

Beispiele innovativer Schweizer Transportunternehmen

Der öffentliche Verkehr braucht Innovationen. Nachfolgend werden zwei besonders aktive öffentliche Transportunternehmen vorgestellt:

Aare Seeland mobil gewinnt Preis des Weltverbandes des öffentlichen Verkehrs

Das Streckennetz der bei Aare Seeland mobil zusammengeschlossenen Bahnen, Busse und Schiffe beträgt stattliche 400 km. Das Unternehmen hat für seine beispielhafte Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs im Schweizerischen Mittelland den Preis der Union internationale des transports publics (UITP) erhalten, wie der „Bund“ berichtet. Nicht nur auf der technischen Ebene denkt Aare Seeland mobil mit Niederflurbussen, dem grössten solarbetriebenen Schiff der Welt und neuartigen Pendelzugkompositionen voraus, sondern auch im Bereich Marketing: Das Unternehmen hat ein eigenes Reiseveranstaltungsprogramm aufgebaut, mit Angeboten im Binnen- und im Fernreisebereich. In einem Interview gibt Ulrich Sinzig, Direktor der Aare Seeland mobil, Auskunft über heutige und zukünftige Strategien seines Unternehmens.

Seit 1888 innovativ: Die Verkehrsbetriebe Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve

Zwischen Vevey und Villeneuve fuhr ab 1888 die erste Trambahn der Schweiz. Deren Betreiberin, die Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV), zählt auch heute noch zu den innovativsten Verkehrsunternehmen der Schweiz: Ab 2002 ist beispielsweise die ganze Flotte auf Niederflur umgestellt, alle Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegsrampe für Behinderte. Denis Detrey, Direktor der VMCV, nimmt im Interview mit dem Magazin „Via“ Stellung zur Pionierrolle der VMCV, den nicht immer einfachen Aufgaben des öffentlichen Verkehrs im zersiedelten Raum des unteren Genfersees, und den Plänen für die nächsten Jahre. Detrey: „Ich bin immer offen für Neuerungen“.

15. April 2002

Ein Netzwerk für die Mobilität

AARE SEELAND MOBIL / Schiene, Strasse und Wasser sind ihre Elemente. Bahn, Bus und Schiff ihre Mittel, um das ganze Jahr über täglich Pendler und Touristen zu befördern. Das in Langenthal beheimatete Transportunternehmen hat für seine beispielhafte Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs zwischen Ins und St. Urban LU den Preis der Union internationale des transports publics (UITP) zugesprochen erhalten. Im Jahr 2002 steht das Erlebnis Expo.02 im Mittelpunkt der Unternehmenstätigkeit.

Noch vor kurzem hiess sie OSST - Oberaargau-Solothurn-Seeland Transport - und war eine Betriebsgemeinschaft von vier kleinen Transportunternehmen: der Biel-Täuffelen-Ins Bahn (BTI), der Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB), der Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) und der Oberaargauischen Automobil Kurse (OAK). Daraus entstand in einer Fusion 1999 die Aare Seeland mobil AG, gemäss Hans Rat, dem Generalsekretär des Weltverbands des öffentlichen Verkehrs, «das europaweit am stärksten diversifizierte Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs». Zu ihm gehören ebenfalls die Partnerunternehmen Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG) und die Ligerz-Tessenberg-Bahn (LTB). Das Streckennetz der Gruppe ist mit rund 400 Kilometern für schweizerische Verhältnisse beachtlich. Aussergewöhnlich sind die Verknüpfungen und die für ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs entwickelten Aktivitäten rund um den Tourismus.

Innovation gross geschrieben

Aare Seeland mobil fällt in Fachkreisen immer wieder mit aussergewöhnlichen Neuerungen auf. Mit dem Semikatamaran «Siesta» für die Aareschiffahrt machte man schon 1991 Furore und doppelte letztes Jahr mit dem grössten Solarschiff der Welt «MobiCat» auf dem Bielersee nach. Dieses fand Eingang ins Guinness Book of Records für seinen sparsamen Energieverbrauch. Mit 110 Passagieren an Bord überwand es eine Strecke von 10 Kilometern in 59 Minuten und 55 Sekunden und benötigte lediglich 22 Kilowattstunden pro Person und Kilometer.

Auf der Schmalspurstrecke Biel-Täuffelen-Ins verkehren seit 1997 die ersten Niederflur-Gelenktriebwagen GTW 2/6 des thurgauischen Fahrzeugherstellers Stadler. Die neue Generation von Niederflurfahrzeugen mit dem Antriebsteil zwischen den zwei Steuerwagen der Pendelzugkomposition hat europaweit - und sogar in den USA - Schule gemacht. Die Regionalbahn im bernischen Seeland steigerte dank dem höheren Fahrzeugkomfort die Frequenzen um 10 Prozent und durch die erhöhte Reisegeschwindigkeit gelangen Fahrplananpassungen, die nochmals eine Passagierzunahme von 10 Prozent ergaben. Für die Pionierleistung erhielt die Aare Seeland mobil 1999 den Innovationspreis im öffentlichen Verkehr des Schweizer Eisenbahner-Verbands SEV und des Verkehrs-Clubs der Schweiz.

Im Bereich Bus ist die Einführung des Bahnersatzes für die Auftraggeberin SBB zwischen Wynigen und Herzogenbuchsee erwähnenswert, der zu einer massiv besseren Erschliessung des westlichen Oberaargaus durch den ÖV geführt hat.

Auf touristischer Schiene

Der Aufbau eines eigenen Reiseveranstalterprogramms ist in jüngerer Zeit erfolgt und dient dem Ziel, Mehrwert durch Synergien zu schaffen. Dabei verfolgt Aare Seeland tours drei Strategien:

- den Binnentourismus ins Mittelland mit attraktiven Tagesangeboten zu fördern
- die Betten- und Transportkapazitäten durch den Incoming-Tourismus im Schweizer Mittelland besser zu nützen

- den Wiederverkauf von Reiseleistungen und Pauschalferienarrangements im Outgoing zu pflegen

Unter der Führung von Marketingleiter Martin Wittwer wurden die «Freizeithits im Aare- und Seeland» entwickelt, die Wander-, Velo- und Skatetripps, Ausflugsideen und Kulturziele für Einzelgäste einschliessen. Unter dem Titel «Erlebnis Schweiz» schlägt er in enger Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Espace Mittelland, in der Zentral- und Ostschweiz und Graubünden originelle und massgeschneiderte Freizeit- und Reiseideen für Firmen, Vereine und Gruppen an.

Im Jahr 2002 schliesslich steht das Erlebnis Expo.02 im Mittelpunkt, für das 1001 Reise-Ideen und -Pakete rund um die Landesausstellung im 3-Seen-Land entwickelt wurden. Die Angebote sind auch für ausländische Gruppen geeignet, und es wurden entsprechende Anstrengungen unternommen, vorab aus dem süddeutschen Raum Tagesgäste zu gewinnen oder über die Mitgliedschaft bei Schweiz Tourismus auch länger dauernde Aufenthalte zu generieren.

Potenziale und Perspektiven

Direktor Ulrich Sinzig und sein motiviertes Team geben sich mit den Auszeichnungen nicht zufrieden. Kaderausbildung - beispielsweise im Rahmen des Programms zum diplomierten ÖV-Manager -, Engagements in nationalen und internationalen Gremien zur Netzwerkerweiterung und dem Informationsinput sind die Basis, um sich im Wettbewerb mit der Strasse und den anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr zu behaupten. Visionär ist das Projekt einer Verlängerung der Biel-Täuffelen-Ins Bahn vom Bahnhof Biel ins Bözingerfeld. Mittels einer attraktiven, tramartigen Verbindung könnte die Verkehrssituation in der staugeplagten Stadt Biel markant verbessert werden.

Im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 schlägt die Aare Seeland mobil eine Verlängerung der Schmalspurlinie von Niederbipp zum Knoten Oensingen vor. Dabei könnten nicht nur die Verbindungen aus dem Oberaargau nach Zürich und in die Ostschweiz verbessert, sondern auch das Industriegebiet Niederbipp optimal erschlossen werden. Hier liegt die grösste zusammenhängende Industrielandreserve des Kantons Bern.

Stolzer Zahlenspiegel

Mit den Fahrzeugen der Aare-Seeland-mobil-Gruppe (asm) reisen jährlich weit über 5 Millionen Passagiere. Sie betreibt 25 Linien in 5 Kantonen und erschliesst 61 Gemeinden mit 180 000 Einwohnern über Bahnstrecken von 57 Kilometern Länge mit 52 Haltestellen und verfügt über ein Busnetz von 135 Kilometern mit 130 Stopps. Dazu befördert asm 125 000 Tonnen Güter - das entspricht 15 000 Lastwagenfahrten - auf der Schiene.

Dreischienengleise und Rollböcke erlauben das Zirkulieren von Normalspurwagen auf dem Schmalspurnetz der Aare Seeland mobil im Oberaargau. Die rund 300 Mitarbeitenden erzielen jährlich einen Umsatz von gegen 50 Millionen Franken.

Das neue Standbein der Reiseveranstaltung und des Wiederverkaufs von Reiseleistungen - die Aare Seeland tours - erzielte im Jahr 2000 mit den beiden Verkaufsstellen in Nidau und Langenthal eine Umsatzsteigerung von 21,7 Prozent, und die Einnahmen übertrafen bereits jene aus dem Personenverkehr.

Der Bund, 15. März 2002

Ulrich Sinzig: «Unser Unternehmen ist ein Gemischtwarenladen»

Ulrich Sinzig ist Fürsprecher und Direktor der Aare Seeland mobil. Er gehört dem Verwaltungsrat der SBB als Vizepräsident an und ist Vizepräsident bei Schweiz Tourismus. Er amtiert zudem als Präsident von Schweiz Mittelland Tourismus und als Verwaltungsrat des Kursaals Bern. Seit einem knappen Jahr ist er ebenfalls Vizepräsident des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (UITP).

Herr Sinzig, Sie selbst bezeichnen Ihr Unternehmen als «Gemischtwarenladen». Bleibt Ihnen da noch eine Kernkompetenz?

Ulrich SINZIG *: Der öffentliche Personenverkehr ist und bleibt unser Kerngeschäft. Die Aare Seeland mobil versteht sich als Anbieter von Gesamtmobilitätsleistungen. Wir wollen unseren Kunden mehr bieten als die tägliche Fahrt zur Arbeit oder in die Schule. Einerseits versuchen wir mit Angeboten im Freizeitverkehr unsere Infrastrukturen am Wochenende besser auszulasten.

Dieser ist bekanntlich ein Wachstumsmarkt, an dem wir teilhaben wollen. Mit der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft liegen wir hier genau richtig. Um unseren Kunden nicht einfach eine Schifffahrt mit Verpflegung zu bieten, verfügen wir über eine topp gestaltete Flotte und eine eigene hochwertige Gastronomie an Bord und nun neu mit dem Hafenrestaurant in Biel sogar an Land. Die Palette der Aare-Seeland-mobil-Tätigkeiten ist wirklich breit, doch stehen alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Kerngeschäft.

Ihr Streckennetz reicht von Ins bis St. Urban, ist jedoch nicht zusammenhängend. Welche Synergien sind da und bei der Vielfalt Ihrer Transportformen überhaupt möglich?

Die Vorstellung, dass nur bei einem physisch zusammenhängenden Netz Synergien zu schaffen seien, ist überholt. Auf jeder Stufe lassen sich Synergien erzielen, sei es, dass wir statt vier nur noch eine Generalversammlung abhalten müssen, dass eine Direktion die ganze Gruppe führt und dass wir unsere Mitarbeiter bedarfsgerecht jeweils am richtigen Ort einsetzen können.

Generell ist die Landschaft der Konzessionierten Transportunternehmungen in der Schweiz geprägt von zu vielen kleinen und mittelgrossen Einheiten. Economies of scale lassen sich durch zielgerichtete Kooperationen verwirklichen - dazu braucht es nicht gleich eine Fusion. Eine Besonderheit der Aare Seeland mobil ist das grosse Netzwerk mit vielen Kooperationen. So sichern wir uns die Kernkompetenz «Verkehrsplanung» beispielsweise in einem gemeinsamen Tochterunternehmen mit Bernmobil und dem Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS.

Sie eröffnen im Bahnhof Bern - der Höhle des Löwen SBB - ein Reisebüro von Aare-Seeland tours und gehen voll auf Konkurrenz zu den bereits etablierten Reisebüros Kipfer Reisen und SBB-Kuoni Reisebüro im Bahnhof. Was versprechen Sie sich von dieser Präsenz?

Auch der Löwe will ab und zu in die Ferien! Spass bei Seite: Das Potenzial im Bahnhof Bern mit täglich gegen 100 000 Reisenden ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Unser Reisebüro werden wir gemeinsam mit dem RBS betreiben.

Zielpublikum sind primär die RBS-Kunden, welche - wie unsere - künftig bei ihrem vertrauten öV-Unternehmen auch ihre Ferien buchen können. Im Gruppenreisegeschäft gehören wir im Übrigen mit den Angeboten zu «Erlebnis Schweiz» zu den ganz grossen Veranstaltern und Vermittlern. Eine Präsenz in Bern ist daher logisch und sinnvoll.

Sehen Sie das Wachstum der Aare-Seeland Gruppe nur noch im Bereich Touristik, oder gibt es auch Potenziale im öffentlichen Verkehr?

Selbstverständlich gibt es auch im Kerngeschäft Entwicklungsmöglichkeiten. Gerade im Busbereich, wo der Wettbewerb langsam zu spielen beginnt, werden künftig vermehrt Linien ausgeschrieben. Auch bei der Bahn sehen wir Entwicklungspotenzial. Im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 haben wir beispielsweise vorgeschlagen, die Linie Solothurn-Niederbipp bis nach Oensingen zu verlängern. Für rund 15 000 Anlieger am Jurasüdfuss könnte mit einer verhältnismässig bescheidenen Investition endlich eine attraktive öV-Verbindung Richtung Zürich geschaffen werden. Auch die Verlängerung der Linie Biel-Täuffelen-Ins bis in Bözingenmoos ist mittelfristig ein Thema. Anders können die enormen Verkehrsprobleme der Stadt Biel längerfristig gar nicht gelöst werden.

Sie sind Vizepräsident der Union internationale des transports publics (UITP), von der die Aare Seeland mobil als europaweit vorbildlich integriertes Unternehmen ausgezeichnet wurde. Wie beurteilen Sie die Chancen, dass das vorbildliche Mobilitätsverhalten der Schweizer bezüglich des öffentlichen Verkehrs auch im Ausland Schule machen könnte.

Die Schweizerinnen und Schweizer sind Europameister im Bahnfahren. Wir haben eines der weltweit besten öV-Systeme. Dieses müssen wir unbedingt pflegen. In vielen Ländern Europas ist der öffentliche Verkehr nach wie vor ein Transportmittel zweiter Wahl. Allerdings zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr nicht mehr nur ein Luft- und Lärmproblem darstellt, sondern zunehmend ein Platzproblem hat. Gerade in grösseren Städten Europas wird der öV zu einer echten Alternative: schnell - sicher - sauber.

Auch im Hochleistungsverkehr zwischen den grossen Zentren räumt die Bahn mittlerweile ab - schneller als im Flug wie beispielsweise Paris-Brüssel in 80 Minuten. Schwieriger wird es in ländlichen Gegenden. Insgesamt holen verschiedene Länder in Europa aber eindeutig auf. Belgien verfügt beispielsweise über ein ausgezeichnetes öV-System und über ein gesetzlich garantiertes Grundangebot für alle Einwohnerinnen und Einwohner. Und in Deutschland bringen innovative und privatwirtschaftlich organisierte Nahverkehrsunternehmen frischen Wind in die Basismobilität. Wie im Umweltschutzbereich darf sich die Schweiz auch im öffentlichen Verkehr nicht zu lange auf den Lorbeeren ausruhen.

Der Bund, 15. März 2002

Denis Detrey

«Immer offen für Neuerungen»

Via: Zwischen Vevey und Villeneuve fuhr ab 1888 die erste elektrische Trambahn der Schweiz. Weiss man noch, was den Ausschlag gab für diese Pioniertat abseits der grossen Städte?

Denis Detrey: Es war eine Zeit der Pioniere im Transportwesen. Man baute damals zahlreiche Bergbahnen. Für das Tram von Vevey nach Villeneuve stand zunächst ein Druckluftantrieb zur Diskussion. Dann setzte sich die Elektrizität durch. In unserer Region gab es noch keine Stromquellen. Deshalb hat man für das Tram auch gleich das erste Kraftwerk gebaut. Und weil dieses überschüssigen Strom produzierte, wurden andere Kunden versorgt, darunter die grossen Hotels. Das Tram gab also den Anstoss für die Einführung des Stroms in den Haushalten der Waadtländer Riviera.

Ihr Unternehmen, VMCV Transports publics, ist aus diesem Trambetrieb hervorgegangen. Auch die Nähe zur Elektrizitätswirtschaft ist geblieben.

VMCV gehört zum Elektrizitätsunternehmen Romande Energie, das total 900 Beschäftigte zählt. Davon arbeiten 110 Leute bei uns im Transportbereich. Drei der neun Linien, die wir betreiben, werden immer noch von der Romande Energie finanziell unterstützt, was in der Schweiz einzigartig ist. Angesichts der vorgesehenen Liberalisierung des Strommarkts wird diese Situation allerdings nicht mehr lange andauern. Eine Quersubvention wird nicht mehr möglich sein. Es ist vorgesehen, dass sich der VMCV verselbständigt. Die öffentliche Hand wird sich dann stärker an der Abgeltung unserer Leistungen beteiligen.

Und wie steht es mit dem Pioniergeist? Ist davon etwas übriggeblieben?

Wir waren immer offen für neue Entwicklungen und haben in einigen Fällen eine Pionierrolle gespielt. Wir waren das erste Schweizer Busunternehmen, das systematisch Niederflurfahrzeuge beschafft hat: Ab 1987 Autobusse, dann auch Trolleybusse. Im Verlaufe des Jahres 2002 wird unsere ganze Flotte auf Niederflur umgestellt sein. Gleichzeitig werden alle Fahrzeuge über eine Einstiegsrampe für Behinderte verfügen. Für die Entwertung der Abonnemente und Mehrfahrtenkarten haben wir schon 1994 ein System mit Magnetband eingeführt. Das erlaubt es uns, zeitlich abgestufte Tarife einzuführen: Ab Mai werden wir den Inhabern von Mehrfahrtenkarten am Abend einen Rabatt von 50 Prozent gewähren.

Die Waadtländer Riviera, die sie bedienen, ist eine Region ohne grosses Zentrum. Erschwert das die Aufgabe?

Unser Einzugsgebiet besteht aus einem Konglomerat von einem Dutzend Gemeinden, darunter die beiden Städte Vevey und Montreux. Es ist manchmal schwierig, alle Anliegen auf einen Nenner zu bringen, etwa wenn



BILD: PETER KREBS

es um die Entwicklung des Liniennetzes oder um finanzielle Fragen geht. Im Unterschied zu grösseren Regionen wie Zürich, Bern oder Lausanne gibt es bei uns leider noch keine einheitliche Verkehrspolitik. Wir können zwar damit leben, aber manchmal wäre eine dezidiertere Haltung hilfreich, etwa in der Frage des Parkierens oder der Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Und wie überzeugen Sie die Bewohner davon, den öffentlichen Verkehr zu nutzen?

Die Riviera verfügt über ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz. Neben unseren Bussen gibt es die Bahnlinien, darunter die SBB, aber auch die touristischen Bahnen wie die MOB und jene auf die Rochers de Naye. Auf diesem Netz steht den Passagieren ein ziemlich komfortables Angebot zur Verfügung. Der öffentliche Verkehr hat bei uns einen guten Ruf, das zeigen die Kundenbefragungen. Natürlich müssen wir die Leistungen ständig verbessern und an neue Bedürfnisse anpassen. Wünschenswert wäre gegenwärtig der Ausbau des Abendfahrplans. Bisher ist das aber am Geldmangel gescheitert.

In grösseren Städten werden neue Tramlinien gebaut und bestehende verlängert. Bereuen Sie es, dass der VMCV sein Rückgrat, die Linie von Vevey nach Villeneuve, im Jahr 1958 auf den Trolleybus umgestellt hat?

Als wir Anfang der Neunzigerjahre die erste Trolleybus-Generation ersetzen mussten, haben wir die Option einer Rückkehr zum Tram abklären lassen. Man hat dann rasch gesehen, dass sich ein Tram nur für Agglomerationen mit über 200 000 Einwohnern lohnt. Die Riviera ist mit 65 000 Einwohnern weit davon entfernt. Deshalb haben wir uns für Gelenk-Trolleybusse entschieden. Auch hier sind wir übrigens neue Wege gegangen. Wir haben ein einfaches und sehr robustes Modell gewählt. Es ist im Vergleich zum üblichen Schweizer Standard deutlich günstiger und hat sich gut bewährt.

Welche Aufgaben verbleiben für die nächsten Jahre?

Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir fast alle unsere Arbeitsmittel von Grund auf erneuern konnten. Angefangen vom Depot, über das Verwaltungsgebäude bis zu den Bussen und den Billettautomaten. Was noch fehlt, ist ein modernes Kommunikationssystem, das den direkten Kontakt zu unseren Chauffeuren ermöglicht und das der Betriebsleitzentrale laufend die Position der Fahrzeuge übermittelt. Ausserdem planen wir an den Haltestellen elektronische Anzeigen. Die Wartenden wissen dann genau, wann der nächste Bus fährt.

Interview: Peter Krebs

Denis Detrey ist seit 1977 Direktor der Verkehrsbetriebe Transports publics Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve VMCV. Das Unternehmen betreibt an der Waadtländer Riviera, zwischen Vevey und Villeneuve, neun Buslinien. Es gilt als eines der innovativsten der Schweiz.