

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

2 | 2013 | Mai

Verbandsinformationen

© AAGL



Mehr Angebot, neues Rollmaterial – und am Schluss die Frage: Wer bezahlt welchen Anteil?

Das sind die Fakten zur öV-Karte

3

Viel ist geschrieben worden nach der Bekanntgabe, die öV-Karte einzuführen. Hier sind die zehn wichtigsten Fakten und Erklärungen.

100 Jahre Lötschbergbahn

5

Die BLS feiert 100 Jahre Lötschbergbahn – ein vom Kanton Bern initiiertes Projekt, das in vielerlei Hinsicht von Beginn weg pionierhaft war.

Nahstelle Strasse–Schiene im Fokus

10

Das «Sanierungsziel 2014» war der Leitfaden an der Fachtagung in Olten, an der 160 Teilnehmende die neusten Information zur Nahstelle zwischen Strasse und Schiene erfahren wollten.

RPV: Alle Beteiligten müssen an einen Tisch!

Die Nachfrage im Regionalen Personenverkehr RPV wartet Jahr für Jahr mit beeindruckenden Zuwachsraten auf – fast 6 Prozent pro Jahr. Parallel dazu stieg der Kostendeckungsgrad seit 2007 von 46 auf über 49 Prozent!

Um dieses Nachfragewachstum bewältigen zu können, haben die meisten Transportunternehmen neues Rollmaterial angeschafft und nach und nach vielerorts den halbstunden- oder gar den Viertelstundentakt eingeführt. Gleichzeitig sind die Trassenpreise vom Bundesrat massiv erhöht worden.

Logisch, dass das zu teilweise erheblichen Mehrkosten geführt hat, die längst nicht mehr alle durch Produktivitätssteigerungen aufgefangen werden können. Die so entstehende Lücke zwischen Kosten und Abgeltungen muss aber jemand bezahlen: Entweder die gut 1,5 Millionen Nutzerinnen und Nutzer, die jeden Tag mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind – oder dann die Steuerzahlenden (über die Abgeltungen der Kantone). Trotzdem hat die öV-Branche Ende April beschlossen, auf Tarifmassnahmen per Dezember 2013 zu verzichten – vor allem weil sie der Meinung ist, dass den Kundinnen und Kunden nach 2012 nicht schon wieder höhere Tarife zugemutet werden können.

Wenn jetzt das Bundesamt für Verkehr in seinem Schreiben an die öV-Branche von Investitionsstopp oder vom Verzicht auf weiteren Angebotsausbau spricht, setzt es in unseren Augen falsche Zeichen. Zuerst müssen und wollen wir analysieren, wie und wo diese so genannte Abgeltungslücke entstanden ist.

Klar sind aber diese Punkte: Substantielle Kosteneinsparungen sind für Transportunternehmen kurzfristig nicht möglich. Zudem sind die Kosten zusätzlicher öV-Angebote höher als die Mehrerträge durch neue Kunden. Und schliesslich wird der öV aus oben genannten Gründen deutlich teurer, während gleichzeitig die variablen Kosten der Strasse sinken.

Der VöV fordert deshalb vom BAV und den Kantonen einen effizienteren und schweizweit harmonisierten Bestellprozess sowie eine frühzeitige Finanzbedarfsplanung. Die öV-Branche ist zwingend auf Planungssicherheit und langfristige Verbindlichkeiten seitens der Besteller angewiesen.

Deshalb ist es wichtig, dass das BAV, die Kantone und die Branche gemeinsam nach tragfähigen und nachhaltigen Lösungen suchen. Wir bleiben dran!

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

Der VöV ist gegen den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard	2
Herausforderungen im regionalen Personenverkehr	4
login und die Bildungswelt	6
Europas Bahnen haben seit 1991 massiv mehr Leistung erbracht	8
Der VöV startet Vernehmlassung zur Sortimentsentwicklung	9
öV-Tarife werden nicht erhöht	9
Aktuelle Vernehmlassungen des BAV	11
Bahnzukunft: Gegen das Basteln an einem veralteten Netz	12

Der VöV ist gegen den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard

Der VöV spricht sich in seiner Vernehmlassungsantwort aus zwei Gründen gegen den Neubau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels aus: Einerseits, weil er der Meinung ist, dass die Schweiz dem Druck der EU auf Öffnung aller vier Spuren nicht standhalten kann, andererseits, weil ein solcher Neubau ein verkehrspolitisch falsches Zeichen gegenüber Europa setzt.

Der Ausschuss VöV hat an seiner Sitzung vom 15. März beschlossen, dass er sich gegen die Variante eines Neubaus eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard positioniert. Zwei Gründe sprechen gegen den Bau einer zweiten Tunnelröhre:

Der VöV zweifelt nicht an der Absicht des UVEK, dass nur je eine Spur der beiden Gotthardstrassentunnel für den Verkehr geöffnet sein soll. Bloss dürfte sich dieser Standpunkt mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht lange halten lassen. Denn die Erfahrung zeigt, dass alles, was gebaut ist, auch im technisch möglichen Umfang genutzt wird. Die Erklärung liegt in der Funktionsweise der EU gegenüber der Schweiz. Ein zweiter Gotthard-Strassentunnel macht die Schweiz gegenüber der EU erpressbar. Bei einem Bau einer 2. Gotthard-Röhre würde das Land dann aber über zwei moderne Strassenröhren auf der kürzesten Alptransit-Strecke Europas verfügen – eine Röhre bliebe jedoch wegen innenpolitischer Versprechen geschlossen. Für den VöV ist das nichts anderes als eine Einladung an die EU, die Schweiz unter Druck zu setzen.

Ein verkehrspolitisch falsches Zeichen

Der Bau eines 2. Gotthard-Strassentunnels setzt darüber hinaus ein falsches Zeichen gegenüber der EU. Ein solcher Entscheid kann und wird wohl von der EU nicht anders verstanden,

als dass die Schweiz im Transitverkehr auf die Strasse setzt. Dieses Zeichen erfolgt zudem zu einem Zeitpunkt, in der der Gotthard-Basistunnel eröffnet werden wird. Eine Folge davon wird sein, dass gewisse EU-Staaten noch weniger unternehmen, um die Infrastrukturen für den Schienengüterverkehr, wie beispielsweise Terminals oder neue Gleise, auszubauen.

Für den VöV ist es in seiner Stellungnahme unbestritten, dass der Kanton Tessin während der Sanierungszeit gut erschlossen sein muss, gerade während den Tourismusmonaten. Mit einer zeitlichen Begrenzung der Arbeiten auf die Monate ausserhalb der Hochsaison und mit einem attraktiven Autoverlad sollte dies jedoch möglich sein.

Zum in der Sanierungsvariante skizzierten Bahnverlad stellt der VöV fest: Die im VöV organisierten Schweizer Bahnen halten einen Bahnverlad von PW und LKW während der Sanierungszeit für den Gotthardstrassentunnel für machbar. Die Schweizer Güterbahnen sind einzeln oder als Konsortium in der Lage, die – vorübergehende – Transportleistung im skizzierten Umfang zu erbringen. Eine Bedingung dafür ist aber, dass der Viermeter-Korridor im Vor- und Nachlauf des Gotthardbasistunnels zu diesem Zeitpunkt realisiert sein muss.

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

© SBB

Ausblick

Sonntag, 26. Mai bis
Donnerstag, 30. Mai 2013
UITP World Congress
Ort: Genf

Donnerstag/Freitag,
22./23. August 2013
Generalversammlung VöV 2013
Ort: Bern

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



Der Bau einer 2. Strassentunnelröhre am Gotthard würde zum Transit-Güterverkehr ein falsches Zeichen gegenüber der EU setzen.

Zehn wichtige Fakten zur öV-Karte

Die öV-Karte ist eine neue Mobilitätskarte des öffentlichen Verkehrs der Schweiz im Kreditkartenformat mit integriertem RFID-Chip. Der Strategische Ausschuss Direkter Verkehr (StAD) hat im Rahmen seiner Sitzung vom 14. Februar 2013 den Umsetzungsentscheid für die öV-Karte gefällt. Das Interesse der Medien an dieser wegweisenden Innovation des öffentlichen Verkehrs der Schweiz war gross. Es wurde viel geschrieben, aber nicht alles war korrekt. Aus diesem Grund wollen wir Ihnen in übersichtlicher Form nochmals zehn wichtige Fakten zur öV-Karte liefern.

Fakt 1: In einem ersten Schritt werden GA und Halbtax-Abo auf der öV-Karte integriert

Der StAD hat beschlossen, in einem ersten Schritt das General- und das Halbtax-Abo auf der öV-Karte zu integrieren. Die Realisierung dieses ersten Schrittes erfolgt 2015. Es können vorerst keine Einzelbillette auf die öV-Karte gebucht werden. Die Integration von weiteren öV-Angeboten (Gleis 7-Abo, Tageskarten, etc.) ist noch offen.

Fakt 2: Einführung des automatischen Erneuerungsmodus

Mit der öV-Karte wird gleichzeitig der automatische Erneuerungsmodus für GA und Halbtax eingeführt. Das heisst, ohne aktive Kündigung seitens des Kunden verlängert sich das Abo automatisch. Die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs werden rechtzeitig auf die Kündigungsfrist hingewiesen.

Fakt 3: Verbund-Abos auf der öV-Karte

Die Schweizer Tarifverbünde stehen der Einführung der öV-Karte positiv gegenüber. Erste Gespräche zur Integration von Verbund-Abos auf der öV-Karte sind am Laufen. Welche Verbund-Abos zu welchem Zeitpunkt auf der öV-Karte erhältlich sein werden, steht noch nicht fest. Die Verbünde entscheiden selbständig, ob und welche Sortimente sie über die öV-Karte anbieten wollen. Wenn sich ein Verbund dafür entscheidet, seine Abos auf der öV-Karte zu integrieren, startet er ein eigenes Projekt in Zusammenarbeit mit dem Gesamtvorhaben öV-Karte.

Fakt 4: Neues neutrales Karten-Branding

Eine wichtige Entscheidung des StAD betrifft die Entwicklung und Einführung eines neuen,

neutralen Brands für die öV-Karte. Neutral heisst, es soll kein bisheriges Logo eines Transportunternehmens oder Tarifverbundes auf der öV-Karte aufgedruckt sein. Stattdessen wird ein neuer Brand entwickelt werden, der stellvertretend für den gesamten öV Schweiz steht. Eine spezialisierte Branding-Agentur wurde bereits entsprechend beauftragt.

Fakt 5: Mehrwerte für Kundinnen und Kunden

Es besteht die Möglichkeit, dass den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs mit der öV-Karte interessante Zusatzleistungen angeboten werden können. Denkbar wären beispielsweise der Zugang zu Skidestinationen, Museen, Mobility Carsharing usw. Über die Kundenmehrwerte und die entsprechenden öV-Spielregeln dazu wird der StAD voraussichtlich im September 2013 entscheiden.

Fakt Nr. 6: Höchster möglicher Datenschutz ist gewährleistet

Auf der öV-Karte werden keine Kundendaten gespeichert, auf dem Chip ist lediglich eine technische Kartennummer abgelegt. Die Kartennummer ist nur mit dem Lesegerät des Kontrollpersonals verwendbar. Es ist weder eine flächendeckende Ortung noch die Erstellung eines Bewegungsprofils des Fahrgastes möglich.

Fakt 7: Einführung der schweizweiten elektronischen Kontrolle im öV Schweiz

Mit der öV-Karte wird die schweizweite elektronische Kontrolle im öV eingeführt. Das Projekt öV-Karte entwickelt die dafür notwendigen Software- und Schnittstellen-Lösungen. Für die Prüfung der Leistung und Gültigkeit des Abonnements wird die Karte mit einem Kontrollgerät ausgelesen. Das Resultat ist in Sekun-

denschnelle ersichtlich. Auf der Karte ist neu ein grösseres Kundenfoto aufgedruckt, welches die Identitätskontrolle erleichtert. Mit der öV-Karte wird Qualität der Abonnementskontrolle verbessert.

Die Beschaffung der Kontrollgeräte erfolgt eigenverantwortlich durch die TU, sie erhalten aber Unterstützung und Beratung durch das Projektteam. Es sind auch TU-übergreifende Lösungen wie Beschaffungsgemeinschaften denkbar. Das Projekt nimmt mit den TU Kontakt auf, um sich einen Überblick über die aktuelle Kontrollgerätesituation zu verschaffen.

Fakt 8: Kosteneinsparungen mit der öV-Karte

Durch die Einführung der öV-Karte können Kosten eingespart werden. Beispielsweise bei der Produktion der Plastikkarte, die nicht mehr jedes Jahr erneuert werden muss, oder den Finanzmanagementsystemen. Durch die präziseren Kontrollen können Missbrauchsfälle eingeschränkt werden.

Fakt 9: Finanzierungsmodell der öV-Karte (Vorfinanzierung)

Für die öV-Karte wird aktuell ein Vorfinanzierungsmodell entwickelt und dem StAD zur Entscheidung vorgelegt. Denkbar sind beispielsweise eine Vorfinanzierung durch den VöV oder durch einzelne oder mehrere TU. Die Verrechnung der Kosten erfolgt erst ab 2016 mit Anfallen der ersten Erträge. Mit diesem Vorgehen werden die Vorgaben des BAV erfüllt und es wird sichergestellt, dass für das Offertverfahren 2016/2017 die Kosten des Regionalen Personenverkehrs abgeltungsberechtigt sind. Für das Offertverfahren 2014/2015 können keine Kosten für das Projekt öV-Karte angemeldet werden.

Fakt 10: BIBO (Be-in, Be-out): Machbarkeit erwiesen

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde die vollständige Umstellung auf die elektronische Reisedatenerfassung (BIBO, Be-in, Be-out) geprüft. Die Einführung eines BIBO-Systems hat sich auf Basis verschiedener technischer und kommerzieller Aspekte als realisierbar erwiesen. Die öV-Branche ist jedoch der Meinung, dass die Einführung derzeit noch nicht opportun ist. Das würde sich ändern, wenn von Seiten der Politik vermehrtes Mobility-Pricing für Strasse und Schiene gefordert würde. Vor diesem Hintergrund würde die öV-Branche die Weiterentwicklung der öV-Karte in Richtung BIBO prüfen.

Gesamtumfrage zur öV-Karte mit 85,7 % Zustimmung angenommen!

Die Gesamtumfrage im Direkten Verkehr zur öV-Karte wurde mit einer Zustimmung von 85,7 % angenommen. Von den 243 abstimmungsberechtigten Transportunternehmen haben 98 an der Abstimmung teilgenommen (Stimmbeteiligung von 40 %). Es gingen lediglich vier Nein-Stimmen ein. Als Gründe für die Ablehnung wurden vor allem die Befürchtungen von Zusatzaufwänden bei kleinen Transportunternehmen sowie der Spardruck der öffentlichen Hand genannt.

Herausforderungen im regionalen Personenverkehr

Der Regionalverkehr ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Mit den sich öffnenden Finanzierungslücken und dem teilweise unbefriedigenden Ablauf des Bestellprozesses stehen Herausforderungen an, welche die Transportunternehmen gemeinsam mit den Bestellern anpacken müssen.

Der regionale Personenverkehr (RPV) auf Schiene und Strasse ist eine Erfolgsgeschichte. Die im RPV zurückgelegten Personenkilometer nahmen in den vergangenen Jahren durchschnittlich um 5,7 Prozent zu. Um die stetig wachsende Nachfrage bewältigen zu können, beschafften die Transportunternehmen modernes Rollmaterial und auf vielen Strecken wurden der Halb- oder gar der Viertelstundentakt eingeführt.

Neue Finanzierungslücken

Dieser Angebotsausbau ist mit spürbaren Mehrkosten verbunden, welche neue Lücken bei der RPV-Finanzierung geöffnet haben. Das BAV hat Anfang Februar 2013 die Kantone und Transportunternehmen informiert, diese Finanzierungslücke kurzfristig mit der Senkung des Bahnstrompreises und einem Nachtragskredit zu schliessen zu wollen. Im Hinblick auf die Fahrplanperioden 2014/2015 erwartet das BAV nun aber erhebliche Effizienzsteigerungen der TU. Zudem finanziert der Bund keine Angebotsausbauten mit und beteiligt sich nur an Ersatzbeschaffungen von Rollmaterial, welche aus Altersgründen unerlässlich sind. Auch soll die Richtlinie «minimale Wirtschaftlichkeit» konsequent umgesetzt werden. Angebote, mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 20 Prozent werden nicht mehr mit-

bestellt. Dies betrifft in erster Linie Busangebote mit Halbstundentakt. Ebenfalls betroffen sind stündliche Angebote mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 10 Prozent.

Forderungen des VöV

Der Vorstand des VöV nahm die schwierige Finanzlage und den herausfordernden Ablauf des vergangenen Bestellverfahrens zum Anlass, das Thema RPV umfassend zu behandeln. Der Vorstand hielt dabei folgende Kernaussagen fest:

- Es fehlt an Verbindlichkeit und Rechtssicherheit im Bestellprozess. Rollmaterial und Angebotskonzepte werden von Bund und Kantonen beschlossen, ohne dass die Besteller die Finanzierung sicherstellen.
- Das Risiko von fehlenden Vereinbarungen/Bestellungen tragen einseitig die Transportunternehmen.
- Der Bestellprozess kann optimiert werden. Es ist unbefriedigend, dass die Transportunternehmen ihre Offerten bei Bund und Kantonen im April des Vorjahres einreichen müssen, aber bei Fahrplanwechsel im Dezember immer noch keine gültigen Vereinbarungen vorliegen.
- Zusätzliche Angebote verursachen Kosten: Es ist ein politischer Entscheid zu fällen, wer die zusätzlichen Angebote finanziert. Die Transportunternehmen können trotz erhebli-

cher Produktivitätssteigerungen die Zusatzkosten nicht alleine tragen.

Die anstehenden vielschichtigen Herausforderungen können weder von den Transportunternehmen noch von den Bestellern alleine befriedigend gelöst werden. Der Vorstand des VöV hat deshalb dem BAV, dem UVEK und der KöV vorgeschlagen, eine gemeinsame Arbeitsgruppe einzusetzen und dazu folgende Stossrichtungen verabschiedet:

- Der Bestellprozess soll effizienter gestaltet werden: Die Zeitpläne sollen klar definiert und eingehalten werden. Die Besteller sollen zügiger und koordinierter vorgehen. Auch die Branche weiss, dass bei ihr selbst Optimierungsbedarf besteht.
- Der VöV verlangt eine Harmonisierung des Bestellprozess und eine frühzeitige Finanzbedarfsplanung: Bund und Kantone sollen gemeinsam mit dem VöV und den Transportunternehmen aktiv an dieser Aufgabe arbeiten. Die in der Finanzbedarfsplanung vorgesehenen Mittel sind von Seiten der Besteller auch effektiv zur Verfügung zu stellen.
- Es ist Planungssicherheit und Verbindlichkeit zu schaffen: Die Branche verlangt allgemein verlässliche Rahmenbedingungen. Das Risiko der ungedeckten Kosten darf nicht einseitig bei den Transportunternehmen liegen.
- Die Transportunternehmen müssen Investitionskapital erarbeiten können. Sie sollen durch Abschreibungen Mittel generieren können, damit am Ende der Lebensdauer von Rollmaterial eine Neubeschaffung vollständig finanziert werden kann.

Evaluation des Bestellverfahrens

Zwischenzeitlich hat das BAV informiert, in einem ersten Schritt eine externe Evaluation des Bestellverfahrens durchführen zu wollen. Dabei sollen die Vor- und Nachteile des heutigen Systems beleuchtet und konkrete Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden. In der Begleitgruppe der Evaluation werden auch der VöV und einige Transportunternehmen vertreten sein. Zudem hat die Kommission Regionalverkehr (KRV) des VöV eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die zurzeit ein VöV-Positionspapier zur Zukunft des regionalen Personenverkehrs erarbeitet.

Der VöV ist überzeugt, dass es mit den vorgeschlagenen gemeinsamen Anstrengungen gelingt, die Erfolgsgeschichte des regionalen Personenverkehrs weiterzuschreiben.

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



© Appenzeller Bahnen

Zusätzliche Angebote und neues Rollmaterial verursachen hohe Kosten, welche die TU nicht alleine tragen können.

Die BLS feiert 100 Jahre Lötschbergbahn

Vor fast 100 Jahren, am 28. Juni 1913, nahm die Lötschbergbahn ihren Betrieb auf. Heute ist der Lötschberg mit dem Basistunnel ein wichtiges Element der Schweizer Verkehrspolitik. Zudem bildet die Bergstrecke das Rückgrat für den regionalen Tourismus.



Die von SLM und MFO bzw. BBC gelieferten Fb 5/7 sind die ersten Serienloks der BLS. Mit ihren 2500 PS sind sie zu jener Zeit die stärksten Lokomotiven der Welt. Die Be 5/7 Nr. 160 präsentiert sich hier kurz nach Inbetriebnahme.

1913 war eines der expansivsten Jahre in der Schweizer Bahngeschichte, zumindest was Meterspurbahnen, Bergbahnen, Trambetriebe und Elektrifizierungen betrifft. So bildet die Lötschbergbahn seit ihrer Eröffnung 2013 zusammen mit der Simplonstrecke neben dem Gotthard die zweite Transitachse durch die Schweizer Alpen. Der Bau der Lötschbergbahn ist auf die Initiative des Kantons Bern zurückzuführen, der sich nach der Inbetriebnahme der Gotthardbahn von der Hauptverkehrsachse im Nord-Süd-Verkehr abgeschnitten sah. Er wollte diesen Nachteil mit einer eigenen Schienenachse korrigieren. Unterstützt wurde er dabei von Frankreich, das 1871 das Elsass inklusive

Grenzübergang in Basel an das Deutsche Reich hatte abtreten müssen. Frankreich war deshalb an einer neuen, weiter westlich gelegenen Transitstrecke nach Italien mit dem Grenzbahnhof Delle interessiert.

Allerdings war die Linienführung lange umstritten. Der ehemalige Berner Regierungsrat Wilhelm Teuscher (1834–1903) brachte die Lötschberg-Variante durch das Kandertal 1889 mit einer Publikation ins Spiel. 1902 konstituierte sich ein prominent besetztes Initiativkomitee, dem er selber angehörte. Aus einer Vielzahl von Projekten stand dem Lötschberg am Ende noch das vom Walliser Bauingenieur Ernst von Stockalper ausgearbeitete Wildstrubel-Projekt

gegenüber, dessen Zufahrt durch das Simmental erfolgen sollte. Es genoss die Unterstützung der Walliser Regierung. Am 27. Juni 1906 sprach sich der Grosse Rat des Kantons Bern mit grosser Mehrheit für den Bau der Lötschbergbahn (Frutigen–Brig) aus. Einen Monat später wurde die BLS unter dem Namen Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon gegründet. Schon früh wurde entschieden, die Strecke mit elektrischer Traktion zu betreiben – ein pionierhafter Entscheid. Denn die pionierhafte elektrische Ausstattung mit 15 000 Volt Wechselstrom, eingeführt von der damals noch regionalen, kleinen BLS, wirkte als massgeblicher Standard für die mitteleuropäische Bahnstromversorgung. Die SBB entschied sich 1916 für die Übernahme dieses Systems, welches das Ende des Dampfzeitalters in der Schweiz einläutete.

Elektrisch – und mit Weltrekord-Lok

Die von der BLS am Lötschberg eingesetzte Lokomotive Be 5/7 – insgesamt verfügte die BLS über 13 Exemplare – war zum damaligen Zeitpunkt mit einer Leistung von 1870 kW die stärkste und modernste Elektro-Lok der Welt. Mit 2500 PS schleppte sie bis zu 350 Tonnen schwere Züge über die steilen Rampen. Zwischen Frutigen und dem Nordportal des Scheiteltunnels liegen 460 Meter Höhendifferenz. Der «Lötschberg», wie er im Volksmund heisst, gehört zu den wichtigsten Schweizer Bahnbauprojekten. Die 60 Kilometer lange Bergstrecke zwischen Frutigen und Brig zählt 36 Tunnel und Galerien sowie 22 Brücken. Hauptbauwerk ist der 14,6 Kilometer lange Lötschbergtunnel zwischen Kandersteg und Goppenstein. Zu den eindrücklichen Kunstbauten zählen auch der markante Kanderviadukt bei Frutigen und die Bietschtalbrücke an der Südrampe oberhalb Raron.

(pd/hks/rob)

Jubiläums-Anlässe im Norden und Süden

Zum Jubiläum sind verschiedene Aktivitäten entlang der Nord- und Südrampe geplant. Bereits «Geschichte» ist das BLS-Gastspiel an der Belle-Epoque-Woche in Kandersteg.

- | | |
|-----------------|--|
| 3. – 12. Mai: | BEA/PFERD Bern |
| 7. Mai | Lancierung des Jubiläumsbuches «Pionierbahn am Lötschberg» |
| 29./30. Juni | Grosses BLS-Eisenbahnfest in Frutigen – «BLS erfahren und erleben» |
| 15. Juli | Sonderfahrt anlässlich «100 Jahre Betriebsaufnahme» |
| 7./8. September | Südrampenfest mit diversen Aktivitäten von Goppenstein bis Brig |

© BLS Archiv



In Kandersteg warten die Gemeindebehörden und die Ehrendamen auf den offiziellen Eröffnungszug aus Spiez.

login und die Bildungswelt

Im Bereich Aus- und Weiterbildung der öV-Branche finden momentan grosse Veränderungen statt. VöV-Vizedirektorin Mirjam Bütler äussert sich zu Pensionierungen und geburtenschwachen Jahrgängen, zum Fachkräftemangel, zu login und weiteren bildungspolitischen Herausforderungen.



Mirjam Bütler, welche Herausforderungen der öV-Branche im Bildungsbereich stehen an?

Oh, da gibt es viele (lacht).

Ganz konkret ist die Herausforderung, genügend gute Fachkräfte für die ganze Branche auszubilden. In den nächsten Jahren werden in der öV-Branche viele Pensionierungen anstehen. Auf der anderen Seite kommen jetzt die geburtenschwachen Jahrgänge. Um die jungen Personen buhlen deshalb viele Branchen, nicht nur unsere. Wir müssen und wollen uns dem Wettbewerb stellen. Das heisst, wir müssen genug attraktiv sein, damit beispielsweise eine junge Person das KV bei uns im öV macht und nicht in der Chemiebranche. Andererseits stehen auch die verschiedenen Transportunternehmen untereinander in einem Wettbewerb um Lernende und gut ausgebildete Leute. Das verschärft das Problem.

Wie will die Branche diesem Mangel an Fachkräften begegnen?

Einerseits formieren und profilieren sich die Transportunternehmen einzeln neu. Andererseits sind wir auch als Branche daran, unsere Aus- und Weiterbildungen zu verbessern. Oft wird vom Ingenieurmangel gesprochen, das ist ein gravierendes Problem, das wir gemeinsam mit Swissrail angehen. Aber der Fachkräftemangel betrifft verschiedene Stufen und Bereiche. Deshalb muss man auf verschiedenen Stufen aktiv werden. Wir sind als Branche zum Beispiel daran, eine neue Lehre im öV-Bereich

aufzubauen. Sie soll Grundkenntnisse im Bereich Produktion und Betrieb vermitteln und die klassische KV-Lehre im öV ergänzen.

Deshalb ist dieser Solidaritätsgedanke nach wie vor wichtig. Auch wenn dieses Wort für gewisse Leute abgedroschen und altmodisch klingen mag.

Man hat den Eindruck, dass im Bildungsbereich die Transportunternehmen weniger auf Kooperation setzen als früher. Worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen?

Der finanzielle Druck auf die einzelnen Transportunternehmen ist deutlich höher als noch vor ein paar Jahren. Zudem gibt es mehr Wettbewerb als früher. Dies führt dazu, dass man vermehrt für sich selber schaut statt für die gesamte Branche. Andererseits gibt es auch einen Kulturwandel innerhalb des öV und in der Arbeitswelt. Dieser hängt nicht nur mit dem finanziellen Druck zusammen. Daraus entsteht vor allem im Bildungsbereich ein Trend weg von der Zusammenarbeit. Das ist gefährlich für uns als Gesamt-Branche. Angesichts der Tatsache, dass heute die Menschen nicht das ganze Leben in derselben Firma arbeiten, ist es strategisch richtig, die Aus- und Weiterbildungssysteme auf die ganze Branche auszurichten und nicht auf einzelne Transportunternehmen.

Gefährlich? Ist das nicht ein wenig übertrieben?

Als der Ausbildungsverbund login vor 10 Jahren gegründet wurde, wollte man als Branche die Herausforderungen gemeinsam meistern. Die Einführung des Rotationsprinzips, zum Beispiel beim KVöV, war eine geniale Idee, von der alle profitierten. Aber es steht auch ein Solidaritätsgedanke dahinter, denn nicht alle Betriebe profitieren auf den ersten Blick gleich stark. Kleinere Betriebe profitieren tendenziell stärker als grössere.

Das ist genau dieses Spannungsfeld, in dem wir uns bewegen: die grösseren Betriebe werden sich immer selber organisieren können, egal, welche Probleme anstehen. Für kleinere Betriebe kann das schwieriger sein. Auf den zweiten Blick und langfristig stärkt eine Gesamtkonzeption die ganze Branche und macht sie insgesamt auf dem Arbeitsmarkt stärker. Deshalb ist dieser Solidaritätsgedanke nach wie vor wichtig. Auch wenn dieses Wort für gewisse Leute abgedroschen und altmodisch klingen mag.

Welches sind weitere Gefahren?

Können wir eine hohe Qualität garantieren, wenn alle für sich selber schauen? Da setze ich ein Fragezeichen. Zudem nicht ganz unwichtig: Ich behaupte, dass Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote effizienter und kostengünstiger sind, wenn wir uns zusammenschliessen. Ohne gemeinsame Zusammenarbeit gehen letztlich auch der Wissensaustausch und das gemeinsame Verständnis für den öV als Ganzes verloren. In diesem Sinne sind das durchaus Gefahren.

Bei login stand der Gedanke der Zusammenarbeit im Vordergrund. login soll nun umgestaltet werden. Wie geht es konkret weiter mit login?

Die Idee ist, dass login in Zukunft nur noch die Grundbildung anbietet. Die Weiterbildung soll hingegen in Zukunft bei der SBB integriert werden. Zudem soll login in eine AG umgewandelt werden, bei welcher die SBB mit 70 Prozent die Mehrheit innehat. Das sind die momentanen Pläne, beschlossen ist noch nichts. Der Entscheid muss von einer login-Mitgliederversammlung gefällt werden. Zudem wird er vorher auch noch in den Gremien vom VöV und den Transportunternehmen diskutiert.

Das Thema wurde überall heiss diskutiert...

Es ist inhaltlich unbestritten, dass es bei login gewisse Änderungen geben muss, eine solche Organisation kann immer noch fitter werden. Die SBB hat deshalb das Projekt für die neue login-Konzeption angestossen. Ich befürworte partizipative Prozesse. Vielleicht hätte man vorerst die kritischen Punkte im Vorstand von



login diskutieren müssen, um danach einen gemeinsamen Prozess zu starten. Ein gemeinsames Vorgehen von Anfang an hätte sicher mehr Akzeptanz geschaffen und entspräche eigentlich auch dem Verständnis der Branche. Aber es geht um die Sache und wir schauen nun nach vorne.

Angesichts der Tatsache, dass heute die Menschen nicht das ganze Leben in derselben Firma arbeiten, ist es strategisch richtig, die Aus- und Weiterbildungssysteme auf die ganze Branche auszurichten und nicht auf einzelne Transportunternehmen.

Welche Anliegen hat der VöV bei den Arbeiten rund um login eingebracht?

Wir haben schon sehr früh schriftlich und mündlich Anträge eingereicht, die meisten unserer Anliegen haben wir auch durchgesetzt. Der Zugang zur Ausbildung wird diskriminierungsfrei sein, ebenso wird login nicht gewinnorientiert arbeiten. Auch das Rotationsprinzip beim KVöV wird beibehalten. Der Verwaltungsrat wird weiterhin breit besetzt sein, wir wollten keinen Schrumpf-Verwaltungsrat. Erreicht haben wir auch, dass der Verwaltungsrat mit qualifiziertem Mehr entscheidet. Das bedeutet, dass die SBB nicht ohne einen anderen Partner entscheiden kann. All das muss in den nächsten Wochen aber noch schriftlich und verbindlich festgehalten werden.

Welche Punkte sind denn noch offen?

Bei der Grundbildung sind wir grundsätzlich auf Kurs, sofern wir schriftlich verankern, was

diskutiert wurde. Bei der Weiterbildung noch nicht.

Und welches sind die offenen Punkte der Weiterbildung?

Die SBB wird die Weiterbildungsangebote von login übernehmen und bei sich integrieren. Sie wird die Weiterbildung auch den anderen Partnern der Branche anbieten. Das ist positiv. Es bestehen aber auch Befürchtungen. Deshalb müssen auch hier gewisse Grundsätze verankert werden. Es muss zum Beispiel für alle einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Weiterbildungsangeboten geben. Zudem kann es nicht sein, dass die SBB mit diesen Angeboten in der Branche finanzielle Gewinne erzielt. Es sollen gleiche Bedingungen für alle gelten.

Welches sind die nächsten Schritte?

Wenn alle offenen Punkte bereinigt sind, wird die Mitgliederversammlung von login im Herbst entscheiden. Zuvor wird der Vorstand des VöV darüber debattieren. Wenn sich der VöV als Minderheitsaktionär an login beteiligt, werden wir Geld investieren müssen. Zudem haben alle Aktionäre Rechte und Pflichten, die in einem Aktionärsbindungsvertrag klar geregelt sein müssen. Der VöV will echte Mitsprache, keine Alibi-Mitsprache. Für uns muss das Gesamtpaket, also Aus- und Weiterbildung stimmen, damit wir zustimmen können. Für den VöV war immer klar, dass Kooperation im Bildungsbereich der einzige zukunftsweisende Weg ist. Dazu werden wir auch in Zukunft einen Beitrag leisten.

Welche Projekte stehen im Bildungsbereich sonst noch an?

Wir arbeiten momentan an vielen Projekten. Bereits erwähnt habe ich die neue Lehre. Die höhere Fachprüfung öV-Manager wird auch neupositioniert werden in nächster Zeit. Wir haben zudem beim Bund gemeinsam mit der SBB und den Sozialpartnern ein Gesuch eingereicht für die Anerkennung der Lokomotivführerinnen und -führer.

Da viele wichtige Projekte anstehen, wird der Ausschuss des VöV der Generalversammlung beantragen, den Bildungsfonds aufzustocken. Wir prüfen zudem die Schaffung einer Bildungskommission. Es gibt in der öV-Branche zurzeit kein Gremium, das Bildungsfragen gesamthaft aufeinander abstimmt, steuert, priorisiert und strategische Fragen klärt. Bei Seilbahnen Schweiz hat man mit der Bildungskommission sehr gute Erfahrungen gemacht.

Welche weiteren Herausforderungen gibt es im Bildungsbereich?

Eine Herausforderung im Bildungsbereich ist es, die momentanen Abgrenzungstendenzen bei der brancheninternen Zusammenarbeit zu bändigen. Übrigens nicht nur im Bildungsreich. Ich wünsche mir, dass wir den Willen

zur Zusammenarbeit nicht verlieren. Ja, es gibt unterschiedliche Bedürfnisse und Kulturen unter den Transportunternehmen. Und ja, das ist manchmal anstrengend. Aber wir sind ein Gesamtsystem. Und eines der weltbesten öV-Systeme. Im Fokus stehen letztlich unsere Kundinnen und Kunden. Wir wollen die Erfolgsstory des öV in der Schweiz weiterschreiben. Ohne Kooperation geht das nicht. Dafür werde ich mich auch in Zukunft persönlich einsetzen.

Mirjam Bütler, besten Dank für das Gespräch.

Mirjam Bütler ist Vizedirektorin des VöV und Vorstandsmitglied von login. Das Interview führte Roger Baumann, Kommunikationsverantwortlicher VöV.

login

login ist der Ausbildungsverbund der Welt des Verkehrs, in dem über 60 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und der Luftfahrtbranche organisiert sind. Für die Mitgliedsfirmen organisiert login Berufslehren, Praktika und Weiterbildungen in hoher Qualität. Die SBB startete im Jahr 2012 ein umfassendes Projekt zur Neupositionierung der Bildung SBB. Davon ist auch login betroffen. login soll gemäss Beschluss der SBB in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden, an der die SBB eine Mehrheit von 70 Prozent innehat. Ebenfalls beteiligt werden sollen BLS, RhB und der VöV und allenfalls die Luftfahrtbranche. Entsprechende Beschlüsse wurden noch nicht gefällt.

Grundbildung

login soll in Zukunft nur noch die Grundbildung anbieten. öV-Lernende werden weiterhin von login angestellt, das Rotationsprinzip wird beibehalten. Es besteht in Zukunft für die Transportunternehmen die Möglichkeit, Lernende stärker mit ihrer «Lehrfirma» zu verbinden. Das beispielsweise mit Auftritten am Markt oder einem geänderten Rotationsprinzip.

Weiterbildung

Die SBB hat beschlossen, dass die Weiterbildung, die bis anhin von login angeboten wurde, bei der SBB integriert wird. Dabei handelt es sich um Zweitausbildungen für Lokführende, Rangierbegleiter/innen und Zugverkehrsleitende (ZVL). Die Weiterbildung «Fachfrau/Fachmann öV» wird weiterhin durch login angeboten werden.

Das Angebot der SBB soll in Zukunft auch für andere Transportunternehmen offenstehen. Auch in diesem Bereich müssen aus Sicht des VöV noch gemeinsame Grundsätze verankert werden.

Dies ist der Informationsstand von Ende April 2013.

Europas Bahnen haben seit 1991 massiv mehr Leistung erbracht

Europas Bahnen sind in den letzten zwanzig Jahren markant leistungsfähiger geworden. Das zeigt der Vergleich der UIC-Statistiken 1991–2011. Fast alle haben ihre Zugskilometer erhöht. Und mit Ausnahme der deutschen DB haben alle ihre Personalbestände gesenkt. Die SBB liegt mit 36 Prozent mehr Zugskilometern und 24 Prozent weniger Personal gut im Feld.

Die gesamte Statistik wird stark durch den massiven Zugskilometer-Rückgang der russischen (früher sowjetischen) Bahn verzerrt. Sie alleine hat mehr Zugskilometer aufgegeben, als die andern Bahnen dazugewonnen haben, nämlich anderthalb Milliarden. Zum Vergleich: Die SBB fährt heute rund 169 Millionen Zugskilometer. Bei allen aufgeführten Bahnen sind jeweils sowohl die Zugskilometer im Personen- wie im Güterverkehr gerechnet. Das grösste Plus bei den Zugskilometern weisen Dänen (DSB, plus 60 Prozent), Deutschland (DB, plus 54 Prozent) und die Schweizer (SBB, plus 36 Prozent) auf. Allerdings sind die britischen Bahnen schwer zu rechnen, da ihre Auftrennung in der Thatcher-Ära keinen direkten Vergleich mehr mit 1991 ermöglicht. Ähnliches trifft auch auf die tschechische Republik zu (CD, früher CSD), wo infolge Teilung des Territoriums Vergleiche schwierig geworden sind.

Bezogen auf alle grossen europäischen Bahnen, die in der UIC organisiert sind, weist einzig die DB eine Erhöhung des Personals auf. Die Zahl der Mitarbeitenden stieg zwischen 1991 und 2011 von 232 000 auf 282 000. Alle andern Bahnen haben massiv Personal abgebaut, am meisten CD/CSD mit fast 86 Prozent, allerdings mit dem Problem des nicht ganz lupenreinen Vergleichs.

Die SBB steht gut da

Verrechnet man Zugskilometerwachstum und Personalabbau miteinander, um eine spezifische Form der Leistungssteigerung zu erhalten, sieht es auch für die SBB beeindruckend aus. Sie konnte ihre Leistung in zwanzig Jahren von 3260 Zugskilometern pro Mitarbeitenden auf 5830 steigern, ein Plus von fast 80 Prozent oder 4 Prozent pro Jahr. Zu einer Medaille in dieser Europameisterschaft reicht es trotzdem nicht. Die NS-Mitarbeitenden in den Niederlanden schafften schon 1991 4370 Zugskilometer pro Person und steigerten sich für 2011 auf 11 400, ein Plus von 160 Prozent. Auch bei der DSB in Dänemark produziert jeder Mitarbeitende im Schnitt 8800 Zugskilometer, bei der spanischen Renfe sind es sogar 13 070.

Allerdings ist es leichter, mit einem hohen Anteil von Fernverkehrszügen wie bei Renfe

und ohne Wagenladungsverkehr wie bei der NS Zugskilometer zu scheffeln. DB, ÖBB und SBB mit viel Regional- und als einzige mit noch immer namhaften Wagenladungsverkehr, also hohem Service-Public-Anteil, weisen deshalb keine sensationellen, aber durchaus seriöse Leistungssteigerungen auf. Dabei liegt die SBB mit 5830 Zugskilometern noch deutlich vor der DB mit 3470 und der ÖBB mit 3160. Der direkte Vergleich ist auch hier mit Haken und Ösen bestückt. Im Verhältnis Personal/Zugskilometer könnte tendenziell die TU oben aufschwingen, die möglichst viele kurze an Stelle von wenigen langen Zügen betreibt. Allerdings ist der Vergleich Personal/Personenkilometer ebenso

heikel. Denn bei dieser Masszahl, durchaus auch eine Leistungszahl, kommen wiederum diejenigen TU gut weg, die nur alle 80 km an einem Fernverkehrsbahnhof und nicht wie die Schweiz alle zwei Kilometer an einem Dorfbahnhof halten.

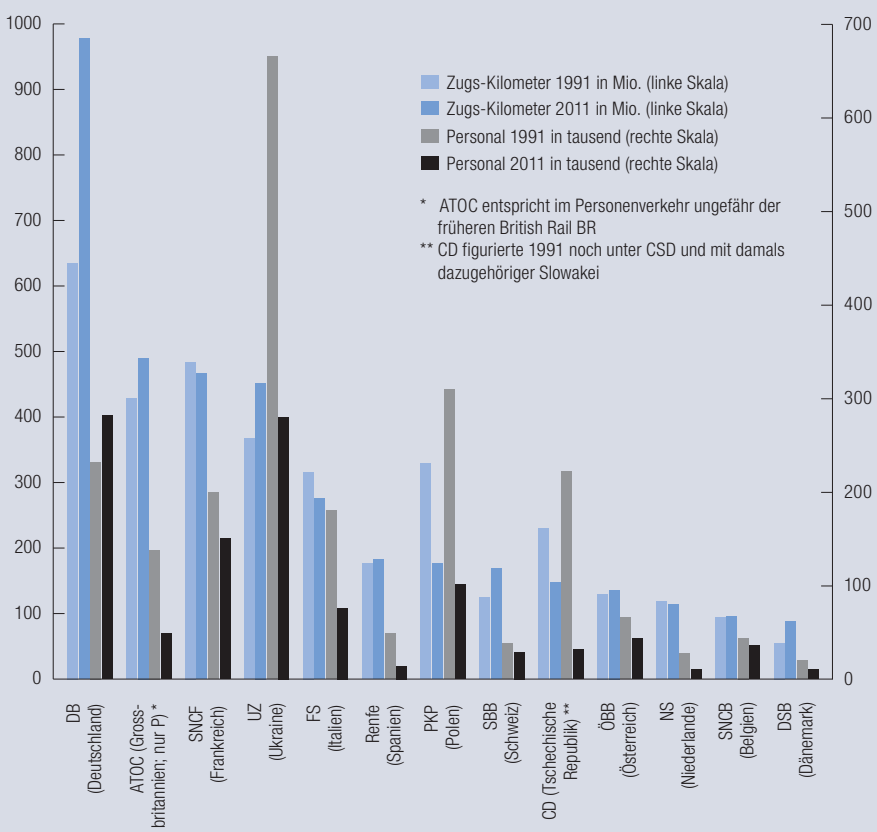
Die osteuropäischen Bahnen haben sich wie die Bahnen im Westen zwar merkbar gesteigert, kommen aber auch heute – mit Ausnahme der tschechischen Bahn – noch kaum über 2000 Zugskilometer pro Mitarbeiter hinaus. SNCF und die italienische FS bewegen sich in der Grössenordnung der österreichischen ÖBB. Bei den grössten 15 europäischen Bahnen zusammengenommen, also inklusive Russland (RZD), hat sich der Personalbestand zwischen 1991 und 2011 von 4,06 Millionen auf 2,06 Millionen ziemlich genau halbiert.

Zahlen im Original bei:

www.uic.org/spip.php?article1347

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

Entwicklung von Zugskilometern und Personalbestand grosser europäischer Bahnen (ausser RZD); Zahlen UIC-Synopsis



Die mitteleuropäischen Bahnen haben sich zwischen 1991 und 2011 äusserst unterschiedlich entwickelt: massive Leistungssteigerungen in Spanien, Dänemark und den Niederlanden, drastische Verkehrsabnahmen in Polen und Frankreich, Steigerungen auf gemischtem hohem Personen- und Cargo-Niveau in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Der VöV startet Vernehmlassung zur Sortimentsentwicklung

Die öV-Branche hat zusammen mit dem Startschuss zur Einführung der öV-Karte eine breit angelegte Anhörung zu neuen, besser auf die Bedürfnisse der Reisenden zugeschnittenen Fahrausweisen gestartet. Die Vernehmlassung dauert bis Mitte Mai.

Der öffentliche Verkehr der Schweiz steht für hohe Qualität. Auch deshalb nimmt die Nachfrage weiter zu, was dazu führt, dass das öV-Angebot ausgebaut und finanziert werden muss. Alle Beteiligten, also Bund, Kantone, TU und Kunden sind in dieser Beziehung gefordert, an einer nachhaltigen Finanzierung des öV-Systems mitzuwirken. Aufgrund der laufenden Diskussionen zur Nutzerfinanzierung, beziehungsweise zur Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur, werden die Herausforderungen in der Zukunft zunehmen.

Eine VöV-Arbeitsgruppe hat deshalb Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des Sortiments erarbeitet. Damit will die Branche transparent aufzeigen, wie sich die Angebote in einem längeren Zeitraum vor dem Hintergrund der erneuerten Vertriebsmöglichkeiten entwickeln können. Diese Stossrichtungen hat der VöV Ende März in eine breit abgestützte Anhörung bei interessierten Verbänden, Parteien und Organisationen gegeben.

Das heutige Sortiment genügt zum Teil den Ansprüchen nicht mehr. So können bestehende Pendlerbeziehungen wegen der fehlenden Verknüpfung des Direkten Verkehrs und den Verbundwelten nicht mit einem geeigneten Abonnement abgedeckt werden. Das heutige GA deckt zwar diese Bedürfnisse ab, kostet aber für sehr unterschiedliche Fahrleistungen jeweils einen Fixpreis. Auf der anderen Seite sind Gelegen-

heitskunden mit hohen Normaltarifen konfrontiert. Die öV-Branche will in Zukunft allen Reisenden attraktive, massgeschneiderte Produkte für individuelle Mobilitätsbedürfnisse anbieten. Dafür sollen die zwei Welten des Direkten Verkehrs und der Verbünde verknüpft und Sortimente zur Förderung des Freizeitverkehrs kreiert werden. Der Verkauf mit Fokus auf die Verkehrsbedürfnisse der Kundschaft verbessert gleichzeitig die Übersichtlichkeit des Sortimentes.

Stossrichtungen der Vernehmlassung

Abonnemente sind vor allem für Vielfahrer gedacht. Diese benötigen eine hohe zeitliche Flexibilität, welche auch die Nutzung in Spitzenzeiten umfasst. Ziel ist eine faire, räumliche Preisdifferenzierung. Der Kunde wählt, wo er sich bewegen will und erhält dafür einen angemessenen Preis. Die neuen Abonnemente sollen die Angebotslücke zwischen GA und Verbund-Abos schweizweit schliessen. In die Vernehmlassung gegeben wurden zwei Ideen:

- Schweizweites Angebot von Strecken-Abos kombiniert mit Verbund-Zonen
- Verbund-Abo kombiniert mit GA-Tagen

Bei den Einzelfahrausweisen steht die Steigerung des Freizeitverkehrs im Fokus. Das «normale» Einzelbillet, das auf allen Zügen gültig ist, wird es auch in Zukunft geben. Ziel ist es jedoch, preislich tiefere Einstiegshürden für Gelegenheitsfahrer zu schaffen und die freien

Kapazitäten im öV besser auszulasten. Gleichzeitig bilden saisonal angepasste Preise bei touristischen Transportunternehmen die Nachfrageschwankungen ab. Diese neuen Produkte sollen dies ermöglichen:

- Kontingentierte, rabattierte Billette und Tageskarten
- Saisonale angepasste Tarife für Billette touristischer Transportunternehmen (für die ganze Schweiz in den gleichen Zeiträumen)
- Sparbillette: Kontingentierte, rabattierte Fahrausweise mit Fahrplanbindung als Dauersortiment

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

Der Stand des Projekts BIBO

Am 14. Februar 2013 hat der Strategische Ausschuss des Direkten Verkehrs (StAD) die Einführung der öV-Karte beschlossen. Damit macht die öV-Branche einen ersten und wichtigen Schritt Richtung E-Ticketing. Die öV-Karte ist so konzipiert, dass die Technologie bei Bedarf entsprechend weiterentwickelt werden kann. Bezüglich BIBO (elektronische Erfassung im Fahrzeug) haben die umfassenden Analysen die technische Machbarkeit für den öV Schweiz bestätigt. Die öV-Branche ist jedoch der Meinung, dass die Einführung derzeit nicht opportun ist. Das würde sich ändern, wenn von Seiten der Politik vermehrtes Mobility-Pricing für Strasse und Schiene gefordert würde. Vor diesem Hintergrund würde die öV-Branche die Weiterentwicklung der öV-Karte in Richtung BIBO prüfen.

öV-Tarife werden nicht erhöht

Der zuständige Ausschuss des VöV hat Ende April beschlossen, 2013 auf Tarifmassnahmen zu verzichten, obwohl sich viele Transportunternehmen in einer finanziell schwierigen Situation befinden – meistens wegen den Kosten von neu beschafftem Rollmaterial.

Als Folge der stetig steigenden Passagierzahlen beschaffen die Transportunternehmen regelmässig neues Rollmaterial. Die hohen Kosten dafür werden aber für immer mehr TU zur Belastung. Zahlreiche VöV-Mitglieder stehen vor allem im regionalen, abgeltungsberechtigten Personenverkehr vor finanziell schwierigen

Situationen. In erster Linie, weil die für die Tarifrunde 2012 verantwortlichen Trassenpreise zwar mehr Mittel für den Unterhalt der Schieneninfrastruktur bereitstellen, sich der regionale Personenverkehr aber mit Zusatzkosten konfrontiert sieht. Trotzdem hat die öV-Branche Ende April beschlossen, 2013 auf Tarif-

massnahmen zu verzichten. Einerseits, weil die Branche den Kundinnen und Kunden nach der Tarifrunde im Dezember 2012 mit durchschnittlich 5,2 Prozent höheren Tarifen nicht schon wieder höhere öV-Preise zumuten will, andererseits um ein Umsteigen der Kundinnen und Kunden aufs Auto zu verhindern. Mit dem Verzicht auf Tarifmassnahmen fordert der VöV den Bund auf, bei einer eintretenden Finanzierungslücke im regionalen Personenverkehr Massnahmen zu ergreifen, beispielsweise durch eine Erhöhung der Abgeltungssumme.

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

Gut besuchte Fachtagung Schiene–Strasse

Bis Ende 2014 müssen bekanntlich alle Bahnübergänge gesetzeskonform saniert sein. Die noch verbleibenden 450 Arbeitstage bis zum Ende der Sanierungsfrist und neu erschienene Regelungen waren die Motivation für über 160 Teilnehmer, am 21. März 2013 nach Olten an die erstmals gemeinsam durchgeführte Fachtagung des VSS und des VöV zu reisen. Den Teilnehmern wurde ein dichtgedrängtes Programm mit teils bekannten und vielen neuen Informationen geboten.

Als Fazit konnte klar festgehalten werden, dass die gemeinsame Lösungssuche der wohl wichtigste Schritt zum Erfolg ist. Die Tagung zeigte eindrücklich, dass wenn wir einander zuhören und miteinander sprechen, zusammen – Strassenverantwortliche und Bahnunternehmen – der VSS und der VöV – das BAV und das ASTRA – an einem Tisch (manchmal auch an mehreren) Lösungen finden können. Dies stimmt trotz der enormen Herausforderung «Sanierungsziel 2014» positiv und fördert eine Erhöhung der Sicherheit an der Nahtstelle zwischen Schiene und Strasse.

Basisdokumentation Bahnübergänge R RTE 25931 / SN 671 512

Mit der neuen im Dezember 2012 publizierten Basisdokumentation Bahnübergang wurden die Grundlage für eine verbesserte Zusammenarbeit und das gegenseitige Verständnis zwischen Bahn und Strasse geschaffen. Die von einer gemischten Arbeitsgruppe VöV/VSS erarbeitete Aktualisierung und Zusammenführung beantwortet die Frage «Wie konzipiere ich eine Bahnübergangsanlage?». Die bisher nicht hundertprozentig konsistenten Regelungen der Strassen- (SN 671 510 und 511) und der Bahnseite (R RTE 25031) konnten damit durch ein neues, sowohl als RTE als auch als SN erscheinendes Dokument abgelöst werden.

Die Referenten gaben einen Überblick über das Regelwerk, von der neuen Struktur bis zu den ergänzten Inhalten und Änderungen, sowie den neuen Regelungsteilen zu den manuellen Bedarfsschranken und der Raumüberwachung. Ein Blick in die Werkstatt ergänzte die trockene Theorie mit praktischen Beispielen.

Lösungen für untergeordnete Bahnübergänge / Manuelle Bedarfsschranken

Im Referat über manuelle Bedarfsschranken wurden auch andere mögliche Sanierungsmassnahmen bei untergeordneten Bahnübergängen (z. B. Bahnübergänge, die lediglich einige Male pro Jahr von einem Landwirt befahren werden) erläutert. Bei solchen Bahnübergängen, die wegen ungenügender Sichtverhältnissen nicht vorschriftskonform und der Bau einer Über- oder Unterführung kaum möglich, beziehungsweise finanziell nicht verhältnismässig ist, steht vielfach auch der Bau einer Schrankenanlage in keinem Verhältnis zum Nutzen.

So hat auch bei untergeordneten Bahnübergängen die Aufhebung immer erste Priorität. Mögliche Lösungsansätze können Meliorationen und landwirtschaftliche Strukturverbesserung sein. Solche Lösungen sind nachhaltig, dauern aber häufig mehrere Jahre, und sind damit mit dem Sanierungsziel 2014 nur schwer kompatibel. Weiter kann der Erwerb von nicht vorhandenen Wegrechten oder auch von Grundstücken ein einfaches Mittel zur Aufhebung von Bahnübergängen sein. Das bauerliche Bodenrecht setzt hier aber enge Grenzen.

Bei nicht aufhebenden Bahnübergängen mit extrem schwachem Strassenverkehr kann eine manuelle Bedarfsschranke als kostengünstige Lösung realisiert werden. Die Sicherung des Bahnübergangs erfolgt dabei nicht technisch, sondern über betriebliche Prozesse. Die fünf Arten der Benutzungsprozesse wurden kurz vorgestellt. Der geschlossene Benutzerkreis muss dazu speziell instruiert werden. Solche Bahnübergänge dürfen also keine Wohnhäuser erschliessen, sondern höchstens kleinere landwirtschaftliche Parzellen. Dazu muss mit den Berechtigten der betriebliche Prozess in

einer Vereinbarung geregelt und instruiert werden. Ein Entwurf für solche Vereinbarungen ist im Extranet des VöV bei der Arbeitsgruppe Bahnübergänge downloadbar.

Detailangaben zu Raumüberwachung

Bei Höchstgeschwindigkeiten der Bahn von über 140 km/h oder wo die Räumung des Bahnübergangs oft erschwert ist, sind nach den AB-EBV beim Bahnübergang Massnahmen zur Erkennung von Strassenfahrzeugen vorzusehen. Das Thema ist unter dem Begriff «Raumüberwachung» im neuen Basisdokument in verschiedenen Kapiteln (siehe Kasten) enthalten.

Raumüberwachung im RTE 25931	Ziff.
Wahl der Raumüberwachung	4.2.4
Definition «Erschwerte Räumung»	4.5.3
Strassenknoten in geringer Distanz	6.1.3
Funktionsabläufe	6.4.3
Bauliche Ausrüstung Schleifen	7.3.6
Bezeichnung	8.2.6
Störungsmanagement	9.3

Aufgrund einer Vielzahl von technischen und betrieblichen Varianten sind einige Aspekte bewusst offen formuliert. Diese wichtigen Details müssen Infrastruktur- und Unternehmensbezogen individuell beurteilt und umgesetzt werden.

In der Anwendung der Basisdokumentation durch die verschiedenen Fachleute werden Fehler und Fragen auftauchen. Weiter wird die Weiterentwicklung der Gesetze, Verordnungen etc., auf welche die Basisdokumentation abstützt, eine stetige Pflege und Weiterentwicklung des Regelwerks notwendig machen. Die Inputs der Anwender von Strasse und Bahn werden laufend durch den VöV gesammelt. Anregungen und Ideen bitte per Mail mit dem Stichwort «Basisdok BUe» an rte@voev.ch.

Aktuelle Herausforderungen Schiene–Strasse

Die dargelegten Überlegungen zur Bahnübergangsproblematik aus der Sicht eines Strassenverantwortlichen führten zum folgenden Fazit: Die Verkehrsinfrastruktur ist so auszugestalten, dass die erforderliche Mobilität sicher, effizient und umweltverträglich bewältigt werden kann. Schiene und Strasse dürfen dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern sind trotz teilweise widersprüchlicher Anforderungen aufeinander abzustimmen. Der Strassen- und Bahnbau ist nicht nur ein technischer, sondern auch ein politischer Prozess und deshalb zeitintensiv. Eine frühzeitige Berücksichtigung und



Innovativer Lösungsansatz zur Sicherung eines Bahnübergangs mit kynologischer Rückfallebene.

Erhebung der verschiedenen Interessen und geplanten Entwicklungen sowie die Einbindung aller Beteiligten in den Planungsprozess fördert gute Lösungen und spart Zeit und Geld. Auch diese Überlegungen wurden mit praktischen Beispielen vertieft.

Neben den Bahnübergängen wurde auch die Parallelführung von Strasse und Schiene thematisiert. Das Grundkonzept der neuen Norm «Parallelführung Schiene–Strasse» (SN 671 520), sowie die Anwendung eines Tools und der Zusammenhang zwischen Schutzmassnahmen und erforderlichem Sicherheitsabstand wurde erläutert. Zusätzlich wurde auch auf die in den AB-EBV 2014 Art. 23.1 vorgesehene Regelung für neue und bestehende Anlagen hingewiesen, die im Mai 2013 in die Vernehmlassung kommen.

Sanierung Bahnübergänge 2014

Die Sanierung 2014 hat einen wertvollen Impuls geliefert, um die potentiellen Gefahrenquellen der Bahnübergänge stark zu verbessern. In den nächsten knapp zwei Jahren ist dies für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung, die aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet wurde. Die Sicht des BAV zeigte den Stand der Sanierung und die notwendigen Erfolgsfaktoren, um die Bahnübergangssanierungen erfolgreich und termingerecht umzusetzen. Ein Schlüssel dazu ist demnach die Qualität der Plangenehmi-

gungsdossiers der Bahnen und Ingenieurbüros. Mit der richtigen Prioritätensetzung und einem rasanten Endspurt sollte das Sanierungsziel 2014 erreicht werden können.

Für die Bahnunternehmen ist es kaum möglich, alle Eigen- und Fremdinteressen unter einen Hut zu bringen, der Spagat ist vielfach zu gross. Trotz verhasster «Schrangkengötter» (Projektleiter der Bahnen) kann – bedingt durch die anfängliche Sanierungsverzögerung – das Ziel 2014 nur schwer erreicht werden. Praktikable Lösungen münden oft in unbefriedigenden Kompromissen, da für nachhaltige Sanierungen der Wille und die Zeit fehlen. Die Bahnen benötigen dabei mehr Schützenhilfe durch die Behörden, sei es beispielsweise bezüglich zügiger, zielgerichteter Behandlung von Einsprachen oder höherer Akzeptanz von Risiko-orientierten, innovativen Lösungsansätzen. Zudem ist jetzt zu klären, was die nicht bis 31.12.2014 sanierten Bahnübergänge für die Bahnen zur Folge haben werden.

Obwohl die Öffentlichkeit die Ziele der Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen grundsätzlich nicht in Frage stellt, führen die konkreten Massnahmen, verbunden mit den als ausserordentlich hoch empfundenen Realisierungskosten, vielfach zur Frage der Verhältnismässigkeit. Mit Beispielen der Appenzeller Bahnen wurden die verschiedenen Interessenkonflikte finanzieller, politischer

und verkehrstechnischer Natur aufgezeigt. Die Erfolgsfaktoren aus Strassensicht zur Erreichung des Sanierungsziels 2014 sind klare Finanzierungsmodelle, eine Vorgehensweise nach dem 20/80 Prinzip, ganzheitliche Sicherheitsbetrachtungen und keine formalen Hindernisse durch Behörden.

Die Referate und Diskussionen haben deutlich vor Augen geführt, dass die Grundlagen einerseits und die Umsetzung mit all ihren Randbedingungen und Schwierigkeiten andererseits eine noch zu grosse Diskrepanz aufweisen. Auf viele Fragen fehlen heute noch die Antworten. Mit der Fachtagung wurden die gegenseitige Sensibilisierung und das gegenseitige Verständnis zwischen Schiene und Strasse spürbar verbessert. Der Vorteil am schweizerischen System gibt uns die Chance, dass wir auf möglichst unkomplizierte und pragmatische Weise zwischen Gesetzgeber und Ausführenden zusammenarbeiten können – auch wenn teilweise Interessenkonflikte das Feld beherrschen und sich einzelne Stakeholder zurücknehmen müssen, um der gemeinsamen Sache zu dienen.

Die einzelnen Präsentationen sind downloadbar unter: www.voev.ch/Fachtagung_VoV_VSS.html

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

Aktuelle Vernehmlassungen des BAV

Gleich drei Vernehmlassungen aus dem Bahntechnik-Bereich hat das Bundesamt für Verkehr derzeit am Laufen oder startet sie unmittelbar. Eine Übersicht.

Weiterentwicklung AB-EBV 2014

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat Ende März 2013 die Anhörungsunterlagen für die Weiterentwicklung der AB-EBV 2014 fertiggestellt. Vom 3. Mai bis 21. Juni 2013 wird dazu die entsprechende externe Anhörung stattfinden. Diese beinhaltet vor allem neugefasste Artikel aus dem Bereich Bau und Fahrzeuge, sowie angepasste Artikel aus den Bereichen «Sicherungsanlagen» und «Elektrische Anlagen».

Umsetzung Interoperabilität und Safety Richtlinie

Nach der externen Anhörung der ersten Entwürfe zur Umsetzung der EU-Richtlinien Ende 2012 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Rückmeldungen verarbeitet und in gemeinsamen Workshops mit Bahnvertretern vertieft. Dabei wurden auch aufgeworfene Grundsatzfragen neu beurteilt. Vom 6. bis 31. Mai 2013

wird erneut eine Anhörung der überarbeiteten Umsetzungshilfen stattfinden. Diese wird einzelne AB-EBV Artikel und die Richtlinien über «Unabhängige Prüfstellen Eisenbahnen» (RL UP EB), über Anforderungen an Planvorlagen (RL zu Art. 3 VPVE), über «Jährlicher Bericht» über die Sicherheit bei Eisenbahnen (RL JB) und über Interoperabilitätsanforderungen an teilweise interoperable Strecken (RL TSI IE) enthalten.

Nationaler Standard für die Zugbeeinflussung Meterspur

Das BAV will gestützt auf Art. 38.4 der EBV einen Standard für die Zugbeeinflussung derjenigen Bahnunternehmen festlegen, die nicht bereits auf ETCS migriert sind, bzw. auf ETCS migrieren werden (mehrheitlich Meterspurbahnen). Mit diesem Standard, basierend auf ETCS-Komponenten, wird insbesondere das Ziel verfolgt, die Entstehung nicht kompatibler

Lösungen zu verhindern, die Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten zu vermeiden und eine langfristige Verfügbarkeit der Komponenten sicherzustellen.

Das BAV erarbeitete gemeinsam mit den Bahnen, der Industrie und dem VöV eine Spezifikation, die das Gesamtsystem sowie die Infrastruktur- und die Fahrzeugausrüstung abdecken soll. Das Projekt macht gute Fortschritte, benötigte aber auf Grund der Komplexität und der beschränkten Kapazitäten mehr Zeit als ursprünglich geplant.

Nach einer ersten Vorkonsultation im engen Kreis (BAV und Arbeitsgruppe des VöV) wird vom 8. April bis 3. Mai 2013 eine externe Konsultation durchgeführt. Die Inkraftsetzung soll mit ergänzenden Informationen des BAV im Sommer 2013 erfolgen.

Die entsprechenden Unterlagen sind beim BAV unter laufenden Vernehmlassungen downloadbar. Rückmeldungen mit vorgängiger Kopie an urs.walser@voev.ch, direkt dem BAV zusenden.

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

Bahnzukunft: Gegen das Basteln an einem veralteten Netz

Bern–Genf in 50 Minuten, St. Gallen endlich richtig an Zürich angeschlossen, und die Westschweiz ohne Kapazitätsprobleme, weil es zwischen Genf und Lausanne eine neue HGV-Trasse gibt: Das sind einige der Visionen aus dem «Bahn-Plan 2050», die Daniel Mange in seinem jetzt ins Deutsche übersetzten Buch mit dem Untertitel «Mehr Tempo für die Schweiz» aufstellt. Seine Forderung: Think Big! Bei den FABI-Projekten gehe es leider nur um punktuelle Verbesserungen oder sogar bloss um Basteleien an einem alten Netz.

Wer Manges Buch in einem Zug, ja, kann durchaus auch in einem Bahnabteil sein, durchliest, dem wird fast schwindlig ob all der Projekte, die es zur Bahnzukunft in der Schweiz gab und gibt. Die Eidgenossenschaft, so die Erkenntnis, ist ein Land mit hunderten von Bahnvisionären. Die dann noch flankiert werden von all den kantonalen Planern, die für ihre Region aus dem Kuchen der grossen Bahninvestitionen ein Stück rausschneiden möchten und darum schon mal rechtzeitig einen gedanklichen Claim setzen.

Dabei hat Mange keine Spinner-Ideen aufgenommen, aber im Zweifelsfall im Sinne eines Think-Tank auch nicht jedes Projekt im Detail hinterfragt.

Einziger Überblick, auch für Profis

Das Buch von Mange gibt den bisher besten Überblick über alles, was in der Schweiz in Sachen Bahninfrastruktur läuft, laufen könnte und vielleicht laufen sollte. Das ist so gut dargestellt, dass auch PolitikerInnen einen schnellen Überblick in einem schwer überblickbaren Themenbereich finden.

Das Buch listet aber auch praktisch vollständig auf, was sich rund um die Eidgenossenschaft tut. So weist Mange zu Recht darauf hin, dass die Verbindung Lausanne–Lugano bald nicht mehr 5 Stunden 20 via Centovalli dauert, sondern noch 4 Stunden 20 via Gallarate und die neue Verbindung Mendrisio–Varese, die im Dezember 2014 eröffnet wird.

Der Blick nach Europa, in der Westschweiz oft intensiver gepflegt, tut Deutschschweizern auf alle Fälle gut. Die Meilensteine der europäischen Verkehrspolitik seit 1985 sind wohl nir-

gends besser als auf den vier Seiten in Manges Buch dargestellt.

Mehr Tempo – und auch mehr Pendler?

Die kumulierten Visionen sind für die zahlreichen Bahnaffinen natürlich reizvoll. Von Bern nach Zürich in 30 Minuten, nach Genf in 50, nach Lugano in einer Stunde 30, nach Karlsruhe in einer Stunde 40, nach Mailand in zwei Stunden, nach Paris in drei Stunden 05, nach München in drei Stunden 15 und nach London in fünf Stunden 15, das ist erste Sahne.

Allerdings fragt das Buch allenfalls am Rande nach dem Warum. Das Tempo wird a priori als positiver Wert gesetzt. Dass es raumplanerisch unerwünschte Effekte haben könnte, wenn tägliches Pendeln zwischen Zürich und Lugano ebenso normal wie der Wochenendtrip per Bahn nach London wird, ist im Buch kein Thema.

Und gern hätte man sich eine vertiefte Diskussion zur Frage gewünscht, ob man sich im Zweifelsfall eher mehr Frequenzen oder mehr Tempo wünscht. Die offizielle Politik setzt momentan auf mehr Frequenzen. Und die jüngsten raumplanerischen Entscheide des Volkes könnten auch eher in diese Richtung interpretiert werden.

Finanzierung: Hoffnung auf Private

Der Bahn-Plan 2050 beinhaltet kein Finanzierungskonzept, obwohl bei all den vielen visionären Projekten schnell die Frage auftaucht, wer das denn bezahlen soll. Mange kommt in seiner eigenen Darstellung auf eine Investitionssumme von 75 bis 85 Milliarden bis 2040. FABI rechnet mit etwa 42 Milliarden bis 2050,

also nicht einmal der Hälfte. Die von Mange ins Auge gefassten «Hochgeschwindigkeitslinien lassen sich eindeutig vom Stammbaum abgrenzen und sind somit ideale Anwärterinnen für neue Finanzierungsformen wie der Public Private Partnership PPP», ist der Lausanner EPFL-Professor überzeugt. Referenzen sind für ihn etwa die Bahnlinien Perpignan–Figueras oder Nîmes–Montpellier, die mit PPP finanziert werden sollen.

Ob aber visionäre Objekte wie ein neuer Simplon-Basistunnel (30 bis 40 km, je nach Variante) die mutmasslich 15 Milliarden, die er kosten könnte, mit gesteigertem Personen- und Güterverkehr für die privaten Investoren in vernünftiger Frist wieder einfahren, darf zumindest hinterfragt werden. Die PPP-Strecken in Frankreich verbinden Zentren mit 150 000 (Nîmes) und 250 000 (Montpellier) Einwohnern, die bislang deutlich weniger gut mit der Bahn bedient sind als Schweizer Städte gleicher Grösse.

Die Zeit hat das Buch, in der französischen Ausgabe von 2010, auch bereits da und dort überholt. Etwa bei den Investitionen für STEP 2025, neu – auch dank dem VöV – 6,4 statt wie damals noch 3,5 Milliarden, und beim Trans-RUN im Neuenburger Jura. Er scheiterte 2012 mit 49,7 Prozent Ja hauchdünn an der Urne.

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



Daniel Mange

Bahn-Plan 2050 – Mehr Tempo für die Schweiz

Zürich/Chur 2012; 28.– CHF

Verband öffentlicher Verkehr VöV

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

Redaktion

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

Gestaltung

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, VöV

Französische Übersetzung

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

Nächste Ausgabe

Juli 2013