

voyage



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

1 | 2012 | Februar
Verbandsinformationen

© SBB



Ausbauten der Schieneninfrastruktur erfolgen zumindest teilweise mitten in bebaute Gebiet (hier die noch etwas verloren wirkenden Pfeiler der Letzibachbrücke mitten in Zürich), was Planungsumfang und Kosten regelmässig in die Höhe treibt.

Die Bahnreform 2 ist auf der Zielgeraden 3

Eine letzte Differenz gibt es in den Räten noch – die könnte im Frühling 2012 behoben werden.

Forum Oberhofen: Laut sagen, wie gut wir sind! 6

Der öV ist energiemässig top – noch. Denn die Strasse verbessert sich laufend, der öV ist gefordert.

Der Verlagerungsbericht: (K)eine Buchbesprechung 8

143 Seiten stark ist der Verlagerungsbericht des UVEK – wer qualifiziert über alpenquerenden Verkehr mitdiskutieren will, muss ihn kennen.

FABI: 2012 ist das Jahr der parlamentarischen Beratung

Die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) ist die wichtigste öV-Vorlage seit Jahren. Dieses Jahr wird sie im Parlament beraten werden.

Im Anschluss an die Vernehmlassung und die Präsentation der Eckpunkte 2011 hat der Bundesrat im Januar die Botschaft verabschiedet. Der darin angekündigte Beitrag des Bundes an die Zusatzfinanzierung wurde erhöht, so wie es der VöV bereits in der Vernehmlassung verlangt hatte. Der Bundesrat hat also, die vom VöV immer wieder geforderte, bessere «Opfersymmetrie» anerkannt.

Der VöV unterstützt FABI als direkten Gegenvorschlag des Bundesrats zur VCS-Initiative, weil diese Vorlage die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig und vor allem transparent sicherstellt. Der VöV ist überzeugt, dass die in diesem Jahr von den Räten zu behandelnde Vorlage zu FABI auch in einer Volksabstimmung mehrheitsfähig ist und dass sie so die Grundlage für ein weiteres Kapitel der Erfolgsstory öV Schweiz legt. Das Schweizer Stimmvolk wird voraussichtlich 2014 an der Urne darüber entscheiden.

Die wichtigsten Elemente von FABI sind die Schaffung eines unbefristeten Fonds für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Zuführung zusätzlicher Mittel in diesen Fonds sowie eine erste konkrete Ausbaustappe. Der VöV erwartet, dass die Mittel für diese erste Ausbaustappe auf 5.9 statt der vom Bund angedachten 3.5 Milliarden erhöht werden.

Im Rahmen der parlamentarischen Beratung werden wir die Parlamentarierinnen und Parlamentarier auf die Wichtigkeit dieser für den öffentlichen Verkehr äusserst wichtigen Vorlage aufmerksam machen. Wir möchten schon im Parlament möglichst grosse Mehrheiten erzielen. Dabei wird der VöV auch anstreben, dass die erste Ausbaustappe im Vergleich zum bundesrätlichen Vorschlag vergrössert werden kann, um dadurch die Erfolgsaussichten bei der Volksabstimmung zu vergrössern.

Ich werde Sie auf dem Laufenden halten!

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Inhalt

Der öffentliche Verkehr – auf Bastelbogen zum Ausschneiden	2
Gemeinsamer RFID-Standard für die öV-Branche festgelegt	3
VöV-Broschüre zu den Perspektiven des Schienengüterverkehrs	4
Stehen die Gigaliner schon in diesem Jahr an der Schweizer Grenze?	4
«Schritte in die öV-Zukunft» – Tagung zu zentralen öV-Innovationen	5
uitp-Weltkongress 2013 in Genf: Frist für Eingaben von Referaten läuft	5
Neue LV KTU – was wird anders für die Privatbahnen?	7
Strassenrechnung – schöner als in Wirklichkeit	7

Der öffentliche Verkehr – auf Bastelbogen zum Ausschneiden

Die jährliche Plakatausstellung des VöV widmet sich in ihrer aktuellen Version Modellbaubogen, wie wir sie alle aus der Schulzeit kennen – und die ein Motiv aus dem öffentlichen Verkehr als «Endprodukt» darstellen. Mitte Januar fand in den Räumen von VöV und SBS die Vernissage statt.

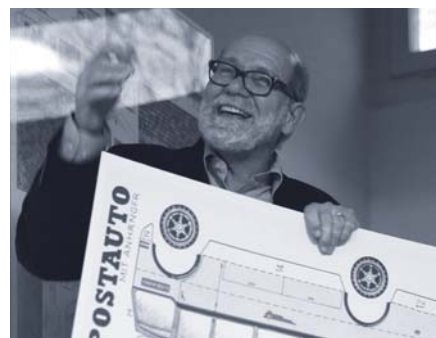
Sie werden entweder geliebt oder gehasst, et was dazwischen gibt es nicht: Die Modellbaubogen, die heute noch in Schulen räumliches Denken, präzises Arbeiten und Umsetzen von technischen Gebrauchsanweisungen vermitteln sollen. Die Bastelbogen, meist in preiswerter Ausführung der Stiftung Pädagogischer Verlag der Lehrerinnen und Lehrer Zürich, haben ihre Tücken, schon gar für jene, die nur noch die Blätter-Bewegung beim iPad oder die Joystick-Feinmotorik an der Playstation kennen. Wer die Klebelaschen rasch etwas wellig von Hand statt mit dem Lineal und angeritzt knickt, scheitert ebenso wie jene, die zuviel Leim auf die Laschen schmieren, die dann verrutschen. Und Frust ist auch für diejenigen angesagt, die gleich zu Beginn alle Teile ausschneiden, um sie parat zu haben: Unnummeriert wird es unübersichtlich, oder die Kleinteile geraten in den Abfall.

Der VöV ist nun natürlich nicht unter die Pädagogen gegangen und will seinen Unternehmensleitern nicht in erster Linie korrektes Kleben beibringen. Aber neben der Architektur machen die Modellbogen über Verkehrsmittel, darunter prominent auch zum öV, einen der attraktivsten Teile dieser rund 150-jährigen Technik aus. Und überraschenderweise sind die Bogen mit den vielen gedrängten Teilen graphisch oft ausgesprochen schön.

Genau das will der VöV in seiner gegenwärtigen Ausstellung (und noch bis Ende April) zeigen: dreidimensionale öV-Technik, vergrössert dargestellt auf zweidimensionalen Bogen, als ob es Posters zum Aufhängen wären. So etwas gibt es nicht alle Tage, weshalb es nicht erstaunt, dass die Räume des VöV und des SBS an der Vernissage Mitte Januar mehr als nur «gut gefüllt» waren.

Der richtige Mix

öV-Motive bei Ausschneidebogen gibt es nicht wie Sand am Meer. Aber etwa gleichzeitig, wie der VöV seine Einladung mit der fiktiven Vörlilwil-Vehingen-Bahn (eigentlich der erste Triebwagen der Sernftalbahn Schwanden-Elm von 1905) verschickte, erhielt er als Neujahrskarte



«Kurator» Hans Kaspar Schiesser erteilt den Vernissage-Besuchern eine Modellbaubogen-Schnellleiche.

2012 einen Bogen der Touristenbahn Chemins de Fer de Provence, ein Werbemittel, um die neuen Meterspur-Dieseltriebwagen und die neuen Tarife bekannt zu machen. öV-Modelle sind also nach wie vor oder eben durchaus wieder «in».

In der Ausstellung des VöV, die aus räumlichen Gründen nur rund 31 Bilder zeigen kann, liegt das Schwergewicht auf Schweizer Bogen und Schweizer öV-Motiven. Die Klassiker wie das «Krokodil» sind vertreten. Im Zweifelsfall wurde aber auf Bogen wie etwa denjenigen des «Roten Pfeils» verzichtet, wenn das Motiv auf der Vergrösserung eher langweilig wirkte. Umgekehrt wurde auf einen richtigen Mix an Verkehrsarten – Schienenregionalverkehr, Ortsbusse, Trams, Postautos – ebenso geachtet wie auf den Umstand, möglichst viele Seilbahnen zu zeigen. Die sind allerdings weit seltener als Züge und Bahnhöfe, sodass hier mit vier Stück schon fast die gesamte Schweizer Auswahl zu sehen ist.

Einen Überblick über die heute im Web erhältlichen Modelle bieten die beiden Sites <http://papermodels.wordpress.com/category/transportation/> und [www.imprime-recorta-pega.com/portal.php?np=100\\$](http://www.imprime-recorta-pega.com/portal.php?np=100$)

hanskaspar.schiesser@voev.ch, 031 359 23 44
roger.baumann@voev.ch, 031 359 23 15

Ausblick

Donnerstag/Freitag, 26.–27. April 2012
Fachtagung mit Ausstellung der Kommission Technik und Betrieb Bus KTBB
Ort: Forum Fribourg

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

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

Die Bahnreform 2 ist auf der Zielgeraden

Der Nationalrat hat in der Wintersession 2011 über die Bahnreform 2 debattiert. Damit ist diese für die öV-Branche sehr wichtige Vorlage auf der Zielgerade. Zu diskutieren geben noch die Bestimmungen betreffend Tarife und offenem Zugang zum System. Die Differenzen zwischen National- und Ständerat sollen im Frühling 2012 bereinigt werden.

Das zweite Paket der Bahnreform 2 ist einen grossen Schritt weiter. Der Nationalrat hat sich in der letzten Wintersession mit der für die öV-Branche wichtigen Vorlage beschäftigt. Das sind die wichtigsten Zwischenergebnisse:

- Die Ausschreibungsregeln für den Busbetrieb wurden festgelegt: Es gelten neu schweizweit die gleichen Bestimmungen. Bestehende Buslinien müssen nicht ausgeschrieben werden, wenn zwischen den Bestellern und dem Transportunternehmen eine Zielvereinbarung abgeschlossen wurde und deren Ziele von den Transportunternehmen auch eingehalten wurden.
- Es wird festgelegt, welche Kriterien (wie zum Beispiel das Angebot) bei der Festlegung der Tarife berücksichtigt werden dürfen.
- Mit dem 2. Paket der Bahnreform 2 wird weiter eine gesetzliche Lücke geschlossen bezüglich Strafbarkeit von Schwarzfahrenden.
- Das Reziprozitätsprinzip wurde eingeführt: Bei der Zulassung von ausländischen Verkehrsunternehmen auf den Schweizer Schienen muss in Zukunft ausdrücklich Gegenseitigkeit beansprucht werden können.
- Zudem hat sich der Nationalrat für die Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien ausgesprochen.

Welche Rolle für den Preisüberwacher?

Es bleiben zwei nicht unwichtige Differenzen zwischen National- und Ständerat: Einerseits geht es um die Rolle des Preisüberwachers bei der Tariffestsetzung. Der Nationalrat möchte dem Preisüberwacher weiterhin eine tragende Rolle bei der Festsetzung der Tarife zugestehen. Bisher überprüft der Preisüberwacher jeweils die Tarifmassnahmen des Direkten Verkehrs mit Schwergewicht auf die Effekte beim Fernverkehr, was sich ganz konkret aber auf die gesamte Branche auswirkt. Er untersucht, ob die festgesetzten Tarife nicht höher sind, als wenn sie im freien Wettbewerb festgesetzt würden; und insbesondere auch, ob der Fernverkehr nicht einen so genannten «Übergewinn» erzielt. Der VöV hat Verständnis für die Rolle des Preisüberwachers, hat jedoch zum Ablauf des Prozesses einen neuen Vorschlag gemacht, welcher im Ständerat diskutiert werden wird: Der Preisüberwacher soll in Zukunft früher einbezogen werden, nämlich dann, wenn die Leistungsvereinbarung zwischen Eigner und Transportunternehmen festgesetzt wird.

Das heisst konkret, dass der Preisüberwacher nicht mehr erst am Schluss, sondern bereits am Anfang des Prozesses – bei der Festlegung der finanziellen Ziele für den nicht abgeltungsbe-

rechtigten Verkehr – angehört wird. Dies bringt eine höhere Planungssicherheit für den Direkten Verkehr und für die Transportunternehmen. Zum andern möchte der Nationalrat im Gesetz festlegen, dass die ordentlichen Billette unabhängig von Strecke, Zeit, Datum etc. in Bus und Zug jederzeit gültig sein müssen. Dies liegt voll auf der Linie des VöV. Damit erhielte eines der wesentlichsten Elemente der Erfolgsstory unseres öffentlichen Verkehrs eine erweiterte gesetzliche Grundlage: der schon heute gelebte Direkte Verkehr.

Die noch umstrittenen Punkte sollen in der Frühlingssession 2012 bereinigt werden. L'affaire est à suivre ...

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

Tagung des VöV zum Thema Ausschreibungen

Anschliessend an die neuen Bestimmungen im Gesetz führt der VöV eine Tagung zum Thema «Ausschreibungen» durch. Die Tagung wird durch die Kommission Agglomerationsverkehr konzipiert. Unter anderem hat auch das Bundesamt für Verkehr bereits zugesagt, an der Tagung die gesetzlichen Regelungen im Ausschreibungsbe- reich zu präzisieren.

Reservieren Sie sich bereits heute den 13. Juni 2012 und den 14. November 2012. Die definitive Wahl des Datums ist abhängig von der Dauer der Beratungen im eidgenössischen Parlament. Wir werden auch im voyage den definitiven Termin kommunizieren, sobald dieser festgelegt ist.

Gemeinsamer RFID-Standard für die öV-Branche festgelegt

Der Strategieausschuss Direkter Verkehr hat an seiner Sitzung vom 24. November 2011 einen öV-weit verbindlichen RFID-Standard verabschiedet. RFID (Radio Frequency Identification) ist eine Technologie zur örtlichen Identifikation von Gegenständen oder Lebewesen – oder zur Erfassung von Reisedaten mittels einer Chipkarte.

So könnten beispielsweise die heutigen öV-Abonnemente wie GA oder Halbtax mit einem RFID-Chip ausgerüstet werden. Das hätte den Vorteil, dass die Karten nicht mehr jährlich erneuert werden müssten. Mit dieser Lösung wären Einsparungen bei der Plastikkartenproduktion möglich. Ausserdem könnte der Missbrauch von Abonnementen weiter eingeschränkt werden. Die Kontrolle der Abonne-

mente auf einer Chipkarte erfolgt dann elektronisch. Es sind aber auch unzählige weitere Anwendungen denkbar, beispielsweise der Vertrieb touristischer Zusatzleistungen (beispielsweise Skipässe) via RFID-Chipkarte.

Der Strategieausschuss Direkter Verkehr hat an seiner Sitzung vom 24. November 2011 einen öV-weit verbindlichen RFID-Standard verabschiedet. Der Standard besteht aus folgenden Teilen:

1. Standardisierung der Hardware (Chipkarten und Leser)

Verwendet wird der weltweit einzige Standard für RFID-Hardware:

ISO 14443 A/B -1,-2,-3,-4 (RFID)

ISO 7816 -1,-2,-3,-4 (SAM: Security Modul)

2. Standardisierung der Daten auf der Chipkarte

Als Lösungsansatz für den Standard öV Schweiz wird der «Referenzierungsmodus» vorgeschlagen. Auf der Karte werden lediglich die Informationen zur Kundenidentifikation gespeichert, nicht aber allfällig Fahrausweis- oder sonstige Daten.

Der RFID-Standard wurde zum jetzigen Zeitpunkt festgelegt, damit die Branche bei allfälligen Einführungen von elektronischen Ticket-Systemen standardisiert vorgehen kann und offen für zukünftige Entwicklungen ist.

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

VöV-Broschüre zu den Perspektiven des Schienengüterverkehrs

Der VöV und gewichtige Vertreter der Branche stellten Mitte Januar an einer Medienorientierung in Bern ihre Forderungen für den Schienengüterverkehr der Schweiz vor – sowohl für den Alpentransit wie auch für die Verlagerung in der Fläche. Eine neue Broschüre fasst Perspektiven und Forderungen übersichtlich zusammen.

Die rasche Realisierung eines Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz, der Ausbau der Anschlüsse im Norden und im Süden sowie die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) mit neuen Geschäftsmodellen und Innovationen auf verschiedenen Ebenen durch den Bund – so lauten die Forderungen und Bedingungen, die der VöV in einem mit der Schienengüterverkehrs-Branche abgestimmten Positionspapier erarbeitet hat.

Mit der daraus entstandenen Broschüre «Die Zukunft des Schienengüterverkehrs» zeigt der VöV detailliert auf, was es braucht, um dem Schienenverkehr in der Fläche wie auch im Alpentransit neue Perspektiven aufzuzeigen. Denn unbestritten ist, dass die Schweizerinnen und Schweizer erwarten, dass der Güterverkehr auch inländisch zunehmend auf die Schiene verlagert wird. Aber auch die Umsetzung der in der Verfassung seit Jahren verankerten Verlagerung im Alpentransit wünschen sich alle eher früher als später.

Die Forderungen des VöV in Bezug auf die Verlagerung in der Fläche:

- Der Einzelwagenladungsverkehr EWLK der SBB ist als gut funktionierendes System mit unternehmerischen Ansätzen zu erhalten. Nach betriebswirtschaftlichen Kriterien muss das Netz konzentriert werden, um die Stärken der Bahn ausspielen zu können. Ergänzend können EWLK-Verkehre bestellt und finanziell abgegolten werden, die den betriebswirtschaftlichen Kriterien nicht genügen, aber aus volkswirtschaftlichen Erwägungen dennoch auf der Schiene erfolgen sollen.
- Es ist alles zu unternehmen, dass durch eine allfällige Konzentrierung des EWLK-Systems der Schiene kein Verkehr verloren geht, sondern neuer gewonnen wird. Alternativen sind zum Beispiel kostengünstige Lösungen im kombinierten Verkehr. Der Bund ist hier mit Impuls-Finanzierungen gefordert und muss wie beim Alpentransit garantieren, dass

sich die Rahmenbedingungen – LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Längebegrenzung der LKW auf 18 Meter – nicht zu Lasten der Schiene verschlechtern.

Die Forderungen des VöV in Bezug auf den Alpentransit:

- Die Bahnen sind für die Verlagerung bereit. Sie können ihre Cargo-Produktivität nochmals steigern. Gleichzeitig muss aber die Politik die für die Gotthard-Zulaufstrecken erforderliche Vier-Meter-Eckhöhe finanzieren. Und sie muss pünktlichen Güterzügen auf der Transitstrecke die gleiche Priorität wie Personenzügen gewähren.
- Die bewährten Lenkungsinstrumente – Nacht- und Sonntagsfahrverbot, LSVA und Längebegrenzung der LKW – müssen weiterhin greifen, damit der Schienenanteil des Transitverkehrs hoch bleibt.
- Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland und Italien.

Die Broschüre «Die Zukunft des Schienengüterverkehrs» kann auf der VöV-Homepage unter der Medienmitteilung als pdf-file heruntergeladen werden.

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

Stehen die Gigaliner schon in diesem Jahr an der Schweizer Grenze?

In der Schweiz sind sich (fast) alle, ASTAG inklusive, einig: Gigaliner, überlange Lastwagen, sind ein Schaden fürs Land. Für einmal steht die Schweiz nicht alleine da. Nur: Womöglich fahren die Gigaliner schon bald in Sichtweite der Schweiz.

Auch 77 Prozent aller Deutschen sind gemäss einer forsa-Umfrage gegen die rund 25 Meter langen und 44 Tonnen schweren Lastwagen-ungeheuer im Transitland ins Europas – vier Prozent mehr als 2007. Das hinderte die nicht besonders schienenfreundliche deutsche Bundesregierung bisher aber nicht daran, für 2012 einen Bundesversuch zu genehmigen, der sieben Bundesländer, darunter Bayern mit gemeinsamer Grenze zur Schweiz umfasst. Betreffend Gigaliner sind dabei ein paar alte Stereotype zu korrigieren: Die Lastenzüge sind, anders als in Schweden oder Finnland, im deutschen Versuch nicht 50 oder 60, sondern «nur» 44 Tonnen schwer, vier Tonnen mehr als die heutige Norm.

Am kritischsten für die Schweiz wäre zweifellos die Veränderung des Modal-Splits zugunsten der Strasse – Verlagerung ade. Das Fraunhofer-Institut geht von einem Modal-Shift von durchschnittlich über 20 Prozent aus. Auf den Alpentransitkorridoren sähe es aber dramatischer aus: 35 Prozent der Güter gingen von der Bahn auf die Strasse, entsprechend etwa dem Kostenvorteil des Gigaliners. Betroffen wäre am stärksten der ohnehin leidende Einzelwagenladungsverkehr EWLK, der in der Schweiz weit stärker nachgefragt ist als in allen andern europäischen Ländern.

Aber warum Heimatschutz für die Bahn, wenn der Gigaliner doch so enorm die Kosten und –

Behauptung der Befürworter – erst noch die Umweltbelastung senkt? Die Antwort geben zum Beispiel die Kreisel in deutschen Städten, die Parkplätze auf Autobahnraststätten, die gebogenen Brücken in coupiertem Gelände: Alles zu klein und zu schwach für die neuen Riesen, alles nur mit gigantischem finanziellem Aufwand anzupassen.

Konservative Schweizer Politiker wie Ulrich Giezendanner haben innerlich resigniert und erwarten, dass die Schweiz, zumindest im Transit der EU nachgeben. Soweit ist es aber noch nicht. Das Parlament hat in der abgelaufenen Wintersession die Gesamtlänge der Lastwagen und Lastenzüge auf 18.75 m begrenzt, diesmal per Gesetz, nicht bloss wie bisher in der Verordnung.

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

«Schritte in die öV-Zukunft» – Tagung zu zentralen öV-Innovationen

Im Rahmen einer Tagung für Transportunternehmen und interessierte Behördenmitglieder hat der Verband öffentlicher Verkehr VöV Mitte Dezember 2011 die durch ihn koordinierten, zentralen Innovationsprojekte in den Bereichen Preis und Vertrieb vorgestellt. Der grosse Andrang unterstrich das grosse Interesse an diesen Themen.

Direktor Ueli Stückelberger betonte vor 110 Teilnehmenden, dass es sich bei den wichtigsten Vorhaben keineswegs um «Geheimprojekte» handle und ihm sowohl eine transparente Information über den aktuellen Stand, als auch eine klare Darstellung der Abhängigkeiten ein grosses Anliegen sei. Die künftige Vertriebs- und Sortimentslandschaft des öV Schweiz müsse kundengerecht ausgestaltet werden, gleichzeitig aber auch den Anforderungen der Transportunternehmen entsprechen und von den Behörden mitgetragen werden. Nur so könne die geforderte fairere Nutzerfinanzierung im öffentlichen Verkehr ohne Abwanderung der Kundschaft realisiert werden.

Im Fokus standen dann auch vier Projekte aus den Bereichen Politik, Preis- und Sortimentsgestaltung sowie technische Innovation, die von den jeweiligen Projektleitern vertieft vorgestellt wurden. Unter der Leitung des VöV hat die öV-Branche einen Bericht zu den Szenarien betreffend der Preisentwicklung im öffentlichen Verkehr erarbeitet und diese in einem Bericht festgehalten.

Das Sortiment der Zukunft

Überlegungen zum künftigen öV-Sortiment werden im Projekt MIPSO «Mittelfristige

Preis- und Sortimentsentwicklung» gemacht. Ein Team aus Fachspezialisten verschiedener Transportunternehmen evaluiert das heutige Sortiment des öffentlichen Verkehrs und erarbeitet Vorschläge, für ein neues öV-Sortiment. Die heutigen Erfolgsprodukte des öV Schweiz wie etwa das General- oder das Halbtaxabonnement sind dabei jedoch nicht in Frage gestellt.

Das Preissystem der Zukunft

Die heutige öV-Verkaufs- und Vertriebslandschaft ist nicht mehr auf der Höhe der Zeit und muss intelligent abgelöst werden. Diese Ablösung erfolgt im Rahmen des Programms Zukünftiges Preissystem öV Schweiz. Die heutigen Systeme werden jedoch nicht einfach nur ersetzt, sondern auch flexibilisiert und vereinfacht. Das heutige streckenbezogene Tarifsysteem des Direkten Verkehrs wird mit den zonenbasierten Systemen der Tarifverbünde verknüpft.

Dies ermöglicht es den Reisenden künftig, für jede Reise mit dem öffentlichen Verkehr der Schweiz lediglich ein Ticket zu lösen. Die Ablösung der heutigen Systemlandschaft bildet aber auch die Basis für weitere Innovationen. So arbeitet der öV Schweiz momentan an einer Machbarkeitsstudie zur Einführung, damit eine

hohe Kundenakzeptanz sowie eine risikoarme Einführung und gestaffelte Projektkosten garantiert sind.

In einem ersten Schritt sollen die Abonnemente des Direkten Verkehrs mit einem RFID-Chip ausgerüstet werden, der eine berührungsfreie Reisedatenerfassung ermöglicht. Die neue «öV Karte» ermöglicht Einsparungen bei der Frequenzerhebung und bei der Produktion der Plastikkarte.

In einem zweiten Schritt, mit einem zeitlichen Horizont von fünf bis sechs Jahren, könnte eine Umstellung des grössten Teils der Fahrausweise auf E-Ticketing erfolgen.

Veränderungen lösen immer auch Fragen und Verunsicherungen aus. Das zeigte sich in der anschliessenden Fragerunde, in der die Projekte teilweise kontrovers diskutiert wurden. Will der öV Schweiz das GA abschaffen? Wie hoch sind die Investitionskosten dieser Vorhaben? Wann ist der Einführungszeitpunkt? Wie werden die kleineren und mittleren Transportunternehmen in die Projekte einbezogen und was bringen all die Projekte den Kunden? Können wir die heutige Tarifstruktur aus Kundensicht vereinfachen und damit die Zugangshürden zum öffentlichen Verkehr senken?

Der Informationsbedarf ist gross – der Verband öffentlicher Verkehr wird die entsprechenden Plattformen und Informationsschriften zur Verfügung stellen und Behörden wie auch TU über den Stand der Projekte auf dem Laufenden halten.

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

uitp-Weltkongress 2013 in Genf: Frist für Eingaben von Referaten läuft

Der uitp-Weltkongress findet vom 26.–30. Mai 2013 in Genf statt.

Dass dieser Weltkongress in Genf stattfindet, ist für die Schweiz eine Chance, ihr öV-System und ihre öV-Industrie zu präsentieren. Am letzten uitp-Weltkongress im Jahr 2011 nahmen immerhin knapp 10 000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer teil. Die Organisation durch tpg und uitp läuft bereits, momentan wird auch das Programm ausgearbeitet. Christoph Stucki, Präsident unireso, vertritt die Schweiz im Programm-Komitee der uitp.

Schweizer Transportunternehmen, (und zwar nicht nur die uitp-Mitglieder), sowie

Hochschulinstitutionen und spezialisierte Ingenieur- und Industrieunternehmen sind aufgefordert, ihre Projekte und Referate zu Händen des uitp-Weltkongresses einzureichen.

Das Motto lautet: i-move 2.0: Wie könnte das Business-Modell des öffentlichen Verkehrs von morgen aussehen?

Das Motto ist breit abgefasst und umfasst sechs thematische Cluster: Finanzierungsmodelle, Regierungs- und Industriestrukturen, Strategisches Management und integrale Geschäftsprozesse, Service Design und Service Portfolios, «smart City» und Mobilitätsmanagement, Tools von Mobility 2.0.

Die Themen und die Anforderungen sind im so genannten «call for papers» umfassend beschrieben. Die Frist für Eingaben (in englisch) läuft bis am 31. März 2012.

Es wäre schön, wenn die Schweiz mit ein paar attraktiven Referaten vertreten ist. Das Engagement der Transportunternehmen ist also gefragt!

Mehr Informationen sind zu finden unter www.geneva2013.org

Zusätzliche Auskünfte erteilen: Christoph Stucki, Vertreter Schweiz im Programmkomitee uitp (stucki.c@tpg.ch) und Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV (mirjam.buetler@voev.ch)

Forum Oberhofen: Lauter sagen, wie gut wir sind!

Am Ende des Forums von Oberhofen, dem jährlichen think tank des VöV im Dezember, gab es eine gute und eine schlechte Nachricht. Die gute: der öV ist energie-mässig top, die Strasse flop. Die schlechte Nachricht: Der öV muss sich anstrengen, wenn wir die energetischen Vorteile bezüglich Energie und CO₂-Ausstoss behalten wollen. Obwohl der öV energetisch leuchtendes Vorbild ist, läuft ihm marketingmässig die Strasse den Rang ab. Fazit: Die öV-Branche muss sich im Bereich Energie Ziele setzen. Und: Die vielen kleinen und grossen Energie-Aktivitäten der öV-Branche müssen besser koordiniert, priorisiert und kommuniziert werden.

Diverse Studien zeigen die Trends bezüglich Energieverbrauch, Energieeffizienz und CO₂-Emissionen bei Strasse und öV auf: Der öV dient der Umwelt. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr hat der öV in vielen Umweltbereichen gewichtige Vorteile. Doch die Strasse holt tendenziell auf. Infolge der ökologischen Verbesserungen des Strassenverkehrs und des prognostizierten starken öV-Wachstums braucht es Anstrengungen, die heutigen Vorteile zu halten.

Der öV tut bereits einiges im Bereich Energie, wie die folgenden Beispiele aufzeigen werden. Aber was dem öV fehlt, ist ein gemeinsames, langfristiges Ziel, um die Vorteile zu halten und auszubauen. Die Energiekosten werden tendenziell steigen. Nebst den ökologischen Aspekten spricht also auch dies dafür, dass wir Energieverbrauch weiter reduzieren, auf Energieeffizienz und erneuerbare Energie setzen.

Transportunternehmen als Kraftwerke

Die TU der Zukunft ist ein Kraftwerk. Es produziert selbst Energie, z. B. mittels Fotovoltaik auf Depots, Bahnhofdächern etc. Zentral für diese nachhaltige Entwicklung ist die Unterstützung der Kantone. Eine Studie des VöV bei den 23 grössten Busunternehmen der Schweiz

zeigt auf, dass die Bereitschaft der Kantone, energetische (strenge) Vorgabe zu machen und einen allfälligen finanziellen Mehraufwand zu tragen, häufig fehlt. So werden zwar moderne Technologien, Klimatisierung etc. verlangt, der Energieverbrauch wird aber nicht thematisiert. Für die Kantone hat nicht die Energieeffizienz Priorität, sondern der Angebotsausbau, Investitionen in Informationstechnologien etc., was wiederum zu vermehrtem Energieverbrauch führt. Dieser Zielkonflikt wird zu lösen sein.

Möglichkeiten auf Bus und Schiene

Alleine im Busbereich gibt es mittlerweile eine breite Palette von Massnahmen zur Effizienzsteigerung beim Energieverbrauch, von der Haltestellenoptimierung bis hin zur Verbesserung von Motoren und Getrieben. Wer die Energie im öV effizienter nutzen will, abgesehen von der Steigerung des Besetzungsgrades der Fahrzeuge, dem stehen eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Verfügung.

Kostengünstig und wirksam, so die Expertinnen und Experten und Geschäftsführer in Oberhofen, sind das Fahrerschulungsprogramm EcoDrive und die Verkehrsflussoptimierung. Allerdings ist eine TU nur bei EcoDrive frei, mehr oder weniger zu unternehmen. Bereits die Verkehrsflussoptimierung setzt Massnahmen der Gemeinde oder des Kantons voraus, zwar ebenfalls mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis, aber auch bereits im Verteilungskampf mit dem Autoverkehr um knappen Strassenraum. Der Hybridbus, eine faszinierende technische Neuerung, so waren sich alle einig, ist vorderhand ein netter Luxus vor allem für flachere Stadtstrecken.

Die Bahnen haben eine ebenso grosse Auswahl an Massnahmen zu bieten. Die Lokführer werden wie bei EcoDrive für energiesparendes Fahren ausgebildet. Wagen können energiesparender abgestellt und müssen im Winter nachts nicht durchgeheizt werden. Die adaptive Lenkung (ADL) hilft im Zugverkehr, Stop-and-

Go zu vermeiden. Weniger Halte vor allem von Güterzügen bedeuten weniger Beschleunigungsenergie. Möglich macht's moderne Übertragungstechnik direkt vom Dispo-Zentrum auf die Lok.

Es scheint, dass bei ADL die SBB wie oft bei Umweltmassnahmen eine europäische Vorreiterrolle mit dem diesjährigen Versuch auf der Strecke Olten–Basel einnimmt. Schliesslich: Bei Strassen- wie bei Bahn-Unternehmen gilt, dass sich Gebäudesanierungen bei steigenden Öl- und Gaspreisen rasch lohnen.

Das Forum bekam eine überraschend grosse Zahl von Best Practice-Beispielen bei den Unternehmen geboten: Die riesigen Solarflächen auf dem Busdepot der BLT, das Genfer TOSA-Projekt, bei dem sich Elektrobusse an der Haltestelle blitzaufladen lassen, oder die für 2013 geplanten Solar-Busdächer bei Postauto.

Lösungen für programmierte Zielkonflikte

Natürlich zeigten sich auch ein paar Zielkonflikte. Darf der Taktfahrplan zugunsten des Energiesparens angetastet werden? Denn gerade die praktisch gleichzeitigen Beschleunigungen der Züge aus den Knotenbahnhöfen um .00 und .30 herum sind Stromfresser par excellence. Oder darf die Energiediskussion Priorität angesichts der Tatsache bekommen, dass sie kostensteigernd beim Busbetrieb nur etwa zehn Prozent ausmacht, während fürs Personal 55 Prozent der Erträge aufgewendet werden müssen? Auf der Schiene macht der Strom nicht einmal fünf Prozent der Kosten aus.

Die Referate von Daniel Reymond (TRAVYS), Daniel Büchel (Bundesamt für Energie), Mirjam Büttler (VöV), Regula Herrmann (Bundesamt für Verkehr), Roger Nordmann (Nationalrat Kanton Waadt, Energiebuchautor, Präsident Swissolar), Rolf Iten (INFRAS), Alfred Schoedler (BLT), Joëlle Vouillamoz und Isabelle Brunner (BLS), Marco Ruedisuehli (ZVV), Markus Halder (SBB), Thierry Wagenknecht (TPG) und Urs Schläpfer (Postauto) sind auf der VöV-Website (Agenda – Unterlagen zu Fachtagungen) samt Bildern und Resultaten der Workshops zu sehen: www.voev.ch/oV-Forum_2011.html



VöV-Vizedirektorin Mirjam Büttler fasst den Handlungsbedarf zusammen.

Fazite der Teilnehmenden

1. Der öV muss sich Energie-Effizienzziele setzen und diese durch Massnahmen mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen.
2. Der öV muss seine herkömmlichen und neuen energetischen Vorteile wesentlich offensiver vermarkten und lauter sagen, wie gut er ist.
3. Der VöV muss den Erfahrungsaustausch über Energieeffizienz im öV organisieren, Finan-

zierungsmodelle für Energie-Innovationen entwickeln und die Politik zu vernünftigen Standards in der Energieeffizienz pushen.

4. Die öV-Branche braucht die Unterstützung durch Kantone und Bund.

Nationalrat und Energieexperte Roger Nordmann konnte die Teilnehmenden schliesslich auch bezüglich Atomstrom – ein heikler Punkt bei der Bahnenergie – beruhigen: «Für den

Erfolg des Ausstiegs aus dem Atomstrom sind nicht die Bahnen verantwortlich zu machen, da sie nur einen Fünfundzwanzigstel dieser Energieform verbrauchen.»

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

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

Neue LV KTU – was wird anders für die Privatbahnen?

Mit der Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 legt der Bundesrat die Entwicklungsziele der Eisenbahninfrastruktur der KTU fest. Gemäss dem Botschaftsentwurf sollen für Abgeltungen und Investitionen zugunsten der Infrastruktur der KTU mehr Bundesmittel als bisher zur Verfügung stehen. Der Erstrat wird die Vorlage in der Sommersession 2012 behandeln.

Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt der Privatbahninfrastruktur wurde 2011 weitgehend an diejenige der SBB angeglichen, die bereits seit der Bahnreform 1999 mittels vierjähriger Leistungsvereinbarungen geregelt ist. Nach einer Übergangsphase mit einer zweijährigen soll mit den KTU nun erstmals ebenfalls eine vierjährige Vereinbarung abgeschlossen werden. Aus Sicht der KTU ist diese Angleichung zu begrüssen, auch wenn dafür einige Anpassungen notwendig sind. So etwa die Abkehr von der auf einzelne Objekte bezogenen Finanzierung durch die Kantone hin zur endgültigen Umstellung auf die Programmfinanzierung. Zudem soll dem Controlling ein stärkeres Gewicht beigemessen werden. Bei der Festlegung der Zielvorgaben sollen unternehmensspezifische Daten wie die Grösse des Unternehmens, die Spurweite und die Topographie mit berücksichtigt werden. Kennzahlen sind aus den Bereichen Sicherheit, Verfügbarkeit des Netzes, Qualität im Betrieb sowie Produktivität vorgesehen. Der Fokus soll dabei auf unternehmens- und nicht auf streckenbezogenen Kennzahlen liegen.

An den Zielen für die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur hat sich gegenüber der Periode 2011–2012 nur wenig verändert. Der Bund will den Privatbahnen für die Jahre 2013–2016 insgesamt 2.825 Milliarden Franken zur Verfügung stellen. Damit erhöht der Bund ab 2013 seinen Beitrag pro Jahr um durchschnittlich 65 Millionen Franken im Vergleich zur LV 11–12. Die Aufstockung wird durch eine entsprechende Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds kompensiert. Weil die Aufteilung der Mittel auf die Privatbahnen erst nach der Verabschiedung der verschiedenen Kredite von Bund und

Kantonen definitiv feststehen wird, sind die Beträge noch provisorischer Natur.

Der grössere Teil der Mittel, rund 76 Prozent bei den KTU, sind Investitionsbeiträge. Der Bedarf dafür wurde aufgrund der von den Unternehmen eingereichten Mittelfristplanungen ermittelt. Die Investitionsvorhaben lassen sich in die Kategorien Substanzerhaltung, technische Verbesserungen und Anpassungen an Normen/Gesetze sowie Erweiterung unterteilen. Es ist richtig, dass dabei die Priorität auf den Substanzerhalt gelegt wird. Allerdings werden auch so nicht für alle zwingend erforderlichen Substanzerhaltungsmassnahmen genügend Mittel

verfügbar sein. So besteht das Risiko, dass sich der Nachholbedarf bei der Substanzerhaltung weiter erhöhen wird.

Die Abgeltungen für die Infrastruktursparten der KTU sinken wegen der Einführung des neuen Trassenpreissystems, welches die Trassenpreiserlöse der KTU ab 2013 um jährlich etwa 30 Millionen Franken erhöhen wird. Insgesamt ergibt sich für die Infrastruktur der Privatbahnen für die vier Jahre ein Abgeltungsbedarf von 960 Millionen Franken. Davon entfallen 686 Millionen Franken (71.5%) auf den Bund und 274 Millionen Franken (28.5%) auf die Kantone. Aus Sicht des VöV wird die Vorlage den Erfordernissen einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur weitgehend gerecht. Die KTU können bis auf kleinere Abweichungen von einer langfristigen Planungssicherheit ausgehen, was bei Schieneninfrastrukturen essentiell ist.

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

Strassenrechnung – schöner als in Wirklichkeit

Die Strassenrechnung 2009; kurz vor Weihnachten erschienen, weist für den Individualverkehr einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 111 Prozent aus, für den LKW-Verkehr sogar einen von 153 Prozent. Externe Kosten, so das federführende Bundesamt für Statistik, sind dabei aber nicht berücksichtigt: Die «Strassenrechnung» ist im Wesentlichen eine Infrastrukturrechnung.

Noch etwas ging unter in der Strassenrechnung: Der Umstand, dass Bund und Kantone den Autofahrern über Steuererleichterungen etwa 1,3 Milliarden Franken zurückgeben. Eine aktuelle Zahl für den Kanton Bern allein ergibt, dass der Kanton durch den sogenannten Fahrkostenabzug auf 130 Millionen CHF verzichtet, über 90 Prozent davon

zugunsten der Autofahrer. Hochgerechnet auf alle Kantone ergäbe das ziemlich genau eine Milliarde. Der Bund seinerseits verzichtet, wie bei der FABI-Finanzierungsvorlage nachgewiesen, auf 390 Millionen Franken.

Die 657 Millionen CHF, die der Pw-Verkehr gemäss Strassenrechnung netto einbringt, verwandeln sich sofort in ein sattes Minus, wenn der steuerliche Fahrkostenabzug, 90 Prozent von 1.4 Milliarden Franken, mit einberechnet wird. So präzise die Strassenrechnung daher kommt, so ideologisch ist sie solange, als sie die Steuervergünstigungen verschleierte.

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

Verlagerungsbericht: Zögerlichkeiten und eine umfassende Faktensammlung

Nicht jedes Buch geniesst derart viel Medienaufmerksamkeit. Aber auch nicht jedes wurde wegen seines (politischen) Inhalts derart gescholten wie der Verlagerungsbericht 2011 des UVEK. Dabei sind die durchwegs pessimistischen Aussagen zur Erreichung des Verfassungszieles nur die eine Facette des 143-seitigen Werkes. Die andere sind eine Menge aktueller und gut aufbereiteter Fakten. Einige davon sind durchaus überraschend.

Hätten Sie es gewusst?

- Die Abgeltung für den kombinierten Verkehr im Transit ist keinesfalls wie oft behauptet ein Fass ohne Boden, sondern sie sinkt kontinuierlich: Von 214 Millionen im Jahre 2009 über 205 Millionen im Jahre 2010 auf noch 180 Millionen im vergangenen Jahr (Budget). 2015 sind es gemäss Finanzplan nur noch 162 Millionen.
- 2010 hat Crossrail auf den beiden Schienentransitachsen bereits jede zehnte Nettotonne transportiert, Tendenz deutlich steigend. Die SBB blieb weiterhin Leader mit knapp 48 Prozent, gefolgt von der BLS mit 40 Prozent. Irrelevant sind die Marktanteile der ausländischen Anbieter, also TX-Logistik, Rail4Chem und DB Schenker, nämlich null bis ein Prozent.
- Der Ertrag der LSVA wird wegen schleppender Verlagerung bis 2015 auf 1.4 Milliarden Franken pro Jahr verharren. Allerdings sanken die spezifischen Kosten pro Nettotonne. Denn seit 2001 hat sich das durchschnittliche Ladegewicht von 7.8 um fast 50 Prozent auf 11.4 Tonnen im Jahre 2010 erhöht. Und die Gegaliner klopfen ja schon an die Tür der Schweizer Grenze (siehe Artikel Seite 4).

Umweltmärchen zerpfückt

Wer qualifiziert über alpenquerenden Verkehr mitreden will, kommt um diesen Verlagerungsbericht mit seinen umfassenden Fakten nicht herum. Er rückt auch moderne Märchen nüchtern zurecht, etwa dasjenige, dass der Motorfahrzeugverkehr bezüglich Immissionen eigentlich gar kein Problem mehr sei. So sind die Stickoxidimmissionen (NO₂) zwar seit 2003 im Schnitt gesunken, liegen an der Gotthardach-

se aber nach wie vor meist erheblich über den Grenzwerten. Am Messort Moleno im Tessin etwa gingen sie überhaupt nicht zurück.

Etwas besser sieht es bei den Feinstaubpartikeln (PM₁₀) aus. Auch da überschreiten die Messwerte aller Gotthard-Punkte den Grenzwert. Aber wenigstens in Erstfeld könnte er 2011 das erste Mal unterschritten worden sein. Beim Auto- und LKW-Lärm umgekehrt ist keinerlei Entwarnung angesagt. 2009 und 2010 lagen die Messwerte durchgehend höher als in den Jahren 2005 bis 2008: Es dröhnt also immer lauter in den Tessiner und Urner Tälern.

Vorläufig allerdings hat hier die Strasse gegenüber der Bahn noch Vorteile. «In der Nachtperiode ist der Anteil der durch Eisenbahnlärm betroffenen Personen über den Grenzwerten zwischen Erstfeld und Bellinzona (knapp 10 000 Personen) mehr als zweimal so hoch im Vergleich zur Strasse, bei der ein Nachtfahrverbot besteht.» Tröstlich dagegen ist, dass der Bahnlärm klar am Sinken ist und nur beim Messpunkt Wichtrach (Lötschbergachse) den Wert des Emissionskatasters 2000 noch nicht unterschritten hat. Möglich machen es sehr leise Personenzüge, aber auch die langsam greifenden Lärmreduktionsprogramme bei den Güterwagen.

Vier-Meter-Korridor: Profilerweiterung oder revolutionäre Wagen?

Politisches kann dem Bericht auch in ganz technisch erscheinenden Kurzkapiteln entnommen werden, etwa zur Frage des Vier-Meter-Korridors. Während es kurze Zeit so ausgesehen hat, als ob das BAV entschlossen das Motto «Rollmaterial statt Beton» verfolge und dem Modalohr-System mit nochmals abgesenkten

Wagen hohe Priorität einräumte, gibt es sich jetzt vorsichtiger: «Vom neuen Modalohr-Wagen besteht jedoch weder ein Prototyp, noch ist dieser zugelassen.»

Und was auch HUPAC immer kritisch angemerkt hat: Die Kosten für Tunnelerweiterungen würden zwar entfallen. Dem stünden aber hohe Kosten für neue oder zu vergrößernde Terminals gegenüber, da der Modalohr-Verlad platzraubend ist. Die Profilerweiterung ist damit wieder deutlich realistischer geworden. Zumal dann, wenn nicht die ganzen 925 Millionen Franken, welche die SBB geschätzt hat, sofort verbaut werden müssen. 300 Millionen, so eine BAV-Schätzung, sollten reichen, um mindestens provisorisch eine durchgehende Vier-Meter-Achse zu garantieren, mit kleinen Umwegen allenfalls. Diese pragmatische Kompromisslösung wird den Lesern des Berichts allerdings vorenthalten.

Auch wenn der Bericht – und aus VöV-Sicht zu einem guten Teil zu Recht – wegen seiner pessimistischen Grundhaltung arg gescholten wurde, so begründet er den Pessimismus doch oft überzeugend. Denn der Handlungsspielraum für den Bund innerhalb eines Geflechts von internationalen Verträgen ist klein, und der Alpentransitbörse bläst nach wie vor massiver EU-Gegenwind ins Gesicht. Immerhin lässt der Bericht auch eine kleine Morgenröte am Horizont aufleuchten: «Der Bundesrat erachtet es als sinnvoll, die mit dem Landverkehrsabkommen bestehenden Spielräume für die Bemessung der Gebührenhöhe im alpenquerenden Schwerverkehr auszuschöpfen.»

Da stellt sich am Ende eines sachlich exzellenten Überblicks über den Alpentransit, aber gleichzeitig auch eines politischen Zögerlichkeits-Berichtes dann doch die Frage: Warum macht der Bundesrat nicht wenigstens in diesem Punkt schon 2012 Nägel mit Köpfen?

UVEK: Bericht über die Verkehrsverlagerung vom Dezember 2011:

www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=de; 143 Seiten (nur als PDF im Web)

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

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 Graf-Lehmann AG
Murtenstrasse 40, 3001 Bern

Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

Nächste Ausgabe

April 2012