

## Jahresbericht 2018

Wo stehen die historischen Eisenbahnen in 10, 15 Jahren? Werden sie mithalten können mit der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnwesen? Finden historische Eisenbahnfahrzeuge noch einen Platz im alltäglichen Bahnverkehr? Smart Rail, Automatisierungen, Zugbeeinflussungssysteme, - die Bahnwelt ist in Bewegung. Es ist Zeit, ernsthaft darüber zu diskutieren, wie die Zukunft für die historischen Eisenbahnen aussieht. Blüht die 'Verbannung' in Reservate oder werden die historischen Eisenbahnfahrzeuge endgültig zu Ausstellungs bereicherungen in Museen degradiert?

Es ist nun mal nicht von der Hand zu weisen, dass System 'öffentlicher Verkehr' ist nicht auf historische Fahrzeuge angewiesen. Als Kulturgut und touristische Attraktion sind sie aber sehr erwünscht. Im HECH setzen wir viel daran, dass dies noch möglichst lange Zeit der Fall sein wird. Gleichzeitig suchen wir nach Lösungen, wie unsere historischen Bahnen technisch soweit möglich mithalten können.

Ein Beispiel für diese Aussage sind die beiden vom HECH zusammen mit ENOTRAC AG in Thun ausgearbeiteten Risikoanalysen, einerseits für Normalspurnetze, andererseits für Meterspurstrecken und Spezialspur. Für die Durchführung von Eisenbahnfahrten mit historischen Zügen verlangt das BAV gemäss EBV die Erfüllung der Richtlinie «Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussungseinrichtung». Zur Vereinfachung der Gesuchstellung wurde im Jahr 2011 im Auftrag des HECH durch ENOTRAC für Normalspurnetze eine generische Risikoanalyse erstellt, welche Anfang 2012 in Kraft trat (diejenige für Meterspur- und Spezialspurstrecken trat im Sommer 2017 in Kraft und ist bis 6. Juni 2022 gültig). Deren Gültigkeit ist Ende 2016 abgelaufen, weshalb diese überarbeitet werden musste, um eine Gültigkeit von weiteren fünf Jahren zu erlangen.

Bald einmal wurde klar, dass die Zeit für die geforderte Überarbeitung zu knapp bemessen war. Auch wurden die Auflagen von Seite BAV immer wieder erweitert. Schliesslich erreichte der HECH die Verlängerung der alten Risikoanalyse bis letztendlich 31.10.2018. Inzwischen war die Arbeitsgruppe nicht untätig und reichte Ende Mai 2018 die überarbeitete Risikoanalyse dem BAV ein. Mitte September teilte das BAV dem HECH mit, dass einige der getroffenen Massnahmen bezüglich den vom BAV auferlegten Handlungsfeldern noch vertieft werden müssen. An einer Sitzung am 29.10.2018 besprach das BAV die Ansätze und das weitere Vorgehen mit dem HECH und ENOTRAC. Im Anschluss an diese Sitzung wurde die überarbeitete Risikoanalyse Normalspur provisorisch für ein Jahr genehmigt. Die Punkte der vom BAV auferlegten Handlungsfelder, die vom BAV als nicht genügend berücksichtigt betrachtet wurden, werden nun in einer Ergänzung zur Risikoanalyse Normalspur vertieft, ohne dass die überarbeitete Risikoanalyse angepasst werden muss. Das Thema beschäftigt den HECH somit auch 2019 sehr intensiv. Weitere Besprechungen mit dem BAV haben bereits im Februar stattgefunden.

Im Sinne der historischen Eisenbahnen beteiligt sich der HECH auch an Vernehmlassungen und gibt, wo es angebracht ist und Sinn macht, entsprechende Stellungnahmen ab. Dies ist unter anderem auch eine Aufgabe der technisch-betrieblichen Kompetenzgruppe, welche im Berichtsjahr geschaffen wurde. Aus dieser Gruppe entstand auch das Projekt «Drehscheibe», wo es um den administrativen Nachweis und die Planung von Unterhaltsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen geht. Das vom Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (Michael Bollmann) angestossene Projekt einer Instandhaltungssoftware für historische Bahnen wurde von der Zürcher Museums-Bahn (Walter Huber) spontan aufgegriffen und wird in den kommenden Monaten HECH weit lanciert. Bereits haben einige

HECH-Bahnen ihr Interesse an der Software angemeldet. Die Leitung des Verbandes stellt sich voll und ganz hinter diese zukunftsweisende Arbeit und freut sich auf den Moment, wo die Datenbank operativ ist. Die HECH-Bahnen werden rechtzeitig umfassend informiert.

Weil der Erhalt des 'rollenden Kulturgutes Eisenbahn' akut gefährdet ist, suchen wir immer mehr auch den Kontakt mit Fachleuten aus den Bereichen Denkmalpflege und Erhalt von Kulturerbe. Darunter fällt auch die Vertiefung der Zusammenarbeit mit 'NIKE Nationale Informationsstelle zum KULTURERBE' (Centre national d'information sur le PATRIMOINE CULTUREL). Historisches Eisenbahn-Rollmaterial gilt rechtlich nicht als Kulturgut. Im Gegensatz zu erhaltenswerten und schützenswerten, stationären Gebäuden gibt es für rollende Kulturgüter keine Gesamtsicht, Kategorisierung, geschweige denn einen Schutzstatus. Um in diesem Bereich aktiv zu werden, aber auch um auf politischer Ebene Einfluss nehmen zu können, muss zuerst ein Inventar des historisch wertvollen Rollmaterials erstellt werden. Der HECH ist jetzt auch in diesem Bereich aktiv geworden. Noch sind Abklärungen zu den Rahmenbedingungen für das geplante Inventar im Gang. Was man aber erreichen will, ist klar.

Bekanntheit gewinnen gilt auch für den Verband HECH. Dies ist mit ein Grund, weshalb wir seit dem Sommer bei LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Service d'information pour les transports publics) Mitglied sind. Ausserdem sind wir seit vielen Jahren befreundetes Mitglied im Verband öffentlicher Verkehr VöV (UTP Union des transports publics), Mitglied im STV Schweizer Tourismus-Verband (FST Fédération suisse du tourisme), Mitglied bei NIKE Nationale Informationsstelle zum KULTURERBE (Centre national d'information sur le PATRIMOINE CULTUREL) und Genossenschafter bei VVST Versicherungen (VVST Assurances).

Was die Zukunft auch bringen mag; im Moment setzen wir uns stark dafür ein, dass unsere historischen Eisenbahnfahrzeuge noch möglichst lange in Betrieb zu beobachten und nicht nur noch in Museen zu bestaunen sind. Wir HECH-Bahnen wollen ein erlebbares Schweizer Bahnkulturerbe!

Hugo Wenger, Präsident

21.02.2019