

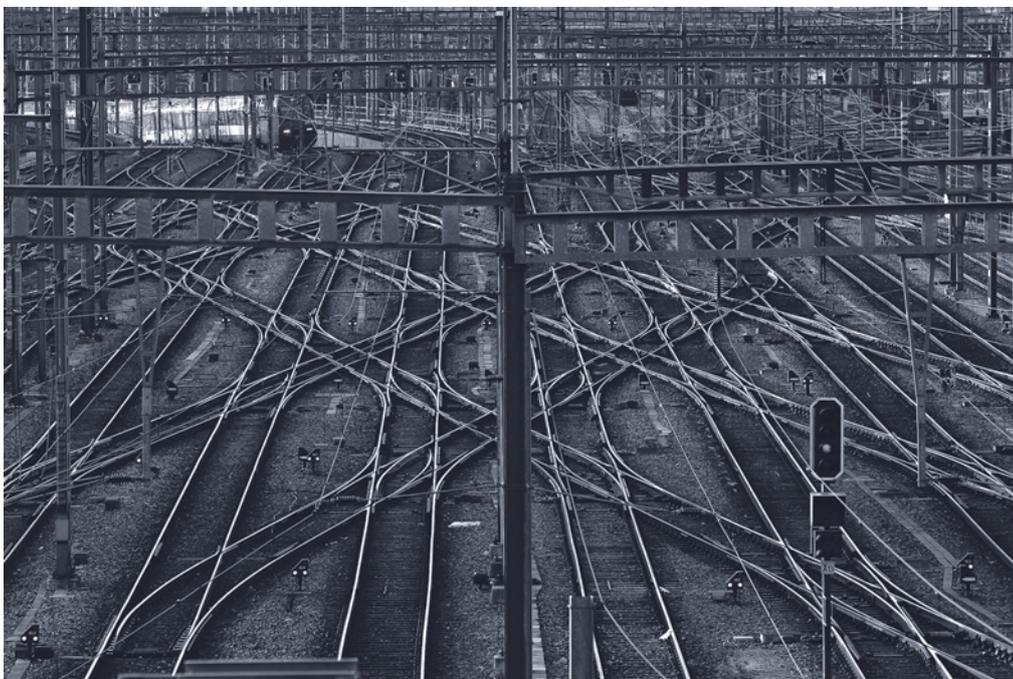
voyage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

5 | 2012 | Dezember
Verbandsinformationen

© Nicola Pitaro



Von FABI profitiert das gesamte Schienennetz der Schweiz – zum Beispiel auch der Bahnhof Zürich.

ZPS: Grünes Licht für die Umsetzung 3

Der Strategieausschuss des Direkten Verkehrs (StAD) hat die Umsetzung des Programms «Zukünftiges Preissystem öV Schweiz» ZPS beschlossen.

Interview mit Ombudsmann Hans Höhener 8

Hans Höhener ist neuer Ombudsmann des öffentlichen Verkehrs der Deutschschweiz. Im Interview spricht er über seine neue Aufgabe.

Neues aus dem RTE und ein Abschied 10

Mehrere neue RTE-Regelungen und -dokumente erscheinen just auf die Pensionierung von «Mister RTE», Max Hohl.

Der Ständerat sagt deutlich Ja zu FABI!

Gute Nachrichten aus dem Bundeshaus: Ende November hat der Ständerat als Erstrat die Bahninfrastruktur-Vorlage beraten. Wie sich schon im Juni in der Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) abgezeichnet hatte, hat nun die kleine Kammer Ja gesagt zu einem deutlich grösseren Umfang des 1. Ausbauschnittes, der 6,4 statt wie vom Bundesrat angedacht 3,5 Milliarden Franken umfassen soll.

Dieser Etappensieg ist für den VöV eine grosse Genugtuung: Fast zwei Jahre nachdem wir zum ersten Mal mehr Mittel gefordert und alternative Finanzierungsquellen aufgezeigt hatten, sind die meisten VöV-Forderungen in den ständerätlichen Entscheid eingeflossen: Neben dem grösseren Umfang des 1. Ausbauschnittes auch die Zusatzfinanzierung, die im Wesentlichen über ein befristetes, zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille erfolgt.

Das deutliche Ja des Ständerats zu dieser seit der Finanzierung des «Finöv-Fonds» wichtigsten öV-Vorlage der letzten Jahre stellt sicher, dass Projekte in allen Regionen realisiert werden können und so einen schweizweiten Nutzen für den öffentlichen Verkehr erzielen. Denn es ist

eine altbekannte Tatsache, dass ein leistungsfähiger öV für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt der Schweiz von zentraler Bedeutung ist.

Der VöV hat immer wieder betont, dass die Vorlage FABI auch in einer Volksabstimmung mehrheitsfähig ist und dass damit die Grundlage für ein weiteres Kapitel der Erfolgsstory «der öffentliche Verkehr der Schweiz» gelegt wird.

Erfreulich ist darüber hinaus, dass die Ständeräte weitgehend darauf verzichtet haben, die Vorlage mit zu vielen und übertreibungen regionalen, föderalistisch geprägten Wünschen zu überladen und so zum Scheitern zu verurteilen. FABI bringt in seiner Gesamtheit einen maximalen Nutzen für alle öV-Reisenden.

Ich bin zuversichtlich, dass dies auch der Nationalrat erkennt und ebenfalls Ja sagen wird zu FABI. Voraussichtlich wird er dies in der Sommersession 2013 tun.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

Neubaustrecke für das «Bipperlisi» geht in Betrieb	2
öV-Ausbildungsangebote der ETH Zürich	3
Fachtagung zu Ausschreibungen und Zielvereinbarungen	4
Kanton Zürich: Der öV legt weiter zu	4
Der VöV begrüsst Eckhöhen-Ausbau der Gotthardachse	5
«FLUX – Goldener Verkehrsknoten» geht an den Flughafen Zürich	6
Mit dem öffentlichen Verkehr auf die Piste – Ride & Glide zeigt wie	7
Sechs Bundesämter suchen innovative und nachhaltige Projekte	7
«Höchste Zeit» – Kursbuchplakate in der VöV-Ausstellung	9
Neue RTE-Regelung zur Instandhaltung von Radsätzen für die Meterspur	10
BaRe 2.2 – Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie	10
Neue Basisdokumentation Bahnübergang	11
Neuntes Kompendium Sicherungsanlagen	11
Martin Strobel folgt auf Max Hohl	11
Das Testlabor für Europas Bahnen	12

Neubaustrecke für das «Bipperlisi» geht in Betrieb

Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember geht die neue Meterspur-Strecke der «Aare Seeland mobil» (ASm) zwischen Niederbipp und Oensingen in den regulären Betrieb. Nicht zum ersten Mal: Zwischen 1907 und 1943 gab es schon einmal eine durchgehende Schmalspurbahn von Langenthal nach Oensingen.

50 Jahre später, 1994, kam dann eine vom Bundesamt für Verkehr in Auftrag gegebene Studie zur Umstellung von Bahn auf Bus für die Bahnlinien Solothurn–Niederbipp sowie St. Urban Ziegelei–Langenthal zum Schluss, das Bahnsystem beizubehalten. Ein Grund war die siedlungsnahe und vom motorisierten Individualverkehr unabhängige Erschliessung der Ortschaften.

Der boomende Fernverkehr und seine Auswirkungen auch auf den regionalen Schienenverkehr führten zu einer von den Kantonen Bern und Solothurn in Auftrag gegebenen «Korridorstudie», die 2002 zum Schluss kam, dass Nutzen und ein rentabler Betrieb langfristig gewährleistet seien. Schülerinnen und Schüler erhielten bessere Verbindungen vor allem nach Solothurn, Pendler Richtung Zürich.

Das in den letzten Jahren entstandene Industriegebiet zwischen Oensingen und Niederbipp mit bis zu 1000 Mitarbeitenden sorgt mit neuer eigener Haltestelle zusätzlich für Fahrgäste. Die Fahrzeit von Oensingen nach Solothurn oder Langenthal dauert in beiden Richtungen knappe 25 Minuten.

Die 1,7 km lange Neubaustrecke – der Spatenstich fand am 1. Dezember 2010 statt – kostet inklusive Lärmschutzwände rund 20 Millionen Franken. Das Projekt bewegt sich damit innerhalb des bewilligten Kostenrahmens. Davon zahlt der Bund knapp die Hälfte, die Kantone Bern und Solothurn je 5,5 Mio. Franken. Dabei wurde am neuen Endpunkt in Oensingen ein neuer ASm-Bahnhof mit zwei Gleisen und einem Mittelperron gebaut.

Zwischen 1907 und 1943 gab es mit der «Langenthal–Jura-Bahn» schon einmal eine durchgehende Schmalspurbahn von Langenthal nach Oensingen. Das (vorläufige) Ende der Strecke Niederbipp–Oensingen war eine Folge des Zweiten Weltkriegs: Der damals herrschende Geld- und Materialmangel führte zur Betriebs-einstellung des defizitären Abschnitts. Mit dem Abbruch der Bahnanlagen erhielten die Betreiber dringend benötigtes Ersatzmaterial für den Unterhalt der übrig gebliebenen Strecke von Langenthal nach Niederbipp.

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

© hks



Grad hat Barbara Egger-Jenzer das rote ASm-Band durchschnitten: Streckeneröffnung mit (v.l.n.r.) Ueli Steinmann, Projektleiter, Walter Straumann, Regierungsrat Solothurn, Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin Bern, Robert Sutter, Verwaltungsratspräsident ASm, Fredy Miller, Direktor ASm.

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

«Zukünftiges Preissystem öV Schweiz» (ZPS): Grünes Licht für die Umsetzung

Der Strategieausschuss des Direkten Verkehrs (StAD) hat Mitte November die Umsetzung des Programms «Zukünftiges Preissystem öV Schweiz» (ZPS) beschlossen. Gleichzeitig wird der Direkte Verkehr mit dem Ortsverkehr tarifarisch verknüpft («Eine Reise, ein Ticket») und es werden die technischen Möglichkeiten für eine Preisdifferenzierung des Normaltarifs nach Strecken geschaffen.

Die Grobkonzeptphase des Programms ZPS wird am 31. Dezember 2012 abgeschlossen. Als wichtigste Ergebnisse wurden der Umfang – das «Zielbild» – der künftigen öV-Plattform definiert, welche die veralteten Vertriebssysteme des DV ablösen wird, Konzepte zur Verbesserung des heutigen Preissystems (tarifarische Verknüpfung des DV mit dem Ortsverkehr «Eine Reise, ein Ticket» sowie die technische Ermöglichung der Differenzierung des Normaltarifs nach Strecken).

Weitere Ergebnisse sind die technischen Lösungskonzepte der IT-Architektur, der neuen Datenschnittstelle NOVA, und die Planung

der Einführungsstapen (Migrationsplanung). Ergänzt wurde das Grobkonzept mit einer Planung und Kostenschätzung der Realisierungsstapen 2013–2017, und der Definition der Finanzierungsmodalitäten und des Kostenschlüssels. Damit sind die wichtigsten Grundlagen zur Erfüllung der drei Zielsetzungen von ZPS erarbeitet.

Geklärt wurden auch die finanziellen Eckwerte sowie die Organisation des Programms. So erhalten die Vertreter des Strategieausschusses «Verbünde» (StAV) für ZPS zu den Themen «öV-Plattform» und «Eine Reise, ein Ticket» das Stimmrecht an den StAD-Sitzungen.

Der Strategieausschuss des Direkten Verkehrs hat an seiner Sitzung Mitte November 2012 die Realisierung von ZPS beschlossen und gleichzeitig einen Rahmenkredit von 84 Mio. Franken (+/-10 Prozent) genehmigt.

Gleichzeitig bestätigte der StAD drei wesentliche Punkte zur öV-Governance: Die öV-Plattform soll künftig eine Eigentümergesellschaft werden (wobei die Rechtsform noch offen ist), die durch den StAD gesteuert wird. Die Geschäftsführung wird bei der Geschäftsführungsstelle des Direkten Verkehrs (beim VöV) angesiedelt sein. Der Betrieb soll durch die SBB erfolgen.

Vor dem Start der Realisierung muss der Rahmenkredit in der Höhe von 84 Mio. Franken sowie die Übertragung der Kompetenzen zur Auslösung der einzelnen Etappen an den StAD durch eine Gesamtumfrage im Direkten Verkehr bestätigt werden.

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

öV-Ausbildungsangebote der ETH Zürich

Bauliche Infrastrukturen und Raumplanung sind Kerngebiete des Departements Bau, Umwelt und Geomatik der ETH Zürich. Der öffentliche Verkehr ordnet sich in diese Themen organisch ein und die Bologna-Reform erlaubte in den letzten Jahren einen substantiellen Ausbau des entsprechenden Lehrangebots. Zusätzlich konnte das neue Masterprogramm «Raumentwicklung & Infrastruktursysteme» eingeführt werden.

Federführend für den Verkehrsbereich ist das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Es behandelt verkehrsträgerübergreifend die drei Schwerpunkte Nachfrage / Angebot, Kapazität / Steuerung / Sicherung sowie Projektierung / Bau / Erhaltung.

Im öffentlichen Verkehr, betreut durch die Professur für Verkehrssysteme, befassen sich sechs Vorlesungen mit der Angebotsplanung des Personenverkehrs, den Ressourcen und Kapazitäten, dem Güterverkehr, den Bahninfrastrukturen, der Unternehmensführung und Qualitätssicherung sowie dem Langsamverkehr. Zudem werden Vertiefungen zur Bahnsicherungs- und -leittechnik, zum Einsatz von Simulationsinstrumenten und zum Bahnbau angeboten. Dieser Vorlesungsstoff ist durch die Studierenden in Übungen sowie vor allem in mehreren individuellen Projekten aktiv anzuwenden. Die Ausbildung kann mit einem

Doktorat abgeschlossen werden. Doktorierende weisen darin nach, dass sie selbständig eine komplexe wissenschaftliche Fragestellung auf internationalem Niveau zu beantworten vermögen und leisten damit einen wertvollen Beitrag zur Innovation im öffentlichen Verkehr. Derzeit ist rund ein Dutzend Doktorate in diesem Bereich in Arbeit.

Das Betriebslabor des IVT

Die Professur für Verkehrssysteme verfügt im Weiteren über ein Eisenbahn-Betriebslabor. Mittels sieben Stellwerken aus allen Generationen, einem Fernsteuersystem ILTIS und einer Modellbahn mit rund 600 m Gleislänge lassen sich die Bahnproduktionsprozesse wirklichkeitsgetreu nachempfinden. Das Labor bewährt sich als Ausbildungsmittel für angehende Berufsleute, Studierende, Quereinsteiger aus anderen Branchen und weitere Interessierte.

Die verkehrsorientierten Lehrveranstaltungen sind über drei Wege zugänglich:

- Bachelor Bauingenieurwesen, anschliessend Masterstudium mit Vertiefungsrichtung Verkehrssysteme
- Bachelor Bauingenieurwesen oder andere Studienrichtungen innerhalb und ausserhalb der ETH Zürich, anschliessend Master für Raumentwicklung & Infrastruktursysteme.
- Bachelor an einer Fachhochschule und Eintritt an einen der beiden Master der ETH Zürich

Zusammen mit Wahlfächern aus anderen Instituten, insbesondere Eisenbahn-Systemtechnik und Dynamik der Schienenfahrzeuge am Departement für Maschinenbau und Verfahrenstechnik, entspricht der Umfang der Lehrveranstaltungen nahezu demjenigen eines Masterstudiums in Verkehrsingenieurwesen.

Weitere Informationen gibt es unter www.ivt.ethz.ch, www.baug.ethz.ch oder www.re-is.ethz.ch

Prof. Dr. Ulrich Weidmann, ETH Zürich,
Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme

Fachtagung zu Ausschreibungen und Zielvereinbarungen

Die vom VöV und dem BAV organisierte Fachtagung zu den neuen Ausschreibungsregeln, den Zielvereinbarungen und dem zweijährigen Bestellverfahren im RPV lockte über 150 Expertinnen und Experten des regionalen Personen- und Ortsverkehrs nach Bern.

Dicht an dicht drängten sich Mitte November die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der von VöV und Bundesamt für Verkehr (BAV) gemeinsam konzipierten Fachtagung in Bern. VöV-Vizedirektorin Mirjam Bütler führte durch das mit den drei Themenblöcken reichlich befrachtete Tagungsprogramm. Als Vize-Präsident der Kommission Agglomerationsverkehr leitete Norbert Schmassmann die Tagung ein. Ergänzt wurden seine Ausführungen durch den stellvertretenden BAV-Direktor Pierre-An-

dré Meyrat, welcher die Tagungsthemen in den langjährigen Bahnreform-Prozess einordnete. Er nutzte die Gelegenheit und relativierte die zahlreichen Medienberichte im Zusammenhang mit der Aufgabenüberprüfung «Umstellung Bahn-Bus».

Der erste Themenblock stand ganz im Zeichen der neuen Ausschreibungsregeln gemäss den Verordnungsanpassungen im Rahmen des zweiten Schrittes der Bahnreform. Wie die Teilnehmenden den Referaten von Roland Wittwer (BAV) und Anita Stauffer (Kanton Bern) entnehmen konnten, werden die neuen Regelungen keinen radikalen Systemwechsel mit sich bringen. Die Ausschreibung als eines der Wettbewerbsinstrumente wird auf Bundesebene und Gesetzesstufe verankert, womit sich die Rechtsicherheit für alle Beteiligten verbessert. Die Besteller werden sich voraussichtlich vor allem beim Ablauf von Konzessionen überlegen, Buslinien auszuschreiben.

Neben den Ausschreibungen werden auch die Zielvereinbarungen ein wichtiges Wettbewerbsinstrument bleiben. Catherine Huguenin (BAV) und Thomas Schemm (Verkehrsverbund Luzern) zeigten im zweiten Themenblock auf, dass mit Zielvereinbarungen Abgeltungsreduktionen bei gleichbleibender Qualität möglich

sind. Trotzdem sind auch Zielvereinbarungen kein Allerweltmittel, sondern eines der vielen Instrumente für einen wettbewerbsfähigen öffentlichen Verkehr.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachtagung waren eingeladen, im Vorfeld ihre Fragen und Anmerkungen einzureichen. Diese und weitere offene Punkte konnten im Anschluss an die einzelnen Themenblöcke im Rahmen einer angeregten Diskussion behandelt werden. Im letzten Informationsblock informierte Michel Jampen vom BAV über die bevorstehende Einführung des zweijährigen Bestellverfahrens im Regionalen Personenverkehr. In der Diskussion war vorher bereits die Sorge der TU laut geworden, dass auf sie anhaltend höherer Reportingaufwand zukomme. Jampen beruhigte die Teilnehmenden und versprach tendenziell eine Aufwandreduktion. Die versuche man zusätzlich auch mit der Koordination der Datensammlung mit den Kantonen zu realisieren. Allerdings wird mit der Einführung des zweijährigen Bestellverfahrens auch eine gewisse Verschiebung von finanziellen Risiken zu Lasten der Transportunternehmen verbunden sein.

Sämtliche Referate der Fachtagung sind auf www.voev.ch aufgeschaltet.

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



Thomas Schemm (Verkehrsverbund Luzern) informiert über die Zielvereinbarungen.

Kanton Zürich: Der öV legt weiter zu

36 Kilometer legen die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich durchschnittlich jeden Tag zurück, einen Drittel davon mit dem öffentlichen Verkehr. Damit nutzen sie Bahn, Bus und Tram häufiger als die meisten ihrer Landsleute. Dies zeigt das statistische Amt des Kantons in einer Zusammenfassung. Zürcherinnen und Zürcher sind durchschnittlich eineinhalb Stunden pro Tag unterwegs und legen dabei im Mittel 36 Kilometer zurück. Für 60 Prozent davon benutzen sie den motorisierten Individualverkehr (MIV), meistens das Auto, gut 30 Prozent im öffentlichen Verkehr (öV) und etwas weniger als 10 Prozent im Langsamverkehr (LV), also zu Fuss oder auf dem Velo. Damit haben Bahn, Bus und Tram

im Kanton Zürich einen Marktanteil, der deutlich grösser ist als in anderen Landesgegenden. Dies zeigen die Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010».

Seit der Jahrtausendwende hat sich der Modal-split markant zugunsten des öffentlichen Verkehrs verlagert, denn im Jahr 2000 entfielen nur gut 20 Prozent der gefahrenen Kilometer auf den öV. Der MIV hat hingegen Marktanteile verloren.

Am meisten Kilometer spulen die Zürcherinnen und Zürcher in ihrer Freizeit ab, im Schnitt rund 42 Prozent der Tagesdistanz. Am zweitwichtigsten ist das Pendeln zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte, gefolgt vom Einkaufen. Allerdings büsst der Freizeitverkehr im Kanton Zürich, wie

in der ganzen Schweiz und auch in anderen Industrieländern, seine einst dominante Stellung langsam ein, dafür gewinnt der Arbeits- und Ausbildungsverkehr an Bedeutung. Dies dürfte mit ein Grund für die Verlagerung beim Modal-split sein, denn das Pendeln ist jener Verkehrszweck, für den der öV am besten gerüstet ist.

Der hohe Stellenwert des öffentlichen Verkehrs zeigt sich auch daran, dass nur rund 30 Prozent der über 15-jährigen Zürcherinnen und Zürcher kein Abonnement für den öV haben. Das sieht in der Romandie und im Tessin ganz anders aus: In der Romandie haben mehr als 50 Prozent der über 15-jährigen kein Abo, im Tessin sind es gar gegen 70 Prozent.

Der VöV begrüsst Eckhöhen-Ausbau der Gotthardachse

In den letzten dreissig Jahren sind die Lastwagendimensionen Stück um Stück gewachsen. Vor allem bei der LKW-Höhe bieten alte Eisenbahntunnels Probleme, wenn Sattelaufleger per Bahn durch die Alpen reisen sollen. Auf 2020 soll nun auch der Gotthard-Korridor durchgehend eine Eckhöhe von vier Metern erhalten. Kostenpunkt: gut 900 Millionen Franken. Der VöV unterstützt den Bundesrat bei diesem Anliegen.

Wer in den neunziger Jahren über die Zukunft des Schienen-Alptransit schrieb, der malte sich lange, schwere Container-Züge durch die Alpen aus. Aber diese artreine Container-Welt ist vorerst ein Traum geblieben. Die Schweiz finanziert nach wie vor mit erheblichen Mitteln den Huckepack-Transport ganzer Lastwagen (RoLa, zum Beispiel Freiburg im Breisgau–Novara), und die Nachfrage steigt tendenziell immer noch. Unerwartet und noch stärker gestiegen ist in den letzten Jahren aber die Nachfrage nach dem Transport sogenannter Auflieger, also die lange Dreiaxser-Kiste, die von einem Sattelschlepper-Zugfahrzeug gezogen wird. Je besser die LKW-Branche organisiert ist, desto eher ist es möglich, irgendwo im Ruhrgebiet einen Auflieger auf einen Taschenwagen der Bahn zu hieven. Und ihn irgendwo in der Umgebung von Mailand wieder vom Bahnwagen runterzuheben. Eine Sattelzugmaschine bringt den Auflieger dann zu ihrem Bestimmungsort in der sogenannten Feinverteilung.

Der grösste Teil der Auflieger wird transalpin momentan durch den Brenner transportiert. Denn in diesem Doppelspurtunnel sind Auflieger mit der kritischen Eckhöhe neuer LKW seit etwa 1999 transportierbar. In der Schweiz können Auflieger mit vier Meter Eckhöhe einspurig auf der Lötschberg–Simplonachse transportiert werden. Nur ist dort die Kapazität bereits erschöpft. Es können also schon heute nicht alle Sattelaufleger-Transporte durch die Schweiz rollen, die durch die Schweiz möchten.

Modalohr und Cargo-Beamer: Keine Langfristlösung

Zwei Hersteller von Taschenwagen, die elsässische Modalohr und die sächsische CargoBeamer AG, bieten mittlerweile Horizontalverladesysteme an, die nach Angaben der Hersteller fähig sein sollen, die Eckhöhen-Problematik zu lösen. Dabei müssten allerdings neue Infrastrukturen geschaffen werden, vor allem neue Terminals. Aber das wäre wohl dennoch weniger kostspielig als die rund 900 Millionen für den Eckhöhenausbau vor allem der alten Tunneln. Nur: Den Praxistest gibt es noch nicht.

Die Toleranzen beim Transport durch die Tunneln würden maximal, und viele Experten sagen fahrlässig, ausgenutzt. Beim Crash an der Tunnelwand aber würde die Bahn haften, nicht Modalohr oder CargoBeamer. Ausserdem hat die Lust auf schon wieder ein neues System im langläufigen Güter-KV abgenommen.

Die Branche will sich nicht immer kurzfristig umorientieren müssen. Und die Terminal-Investitionen könnten wohl nur vom Staat kommen. CargoBeamer und Modalohr, so der VöV in seiner Stellungnahme, könnten für eine begrenzte Zahl Auflieger pro Jahr allenfalls eine Nischenlösung sein. Aber nur, wenn die Praxistauglichkeit erwiesen ist und vor der Zugsabfahrt nicht jeder Auflieger einzeln auf seine (knappe) Profil-Anpassung geprüft werden müsste.

Finanzen: Zweidrittel-Eindrittel-Lösung

Knackpunkt der Vorlage ist nicht das Was, sondern die Finanzierung. Etwa 360 Millionen Franken dürfte der Neubau einer Doppelspur am Bözberg (rund 2,5 Kilometer lang) kosten, knapp 70 Millionen die Ausweitung der Tun-

nels Paradiso und San Martino zwischen Chiasso und Como. Daneben sind Signalanlagen und Unterführungen anzupassen oder Perrondächer etwas zurück zu nehmen. Die Anpassungen in Italien sollen mit maximal 230 Millionen vorfinanziert werden, was total um die 940 Millionen Franken ergibt.

Der VöV will dabei unbedingt vermeiden, dass die erste FABI-Tranche, grad in seinem Sinne mit 6,4 statt mit 3,5 Milliarden vom Ständerat entschieden, gestutzt wird, etwa zulasten der Romandie oder der Ostschweiz. Deshalb soll es vorübergehend ein weiteres Mehrwertsteuerpromille zugunsten von FABI beziehungsweise dessen Fonds BIF geben. So könnten zwei Drittel der Kosten ohne Abstriche an der ersten Tranche FABI finanziert werden. Das restliche Drittel müsste aus Treibstoffzöllen finanziert werden. Immerhin geht es ja um eine effiziente Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene.

Luino oder Chiasso zuerst?

Es bleibt die Frage, wohin die Sattelaufleger nach dem Gotthard denn transportiert werden sollen, Richtung Chiasso–Mailand oder Richtung Luino–Novara? Die Ausbauten, so scheint es, sind wohl Richtung Luino rascher zu realisieren. Denn Richtung Mailand besteht zusätzlich das Problem, dass der Grossraum für neue Terminals wenig Spielraum eröffnet. Langfristig muss aber auch der Mailand-Korridor eckhöhen-tauglich sein.

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



Flüelen: Eines der zahlreichen Tunelportale auf der Gotthardstrecke.

«FLUX – Goldener Verkehrsknoten» geht an den Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich gewinnt den Preis «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» mit dem diesjährigen Thema «Kundeninformation». Der Flughafen Zürich teilt sich den Preis mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG für die nahtlose Integration der Glattalbahn in das bestehende Kundeninformationssystem. Der FLUX wird jährlich von der PostAuto Schweiz AG und dem Verband öffentlicher Verkehr verliehen.

Der «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» war in diesem Jahr der Kundeninformation gewidmet. Der ausgezeichnete Verkehrsknoten musste sowohl aus Sicht der Kundinnen und Kunden als auch aus betrieblicher und gestalterischer Sicht überzeugen. Die Signaletik, die Passanten den Weg weist, spielt dabei eine entscheidende Rolle: Denn sie dient der Orientierung am Verkehrsknoten und muss verschiedensten Aspekten wie Architektur, Design oder Farblehre Rechnung tragen. Die Kundenorientierung und -lenkung am Flughafen Zürich ist für die Jury fast optimal gelöst: Leicht verständliche, schwarz-weiße Zeichen, die sich von den farbigen Reklameschildern deutlich abheben, führen auch reiseunerfahrene und ausländische Gäste problemlos ans Ziel. Die Passagierströme werden sehr gut geleitet und zur Entlastung an den richtigen Stellen getrennt.

Über 22 Millionen öV-Reisende

Der Flughafen Zürich entwickelt sich seit Jahrzehnten rasant und gehört mit über 22 Millionen Reisende pro Jahr zu den bedeutendsten Verkehrsknoten der Schweiz. Er vereint mehrere Verkehrsträger unter einem Dach: Flugzeuge, Züge, Busse, Autos und seit Dezember 2008 die Glattalbahn, die auf vorbildliche Weise in das bestehende Informationssystem integriert

wurde. Dazu kommt die Mehrsprachigkeit am Flughafen, die in der Signaletik und Information durchgängig berücksichtigt wird. Nominiert waren neben dem Flughafen Zürich auch die Verkehrsknoten Sargans, Sitten und Winterthur. Jeder der vier Verkehrsknoten hat aufgrund seiner Ausgangslage, Grösse und des Projektstands unterschiedliche Herausforde-

rungen zu meistern. Positive Entwicklungen sind an allen vier Knoten deutlich spür- und sichtbar. Die Jury stellte jedoch fest, dass im Bereich der Kundenlenkung oft die Schnittstellen zwischen den einzelnen Transportanbietern wenig abgestimmt sind.

Der mit 5000 Franken dotierte FLUX wird jeweils am «Movimento – Forum für Mobilität» in Bern verliehen, dieses Jahr zum sechsten Mal. Er hebt den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette zwischen den Verkehrsmitteln hervor.

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



Ausgezeichnete Signalisation: Flughafen Zürich.



Verleihung des FLUX mit (v.l.n.r.): Daniel Landolf, Mitglied der Konzernleitung Post, CEO PostAuto Schweiz AG, René Huber, Stadtpräsident Kloten, Verwaltungsratspräsident Verkehrsbetriebe Glattal AG, Stephan Widrig, CCO und Mitglied der Geschäftsleitung Flughafen Zürich AG, Ueli Stückelberger, Jurypräsident FLUX, Direktor Verband öffentlicher Verkehr.

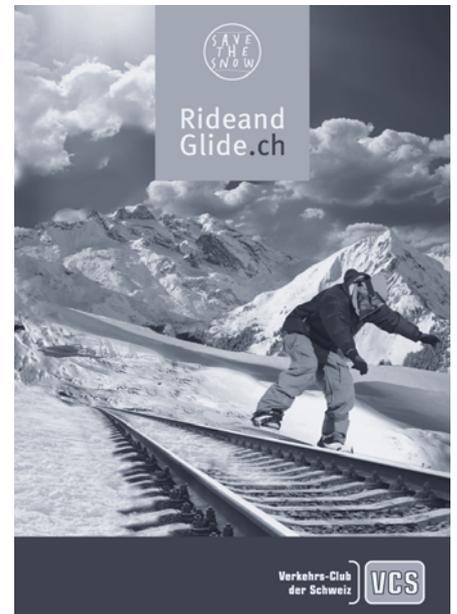
Mit dem öffentlichen Verkehr auf die Piste – Ride & Glide zeigt wie

Die VCS-Broschüre «Ride & Glide» für Wintersportfans, die mit dem öV auf die Piste wollen, ist Ende November zum dritten Mal herausgekommen. Neu bieten die Broschüre so wie die Internetseite www.rideandglide.ch einen CO₂-Rechner für den Vergleich der Anreise mit dem Auto und der Bahn.

Das Potenzial für CO₂-Einsparungen im Wintersport ist beträchtlich: Skifahren gehört in der Schweiz zu den beliebtesten Sportarten. Zahlreiche Wintersportfans benutzen indes ihr Auto und nicht den öffentlichen Verkehr, um in die Berge zu fahren. Das hat Folgen. Gemäss einem vom Bundesamt für Umwelt in Auftrag gegebenen Bericht entfallen rund 20 Prozent der Verkehrsemissionen von Sporttreibenden auf den Wintersport. Gleichzeitig ist der Wintersport besonders stark von der Klimaerwärmung betroffen: «Ride & Glide» will den Wintersportlerinnen und -sportlern aufzeigen, dass es sehr wohl möglich ist, mit dem öffentlichen Verkehr in die Berge zu reisen. Die Bahnverbindungen in die Berge sind viel besser, als dies viele Leute annehmen. Gleichzeitig will «Ride & Glide» auch die Wintersportorte dazu ermuntern, ihr Angebot für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs auszubauen.

«Ride & Glide» ist die umfangreichste Broschüre zum Thema Wintersport und öV. Zusammen mit dem Internetauftritt bietet sie umfassende Informationen zu 157 Skigebieten und 90 Langlaufdestinationen. Dabei informiert der Ratgeber nicht nur über Reiseroute, Fahrtdauer und Anzahl der Umsteigevorgänge. Er gibt auch darüber Auskunft, wie lange es dauert, um von der letzten öV-Haltestelle bis zur Talstation oder zur Loipe zu gelangen.

Die Internetversion von «Ride & Glide» ermöglicht eine einfache Suche: Die Benutzerinnen und Benutzer können im Internet innerhalb einer Region nach Stationen mit der kürzesten Fahrtdauer oder den wenigsten Umsteigevorgängen suchen. Auf der Seite jeder Station finden sich zusätzliche Informationen etwa zur Fahrplandichte, zur Skimiete oder zu Kombiangeboten wie «Snow'n'Rail».



Alle Informationen gibt es unter www.rideandglide.ch, dort kann auch die gedruckte Version der Ausgabe 2012/2013 kostenlos bestellt werden.

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

Sechs Bundesämter suchen innovative und nachhaltige Projekte

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des UVEK lädt bereits zum achten Mal zur Eingabe von Projekten ein: Der Schwerpunkt lautet dieses mal: «Raumeffizienz und ruhender Verkehr – Beitrag zu mehr Ressourceneffizienz und Emissionsreduktion».

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) lädt zum achten Mal zur Eingabe von Projekten ein. Mit dem Dienstleistungszentrum als ämterübergreifende Plattform der Bundesämter für Energie BFE, Raumentwicklung ARE, Strassen ASTRA, Umwelt BAFU, Verkehr BAV und Gesundheit BAG unterstützt das UVEK in Ergänzung zur Infrastruktur-

politik innovative Projekte für eine nachhaltige Mobilität.

- Gefragt sind insbesondere Projekte,
- welche die vorhandenen Kapazitäten und die natürlichen Ressourcen effizienter und umweltgerechter nutzen;
 - die das Umsteigen vereinfachen und bequemer machen;
 - die Lücken in der Mobilitätskette schliessen;

- die innovative und konkurrenzfähige Mobilitätsansätze oder massgeschneiderte Mobilitätslösungen erproben.

Die 8. Ausschreibungsrunde mit dem Schwerpunkt «Raumeffizienz und ruhender Verkehr – Beitrag zu mehr Ressourceneffizienz und Emissionsreduktion» ist lanciert. Gesuchseingaben müssen bis am 31. März 2013 eingereicht werden.

Weitere Informationen, eine Übersicht über die bereits unterstützten Projekte sowie das Gesuchsformular finden sich auf dem Internet unter www.are.admin.ch > Dienstleistungen.

peter.schild@are.admin.ch

Hans Höhener: «Es geht schliesslich immer um die Menschen»

Hans Höhener, der frühere Landammann von Appenzell Ausserrhoden und langjährige Präsident des Seilbahnverbandes SBS, ist neuer Ombudsmann des öffentlichen Verkehrs der Deutschschweiz. Im Interview spricht er über seine Erwartungen und Absichten in seiner neuen Aufgabe.



Hans Höhener, was erwarten Sie von Ihrer neuen Tätigkeit als Ombudsmann des öffentlichen Verkehrs der Schweiz?

Hans Höhener: Eigentlich müsste man die Frage umkehren: Was erwartet man vom neuen Ombudsmann? Vereinfacht gesagt geht es darum, Klagen und Probleme von Kundinnen und Kunden entgegen zu nehmen, sie in Zusammenarbeit mit der betroffenen Transportunternehmung zu überprüfen und/oder in einer Art Mediation zu einer Einigung zu kommen und sie schliesslich, da der Ombudsmann keine Entscheide fällen kann, mit einer Empfehlung zum Abschluss zu bringen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist dabei, aus den Erfahrungen Hinweise für TUs und den gesamten öV in Sinne von praktischen Verbesserungsmöglichkeiten abzuleiten und, wo erforderlich und sinnvoll, gar in die öV-Politik einfließen zu lassen.

Haben Sie quasi zur mentalen Vorbereitung einen Jahresbericht der Ombudsstelle gelesen?

Natürlich habe ich angeschaut, was meine Vorgängerin, Cornelia Füeg, in den letzten Jahren gemacht hat. Ich war beeindruckt von ihrer 11-jährigen Aufbauarbeit, insbesondere auch von der starken Zunahme der Fälle. Aber ich gehe völlig unvoreingenommen auf die Aufgabe zu.

Denken Sie, dass Ihnen Ihre Erfahrungen, die Sie als VR-Präsident der Sântis-Schwebe-

bahnen gemacht haben, bei Ihrer neuen Aufgabe helfen werden?

Das hilft ganz sicher. Ich stehe bei der Sântis-Schwebebahn AG, einem regional sehr gut und breit verankerten Unternehmen, als VRP entsprechend stark in der Öffentlichkeit – mit Anliegen und Hinweisen, erfreulicherweise aber vor allem auch sehr vielen positiven Rückmeldungen. Aber mir ist natürlich klar, dass man diesbezüglich die Sântisbahn zum Beispiel nicht ohne weiteres mit der SBB vergleichen kann.

Sie haben die Zunahme der Fälle erwähnt. Jetzt transportiert der öV Schweiz jeden Tag fast 1,5 Millionen Menschen und Ende Jahr gibt es 270 Fälle, also irgendwelche Nullkomma Prozent. Zeigt dies, dass der öV fast perfekt läuft oder dass die Ombudsstelle zu wenig bekannt ist?

Man muss wissen, dass zur Ombudsstelle nur die Fälle kommen, in denen es zu keiner Einigung zwischen Kundin/Kunde und TU gekommen ist. Ich habe aber auch festgestellt, dass seit meiner Wahl in diese Funktion immer wieder Leute auf mich zukommen, die ein Anliegen haben oder mir quasi eine «Klage» mitgeben möchten, mit denen sie jedoch nie zur Ombudsstelle gehen würden. Insgesamt darf man aber feststellen, dass der öV in der Schweiz tagtäglich eine hervorragende Arbeit leistet.

Die Ombudsstelle ist nach elf Jahren ihres Bestehens gut eingeführt. Trotzdem stellt sich die Frage, ob Sie schon ein Thema ausgemacht haben, in dem Sie etwas ändern möchten.

Das wird sich ergeben. Wichtig ist, dass der neutrale Charakter, die Unparteilichkeit, konsequent erhalten bleibt. Zudem muss die Zugänglichkeit so einfach wie möglich sein. Und ich glaube auch, dass die Ombudsstelle mit ihrer Tätigkeit im Interesse des öV stärker in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden sollte.

Der massivste Anstieg von Fällen bei der Ombudsstelle betrifft das Thema elektronische Fahrausweise. Haben Sie sich schon Gedanken gemacht, wie Sie sich in diesem Thema positionieren wollen?

Nein, da muss ich erst einmal eine Anzahl Fälle kennen lernen. Ich weiss aus eigener Erfahrung und aus dem persönlichen Umfeld, dass es hier ganz unterschiedliche Probleme gibt, die aber ebenso unterschiedliche Ursachen haben. Wenn die Ombudsstelle in solchen Themen Inputs liefern kann, ist das hoffentlich hilfreich. Aber es gibt natürlich jede Menge anderer Themen, von der Sicherheit bis hin zu Ordnung und Sauberkeit, die die Fahrgäste beschäftigen.

Die «härteste» Massnahme, die Sie als Ombudsmann zur Hand haben, ist die Empfehlung an eine betroffene TU.

Wünschten Sie sich etwas Griffigeres?

Nein, es ist ja nicht der Sinn einer Ombudsstelle, mit möglichst griffigen Instrumenten in den operativen Ablauf eingreifen zu können. Viel wichtiger ist es zu vermitteln, den Einzelfall zu erledigen oder lösen helfen – und auch gegenseitiges Verständnis zu schaffen. Denn letztlich geht es immer um Menschen, die auf der einen Seite bequem und zuverlässig reisen möchten, und auf der andern Seite als Fahr-, Schalter-, Kontroll- oder Sicherheitspersonal eine gute Dienstleistung erbringen wollen.

In den bald zwölf Jahren des Bestehens der Ombudsstelle hat ein enormer gesellschaftlicher Wandel stattgefunden – Stichworte sind Smartphones, E-Tickets und so weiter.

Könnte die zunehmende Anzahl von zu behandelnden Fällen auch damit zusammenhängen?

Möglicherweise schon, aber ich muss da schon noch näher rein sehen können. Sicher ist, vor zwölf Jahren gab es im Prinzip zwei Möglichkeiten, ein Billet zu kaufen: am Schalter oder beim Zugpersonal. Heute gibt es neben dem Schalter elektronische Billette via Internet, Billette übers Smartphone, über ein Natel oder aus dem Automaten – es gibt immer mehr Möglichkeiten, es wird zunehmend komplexer. Damit wird der Aufwand nicht geringer, vielmehr steigt er und damit nehmen auch die möglichen Konfliktsituationen zu.

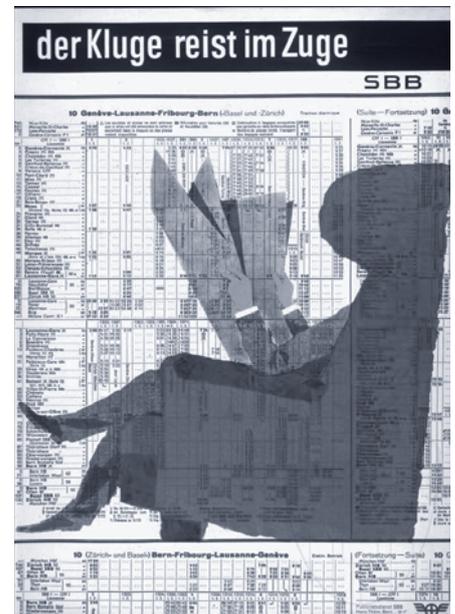
Interview: Roger Baumann

«Höchste Zeit» – Kursbuchplakate in der VöV-Ausstellung

Mani Matter hat in seinem «Lied vo de Bahnhof» ein kleines Detail ausgelassen: Sein amtsblattlesender Stumpfenraucher sitzt ja nicht einfach im geheizten Wartsaal. Er sitzt vor einem riesigen Aushängefahrplan, mutmasslich das ganze Emmental, den Oberaargau sowie Luzern/Zürich zeigend. Ende der sechziger Jahre und in Landbahnhöfen noch viel später hingen in den Wartsälen sozusagen Teilausdrucke der Kursbücher – Plakate zum «Kursbuch» sind ab 15. Januar 2013 denn auch das Thema der VöV-Plakatausstellung.

Über hundert Jahre nachdem Bürkli 1856 sein erstes Schweizer Kursbuch herausgebracht hatte, gab es Fahrpläne immer noch bloss gedruckt. Dafür mit allem kulturellen Brimborium drum. In den Bahnhöfen kündigten saisonale Plakate die Herausgabe der Kursbücher an, aussen an den Bahnhöfen hingen alufarbige Nigg-Tabellen mit beweglichen Schiebe-Zahlen, und die Kursbücher selbst wurden gegen die achtziger Jahre hin aussen sogar zu kleinen Kunstwerken. Wer zum Wandern aufbrach, der hatte im Rucksack neben Cervelat, Thermosflasche und Bürli auch den Bürkli dabei.

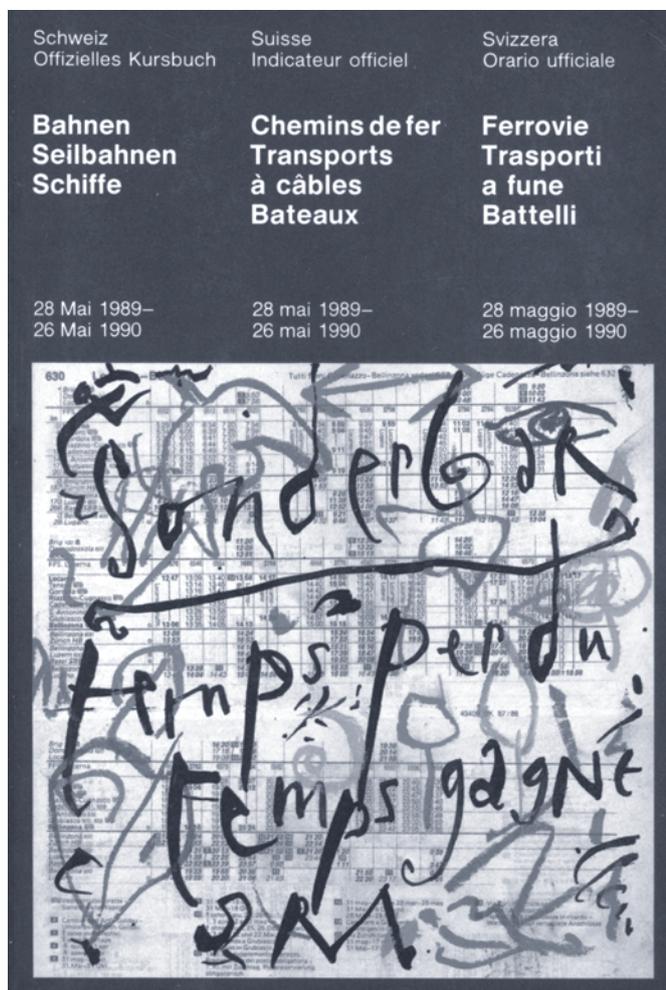
Das ist – mit einer letzten Reminiszenz – schon alles nostalgisch. Immerhin gibt die Schweiz, wenn auch mit drastisch gesunkener Auflage, nach wie vor ein Kursbuch heraus, dreiteilig, vom Gewicht her auch zur Selbstverteidigung geeignet. Aber auch die Schweizer Kursbücher sind gefährdet. Fällt die Auflage unter 40 000 Stück, könnten die Druckkosten für jährlich 6000 Seiten, 2200 blau, 3800 gelb, rasch verhältnisblödsinnig werden. Kursbuch und gedruckter Fahrplan, die Zeiger der Zeit beim öV, könnten dem Zahn der Zeit zum Opfer fallen.



Das berühmteste Kursbuchplakat mit einem der berühmtesten Marketinglogos der Bahn: Hans Thöni 1958.

Sechs Generationen Kursbücher

Der VöV zeigt deshalb in enger Zusammenarbeit mit SBB Historic vom 15. Januar 2013 bis Ende April in seinen Räumen am Dählhölzliweg 32 Plakate zum Thema Kursbuch und Fahrplan. Die SBB hat gut ein halbes Dutzend Plakate zum Thema Kursbuch produziert. Dazu kommen Posterwerbung für private Fahrpläne, Bürkli und Fretz etwa, Covers aller sechs Generationen Kursbücher seit den neunziger Jahren des vorletzten Jahrhunderts und öV-Plakate mit eingedruckten Fahrplänen. Sie waren vor rund hundert Jahren bei allen Schiffsgesellschaften, bei Regionalbahnen, aber auch bei Regionalbussen bis in die dreissiger Jahre schwer in Mode. Der dicke Wälzer mit der kümmerlichen Handlung und den vielen Zahlen übrigens, der zeitweise unter dem Motto «Kursbuchlesen leicht gemacht» sogar Gegenstand von Schulunterricht war, ist erst seit 1982 offiziell, also seit der Einführung des nationalen Taktfahrplans. In der Ausstellung fehlen aber auch die Systemfahrpläne für die Bähnler und die Netzgrafiken nicht, mit denen Verkehrsplaner berechnen, ob Anschlüsse zwischen Bahn und Bus schlank eingerichtet werden können. Die Ausstellung ist zu Bürozeiten frei zugänglich. Ab Mitte Januar ist auch eine bebilderte Dokumentation zur Geschichte und Kultur von Fahrplänen und Kursbüchern in der Schweiz beim VöV kostenlos erhältlich.



Kunst am Kursbuch: Das Cover von 1990 gestaltete der Berner Sprachbild-Künstler Rudolf Mumprecht.

Neue RTE-Regelung zur Instandhaltung von Radsätzen für die Meterspur

Der Radsatz bildet die Verbindung zwischen dem Eisenbahnfahrzeug und dem führenden Gleis. Der sichere Lauf und die Laufgüte des Fahrzeugs sowie das Entstehen von Eisenbahnlärm hängen wesentlich von der Qualität seiner Ausführung und dem Zustand seiner Laufflächengeometrie ab.

Da die Radsätze im Betriebseinsatz infolge der Führungskräfte zwischen Rad und Schiene einem steten Verschleiss unterworfen sind, ist es eine wichtige und vornehme Aufgabe der Fahrwerkspezialisten in den Rollmaterialwerkstätten, die Radsätze aller Triebfahrzeuge und Wagen stets in gutem und betriebs sicherem

Zustand zu halten. Dazu ist jedoch neben einer professionellen Betriebseinrichtung grosses Fach- und Praxiswissen erforderlich, das in der neuen RTE-Regelung nun zusammengefasst und übersichtlich dargestellt ist. Das neue Dokument richtet sich an Radsatz-Instandhaltungsfachleute der Meterspurbahnen. Eine ähnliche Dokumentation für die Instandhaltung von normalspurigen Radsätzen ist in Vorbereitung und wird gegen Ende 2013 erscheinen.

Im Auftrag der VöV-Fachgruppe Fahrzeuge Meterspur haben Radsatz-Instandhaltungsspezialisten von ASm, BOB, CJ, MGB, MOB, RBS und RhB ihr umfassendes Know-how gebündelt und in das neue RTE-Dokument eingebracht.

Auf einen theoretischen allgemeinen Teil mit Grundlagen zur Instandhaltung folgt die detaillierte Beschreibung der Instandhaltung von meterspurigen Radsätzen mit Beurteilungskriterien und der Planung der entsprechenden Instandhaltung.

Viel Erfahrungswissen und zahlreiche Praxistipps enthält das Kapitel zu den visuellen Kontrollen und die Masskontrollen am Laufradsatz. Diese gelten grundsätzlich auch für die Triebwagensätze. Deren Spezialitäten im Bereich der verschiedenen Antriebseinheiten werden jedoch erst im Rahmen einer künftigen Neuausgabe dieses Dokuments behandelt.

Die letzten Kapitel sind schliesslich den verschiedenen Revisionen am Laufradsatz gewidmet. Diese stehen jeweils nach bestimmten Laufleistungen an und dienen der Wiederherstellung des Neuzustands der einzelnen Komponenten.

Die neue Regelung enthält viele Zeichnungen, Skizzen und Fotos, die den Anwenderinnen und Anwendern anschaulich zeigen, mit welchen Massnahmen die Betriebssicherheit, die Laufstabilität und die Werterhaltung der Radsätze auf dem vorgeschriebenen Stand gehalten werden können.

Die R RTE 41500 steht den Bahnunternehmen im Extranet des VöV und Dritten im E-Shop des VSS für den Download zur Verfügung. Die französische Übersetzung ist in Arbeit und wird Ende Jahr publiziert.

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



Visuelle Kontrolle der Radlauffläche.

BaRe 2.2 – Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie

Das BAV führt im Rahmen der Bahnreform 2.2 eine Anhörung über die Umsetzung der EU-Richtlinien Interoperabilität und Sicherheit durch. Diese Verordnungsanpassungen (NZV, EBV, VPVE,...) mit teilweise neuen BAV-Richtlinien werden die Bahnunternehmen in den nächsten Jahren intensiv beschäftigen. Die Entwürfe dazu sind downloadbar unter [www.bav.admin.ch/Aktuell/Laufende Vernehmlassungen](http://www.bav.admin.ch/Aktuell/Laufende_Vernehmlassungen).

Auf Grund des heutigen Informationsstandes sind vor allem folgende Sachverhalte speziell zu erwähnen:

- Bezüglich der Interoperabilitäts-Richtlinie werden für die Schweiz verschiedene Stufen der Interoperabilität definiert. Dies entspricht den Wünschen des VöV und ist unproblematisch. Einzelne Strecken könnten allenfalls noch geändert werden.

- Bezüglich der Sicherheits-Richtlinie ist in der «BAV-Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung» vorgesehen, dass für alle Bahnunternehmen die gleichen Verfahren notwendig werden. Hier müssten für die vollintegrierten Bahnen sehr starke Vereinfachungen oder sogar ein Weglassen von unnötigen Aufwänden erreicht werden.

- Für die neue Sachverständigenrichtlinie «BAV-Richtlinie Unabhängige Prüfstellen» bietet das BAV Workshops an, um wichtige Aspekte gemeinsam diskutieren zu können. Die Hauptthemen sind:

- Definition des Begriffs hohe Sicherheitsrelevanz
- Anerkennungsverfahren für Sachverständige

- Prüfumfang und -tiefe der Sachverständigenprüfung
- Versicherung beziehungsweise Haftung der Sachverständigen

Der VöV ist der Ansicht, dass insbesondere für vollintegrierte Meter- und Spezialspurbahnen ohne oder mit marginalen externen Netzzugängern keine Notwendigkeit besteht, die vorliegenden Richtlinien vollständig umzusetzen. Alle administrativen Aufwände ohne klaren Nutzen sind zu Gunsten der Kostendeckungsgrade unbedingt zu vermeiden. Zudem ist für die Umsetzung der neuen Prozesse genügend Zeit zu fordern, vor allem auch für notwendige Ausbildungen.

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

Neue Basisdokumentation Bahnübergang

Anfang Dezember ist die Basisdokumentation Bahnübergang als neue Grundlage und Regelwerk für die Nahtstelle Strasse und

Schiene erschienen. Das Gemeinschaftswerk des Schweizerischen Verbandes der Strassen und Verkehrsfachleute VSS und des VöV erscheint als R RTE 25931 und ersetzt einen Teil des Kompendiums Sicherungsanlagen R RTE 25031 «Bahnübergänge» sowie die Normen SN 671 510, SN 671 511 «Kreuzung Schiene-Strasse». Die Basisdokumentation wird mit gleichem Inhalt auch vom VSS als SN 671 512:2013 publiziert.

Die Dokumentation regelt die Umsetzung der übergeordneten Vorschriften und dient der Projektierung und Realisierung von Bahnübergängen. Sie gilt für Kreuzungen aller Arten von schienengebundenen Bahnen mit Strassen und Wegen und richtet sich an Eigentümer von Bahnen, Strassen und Wegen, Projektverfasser, Gutachter sowie an Bewilligungs- und

Aufsichtsbehörden. Sie enthält Angaben zu den Grundsätzen der Verkehrsträger, zur Wahl des Bahnübergangs-Typs, zur Signalisation, baulichen Gestaltung und Instandhaltung von Bahnübergängen sowie zur Genehmigung und Kostenteilung. Sie verweist auf alle bahnen-, strassen- und wegspezifischen Vorschriften, soweit sie für den Bau und den Betrieb von Bahnübergängen relevant sind. Neu integriert sind Angaben über manuelle Bedarfsschranken und Raumüberwachung.

Die Basisdokumentation ist im VSS-Partnershop erhältlich. Im Extranet VöV ist zudem eine Vertragsvorlage für manuelle Bedarfsschranken downloadbar.

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

Vorankündigung

Fachtagung VöV/VSS Nahtstelle Schiene-Strasse

Wichtigste Themen sind:

- Sanierung Bahnübergänge 2014
- R RTE 25931 / SN 671 512
- Basisdokumentation Bahnübergänge
- SN 671 520 Parallelführung

**Donnerstag, 21. März 2013, 9.00 Uhr
Olten, Konferenzhotel Arte**

Neuntes Kompendium Sicherungsanlagen

Die Ausgabe 9 des R RTE 25000 «Kompendium Sicherungsanlagen» ist am 1.12.2012 in den Sprachen deutsch und französisch publiziert worden. Es fasst die wesentlichen Grundsätze für die Projektierung und den Bau von Sicherungsanlagen zusammen. In der Ausgabe 9 sind neben diversen Anpassungen und Erweiterungen wesentliche Änderungen vorgenommen worden:

- R RTE 25021 «Gleisfreimeldeeinrichtungen»: Die heute geltende Fassung entspricht nicht mehr den gültigen europäischen Normen zur Gestaltung der Fahrzeuge (TSI). Die Profilverfreiheit bei Normalspuweichen ist mit

dem bis heute gültigen Abstand Sicherheitszeichen-Gleisfreimeldeabschnittsgrenze von drei Metern ungenügend. Neu werden sechs Meter empfohlen.

- R RTE 25031 «Bahnübergänge» ist neu ausgelagert in das separate Dokument «Basisdokumentation Bahnübergang» siehe Artikel auf dieser Seite.
- R RTE 25036 «Zugbeeinflussung»: Neuer Teil mit Grundlagen für Normal- und Meterspur. Für Meterspurbahnen sind zudem Vorgaben für Einsatzkonzepte und Risikoanalysen im VöV-Extranet downloadbar.

- R RTE 25064 «Sicherheit nach Zugtrennung»: Neue Hinweise auf zulässige Lösungen zur Gewährleistung der Sicherheit nach Zugtrennungen.

Die geänderten Artikel der AB-EBV 2012 sind nur im R RTE 25036 nachgeführt. Die weiteren Teile werden mit der Ausgabe 10 des Kompendiums erfolgen. Eventuelle Rückmeldungen bitte mit entsprechendem Formular (www.voev.ch/RTE_R) per Mail an rte@voev.ch.

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

Martin Strobel folgt auf Max Hohl



Martin Strobel



Max Hohl

Stelle für sein Engagement beim VöV und für das Regelwerk Technik Eisenbahn.

Martin Strobel (38) wohnt in Bern. Nach seiner Ausbildung als Elektroingenieur HTL und zwei Jahren Inbetriebsetzung bei Adtranz in Pratteln war er zehn Jahre bei der BLS im Fahrzeugengineering tätig. In den letzten zwei Jahren war er Projektleiter im Industriewerk der SBB in Olten. Martin Strobel kennt durch seine bisherigen Tätigkeiten und als Mitglied des TST die Bahntechnikbranche sehr gut. Durch seine Fachkenntnisse sowie sein Netzwerk bei den Bahnen und der Lieferindustrie wird er den Weggang von Max Hohl sicher kompensieren können.

Aufgabenverteilung wie gehabt

Martin Strobel wird die Fachgruppen Fahrzeuge Meterspur, Fahrzeuge Normalspur und Trambahnen betreuen. Die Betreuung des Regelwerks Technik Eisenbahn RTE wird seine Hauptaufgabe sein.

Urs Walser betreut weiterhin die Kommission Technik und Betrieb Schiene KTBS, die Fachgruppen Betrieb, Bau, Mobilkommunikation, Colloques Romands und Elektrotechnik sowie deren temporäre Arbeitsgruppen Bahnübergänge und Zugsicherung Meterspur. Zudem ist er weiterhin für die verschiedenen BAV-Gremien (z. B. KOSEB, ETCS) zuständig. (uwa)

Seit 1. November 2012 ist Martin Strobel beim VöV in Bern tätig. Er löst Max Hohl ab, der nach über zehn Jahren VöV per Ende Jahr pensioniert wird. Der VöV dankt Max Hohl auch an dieser

Das Testlabor für Europas Bahnen

Spielzeugeisenbahnen, die auf dem Parkett oder dem Teppich umhergeschoben werden, heissen «Bodenläufer» und erinnern an einen Dampfkochtopf ohne Deckel. Denn zur Eisenbahn gehört die Bahn aus Eisen – die Schiene. Und zu ihr wiederum Schwellen, Weichen, Spannklemmen, Schienennägel oder Schrauben. Alles ganz banale Dinge, könnte man meinen. In seinem jüngsten Buch über den Oberbau der Bahn erklärt Kilian T. Elsasser aber überzeugend, warum das System, auf dem Flirts und 2000 Tonnen schwere Güterzüge fahren, fast ebenso komplex ist wie dasjenige des Rollmaterials.

Natürlich begann alles mit den Römern, ist auch in «Schiene – Weichen – Schwellen» nachzulesen. Von Eisen war da aber noch nicht die Rede. Und die Gleise waren in Wirklichkeit zum Beispiel Fahrspuren im Fels, in denen die Karren sicher an exponierten Stellen rollten, fast zweitausend Jahre lang ohne nennenswerte Entwicklung. Es brauchte wieder ein Imperium, bis es vorwärtsging mit den Gleisen, diesmal das britische. 1767 wurden in englischen Kohlegruben erstmals statt hölzerner Bohlen Eisenplatten eingesetzt, um die schweren Kohlewägelchen in den Minen zum leichteren Rollen zu bringen. Von da an war es ein heisser Wettkampf um Formen, um Materialien, um Längen und um geeignete Befestigungen, bis ab etwa 1963 die UIC 54 als europäisch genormte Standardschiene geboren war.

Schiene sind lineare Trag- und Leitelemente aus Spezialstählen, und das heutige Standardprodukt heisst UIC 60, weil die Union Internationale des Chemin de fer UIC sie genormt hat und der Laufmeter des pilzförmigen Profils 60 Kilogramm wiegt. Die Pilzform nennt man auch Vignol-Schiene, im Gegensatz zur – in der Strasse versenkten – Rillenschiene bei den Trams.

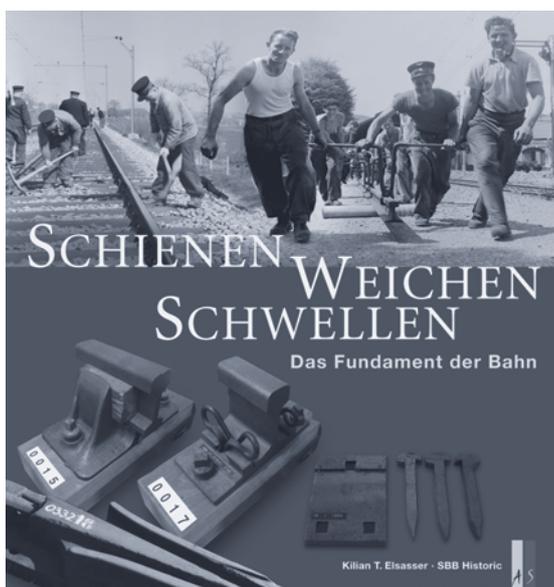
Das alles ist bei Elsasser nicht nur anschaulich dargestellt, sondern mit den alten Lehrstücken der SBB-Schiensammlung in Hägendorf auch exzellent illustriert. Kein Wunder hat SBB Historic das Buch aus dem für gefällige Eisenbahnbilderbücher berühmten AS-Verlag tatkräftig unterstützt. Es enthält im Übrigen auch eine vergnügliche DVD mit historischen Filmen, etwa «Männer der Schiene» (1947)

oder «Streckenwärter im Gotthardtunnel» (1961). Dass 200 Meter lange Stahlschienen sich beim Transport wie Gummischlangen verbiegen, zeigt der letzte kurze und einzige Farbfilm der Kollektion.

Elsasser, bis 2004 Ausstellungsleiter im Verkehrshaus und einer der Hüter der Hägendorf-Sammlung, hat neben dem pädagogischen auch das Talent, Geschichten zu erzählen. Etwa diejenige der Kreuzchen auf den Köpfen der ersten Schienenschrauben. Die Gramper, die bisher in flottem Tempo Schienennägel zur Befestigung der Gleise in die Holzbohlen gehämmert hatten, taten sich mit dem zeitraubenden Schrauben anfangs schwer. Bis sie entdeckten, dass auch Schrauben mit gezielten Hammerschlägen rasch im Holz festsassen. Die Schummelmethode, so um 1905 herum, verhinderte aber, dass die Befestigung wirklich um die erwarteten rund 50 Prozent haltbarer wurde. Also goss man auf den Schienenkopf ein leicht erhabenes X, worauf dann mit einem Blick festgestellt werden konnte, wie die Schraube ins Holz getrieben worden war.

Auch wirtschaftliche Fakten, die in historischen Büchern oft fehlen, lässt Elsasser nicht aus. Ob Holz-, Stahl- oder Betonschwellen entschieden meist Überlegungen zum Lebenszyklus. Was teurer war, hielt eben oft auch länger. Die Schweiz war zu verschiedenen Zeitpunkten Testlabor für Schienen- und Schwellensysteme meist aus Deutschland, Frankreich oder Österreich. Denn merkwürdigerweise entwickelte das Land zwar eine international aufsehenerregende Rollmaterialindustrie, aber keinen nennenswerten eigenen Schienenbau.

Dass die SBB die Zahl ihrer einstmaligen 26 000 Weichen auf heute noch etwa 14 000 reduzierte, hat auch mit Unterhaltskosten zu tun. Die österreichische Schnellfahrweiche bei Bahn 2000 auf der Höhe von Wanzwil/Herzogenbuchsee etwa, 164 m lang und mit acht Antriebsmotoren versehen, hat einen Wert von fast einer Million Franken. Ihr Unterhalt kostet die SBB pro Jahr 180 000 Franken.



Kilian T. Elsasser

Schiene – Weichen – Schwellen
Das Fundament der Bahn

AS-Verlag Zürich, 2012

CHF 54.– bei SBB Historic; mit DVD

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

Verband öffentlicher Verkehr VöV

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

Redaktion

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

Gestaltung

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, VöV

Französische Übersetzung

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

Nächste Ausgabe

Februar 2013