sie den Web-Banner von der Website herunter und integrieren Sie ihn auf Ihrer eigenen Website
- Ergänzen Sie Ihre E-Mail-Absender mit unserer Byline: sie sind ebenfalls auf der Website runterzuladen
- Stellen Sie FABI Ihre «Hausmedien» zur Verfügung
- Führen Sie Infoveranstaltungen durch und lassen Sie diese medial begleiten
- Botschafter-Koffer: Standardpräsentation, Argumentarium, «Fragen und Antworten», Factsheets etc. stehen demnächst zu Ihrer Verfügung.

Für alle weiteren Fragen steht Ihnen Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV und Co-Kampagnenleiterin «JA zu FABI», zur Verfügung (mirjam.buetler@voev.ch).

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

Studie zum Güterverkehr 2030

Mitte August präsentierten der VöV, SBB Cargo, BLS Cargo und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) an einer Medienorientierung in Bern die Erkenntnisse aus einer Studie zum Schienengüterverkehr in der Fläche 2030.

Verkehrspolitische Diskussionen zum Güterverkehr fokussieren sich in der Schweiz fast immer auf den alpenquerenden Verkehr und die Möglichkeiten zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Neuerdings rückt aber der Güterverkehr in der Fläche auf die politische Agenda. Gleichzeitig wächst der Bedarf an fundierten Analysen zum Güterverkehrsmarkt und seiner künftigen Entwicklung. Deshalb haben 2012 der VöV, SBB Cargo und der Verband der Verladenden Wirtschaft (VAP) zusammen mit SBB Infrastruktur, BLS Cargo, den Schweizerischen Rheinhäfen sowie dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Studie in Auftrag gegeben, welche die wichtigsten Entwicklungen zum Schienengüterverkehr quantifiziert.

Die vier wichtigsten Erkenntnisse sind:

- Personen- und Güterverkehr auf der Schiene werden bis 2030 gemäss neuesten Prognosen des Bundes massiv wachsen. Will der Güterverkehr in der Konkurrenz um die Trassen nicht völlig abgehängt werden, müssen ihm Netznutzungspläne auf einigen Achsen minimale Trassenpaar-Zahlen garantieren.
- Die tägliche Betriebszeit für den Güterverkehr muss zwingend 18 (statt 15) Stunden betragen.
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Pünktlichkeit der Güterzüge müssen bis 2030 deutlich zunehmen können.
- Das Volumen des Verkehrs mit Verkehrsträgerwechsel wird über den Kombinierten Verkehr hinaus zunehmen. Der Bund muss deshalb seine im neuen Gütertransportgesetz vorgesehenen Innovations-Hilfen vor allem für Techniken betreffend den Verkehrsträgerwechsel intelligent einsetzen.

Als übergreifendes Fazit kamen die Branchenvertreter zu drei Erkenntnissen:

- Der Schweizer Schienengüterverkehr in der Fläche hat gute Zunftsperspektiven.
- Die vom Parlament verabschiedete Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur), die voraussichtlich am 9. Februar 2014 zur Volksabstimmung kommt, dient auch dem Güterverkehr.
- Die Vorlage Schienengüterverkehr in der Fläche (Revision Gütertransportgesetz) sichert die Zukunft des Binnengüterverkehrs.

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

Hans Kaspar Schiesser im Unruhestand

Am 30. August hatte Hans Kaspar Schiesser (65) seinen letzten Arbeitstag beim VöV. Typisch für ihn: Anstelle einer ausgedehnten Verabschiedungsrunde gab es für den langjährigen Verkehrsexperten noch einmal einen Tag voller Termine.

«Schiesser verlässt den VCS» titelte die Neue Zürcher Zeitung Ende April des Jahres 2001. In der kurzen Meldung der Nachrichtenagentur SDA hiess es dazu: «Der langjährige Leiter der Verkehrspolitik beim Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Hans Kaspar Schiesser, verlässt den VCS per Ende Juli. Er wechselt zum Verband öffentlicher Verkehr (VöV), wo er Visionen für den ÖV entwickeln werde. Der VCS verliere seinen wohl profiliertesten Exponenten, hiess es weiter. Der studierte Soziologe und Politologe begann seine berufliche Karriere als Journalist und war von 1983 bis 1988 Pressesprecher der SP Schweiz.»

Ende August, wieder gut zwölf Jahre später, müsste der Titel wieder lauten: «Schiesser verlässt den VöV» – nur dass er den VöV nicht «verlassen» hat, sondern Ende August pensioniert worden ist. Und damit fachlich wie menschlich eine grosse Lücke hinterlässt.

Bester Beleg dafür war sein Auftritt an der VöV-Generalversammlung in Bern. Mit viel Herzblut plädierte Schiesser als Sekretär der Kommission Güterverkehr in der Arena des Kursaals für die Anliegen des Güterverkehrs – wenig hätte gefehlt, und er hätte eine Standing Ovation erhalten. Stellvertretend wohl auch als Anerkennung für seine schon fast unzähligen Tätigkeiten und Projekte während seiner Zeit beim VöV, wie Easy Ride, Aarberger Runde, Forum Verbunde, sein visionäres Werk «Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030 und, und, und.

Sein letztes und wie immer umfangreiches Werk wird erst veröffentlicht, wenn Hans Kaspar Schiesser schon eine ganze Weile das Leben als Pensionär geniesst: Die Festschrift zum 125-jährigen Jubiläum des VöV, für die er die wohl umfassendste öV-Chronologie der Schweiz erstellt hat.

Seine engagierten Auftritte und seine Begeisterungsfähigkeit hatten zuvor schon hunderte von öV-interessierten Menschen erlebt – beispielsweise, wenn Hans Kaspar Schiesser jeweils im Januar an der Vernissage Inhalt und Bedeutung der aktuellen Plakatausstellung erklärte, deren Vater und Kurator er jeweils war. Oder wenn er einer Delegation schwedischer Verkehrspolitikerinnen und -politikern Wesen und Funktionsweise der Finanzierungsmechanismen des Schweizer öV-System nicht einfach erklärte, sondern nachgerade ans Herz legte.

Sein «Feu sacre» wird Hans Kaspar Schiesser auch weiterhin antreiben, an Hobbies fehlt es ihm in der Tat nicht: neben deutlich höheren Umfängen in Sachen Rennvelo-Kilometer dürfte vor allem auch sein «Quadcopter», ein Helikopter mit vier Rotoren und Minikamera reichlich mehr Flugstunden erleben.

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

Fähigkeitsausweis im Personenverkehr obligatorisch

Seit 1. September 2013 müssen Lenkerinnen und Lenker von Bussen und Cars in Polizeikontrollen neben dem Führerausweis auch den Fähigkeitsausweis vorweisen.

In Europa ist für Personentransporte seit 1. September neben dem Führerausweis auch der Fähigkeitsausweis erforderlich. Diese Vorschrift gilt für Fahrten mit Cars und Bussen (Kat. D) sowie Kleinbussen mit mehr als acht Sitzplätzen (Kat. D1). Auch Fahrerinnen und Fahrer von Schüler-, Behinderten- und Arbeitertransporten benötigen den Fähigkeitsausweis.

Mit dem Fähigkeitsausweis weisen die Fahrerinnen und Fahrer nach, dass sie über die nötigen Kompetenzen für den Transport von Personen verfügen und sich regelmässig weiterbilden. Ab dem 1. September 2014 wird das auch für den Güterverkehr (Kat. C und C1) gelten. Seit dem Inkrafttreten der Chauffeurzulassungsverordnung am 1. Januar 2008 haben in der Schweiz bereits über 53 000 Personen den Fähigkeitsausweis für den Personenverkehr erworben oder sogar bereits zum ersten Mal verlängert.

Für den Erwerb des Fähigkeitsausweises ist eine dreiteilige Prüfung (schriftlich, mündlich, praktisch) zu bestehen. Fahrerinnen und Fahrer, die vor dem 1. September 2009 einen Lernfahrausweis beantragt hatten, erhalten den Fähigkeitsausweis prüfungsfrei. Alle aber mussten bis zum Ende der ersten Weiterbildungsperiode am 31. August 2013 ihre Weiterbildungspflicht (fünf Ausbildungstage innert fünf Jahren) erfüllt haben, um den Fähigkeitsausweis zu erneuern. Über www.cambus.ch kann der Stand der Weiterbildung abgefragt sowie der Fähigkeitsausweis bestellt oder verlängert werden.

Umfassende Informationen rund um den Fähigkeitsausweis für Fahrerinnen und Fahrer im Güter- und Personentransport gibt es auf der Webseite www.cambus.ch.

(pd)

Schweizweit von Haltestelle zu Haltestelle reisen mit dem City-Ticket

Seit einigen Jahren gibt es im öffentlichen Verkehr das City-Ticket für grössere Städte wie Basel, Bern, Zürich und Luzern. Das City-Ticket ermöglicht den Kundinnen und Kunden, mit einem Kaufvorgang ein einziges Billett für eine Reise von Stadt zu Stadt mit integrierter Tageskarte für den Ortsverkehr der Abfahrts- und/oder Zieldestination zu erwerben. Ab Fahrplanwechsel 2013 wird dieses Angebot auf 32 zusätzliche Destinationen ausgeweitet.

Die Erweiterung der City-Ticket-Destinationen wurde im Rahmen des Programms Zukünftiges Preissystem öV Schweiz (ZPS) realisiert. Sie ist der erste Schritt zur konsequenten Umsetzung der DV-Vision «eine Reise, ein Ticket» und bringt eine erlebbare Vereinfachung des Tarifsystems aus Kundensicht.

Gleichzeitig wurden für sämtliche City-Ticket-Destinationen gemeinsame tarifarische Eckwerte für Preisbildung und Nutzungsbestimmungen definiert. Damit erhalten die öV-Kundinnen und -Kunden harmonisierte Angebote in einem konsistenten preislichen Rahmen. Der Preis für den City-Teil des City-Tickets orientiert sich an zwei Einzelfahrten für den entsprechenden Geltungsbereich (Liniennetz beziehungsweise Zonen).

Bei der Aufnahme der Ortsverkehre wurden zwei unterschiedliche Verfahren angewendet. Ortsverkehre mit wenigen Linien wurden mit sämtlichen Haltestellen in den Direkten Verkehr (DV) aufgenommen, dies war beispielsweise bei Burgdorf der Fall. Für Ortsverkehre mit grösseren Liniennetzen wurden bei der Aufnahme die neuen harmonisierten City-Ticket Bestimmungen angewendet. Ausserdem wurden einige Verbesserungen im Vertrieb sowie eine Entschärfung der Komplexität im Ticket-Shop der SBB vorgenommen.

Als weiterer Schritt hin zu einem einfachen, kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr ist die Einführung von strecken- und zonenübergreifenden Abonnementen per 2017 geplant.

Diese Destinationen werden per Fahrplanwechsel in den Direkten Verkehr aufgenommen:

Herisau	Gossau SG
Dornach	Eglisau
Moutier	Wohlen
Bottmingen-Oberwil	Adelboden
Belp	Burgdorf
Boll	Däniken
Langenthal	Langnau

Für diese Destination ist ab Fahrplanwechsel neu ein City-Ticket erhältlich:

Adliswil	Bülach
Davos	Dietikon
Erlenbach ZH	Glattbrugg
Herrliberg	Horgen
Kilchberg ZH	Kloten
Lausanne-Ouchy	Männedorf-Uetikon
Martigny	Meilen
Opfikon	Orbe
Pfäffikon SZ/Freienbach	Porrentruy
Rapperswil-Jona	Regensdorf
Rümlang	Rüti ZH
Sion	Stäfa
Thalwil	Uster
Wädenswil	Wald ZH
Wallisellen	Wetzikon ZH
Zollikerberg	Zollikon

Alle bisherigen City-Ticket-Destinationen sind weiterhin erhältlich.

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

Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» am 10. Dezember 2013

Bereits zum dritten Mal informieren wir Sie im Rahmen unserer Tagung «Schritte in die öV-Zukunft» über die wichtigsten gemeinsamen Verkaufs- und Vertriebsprojekte des öV Schweiz. Ein besonderes Augenmerk wird in diesem Jahr auf die Kundinnen und Kunden gelegt. Wann wird der vereinfachte Zugang zum öffentlichen Verkehr aus Kundensicht erlebbar? Mit welchen Fahrausweisen reist man im Jahr 2017? Wie werden bestehende «Kundenfallen» abgebaut? Was bringt die öV-Karte? Die Frage nach der Kundenzufriedenheit wird auch Gegenstand einer Podiumsdiskussion sein: Wird auf hohem Niveau gejammert oder sind dringend Massnahmen nötig, damit der öffentliche Verkehr der Schweiz seinen hohen Standard behalten oder sogar noch verbessern kann?

Im Rahmen der Tagung wird aber auch gezeigt, welche Infrastrukturanpassungen für die neuen Kundenerlebnisse nötig sind und ab wann sich die Transportunternehmen auf Neuerungen einstellen müssen. Wie läuft die Kontrolle der öV-Karte ab und welche Geräte müssen dafür beschafft werden? Wie werden die Daten mit der neuen öV-Schnittstelle NOVA ausgetauscht? Ausserdem werden organisatorische Punkte, wie das gemeinsame Betriebsmodell der neuen öV-Systeme (öV-Plattform) erläutert.

Wie jedes Jahr besteht auch in diesmal mal die Möglichkeit, den Projektleiterinnen und Projektleitern im Anschluss der Referate Fragen zu stellen. Wir freuen uns auf einen spannenden Branchenaustausch.

Datum:	10. Dezember 2013
Zeit:	09.30–12.30 (danach Stehlunch bis 14.00 Uhr)
Ort:	Bern
Kosten:	CHF 200.–
Anmeldung:	fabian.riesen@voev.ch

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

«Wir holen auch in Zukunft die Bedürfnisse der Kunden ab»

Die Fakten sind bekannt: Der Ausbildungsverbund login soll von einem Verein in eine Aktiengesellschaft mit SBB, BLS, RhB und VöV als Aktionären umgewandelt werden. Welche Auswirkungen das hat und was die öV-Unternehmen in Zukunft erwarten können, erklärt Michael Schweizer, der Geschäftsführer von login im Interview.

Michael Schweizer, Geschäftsführer login

Michael Schweizer, login soll in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Warum?
Mit dem Schritt vom Verein zur AG soll Klarheit geschaffen werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen, die für eine AG gelten, sind gesetzlich klar geregelt. Das Vereinsrecht hingegen lässt rechtlich Vieles offen – das wollen wir mit dem Wandel in eine AG bereinigen. Denn: Die öV-Branche hat in den kommenden Jahren einen grossen Bedarf an qualifizierten Nachwuchskräften, auch aus dem Kanal der Berufslehre. Es ist erfolgsentscheidend für die Sicherung des Bedarfes, dass sich die grössten Verkehrsunternehmen und der VöV direkt als Eigner in der login AG engagieren, strategische Entscheide fällen und somit die Weichen für die Zukunft stellen.

Was wird sich für die heutigen Mitglieder von login konkret ändern?
Vorweg: Die heutigen Mitglieder dürfen nach wie vor auf das gleiche Leistungsangebot in der gleichen Qualität zählen. Wie heute holen wir auch in Zukunft die Bedürfnisse der einzelnen Kunden ab. Der firmenübergreifende Einsatz der Lernenden ist für viele Jugendliche ein grosser Pluspunkt und bei der Wahl für eine Lehre im öV entscheidend – selbstverständlich behalten wir auch diesen bei. Was ändert ist die Art der Beziehung: Die Beziehung zwischen login und den meisten öV-Firmen wird eine reine Kundenbeziehung sein. Als Vereinsmitglieder waren heute alle angeschlossenen öV-Firmen gleichzeitig auch Eigner. Diese Rolle fällt künftig den Aktionären SBB, BLS, VöV und RhB zu. Anstelle der bisherigen Vereins-Mitgliederversammlungen führen wir ab 2014 jährlich eine Tagung «Berufsbildung im öV» durch. Uns ist nach wie vor wichtig, aus erster Hand über aktuelle Entwicklungen zu informieren und auch den Dialog zwischen allen beteiligten öV-Unternehmen betreffend der Nachwuchssicherung zu fördern.

Welche Leistungen bietet login in Zukunft an?
login bietet im Bereich der beruflichen Grundbildung die gleichen Leistungen an wie heute. Wir suchen in über 23 Berufen mehr als 700 Lernende, planen deren Ausbildung und begleiten sie während der ganzen Lehre. Als Ergänzung und im Auftrag des VöV haben wir auch den Lehrgang «Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr» im Angebot.
Das heisst, das login für die komplette Wertschöpfungskette verantwortlich ist. Das umfasst das Berufsmarketing, die Selektion geeigneter Kandidaten sowie die Durchführung der Basisausbildung in Lehrwerkstätten oder in Gleisbau-Teams. login plant sämtliche Ausbildungen und Einsätze der Lernenden und betreut sie während der ganzen Ausbildung. Zudem übernimmt login die gesamte Administration während der Lehre und ist für die Koordination mit den Berufsfachschulen und Berufsbildungsämtern verantwortlich.
Parallel dazu entwickeln wir die Berufslehren weiter, so dass sie auch auf einen längeren Horizont dem Bedarf der öV-Welt entsprechen. Zudem stellen wir in einzelnen Berufen im Auftrag des VöV die Branchenführung sicher – sprich: login organisiert und führt überbetriebliche Kurse durch, verantwortet die Lehrabschlussprüfungen etc.

Bis anhin hatten die Mitglieder des Vereins login die Möglichkeit, in den Vereinsversammlungen Einfluss zu nehmen. Welche Möglichkeiten gibt es in Zukunft, auf login Einfluss zu nehmen? Login hat ja ein Interesse daran, Leistungen anzubieten, die in der «öV-Branche» ankommen.
Ja – dem kann ich klar zustimmen. Login bietet das an, was die Branche braucht. Oder anders gesagt: Login stellt sicher, dass die benötigten Nachwuchskräfte mit den vereinbarten Fähigkeiten rechtzeitig nach der Lehre bereit stehen. Damit der künftige Verwaltungsrat die Weichen richtig stellt, berät ihn ein Fachbeirat «Berufsbildung öV». Die Mitglieder des Fachbeirates sollen im Grundsatz den Markt öV widerspiegeln.

Die neue login AG wird sich auf die Grundbildung konzentrieren. Was geschieht mit der Weiterbildung?
Die Weiterbildung wird auf den 1.1.2014 in die Bildung SBB integriert. Das heutige login-Weiterbildungsangebot wird den öV-Unternehmen auch künftig bei der Bildung SBB offen stehen.

Wird es teurer, wenn man weiterhin Lernende durch login ausbilden lässt?

Leitsätze login AG

1. Login bietet der Verkehrswelt der Schweiz ein hochwertiges berufliches Grundbildungsangebot an.
2. Das Grundbildungsangebot soll für Verkehrsunternehmen und Lernende attraktiv sein und die Basis bilden für hochwertige Angebote für die Kunden des öffentlichen Verkehrs. Es steht allen Verkehrsunternehmen ohne jegliche Diskriminierung offen.
3. Damit die Bildungsleistungen im Markt überzeugen, werden sie effizient erstellt und sind wettbewerbsfähig ausgestaltet.
4. Das finanzielle Ergebnis soll es erlauben, login unternehmerisch weiterzuentwickeln. Es ist nicht vorgesehen, eine Dividende auszurichten. Login legt die Preise auf der Basis von Standartprodukten fest und deckt die damit verbundenen Aufwendungen. Werden Sonderleistungen bestellt, stellt login diese separat in Rechnung.
5. Die grössten Verkehrsunternehmen und der VöV legen im VR die Strategie von login fest. Entscheidungen des Verwaltungsrats sollen im Konsens gefällt werden. Der VR stellt sicher, dass die Innovationskraft von login eine Stärke bleibt.
6. login ist für seine Kunden ein verlässlicher Bildungspartner. Grundlegende Veränderungen werden erst nach angemessener Ankündigungsfrist umgesetzt.

Die Preise 2014 entsprechen in etwa dem Preisniveau 2005 – dies bedeutet gegenüber 2013 einer durchschnittlichen Preissteigerung von maximal 5 Prozent. Ab 2015 fallen die Preise wieder und ab 2016 wollen wir wieder das heutige Preisniveau erreichen. Mit verschiedenen Effizienzsteigerungsmassnahmen beabsichtigen wir, den Wegfall des Bereichs Weiterbildung zu kompensieren, ohne, dass die Qualität für unsere Kunden leidet. Übrigens: Ein Teil der moderaten Preissteigerung wird durch den Wegfall des jährlichen Mitgliederbeitrags kompensiert. Im Weiteren erhalten die austretenden Mitglieder eine einmalige Kapitalausschüttung.

Ein kurzer Blick in die Zukunft: Welches sind die beiden grössten Herausforderungen und die beiden grössten Trümpfe der neuen login AG?

Herausfordernd ist es, dass wir trotz der demografischen Entwicklung genügend geeignete Nachwuchskräfte finden und mit unseren Kunden sicherstellen, dass diese auch nach der Ausbildung der Branche erhalten bleiben. Und, dass wir die Qualität und den Kundennutzen unseres Bildungsangebots hoch halten und wir die Kosten wieder senken.
Einer unserer Trümpfe ist, dass die Lernenden während der Lehre verschiedene Unternehmen kennenlernen. Dies fördert und fordert die Lernenden, vernetzt zu denken und entsprechend zu handeln. Der zweite Trumpf: login bietet den öV-Unternehmen als professionelle Bildungsorganisation den gesamten Prozess aus einer Hand an – umgesetzt durch unsere Bildungsprofis und profunde Kenner der Verkehrswelt.
In diesem Sinne bin ich zuversichtlich, dass viele Verkehrsunternehmen den Nutzen für sich erkennen und ihre Nachwuchssicherung auch im 2014 weiterhin login anvertrauen. Ich bin gespannt, wann erstmals ein ehemaliger login-Lernender an der Spitze eines Schweizer Verkehrsunternehmens steht!

Michael Schweizer, besten Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV und Vorstandsmitglied des Vereins login.

VöV beteiligt sich mit 10 Prozent als Aktionär der neuen login AG

Seit dem letzten Artikel im voyage 02/2013 hat sich im Bereich von login einiges getan. Offene Fragen wurden geregelt, gemeinsame Leitsätze für Grundbildung und Weiterbildung erarbeitet. Damit stehen die Zeichen für eine Umwandlung von login in eine Aktiengesellschaft auf grün. Zudem hat die Generalversammlung des VöV beschlossen, eine VöV-Bildungskommission zu schaffen.

Die Pläne der SBB, ihren Bereich Aus- und Weiterbildung neu zu organisieren, haben auch auf login grossen Auswirkungen. Seit dem letzten Artikel im voyage 02/2013 hat sich im Bereich von login einiges getan. Offene Fragen wurden geregelt, gemeinsame Leitsätze für Grundbildung und Weiterbildung erarbeitet. Es wurde auch die Zusammenarbeit zwischen den zukünftigen Aktionären VöV, RhB, SBB und BLS in einem Aktionärbindungsvertrag detailliert geregelt. Es wurden Statuten und ein Reglement erarbeitet. Damit stehen die Zeichen für eine Umwandlung von login in eine Aktiengesellschaft auf grün. Der Entscheid dazu soll an einer Mitgliederversammlung im November fallen.
Der Vorstand des VöV hat bereits beschlossen, sich an der Aktiengesellschaft von login mit 10 Prozent zu beteiligen. VöV-Direktor Ueli Stückelberger ist zufrieden: «Der Vorstand entschied sich einstimmig für eine Beteiligung des VöV an der neuen login AG. Damit haben wir nach den zum Teil kritischen Diskussionen eine gute Startbasis». Auch Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV und Vorstandsmitglied von login zeigt sich zufrieden: «Im Prozess steckte sehr viel Arbeit. Wir haben unsere Ziele erreicht. Wichtig ist, dass die Branche weiterhin konstruktiv zusammenarbeitet.»
Ebenfalls geplant ist, dass sich die RhB und die BLS mit je 10 Prozent beteiligen. Die SBB beteiligt sich mit 70 Prozent. Der Direktor der RhB, Hans Amacker, meint: «Die RhB ist froh, mit ihrer Beteiligung an login an einer professionellen und attraktiven Grundbildung im öV mitwirken zu dürfen». Bei der BLS ist der Entscheid für eine Beteiligung ebenfalls aufgegleist: BLS-CEO Bernard Guillelmon: «Nachdem die SBB die Umwandlung forderte, wurde in intensiven Diskussionen das Beste herausgeholt und eine akzeptable Lösung erarbeitet.» Damit wird die Grundbildung in der Branche weiterhin im Gemeinschaftsverbund login organisiert sein.
Nebst den Leitsätzen im Bereich Grundbildung (siehe Kasten) hat man auch im Bereich Weiterbildung gemeinsam Leitsätze erarbeitet. In diesen SBB-Leitsätzen zur Weiterbildung ist verankert, dass das Weiterbildungsangebot anderen Partnern der öV-Branche ohne jegliche Diskriminierung offen steht. SBB-intern und extern wird für die bezogenen Leistungen der gleiche Preis verrechnet. SBB-CEO Andreas Meyer: «Die SBB will für die öV-Branche ein verlässlicher Bildungspartner sein. Darum bieten wir die heutigen Leistungen weiterhin der ganzen öV-Welt an und investieren gezielt in die Qualität dieser Weiterbildungsangebote.»
Nun stehen die Zeichen für die Umwandlung des Vereins login in eine AG grundsätzlich auf grün. Der login-CEO Michael Schweizer erklärt im Interview, was sich nun für die Partner von login in Zukunft konkret ändern wird. Der Umwandlungsprozess ist komplex, deshalb bietet login in vier verschiedenen Regionen Informationsveranstaltungen an.
An der Generalversammlung des VöV wurde zudem die Schaffung einer VöV-Bildungskommission beschlossen. Als Präsident wurde Thomas Baumgartner, Direktor der Appenzellerbahnen, gewählt. Zudem wurde der branchenineterne Bildungsfonds aufgestockt. Mit diesem Bildungsgesamtpaket ist der VöV für die zukünftigen Herausforderungen gewappnet.

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

Hintergrundinformation: Wie geht es weiter mit der Wandlung vom Verein zur AG?

Die künftigen login-Aktionäre VöV, BLS, RhB und SBB haben in den vergangenen Wochen zusammen mit login die Statuten und das Organisationsreglement erarbeitet und bereinigt. Auf dieser Basis kann nun die Wandlung angegangen werden. Die heutigen Mitglieder erhalten eine Kapitalausschüttung – im Gegenzug verkaufen sie ihren login-Anteil an einen der vier künftigen Aktionäre VöV, BLS, RhB oder SBB. Dazu wird zwischen den beiden Parteien ein Aktienkaufvertrag abgeschlossen. Diese Verträge wurden den Mitgliedern zusammen mit den entsprechenden Erklärungen im September zugestellt. Die Mitgliedsfirmen haben bis Ende Oktober Zeit, diesen zu prüfen und wieder zurück zu schicken.

VöV-Positionspapier zur Zukunft des regionalen Personenverkehrs

Der regionale Personenverkehr der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte mit beeindruckenden Zuwachsraten. Das ist zwar sehr erfreulich, bringt aber eine ganze Reihe von Herausforderungen mit sich. Daher hat eine Arbeitsgruppe der Kommission Regionalverkehr ein VöV-Positionspapier erarbeitet. Es zeigt nicht nur die aktuellen Herausforderungen detailliert auf, sondern macht gleichzeitig Vorschläge, wie und durch wen diese zu meistern sind.

Der regionale Personenverkehr ist ein tragender Pfeiler des öffentlichen Verkehrs der Schweiz und leistet einen zentralen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung.

Alleine mit den Bussen und Zügen des Regionalverkehrs unternehmen die Passagiere täglich zwei Millionen Fahrten und legen dabei über 20 Millionen Kilometer zurück. Die Transportunternehmen müssen ihr Angebot laufend ausbauen, um die steigende Nachfrage bewältigen zu können. Jeder Ausbau des Angebotes bringt Mehrkosten mit sich. Und diese können die Transportunternehmen nicht gänzlich durch Effizienzsteigerungen auffangen.

Die Transportunternehmen stehen als verlässliche Partner für einen kundenorientierten, nachhaltig finanzierbaren Regionalverkehr ein und optimieren dafür ihr Geschäft laufend weiter. Die TU benötigen aber auch einen stringent geführten und abgestimmten Finanzplan- und Bestellprozess und sind darauf angewiesen, dass die Besteller den aus Investitions- und Betriebsfolgekosten resultierenden Abgeltungsbedarf frühzeitig anerkennen und in ihre Finanzplanung aufnehmen.

Möglich ist das nur, wenn das BAV, die Kantone und die öV-Branche gemeinsam nach Lösungen suchen und auch solche finden. Der VöV und die TU sind zu dieser Zusammenarbeit bereit und stellen sich dabei eine eigentliche «Task Force» aus den Beteiligten vor, welche die anstehenden Herausforderungen zügig angeht.

Die Herausforderungen

- Angebotsausbauten im Regionalverkehr sind aufgrund der wachsenden Nachfrage zwingend notwendig. Jeder Angebotsausbau bringt Mehrkosten mit sich. Die Transportunternehmen (TU) können diese trotz Produktivitätssteigerungen nicht alleine tragen. Die Mehrkosten müssen durch höhere Abgeltungen und/oder höhere Fahrausweispreise mitfinanziert werden.
- Die Entwicklung des aggregierten mittelfristigen Finanzbedarfs des gesamten Regionalverkehrs ist nur ansatzweise bekannt.
- Im Bestellverfahren fehlt es an Planungssicherheit, Verbindlichkeit und interkantonal abgestimmten Vorgaben.
- Aufgrund des vor allem beim Schienenverkehr hohen Fixkostenanteils können bei Angebotsreduktionen kurzfristig nur sehr geringe Kosteneinsparungen erzielt werden. Das Risiko von ungedeckten Kosten liegt damit einseitig bei den Transportunternehmen.
- Zur Bewältigung der Nachfragespitzen sind kostspielige Investitionen notwendig, während in den Nebenverkehrszeiten und Randregionen die schwache Auslastung zu einer ungenügenden Kostendeckung führt.
- Steigende Kundenanforderungen, zusätzliche Sicherheitsstandards und neue regulatorische Vorgaben beschränken das Potential für weitere Produktivitätssteigerungen.
- Die Komplexität des Systems Regionalverkehr nimmt zu. Für Unternehmen, die die gestellten Anforderungen nicht erreichen, wird es im Alleingang nicht mehr möglich sein, diese Komplexität wirtschaftlich sinnvoll zu meistern.
- Kantonsgrenzen stimmen vielerorts nicht mit den faktischen Marktgebieten oder betrieblich sinnvollen Angebotsperimetern überein.
- Den Transportunternehmen droht ein Arbeitskräftemangel. Das Personal ist überdurchschnittlich alt. In gewissen Berufsgruppen steigt die Eintrittsschwelle in die Arbeitswelt. Für die TU wird es wichtiger und schwieriger, geeigneten Personalnachwuchs für sich zu gewinnen.

Die RPV-Branche handelt

Auf diese Leitsätze haben sich die RPV-TU geeinigt:

- Wir entwickeln gemeinsam mit den Bestellern zukunftsgerichtete, nachhaltig finanzierbare und für unsere Kundschaft attraktive Angebotskonzepte.
- Wir stehen für einen effizienten Regionalverkehr ein und optimieren unser Geschäft stetig.
- Wir bekennen uns zur bestehenden Marktordnung und stehen deren Weiterentwicklung offen gegenüber.
- Wir suchen Synergien, sind offen für Kooperationen und bekennen uns zu einer Branchenstruktur, die der Marktgrösse und -komplexität entspricht.
- Wir zeigen uns als verlässliche Partner, offerieren termingerecht gemäss den Vorgaben der Gesetzgebung und leisten unseren Beitrag zu einem effizienten Bestellprozess.

Bedürfnisse der RPV-Branche

- Wir erwarten einen durch das BAV stringent geführten Finanzplanungs- und Bestellprozess, der alle Beteiligten verbindlich einbindet. Dazu braucht es verlässliche Spielregeln und eine Marktraumsicht.
- Wir sind darauf angewiesen, dass Bund und Kantone bei Angebotsentwicklungen den aus Investitions- und Betriebsfolgekosten resultierenden Abgeltungsbedarf frühzeitig in ihre Finanzplanung aufnehmen.
- Wir unterstützen die Weiterentwicklungen der regulatorischen Rahmenbedingungen. Dabei erwarten wir einen konsistenten und korrekten Einsatz der Instrumente, eine angemessene Risikozuscheidung und auf die Effizienz abgestützte regulatorische Vorgaben.
- Wir erwarten angemessene unternehmerische Anreize und unternehmerischen Handlungsspielraum, um das RPV-System weiterzuentwickeln.

Die RPV-Schrift steht auf der Homepage des VöV zum Download bereit oder kann auf der Geschäftsstelle bestellt werden.

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

Neuer Standard für Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur

Unabhängig von den aktuellen Diskussionen zum Thema hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen verbindlichen Standard für die Zugbeeinflussung der Meter- und Spezialspurbahnen (ZBMS-Standard) festgelegt und auf den 15. August 2013 in Kraft gesetzt.

Die Zugbeeinflussung ist ein automatisches System, das Zugfahrten überwacht und dann eingreift, wenn der Lokomotivführer nicht korrekt auf Signale und Geschwindigkeitsvorgaben reagiert.
Mit einer auf vielen Streckenabschnitten immer intensiveren Nutzung setzen sich Regional- und Vorortsbahnen schon länger damit auseinander, den sicheren Betrieb mit leistungsfähigeren Zugbeeinflussungssystemen zu verbessern. Leistungsfähiger bedeutet, dass zu den punktuellen Überwachungen mit Warnung beim Vorsignal und Halt beim Hauptsignal, die zulässigen Bremskurven bzw. die zulässigen Geschwindigkeiten vor dem Gefahrenpunkt überwacht werden. Dies erfordert eine technisch anspruchsvollere, kontinuierliche Überwachung der Fahrt. Alle Zugbeeinflussungssysteme greifen direkt in die Fahrt ein, indem sie bei Bedarf automatisch warnen und bei Nichtreagieren des Lokführers eine Zwangsbremsung des Zuges auslösen.
Für Normalspurbahnen hat das BAV im Jahr 2011 die ETCS-Strategie entwickelt. Sie sieht vor, dass das ganze Normalspurnetz bis 2018 auf ETCS Level 1 Limited Supervision umgerüstet wird und dass das European Train Control System (ETCS) Level 2 auf Neubaustrecken eingesetzt wird. Ab dem Jahr 2025 soll ETCS Level 2 bedarfsweise auf das ganze Normalspurnetz ausgedehnt werden.
Einige Meterspurbahnen (FB, RBS, WSB) haben bereits in den 90-er Jahren kontinuierliche Systeme (ZSL 90) eingeführt. Zwischen 2003 und 2009 haben weitere Bahnen (ZB, BOB, BDWM) ein neuentwickeltes, kontinuierliches System (ZSI 127) mit ETCS-Komponenten in Betrieb genommen.
Die übrigen Bahnen, die heute über Zugsicherungssysteme mit punktueller Überwachung (ZST/ZSI 90) verfügen, haben ihre Systeme in den letzten Jahren laufend optimiert. Infolge höherer Anforderungen und Abkündigung der bestehenden Systeme durch den Lieferanten sehen sich nun viele Meterspurbahnen gezwungen, einen Systemwechsel zu vollziehen und ein leistungsfähigeres System zu beschaffen.

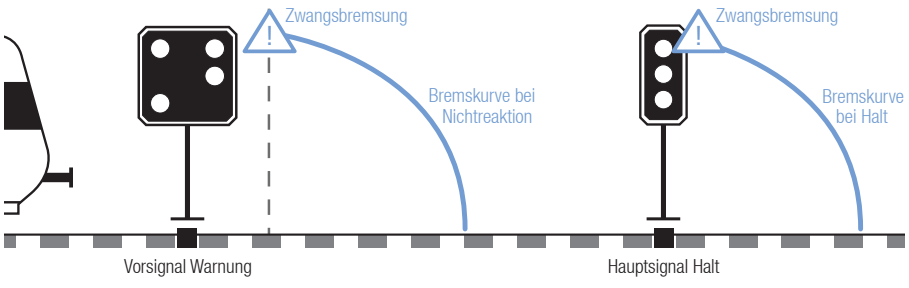
Erforderlichkeit eines neuen Systems zur Zugbeeinflussung

Auf Grund der Leistungsvereinbarung (2013–16) müssen die Infrastrukturbetreiber über eine aktuelle Risikoabschätzung (Eintretenswahrscheinlichkeit und Schadensausmass) verfügen. Darauf aufbauend ist nötigenfalls ein gezielter Umsetzungs- bzw. Migrationsplan für die Einführung eines neuen Zugbeeinflussungssystems auszuarbeiten.
Die Infrastrukturbetreiber haben dem BAV bis 15. Dezember 2014 eine Risikoanalyse (wo genügt weiterhin eine punktuelle Überwachung bzw. wo ist eine kontinuierliche Überwachung notwendig?) und ein sich daraus ergebendes Einsatzkonzept vorzulegen. Dabei werden auch weitere Massnahmen zur Sicherheitserhöhung wie tiefere Geschwindigkeiten, kürzere Bremswege, längere Durchrutschwege, Schutzweichen, etc. überprüft.
Sollte eine Bahn feststellen, dass inakzeptable Risiken bestehen, die nur durch ein neues Zugbeeinflussungssystem beseitigt werden können, muss sie ein System beschaffen, das dem neuen Standard ZBMS entspricht. Ob bei einer Bahn ein neues System zur Zugbeeinflussung erforderlich ist, ist damit eine Frage, die sich unabhängig von der Einführung des Standards ZBMS stellt. Bestehende Systeme können also weiter betrieben werden, solange sie einen sicheren Betrieb gewährleisten.

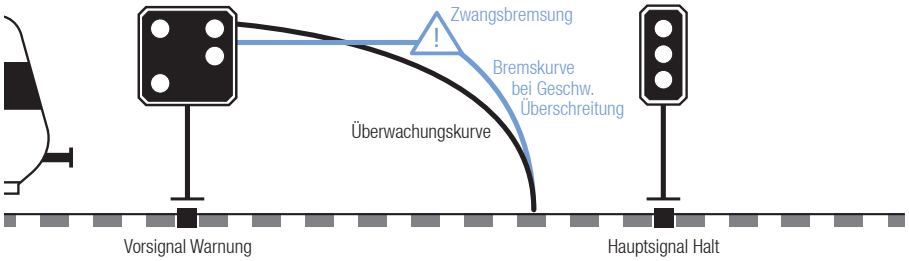
Standard des BAV

Die VöV-Arbeitsgruppe Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur (AGr ZB-MS) beschäftigt sich seit 2008 mit dieser Problematik. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erarbeitete zusammen mit dieser VöV-Arbeitsgruppe und der Industrie einen Standard für ein kontinuierliches Zugbeeinflussungssystem bei Meter- und Spezialspurbahnen.
Der ZBMS-Standard lehnt an das bestehende System (ZSI 127) von Siemens an, welches auf ETCS-Komponenten aufbaut und bereits praxiserprobt ist. Mit diesem neuen Standard sollen für Meter- und Spezialspurbahnen Synergien in der Zusammenarbeit erzeugt und damit Kosten bei der kostenintensiven Einführung und des Betriebs dieser neuen Systeme gespart werden. Insbesondere soll damit die Entstehung nicht kompatibler Lösungen verhindert und trotzdem die Abhängigkeit von einem einzelnen Lieferanten vermieden werden.
Interessierte Anbieter, die Systeme bzw. Systemkomponenten (Infrastruktur- oder Fahrzeugseitig) liefern wollen, können dazu bei Siemens gegen eine Administrationsgebühr eine Lizenz erwerben. Siemens stellt den Lizenznehmern die Schnittstellen-Spezifikation (ETCS-Paket 44) und die streckenseitigen Projektierungsregeln des Standards zur Verfü-

Punktuelle Überwachung



Kontinuierliche Überwachung



gung. Das BAV wird alternative Zugbeeinflussungssysteme nur dann bewilligen, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese bei gleicher Funktionalität langfristig kostengünstiger sind. Grundsätzlich ist der VöV mit der Definition des Standards ZBMS einverstanden. Der VöV befürchtet aber, dass die grundlegenden Ziele des BAV durch den Standard kaum erreicht werden können. Es besteht die Gefahr, dass der Standard die unternehmerische Freiheit der Bahnen zu stark einschränkt und schlussendlich mehr Kosten verursacht als effektiven Nutzen bringt. Zum Beispiel ist die Austauschbarkeit von Meterspur-Rollmaterial nur in speziellen Ausnahmenfällen notwendig. Das Rollmaterial weist noch zu viele andere und gewichtigere nicht interoperable Eigenheiten auf.
Die generelle Gültigkeit des Standards für alle Bahnen (inkl. Spezialbahnen, Zahnradbergbahnen, Trambahnen, etc.) ist deshalb nicht sinnvoll. Das BAV sollte Abweichungen vom Standard zulassen bei:

- kostengünstigeren Lösungen durch Teilanpassung, Teilerneuerung bestehender Systeme.
- neuen kostengünstigeren, beziehungsweise funktional besseren Technologien.
- ungenügender Abdeckung von Risiken durch den Standard.

Aktuelle Themen der VöV-AGr ZB-MS

Die Arbeitsgruppe Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur unterstützt als Begleit- und Koordinationsgremium die Projektleitungen der einzelnen Bahnunternehmen. Die AGr ZB-MS stellt den Bahnen mit dem RTE 25036 und zusätzlichen Vorlagen für Einsatzkonzepte und Risikoanalysen bereits geeignete Hilfsmittel zur Verfügung. Die kommenden Aufgaben können miteinander optimal angegangen und gelöst werden. Die Zielsetzungen der AGr sind wie folgt definiert:

- Plattform für Info- und Erfahrungsaustausch der Bahnunternehmen
- Gemeinsames Vorgehen für Planung, Realisierung, Schulung, Betrieb, Instandhaltung
- Koordination der Bahnprojekte (Bahnen – BAV – Industrie)

Weitere Informationen im Extranet unter: www.voev.ch/Arbeitsgruppe_ZS_MS.html
Interessenten bzgl. Mitwirkung in der AGr ZB-MS melden sich bei urs.walser@voev.ch

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

Neue RTE-Regelung «Einbau, Kontrollen und Unterhalt von Gleisen Meterspur»

Die Meterspurbahnen standen in Bezug auf die Fahrbahn immer etwas im Schatten der Normal-spurbahnen. Der VöV konnte einige Lücken schliessen und hat nun als weiteren Baustein die R RTE 22570 publiziert.
Die Meterspurbahnen unterscheiden sich sowohl topologisch als auch betrieblich von den Normalspurbahnen. Dies wirkt sich auch auf die Instandhaltungsarbeiten aus, die oft nicht nach dem Muster Normalspurbahnen abgewickelt werden können.

Diese neue RTE-Regelung wird in Deutsch und Französisch publiziert. Die deutsche Ausgabe der Regelung ist seit Juni publiziert, die französische Ausgabe erscheint im Laufe vom Herbst 2013.

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

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

Schienengipfel 2013: Weichenstellung für Europas Bahnen

Der Schienengipfel vom 11./12. November in Wien ist als internationale Informations- und Diskussionsplattform zu den aktuellen Fragen im Europäischen Schienenverkehr konzipiert und will den Dialog zwischen Bahnen, Politik, Industrie und Transportwirtschaft fördern.
Am 30. Januar 2013 hat die Europäische Kommission das lang angekündigte Vierte Eisenbahnpaket vorgelegt. Mit den Gesetzesvorschlägen strebt die Europäische Kommission eine vollständige Liberalisierung des nationalen Schienenpersonenverkehrs, eine Verbesserung der technischen Interoperabilität sowie eine weitere Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb an. Für den nationalen Schienenpersonenverkehr sieht das Vierte Eisenbahnpaket eine vollständige Marktöffnung ab 2019 vor. Zu dieser Ausgangslage sollen diese Fragen diskutiert werden wie:

- Zielsetzung und mögliche Folgen des Vierten Eisenbahnpakets der EU
- Wettbewerbsstrategien und aktuelle Herausforderungen im Schienenpersonen- und Güterverkehr
- Europas Grossbaustellen: Aktuelle Grossprojekte bei den Bahnen
- Intermodaler Güterverkehr: Erfahrungen der RCA, DB Schenker und SBB Cargo
- Innovation und Infrastruktur aus Sicht der Bahnen und der Industrie

Referenten aus Staats- und Privatbahnen, der Industrie und Wissenschaft werden ihre Sichtweisen und Perspektiven aufzeigen und diskutieren.

VöV-Mitglieder erhalten am 9. Schienengipfel eine Ermässigung von 20 Prozent auf die Tagungskosten von 1499 Euro. Gewährt wird dieser mit dem Anmeldecode EN5823 – VOV (bei online Anmeldung hat es ein Feld für den Anmeldecode. In Papierform können Sie das Anmeldeformular auf der Rückseite des Programms verwenden).

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

Verband öffentlicher Verkehr VöV
Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
Telefon 031 359 23 23
Fax 031 359 23 10
www.voev.ch, info@voev.ch

Redaktion
Roger Baumann, Tel. 031 359 23 15
roger.baumann@voev.ch

Gestaltung
Rahel Bisesti, Gaby Schärer, VöV

Französische Übersetzung
Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

Druck
Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Auflage
1200 deutsch, 500 französisch

Nächste Ausgabe
November 2013