
Geschäftsbericht

2021 | 2022

Vorwort



Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben im vergangenen Vereinsjahr 2021 | 2022 nicht nur die gesamte Branche des öffentlichen Verkehrs, sondern auch die LITRA erneut stark geprägt. Mit der Aufhebung aller Massnahmen im Frühjahr 2022 konnte sich die Auslastung im öV erfreulicherweise rasch erholen. Massgeblich dazu beigetragen hat die öV-Branche selbst, indem bereits zu Beginn der Pandemie für die Nutzerin und den Nutzer verständliche und nachvollziehbare Schutzmassnahmen ergriffen wurden, die das Vertrauen in den öV gestärkt haben. Dabei hat die Politik mit der Aufrechterhaltung des öV-Angebots und der Unterstützung des öV weitsichtige Entscheide gefällt. Dies war nur möglich, indem Bund und Kantone die massiven Einnahmefälle in allen Sparten des öV durch zusätzliche Beiträge und Kredite kompensiert haben.

Die Kundinnen und Kunden kehren wieder in den öV zurück. Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten jedoch verändert. Ein bis zwei Tage Homeoffice gehören in vielen Dienstleistungsunternehmen heute zum Alltag. Gleichzeitig hat der Freizeit- und Tourismusverkehr für die Schweizerinnen und Schweizer an Bedeutung gewonnen. Hier muss der öV zulegen. Parallel dazu laufen beim Tarifsortiment in der öV-Branche zahlreiche Bestrebungen, um Kunden gezielter anzusprechen. Ein Ziel bleibt trotz der Pandemie unverändert bestehen: Der Anteil des öV am Gesamtverkehr muss in Zukunft zwingend erhöht werden. Der öV ist als Massenverkehrsmittel ein zentraler Teil der Lösung zur Erreichung der Klimaziele. Dafür wird sich die LITRA weiterhin gezielt einsetzen.

Der Schienengüterverkehr hat die Pandemie recht gut gemeistert; dies sowohl im Binnenverkehr als auch im alpenquerenden Transitverkehr, wo der höchste Bahnanteil seit dreissig Jahren registriert wurde. Gleichwohl gilt es, die Rahmenbedingungen weiter zu optimieren. Herausforderungen gibt es insbesondere im Binnengüterverkehr, damit dieser einen noch grösseren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Beim Flugverkehr erholten sich die Passagierzahlen im Sommerhalbjahr 2021, wenn auch auf einem tiefen Niveau. Vorausgegangen war ein Jahr mit einem historischen Einbruch. Die Branche musste einschneidende Restrukturierungsmassnahmen treffen, welche nun beim grossen Ansturm der Fluggäste im Sommer 2022 auf negative Weise nachwirken. Gleichzeitig wurde erfreulicherweise die Zusammenarbeit des Luftverkehrs mit der Bahn weiter intensiviert.

Für die LITRA selbst war es nach zahlreichen Online-Veranstaltungen von zentraler Bedeutung, die Anlässe wieder vor Ort und ohne Einschränkungen durchführen zu können. Der regelmässige physische und direkte Austausch zur Pflege unseres Netzwerks ist unerlässlich. Er unterstützt die gute Lösungsfindung in der Verkehrspolitik.

Geschätzte Mitglieder der LITRA, liebe Vorstandsmitglieder, Vertreterinnen und Vertreter befreundeter Organisationen! Ich danke Ihnen für Ihr Interesse, das Sie den Anliegen des öffentlichen Verkehrs und unserem Verein entgegenbringen. Wir wissen Ihre Treue und Ihren unermüdlichen Einsatz zugunsten eines attraktiven und leistungsfähigen Verkehrssystems in der Schweiz zu schätzen!

Martin Candinas
Der Präsident
Bern, 26 | 08 | 2022

Geschichtlicher Rückblick auf die Anfänge der LITRA

Im Keller der LITRA-Geschäftsstelle lagert seit vielen Jahren ungesichtetes Archivmaterial, ein wahrer Schatz über fast hundert Jahre schweizerischer Verkehrspolitik. Lange hat sich das LITRA-Team überlegt, wie diese Unterlagen aufgearbeitet und verwendet werden könnten. Dank des Kontakts zu Prof. Dr. Christian Rohr von der Universität Bern (Professor für Umwelt- und Klimageschichte, Mitglied der Prix LITRA-Jury), wurde die Idee geboren, das Projekt als Masterarbeit auszuschreiben. Seit Anfang 2022 hat Sibylle Buess, Studentin am Historischen Institut der Universität Bern, das LITRA-Archiv durchforstet. In ihrer Masterarbeit zeichnet sie die Geschichte der LITRA nach – dies mit dem Ziel, das politische Schaffen und den Einfluss der LITRA auf die schweizerische Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte mithilfe netzwerkanalytischer Ansätze zu untersuchen. In diesem Rahmen wird die Geschichte der LITRA erstmals historisch aufgearbeitet und im Kontext der schweizerischen Verkehrsgeschichte betrachtet. Sibylle Buess gibt hier einen kurzen Einblick in die Ergebnisse ihrer umfangreichen Recherche.

Das Gründungsjahr 1935

Am 29. März 1935 wurde der «Schutzverband für die Landesinteressen am schweizerischen Verkehr» gegründet. In dieser Zeit befand sich die Schweiz in einem verkehrspolitischen Spannungsfeld. Die Bahnen steckten, nicht zuletzt aufgrund der Weltwirtschaftskrise, in einer finanziellen Notlage. Dass der Bund für die Obligationenschuld der SBB im Umfang von zwei Milliarden Franken garantierte und eine weitere Milliarde Franken an Schulden übernahm, stellte für die Schweiz eine volkswirtschaftliche Gefahr dar. Zusätzlich konkurrenzierter der aufkommende, damals noch unregulierte Strassenverkehr den Personen- und Güterverkehr der Bahnen zunehmend, was die Situation des Schienenverkehrs noch prekärer machte.

Der Schutzverband wurde mit dem Ziel gegründet, im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft die finanzielle Lage der Bahnen nachhaltig zu verbessern. Er formulierte dazu drei grosse Anliegen:

1. Die Bahnen müssen finanziell saniert werden.
2. Das Eisenbahngesetz von 1872 ist zu revidieren.
3. Eine Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse soll den fortwährenden Konkurrenzkampf beenden.

Diese Ziele sollten mit Hilfe der Aufklärung der Bevölkerung, durch die Unterstützung der Behörden und mit der Förderung der Gesetzgebung erreicht werden. Zu diesem Zweck wurden bereits bei der Gründung bewusst Personen aus Politik und Wirtschaft, aber auch interessierte Privatpersonen eingebunden. Als treibende Kräfte wirkten dabei Dr. Erwin Steiner (erster Geschäftsführer der LITRA), Ständerat Hans Käser (FDP, erster Präsident) sowie die beiden ersten Vizepräsidenten, Ständerat Bernard de Weck (KVP) und Nationalrat Hans Tschumi (BGB). Sie halfen entscheidend mit, den Verband ins Leben zu rufen.

Verkehrsteilungsgesetz als Gründungsmotiv

Das 1935 zur Abstimmung gestandene Verkehrsteilungsgesetz sollte den durch den Verband angestrebten Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen im Gütertransport zwischen Schiene und Strasse erwirken. Der Schutzverband wollte sich damals noch nicht in der Öffentlichkeit als solcher zu erkennen geben. Die Mitglieder verpflichteten sich jedoch an der Gründungsversammlung für das Gesetz einzutreten. Am 5. Mai 1935 wurde das Verkehrsteilungsgesetz mit 67,65 Prozent abgelehnt. Es sollte in der Folge in Nachachtung dieses negativen Verdicts an der Urne eine Volksinitiative zur Ordnung des Gütertransportes zwischen Schiene und Strasse lanciert werden.

Als deren Trägerin sollte der Verein dienen, der sich im Juli 1935 nun offiziell als «Liga für die rationelle Verkehrswirtschaft / Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic LITRA» zu erkennen gab.

Nachdem das Stimmvolk den ersten Versuch einer Verkehrsteilung abgelehnt hatte, wuchs die Überzeugung, dass der Souverän zuerst über die verkehrspolitische Situation der Schweiz und deren volkswirtschaftliche Zusammenhänge aufgeklärt werden musste. Die LITRA organisierte zu diesem Zweck Vortragsreihen. Sie sammelte Zahlen und Daten aus dem In- und Ausland, die sie auch den Behörden zur Verfügung stellte. Sie konnte durch ihren Pressedienst Artikel in verschiedenen Zeitungen platzieren. Mit Erfolg, wie im Geschäftsbericht 1936 festgestellt wurde: «Während noch in der ersten Jahreshälfte in einem grossen Teil der Presse eine wenig bahnfremde Stimmung herrschte, darf heute festgestellt werden, dass die Erkenntnis für die Notwendigkeit einer durch die rechtlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten bedingten Verkehrsregelung sowie einer gründlichen Sanierung des gesamten Bahnwesens zugekommen hat».^I Die Zeit war unterdessen reif für die Lancierung der «Gütertransportinitiative». Diese erfuhr breite Unterstützung aus politischen und wirtschaftlichen Kreisen und wurde 1938 mit damals rekordhohen 384'760 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Aufklärungsbemühungen der LITRA zeigten Früchte. Die Bevölkerung konnte für die verkehrspolitische Lage sensibilisiert werden. Die Initiative wollte erreichen, dass der Güterfernverkehr hauptsächlich über die Bahn abgewickelt würde. Es sollte verhindert werden, dass die Strassentransportunternehmen den Güterverkehr durch tiefere Preise abwerben könnten und sich die finanzielle Lage der Bahnen damit weiter verschlechtern würde.

Einen zusätzlichen Erfolg konnte die LITRA mit der Inkraftsetzung des Privatbahngesetzes 1939 verbuchen. Dieses regelte die finanzielle Sanierung der Privatbahnen. Auch die Revision des Eisenbahngesetzes wurde durch die LITRA vorangetrieben und in der Folge in den eidgenössischen Räten behandelt. Infolge des Kriegsausbruchs wurden sowohl die parlamentarische Behandlung der «Gütertransportinitiative» wie auch die beiden Gesetzesvorlagen zeitlich verzögert.

Durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verschoben sich nicht nur die nationalen Prioritäten, sondern auch jene der LITRA. Verkehrspolitische Fragen wurden im Parlament nun vor allem im Kontext der Landesverteidigung behandelt. Bei dieser Ausgangslage bestand das Hauptanliegen der LITRA darin zu verhindern, dass die getroffenen Massnahmen langfristig negative Auswirkungen auf die Situation der Bahnen hatten.

Schwierige Zeiten für «Gütertransportinitiative»

Erst nach Kriegsende rückte wieder eine ganzheitliche Perspektive zur Verkehrsteilung in den politischen Fokus. Der Bundesrat hatte inzwischen einen Gegenvorschlag zur «Gütertransportinitiative» formuliert. Im Gegensatz zur ursprünglichen Forderung der Initiative sollte der Güterfernverkehr nicht ausschliesslich über die Eisenbahn abgewickelt werden. Vielmehr sollte dem Bund die Kompetenz gegeben werden, den Güterverkehr im volkswirtschaftlichen Interesse zu ordnen. Der Gegenvorschlag beinhaltete die Absicht, den Wettbewerb und die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel zu regeln. Dies bewegte die LITRA, die Initiative 1945 zurückzuziehen und sich im Abstimmungskampf für den Gegenvorschlag zu engagieren. Der «Bundesbeschluss über das Volksbegehren betreffend eine Gütertransportordnung (Gegenentwurf)» wurde am 10. Februar 1946 mit 66,3 Prozent deutlich abgelehnt. Wie die LITRA feststellen musste, waren die mehrfache, kriegsbedingte Verzögerung der Abstimmung und der Rückzug der Volksinitiative zugunsten eines abgeschwächten, weniger bahnfremden Vorschlags wohl ausschlaggebend für die Ablehnung.^{II}

Nach dem erneuten Scheitern des Versuchs der Einführung einer ganzheitlichen Verkehrsordnung versuchte die LITRA einen Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen auf anderem Wege zu beeinflussen. Als grosser Erfolg konnte die Revision des Eisenbahngesetzes, die 1957 vom Parlament angenommen wurde und an deren Ausgestaltung die LITRA intensiv mitgewirkt hatte, gefeiert werden. Nach dem Privatbahngesetz konnte damit ein weiteres grosses Anliegen umgesetzt werden. Daneben fokussierte man sich darauf, eine Regulation des Strassenverkehrs, vor allem im Gütertransport, voranzutreiben – teilweise in Zusammenarbeit mit den Vertretern des Automobilverkehrs.

^I LITRA: Jahresbericht über die Tätigkeit der «LITRA» im Geschäftsjahr 1936, Bern, 1936, S. 19.

^{II} LITRA: Jahresbericht über die Tätigkeit der «LITRA» im Geschäftsjahr 1945, S. 15 f.



Graphische Sammlung, Schweizerische Nationalbibliothek, Bern: Miteinander statt gegeneinander! Verkehrsvorlage 9./10. Februar, Ja [Monogr.] Keck, Leo, 1946.

Richtung Gesamtverkehrsperspektive

Ein erwähnenswertes Beispiel des gemeinsamen Wirkens der Strassenverkehrsverbände und der öV-Branche war die Autoverkehrsordnung, die den immer stärker werdenden Konkurrenzkampf im Güterstrassentransport regulierte. Im Strassentransport wurde ein Preisdumping betrieben, das viele Unternehmen in den Konkurs führte und welches auch die Bahn immer weniger konkurrenzfähig machte. Der grosse Preiskampf sollte durch die Konzessionspflicht für Strassentransportunternehmen beendet werden. Mit dem Ausbau des Strassennetzes zu Beginn der 1960er-Jahre kamen neue Herausforderungen auf die LITRA zu. Der private Strassenverkehr hatte sich etabliert. In diesem Bereich erfolgten u.a. mit dem Bau des Nationalstrassennetzes grosse Investitionen, die den Wettbewerb zugunsten des Individualverkehrs stärkten. Die Bahnen erhielten dadurch erstmals eine starke Konkurrenz. Die Frage nach dem Ausbau der Eisenbahn-Alpentransversale, die Notwendigkeit eines Gotthard-Basistunnels und der Ausbau der Lötschberg-Linie wurden deshalb dringlicher.

Zudem sorgte der Ausbau der Strassen dafür, dass die Agglomerationen rund um die Zentren wuchsen. In der Folge entstand die Forderung, diese Gebiete auch mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen, um einen übermässigen Verkehr auf der Strasse zu verhindern. Es zeigte sich immer mehr, dass eine Verkehrsordnung, wie sie sich die LITRA zum Ziel gemacht hat, unumgänglich war.

1972 wurde eine Kommission eingesetzt, welche eine Gesamtverkehrskonzeption ausarbeiten und den Weg für eine Verkehrsordnung ebnen sollte. Dazu musste eine Verkehrsprognose bis ins Jahr 2000 erstellt werden, für die auf Daten, Zahlen und Gutachten von Experten zurückgegriffen wurde. Die LITRA konnte mit Fakten und Expertenwissen Wesentliches beitragen. Es wurden verschiedene Varianten mit konkret ausformulierten Massnahmen ausgearbeitet, nach denen der zukünftige Verkehr ausgerichtet werden könnte. Im Abschlussbericht 1977 lag der Fokus auf einer ausgeglichenen Finanzierung der Verkehrsmittel mit der Schaffung von zwei Fonds, je einem für den öffentlichen und den privaten Verkehr, sowie auf einem Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen.

Nach der Vernehmlassung, bei der auch die LITRA mitwirkte, bestand nun endlich eine ganzheitliche Verkehrsordnung. Nachdem diese Gesamtkonzeption zunächst erneut vom Volk abgelehnt wurde, konzentrierte sich die Politik darauf, die formulierten Massnahmen schrittweise umzusetzen. So wurde zum Beispiel mit der Einführung der Autobahnvignette und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA ein Ausgleich der beiden Verkehrsfonds – ein Anliegen der LITRA – erreicht, war doch die Eigenwirtschaftlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel aufgrund ihrer verkehrspolitischen Vorgaben nicht gegeben. Nach dem Ausbau von Bahn und Bus 2000 konnte auch die NEAT als Flachbahn durch die Alpen realisiert werden. Ein weiteres grosses Anliegen der LITRA wurde somit umgesetzt. Seither mangelte es jedoch nicht an Themen und Herausforderungen, denen sich die LITRA annehmen und bei denen sie mitwirken konnte. Zu erwähnen sind als Beispiele die Verlagerungspolitik oder der Umweltschutz.

Sibylle Buess

Praktikantin, Masterstudentin an der Uni Bern

Politische Arbeit

Corona-Pandemie, Klimakrise und Ukraine-Krieg. Das Vereinsjahr der LITRA wurde mitgeprägt durch die Kombination grosser geopolitischer Umwälzungen, die sich stark auf die Schweizer Politik auswirkten. Die Ereignisse haben auch den Bereich «Verkehr» nicht unberührt gelassen. Umsatzeinbrüche, drastische wirtschaftliche und organisatorische Massnahmen der Unternehmen zur Krisenbewältigung sowie staatliche Eingriffe zur Überbrückung der Finanzierungsengpässe waren Merkmale des vergangenen Jahres. In der Bundespolitik konnte die LITRA dank ihrer guten Vernetzung bei den politischen Herausforderungen wichtige Weichenstellungen erfolgreich mitgestalten.

Kompensation der finanziellen Ausfälle durch die Corona-Pandemie

Zur Kompensation der massiven Einnahmefälle erhielt der öffentliche Verkehr vom Bund auch für das zweite Pandemiejahr ausserordentliche Finanzhilfen. Auf Antrag des Bundesrats und erweitert mit einigen Ergänzungen beschloss das Parlament, nicht nur den regionalen Personen- und den Schienengüterverkehr ein weiteres Jahr finanziell zu unterstützen, sondern auch den Ortsverkehr und ausgewählte touristische Verkehrsmittel. Konkret ging es um Beiträge von maximal 240 Millionen Franken für pandemiebedingte Verluste im Jahr 2021.

Nicht Teil dieses Finanzierungspakets war der Fernverkehr der SBB. In der Sommersession 2022 beschloss das Parlament zusätzliche Finanzhilfen für die SBB aufgrund ihrer in der Pandemiezeit entstandenen Defizite im Fernverkehr gewähren zu wollen. Während der Corona-Krise stieg die Verschuldung der SBB um 720 Millionen auf über elf Milliarden Franken. Der Nationalrat überwies deshalb eine vom Ständerat angenommene Motion an den Bundesrat mit der Forderung, mit einem neuen Gesetz und mit zusätzlichen Finanzhilfen die Kontinuität der Investitionen in die Bahnausbau- und Immobilienprojekte langfristig zu sichern.

Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr (RPV)

Die von Bund und Kantonen bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr (RPV) bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Dank dem RPV wird die ganze Schweiz mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Die Passagiere finanzieren rund die Hälfte dieser Kosten, während Bund und Kantone die verbleibenden ungedeckten Kosten wiederum je hälftig übernehmen.

In der Wintersession 2021 hat das Parlament für den RPV einen neuen Verpflichtungskredit von knapp 4.4 Milliarden Franken verabschiedet. Das sind für die Jahre 2022 bis 2025 rund 250 Millionen Franken mehr als in der letzten Vierjahresperiode. Die Gelder sollen zur Übernahme der ungedeckten Kosten für Investitionen in das Rollmaterial sowie für den Ausbau des öV-Angebotes verwendet werden. Dank der Aufstockung können zudem Angebote wie Nachtbusse oder der Umstieg auf Elektrobusse unterstützt werden. Gemäss einem vom Parlament eingefügten Zusatz kann der Bundesrat, falls dieser eine Finanzierungslücke erkennen sollte, im Jahr 2023 Zusatzkredite beantragen, um die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie separat aufzuarbeiten.



Starke Passagierrückgänge im öV während der Corona-Pandemie.

Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)

Optimierungen am gut etablierten RPV-System sind zeitaufwändig und komplex, doch auf Grund von praktischen Erfahrungen notwendig. Der Bundesrat hat deshalb im Juni 2021 eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) verabschiedet, die mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz in den RPV bringen soll. Darin werden unter anderem Massnahmen zur Klärung der Verwendung von Subventionen verankert. Weitere Kernelemente sind mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen, welche die Planungssicherheit und Verbindlichkeit erhöhen. Zudem soll ein nationales Benchmarking eingeführt werden. Eine digitale Plattform will das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren.

Das Parlament hat die PBG-Revision im letzten Jahr mehrmals behandelt. Nach den Beschlüssen des Nationalrats in der Sommersession 2022 ist das Geschäft auf der Zielgeraden, verbleiben doch nur noch drei Differenzen zum Beschluss des Ständerates. Das Geschäft wird von beiden Räten in der Herbstsession 2022 verabschiedet. Unter Dach und Fach sind bereits die vergünstigten Tageskarten zu 15 Franken für Schülerinnen und Schüler. Mit diesen werden neu neben schulischen und sportlichen Anlässen auch Ausflüge mit einem kulturellen Ziel bis Ende der obligatorischen Schulzeit angeboten. Als weitere bereits beschlossene Änderung werden Bund und Kantone neu die ungedeckten Kosten für das historische Rollmaterial abgelten.

Verlagerungspolitik im alpenquerenden Schienengüterverkehr

Um den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen, hat die Schweiz viel in die Infrastruktur investiert und leistungsfähige Schienenverkehrskorridore durch die Alpen gebaut. Mit der Inbetriebnahme der NEAT-Bauwerke und des 4-Meter-Korridors zeigt sich eindrücklich, dass sich diese enormen Investitionen auszahlen: Der alpenquerende Güterverkehr erreichte im letzten Jahr mit fast 75 Prozent den höchsten Bahnanteil seit 30 Jahren. Das Parlament hat deshalb den Verlagerungsbericht 2021 mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Um das in der Verfassung festgelegte Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten durch die Alpen zu erreichen, und auch mit Blick auf die Klimaziele der Schweiz, hat das Parlament im Jahr 2022 drei zusätzliche Massnahmen beschlossen.



Blick auf das Verladeterminale von Hupac in Busto Arsizio.

Mit einer ersten Motion zur Stärkung der Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit der Güterverkehrskorridore durch die Schweiz wird der Bundesrat beauftragt, Neuverkehr und Verkehr in Regionen mit geringem Schienenanteil, aber hohem Verlagerungspotenzial, gezielt zu fördern. Mit einer zweiten Motion wird der Bundesrat aufgefordert, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um das Nadelöhr des NEAT-Zubringers «südliche deutsche Rheintalstrecke» zu beseitigen. Dazu soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strassburg elektrifiziert und auf den NEAT-Standard ausgebaut werden, gegebenenfalls mit einer Schweizer Mitfinanzierung. Schliesslich wurde der Bundesrat mit einem Postulat beauftragt zu prüfen, wie die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs mittels kranbarer Sattelaufleger gestärkt werden kann.

Die Zukunft des Binnengüterverkehrs

Der Schienengüterverkehr in der Schweiz befindet sich seit Jahren in einer herausfordernden Ausgangslage. Die Bedürfnisse von Wirtschaft, Regionen und Klima-, Umwelt- sowie Finanzpolitik stehen teilweise in einem Spannungsfeld zur wirtschaftlichen Rentabilität. Die Verkehrskommission des Ständerats hat Ende September 2021 einstimmig einem Postulat zugestimmt, mit welchem der Bundesrat mit der Erarbeitung eines Berichts zur zukünftigen Ausrichtung der Schienengüterverkehrspolitik beauftragt wurde. Ende März 2022 hat der Bundesrat den Bericht veröffentlicht, der als Basis für die Motion «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses» dient. Er zeigt Handlungsmöglichkeiten auf und enthält Empfehlungen zum weiteren Vorgehen, so dass Planungssicherheit insbesondere für die verladende Wirtschaft und SBB Cargo erreicht werden kann. Die LITRA begleitet dieses Geschäft mit einer ad-hoc Arbeitsgruppe.



Die Umstellung der Busflotten auf umweltfreundliche Antriebe ist bei den transports publics genevois (tpg) in vollem Gang.

Neuaufgabe der Revision des CO₂-Gesetzes

Die LITRA hat sich Anfang März 2022 mit einer Stellungnahme zu einer weiteren Revision des CO₂-Gesetzes geäussert. Dabei haben wir die vorgesehene Förderung von Autobussen mit umweltfreundlichen Antrieben sowie die Mineralölsteuerrückerstattung kritisch gewürdigt. Im Luftverkehr begrüsst wir den im revidierten CO₂-Gesetz enthaltenen klaren Fokus auf die Förderung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) und den Verweis auf die Notwendigkeit von internationalen Ansätzen.

Förderung von umweltfreundlichen Antrieben

Ende August 2021 hat die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) eine Kommissionsmotion zur «Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr» eingereicht, die in der Folge von beiden Räten angenommen wurde. In der Neuaufgabe des CO₂-Gesetzes ist unklar, wie diese Förderung genau aussehen und wann sie in Kraft treten wird. Der vollständigen Dekarbonisierung des ÖV kommt zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 im Mobilitätsbereich eine wichtige Vorbildrolle zu. Angesichts der international vereinbarten Klimaziele muss die Umsetzung zügig vorangetrieben werden. Die KVF-N hat deshalb Ende Juni 2022 einer Kommissionsinitiative zugestimmt, mit der

dank einer Anschubfinanzierung durch den Bund der Umstieg auf klimaneutrale Busse im ÖV beschleunigt werden soll. Das Geschäft wird diesen Herbst von der Schwesterkommission des Ständerats behandelt.

Veloweggesetz

Dreieinhalb Jahre nach der Annahme des Bundesbeschlusses über die Velowege durch Volk und Stände haben National- und Ständerat in der Frühjahrssession 2022 das neue Veloweggesetz verabschiedet. Der Bund erhält mit dem neuen Verfassungsartikel die Möglichkeit, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure subsidiär zu unterstützen und zu koordinieren. Das neue Veloweggesetz setzt diese Grundsätze um. Damit soll dem Fahrrad weiterer Schub verliehen werden und mit geeigneten Massnahmen die Sicherheit erhöht werden. Konkret umgesetzt werden müssen diese Grundsätze innerhalb von zwanzig Jahren in den Kantonen und Gemeinden. Die Kantone können dabei private Fachorganisationen des Veloverkehrs für die Planung der Velowegnetze beiziehen und ihnen Aufgaben übertragen. Die beiden Räte verzichteten jedoch darauf, diesen Fachorganisationen ein Beschwerderecht einzuräumen.

Informationstätigkeit

Im Vereinsjahr 2021 | 2022 hat die LITRA zum vierten Mal in Folge die internationale Preisvergleichsstudie in Auftrag gegeben und dazu die Broschüre «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich» herausgegeben. Unsere beliebten «Verkehrszahlen» wurden inhaltlich und grafisch leicht überarbeitet. Eine grosse Neuerung gab es bei unserem Internetauftritt: Im Dezember 2021 ging das neue «LITRA-Datenportal» online. In diesem interaktiven Medium zeigen wir aktuelle Zahlen zum öV und allgemein zum Verkehr in der Schweiz. Die Daten stammen aus den «Verkehrszahlen», die bis dahin nur in gedruckter Form erschienen sind. Ausserdem werden das «Quartalsreporting Bahn» und das halbjährliche «Luftverkehrsreporting» mit interaktiven Diagrammen dargestellt. Das grösste Nutzerinteresse generiert weiterhin die «Verkehrspolitische Vorschau» auf die Sessionsen des Bundesparlaments. Über weitere wichtige Entwicklungen im öV und über die LITRA-Anlässe informierten wir in unserem Blog.

Publikation «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich»

Sie hat beinahe schon Tradition, die LITRA-Studie «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich» – kurz: «Preisvergleichsstudie». Seit 2013 haben wir in vier zeitlichen Abfolgen die Tarife im öffentlichen Verkehr von insgesamt sieben europäischen Ländern ermitteln lassen. Der öV in der Schweiz hat den Ruf teuer zu sein. Doch die jüngste LITRA-Preisvergleichsstudie zeigt einmal mehr: Das Preis-Leistungsverhältnis im Schweizer öV ist sehr gut. Die Schweiz ist mit ihren öV-Preisen gutes europäisches Mittelfeld. Noch wichtiger: Die Preise werden flexibler. Vor zehn Jahren wurde im europäischen öV die Möglichkeit der Preisdifferenzierung noch wenig angewandt. Inzwischen gibt es in allen Vergleichsländern flexible Tarife, um damit mehr Kundinnen und Kunden für den Umstieg auf den öV zu locken. Mit dem Trend hin zu mehr Freizeitmobilität werden neue Angebote ausgetestet, um den öV für Gelegenheits- und Freizeitreisende noch attraktiver zu gestalten.

Für die vierte Ausgabe haben wir die traditionelle Publikationsform der «Gelben Serie» aufgegeben und die Ergebnisse der Studie mit Fachexperten-Interviews und Gastbeiträgen zu einer Broschüre verarbeitet. Diese wurde am 19. Januar 2022 an einer gut besuchten Medienkonferenz mit dem Titel «Mit flexibleren Preisen zu mehr öV-Kundinnen und -Kunden» vorgestellt. Das Medienecho war ausserordentlich erfreulich. ↘ 1 ↘ 2

1

Die Broschüre «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich» fasst die Ergebnisse der Preisvergleichsstudie zusammen und lässt verschiedene Partner der LITRA zu Wort kommen.

2

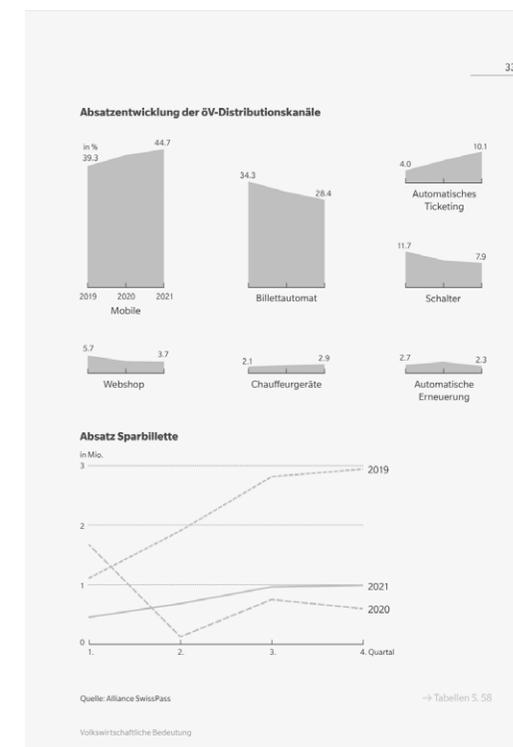
Auf dem LITRA-Datenportal finden Sie die Ergebnisse der Studie «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich» und können individuelle Abfragen tätigen.



Die Broschüre zur Preisvergleichsstudie.

«Verkehrszahlen» – Ausgabe 2021

Klimaneutrale Antriebe, die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs oder Finanzierungsströme – der öffentliche Verkehr bietet viele spannende Aspekte, die sich eingängig in Zahlen und Grafiken veranschaulichen lassen. Genau das tun wir mit unseren beliebten «Verkehrszahlen»: Wir informieren sachlich, verständlich, kompakt und mit hoher Qualität über die Entwicklung des gesamten Verkehrs in der Schweiz. Die Publikation wurde nach einer «Generalüberholung» 2020 in diesem Jahr nur leicht angepasst. Die Verkehrszahlen 2021 erschienen zum ersten Mal mit getrennten grafischen und tabellarischen Teilen. So wird das den Grafiken zugrunde liegende Zahlenmaterial in einem hinteren Tabellenteil abgebildet. Mit der neusten Ausgabe kann ein erster Teil der Verkehrszahlen (Kapitel Mobilität und volkswirtschaftliche Bedeutung)

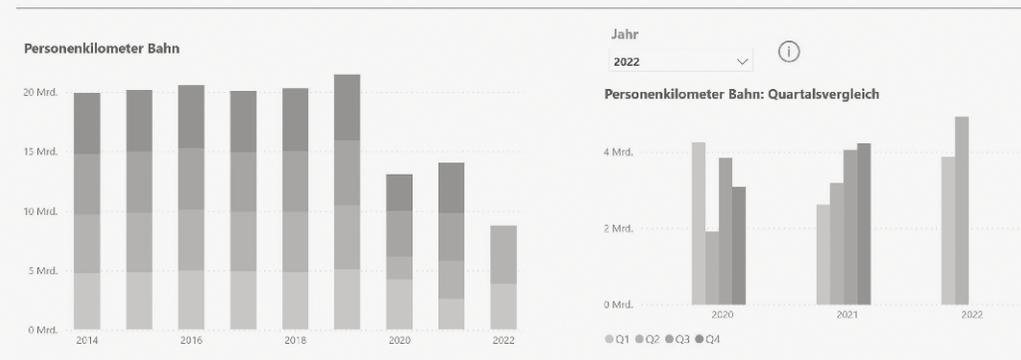


Die auflagenstärkste Publikation der LITRA – die «Verkehrszahlen».

interaktiv und mit individueller Abfragemöglichkeit versehen auf dem LITRA-Datenportal abgerufen werden (vgl. dazu Abschnitt LITRA-Datenportal). Mit dieser Neuerung haben wir unser Daten- und Informationsangebot im vergangenen Jahr stark ausgeweitet.

Alle Daten der «Verkehrszahlen» stammen entweder aus offiziellen und öffentlich verfügbaren Quellen (z. B. Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Verkehr, Landesflughäfen) oder aus exklusiven Datenabfragen, die uns die LITRA-Mitglieder und verschiedene Ämter zur Verfügung stellen. Wir können auf eine kritische Leserschaft zählen, die uns wertvolle Rückmeldungen gibt. So können wir Inkonsistenzen laufend beheben, Verbesserungen anbringen und die Qualität der Publikationen hochhalten.

Im Quartalsreporting Bahn erfassen wir seit 2014 quartalsweise die Personenkilometer im Schweizer Bahnverkehr der meisten Transportunternehmen. Die Daten werden von der SBB zur Verfügung gestellt. Einmal pro Quartal werden die Daten mit einer Medienmitteilung publiziert. Im Gegensatz zu den langfristigen Zeitreihen des Personenverkehrs werden mit dem Quartalsreporting kurzfristige und aktuelle Entwicklungen erfasst.



Die neusten Zahlen des Quartalsreportings Bahn sind seit diesem Jahr auch auf dem LITRA-Datenportal zu finden.

Verkehrspolitische Vorschau

Wenn im Parlament über Verpflichtungskredite für den öV, die Elektrifizierung der Busflotten oder die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes beraten wird, informiert die LITRA sachlich und fundiert. Wir verfolgen auf der Geschäftsstelle verkehrspolitische Geschäfte und wichtige Vorstösse durch den gesamten politischen Prozess, von der Vernehmlassung bis hin zur Verabschiedung im Parlament oder – bei einem Referendum oder einer Volksinitiative – bis hin zur Volksabstimmung. So sind unsere Mitglieder und öV-Interessierte stets im Bild, was aktuell in der Schweizer Verkehrspolitik vorstatten geht. Mit viel Vorlauf planen und redigieren wir jeweils die «Verkehrspolitische Vorschau», in der wir unsere Leserinnen und Leser über aktuell laufende und anstehende politische Geschäfte informieren. Rund eine Woche Schreibarbeit steckt hinter jeder Vorschau, verbunden mit einem beachtlichen Rechercheaufwand. Für bestimmte Geschäfte holen wir Feedbacks von unseren Mitgliedern oder den Ratschlag und das Spezialwissen von externen Partnern ein. Dieser Aufwand lohnt sich, denn die «Verkehrspolitische Vorschau» ist unser beliebtestes Online-Format. ↘

3

Aktuelle und vergangene Versionen der «Verkehrspolitischen Vorschau» können Sie auf unserer Webseite nachlesen.

Quartalsreporting Bahn

Das Auf und Ab des öV im Verlauf der letzten beiden Jahre konnte mit unserem «Quartalsreporting Bahn» akkurat nachgezeichnet werden. Über eine exklusive Datenabfrage und unter Zustimmung unserer Mitglieder erhalten wir damit alle drei Monate einen wertvollen Gradmesser zur kurzfristigen Nachfrageentwicklung im Personen- und Güterverkehr der Bahn. Auch 2021 war ein turbulentes Jahr für die Bahn und den öV insgesamt, wobei gerade im ersten Quartal 2022 eine starke Erholungstendenz auszumachen war, die sich nun im Sommer fortsetzt. Der Schienengüterverkehr war deutlich weniger stark von der Corona-Krise betroffen und erreichte in kurzer Zeit wieder das Vorkrisenniveau.

Das Quartalsreporting findet sowohl bei den Mitgliedern als auch bei unseren Abonentinnen und Abonenten grosse Resonanz und wird regelmässig von der Politik und den Medien aufgenommen. Wir präsentieren die Daten des Quartalsreportings jeweils mit aktualisierten, interaktiven Grafiken.

Luftverkehrsreporting

Noch stärker als der Bahnverkehr wurde der Luftverkehr von den Einschränkungen rund um die Corona-Pandemie getroffen. Um dramatische 84 Prozent sind die Passagierzahlen zwischenzeitlich gesunken. Inzwischen liegen sie noch zehn bis zwanzig Prozent unter denjenigen vor der Krise (Stand Juni 2022). Seit nunmehr einem Jahr berichtet die LITRA über die Nachfrageentwicklung und das Verkehrsaufkommen an den Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel; jeweils für den Sommer- und Winterflugplan, also für die Monate Mai bis Oktober und November bis April. Dafür erhalten wir von den drei Landesflughäfen exklusive Daten zu den Flugpassagieren, der abgewickelten Luftfracht und den registrierten Flugbewegungen. Wir bereiten die Vergleichsdaten interaktiv auf und zeigen sie in ähnlicher Form wie die Zahlen zum Bahnverkehr.

LITRA-Blog

Seit fünf Jahren bieten wir unseren Mitgliedern, Partnern und wichtigen Stakeholdern der Verkehrspolitik die Möglichkeit, einen Blogbeitrag zu einem aktuellen verkehrspolitischen Thema auf unserer Webseite zu veröffentlichen. Gleichzeitig publizieren wir auf dem LITRA-Blog interne Mitteilungen und Aufrufe; so etwa für den Prix LITRA. Während der Corona-Pandemie haben wir etwas weniger Anfragen für dieses Angebot erhalten. Generell haben wir ein leicht geringeres Interesse der «Öffentlichkeit» an der Verkehrspolitik konstatiert. Dies ist insofern verständlich, als sich die Aufmerksamkeit der Bevölkerung in diesen besonderen Zeiten anderen Themen zugewandt hat. Wir hoffen, dass die Aktivität und Motivation, über den öV zu schreiben, mit der allgemeinen Erholung des öV wieder zunimmt. Es ist nämlich wichtig, dass über zentrale Themen und Projekte im öffentlichen Verkehr sachlich und qualitativ informiert wird und auch eine öffentliche Debatte dazu stattfinden kann. Unser LITRA-Blog trägt diesem Anliegen Rechnung. Die Liste der internen und externen Blogbeiträge, die im Vereinsjahr 2021|2022 erschienen sind, ist nachfolgend aufgeführt.

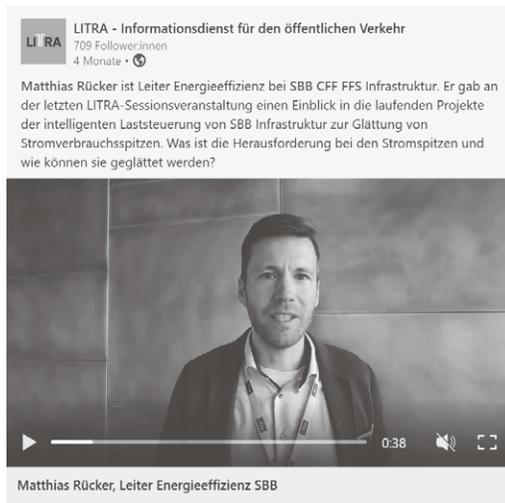
Eine Auswahl der Blogs, die im Vereinsjahr 2021 | 2022 erschienen sind

- 13 | 12 | 2021** Willkommen auf dem LITRA-Datenportal!
- 03 | 02 | 2022** Bessere Vernetzung der Akteure macht den öV effizienter und klimafreundlicher. Peter Füglistaler
- 02 | 03 | 2022** Die Gesamtverkehrskonzeption – Fundament oder Steinbruch der schweizerischen Verkehrspolitik?
- 12 | 04 | 2022** Simon Steinlin ist neuer Leiter Projekte und Kommunikation bei der LITRA
- 05 | 05 | 2022** Die LITRA begrüsst das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur
- 06 | 05 | 2022** Prix LITRA 2022: Wir suchen Ihre Bachelor- oder Masterarbeit zum öV!

↘

4

Sämtliche LITRA-Blogbeiträge können Sie auf unserer Webseite nachlesen.



Matthias Rücker, Leiter Energieeffizienz bei SBB Infrastruktur und Referent an der Sessionsveranstaltung vom 18. März 2022. ↘ 5

Social Media, Webseite und Newsletter

Wir informieren regelmässig via Social Media über aktuelle verkehrspolitische Entscheide, Innovationen unserer Mitglieder und über neue Trends auf dem Gebiet der Mobilität. So publizieren wir Informationen und Medienmitteilungen unserer Mitglieder oder in eigener Sache. Seit zwei Jahren sind wir besonders auf LinkedIn präsent und publizieren u.a. von unseren Anlässen Kurzinterviews mit den eingeladenen Referentinnen und Referenten. Unsere Medienmitteilungen, Blogbeiträge, Stellungnahmen etc. werden jeweils via Newsletter an einen breiten Adressatenkreis verschickt. Posts zu öV-Statistiken, aber auch zur Ausschreibung des Prix LITRA werden häufig geteilt, kommentiert und führen vermehrt zu Medienanfragen. Die verstärkte Online-Kommunikation hat in den vergangenen Jahren zu einem erfreulichen Eingang von Bewerbungen um den Prix LITRA geführt. Die Social-Media-Aktivitäten sind auch bestens geeignet, um mit unseren Mitgliedern zu interagieren. Besonders geschätzt auf Social Media werden schliesslich unsere Video-Beiträge, die allesamt ohne Werbung auf unserer Vimeo-Plattform zur Verfügung stehen.

5

Das Video von Matthias Rücker ist auf unserem Vimeo-Kanal einsehbar.



Das LITRA-Datenportal wurde am 13. Dezember 2022 in «Betrieb» genommen.

LITRA-Datenportal

Als Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr ist es uns ein grosses Anliegen, die eigenen Informationsformate und -kanäle laufend zu optimieren, neue Inhalte zu erfassen und Inputs aufzunehmen. Im letzten Jahr haben wir deshalb beschlossen, einen Grossteil der Daten, die wir bisher analog in unseren «Verkehrszahlen» abbildeten, neu auf einem interaktiven Datenportal zu zeigen. Wir werden bei der Erarbeitung des Datenportals von einem IT-Datenspezialisten und einem Grafikbüro unterstützt. Mitte Dezember ging das Datenportal in Betrieb. Zunächst haben wir Statistiken zur Mobilitätsnachfrage und zum Güterverkehr abgebildet.

Im Frühjahr wurden die Daten mit Angaben zur Finanzierung des Verkehrs und zu den Tarifen ergänzt. Geplant sind weitere Statistiken, etwa zu Energie- und Umweltthemen. Auch unsere beiden Reportings – «Quartalsreporting Bahn» und «Luftverkehrsreporting» – werden mit jeweils aktuellen Daten auf dem Portal zur Verfügung gestellt. Wir arbeiten daran, sämtliche Daten zum Download zur Verfügung zu stellen und diese automatisch zu aktualisieren, sobald neue Zahlen vorliegen. Wir betrachten unser Datenportal als «work in progress» und freuen uns über Feedbacks dazu. ↘ 6

Medienarbeit

Mit dem Attribut «Informationsdienst» als Teil unseres Vereinsnamens ist klar: Die LITRA versteht sich als Vermittlerin von Informationen zum Verkehr und dort speziell zum öffentlichen Verkehr. Wir haben den Auftrag und den Anspruch, öV-Themen zu setzen und in der Öffentlichkeit als ein relevantes politisches Sprachrohr des öV wahrgenommen zu werden. Dafür nehmen wir die richtigen öV-Themen auf den Radar, informieren kompetent, verständlich und parteipolitisch unabhängig. Wir sind meinungsbildend und wissen, auf der politischen Ebene zu überzeugen. Konkret informieren wir unsere Mitglieder, die Politik und die breite Öffentlichkeit mit relevanten Fakten, Studienergebnissen und Zahlen zum öV, wie auch zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen. Dies gelingt uns am besten, wenn wir etwa eine aktuelle Studie, die Gewinnerinnen und Gewinner des Prix LITRA, unsere «Verkehrszahlen» oder die jüngsten Zahlen des «Quartalsreportings Bahn» vorstellen können.

6

Daten zum Verkehr in der Schweiz sind in unserem LITRA-Datenportal einsehbar.

Am 19. Januar 2022 haben wir unsere Publikation «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich», die auf einer Studie des Forschungsbüros INFRAS basiert, der Öffentlichkeit vorgestellt. Zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern von INFRAS und der öV-Branche wurden die Studienergebnisse und aktuelle Projekte im Tarifbereich und Vertrieb präsentiert. Maura Killer, Projektleiterin bei INFRAS, hat die Studienergebnisse zusammenfassend so dargestellt: «Über die vier Erhebungen seit 2013 haben sich die Preise stabilisiert und das Ticketangebot ist deutlich gewachsen: Ob Sparbillette, Spartageskarten oder vergünstigte Freizeitangebote.» Helmut Eichhorn, Geschäftsführer vom Branchenverband Alliance SwissPass hat von den Herausforderungen für die Preisgestaltung und den jüngsten Trends beim Vertrieb gesprochen: «Ein Viertel weniger Fahrgäste, ein Fünftel weniger General- und Verbundabonnemente, über sechzig Prozent der Billette digital, im Herbst 2021 mehr Umsatz mit Einzelbilletten als 2019 – die COVID-19-Pandemie hat im öffentlichen Verkehr einiges durcheinandergewirbelt.» Deshalb, so der Autor, brauche es nun flexiblere Angebote, die mehr auf Gelegenheitsreisende, Teilzeitpendler und Freizeitmobilität ausgerichtet seien. Verschiedene Tarifverbände führen derzeit Markttests mit neuen Preis- und Abonnementsformen durch. Einer dieser Markttests ist das «FlexiAbo» der beiden Westschweizer Tarifverbände Mobilis und Frimobil, welches Sylvia Coutaz, Projektleiterin bei Mobilis vorstellte. Das Angebot bewegt sich zwischen den bekannten Tageskarten und dem Jahresabonnement der Verbände. Das Pilotabo erlaubt es den Kundinnen und Kunden während 104 oder 156 Tagen ihrer Wahl zu reisen. Die ersten Ergebnisse des Tests sind nach Meinung von Sylvia Coutaz ermutigend: «Wir stellen fest, dass das «Flexiabo» Bedürfnisse abdeckt, welche die üblichen Abonnemente nicht erfüllen, insbesondere für die Personen im Homeoffice und Teilzeitangestellte».

Die mediale Berichterstattung im Anschluss an unsere Medienkonferenz war sehr gross und strahlte erfreulicherweise in alle Landesteile aus.



Die Medienkonferenz vom 19. Januar 2022 zur Publikation «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich» ist auf breites Interesse gestossen.

Eine Auswahl der Medienmitteilungen, die im Vereinsjahr 2021 | 2022 erschienen sind

- 28 | 09 | 2021** Prix LITRA 2021: Zwei ETH-Arbeiten zu aktuellen Fragen machen das Rennen
- 26 | 10 | 2021** Quartalsreporting Bahn 3 | 2021: Kontinuierliche Erholung für den Personenverkehr, Güterverkehr auf Wachstumskurs
- 08 | 12 | 2021** Die Schweiz bleibt auf dem Eisenbahn-Thron – trotz Corona
- 21 | 12 | 2021** Der Flugverkehr legt im Sommer deutlich zu – bleibt aber unter Druck
- 15 | 02 | 2022** Quartalsreporting Bahn 4 | 2021: Der Schienenpersonenverkehr ist weiter unter Druck
- 29 | 03 | 2022** Unterstützung für mehr Schienengüterverkehr
- 04 | 05 | 2022** Quartalsreporting Bahn 1 | 2022: Kontinuierliche Erholung für den Personenverkehr, Güterverkehr auf Wachstumskurs
- 07 | 06 | 2022** Weitere Erholung im Flugverkehr – vor allem im Frühjahr

↳ 7

7

Sämtliche LITRA-Medienmitteilungen können Sie auf unserer Webseite nachlesen.

Veranstaltungen

Die Veranstaltungen des Vereinsjahrs 2021 | 2022 waren durch die Corona-Pandemie geprägt, insbesondere im Herbst und Winter 2021 mit der geltenden Zertifikatspflicht. Im Frühjahr 2022 hat sich die Lage entspannt und unsere Frühjahrs- und Sommerveranstaltung 2022 konnten erfreulicherweise unter normalen Bedingungen stattfinden, genauso wie die Informationsfahrt 2022 nach Genf, die bei sommerlichen Temperaturen stattfand.

30 | 09 | 2021

85. Mitgliederversammlung der LITRA – Der öV gehört zur Schweiz und er gehört gestärkt
Die LITRA hat am 30. September 2021 zu ihrer 85. Mitgliederversammlung eingeladen. Wir durften rund 140 Gäste am Anlass im Berner Hotel Bellevue begrüßen. Bundesrat Ueli Maurer hat den drei Prix LITRA-Preisträgern die Preise übergeben und im Anschluss zu unseren Gästen gesprochen.

LITRA-Präsident Martin Candinas begrüßte die versammelten Mitglieder und Gäste. Er blickte auf die glückliche Info-Fahrt ins Tessin von Ende August zurück. Im Tessin sei der öV mit der Fertigstellung der NEAT revolutioniert worden. Neben schnelleren und häufigeren Zugverbindungen im Dreieck Lugano, Locarno und Bellinzona sei auch der regionale öffentliche Personenverkehr auf der Strasse deutlich ausgebaut worden. Auch der Kombinierte Verkehr für den Güterumschlag vor Ort und die Schifffahrt als Teil des Tourismus werden laufend gestärkt.

Angesichts der Herausforderungen, welche die Corona-Pandemie mit sich bringe, müsse man aufpassen, dass die vielfältigen Vorteile des öV als Massentransportmittel nicht vergessen gingen, führte der Präsident aus. Der öV sei für alle da und ermögliche allen Personen den Zugang zu attraktiven Mobilitätsangeboten. Mit dem öV sei die Bevölkerung klimafreundlich, energieeffizient und sicher unterwegs. Punkto Flächeneffizienz erweise sich der öV als Massentransportmittel unschlagbar. Der Taktfahrplan garantiere zudem ein attraktives, optimal abgestimmtes öV-Gesamtsystem. Dank einem breiten Sortiment und mit nur einem Ticket könne der Fahrgast mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln bequem durch die ganze Schweiz reisen.



LITRA-Präsident Martin Candinas begrüßt zur Mitgliederversammlung.

Der öV müsse gestärkt werden, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Im Unterschied zu anderen Sektoren stagnierten die Treibhausgasemissionen des Verkehrs, statt zu sinken. Entsprechend sei der Verkehrssektor in den nächsten Jahren massiv gefordert. Es werde schlicht unumgänglich sein, griffige Massnahmen für eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu definieren und in der Folge auch durchzusetzen. Mit einem Anteil von 96 Prozent der Verkehrsemissionen werde der Individualverkehr ganz besonders von diesen Massnahmen betroffen sein. Der öV trage dazu bei, optimale Lösungen für das Gesamtverkehrssystem zu finden.

Geschäftsführer Michael Bützer blickte anschliessend auf das vergangene Geschäftsjahr zurück: Die LITRA habe in den letzten Monaten sehr flexibel auf die sich ändernde Pandemielage reagieren müssen und habe Anlässe digital, hybrid und live durchgeführt. Auch auf der Geschäftsstelle habe sich die LITRA digital organisiert. Es sei der Wille vorhanden, den digitalen Weg konsequent weiterzuverfolgen: Dazu gehörten zum Beispiel ein neues digitales Datenportal. Auch der Geschäftsbericht und unsere Verkehrszahlen seien «digitalisiert» worden. Neu präsentierten sich die beiden Formate in animierter Version.

Im Rahmen des statutarischen Teils gab es Austritte sowie Ersatz- und Neuwahlen zu verzeichnen. Für ihr zum Teil sehr langjähriges und aktives Engagement verdankt wurden:

- Guido Schoch, ehemaliger Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
- Dirk Stahl, CEO a.i. der BLS AG und Direktor der BLS Cargo AG
- Jean-Pierre Tappy, ehemaliger Managing Director, Head of External Affairs Swiss International Airlines

Neu in den Vorstand gewählt wurden:

- Ron Abegglen, Advisor to the CEO, Swiss International Airlines
- Hans-Jörg Bertschi, Präsident der IG Kombiniertes Verkehr (IG KV)
- Marco Lüthi, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
- Daniel Schafer, CEO der BLS AG



Die LITRA verabschiedet drei Vorstandsmitglieder: Dirk Stahl (BLS AG), Jean-Pierre Tappy (Swiss International Airlines) und Guido Schoch (Verkehrsbetriebe Zürich).



Bundesrat Ueli Maurer, Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements, spricht zu den LITRA-Mitgliedern und Gästen im Verkehrsforum.

15 | 12 | 2021 Sessionsveranstaltung – «Zukunft des Schienengüterverkehrs: Wie kommen mehr Güter auf die Schiene?»

Mit der Annahme der Alpeninitiative steht seit 1994 in der Verfassung, dass der Güterverkehr durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern ist. Dank grossen Infrastrukturinvestitionen und griffigen Massnahmen erreicht die Bahn im alpenquerenden Güterverkehr inzwischen einen Marktanteil von 75 Prozent. Ziel bleibt es, die Verlagerung weiter voranzutreiben und die Zahl der Lastwagenfahrten auf das Ziel von 650'000 pro Jahr zu senken. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und der Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors hat der Schienengüterverkehr weiteren Schub erhalten. Etwas weniger erfolgreich ist der Schienengüterverkehr jedoch in der Fläche – im Binnenverkehr sowie im Import- und Exportverkehr. Hier beträgt sein Marktanteil bloss rund 25 Prozent.

Wie steht es um die Verlagerung des Güterverkehrs? Welche Perspektiven gibt es für den Schienengüterverkehr in der Schweiz und durch die Schweiz? Was sind die nächsten Entwicklungsschritte? Das haben wir unsere Referenten gefragt.

Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), machte deutlich, dass der Bund in den letzten Jahren wichtige Meilensteine umgesetzt habe. Damit das Verlagerungsziel erreicht werden könne, schlage der Bundesrat vor, die LSVA weiterzuentwickeln und die Höhe der Abgabe vom CO₂-Ausstoss der Lastwagen abhängig zu machen. Auch soll die Rollende Landstrasse noch bis 2028 von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Die Entwicklung im alpenquerenden Güterverkehr sei erfreulich: Einzelne Operateure hätten in den ersten Monaten 2021 bei «grossprofiligen Transporten» 25 Prozent neue Kunden gewonnen. Es sei von einem weiteren Wachstum auszugehen, wenn sukzessive längere Güterzüge auf der Nord-Süd-Achse eingesetzt werden könnten. Gleichzeitig müsse die Qualität – allen voran die Pünktlichkeit – im Schienengüterverkehr deutlich verbessert werden, etwa durch ein optimiertes Baustellenmanagement.

In der anschliessenden Podiumsdiskussion sprachen Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Bertschi AG, der HUPAC sowie Präsident der neu gegründeten IG Kombiniertes Verkehr, Vincent Ducrot, CEO der SBB, und Dirk Stahl, CEO der BLS Cargo und Verwaltungsratspräsident von RALpin, über die aktuelle Lage im Schweizer Schienengüterverkehr und dessen Perspektiven.

Nein, ein Selbstläufer sei der alpenquerende Schienengüterverkehr trotz seines Rekordanteils von 75 Prozent nicht, beschied Hans-Jörg Bertschi. Das liege aber nicht primär an der Schweiz. Sorgen bereiteten aktuell die vielen Baustellen auf der Rheinstrecke und die damit einhergehenden folgensweren Verspätungen. Die Qualität im Kombinierten Verkehr leide zurzeit massiv. Dirk Stahl bestätigte dies. In der Schweiz seien in den letzten zwanzig Jahren die Gotthard- und die Lötschberg-Achse ausgebaut worden. In Deutschland verzögere sich jedoch der Ausbau der Rheinstrecke. Die Schweiz müsse sich mit aller Kraft für den Bau einer Alternativroute via Frankreich einsetzen, damit die grossen Kapazitätsengpässe zwischen Atlantik und Mittelmeer bewältigt werden könnten. Der Transitverkehr – allen voran der Kombinierte Verkehr – seien der grosse Wachstumsmarkt im Güterverkehr. Hier sei ein alleiniger Fokus auf die Schweiz falsch. Vielmehr brauche es eine Achsenbetrachtung. So sei es auch richtig, dass die Rollende Landstrasse noch bis 2028 durch den Bund unterstützt und danach eingestellt werde. Der Schienengüterverkehr in der Fläche sei dagegen kein Wachstumsmarkt, betonte Vincent Ducrot. Diesen eigenwirtschaftlich zu betreiben, sei illusorisch. Gleichzeitig fordere die Politik, dass der Binnengüterverkehr auf der Schiene nicht abgebaut und Preise nicht erhöht würden. Wer den Binnengüterverkehr aufrechterhalten wolle, müsse bereit sein, über Abgeltungsformen zu sprechen.

18 | 03 | 2022

Sessionsveranstaltung – Erfolgsfaktor Energieeffizienz im öV

LITRA-Präsident Martin Candinas begrüsst die anwesenden Mitglieder, Parlamentarierinnen und Parlamentarier sowie Gäste zur ersten Sessionsveranstaltung ohne Einschränkungen seit bald zwei Jahren. Der öV stehe bereit, die Menschen in Bahn, Bus, Schiff und Tram wieder zahlreich zu empfangen und neue Kundinnen und Kunden hinzuzugewinnen. Die Branche versuche mit zahlreichen Massnahmen, die Rückkehr der Kundinnen und Kunden zu unterstützen. Die Politik habe den öV in den letzten zwei Jahren massgeblich unterstützt und gute Voraussetzungen für den erhofften Aufschwung geschaffen.

Die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs begann vor 175 Jahren, genauer gesagt im Jahr 1847, mit der Eröffnung der «Spanisch-Brötli-Bahn», der ersten Bahnlinie der Schweiz zwischen Baden und Zürich. Das 175-Jahr-Jubiläum wird dieses Jahr in verschiedenen Regionen gefeiert. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) organisiert diese Feierlichkeiten. VöV-Vizedirektor Bernhard Adamek gab einen Ausblick auf die Feierlichkeiten rund um «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz». Einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren und Treiber in den letzten 175 Jahren war die Effizienz: Der öV kann als Massentransportmittel auf wenig Raum viele Personen transportieren. Der öV ist aber auch energieeffizient. Die Bahn wurde zwischen 1920 und 1960 in mehreren Wellen elektrifiziert. Bei den Busflotten ist zurzeit eine grossangelegte Elektrifizierung im Gang.

Mit einem Anteil von fünf Prozent am Energieverbrauch des Landverkehrs erbringt die Bahn dreizehn Prozent des Personen- und 37 Prozent des Güterverkehrs in der Schweiz. In den letzten zehn Jahren ist der Bahnstrombedarf um rund fünf Prozent gesunken, die Zugkilometer sind dagegen um zehn Prozent gestiegen. Mit dem Angebotsausbau nehme das Problem der Stromspitzen zu, sagte Matthias Rücker von SBB Infrastruktur. Der Referent gab einen Einblick in die laufenden Projekte der intelligenten Laststeuerung bei SBB Infrastruktur zur Glättung der Stromverbrauchsspitzen. Das Bahnstromsystem sei gekennzeichnet durch ein sehr dynamisches Lastprofil. Die Herausforderung bestehe darin, dass zu jeder Sekunde der Bedarf im Bahnstromnetz mit einer entsprechenden Stromproduktion aus den Kraftwerken gedeckt werden müsse.

Je mehr Züge gleichzeitig fahren, desto höher fallen diese Spitzen aus. Damit die Kosten für das Bahnstromsystem aber nicht wegen kurzer Nachfragespitzen gewaltig ansteigen, wurde das Lastmanagementsystem eingeführt. Dazu wird laufend der aktuelle Energiebedarf gemessen und überwacht. Überschreitet die Last einen bestimmten Schwellwert, so werden vollautomatisch die Weichenheizungen und die Zugheizungen kurzzeitig abgeschaltet. Diese Entwicklung war dank der integrierten Bahn möglich. Die Innovation wurde im Januar 2022 durch das Bundesamt für Energie mit dem Schweizer Energiepreis Watt d'Or ausgezeichnet.

Nachholbedarf bei der Energieeffizienz und CO₂-Bilanz besteht heute vor allem bei den Busflotten. Alex Naef, CEO der Busherstellerin Hess AG, erklärte, welches die Vorteile einer Elektrifizierung der Busflotten seien:

1. Mehr Energieeffizienz durch einen massiv tieferen Primärenergieverbrauch und einen besseren Wirkungsgrad.
2. Bessere Umweltverträglichkeit, indem die CO₂-Emissionen pro Bus und Jahr um bis zu einhundert Tonnen gesenkt werden, indem weniger Lärm verursacht wird und indem Schadstoffe vermieden werden können.
3. Attraktiveres öV-Angebot: Elektrobusse haben eine höhere Fahrgastkapazität als Dieselbusse, bieten ruckfreie Beschleunigungen und weisen einen deutlich tieferen Geräuschpegel auf.

Auch bei den Schienenfahrzeugen sei das Potenzial für mehr Energieeffizienz noch nicht ausgeschöpft, führte Christian König aus. König vertritt die Swisrail im LITRA-Vorstand und ist stellvertretender Leiter Marketing und Verkauf bei der Stadler Rail Management AG. Insbesondere bei «parkierten Fahrzeugen» sei der Energieverbrauch heute noch zu hoch, was auf den ersten Blick erstaunen mag. Mit sogenannten «Schlummerstellungen» und energieoptimierten abgestellten Stellungen versuche man, bei den Hilfsbetrieben, bei der Leittechnik und dem Komfort weiter Energie zu sparen.

Zahlreiche Projekte für mehr Energieeffizienz und weniger Emissionen verfolgt auch die Alstom AG. Christian Gerster, Head Green Mobility Innovation, gab Einblick in aktuelle Projekte seines Unternehmens. Dazu gehören neue Stromversorgungslösungen, die Ablösung von Diesellokomotiven durch den Einbau von Batteriespeichern und später durch eine Vollelektrifizierung. Auch das «Eco Operating», die intelligente Steuerung von Fahrzeugen, helfe Nutzenergie und damit Kosten zu sparen sowie gleichzeitig die Belastung der Infrastruktur zu verbessern.



LITRA-Geschäftsführer Michael Bützer mit Matthias Rücker (SBB Infrastruktur), Christian Gerster (Alstom), Alex Naef (Hess), Christian König (Stadler Rail) und Bernhard Adamek (VöV) sowie LITRA-Präsident Martin Candinas.

17 | 05 | 2022
Informationsfahrt der LITRA nach Genf –
Big Bang im öV

Es ist keine Übertreibung: In der Region Genf wird der öV revolutioniert. 2019 gingen die grenzüberschreitende S-Bahn, der Léman-Express, und damit gleichzeitig einige neue Bus-Schnellverbindungen in Betrieb. Bis 2030 soll die Busflotte der Genfer Verkehrsbetriebe vollständig elektrifiziert und der Gesamtverkehr deutlich zu Gunsten des öV verlagert werden. Grund genug für die LITRA, ihre Mitglieder dieses Jahr zur Informationsfahrt nach Genf mit dem Titel «Der Aufschwung des öffentlichen Verkehrs in Genf – internationale Zusammenarbeit und lokale Mobilität» einzuladen.

Begrüsst wurden die Anwesenden von der Leitung der transports publics genevois (tpg) am Hauptsitz Bachet-de-Pesay direkt neben der topmodernen, intermodal ausgestalteten S-Bahnstation Lancy-Bachet. Die Verwaltungsratspräsidentin Anne Hornung-Soukup begrüsst die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und sprach zu den Herausforderungen der tpg. Nach Corona und im Zeichen des Klimawandels stünden die tpg vor grossen Aufgaben. Direktor Denis Berdoz führte aus, was diese Herausforderungen für sein Unternehmen bedeuteten. U.a. sollen in den kommenden Jahren dreizehn Kilometer neue Tramstrecken in Betrieb genommen werden (u.a. nach Saint-Julien-en-Genevois), die Busflotte soll vollständig elektrifiziert

und neue Bedarfsangebote in den peripheren Gebieten des Kantons getestet werden. Der Projektleiter von Léman 2030, Peter Jedelhauser, und Alain Barbey, Regionalleiter der SBB in der Westschweiz, stellten den Drei-Spur-Ausbau zwischen Lausanne und Genf und die Bedeutung für das Angebotskonzept 2030 in der Westschweiz vor.

Bereits seit Dezember 2019 in Betrieb ist das neue S-Bahn-Netz des Léman-Express, u.a. mit fünf komplett neu gebauten Bahnhöfen zwischen Genf-Cornavin und Annemasse. Mathieu Fleury, Direktor der S-Bahn-Gesellschaft Lémanis, führte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit zwei Projektleitern durch den neuen Bahnhof Eaux-Vives, der auch Gewerbeflächen und eine Promenade mit Restaurants und einem Theater umfasst.

Auch die Behördenvertreter des Kantons Genf begrüsst die LITRA-Mitglieder und informierten über das bisher Erreichte und die künftigen Perspektiven. David Favre, Leiter Mobilität des Kantons Genf, gab unumwunden zu, dass der Kanton Genf lange Zeit im Rückstand gegenüber vielen Deutschschweizer Kantonen und urbanen Gebieten gewesen sei. Noch heute zähle man in Genf fünf-einhalb Stautunden pro Tag. Das Auto sei als Verkehrsmittel noch immer übermässig präsent. Staatsrat Serge dal Busco hob die zentrale Bedeutung des öV hervor. Dem öV komme zur Erreichung der Klimaziele eine nicht zu unterschätzende Rolle zu:



Regierungsrat Serge Dal Busco mit Nationalrat Martin Candinas anlässlich der LITRA-Infofahrt.



Die Gäste der LITRA-Informationsfahrt unterwegs im neuen S-Bahnhof Gare des Eaux-Vives.

Der kantonale Genfer Klimaplan verlange, dass der öV bis 2030 um vierzig Prozent zulegen und der Autoverkehr um den gleichen Prozentsatz abnehmen müsse. Man habe in diesem Zusammenhang Milliardenprojekte beschlossen, u.a. den weiteren Ausbau der S-Bahn zu einer Durchmesserlinie, die Verlängerung von Tramlinien sowie neue Buslinien.

Zum Abschluss der Informationsfahrt wurden die Mitglieder der LITRA durch das neu eröffnete, äusserst beeindruckende Depot En Chardon der tpg geführt, welches siebzig Trams und hundertdreissig Busse fassen kann und auf drei Etagen gebaut ist.

15 | 06 | 2022
Sessionsveranstaltung – Wie holt die
öV-Branche mehr Kundinnen und Kunden
auf den öV?

Die öV-Branche hat zwei herausfordernde Jahre hinter sich. Mit der Aufhebung der Corona-Massnahmen steigt die Auslastung im öV wieder. Wie und ob sich die Pendlermobilität normalisieren wird, bleibt offen. Daneben gibt es beträchtliche Potenziale und neue Kundensegmente für den öV zu gewinnen. In der öV-Branche laufen zahlreiche Bestrebungen, die Auslastung im öV weiter zu steigern, insbesondere beim Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr. Die LITRA hat an ihrer Sessionsveranstaltung vom 15. Juni 2022 einen Blick in die Werkstatt der Verkehrsunternehmen geworfen.

Zur Begrüssung der rund neunzig anwesenden LITRA-Mitglieder, Parlamentarierinnen und Parlamentarier sowie Gäste blickte LITRA-Präsident Martin Candinas mit einem speziellen Fokus auf den öV auf die vergangenen Monate zurück. Auch 2021 erreichte die Nachfrage nur 65 Prozent des Niveaus der Jahre vor der Pandemie. In den letzten Monaten hat sich der öV nun aber spürbar erholt und liegt inzwischen fast gleichauf mit der Nachfrage im Jahr 2019.

Der öV erholt sich je nach Nutzungszweck und Bedürfnis unterschiedlich schnell. Der Trend zu mehr Homeoffice und damit zu weniger Mobilität im Berufsalltag führt zu einer Verlagerung hin zu mehr Freizeitmobilität. Gleichzeitig wächst in der Bevölkerung der Anteil jener, die sich bewusst umweltfreundlich bewegen und befördern lassen wollen. Die öV-Transportunternehmen sind gefordert: Sie müssen einerseits viele Kundinnen und Kunden zurückgewinnen, die während der Pandemie dem öV den Rücken gekehrt haben; andererseits müssen sie auf die veränderten Kundenbedürfnisse reagieren. Dazu sind neue Ideen gefordert.

Die LITRA hat die Vertreterinnen und Vertreter von vier Mitgliederunternehmen zu diesen Herausforderungen befragt: «Was unternehmen Sie, um Ihre Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen und insgesamt mehr Kundinnen und Kunden auf den öV zu holen?»



Die Referentinnen und Referenten der Sessionsveranstaltung vom 15. Juni 2022: Cyrill Weber (Zugerland Verkehrsbetriebe), Marielle Müller (Appenzeller Bahnen), Véronique Stephan (SBB), Christoph Wahrenberger (Verkehrsbetriebe Schaffhausen), Martina Isler (Naturpark Schaffhausen) mit LITRA-Präsident Martin Candinas.

Véronique Stephan, Leiterin Markt Personenverkehr SBB, gab einen Einblick in das veränderte Kundenverhalten, das die SBB beobachten. Am raschesten erhole sich der Freizeitverkehr vom Rückgang während der Corona-Pandemie. Dieser sei bereits über das Niveau vor der Pandemie geklettert. Entsprechend wolle die SBB das Freizeitangebot ausbauen und darauf hinwirken, dass mehr Leute in ihrer Freizeit mit dem ÖV unterwegs sind. Es lasse sich beobachten, dass das Zeitbudget für Mobilität unverändert bleibe, auch wenn viele Leute mehr zu Hause arbeiten würden.

Regionale und städtische Transportunternehmen reagieren auf die Verschiebung hin zu mehr Freizeitmobilität. Bei den Verkehrsbetrieben Schaffhausen ist dank tatkräftiger Unterstützung des Naturparks Schaffhausen ein neues Freizeitangebot entstanden: Der «Randenbus», der die Strassen bei Hemmental und Richtung Randen entlastet, ist eine Mobilitätsalternative für die Bedürfnisse der Wanderer und Spaziergänger. Martina Isler, stellvertretende Geschäftsführerin des regionalen Naturparks Schaffhausen, und Christoph Wahrenberger, Leiter Kommunikation bei den Verkehrsbetrieben Schaffhausen, haben das neue Angebot und den Werdegang dorthin vorgestellt.

Bei den Appenzeller Bahnen, die für viele Menschen der Inbegriff einer touristischen Bahn sind, wurde in den letzten Monaten ein neues Angebot geschaffen: Mit der sogenannten Bahnkreuzfahrt sollen Hotelaufenthalte mit Gratis-ÖV-Reisen quer durch die Region verknüpft werden, wie Marielle Müller, Leiterin Unternehmensentwicklung, ausführte. Die Appenzeller Bahnen haben in den vergangenen Jahren ihr Rollmaterial stark erneuert und die Infrastruktur modernisiert, bspw. mit der Inbetriebnahme des Ruckhaldetunnels und der Umgestaltung des Bahnhofs St. Gallen.

Stark getroffen von den Folgen der Corona-Pandemie wurden schliesslich die Zugerland Verkehrsbetriebe. Vielen Menschen primär als «Durchgangsort» bekannt, ist die Stadt Zug gleichzeitig eine Pendler-Drehscheibe. Nach dem Corona-Einbruch versuchen die Zugerland Verkehrsbetriebe deshalb, die früheren Kundinnen und Kunden wieder auf den ÖV zu holen. Was die Verkehrsbetriebe für die Kundenrückgewinnung unternehmen, beschrieb ZVB-Unternehmensleiter Cyrill Weber in seiner Präsentation.

Prix LITRA: Zwei ETH-Arbeiten machen das Rennen

Das Interesse an Nachtzugverbindungen ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Der Angebotsausbau zieht jedoch hohe Produktionskosten nach sich – insbesondere beim Rangiervorgang. Patrick Althaus und Alexander Staub haben die technischen Anforderungen für Schlafwagen untersucht; dies mit dem Ziel, kostengünstigere und flexiblere Konzepte für den Betrieb von Nachtzügen zu finden. Dafür wurden sie mit dem Prix LITRA ausgezeichnet. Der zweite Preis ging an Daniel Regueiro Sánchez. Er hat seine Arbeit dem Problem der Lastspitzen bei der Bahnstromversorgung gewidmet. Diese entstehen, wenn mehrere Züge im gleichen Netzabschnitt zur gleichen Zeit beschleunigen. Der Autor hat untersucht, wie es gelingt, Lastspitzen zu glätten und damit die Stromversorgung zu stabilisieren.

Insgesamt zwölf Arbeiten sind 2021 für den Prix LITRA eingegangen. Nebst acht Master- befanden sich darunter auch zwei Bachelorarbeiten. Die achtköpfige Jury hat sich Ende August zusammengesetzt und nach eingehendem Studium entschieden, zwei Masterarbeiten von Studierenden der ETH Zürich auszuzeichnen. Beide prämierten Arbeiten greifen eine aktuelle Frage auf, für die zurzeit eine Patentlösung fehlt. Das erste Thema: Wie ist damit umzugehen, dass Nachtzüge zwar zweifellos eine klimafreundliche Alternative zum Fliegen sind, aber im Betrieb als sehr kostenintensiv gelten? Das zweite Thema: Wie lassen sich die potenziell weitreichenden Folgen eines Zusammenbruchs des Stromnetzes bei einer Bahn betrieblich vermeiden? Diese Fragen wurden in den Prix LITRA-Arbeiten 2021 angegangen.

Antriebs- und Betriebskonzept für Kurswagen mit eigenem Hilfsantrieb

Der Nachtzug erlebt als klimafreundliche Alternative zum Fliegen eine echte Renaissance. Sein Betrieb ist allerdings wegen der hohen Produktionskosten oft nur knapp rentabel. Nachtzüge sind heute in ihrer Art meist nicht flexibel kombinierbar. Dadurch entstehen eher umständliche Betriebskonzepte, bei denen die Passagiere erst an unterschiedlichen Einstiegsorten «gesammelt» werden und am frühen Morgen teils wieder an mehreren Orten aussteigen. Dabei spielen Rangiervorgänge eine wichtige Rolle. Der batteriebetriebene Antrieb und die automatische Kupplung von Zügen eröffnen hier neue Möglichkeiten. Patrick Althaus und Alexander Staub, Absolventen in Elektrotechnik der ETH Zürich, haben diese Vorgänge analysiert. Sie haben sich intensiv mit der technischen Auslegung der Kurswagen-Komponenten auseinandergesetzt. Ihre

umfangreiche Nutzwertanalyse zeigt: Das grösste Potenzial verspricht ein Modul von zwei einstöckigen Wagen mit einer automatischen Kupplung und einem batteriebetriebenen Antrieb. Damit können die Module ohne Lokomotive und mit einem minimalem Personaleinsatz rangiert, zu einem Verbund zusammengeschlossen oder auf einem «Hotelgleis» als autonome Einheit abgestellt werden. Das Kupplungskonzept wird an einem fiktiven Nachtzugsangebot zwischen der Schweiz und Italien getestet. Dabei werden Zugsteile aus verschiedenen Abgangsbahnhöfen zusammengeführt und nach gemeinsamer Fahrt je nach Destination wieder getrennt. Trotz höherer Beschaffungskosten ist das Konzept gemäss den Berechnungen der Autoren wirtschaftlich.

Quantification and reduction of power peaks in railway networks: a simulation-based approach

In den vergangenen Jahren wurden die Fahrpläne im Schienenverkehr weiter verdichtet und vertaktet. Neue Züge beschleunigen zudem oftmals schneller als früher. Dies trifft insbesondere im Regionalverkehr für die Sprinterzüge zu. Damit nehmen die Anforderungen an die Stromversorgung deutlich zu: Der Energieversorger muss eine hohe Spitzenlast abdecken, wenn mehrere Züge im selben Netzabschnitt gleichzeitig beschleunigen. Bereits bei einem stabilen Fahrplan ist es mit dem Taktfahrplan eine Herausforderung, die gleichzeitig anfahrenen Züge zuverlässig zu versorgen. Bei Störungen kann die Belastung sogar noch höher ausfallen. Auch wenn der Strombedarf im zeitlichen Durchschnitt viel geringer ist, muss die Bahnstromversorgung auf die Spitzen ausgelegt werden; dies mit entsprechender Kostenfolge. Daniel Regueiro Sánchez, Absolvent in Verkehrsplanung und Transportsystemen an der ETH Zürich, simulierte die Spitzenbelastungen

für einen Bahnabschnitt im Tessin, zuerst für den fahrplanmässigen Betrieb, dann für bestimmte Verspätungsfälle. In seinem Modell treten scharfe Leistungsspitzen auf, die durch Verspätungen noch verstärkt werden. Seine Simulation zeigt, dass es grundsätzlich möglich ist, die Spitzen zu minimieren und trotzdem die Pünktlichkeitsvorgaben einzuhalten. Dazu untersucht der Autor, was passiert, wenn die Züge zu einer zeitversetzten Abfahrt gezwungen werden oder ihre Maximalleistung reduziert wird. Insbesondere die zweite Strategie erweist sich als wirksam zur Reduktion von Spitzen. Wird die Leistung begrenzt, die einer Lokomotive bei der Beschleunigung zur Verfügung steht, wirkt sich das deutlich auf den Leistungsbedarf aus, verlängert die Fahrt aber nur geringfügig.



Prix LITRA-Verleihung 2021. Von links nach rechts: LITRA- und Jurypräsident Martin Candinas, Daniel Regueiro Sánchez (Preisträger 2021), Bundesrat Ueli Maurer, Alexander Staub und Patrick Althaus (Preisträger 2021).

Mit dem Prix LITRA werden seit 2011 jährlich Bachelor- und Masterarbeiten an Schweizer Universitäten und Hochschulen ausgezeichnet, die sich vorausschauend mit dem Thema öffentlicher Verkehr auseinandersetzen. Der Preis ist mit dreitausend Franken pro Arbeit dotiert. In der Fachjury für den Prix LITRA 2021 waren vertreten:

Mitglieder der Fachjury Prix LITRA 2021

Martin Candinas	LITRA-Präsident und Jurypräsident, Nationalrat
Francesco Corman	Professor für Transportsysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETHZ, Zürich
Vincent Kaufmann	Professor und Leiter des Laboratoire de Sociologie Urbaine der EPFL, Lausanne
Peter Knoepfel	Professor für Politik- und Verwaltungswissenschaften am IDHEAP, Hochschulinstitut für öffentliche Verwaltung der Universität Lausanne
Anna Barbara Remund	Vizedirektorin Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilungschefin Infrastruktur
Christian Rohr	Professor für Umwelt- und Klimageschichte am historischen Institut der Universität Bern
Thomas Sauter-Servaes	Leiter des Studiengangs «Verkehrssysteme» an der School of Engineering der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, ZHAW
Widar von Arx	Leiter des Kompetenzzentrums Mobilität am Institut für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern

Vereinsorgane

Mitglieder

Die LITRA ist stolz und dankbar, auch im 86. Vereinsjahr auf die Unterstützung von über 210 Mitgliedern aus allen Sektoren des öffentlichen Verkehrs zählen zu dürfen. Dieses langjährige und breit verankerte Engagement in der gesamten öV-Branche ist die Grundlage dafür, dass wir uns mit Nachdruck und letztlich mit Erfolg für den öV in der Schweizer Politik und der Öffentlichkeit einsetzen können. Die aktuellen Mitgliederzahlen in den einzelnen Kategorien gestalten sich folgendermassen:

Übersicht Mitglieder nach Kategorien

71	Transportunternehmen
13	Rollmaterial-, Busersteller, Zulieferindustrie
40	Beratung, Engineering und Dienstleistungen
30	Bau und Industrie
55	Verbände, Kantone, Institutionen

Aktuell sind die Veränderungen und der Wandel im Mobilitätssektor vielfältig und gross. Die Kontinuität der Mitgliedschaften bei der LITRA ist deshalb umso erfreulicher. Gleichzeitig freut es uns sehr, auch neue Mitglieder bei der LITRA begrüßen zu dürfen:

Die LITRA heisst folgende neue Mitglieder herzlich willkommen (per 31 | 07 | 2022)



Der ELP richtet sich an Bahnbetreiber und Logistikunternehmen in ganz Europa. Das Leistungsangebot des ELP umfasst Full-Service-Leasing von modernen Lokomotiven. Der Fokus des ELP liegt auf sechsachsigen Dual-Lokomotiven mit bis zu 2.8 MW Diesel, 9 MW elektrisch und 500 kN Zugkraft. Diese ermöglichen den Betrieb auf elektrifizierten und nicht-elektrifizierten Strecken. Der European Loc Pool wurde im Jahr 2018 gegründet. Der Hauptsitz des Unternehmens ist in Frauenfeld. Mit dem Briten Haydn T. Abbott, Verwaltungsratspräsident, und dem Niederländer Willem Goosen, CEO, an der Spitze verfügt der ELP über jahrzehntelange Erfahrung und umfassende Kenntnisse im europäischen Schienen-Rollmaterial-Leasing-Segment.



GESTE Engineering ist ein Schweizer Ingenieur- und Beratungsunternehmen, das im Bereich Mobilität und Sicherheit tätig ist, insbesondere in den Bereichen Eisenbahn-, Stadt- und Strassenverkehrstechnik sowie Betriebs-sicherheit, FDMS/RAMS, Belüftung, Strömungsmanagement und Brand-schutz. Das Unternehmen ist in drei Schweizer Sprachregionen, in Frankreich und Belgien vertreten. Es wächst schnell und bringt in diesen drei Ländern sowie generell auf internationaler Ebene ein grosses Engagement in bedeutenden Projekten ein.



Lémanis SA wurde von den Muttergesellschaften SBB und SNCF am 15. März 2017 in Genf gegründet und ist der bevorzugte Ansprechpartner für die Organisationsbehörden des Léman Express. Der von Lémanis SA betriebene Léman Express ist das größte grenzüberschreitende Eisenbahnnetz Europas mit 230 km Streckenlänge, die mehr als 45 Bahnhöfe in Frankreich und der Schweiz miteinander verbinden. Dank einer optimalen Servicequalität und gezielter Kundeninformation ist Lémanis in der Lage, ein einzigartiges Kundenerlebnis zu bieten, sei es in der Stadt oder in den Bergen.



Die TerraRail Modalsplit AG bietet einen effizienten Service für den Transport von Aushubmaterial und Gesteinskörnungen per Bahn an. Das Leistungsportfolio führt zu einer Verkehrsentlastung auf der Strasse, indem der Verkehr vom Lastwagen auf die Bahn verlagert wird und das Material an den bahnerschlossenen Standorten angeliefert bzw. abgeholt werden kann. Das Angebot umfasst auch die Erarbeitung des Transportkonzepts, welches jeweils bei einem Baugesuch eingereicht werden muss.



Der Grundauftrag von TRAVYS besteht darin, öffentliche Verkehrsleistungen auf Schiene und Strasse zu erbringen und der Bevölkerung qualitativ hochwertige Mobilitätsdienstleistungen anzubieten – und zwar an 365 Tagen im Jahr und in einigen Branchen sogar rund um die Uhr. Um dieses Ziel zu erreichen, legt das Unternehmen ein besonderes Augenmerk auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Stärkung der Echtzeit-Verkehrsüberwachung und die Information der Fahrgäste.

Als Interessenvertreter in der Schweizer Politik ist der LITRA der enge Kontakt und die gute Abstimmung bei den öV-Themen mit unseren Mitgliedern ein grosses Anliegen. Der Präsident und der Geschäftsführer durften deshalb im vergangenen Vereinsjahr erneut verschiedene Mitglieder besuchen. Mit diesen direkten Kontakten konnten die Aktivitäten der LITRA vorgestellt, die aktuellen Herausforderungen der öV-Branche vertieft diskutiert und letztlich die Bedürfnisse und Wünsche der Mitglieder unmittelbar an die LITRA herangetragen werden. Stellvertretend für unsere Mitgliederbesuche stehen folgenden Bilder von den Besuchen bei ALSTOM Schweiz AG und bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ).



Besuch der LITRA bei Stéphane Wettstein und Cora Hentrich-Henne von ALSTOM Schweiz.



Besuch von Martin Candinas beim LITRA-Vorstandsmitglied Marco Lüthi, dem Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

Vorstand im Vereinsjahr 2021 | 2022

Anlässlich der Mitgliederversammlung wurden drei Personen aus dem Vorstand der LITRA verabschiedet: Guido Schoch, ehemaliger Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Dirk Stahl, stv. CEO der BLS AG und CEO von BLS Cargo AG sowie Jean-Pierre Tappy, ehemaliger Managing Director und Head of External Affairs der Swiss International Airlines. Die LITRA dankt den drei Vorstandsmitgliedern herzlich für den langjährigen und geschätzten Einsatz zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Neu in den Vorstand gewählt wurden Ron Abegglen, Advisor to the CEO, Swiss International Airlines, Hans-Jörg Bertschi, Präsident der IG Kombiniertes Verkehr (IG KV), Marco Lüthi, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sowie Daniel Schafer, CEO der BLS AG. Wir heissen die neuen Vorstandsmitglieder herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute und konstruktive Zusammenarbeit. Damit setzt sich der Vorstand seit der Mitgliederversammlung 2021 folgendermassen zusammen:

Mitglieder des LITRA-Vorstands

Candinas Martin	Präsident LITRA, Nationalrat GR
Spuhler Peter	Vizepräsident LITRA, Verwaltungsratspräsident und Group CEO Stadler Rail AG
Abegglen Ronald	Public Affairs / Advisor to the CEO Swiss International Air Lines Ltd.
Aebischer Matthias	Nationalrat BE
Bertschi Hans-Jörg	Präsident Interessensgemeinschaft Kombiniertes Verkehr
Borloz Frédéric	Nationalrat VD
Burkart Thierry	Ständerat AG
Ducrot Vincent	CEO und Vorsitzender der Konzernleitung SBB AG
Fasciati Renato	Präsident Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Direktor Rhätische Bahn AG (RhB)
Favre Laurent	Staatsrat NE, Präsident Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
Fluri Kurt	Nationalrat SO
Français Olivier	Ständerat VD
Fridrich Raimund	Public Affairs Officer / Stv. Leiter Kommunikation Skyguide
Furrer Frank	Generalsekretär Verband verladende Wirtschaft (VAP)
Giezendanner Benjamin	Nationalrat AG
Graf-Litscher Edith	Nationalrätin TG, SEV-Gewerkschaftssekretärin

Grin Jean-Pierre	Nationalrat VD
Grossen Jürg	Nationalrat BE
Häberli-Koller Brigitte	Ständerätin TG
Hefti Andreas	Geschäftsführer Knorr-Bremse Rail Systems Schweiz AG
Hentrich-Henne Cora	Managing Director ALSTOM Schweiz AG
Herzog Eva	Ständerätin BS
Hurter Thomas	Nationalrat SH
Keller Roland	Senior Director Basler & Hofmann AG
König Christian	Stv. Leiter Marketing & Verkauf Stadler Rail Management AG, Delegierter Swissrail
Küchler Thomas	Vorsitzender der GL Schweizerische Südostbahn AG (SOB)
Kunz Bernhard	Executive Board Member Hupac Intermodal AG
Kutter Philipp	Nationalrat ZH
Lüthi Marco	Direktor Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
Maret Marianne	Ständerätin VS
Meier Bernhard	Delegierter Public Affairs und Regulation SBB AG
Miller Fredy	Direktor Aare Seeland mobil AG (asmobil), Delegierter RAILplus
Naef Alex	CEO Hess AG
Norghauer Nicola	Leiter Market Area Technics & Technology AFRY Schweiz AG
Piller Carrard Valérie	Nationalrätin FR
Plüss Christian	Leiter PostAuto und Mitglied der Konzernleitung Post
Pult Jon	Nationalrat GR
Rytz Regula	Nationalrätin BE
Schafer Daniel	CEO BLS AG
Schaffner Barbara	Nationalrätin ZH
Scheller Gerd	Country CEO Siemens Schweiz und CEO Siemens Mobility AG
Schmied René	Direktor BERNMOBIL
Schwank Dieter	Vorsitzender GL AlpTransit Gotthard AG
Schweizer Peter	CEO Schweizer Electronic AG
Stückelberger Ueli	Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Töngi Michael	Nationalrat LU
Wasserfallen Christian	Präsident Infra Suisse, Nationalrat BE
Weber Luzius	Leiter Kommunikation PostAuto
Wettstein Stéphane	Verwaltungsrat ALSTOM Schweiz AG
Wobmann Walter	Nationalrat SO

Der Vorstand trifft sich zweimal jährlich im Vorfeld der Sessionsveranstaltungen vom Juni und Dezember. Im letzten Vereinsjahr konnten beide Sitzungen erfreulicherweise wieder physisch durchgeführt werden. Gemäss Statuten bereitet der Vorstand die Geschäfte der Mitgliederversammlung vor und befasst sich mit den aktuellen politischen Themen in den Verkehrskommissionen und im Parlament.

Geschäftsleitender Ausschuss (gIA)

An der Vorstandssitzung vom 15. Dezember 2021 wurde Daniel Schafer als neues Mitglied in den geschäftsleitenden Ausschuss (gIA) gewählt. Daniel Schafer folgt formell auf Dirk Stahl, der die Rolle des CEO bei der BLS AG nach dem Rücktritt von Bernard Guillelmon ad interim wahrnahm und als Gast an den gIA-Sitzungen teilnahm. Der gIA hielt im letzten Vereinsjahr drei Sitzungen ab. Dem gIA obliegt gemäss Statuten die Leitung der LITRA. Er beschliesst mit dem Themensetting die Prioritäten, denen sich die LITRA annimmt. Darüber hinaus entscheidet der gIA über die Aufnahme von Mitgliedern und bestimmt, wie sich die LITRA in Vernehmlassungen sowie bei politischen Geschäften positioniert.

Mitglieder Geschäftsleitender Ausschuss (gIA)

Candinas Martin	Präsident LITRA, Nationalrat GR
Spuhler Peter	Vizepräsident LITRA, Verwaltungsratspräsident und Group CEO der Stadler Rail AG
Meier Bernhard	Delegierter Public Affairs und Regulation SBB AG
Plüss Christian	Leiter PostAuto und Mitglied der Konzernleitung Post
Schafer Daniel	CEO BLS AG (seit dem 15 12 2021)
Stahl Dirk	CEO a.i. BLS AG, CEO BLS Cargo AG (bis am 15 12 2021)
Stückelberger Ueli	Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Wettstein Stéphane	Verwaltungsrat Alstom Schweiz AG

Rendez-vous LITRA

Das «Rendez-vous LITRA» wurde im Herbst 2021 zum vierten Mal durchgeführt. Die Mitglieder des gIA konnten sich in ungezwungener Atmosphäre mit den Vorstandsmitgliedern aus dem Parlament zu aktuellen politischen Themen austauschen und über die Tätigkeiten der LITRA informieren.



Die Teilnehmenden des vierten «Rendez-vous LITRA».

Finanzkommission (FIKO)

Die Finanzkommission (FIKO) wird von Matthias Gygax geleitet und hat im letzten Vereinsjahr zwei Sitzungen abgehalten. Nebst der Besprechung und Prüfung von Erfolgsrechnung und Bilanz, diskutiert die FIKO den Budgetentwurf und berät den Geschäftsführer sowie den geschäftsleitenden Ausschuss (gIA) in Finanz- und Compliancefragen.

Mitglieder Finanzkommission (FIKO)

Gygax Matthias	Leiter Portfolio & Services Systemintegration Bahnsteuerung bei der SBB AG, Präsident
Geel Hansruedi	Delegierter Stadler Rail Management AG
Pflugger Carmen	Leiterin Finanzen und Controlling RBS und BSU
Candinas Martin	Präsident LITRA, Nationalrat GR

Geschäftsführung

Die Geschäftsstelle der LITRA ist schlank und agil aufgestellt. Sie setzt sich aus drei Personen mit insgesamt 285 Stellenprozenten zusammen. Geschäftsführer Michael Bützer bildet zusammen mit Michael Ruefer, stellvertretender Geschäftsführer, und Janine Rosenast, Leiterin Sekretariat und Events (seit 1. Oktober 2021), das operative Team der LITRA.

Geschäftsstelle LITRA

Bützer Michael	Geschäftsführer (100 %)
Ruefer Michael	Stv. Geschäftsführer (85 %)
Rosenast Janine	Leiterin Sekretariat und Events (100 %) (seit Oktober 2021)
Buess Sibylle	Praktikantin, Masterstudentin an der Uni Bern (seit Januar 2022)



Bowling-Abend und Teamanlass der LITRA im Februar 2022.

An der Mitgliederversammlung 2021 durften wir Janine Rosenast als neue Leiterin Sekretariat und Events auf der Geschäftsstelle der LITRA vorstellen und willkommen heissen. Mit Janine Rosenast konnten die vielfältigen Aufgaben und Tätigkeiten auf der Geschäftsstelle weiter digitalisiert und effizienter gestaltet werden. Ebenso kontaktierte Janine Rosenast alle LITRA-Mitglieder und führte die bereinigten Angaben in unseren Geschäfts-Datenbanken nach.

Der stv. Geschäftsführer Michael Ruefer schloss im Frühling 2022 sein MAS im Kommunikationsbereich an der zhaw ab. Nach sechs Jahren als stv. Geschäftsführer bei der LITRA wird sich Michael Ruefer beruflich neu orientieren und die LITRA nach der nächsten Mitgliederversammlung verlassen. Die LITRA dankt Michael Ruefer bereits an dieser Stelle für seinen engagierten und grossen Einsatz zugunsten der LITRA und des öV in der Schweiz. Wir wünschen ihm für seine berufliche und private Zukunft alles Gute.

Mit Sibylle Buess startete im Januar 2022 eine Masterstudentin vom historischen Institut der Universität Bern ein Praktikum bei der LITRA, in dessen Rahmen sie eine Masterarbeit zur Geschichte der LITRA und der schweizerischen Verkehrspolitik schreibt. Ein erster Auszug aus ihrer Arbeit ist am Anfang des Geschäftsberichts abgebildet. Sibylle Buess unterstützt die Geschäftsstelle zudem bei Anlässen. Sie ordnete und inventarisierte die zahlreichen Dokumente und Archive der LITRA.

Der Geschäftsführer vertritt die LITRA in der Jury des «FLUX – Goldener Verkehrsknoten». Mit dem FLUX wird seit fünfzehn Jahren ein Schweizer Verkehrsknoten ausgezeichnet, der den Fahrgästen das Reisen möglichst angenehm macht, aus betrieblicher Sicht überzeugt und in den letzten Jahren erneuert wurde. Im letzten Jahr wurde der FLUX an die St. Galler Stadt Rapperswil-Jona verliehen. Einen Sonderpreis erhielten die Jungfraubahnen für ihren neuen Grindelwald Terminal.

Die LITRA nimmt Einsitz in der Expertengruppe Verkehr des Bundesamts für Statistik. In dieser Gruppe werden aktuelle verkehrstatistische Fragen sowie Schwerpunkte und Anforderungen der Stakeholder (Verbände, Forschungsbüros) diskutiert.



SWISSRAIL-Delegation beim Parlamentsbesuch im Juni 2022.

Das Netzwerk der LITRA

Der Präsident und die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle pflegen enge und gute Beziehungen zu unseren Mitgliedern, den Vertretern des Bundesparlaments, den kantonalen Regierungen, den Direktionen der Bundesämter des UVEK, zur eidgenössischen Finanzverwaltung, zu den Organisationen des öV und der Strassenverbände sowie zu zahlreichen Unternehmen und Organisationen, die sich mit der Verkehrspolitik befassen.

Für die SWISSRAIL, unser Partnerverband der Schweizer Bahnindustrie, organisiert die LITRA einmal jährlich einen thematischen Austausch mit eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern. Der Anlass ist eine geschätzte Plattform zum Interessenaustausch der Bahnindustrie mit der Politik und dient insbesondere der Sensibilisierung der politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger für aktuelle Bahnthemen.

Mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV), der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV) sowie den Generalsekretariaten der grossen politischen Parteien steht die LITRA in einem regelmässigen Austausch. Der Schweizerische Städteverband, der Schweizerische Gemeindeverband und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) sind wichtige Partner auf kommunaler und regionaler Ebene.

Schliesslich pflegt die LITRA mit den folgenden Partnerorganisationen, die nicht Mitglied der LITRA sind, eine gute Zusammenarbeit: Aerosuisse, Alliance SwissPass, ASTAG, asut, Bahnjournalisten, bauenschweiz, economiesuisse, Gotthard-Komitee, Mobilitätsakademie, OUESTRAIL, ProBahn, Cycla, Schweizer Tourismusverband (STV), Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVWG), strasseschweiz/routesuisse, Touring Club Schweiz (TCS), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Wir danken allen Partnerorganisationen für die effektive und wertvolle Zusammenarbeit zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Finanzen

Das budgetierte Ergebnis wurde erreicht. Zudem konnten auch im letzten Jahr wichtige Rückstellungen für zukünftige politische Kampagnen gebildet werden.

Die Erfolgsrechnung 2021 schliesst mit einem Überschuss von 21'730.70 Franken ab. Bei den Einnahmen konnten einige Mitgliederbeiträge durch die aktive Mitgliederbewirtschaftung des Präsidenten und Geschäftsführers leicht erhöht werden. Verschiedene Anlässe konnten nicht wie geplant durchgeführt werden, was zu Minderaufwänden in der Vereinsführung führte. Ein Mehrertrag entstand bei der externen Unterstützung unserer Preisvergleichsstudie. Gleichzeitig wurde mit der Auflösung von Reserven eine Broschüre zu den Corona-bedingten Bestrebungen der Branche für die Flexibilisierung der Tarife finanziert.

Der Personalaufwand erhöhte sich leicht durch den personellen Wechsel auf dem Sekretariat. Beim sonstigen Betriebsaufwand kam es zu Minderaufwänden. Die Übersetzungen wurden vermehrt inhouse durchgeführt. Arbeiten am Corporate Design wurden bewusst klein gehalten. Bei den IT-Kosten fallen die Ausgaben für die neue IT-Hardware sowie die neue Software-Umgebung, für die Umstellung zum neuen IT-Anbieter und für unser neues, interaktives Datenportal auf litra.ch ins Gewicht. Auch dazu wurden zweckgebundene Rückstellungen aufgelöst.

Der Aufwand für die Bildung von Rückstellungen für politische Kampagnen setzt sich im Jahr 2021 aus einem Posten zusammen. Die LITRA verfügt weiterhin über eine stabile Aufwands- und Ertragslage. Deshalb kann im zwölften Vereinsjahr in Folge von einer generellen Erhöhung der Mitgliederbeiträge abgesehen werden.

Erfolgsrechnung (CHF)	2020	2021
Ertrag	1'019'246.60	1'038'299.00
Mitgliederbeiträge	990'846.60	999'299.00
Übriger Ertrag	28'400.00	39'000.00
Aufwand	883'392.94	952'758.07
Vereinsführung Events	195'842.75	257'180.78
Personalaufwand	511'910.40	496'667.15
Sonstiger Betriebsaufwand	175'639.79	198'910.14
Finanzerfolg	-1'427.36	-193.53
Abschreibungen	10'250.90	3'616.70
Ausser. periodenfremder Erfolg	-87'513.45	-60'000.00
Gewinn	36'661.95	21'730.70

Bilanz (CHF)	per 31 12 2020	per 31 12 2021
Aktiven	1'153'536.19	1'202'026.68
Umlaufvermögen	1'153'534.19	1'202'024.68
Anlagevermögen	2.00	2.00
Passiven	1'153'536.19	1'202'026.68
Fremdkapital kurzfristig	18'816.26	45'576.05
Fremdkapital langfristig	330'000.00	330'000.00
Eigenkapital	768'057.98	804'719.93
Gewinn	36'661.95	21'730.70

Bericht der Revisoren

Die Prüfung und Beurteilung durch die beiden Revisoren Christian Buchli, Head of Business Administration bei der Siemens Mobility AG und Stefan Bosshard, Chief Financial Officer bei der Aargau Verkehr AG, ist am 7. April 2022 auf der Geschäftsstelle der LITRA erfolgt. Der Revisionsbericht, ebenfalls datiert vom 7. April 2022, liegt vor und sieht keine Bemerkungen vor.



LITRA in Kürze

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr ist eine nicht kommerzielle Vereinigung nach Art. 60ff ZGB mit Sitz in Bern. Ihre Träger sind die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, die Kantone, die Wissenschaft, alle wichtigen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen des öV, die Bauwirtschaft sowie Unternehmen des Handels, des Gewerbes und der Planung im Bereich des öV. Die LITRA wurde 1936 als «Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic» (= LITRA) gegründet und 1977 in «LITRA - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr» umbenannt.

Die LITRA in der schweizerischen Verkehrspolitik

Die LITRA setzt sich in der Schweizer Politik zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV) ein. Unter öV verstehen wir alle Massenverkehrsmittel wie Züge, Busse, Trams, Schiffe, Flugzeuge und Seilbahnen, mit denen Personen und Güter in grossen Mengen transportiert werden können. Die LITRA setzt sich insbesondere ein für ein attraktives, umfassendes und flächendeckendes Angebot im öV, für genügend Mittel zum Ausbau und Unterhalt des öV sowie für die Priorisierung des öV in der Verkehrsplanung. Neben dem Kerngeschäft öV beobachten wir gezielt Themen und Entwicklungen in der Mobilität und bei den individuellen Transportmitteln und nehmen deren Schnittstellen zum öV in unsere Tätigkeiten auf, analysieren diese und beurteilen sie.

Mission der LITRA

Als Organisation legt die LITRA Wert auf schlanke Strukturen, kurze Entscheidungswege und eine breite Mitgliederbasis aus allen öV-Bereichen. Die LITRA verfolgt drei strategische Ziele:

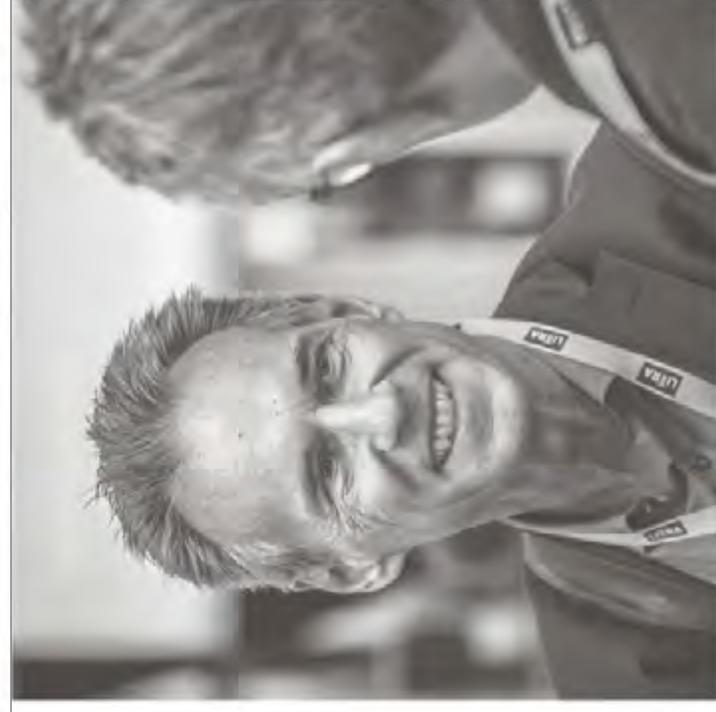
1. Die LITRA ist die begehrte politische Plattform für alle öV-Entscheidungsträger. Wir sind die attraktive Dialogplattform für öV-Politik, pflegen ein exklusives Netzwerk unter den Stakeholdern im Mobilitätsbereich und bringen alle Entscheidungsträger im öV regelmässig zusammen. Als exklusive Marke gibt die LITRA insbesondere den nationalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern in der Verkehrspolitik eine begehrte und geschätzte Heimat für die öV-Politik.
2. Die LITRA ist in der Schweizer Politik für wichtige öV-Geschäfte meinungsbildend. In Abstimmung mit unseren Mitgliedern bringen wir unsere Anliegen und Anträge für den öV proaktiv, glaubwürdig und klar in die Schweizer Politik ein. Mit Unterstützung ihres Netzwerks setzt sich die LITRA auf Bundesebene im gesamten politischen Prozess für mehrheitsfähige öV-Vorlagen und politische Kompromisse ein, damit bei wichtigen öV-Geschäften die notwendige Unterstützung sichergestellt ist.
3. Die LITRA informiert sachlich, glaubwürdig und qualitativ zu öV-Themen. Wir nehmen die richtigen öV-Themen auf den Radar, informieren kompetent, verständlich und parteipolitisch unabhängig. Mit Studienaufträgen werden öV-Kernthemen vertieft und Schnittstellen zu priorisierten Mobilitätsthemen fundiert beleuchtet. Eine zielgruppengerechte und graphisch hochwertige Informations- und Kommunikationstätigkeit zu öV-Themen ist das Markenzeichen der LITRA.

30 | 09 | 2021
85. Mitglieder-
versammlung



30 | 09 | 2021
85^e assemblée
des membres

30 | 09 | 2021
85. Mitglieder-
versammlung



30 | 09 | 2021
85^e assemblée
des membres

30 | 09 | 2021
85. Mitglieder-
versammlung



30 | 09 | 2021
85^e assemblée
des membres



Daniel Reguero Sánchez
Cuantificación y clasificación
de puntos para la cultura / *Asistencia
a simposio con bases y objetivos*



30 | 09 | 2021
Prix LITRA



30 | 09 | 2021
Prix LITRA

15 | 12 | 2021
Sessionsveranstaltung



15 | 12 | 2021
Colloque de session

15|12|2021
Sessionsveranstaltung



15|12|2021
Colloque de session



17 | 03 | 2022
Sessionsveranstaltung



17 | 03 | 2022
Colloque de session

17 | 03 | 2022

Sessionsveranstaltung



17 | 03 | 2022
Colloque de session

17 | 05 | 2022
Informationsfahrt



17 | 05 | 2022
Voyage d'information

17 | 05 | 2022
Informationsfahrt



17 | 05 | 2022
Voyage d'information

17 | 05 | 2022
Informationsfahrt



17 | 05 | 2022
Voyage
d'information

15 | 06 | 2022

Sessionsveranstaltung



15 | 06 | 2022
Colloque de session

15 | 06 | 2022
Sessionsveranstaltung



15 | 06 | 2022
Colloque de session

