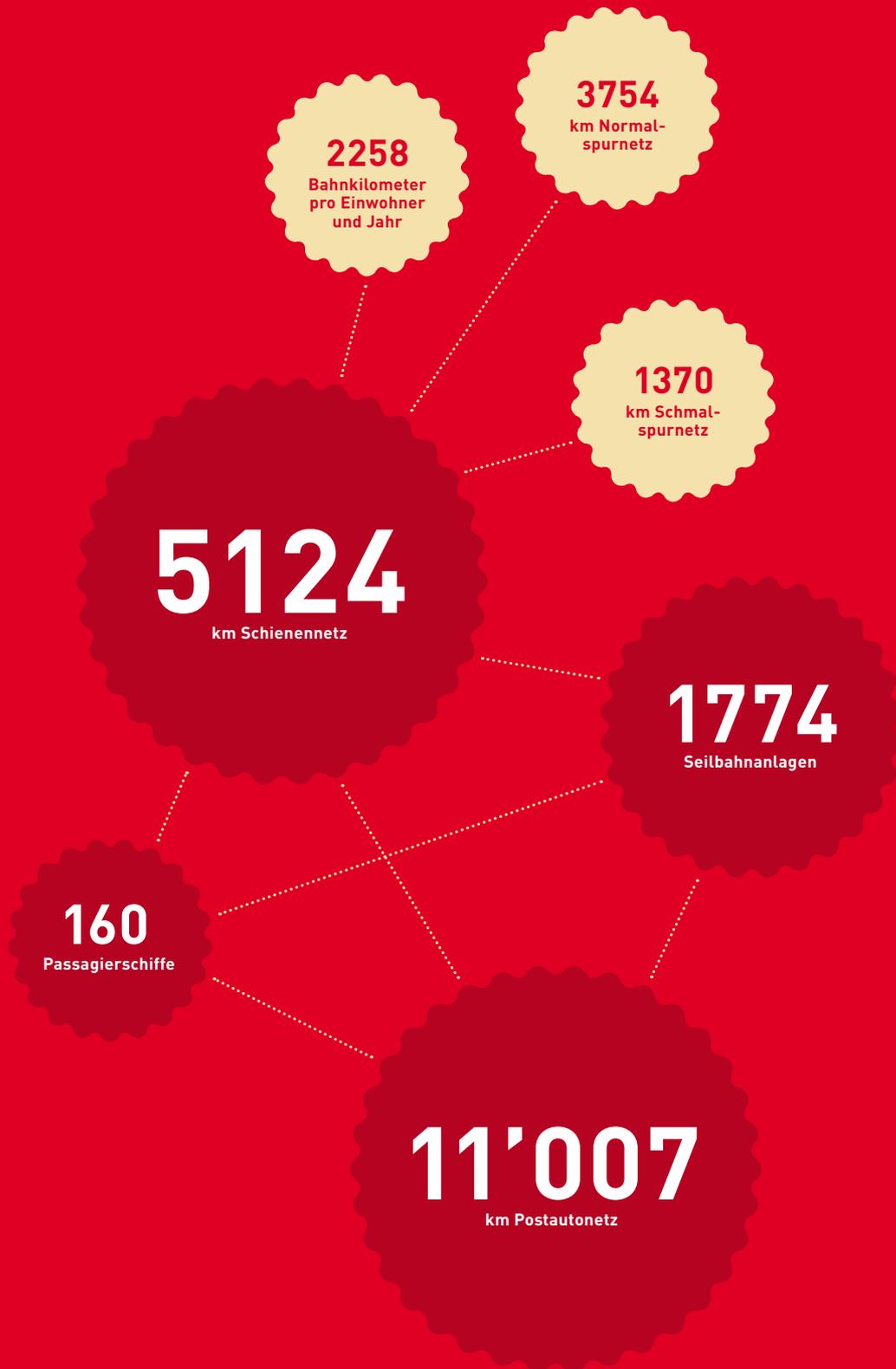




Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

EDITORIAL __ WIR STEHEN IM ZENTRUM DES BESTEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSSYSTEMS.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist von einmaliger Qualität und gilt im Ausland als Vorbild. Dazu gehört auch der hohe Anteil der Bahn beim Güterverkehr.

Der Erfolg der Bahnen und der weiteren Unternehmen des öffentlichen Verkehrs hat unter anderem mit der Arbeit des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zu tun. Unser Ziel ist es, das hervorragende System zu erhalten, weiter zu entwickeln und laufend an die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse anzupassen, sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. Unser Engagement für einen umweltgerechten und wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr hat nur dann Erfolg, wenn die Reisenden darauf zählen können, dass sie ihr Ziel sicher erreichen. Ein hoher, aber dennoch finanzierbarer Sicherheitsstandard für die Bahnen, Busse, Schiffe und Seilbahnen ist deshalb eines der zentralen Ziele des BAV.

Als Direktor des BAV wurde ich vom Bundesrat beauftragt, die Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs auf der Schiene umzusetzen und weiter zu entwickeln. Die Schweiz kann diese Aufgabe als eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben Europas nur in enger Zusammenarbeit mit unseren Nachbarstaaten und der Europäischen Union erfolgreich erfüllen. Die europäischen Richtlinien, Nor-



Dr. Peter Füglistaler
Direktor des Bundesamtes für Verkehr

men und Standards setzen wir auf eine pragmatische Weise um, die für unser Land typisch ist.

Als Direktor habe ich jede Entscheidung meines Amtes zu verantworten. Ich entscheide jedoch nicht allein. Gemäss meiner Führungsphilosophie soll jedes Kadermitglied und jeder der rund 290 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seine Verantwortung und Entscheidungskompetenz wahrnehmen. Nur gemeinsam können wir den hohen Ansprüchen an unsere Arbeit gerecht werden.

Dr. Peter Füglistaler

Sichere Seilbahnen: Eine wichtige Voraussetzung für den Schweizer Tourismus.



DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR __ IM DIENSTE DER SICHERHEIT UND DES KOMFORTS ALLER REISENDEN.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist täglich dafür besorgt, die schweizerische Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs mitzugestalten und umzusetzen. Es realisiert damit wesentliche Teile der von Volk, Parlament und Bundesrat beschlossenen Verkehrspolitik.

Die Eisenbahn genießt in der Schweiz einen hohen Stellenwert.



UNSERE FÜHRUNGSEQUIPE __ DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR IST IN DIE FÜNF ABTEILUNGEN POLITIK, FINANZIERUNG, SICHERHEIT, INFRASTRUKTUR SOWIE BETRIEBSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION GEGLIEDERT.



Gemeinsam mit Direktor Peter Füglistaler kümmern sich Pierre-André Meyrat, Toni Eder, Pieter Zeilstra, Christine Stoller-Gerber, Petra Breuer und Gregor Saladin mit den jeweiligen Sektionsleitungen um die Führung des Amtes und um alle politischen Fragen, die den öffentlichen Verkehr betreffen.

Reihenfolge von links nach rechts: **Information und Informatik**: Gregor Saladin, Sektionschef, **Betriebswirtschaft und Organisation**: Christine Stoller-Gerber, Abteilungschefin, **Infrastruktur**: Toni Eder, Vizedirektor, **Direktor**: Dr. Peter Füglistaler, **Politik**: Petra Breuer, Abteilungschefin, **Finanzierung**: Pierre-André Meyrat, Stellvertretender Direktor, **Sicherheit**: Pieter Zeilstra, Vizedirektor



Reihenfolge von links nach rechts: **Direktionsgeschäfte**: Dr. Markus Liechi, **Politik**: Petra Breuer, **Internationales**: Jean-Claude Schneuwly, **Sicherheitsrisiko-Management**: Hannes Meuli, **Information und Informatik**: Gregor Saladin, **Recht**: Peter König



POLITIK __ DIE ABTEILUNG POLITIK IST ZUSTÄNDIG FÜR POLITISCHE, RECHTLICHE UND KOMMUNIKATIVE BELANGE SOWIE FÜR INFORMATIK UND SICHERHEITS-RISIKO-MANAGEMENT.

Die Abteilung Politik wird von Petra Breuer geleitet. Zu ihren Kernaufgaben zählen Amts- und Direktionsgeschäfte, Sonderprojekte und die Entwicklung von Strategien und Konzepten. Hierfür sind primär die Sektionen Direktionsgeschäfte und Recht zuständig. Die Fachpersonen begleiten politische und juristische Geschäfte auf den Stufen Amt, Departement, Bundesrat und Parlament. Dazu zählen auch die rechtlichen Verfahren in Konfliktfällen im öffentlichen Verkehr.

Die Sektion Internationales verfolgt die Entwicklung der internationalen Verkehrspolitik und analysiert deren Auswirkungen auf die Schweiz. Sie berät und unterstützt den Direktor und das Departement bei internationalen Verhandlungen und Konferenzen zum Landverkehr und koordiniert die Aktivitäten des Amtes auf dem internationalen Parkett. Die Sektion

Information und Informatik informiert die Medien und die Öffentlichkeit über die Tätigkeit des Amtes, kümmert sich um die interne Kommunikation und ist verantwortlich für die Informatikmittel des Amtes. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sicherheitsrisiko-Managements überprüfen laufend alle sicherheitsrelevanten Tätigkeiten des Amtes und betreuen die Risikoanalysen rund um den öffentlichen Verkehr.

Reihenfolge von links nach rechts: **Schiennetz:** Dr. Markus Giger, **Güterverkehr:** Dr. Arnold Berndt, **Personenverkehr:** Regula Herrmann, **Finanzierung:** Pierre-André Meyrat, Stellvertretender Direktor



FINANZIERUNG — DIE ABTEILUNG FINANZIERUNG IST FÜR DEN REGIONALEN PERSONENVERKEHR, DEN GÜTERVERKEHR SOWIE FÜR DIE FINANZIERUNG DES SCHIENNENNETZES VERANTWORTLICH.

Die Abteilung Finanzierung wird von Pierre-André Meyrat geleitet und umfasst die Sektionen Schiennetz, Güterverkehr und Personenverkehr. Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist die wichtigste Aufgabe der Sektion Schiennetz. Sie ist zuständig für die Zahlungen, die der Bund für den Betrieb, den Substanzerhalt und die Verbesserung der Anlagen des Schienenverkehrs ausrichtet und sorgt für das Finanzcontrolling. Zu den Aufgaben der Sektion gehören auch die Steuerung und Planung des Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds). Über diesen Fonds werden Projekte wie beispielsweise die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) finanziert.

Die Sektion Personenverkehr befasst sich hauptsächlich mit der Bestellung und Finanzierung des regionalen öffentlichen Personenverkehrs. In Zusammenarbeit mit den Kantonen bestellt die Sektion die notwendigen Transportleistungen bei den Transportunternehmen, die für den regionalen Personenverkehr konzessioniert sind. Die hierfür nötigen Subventionen werden für jedes bestellte Transportangebot im Voraus festgelegt.

Mit Investitionsbeiträgen und Abgeltungen unterstützt die Sektion Güterverkehr die Bahnen dabei, ihre Angebote im Güterverkehr attraktiv zu gestalten. Damit leistet sie einen wesentlichen Beitrag, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu bewerkstelligen und den schweizerischen Schienengüterverkehr weiterzuentwickeln.

Die Abteilung Finanzierung erteilt auch Konzessionen und Bewilligungen für die im öffentlichen Verkehr tätigen Transportunternehmen und stellt Zulassungen für den Güter- und Personenverkehr auf der Strasse aus. Zusätzlich überprüfen die Fachpersonen der Abteilung Finanzierung, ob die finanziellen Mittel von den Transportunternehmen wie vereinbart verwendet und effizient eingesetzt werden.

Reihenfolge von links nach rechts: **Umwelt**: Dr. Markus Ammann, **Seilbahntechnik**: Laurent Queloz, **Bahnbetrieb**: Bruno Revelin, **Schifffahrt**: Gerhard Kratzenberg, **Bautechnik**: Thomas P. Lang, **Elektrische Anlagen**: Hermann Willi, **Sicherheitstechnik**: Wolfgang Hüppi, **Sicherheitsüberwachung**: Gery Balmer, **Sicherheit**: Pieter Zeilstra, Vizedirektor, **Fahrzeuge**: Daniel Kiener



SICHERHEIT — DIE ABTEILUNG SICHERHEIT BEFASST SICH MIT ALLEN FRAGEN RUND UM DIE SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR.

Unter der Leitung von Pieter Zeilstra unterstützen die Sektionen Umwelt, Bautechnik, Sicherheitstechnik, Elektrische Anlagen, Fahrzeuge, Bahnbetrieb, Sicherheitsüberwachung, Schifffahrt und Seilbahntechnik die Direktion sowie die anderen Abteilungen und Sektionen des Bundesamtes für Verkehr in allen sicherheitsrelevanten Fragen. Um das hohe Sicherheitsniveau des öffentlichen Verkehrs auch in Zukunft zu gewährleisten, erarbeitet die Abteilung Sicherheit die notwendigen Grundlagen und passt diese laufend an die neuen Anforderungen und den technischen Fortschritt an. Sie überprüft, ob die beim BAV eingereichten Projekte den Sicherheitsvorgaben entsprechen. Weiter überwacht sie, ob die Transportunternehmen die geltenden Sicherheitsvorschriften einhalten. Sollte die Sicherheit im Einzelfall nicht mehr gewährleistet sein, ordnet die Abteilung Auflagen an und setzt – wenn nötig – zusätzliche Sicherheitsmassnahmen durch.

Hauptaufgaben der Sektion Umwelt sind das Minimieren von Risiken, die durch den Transport gefährlicher Güter entstehen können, sowie die Beseitigung von Altlasten. Die Sektion Fahrzeuge beurteilt die sicherheitstechnischen Aspekte von Schienenfahrzeu-

gen und Bussen. Die Sektion Seilbahntechnik stellt sicher, dass die massgebenden sicherheitstechnischen und betrieblichen Anforderungen bei Seilbahnen eingehalten werden. Geht es um Entscheide des BAV im Bereich der Sicherungsanlagen, Telematikanwendungen, Starkstromanlagen oder Personenwarnsystemen, spielen die Sektionen Bautechnik, Elektrische Anlagen und Sicherheitstechnik eine wichtige Rolle.

Die Sicherheit ist nicht nur bei der Projektierung neuer Anlagen oder dem Bau neuer Fahrzeuge ein Thema: In der Betriebsphase beaufsichtigt die Sektion Sicherheitsüberwachung die Verkehrsunternehmen. Sie kontrolliert, ob diese die verlangten Sicherheitsstandards einhalten oder ob sie technische Produkte einsetzen, die die Sicherheit im öffentlichen Verkehr gefährden. Die Sektion Bahnbetrieb befasst sich mit dem operativen Eisenbahnbetrieb und kümmert sich unter anderem um die Fahrdienstvorschriften, die für alle Eisenbahnunternehmen im öffentlichen Verkehr verbindlich sind. Die Sektion Schifffahrt sorgt für einen sicheren Verkehr auf dem Wasser. Zudem ist sie für die meist internationalen Belange der Rheinschifffahrt zuständig.

Reihenfolge von links nach rechts: **Bewilligungen I:** Franziska Sarott-Rindlisbacher, **Bewilligungen II:** Pierre-André Pianzola, **Infrastruktur:** Toni Eder, Vizedirektor, **Planung:** Hauke Fehlberg, **Zulassung und Regelwerke:** Jürg Lütcher, **Grossprojekte:** Dr. Rudolf Sperlich



INFRASTRUKTUR — DIE ABTEILUNG INFRASTRUKTUR PLANT DEN AUSBAU, STEUERT GROSSPROJEKTE UND BEWILLIGT BAUTEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR.

Die Abteilung Infrastruktur unter der Leitung von Toni Eder setzt sich aus den Sektionen Planung, Grossprojekte, Bewilligungen I, Bewilligungen II sowie Zulassungen und Regelwerke zusammen.

Die Sektion Planung verantwortet die strategische Angebots- und Infrastrukturplanung für die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes und stimmt diese auf die Raumplanung sowie auf die Planung des Strassennetzes ab. Die Sektion Grossprojekte beaufsichtigt, koordiniert und steuert die Umsetzung der grossen Eisenbahn-Ausbauprojekte, wie zum Beispiel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), des Anschlusses an das Europäische Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss), der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) oder der Lärmsanierung der Eisenbahnen. Sie vertritt den Bund als Besteller dieser Grossprojekte und setzt sich für eine kosten- und termingerechte Realisierung ein.

Die Sektionen Bewilligungen I und II erteilen Bewilligungen für Bauten der Eisenbahninfrastruktur, für Seilbahnanlagen und für Landungsstellen der öffentlichen Schifffahrt. Die beiden Sektionen stellen zudem Betriebsbewilligungen und Infrastrukturkonzessionen aus.

Die Sektion Zulassungen und Regelwerke koordiniert den Netzzugang für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie erteilt Zulassungen für Rollmaterial, Anlagen und Personal, sofern dieses mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut ist. Sie hält zudem das gesamte technische und betriebliche Regelwerk auf dem neusten Stand der Technik und stellt die Fachkontakte auf internationaler Ebene sicher.

Betriebswirtschaft und Organisation:
Christine Stoller-Gerber, Abteilungschefin



Revision:
Robert Gugger



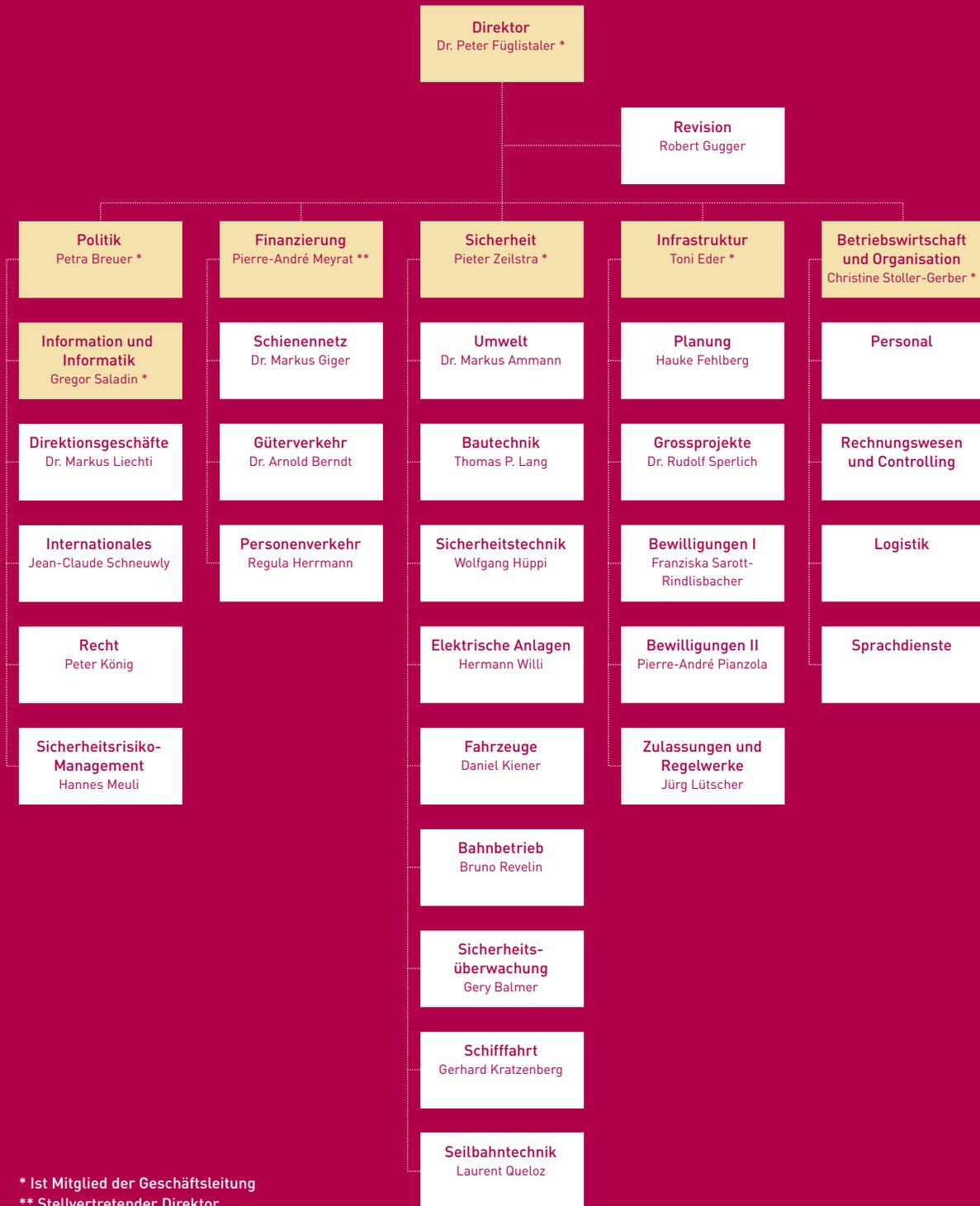
BETRIEBSWIRTSCHAFT UND ORGANISATION __
DIESE ABTEILUNG KÜM-MERT SICH UM PERSONAL- UND FINANZFRAGEN, MATERIAL, SICHERHEIT UND ÜBERSETZUNGEN.

Die Abteilung Betriebswirtschaft und Organisation steht unter der Leitung von Christine Stoller-Gerber. Sie ist zuständig für die zahlreichen internen Dienstleistungen, die für einen reibungslosen Betrieb des Amtes notwendig sind. Dazu zählen die Ressourcensteuerung und Personalbetreuung, inklusive der beruflichen Weiterbildung und der Betreuung der Auszubildenden in den Sparten Kaufmännische Lehre oder Mediamatik. Im Weiteren ist die Abteilung verantwortlich für die Budgetierung und die Finanzplanung, die Materialversorgung, die Sicherheit und Organisation im Amt und für sämtliche Übersetzungen der vom Amt redigierten Texte. Die Abteilung Betriebswirtschaft und Organisation gliedert sich in die Bereiche Personal, Rechnungswesen und Controlling, Logistik und Sprachdienste.

REVISION __ DIESE STELLE PRÜFT, OB DIE MITTEL DES BUNDES INTERN UND EX-TERN KORREKT VERWENDET WERDEN.

Die Revisionsstelle ist dem Direktor unterstellt. Sie nimmt ihre Aufgaben selbständig und unabhängig wahr. Robert Gugger und sein Team prüfen laufend, ob das BAV seine Aufgaben rechtlich einwandfrei und wirksam erfüllt und ob die vorhandenen Mittel wirtschaftlich eingesetzt werden. Bei subventionierten Transportunternehmen prüft die Revisionsstelle vor Ort, ob die Gelder der öffentlichen Hand korrekt verwendet werden.

DAS ORGANIGRAMM



	Abfahrt	Départ	Partenza	
15.53	Lenzburg		ZUERICH HB	4
15.54	Oberentfelden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
15.56	Wildegg-Insig	Reinach AG	MENZIKEN	12
16.02	Ottens		LANGENTHAL	4
16.09	Oberentfelden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
16.11	Seltz-Betsch	Reinach AG	MENZIKEN	12
16.14	Brugg	Baden	ZUERICH HB	3
16.14			OLTEN	5
16.17	Lenzburg	Brugg AG	WETZIKON	4
16.19	Lenzburg	Brugg AG	BADEN	2
16.23	Lenzburg	Landquart	CHUR	3
16.24	Oberentfelden	Muhlen	SCHOEFTLAND	13
16.26	Seltz-Betsch	Reinach AG	MENZIKEN	12
16.30	Ottens	Seltz-Betsch	GENEVE - AEROPORT	4



DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IN DER SCHWEIZ

IN KEINEM ANDEREN LAND IST DAS ANGEBOT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR SO DICHT WIE IN DER SCHWEIZ. WO NÖTIG, SORGT DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR FÜR WEITERE VERBESSERUNGEN.

Das Bundesamt für Verkehr und seine Partner haben die Aufgabe, die von der Politik festgelegte Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Die Verfassung sieht vor, dass das öffentliche Verkehrsnetz allen Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes nach gleichen Grundsätzen und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen soll. Ausgehend von diesem Auftrag bestellen Bund, Kantone und Gemeinden bei den konzessionierten Transportunternehmen die notwendigen Dienstleistungen. Zusätzlich leistet der Bund namhafte finanzielle Beiträge für Erhalt und Ausbau der Schweizer Schieneninfrastruktur. Insgesamt setzen Bund, Kantone und Gemeinden jährlich rund 8,2 Milliarden Schweizer Franken für den öffentlichen Verkehr ein. Angesichts der umfangreichen Aufgaben sind diese Mittel relativ knapp bemessen. Umso wichtiger ist es, diese gezielt und wirtschaftlich einzusetzen. Dafür steht das BAV ein.

ÜBER 400 UNTERNEHMEN

Über 400 Unternehmen mit rund 91'000 Beschäftigten bieten in der Schweiz Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr an. Die Schweiz hat das Ziel, mit mehr Wettbewerb noch bessere Angebote im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr zu schaffen.

Deshalb hat sie im letzten Jahrzehnt den Markt schrittweise auch für ausländische Transportunternehmen geöffnet, dies vor allem im Schienengüterverkehr.

ÜBER DIE LANDESGRENZEN HINAUS

Die schweizerische Verkehrspolitik muss auf internationaler Ebene koordiniert und vertraglich abgesichert werden. Deshalb steht das BAV in regelmässigem Kontakt mit der EU und anderen Staaten und engagiert sich in internationalen Gremien. Die Umsetzung und laufende Aktualisierung der Anhänge zum Landverkehrsabkommen mit der EU ist ein wichtiges Beispiel dafür.

DIE ZENTRALE STELLUNG DER EISENBAHN __ 5200 KM GLEISE: DIE SCHWEIZ VERFÜGT ÜBER EINES DER DICHTESTEN BAHNNETZE EUROPAS. IN KAUM EINEM ANDEREN LAND WIRD SO OFT UND SO GERN MIT DER BAHN GEREIST WIE IN DER SCHWEIZ.

Die Eisenbahn genießt in der Schweiz einen hohen Stellenwert. Schweizerinnen und Schweizer benutzen sie durchschnittlich 50 Mal im Jahr. Heutige Prognosen gehen von einer anhaltend wachsenden Mobilität von Personen und Gütern aus. Die Möglichkeiten, den Strassenverkehr weiter wachsen zu lassen, sind aufgrund der Topographie und der Umweltbelastung begrenzt. Deshalb setzt die Schweiz auf die Modernisierung und den Ausbau der Eisenbahn als Alternative zum Individualverkehr.

BAHNREFORMEN SCHAFFEN GUTE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) 1996 und der Bahnreform 1 von 1999 wurden die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Bahnbetrieb angepasst. Mehr wirtschaftliche Eigenverantwortung, aber auch klare Leistungsaufträge machten die Schweizer Bahnunternehmen produktiver und wettbewerbsfähiger. Der Schienengüterverkehr wurde liberalisiert, und inzwischen sind verschiedene Güterbahnen in der Schweiz tätig. Die Bahnreform 2 wurde in Teilpakete aufgliedert. Mit der Revision der Erlasse zum öffentlichen Verkehr wurde auf Anfang 2010 die Gleichstellung aller Transportunternehmen – vor allem im

Finanzbereich – festgelegt und das Bahnpolizeirecht an die heutigen Anforderungen angepasst. In einem zweiten Schritt wurden die gesetzlichen Regelungen für Ausschreibungen im Bahn- und Busbereich verbessert. Mit dem dritten Reformpaket soll die historisch gewachsene Organisation bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

WEITERER AUSBAU UND FÖRDERUNG IM RAHMEN DER VERLAGERUNGSPOLITIK

Damit die wachsende Nachfrage nach Verkehrsleistungen befriedigt werden kann, muss das Angebot erweitert werden. Die Schweiz investiert dort, wo solche Investitionen die grösste Wirkung entfalten. Zu den grossen Infrastrukturprojekten zählen die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die Lärmsanierung des Rollmaterials und des Eisenbahnnetzes, der Anschluss der Schweiz an das Europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) sowie die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). Mit der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI hat der Bundesrat die Basis gelegt, damit die Eisenbahninfrastruktur auch in den kommenden Jahrzehnten finanziert und weiter ausgebaut werden kann.

Die St. Adrian-Brücke bei Walchwil auf der SBB-Strecke Zürich – Arth-Goldau.



Ein weiteres Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik ist es, die Lastwagenfahrten durch die Alpen zu reduzieren und die Gütertransporte auf die umweltfreundlichere Eisenbahn zu verlagern. Mit verschiedenen Massnahmen, zum Beispiel der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), sorgt der Bund dafür, dass die Bahn die hierfür nötigen Rahmenbedingungen erhält.

Seilbahnen haben in der Schweiz eine lange Tradition.



DIE «TRAGENDE» ROLLE DER SEILBAHNEN __ DIE SEILBAHNEN SPIELEN EINE WICHTIGE ROLLE FÜR DEN TOURISMUS. DAS BAV SORGT DAFÜR, DASS SIE SICHER UND UMWELTVERTRÄGLICH SIND.

Seilbahnen haben in der Schweiz eine lange Tradition. Ohne sie wären attraktive touristische Angebote in den Bergregionen nicht möglich. Derzeit sind in der Schweiz rund 1800 Anlagen in Betrieb. Das BAV ist für die etwa 650 eidgenössisch konzessionierten Anlagen zuständig. Die Verantwortung für Schlepplifte, Kleinseilbahnen und Seilbahnen ohne gewerbsmässige Personenbeförderung liegt bei den Kantonen.

Um mit der starken Konkurrenz im Tourismus mithalten zu können, bauen die Unternehmen laufend neue Anlagen und modernisieren bestehende Bahnen. Das BAV ist für die Konzessionen und Plangenehmigungen zuständig, es erteilt die Betriebsbewilligungen und anerkennt die Technischen Leiter für Seilbahnen. Dabei sind vor allem die Aspekte technische Sicherheit und Umweltverträglichkeit elementar, sowohl während der Projektierung als auch später in

der Betriebsphase. Wie bei anderen Unternehmen im öffentlichen Verkehr sorgt das BAV auch bei den Seilbahnunternehmen dafür, dass sie die geltenden Vorschriften, Normen und Standards einhalten. Stellt das BAV Mängel fest, erlässt es Auflagen. Das Unternehmen muss dann Massnahmen ergreifen, um die Systemsicherheit und den sicheren Betrieb einer Seilbahnanlage wieder zu gewährleisten.



DIE SCHWEIZER SCHIFFFAHRT __ DER RHEIN IST DIE WICHTIGSTE WASSERSTRASSE EUROPAS. IM AUSFLUGSVERKEHR UND TOURISMUS SPIELT DIE SCHIFFFAHRT EBENFALLS EINE WICHTIGE ROLLE.

Die rund 170 Schiffe der eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen befördern auf den Schweizer Seen und den Grenzgewässern rund 13 Millionen Passagiere pro Jahr. Die Schifffahrt spielt eine wichtige Rolle im Tourismus und beim Ausflugsverkehr. Aber nicht nur: Etwa 260 Lastschiffe transportieren jährlich rund 4 Millionen Tonnen Material auf den Schweizer Gewässern. Von besonderer Bedeutung ist die Rheinschifffahrt: Über 10 Prozent des gesamten schweizerischen Aussenhandels werden über den Rhein abgewickelt. In den Schweizerischen Rheinhäfen werden jährlich etwa 7 Millionen Tonnen Güter und etwa 100'000 Container umgeschlagen.

Auf europäischer Ebene hat sich der Rhein zur wichtigsten Wasserstrasse entwickelt. Diese Entwicklung wurde durch die revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (die sog. Mannheimer Akte) begünstigt. Mit diesem Vertrag verfügt die Schweiz über einen völkerrechtlich garantierten Zugang zur Nordsee. Mit der Wahrung der freien Schifffahrt auf dem Rhein und der Förderung der Rheinschifffahrt wurde die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beauftragt. Die ZKR besteht aus fünf Mitgliedstaaten: Der Schweiz, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Belgien.

In der nationalen Schifffahrtsgesetzgebung regelt das BAV die Fragen des Schiffbaus, des Schiffsverkehrs und der Zulassung des nautischen Personals. Es überwacht die eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen und prüft, ob diese die geltenden Normen und Standards einhalten. Die übrige Schifffahrt wird durch die Kantone überwacht. Das BAV wirkt zudem in den internationalen Schifffahrtskommissionen für den Genfersee, den Bodensee und die Tessiner Seen bei der Anpassung oder der Redaktion neuer Abkommen massgeblich mit.

Mit Kontrollen vor Ort sorgt das BAV für einen sicheren Schienen-Güterverkehr.



DIE SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR __ DAS REISEN MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN SOLL NICHT NUR KOMFORTABEL UND ZUVERLÄSSIG, SONDERN VOR ALLEM AUCH SICHER SEIN.

Für das Bundesamt für Verkehr ist die Sicherheit eine Kernaufgabe. Das BAV beaufsichtigt alle vom Bund konzessionierten Transportunternehmen, die im öffentlichen Verkehr tätig sind. Dazu zählen Bahn-, Schifffahrts-, Seilbahn- wie auch Busunternehmen. Das BAV bereitet sicherheitsrelevante Gesetze und Verordnungen vor und stellt sicher, dass diese Vorschriften von den Transportunternehmen eingehalten werden.

Höhere Geschwindigkeiten, rascher aufeinander folgende Züge und komplexere Technik dürfen die Sicherheit nicht beeinträchtigen. Andererseits muss der im öffentlichen Verkehr angestrebte Sicherheitsstandard finanzierbar sein und gegenüber wirtschaftlichen Aspekten abgewogen werden.

Die Verantwortung für die Sicherheit liegt zwar in erster Linie bei den Transportunternehmen. Das BAV trägt mit seiner Aufsichtstätigkeit jedoch massgebend dazu bei, dass allfällige Mängel im Sicherheitssystem rasch erkannt und wo nötig umgehend behoben werden. Diese Sicherheitsaufsicht läuft in drei Phasen ab:

1. PRÄVENTION:

Bevor eine Anlage oder ein Fahrzeug in Betrieb geht, führt das BAV im Rahmen des Bewilligungsverfahrens eine risikoorientierte Sicherheitsüberprüfung durch und entscheidet dann über die Betriebsbewilligung.

2. ÜBERWACHUNG:

Ist die Anlage oder das Fahrzeug in Betrieb, beaufsichtigt und prüft das BAV, ob die Transportunternehmen alle damit verbundenen Vorschriften einhalten – unter anderem durch Audits und Betriebskontrollen. Mit der Marktüberwachung wirkt das BAV zudem darauf hin, dass von den Herstellern keine technischen Produkte in Verkehr gebracht werden, die die Sicherheit im öffentlichen Verkehr beeinträchtigen könnten.

3. ANPASSUNG DER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN:

Das BAV nutzt Ereignismeldungen, Ergebnisse von Audits oder Betriebskontrollen sowie neue technische Erkenntnisse als Grundlage, um die bestehenden Sicherheitsstandards zu verbessern. Es passt diese praxisorientiert den wachsenden Anforderungen und dem Stand der Technik an.

Das Parlament entscheidet über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.



ZEB UND FABI — MIT DEN PROGRAMMEN ZEB UND FABI WIRD DIE BAHNINFRASTRUKTUR IN DEN NÄCHSTEN JAHREN UND JAHRZEHNTE WEITER AUSGEBAUT.

Das Programm Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) wurde 2009 vom Parlament beschlossen. Es umfasst Investitionen im Umfang von rund 5,4 Milliarden Franken, zum Beispiel den drei Kilometer langen Eppenbergtunnel, der im Rahmen des Vier-spurausbaus zwischen Aarau und Olten gebaut wird. Die geplanten Ausbauten sollen bis 2025 erfolgen. Mit ihnen kann das Angebot im Personenverkehr verbessert und die Produktivität im Schienen-Güterverkehr gesteigert werden.

Im Jahr 2012 hat der Bundesrat die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) an das Parlament überwiesen. FABI enthält das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), welches die Planung der Eisenbahninfrastruktur bis Mitte des Jahrhunderts weiterführt. Der erste Ausbauschnitt von STEP hat mit dem Jahr 2025 den gleichen Zeithorizont wie die Investitionen von ZEB. Primär sind Ausbauten der Bahnknoten Lausanne, Basel und Bern vorgesehen. Insgesamt investiert der Bund bis 2025 rund 10 Milliarden Franken in den Ausbau der Bahninfrastruktur.

Zusätzlich soll mit FABI die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig sichergestellt werden. Dazu soll ein neuer Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden. Er wird den FinöV-Fonds ablösen, über den bisher nur Grossprojekte wie die NEAT finanziert werden.

VERLAGERUNG DES GÜTERVERKEHRS UND DIE NEAT — DAS BAV SETZT DEN AUFTRAG UM, DEN ALPENQUEREN- DEN GÜTERVERKEHR AUF DIE SCHIENE ZU VERLAGERN. DIE NEAT SPIELT DABEI EINE WICHTIGE ROLLE.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein wichtiges Anliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Dank der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lastwagen und der Förderung des Bahngüterverkehrs können jährlich rund 600'000 alpenquerende Lastwagenfahrten vermieden werden. Dennoch blieb die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten im Jahr 2011 mit 1,26 Millionen deutlich über dem angepeilten Zwischenziel von 1 Million. Gemäss aktuellen Prognosen dürfte auch das Ziel von noch 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten im Jahr 2018 verfehlt werden. Der Bundesrat sieht deshalb zusätzliche Massnahmen vor, um die Verlagerung voran zu treiben. So soll die Gotthard-Achse für den Bahntransport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von 4 Metern ausgebaut werden. Zudem sollen südlich der Alpen neue Terminalkapazitäten für den kombinierten Verkehr geschaffen werden.

Eine wichtige Rolle bei der Verlagerungspolitik spielt die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Die NEAT gilt national und international als wegweisendes Projekt für den Güter- und Personenverkehr. Die drei neuen Alpentunnel durch den Lötschberg, den Gotthard und den Monte Ceneri gehören weltweit zu den grössten Bauprojekten. Während der Lötschberg-

Basistunnel bereits seit 2007 in Betrieb ist, wird dies beim Gotthard-Basistunnel Ende 2016 der Fall sein. Mit 57 Kilometern wird er der längste Eisenbahntunnel der Welt sein. Mit ihren Basistunnels ist die NEAT als Flachbahn konzipiert. Zusammen mit dem Ceneri-Basistunnel, der voraussichtlich 2019 in Betrieb geht, verkürzt der Gotthard-Basistunnel den Weg von Basel nach Chiasso um 40 Kilometer. Auf diese Weise steigert die NEAT die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse, sowohl in Bezug auf die Transportkapazitäten wie auch hinsichtlich der Fahrzeiten. Die NEAT ermöglicht höhere Geschwindigkeiten und den Einsatz schwerer Güterzüge. Zudem sind weniger Lokomotiven nötig.

Ein Intercity-Zug am Lötschberg-Basistunnel.



Dank Investitionen im In- und Ausland reisen die Passagiere schneller nach Paris oder München.



ANSCHLUSS ANS HOCHLEISTUNGSNETZ __ MIT DEM PROJEKT HGV-ANSCHLUSS WIRD DAS SCHWEIZER SCHIENENNETZ BESSER AN DIE EUROPÄISCHEN BAHNSCHNELLSTRECKEN ANGEBUNDEN.

Im Rahmen des Projekts HGV-Anschluss werden verschiedene Strecken in der Schweiz ausgebaut und es werden Neubaustrecken im Ausland gefördert. Ziel sind schnellere Verbindungen zwischen der Schweiz und den Nachbarländern. Ein Beispiel ist der Ost-Ast der TGV-Strecke Rhein-Rhone, den die Schweiz mit 100 Millionen Franken mitfinanziert hat. Seit der Inbetriebnahme Ende 2011 verkürzt er die Reisezeit von Zürich und Basel nach Paris um eine halbe Stunde. Neben Paris werden nach Abschluss des Programms auch München, Ulm, Stuttgart, Lyon und Südfrankreich schneller per Bahn erreichbar sein. Mit den HGV-Anschlüssen wird die Schweiz wirtschaftlich und touristisch gestärkt. Die HGV-Anschlüsse tragen auch dazu bei, einen möglichst grossen Anteil des internationalen Verkehrs auf der Schiene zu führen.

Dank der Sanierung des Rollmaterials wird der Bahnlärm überall reduziert.



LÄRMSANIERUNG __ BEIM SCHUTZ VOR EISENBAHN-
LÄRM IST DIE SCHWEIZ INTERNATIONAL FÜHREND.
DANK LEISEN ZÜGEN UND LÄRMSCHUTZWÄNDEN
KÖNNEN DIE ANWOHNER RUHIG SCHLAFEN.

Die Schweiz hat 1998 ein umfassendes Programm eingeleitet, um die Anwohner vor dem Lärm zu schützen, den der Bahnverkehr verursacht. Hauptelemente sind die Sanierung des Rollmaterials – zum Beispiel durch den Einbau von leiseren Bremsen – sowie Lärmschutzwände und Schallschutzfenster. Das ursprüngliche Lärmsanierungsprogramm ist bereits sehr weit fortgeschritten und wird per 2015 abgeschlossen. Der gesamte schweizerische Rollmaterialbestand wird bis dann saniert sein. Im Jahr 2012 hat der Bundesrat ein Nachfolgeprogramm in die Vernehmlassung gegeben. Mit diesem schlägt er insbesondere Grenzwerte vor, welche dazu führen, dass ab 2020 keine ausländischen Güterwagen mit alten Grauguss-Sohlen-Bremsen mehr durch die Schweiz fahren dürfen. Weiter hat der Bundesrat lärmdämpfende Massnahmen an den Schienen, weitere Lärmschutzwände und Sanierungen von Stahlbrücken in das Nachfolgeprogramm zum Lärmschutz aufgenommen.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesamt für Verkehr, Bern;
2012, www.bav.admin.ch

Konzept und Gestaltung:

by the way communications, Bern;
www.bytheway.ch
grafikraum, Bern;
www.grafikraum.ch

Übersetzung:

Sprachdienste BAV

Deutsch

Vertrieb:

BBL, Verkauf Bundespublikationen,
CH-3003 Bern
www.bundespublikationen.admin.ch
Art.-Nr. 802.229 d
07.12 2500 860292130

Français

Diffusion:

OFCL, Vente des publications fédérales,
CH-3003 Berne
www.bundespublikationen.admin.ch
No d'art. 802.229 f
07.12 1500 860292130

Italiano

Distribuzione:

UFCL, Vendita di pubblicazioni federali,
CH-3003 Berna
www.bundespublikationen.admin.ch
No. 802.229 i
07.12 500 860292130

English

Distribution:

SFBL, Distribution of Publications,
CH-3003 Berne
www.bundespublikationen.admin.ch
No. 802.229 e
07.12 500 860292130

