

FOKUS



ÖV

2021/22

Inhalt

- Editorial**
- 5 Der öV hat Zukunft!
- öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors**
- 6 Der Anteil des öV am gesamten Verkehr muss gesteigert werden
- Nationale Verkehrspolitik**
- 8 Die Steigerung des Modalsplit und das Coronavirus bestimmen die politische Arbeit
- Die wichtigsten Verbandsgeschäfte**
- 14 Steigerung des Modalsplit – das VöV-Thema des Jahres
- Zahlen und Fakten**
- 22 Die Fakten zum öV Schweiz
- Interview mit Jürg Balsiger, CEO Stanserhorn-Bahn**
- 25 «Wir haben aus unserem Nachteil einen Vorteil gemacht»
- Bildung im VöV**
- 30 Der öV-Branche fehlen hunderte von Fachleuten – das unternimmt der VöV
- Fachkräfteoffensive der öV-Branche**
- 34 Das erste Railway Summer Camp war ein voller Erfolg
- Carte Blanche: Gregor Saladin**
- 36 Die Zaublerlehrlinge des öffentlichen Verkehrs
- Der Verband öffentlicher Verkehr**
- 38 Der VöV gestaltet die Erfolgsstory öV Schweiz mit!
- VöV-Generalversammlung 2021**
- 40 Grosses Kino in Schaffhausen



3503

Rhätische Bahn

Editorial

Der öV hat Zukunft!

Seit bald zwei Jahren beschäftigt die Corona-Krise die gesamte Wirtschaft, Gesellschaft und Politik. Der öffentliche Verkehr als Service public ist dabei in besonderem Masse betroffen und wurde über Nacht vor grosse Herausforderungen gestellt. Viele dieser Herausforderungen konnten gemeistert werden, an weiteren wird mit grossem Elan gearbeitet. Klar ist jedoch, dass die Krise auch neue Potenziale für den gesamten öffentlichen Verkehr bietet, die wir erschliessen möchten.

Die erste Herausforderung betraf die jederzeitige Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsangebots, sie wurde mit Bravour gemeistert. Innert kürzester Zeit wurde im ersten Lockdown ein angepasster Fahrplan erarbeitet und umgesetzt. Diverse Schutzvorkehrungen wurden unter Leitung der Systemführerschaft von SBB und Post-Auto in der Branche einheitlich eingeführt. Die Schutzkonzepte haben sich in allen Wellen bisher bestens bewährt.

Die zweite Herausforderung hat die Politik und Verwaltung für den öV ebenfalls gut bewältigt. Aufgrund der Aufrechterhaltung des Grundangebots und einbrechender Nachfrage- und Erlöszahlen hat sich die finanzielle Situation vieler Transportunternehmen drastisch verschlechtert. Unter Einbezug des VöV haben Bund und Kantone mit der Defizitdeckung eine unkomplizierte und zeitnahe Lösung in allen Segmenten gefunden. Das erfüllt uns mit grosser Dankbarkeit.

Die dritte Herausforderung ist genauso anspruchsvoll und wird uns über die nächsten Jahre intensiv beschäftigen: Es geht einerseits darum, die in der Krise gesunkene Nachfrage wieder auf das vorherige Niveau zu steigern. Andererseits soll die Nachfrage des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen Verkehrswachstum überproportional gesteigert werden, damit der öV einen markanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann. Hier bietet insbesondere der Freizeitverkehr spannende Möglichkeiten für den öV, da in diesem Bereich im Allgemeinen die Auslastung der Transportmittel sowie der Modalsplit tiefer sind als im wöchentlichen Pendlerverkehr.

Wir sind alle gefordert, mit der Verbesserung und dem Ausbau des Verkehrsangebots, mit Innovationen und der Zusammenarbeit über die Branchengrenzen hinaus Mehrwerte für unsere Kundenschaft zu schaffen. Der VöV hat die Steigerung des Modalsplits als Schwerpunkt festgelegt und trägt mit verschiedenen Massnahmen dazu bei, dass diese Potenziale erschlossen werden können. Wir sind überzeugt, dass der öffentliche Verkehr die vorherige Stärke wieder erreichen wird und Teil der Lösung unserer grössten Herausforderungen spielen wird. Packen wir gemeinsam diese Chancen!



Renato Fasciati, Präsident VöV

Renato Fasciati, Präsident Verband öffentlicher Verkehr
Direktor RhB

öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors

Der Anteil des öV am gesamten Verkehr muss gesteigert werden

Vor gut einem Jahr habe ich mein Editorial mit den Worten begonnen: «Wie eine Welle ist das Coronavirus über die Welt und über die Schweiz hereingebrochen und hat wochenlang einen grossen Teil des täglichen Lebens auf den Kopf gestellt und beschäftigt uns auch heute noch – ja, auch den öffentlichen Verkehr.»

Und jetzt? Bezogen auf Corona hat sich nicht viel verändert: Nach wie fordert uns, also den öffentlichen Verkehr, die Pandemie am meisten heraus. Aber es gibt gute Nachrichten – mehr als nur Licht am Horizont: Wir werden diese Herausforderung lösen können. Die öV-Branche ist bereit, die Politik hilft, und – am wichtigsten – die öV-Kundinnen und -Kunden kommen je länger desto mehr zurück.

Eine mittel- bis langfristig grössere Herausforderung ist hingegen die Klimaerwärmung. Und hier ist der öffentliche Verkehr buchstäblich «mittendrin». Denn um die Klimaziele zu erreichen, bedarf es nicht «nur» mehr öV-Passagiere. Um den Verkehr nachhaltig zu gestalten, sind ein tiefgreifender Wandel des Mobilitätsverhaltens, eine drastische Reduktion des auf fossilen Brennstoffen basierten Verkehrs und eine Anteilssteigerung zugunsten der umweltfreundlichen und energieeffizienten öffentlichen Verkehrsmittel nötig. Konkret heisst das: Der Anteil des öV am gesamten Verkehr, der so genannte Modalsplit, muss gesteigert werden. Für mich ist klar: Den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu steigern, bedeutet in der ganzen Klimadiskussion, dass der öV ein gewichtiger Teil der Lösung ist!

Wie das funktionieren kann, zeigt eine Studie, die der VöV beim Genfer Planungsbüro Citec in Auftrag gegeben hatte und die im Juni 2021 den Medien vorgestellt wurde (www.voev.ch/modalsplitstudie). Sie beschreibt und analysiert, wie der öV wieder Verkehrsanteile gewin-



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

nen kann. Die Studienautoren präsentierten entlang von sechs Handlungsfeldern 38 Massnahmen, welche einzeln betrachtet einen mehr oder weniger signifikanten Einfluss haben und ihre Wirkung kurz- bis langfristig sowie klein- bis grossräumig entfalten.

Mit fassbaren Massnahmen und entsprechenden Beispielen wird aufgezeigt, dass zur Steigerung des öV-Anteils einerseits viele Massnahmen zusammen notwendig sind. Gleichzeitig gibt es sehr viele Transportunternehmen, die entsprechende gute Beispiele schon umgesetzt haben.

Grosse Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele

Die Klimaziele können ohne Massnahmen beim Verkehr nicht erreicht werden. Wegen seiner hohen Energieeffizienz und seines geringen Emissionsausstosses ist die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele sehr gross. Zu diesen klimapolitischen Stärken des öV kommt dazu, dass der öV dank seiner «grossen Gefässe» wenig Raum braucht. Alle diese Stärken

werden in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehrsvolumen ist deshalb anzustreben.

Eine Steigerung des öV-Anteils ist machbar

Eine Steigerung des öV-Anteils ist nicht nur unabdingbar zur Erreichung der Klimaziele, sondern auch machbar: Die Studie zeigt konkret auf, dass eine erhebliche Steigerung des Modalsplits möglich ist.

Ein Bündel von Massnahmen ist notwendig

Es gibt nicht die Massnahme – nur ein Bündel von vielen Massnahmen führt zu einer Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Je nach Region (Stadt, Agglomeration, ländlicher Raum) sind auch nicht überall dieselben Massnahmen von gleicher Bedeutung.

Attraktives öV-Angebot als Kernmassnahme

Kernmassnahme ist ein gutes öV-Angebot. Dazu gehören ein dichter Takt, eine gute Erschliessung in der Fläche, kurze Reisezeiten und eine hohe Qualität (Zuverlässigkeit, Sauberkeit etc).

Bedeutung der öV-Preise nicht überbewerten

Zwar ist der Preis eines «Produkts» immer wichtig. Unbestritten können die Leistungen des öffentlichen Verkehrs auch zu teuer sein. Trotzdem darf man die Bedeutung der öV-Preise nicht überbewerten. Die Elastizität ist nicht sehr gross. Ein attraktives öV-Angebot ist viel wichtiger als der Preis. Eine wesentliche Verbilligung des Tarifniveaus führt nicht automatisch zu einem starken Kundenanstieg.

Der öffentliche Verkehr muss sich weiterentwickeln

Auch wenn der öffentliche Verkehr schon heute gut positioniert ist, darf dies nicht Stillstand betreffend seine Weiterentwicklung bedeuten. Namentlich die sich wandelnden Kundenbedürfnisse im Freizeitverkehr erfordern neue Angebote. Dabei müssen stets die Kundenbedürfnisse im Fokus stehen.

Den öV «breit» denken (Vielfalt)

Es braucht nicht nur Massnahmen betreffend den öffentlichen Verkehr selbst, sondern auch andere Massnahmen

wie zum Beispiel: Carsharing, gute Umsteigeknoten, Massnahmen auf der Strasse (etwa reduzierte Parkplatzzahl in den Zentren, Busspuren), eine bessere Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Raumplanung.

Positiver Kreislauf: Siedlungsdichte – Qualität und Intensität des öV-Angebots – Anzahl autofreier Haushalte

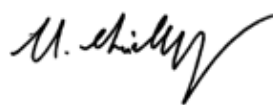
Je dichter eine Siedlung ist, desto höher ist die Qualität und die Intensität des öV-Angebotes und desto grösser ist die Anzahl autofreier Haushalte. Dies führt zu einem positiven Kreislauf. Denn die Bewohnenden von autofreien Haushalten benützen den öV überdurchschnittlich, was wiederum zu einem verbesserten öV-Angebot führt.

Alle sind gefordert

Bei der Umsetzung der Massnahmen sind nicht nur die Transportunternehmen selbst gefordert, sondern alle. Da eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr eine grosse Herausforderung darstellt, braucht es das Zusammenwirken der Transportunternehmen, der Behörden und der Politik auf allen Staatsebenen.

Die Diskussion über den Modalsplit in der Schweiz ist auch in der Politik angekommen: Mitte Juni 2021 hat sich der Nationalrat mit vier gleichlautenden Motionen für einen Massnahmenplan zur Erhöhung des Modalsplit zugunsten des öV ausgesprochen.

Sie sehen: Es mangelt dem öffentlichen Verkehr und uns als Branche wirklich nicht an Herausforderungen. Aber wir nehmen als öV-Branche diese Herausforderungen an. Wir sind aktiv, schauen voraus und handeln. Deshalb bin ich sehr optimistisch was die Zukunft des öV Schweiz angeht.



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Nationale Verkehrspolitik

Die Steigerung des Modalsplit und das Coronavirus bestimmen die politische Arbeit

Die Corona-Pandemie hat sämtliche Bereiche des öffentlichen Lebens dominiert – auch den öffentlichen Verkehr und zumindest zum Teil die Politik. Das hat verschiedene Auswirkungen auf die nationale Verkehrspolitik, die sich vorrangig mit den Pandemie-Folgen für den öV sowie mit dem Thema des Modalsplit auseinandergesetzt hat.



Die Corona-Krise traf den öV ab dem Lockdown im März 2020 hart. Die Erträge brachen in allen Verkehrssegmenten ein, im touristischen Verkehr aufgrund der verordneten Betriebseinstellung sogar vollständig. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der weitgehenden Aufrechterhaltung des Angebots nur in begrenztem Masse gesenkt werden mit der Folge, dass für den ganzen öV-Sektor mit hohen Ertragsausfällen und Defiziten zu rechnen war. Der VöV begrüßte im September 2020 den Parlamentsentscheid betreffend das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise, verlangte aber mit Nachdruck, dass alle öV-Sparten, also auch der touristische und der Ortsverkehr mitberücksichtigt werden.

«Da wegen der Fahrplanpflicht und der Bedeutung des öV das Angebot weitestgehend aufrecht erhalten blieb, konnten die Kosten nur in begrenztem Masse gesenkt werden.»

Im 3. Quartal 2020 erholte sich der Personenverkehr nur zögerlich vom Einbruch. Die Nachfrage lag im dritten Quartal noch immer 30 Prozent unter der letztjährigen. Besser sah es im Güterverkehr aus, wo die Nachfrage beinahe wieder auf Vorjahresniveau lag.

Weil allerdings Anfang 2021 die Corona-Schutzmassnahmen erneut verschärft wurden, geriet der öffentliche Verkehr wieder unter Druck: Insbesondere die Homeoffice-Pflicht und die Schliessung von Gastronomie-, Kultur-, Sport und Freizeitbetrieben wirkten sich stark auf die Nachfrage im öV aus: Gegenüber dem langjährigen Mittel ging sie alleine im Bahnverkehr um die Hälfte zurück.

Deshalb reichte die Verkehrskommission des Nationalrates erneut Motionen bezüglich einer Unterstützung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs ein. Denn die Auswirkungen der Corona-Krise auf den öffentlichen Verkehr der Schweiz waren und sind auch

im zweiten Jahr der Pandemie stark spürbar. Noch immer befanden sich die Passagierfrequenzen deutlich unter dem Niveau von vor der Corona-Pandemie. Viele Transportunternehmen konnten, trotz grosser Anstrengungen, die Kosten tief zu halten, die finanziellen Lücken nicht alleine tragen. Damit die Transportunternehmen – die in der Regel im Besitz des Bundes, der Kantone und Gemeinden sind – sich nicht überschuldeten, brauchte es auch in für 2021 eine Lösung in Form einer finanziellen Unterstützung.

Der VöV äusserte sich in seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung, klar: Wie schon 2020 pochte er darauf, dass sowohl der touristische wie auch der Ortsverkehr ebenfalls berücksichtigt werden. Das Geschäft soll im Parlament in der Wintersession 2021 behandelt werden.

Mobilitätspreis FLUX 2020 an Fiesch

Mit FLUX – Goldener Verkehrsknoten werden Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs ausgezeichnet, welche sowohl aus Sicht der Kunden als auch aus betrieblicher und gestalterischer Sicht überzeugen. 2020 ging er ins Wallis: Der Tourismusort Fiesch schuf in Rekordzeit einen neuen öV-Hub für Bahn, Postauto und Bergbahn. Das Umsteigen zwischen diesen Verkehrsmitteln ist nun massiv bequemer geworden. Dieses Engagement für die Fahrgäste wurde belohnt: VöV, PostAuto und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) verliehen Anfang November Fiesch den FLUX 2020.

Mehr Infos: <https://flux.swiss/de/preis/fiesch/>

CO₂-Gesetz: Der VöV engagierte sich – leider erfolglos – für dessen Annahme

Der Verkehr insgesamt verursacht sehr grosse Mengen an CO₂. Der öffentliche Verkehr hingegen ist Teil der Lösung, wenn es um das Erreichen der Klimaziele der Schweiz geht. Denn der öV ist sehr sauber und äusserst energieeffizient. Deshalb unterstützte der VöV das CO₂-Gesetz und setzte sich für ein Ja ein – leider erfolglos: Das Schweizer Stimmvolk lehnte die Vorlage ganz knapp ab.

Der Kombinierte Verkehr – wichtiges Rückgrat im Schweizer Gütertransport

Das Bundesamt für Statistik (BFS) publizierte Anfang Februar 2021 die neue Statistik zum Kombinierten Güterverkehr. Der Kombinierte Güterverkehr gewinnt demnach laufend an Bedeutung – insbesondere in der Schweizer Verkehrspolitik.

Kombinierter Verkehr beschreibt das Transportieren von intermodalen Transporteinheiten auf verschiedenen Verkehrsträgern. Der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke wird mit der Eisenbahn oder dem Schiff bewältigt. Vor allem mit Blick auf die Schweizer Verlagerungspolitik ist der Kombinierte Verkehr von grosser Bedeutung, da er massgeblich zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und somit zur Umsetzung des Alpenschutzartikels in der Bundesverfassung beiträgt.

Die neue Statistik zeigt ausserdem die Warenströme in den vier Verkehrsarten Transit, Binnen-, Import- und Exportverkehr. Im Transit durch die Schweiz werden die grössten Mengen zwischen Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Italien transportiert. Im Binnenverkehr fliessen die Ströme vor allem aus und in die Nordwestschweiz.

Der Nationalrat überwies vier Motionen zur Steigerung des Modalsplit

Der Nationalrat überwies in der Sommersession 2021 vier gleichlautende Motionen zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr – der so genannte Modalsplit – an den Bundesrat.

Der VöV war über diesen Entscheid sehr erfreut. Der VöV stellte seine eigene Studie an, die aufzeigt, mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden kann. Der öV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz, der so genannte Modalsplit, stagniert seit Jahren. Um einerseits die Klima- und Energieziele zu erreichen und andererseits den Rückgang wegen der Corona-Krise zu kompensieren, ist es unabdingbar, dass der öV wieder an Verkehrsanteilen gewinnt. Deshalb legte der VöV die Steigerung des Modalsplits als zentralen Verbandsschwerpunkt 2021 fest.

«Der Kombinierte Güterverkehr gewinnt demnach laufend an Bedeutung – insbesondere in der Schweizer Verkehrspolitik.»

Strassen-öV und Förderung umweltfreundlicher Antriebe (Elektromobilität)

Der öV ist in der Summe weitestgehend CO₂-neutral und daher «sauber». Im Strassen-öV besteht bei den Dieselnissen jedoch Handlungsbedarf. Denn die Umstellung auf nichtfossile Verkehrsträger leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Energie- und Klimaziele des Bundes. Viele Transportunternehmen sind hier sehr aktiv und haben schon ganze Linien auf Elektrobusse umgestellt. Ebenso haben schon mehrere Städte konkrete Termine festgelegt, bis wann der ganze Strassen-öV CO₂-neutral werden soll. Die grösste Herausforderung ist jedoch die Finanzierung der Mehrkosten, sind doch Elektrobusse – zumindest aktuell – teurer als Dieselnisse.

Deshalb hat sich der VöV mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass für die Finanzierung der Ablösung von Dieselnissen auf umweltfreundliche Antriebe eine Finanzierungslösung gefunden werden kann.

Der Bundesrat veröffentlichte im März 2021 seinen Bericht zum Postulat «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen». Darin wurden zwar die kurz-, mittel- und langfristigen Potenziale für die Umstellung von heutigen Dieselnissen auf fossilfreie Antriebstechnologien analysiert, die Reduktionspotenziale für CO₂-Emissionen, Luftschadstoffemissionen und Lärm aufgezeigt und entsprechende Mehrkosten abgeschätzt. Mit Bedauern musste der VöV feststellen, dass im Bericht nicht dargelegt wurde, was der Bund konkret unternehmen will. Durch die Ablehnung des CO₂-Gesetzes verschärfte sich die Ausgangslage nochmals. Nun musste die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern auf einem neuen Weg verfolgt werden. Der VöV wie auch die zuständige Verkehrskommission des Nationalrates waren mit dieser Ausgangslage nicht einverstanden. Deshalb wurde die nationalrätliche Verkehrskommissionerneut tätig: Der Bundesrat sollte mit einer Motion aufgefordert werden, gemeinsam mit den Kantonen, Gemeinden und der öV-Branche eine gesamtheitliche Lösung für die Förderung

und Finanzierung nichtfossiler Verkehrsträger im öffentlichen Busverkehr zu erarbeiten. Das Gesamtkonzept zur Förderung insbesondere der E-Mobilität muss den Regionalen Personenverkehr und den Ortsverkehr berücksichtigen. Der VöV unterstützte dieses Vorhaben vollumfänglich.

Der VöV am 5. Tourismusgipfel

Der öffentliche Verkehr wie der touristische Verkehr sind wichtige Pfeiler des Schweizer Tourismus. Als Vertreter des öffentlichen Verkehrs ist auch der VöV Teil der Tourismusallianz Schweiz. Deshalb engagiert sich der VöV aktiv in den Gremien des Schweizerischen Tourismusverbandes (STV) und nimmt an den jeweiligen vom Bundesrat einberufenen Tourismusgipfeln aktiv teil.

Der Schweizer Tourismus litt wie auch der öV stark unter den Einschränkungen als Folge der Corona-Pandemie. Im Rahmen des 5. Tourismusgipfels sprachen die Bran-

chenvertreter daneben auch verschiedene Massnahmen an, die über das akute Krisenmanagement hinausgehen: Zum Beispiel mit dem Schaffen einer Reisefreiheit sowie mit der Förderung der Nachfrage. Denn grenzüberschreitende Reisen sind eines der wichtigsten Elemente, um den Tourismus zu unterstützen.

Der VöV unterstützt die Revision des Personenbeförderungsgesetzes (RPV-Reform)

Anlässlich der parlamentarischen Beratungen der PBG-Revision (Vorlage des Bundesrates vom Juni 2021) wurde auch der VöV angehört. Er wies in der Verkehrskommission darauf hin, dass sich das System des «Regionalen Personenverkehrs» (RPV) grundsätzlich bewährt. Der VöV begrüßte deshalb, dass der Bundesrat keine Umkrempelung des PBG vorsieht – ebenso, dass die Variante «Teilentflechtung» verworfen wurde. Es ist wichtig, dass der Bund und die Kantone in der Verantwor-



tung bei der Bestellung bleiben, auch im Busverkehr. Die wichtigsten Punkte für den VöV sind Zielvereinbarungen (Erhöhung Planungssicherheit), ein Förderprogramm für Innovationen im Personenverkehr, Klarheit betreffend die subventionsrechtlichen Bestimmungen, klare Regelung für öV-Unternehmen bezüglich Datenschutz sowie eine Optimierung der Kriterien bezüglich Abgeltung, vor allem bei den Nachtangeboten sowie im Freizeitverkehr.

Der VöV wies trotz der generellen Zustimmung der Vorlage auf problematische Punkte hin, vor allem beim Vertrieb für Dritte: Die öV-Branche war bereit, den Vertrieb für Dritte zu öffnen, sie muss aber die Bedingungen hierzu selbst festlegen können. Der VöV unterstützte entsprechende Formulierung im Gesetz, forderte aber, dass das Kartellrecht für den Vertrieb nicht zur Anwendung kommen darf.

Hinzu kam, dass auch weiterhin Inkonsistenzen im System RPV verbleiben werden, namentlich der «Spagat» für die Transportunternehmen, nach Obligationenrecht auf eine Gewinnoptimierung hinarbeiten, laut Subventionsrecht aber keine Gewinne machen zu dürfen. Dieser wichtige Punkt ist anzugehen, aber ausserhalb der anstehenden PBG-Revision.

Sachplan Verkehr 2050

Der VöV stimmt der Stossrichtung des «Sachplans Verkehr» grundsätzlich zu, hat aber zu einzelnen Punkten Bemerkungen angebracht. So soll die Thematik «Energieeffizienz» nicht passiv, sondern aktiv angegangen und als Hebel betrachtet werden. Der VöV ist überrascht, dass der Modalsplit im Sachplan so wenig thematisiert worden ist. Verbindliche Ziele sollen pro Verkehrssparte definiert werden.

Kapazitätserhöhungen und Fahrzeitverkürzungen sollen parallel angestrebt werden, letztere aber nicht als zweitrangig betrachtet werden.

Die Struktur des Berichts unterscheidet teilweise nicht klar genug zwischen Beschrieb der Ausgangslage und Ziel.

«Um einerseits die Klima- und Energieziele zu erreichen und andererseits den Rückgang wegen der Corona-Krise zu kompensieren, ist es unabdingbar, dass der öV wieder an Verkehrsanteilen gewinnt.»

Der VöV begrüsst den Verpflichtungskredit RPV 2022–2025

Für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten von bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) beschliesst die Bundesversammlung jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit. Für die Periode von 2022 – 2025 schlug das Bundesamt für Verkehr (BAV) der Bundesversammlung einen Kredit von rund 4,4 Mia Franken vor. Er war damit rund 300 Mio. Franken höher als derjenige von 2018 – 2021.

Der VöV begrüsst den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit, denn der für 2018 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hatte sich bewährt, und ist heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV.

Die Folgen des Coronavirus waren nicht Gegenstand der Vorlage zum Verpflichtungskredit. Für die nachhaltige Entwicklung der Branche war es allerdings zwingend, dass die finanziellen Auswirkungen der Pandemie separat aufgearbeitet werden. Zudem musste bedacht werden, dass der Abgeltungsbedarf für den Verpflichtungskredit 2022 – 2025 anhand von Nachfrageprognosen auf dem Stand von vor der Corona-Krise berechnet worden waren. ■





Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

Steigerung des Modalsplit – **das** VöV-Thema des Jahres

Die Corona-bedingten Turbulenzen haben auch die Prioritätenliste des VöV für die Jahre 2020/21 nachhaltig durcheinandergewirbelt – bis auf eine Ausnahme: Die Steigerung des Modalsplit mit der vom VöV in Auftrag gegebenen Studie. Das VöV-Schwerpunkt-Thema 2021 sorgt nach wie vor für Gesprächsstoff.

Wenn es um das Erreichen der Klimaziele geht, ist der öV Teil der Lösung, und nicht des Problems. Der VöV hat die Steigerung des öV-Anteils am Modalsplit des Gesamtverkehrs zu seinem Schwerpunkt-Thema gemacht. Denn obwohl immer mehr Menschen den öffentlichen Verkehr der Schweiz benützen, stagniert der Anteil des öV am Gesamtverkehrsaufkommen – eben der sogenannte Modalsplit – seit Jahren. Eine vom VöV in Auftrag gegebene Studie zeigt auf, wie der Modalsplit in Zukunft nachhaltig gesteigert werden kann. Fazit: Mit einem Bündel grösserer und kleinerer Massnahmen, die sich zum Teil gegenseitig beeinflussen.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz – der sogenannte Modalsplit – beträgt heute 28 Prozent (gemessen an den zurückgelegten Distanzen). Im internationalen Vergleich sind dies hohe Werte. Aber: Der öV-Modalsplit stagniert seit längerem – die Fahrgastrückgänge infolge der Corona-Pandemie verstärken den Trend.

Zur Erreichung der Klimaziele bedarf es aber nicht «nur» mehr öV-Passagiere. Um den Verkehr nachhaltig zu gestalten, sind ein tiefgreifender Wandel des Mobilitätsverhaltens, eine drastische Reduktion des auf fossilen Brennstoffen basierten Verkehrs und eine Anteilssteigerung zugunsten der umweltfreundlichen und energieeffizienten öffentlichen Verkehrsmittel nötig.

Die vom VöV beim Genfer Planungsbüro Citec in Auftrag gegebene Studie beschreibt und analysiert, wie der öV wieder Verkehrsanteile gewinnen kann. Die Studienautoren präsentierten entlang von sechs Handlungsfeldern 38 Massnahmen, welche einzeln betrachtet einen mehr oder weniger signifikanten Einfluss haben und ihre Wirkung kurz- bis langfristig sowie klein- bis grossräumig

Die Studienautoren präsentierten entlang von sechs Handlungsfeldern 38 Massnahmen, welche einzeln betrachtet einen mehr oder weniger signifikanten Einfluss haben und ihre Wirkung kurz- bis langfristig sowie klein- bis grossräumig entfalten.

entfalten. Werden die vorgeschlagenen Massnahmen koordiniert, können sie als Ensemble eine Steigerung des öV-Modalsplits bewirken. Der Anteil der mit dem öV zurückgelegten Distanzen kann auf über 40 Prozent steigen, so das Fazit der Studie. Die Studie finden Sie unter www.voev.ch/modalsplitstudie, dort sind auch zahlreiche Best-practice-Beispiele aus der öV-Branche aufgelistet. Für den VöV sind die Ergebnisse und die vorgeschlagenen Massnahmen dieser Studie wegweisend. Der VöV will mit der Studie und der Thematisierung des Modalsplit einen konkreten Beitrag zur Erreichung der Klimazielen leisten und dabei namentlich auf die grosse Bedeutung des öffentlichen Verkehrs hinweisen.

Konkret zieht der VöV aus der Studie diese Erkenntnisse:

- **Erreichung der Klimaziele:** Die Klimaziele können ohne Massnahmen beim Verkehr nicht erreicht werden. Wegen seiner hohen Energieeffizienz und seines geringen Emissionsausstosses ist die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele sehr gross.
- **Steigerung ist machbar:** Eine Steigerung des öV-Anteils ist machbar, wie die Studie konkret aufgezeigt.
- **Bündel von Massnahmen:** Es gibt nicht die Massnahme – nur ein Bündel von vielen Massnahmen führt zum Ziel.
- **Attraktives öV-Angebot:** Kernmassnahme ist ein gutes öV-Angebot. Dazu gehören ein dichter Takt, eine gute Erschliessung in der Fläche, kurze Reisezeiten und eine hohe Qualität (Zuverlässigkeit, Sauberkeit etc).
- **öV-Preise nicht überbewerten:** Zwar ist der Preis eines «Produkts» immer wichtig, aber man darf die Bedeutung der öV-Preise nicht überbewerten. Die Elastizität ist nicht sehr gross.
- **öV muss sich weiterentwickeln:** Namentlich die sich wandelnden Kundenbedürfnisse im Freizeitverkehr erfordern neue, geänderte Angebote, wie beispielsweise neue Direktverbindungen oder «flexible», auf Freizeitbedürfnisse zugeschnittene Fahrpläne.
- **Den öV «breit» denken:** Es braucht auch Massnahmen wie Carsharing, gute Umsteigeknoten oder Massnahmen auf der Strasse.
- **Siedlungsdichte:** Je dichter eine Siedlung ist, desto höher ist die Qualität und die Intensität des öV-Angebotes und desto grösser ist die Anzahl autofreier Haus-

halte. Dies führt zu einem positiven Kreislauf. Denn die Bewohnenden autofreier Haushalte benützen den öV überdurchschnittlich.

- **Alle sind gefordert:** Nicht nur die Transportunternehmen sind gefordert, es braucht das Zusammenwirken aller, also auch der Behörden und der Politik auf allen Staatsebenen. Der VöV ist sich bewusst, dass namentlich die Massnahmen für ein verbessertes öV-Angebot erhebliche finanzielle Mittel der öffentlichen Hand erfordern. Hier ist die finanzielle Ausgangslage nicht in allen Ländern gleich gut wie in der Schweiz.

Der VöV distanziert sich von strafrechtlich relevantem Verhalten

Ende Oktober 2020 kündigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Anzeige gegen die öV-Transportunternehmen BLS und Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) an. Der VöV bedauerte in seiner Medienmitteilung die Vorkommnisse – und distanziert sich von strafrechtlich relevantem Verhalten. Der VöV setzt sich für Rechtmässigkeit und Transparenz ein.

Der VöV bekennt sich dazu, dass die subventionsrechtlichen Bestimmungen jederzeit eingehalten werden; der VöV duldet kein strafrechtliches Verhalten. Der VöV bekennt sich zur Transparenz: Um umfassend transparent zu sein, wird betreffend finanzielle Angelegenheiten vollumfängliche Einsicht in die Bücher der TU gewährt. Der VöV arbeitet konstruktiv mit den Behörden zusammen. Da aber die Bestimmungen betreffend Rechnungslegung zum Teil unklar sind, setzt sich der VöV dafür ein, dass diesbezüglich Klarheit geschaffen wird.

Subventionsrechtliche Bestimmungen: der externe Bericht Uhlmann

Nach dem «Fall Postauto» und den Verfahren gegen BLS und vbl wegen möglicher Verstösse gegen subventionsrechtliche Bestimmungen hat der VöV-Vorstand darüber diskutiert, welche direkten oder indirekten möglichen Auswirkungen die Untersuchungen des BAV auf den Verband haben könnten. Mit dem in Auftrag gegebenen externen Bericht durch Prof. Dr. Uhlmann ist die Aufarbeitung für den VöV im Gange. Untersuchungsgegenstand waren sämtliche Unterlagen ab 2009 bis 2020

(Positionspapiere, Traktandenberichte, Protokolle usw.) der VöV-Gremien Vorstand, Ausschuss sowie der Kommissionen Agglomerationsverkehr, Regionaler Personenverkehr und Finanzen.

Der externe Bericht von Prof. Dr. Uhlmann kommt in der zusammenfassenden Würdigung zum Schluss, dass der VöV und seine Organe keine Aussagen gemacht oder gar Mitglieder zu Verhaltensmustern ermuntert hätten, die darauf gerichtet gewesen wären, die bestehenden subventionsrechtlichen Vorschriften oder andere Verpflichtungen zu missachten.

Der Gutachter hat allerdings auch Kritikpunkte festgemacht: Verband und Verbandsmitglieder (wie auch die Politik und die Behörden) hätten die Brisanz der Fragestellung nicht genügend gesehen. Der VöV nimmt diese Kritikpunkte sowie die daraus abgeleiteten Empfehlungen sehr ernst.

«Berufsbildung im öV 2022+»: Ausbildung «Fachleute öV» ab Lehrbeginn 2022 möglich

Die umfangreichen Revisionsarbeiten in den öV-Grundbildungen (Berufslehren) laufen termingerecht, die Grundlagenarbeiten sind abgeschlossen. Das SBFJ hat den revidierten Bildungsplan Fachleute öV im Januar 2021 erlassen. Damit ist die Ausbildung von Lernenden ab Sommer 2022 mit dem neuen Profil möglich.

Die neuen Grundlagen der Ausbildung «Fachleute öV» legen die Basis für eine umfassende Ausbildung in den betrieblichen Kerntätigkeiten des öV. Den Fachleuten öV werden in der dreijährigen Berufslehre breite Grundkenntnisse im Betrieb des öffentlichen Verkehrs und ein Verständnis für das Funktionieren des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr vermittelt.

Die Chancen des neuen Profils Fachleute öV

Das revidierte Profil der Berufslehre ist generalistischer als bisher und deckt alle wesentlichen betrieblichen Tätigkeiten ab: Fachleute öV lernen, Angebote für Personen und Güterverkehr zu planen und setzen diese Angebote um. Sie überwachen und lenken den operativen Betrieb auf einer Leitstelle oder Betriebszentrale, sie informieren und kommunizieren mit unterschiedlichen externen und internen Kundinnen und Ansprechpartnern, sie analysie-



ren und optimieren Angebote und Betriebsabläufe. Der VöV unternimmt in engem Austausch mit Transportunternehmen sowie mit login Berufsbildung verschiedene Massnahmen, um das neue Profil in der Branche besser bekannt zu machen.

So steht er insbesondere in einem Dialog mit den Transportunternehmen in der Romandie als mögliche zukünftige Ausbildungsbetriebe.

Detailhandelsfachleute öV

Parallel laufen auch die Arbeiten für die Revision der Detailhandelsberufe auf Lehrbeginn 2022 gemäss Plan. Für die Branche öV steht hier die weiter zunehmende Bedeutung der Orientierung an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden des öV Schweiz im Vordergrund. So werden die künftigen Detailhandelsfachleute öV neu auch die Beratung und Begleitung der Reisenden auf dem Zug sicherstellen.

Bis zum Lehrbeginn im August 2022 werden die Ausbildungsprogramme und Lernmedien erarbeitet sowie die Information und Weiterbildung der Berufsbildungsverant-

wortlichen sichergestellt. Diese Arbeiten werden im Auftrag des VöV durch das Eidg. Hochschulinstitut EHB und login Berufsbildung AG ausgeführt.

Bustagung 2021 – Corona-bedingt virtuell

Das Coronavirus hat die Bustagung sowohl 2020 als auch 2021 im gewohnten Rahmen verunmöglicht. Nicht live in Freiburg, dafür aber als Video-Beiträge stellte der VöV 2021 trotzdem Fachreferate zu Bus-relevanten Themen zur Verfügung, und zwar online: Unter dem Titel «Busse im öV: Weg vom Diesel – hin zu CO₂-neutralen und leiseren Antrieben» bildeten vier Referate und ein Interview mit VöV-Direktor Ueli Stückelberger den Rahmen der erste virtuellen VöV-Bustagung.

ReferentInnen waren Markus Anderegg, stellvertretender Direktor und Leiter Technik bei Bernmobil (Thema: Wichtigste Erfahrungen aus dem Pilotbetrieb auf der Bernmobil-Linie 17), Philipp Huber, Projektleiter Elektrobus, Verkehrsbetriebe Schaffhausen (Umstellung auf Elektrobusse bei den Schaffhauser Verkehrsbetrieben), Christian Bach, Empa in Dübendorf (Emissionen eines Busses)

sowie Sophie Hoehn, Chefin der Sektion Strassenlärm beim Bundesamt für Umwelt, (auch E-Mobilität oder eben Elektrobusse verursachen Lärm).

Das Programm «Bildung Technik Eisenbahn»

Der Fachkräftemangel in der öV-Branche, besonders bei den technischen Berufen, stellt eine grosse Herausforderung dar und erfordert ein aktives Vorgehen der Branche. Der Vorstand des VöV hat dazu die Umsetzung einer Initiative «Bildung Technik Eisenbahn (BTE)» beschlossen. Die Thematik der fehlenden Spezialistinnen und Spezialisten im Bereich Eisenbahntechnik und das schwindende technische Know-how innerhalb der Bahnbranche sind seit längerer Zeit zu beobachten. Der VöV-Vorstand hatte schon Ende 2018 eine Grundsatzdiskussion über Massnahmen zum Erhalt, beziehungsweise zur Wiederherstellung des Bahn Know-hows

geführt und dabei die Stossrichtung, eine Initiative «Bildung Technik Eisenbahn (BTE)» aus- und/oder aufzubauen, grundsätzlich unterstützt.

Vertiefte Abklärungen und mehrere Branchenumfragen bestätigten den Bedarf an Bahnsystem- und Bahntechnik-Wissen, die Vakanz an Nachwuchskräften in der Bahnbranche wurde dabei auf bis zu 500 Personen pro Jahr. Die umfassenden BTE-Aktivitäten der letzten Monate zeigten auf, dass die Branche die verfügbaren (personellen) Ressourcen gezielt einsetzen muss. Einerseits werden definierte Massnahmen im Bereich von Weiterbildungen umgesetzt, andererseits soll an den Hochschulen die Visibilität des Bahntechnikwesens gestärkt werden.

Um diesen beiden Punkten Rechnung zu tragen, hat der Vorstand VöV ein von der Arbeitsgruppe BTE erarbeitetes und vom Steuerungsausschuss BTE sowie der Kommission Bildung empfohlenes Programmkonzept zur Umsetzung beschlossen.



Der öV Schweiz feiert im Jahr 2022 175 Jahre Bahnverkehr

1847 wurde mit der «Spanisch-Brötli-Bahn» die erste Bahnlinie der Schweiz in Betrieb genommen. Der VöV hat zusammen mit SBB, Postauto AG und Alliance Swiss-Pass erste Überlegungen zur Organisation eines Jubiläums angestellt, um dieses Ereignis zu feiern.

Das Organisationskomitee plant die Veranstaltung von fünf Fest-Wochenenden, je eines in den Regionen West, Nord/West, Plateau, Centre/Sud und Süd/Ost sowie die Organisation einer nationalen VIP-Veranstaltung für Politik und Wirtschaft. Für diese Wochenenden ist vorgesehen, dass die lokalen und regionalen Transportunternehmen eigene Aktivitäten organisieren.

Forum Nachhaltige Energie

Der VöV organisiert alljährlich das Forum Nachhaltige Energie. Der Name des Forums, das früher Energieforum hiess, wird nun an den aktuellen Kontext im Energiebereich angepasst: Nachhaltige Energie steht heute im Mittelpunkt der Energieüberlegungen des öffentlichen Verkehrs. Trotz der Ablehnung der Revision des CO₂-Gesetzes durch das Schweizer Volk, einem Schlüsselement der Schweizer Klima- und Energiepolitik, suchen die Transportunternehmen nach Lösungen, um ihre Energiebilanz zu verbessern. Die Verbesserung der Energieeffizienz ist der wichtigste Weg in die Zukunft. Mit der Entwicklung so genannt nachhaltiger Energien, also Sonnenenergie, Windenergie oder Erdwärme, gibt es neue Lösungen zur Verbesserung der Energiebilanz von Verkehrsleitungen. Das Forum Nachhaltige Energie ist in seiner neuen Form besonders an diesem neuen Ansatz interessiert und konzentriert sich auf so genannte «Null-Emissions»-Technologien.

Nicht live in Freiburg, dafür aber als Video-Beiträge stellte der VöV 2021 trotzdem Fachreferate zu Bus-relevanten Themen zur Verfügung, und zwar online.

E-Scooter im öV: Die Branche will klare Regeln

Angesichts der steigenden Anzahl von «E-Scootern» und der bei ihrer Beförderung in den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln festgestellten Probleme hat die VöV-Kommission Agglomerationsverkehr (KAV) entschieden, eine Arbeitsgruppe zu gründen, um eine Branchenlösung zu erarbeiten.

Die Arbeitsgruppe hat die aktuelle Situation analysiert, die gegenwärtigen Herausforderungen und Schwierigkeiten identifiziert und ein für die ganze Branche gültiges Konzept erarbeitet, um den betroffenen Personen eine minimale Transportkette zu gewährleisten.

Die Arbeitsgruppe hat ein Reglement für die Beförderung von Personen mit E-Scootern, unter Berücksichtigung des Zielpublikums sowie der technischen, sicherheitsrelevanten und tarifarischen Aspekte erarbeitet. Es regelt unter anderem die sichere und gefahrlose Beförderung von Personen mit E-Scootern und der anderen Reisenden, und legt gleichzeitig eine klare Abgrenzung des Begriffs E-Scooter fest.

«Gratis-öV» ist keine Lösung für den öV in der Schweiz

Der öffentliche Verkehr muss einfach zugänglich, für alle offen und bezahlbar sein. Eine Studie der LITRA kam 2018 zum Schluss, dass der Schweizer öV im europäischen Vergleich ein ausgezeichnetes Preis-Leistungsverhältnis und eine hohe Qualität aufweist. Dennoch wird aktuell in verschiedenen Städten darüber debattiert, ob der öffentliche Verkehr für alle oder gewisse Personengruppen kostenlos sein solle. Der VöV lehnt diese Forderung nach Gratis-öV ab.

Einen Gratis-öV zum Nulltarif gibt es nicht. Alles hat seinen Preis. Die Kosten bleiben. Sie würden sogar noch zunehmen, falls tatsächlich mehr Reisende den öffentlichen Verkehr nutzen würden. Dadurch stiege die finanzielle Belastung für die öffentliche Hand und damit für die Steuerzahlenden. Heute tragen in der Schweiz die Kundinnen und Kunden, die Öffentlichkeit und die öV-Betriebe die Kosten des öV solidarisch. Bei einer Umsetzung von Gratis-öV würden die Kosten einseitig und ausschliesslich der Öffentlichkeit aufgebürdet. Das würde bedeuten: Alle Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz, egal ob in

gut erschlossenen städtischen oder in peripheren Gebieten, würden finanziell mehrbelastet – egal ob und in welchem Ausmass sie den öV nützen würden. Dem öffentlichen Verkehr käme ein wichtiges Lenkungsmittel abhanden, da Kundinnen und Kunden nicht mehr mittels Sparangeboten auf schwach ausgelastete Verbindungen gelenkt werden könnten. Gratis-öV heisst nicht «mehr Nachhaltigkeit, mehr Umweltschutz». Die meisten Beispiele von Gratis-öV-Versuchen im Ausland zeigen, dass es nicht per se zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öV kommt. Stattdessen besteht die Gefahr, dass primär Personen vom Langsamverkehr auf den öV umsteigen, anstatt Personen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

Entscheidend für den Erfolg des öV ist nicht in erster Linie der Preis, sondern die Qualität eines Angebotes. Es ist die Aufgabe der Unternehmen im öV, gute Qualität zu liefern. Durch fehlende eigene Erträge könnten Unternehmen den öV weniger gut weiterentwickeln.

VöV-Forum zur Umsetzung der ERTMS-Strategie

Mit der im April 2021 publizierten ERTMS-Strategie (European Rail Traffic Management System) hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Leitplanken für die langfristige Modernisierung der für die Bahnproduktion und die Bahnsteuerung genutzten Systeme gesetzt. Der VöV unterstützt dieses Vorgehen und hat deshalb ein branchenweites Forum «Umsetzung ERTMS» eingesetzt. Kernauftrag dieses Forums ist es, die Umsetzung der ERTMS-Strategie im Einvernehmen mit dem BAV und der Industrie so zu steuern, dass eine betrieblich nutzenstiftende, wirtschaftliche und kosteneffiziente Implementierung erfolgt, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn nachhaltig erhöht und den künftigen Anforderungen an das Bahnsystem gerecht wird. Das VöV-Forum hat die per Ende 2020 beendet Programmorganisation smartrail 4.0 abgelöst.

Güterverkehr: VöV, BAV und VAP unterzeichnen Absichtserklärung

Im Schienengüterverkehr erfolgen zahlreiche Produktionsprozesse nach wie vor manuell – das ist zeit- und personalintensiv. Zudem ist die Arbeit körperlich belastend und

gefährlich. Um zukünftig im intermodalen Wettbewerb mit der Strasse Schritt halten zu können und gleichzeitig den demografischen Wandel bewältigen zu können, müssen die Produktionsprozesse im Schienengüterverkehr weiterentwickelt und automatisiert werden. Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist deshalb die Schlüsseltechnologie der Zukunft, die bestimmt, ob beim Transport von Wagen unterschiedlicher Wagenbesitzer, Operateure und Eisenbahnverkehrsunternehmen miteinander verbunden werden können.

In der Schweiz hat das Parlament mit der Motion Dittli (20.3221) den Bundesrat beauftragt, ein Konzept für die Finanzierung technischer Neuerungen im Schienengüterverkehr zu erarbeiten und für die koordinierte Umsetzung zu sorgen. Dies soll es insbesondere ermöglichen, die letzte Meile im Schienengüterverkehr zu automatisieren. Dank verbesserter Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit soll der Schienengüterverkehr seinen Marktanteil steigern.

Das Bundesamt für Verkehr, der Verband öffentlicher Verkehr und der Verband der verladenden Wirtschaft haben sich Mitte Juni 2021 in einer Absichtserklärung zur Umsetzung der Automation im Schienengüterverkehr, insbesondere der Digitalen Automatischen Kupplung, auf das Vorgehen dazu verständigt: Sie wollen gemeinsam ein Zielkonzept entwickeln, den Weg dahin definieren und ein Finanzierungsmodell festlegen. In einem nächsten Schritt werden eine Zusammenarbeitsvereinbarung erstellt und die Projektorganisation vertieft. Die Projektleitung aus BAV, VöV und VAP sowie SBB Cargo will die Grundlagenarbeiten bis Mitte 2022 so weit voranzutreiben, dass per Ende 2022 eine Gesetzesbotschaft formuliert werden kann und der parlamentarische Prozess mit Finanzierungsbeschluss bis Ende 2023 steht.

Einen Gratis-öV zum Nulltarif gibt es nicht. Alles hat seinen Preis. Die Kosten bleiben. Sie würden sogar noch zunehmen, falls tatsächlich mehr Reisende den öffentlichen Verkehr nutzen würden.

Neue Vereinbarung zum GA-FVP unterzeichnet

Ende Juni 2021 verständigten sich das UVEK, der VöV und die öV-Arbeitnehmerverbände auf neue Eckwerte des FVP-Regimes (Fahrvergünstigung Personal). Die entsprechende Vereinbarung wurde von allen Parteien unterzeichnet und vom Bundesamt für Verkehr genehmigt.

Neu gilt für die Transportunternehmen beim Einkauf des FVP-GA für ihre Mitarbeitenden sowie Angehörigen und Pensionierten ein reduzierter Rabattsatz von 35 Prozent gegenüber dem kommerziellen GA-Preis. Für Rentnerinnen und Rentner sowie Angehörige der Mitarbeitenden, die zum Umsetzungszeitpunkt der Neuregelung ein GA-FVP besitzen, gilt eine weitgehende Besitzstandgarantie. Die neue FVP-Regelung gilt ab 1. Januar 2022 und wird gestaffelt bis 2024 umgesetzt.

Die Bedeutung des touristischen Verkehrs

Der Freizeit- und der touristische Verkehr der Schweiz haben sehr grosses Potential. Ihre enorme Bedeutung aber wird in der öffentlichen Wahrnehmung und in der Verkehrspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden meist unterschätzt.

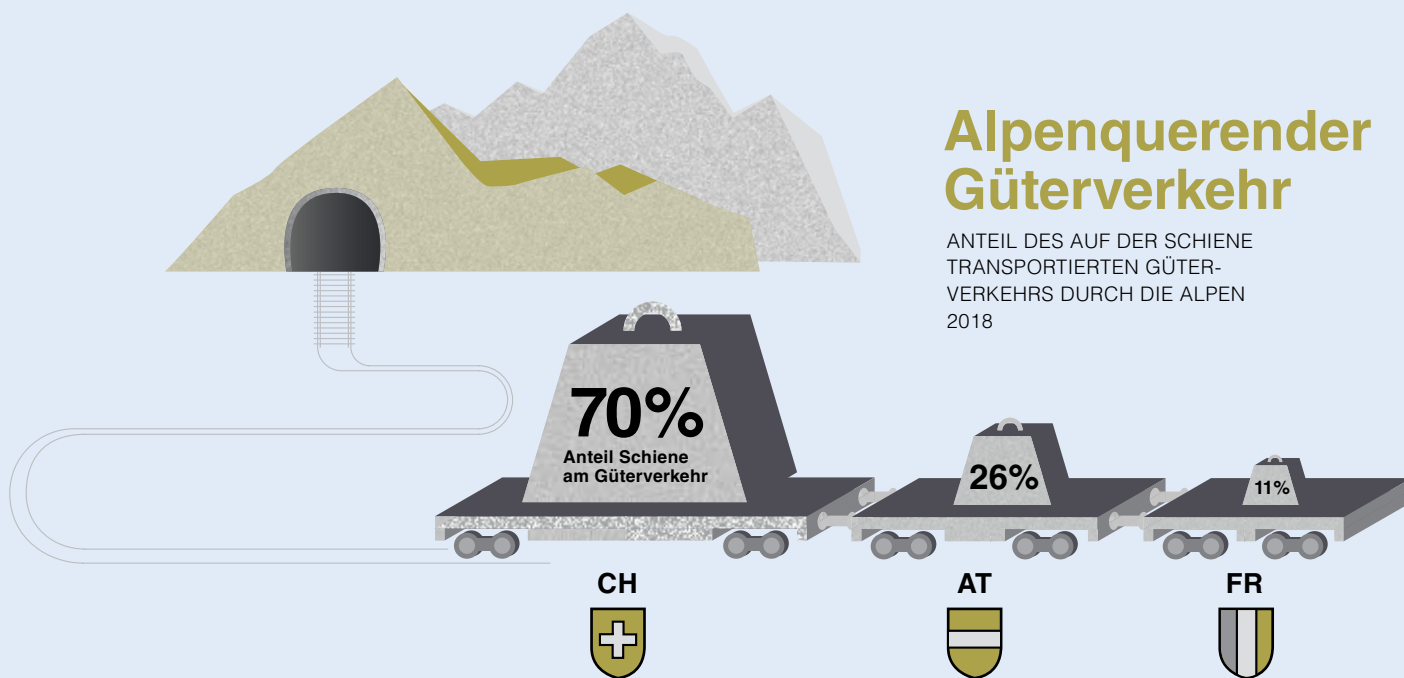
VöV und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berge (SAB) organisierten Mitte August 2021 eine Tagung mit dem Ziel, dies zu ändern. Denn der Verkehr ist ein zentrales Element der gesamten touristischen Wertschöpfungskette. Zudem ist für viele Gäste schon die Reise ein Erlebnis (zum Beispiel der Glacier Express). Rein touristische Transportunternehmen wie Bergbahnen sind sich dieser Bedeutung sehr wohl bewusst. ■



Zahlen und Fakten

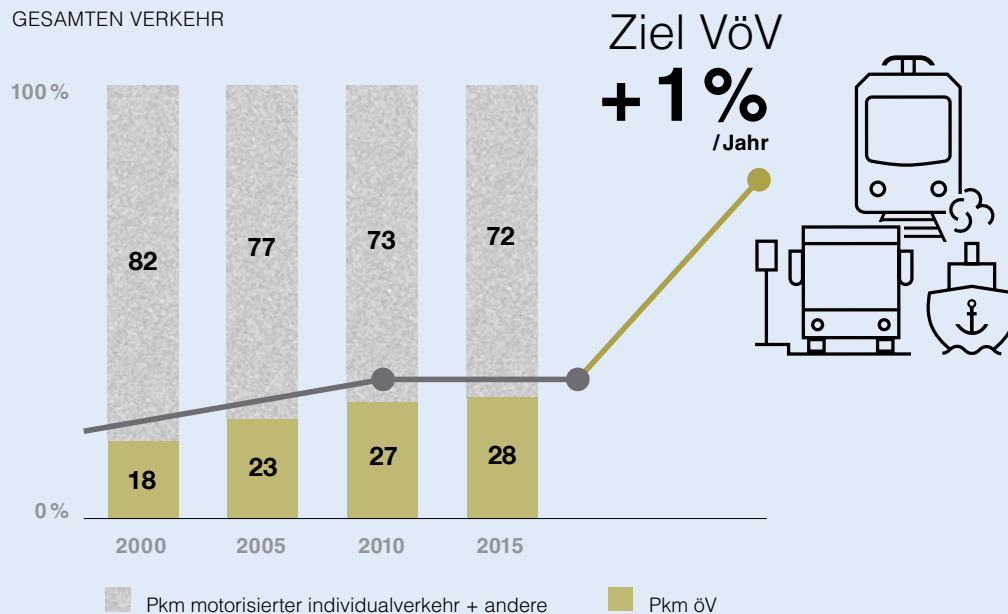
Die Fakten zum öV Schweiz

Die Erfolgsstory des öffentlichen Verkehrs der Schweiz lässt sich tagtäglich erleben, er wird von immer mehr Reisenden benutzt. Der Erfolg lässt sich auch mit Zahlen und Vergleichen belegen.



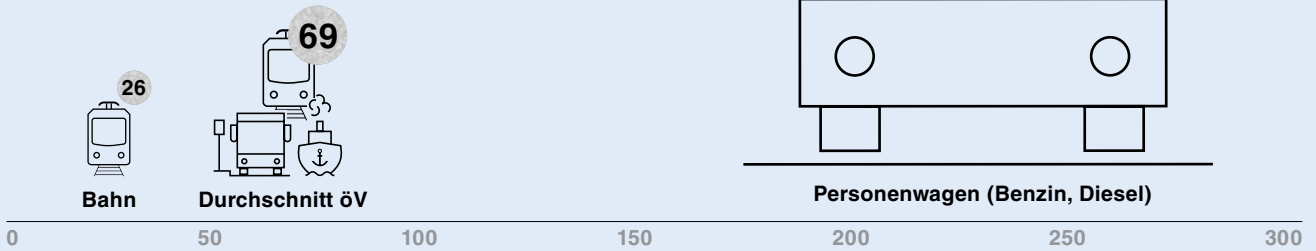
Modalsplit

DER MODALSPLIT IST DER ANTEIL DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS AM GESAMTEN VERKEHR



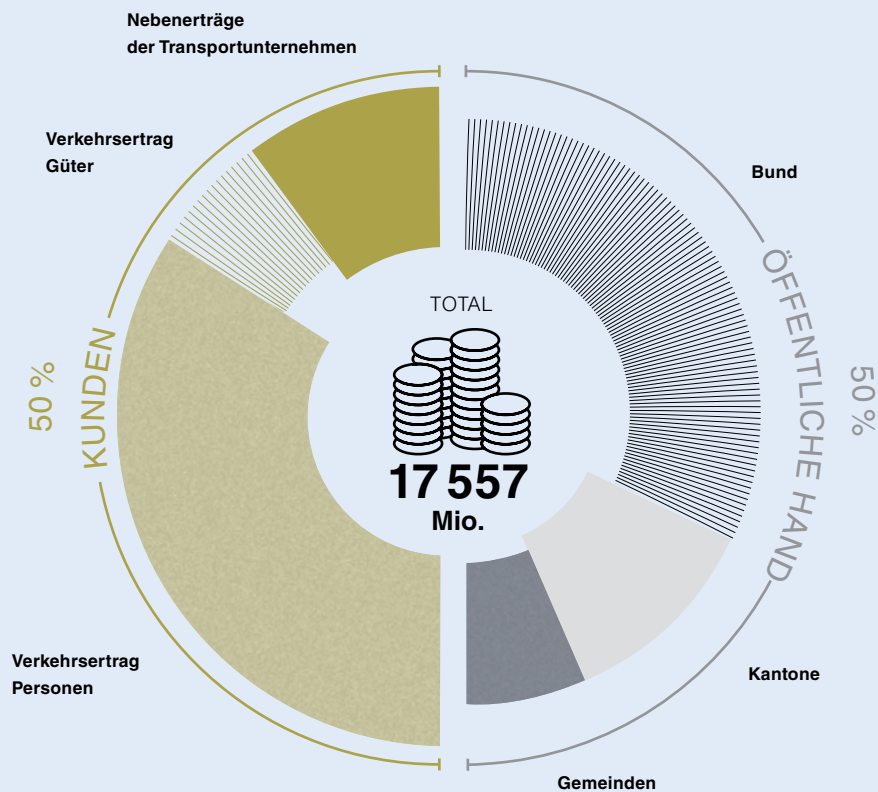
Umwelt

BELASTUNGSPUNKTE PRO PERSON UND KM
IN BETRIEB, UNTERHALT, HERSTELLUNG
UND FAHRWEG (STRASSE, SCHIENE)
2018



Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

IN FRANKEN 2018





Im Interview: Jürg Balsiger, CEO Stanserhorn-Bahn

«Wir haben aus unserem Nachteil einen Vorteil gemacht»

Jürg Balsiger hat als Direktor der Stanserhorn-Bahn mit seinen Ideen – Stichwort «Cabrio-Bahn» – schon oft für Furore in der Welt des touristischen Verkehrs gesorgt und gilt als Marketing-Genie. Im Interview erzählt er von Ideen, Projekten, Schwierigkeiten und Nachhaltigkeit – und wagt einen Blick in die Zukunft.

Jürg Balsiger, man liest immer wieder, dass der Freizeit- und der touristische Verkehr der Schweiz als Teil des gesamten öffentlichen Verkehrs ein grosses Potential hätten. Wie schätzen Sie das ein?

Jürg Balsiger Ich sehe, dass wir im touristischen Verkehr eine andere Art von Gästen haben. Eben keine Pendler, die sich anders verhalten, zu anderen Zeiten reisen. Ich sehe ein riesiges Potenzial bei denjenigen Menschen, die aktuell pensioniert werden – und das sind viele –, aber auch bei den vielen Menschen, die immer älter werden. Zum Teil sind das eben Gäste, die sehr autoaffin sind, den öV eventuell noch gar nicht richtig kennen, und deshalb gar nicht wissen, welche tolle Erlebnisse sie beim Reisen mit dem öV verpassen.

Gleichzeitig heisst es aber oft auch, die enorme Bedeutung des touristischen Verkehrs werde in der öffentlichen Wahrnehmung und in der Ver-

kehrspolitik unterschätzt. Wie erleben Sie das bezogen auf die Stanserhorn-Bahn?

Ich erlebe das zu Glück nicht. Hingegen gibt es bei den Diskussionen zum Beispiel um Abfahrtszeiten am Morgen eine eher kleine Bereitschaft, auch an den touristischen Verkehr zu denken. Die grossen Anbieter wollen dann ihre Transportkapazitäten den Pendlerinnen und Pendlern zur Verfügung stellen. Wir als Bergbahn haben gleichzeitig das Interesse, dass nicht alle Gäste zwischen 10.30 und 12.30 Uhr an der Talstation stehen. Wir wären schon daran interessiert, dass eben auch frühere Abfahrtszeiten für die Anfahrt zu uns attraktiver werden und, dass man sie fördert. Klar, das ist ein leicht verständlicher Zielkonflikt, aber wenn alle Parteien einen Schritt aufeinander zugehen, dann finden sich da Lösungen. Man darf nicht vergessen: Der touristische Verkehr hilft mit, den bestellten Verkehr, den Regionalverkehr, zu tragen.

Der VöV hat die Steigerung des Modalsplit als sein Hauptziel für 2021 bestimmt. Welche Möglichkeiten, den öV-Anteil zu steigern, sehen Sie als praktikabel, sowohl bezogen auf die Stanserhorn-Bahn als auch allgemein?

Als Transportunternehmen haben wir die Aufgabe, touristische Ausflüge mit dem öV ab dem Wohnort bekannt zu machen – und die Lust darauf zu fördern. Das heisst, wir müssen das Bewusstsein erhöhen, dass es nicht nötig ist, mit dem Auto zu einem Parkplatz zu fahren und ab dort mit der Bahn weiterzufahren. Und da denke ich wieder an die oben erwähnten Zielgruppen. Das heisst, dass die Kampagnen des öffentlichen Verkehrs noch viel mehr Richtung Freizeitverkehr zielen und attraktive Ausflugsangebote kreieren sollen. Bei RailAway ist alles vorhanden, was es braucht: Tools, Kompetenzen, Wissen. Es wäre ein strategischer Entscheid, RailAway eben diese Bedeutung zukommen zu lassen. RailAway macht einen Superjob, nur fehlt manchmal die Unterstützung aus der öV-Branche.

Wie beurteilen Sie denn die Anbindung des Stanserhorns an den öffentlichen Verkehr?

Als sehr gut. Wir sehen das in der Zusammenarbeit mit den Leuten bei der SBB, die sich um die Sparbillette kümmern. Die sind so begeistert und innovativ, Tüftler, die vieles versuchen, damit es gut kommt. Das Problem ist manchmal, dass ein durchgehendes Sparbillett seine Bedeutung verliert, wenn die Anschlüsse unterwegs nicht eingehalten werden können. Es würde hier jemand Übergeordnetes brauchen, der in solchen Fällen entscheidet, okay, das ziehen wir jetzt trotzdem durch. Nischenprodukt wie wir werden dabei nicht selten übersehen – oder gehen vergessen. Und das liegt zum Teil auch an uns, wir müssten uns da öfter und lauter vernehmen lassen.

Welche Bedeutung hat das grosse Thema Nachhaltigkeit für den öV Schweiz, aber auch für den Tourismus?

Nachhaltigkeit ist für uns sehr wichtig! Das Reiseland Schweiz mit seiner Natur, mit Bergen, Seen und Städ-

ten – das kann nur intakt bleiben, wenn wir nachhaltig handeln. Wir auf dem Stanserhorn befinden uns auf einem sehr fragilen Standort. Da kann man nicht mit dem Bleihammer auftauchen, da muss man zurückhaltend sein im Umgang mit der Natur. Konkret heisst das: Wir sammeln das Regenwasser: Das Wasser vom Dach wird zu Trinkwasser, das Wasser auf der Terrasse dient zur Spülung der Toiletten. Das Wasser wird uns also via Sonnenenergie und dem Wetter gratis angeliefert. Und wir haben auch Sonnenkollektoren auf dem Dach. Aber es geht weiter: Wir haben keine PET-Flaschen mehr in unserem Restaurant, sondern Glasflaschen. Die Zutaten für die Küche stammen alle aus der Schweiz oder aus dem Alpenraum. Für unsere Älplermagronen haben wir extra Teigwaren aus Schweizer Hartweizengries herstellen lassen – das ist unsere Art von Nachhaltigkeit.

Man darf nicht vergessen: Der touristische Verkehr hilft mit, den bestellten Verkehr, den Regionalverkehr, zu tragen.

Sie haben mit Ihrem Unternehmen schon zweimal den «Milestone», die höchste Auszeichnung der Schweizer Tourismusbranche, gewonnen und auch international mehrfach für Aufsehen gesorgt. Was machen Sie besser oder anders als andere touristische Unternehmen?

Wir haben aus einem Nachteil einen Vorteil gemacht: Unsere Bahnen haben eine beschränkte Förderleistung. Statt darüber zu klagen haben wir uns gesagt: Das ist unsere Chance! Und so haben wir mit unseren Gästebegleitern und Rangern eine fast familiäre Atmosphäre geschaffen, die bei unseren Gästen enorm gut ankommt.

Neben den ausgezeichneten Projekten und den erwähnten Slogans fällt seit Jahren die entspannte Freundlichkeit der Mitarbeitenden der Stanserhorn-Bahn auf – wie schaffen Sie es, Ihre

Zur Person

Jürg Balsiger, geboren 1963, aufgewachsen in Bern, verheiratet und Vater von zwei Töchtern, machte von 1980 bis 1983 eine Lehre zum Betriebsdisponent SBB und arbeitete danach in verschiedenen Funktionen bei der SBB. Danach ging er bis 1993 in die Schweizerische Verkehrszentrale (heute ST) nach New York, Frankfurt, Düsseldorf und Chicago. 1992 schloss Balsiger seine Ausbildung als Fachkaufmann für Marketing IHK ab. 1993 bis 1997 war er Tourismusdirektor in Brienz/Axalp, ehe er 1997 zum Direktor der Stanserhorn-Bahn ernannt wurde.



Begeisterung auf alle Angestellten zu übertragen? Man kann ja nicht einfach hingehen und sagen «So, ab heute sind wir alle freundlich zu unseren Gästen.»

Die wichtigste Management-Aufgabe ist die Frage der «Einstellung». Im Sinn von: Wen stelle ich ein? Und wenn man wie wir schon einen Stamm von Angestellten hat, für die das Glas mindestens halbvoll ist, Leute, die glücklich sind über den Ort, wo sie arbeiten, wenn ihre Freundlichkeit nicht gekünstelt wirkt, sondern von innen kommt, dann ist es einfacher, eben solche Leute zu finden und einzustellen. Zudem gehört unser Berg der Bevölkerung, und die sind stolz darauf. Das gibt auch in Anstellungsfragen eine ganz andere Grundlage.

Ohne GA kommt ein Gast dann, wenn die Wetterprognosen von Hochdruck und schönem Wetter sprechen. Ein GA-Gast sagt sich, das Wetter ist nicht top, aber in den Bergen kann das ja schnell ändern.

Wie heftig ist die Stanserhorn-Bahn von der Corona-Pandemie betroffen? Oder anders gefragt: Haben Sie irgendetwas Positives aus dieser Pandemie mitnehmen können?

Ja, der innerschweizerische Austausch hat in einem zuvor nie gesehenen Ausmass stattgefunden, es kamen viel mehr Gäste zum Beispiel aus dem Welschland.

Sie hatten ja schon vor Corona einen sehr hohen Anteil von Schweizer Besucherinnen und Besuchern von 80 bis 85 Prozent. Der dürfte Ende 2021 nahe bei 100 Prozent liegen.

Nein, wir hatten Mühe damit, das Vor-Corona-Niveau halten zu können. Der Grund ist einfach: Schweizerinnen und Schweizer haben ganz neue Ausflugsziele in der Schweiz kennengelernt. Zudem wurden viele Tourismusorte im Sommer und Herbst entdeckt, die bisher fast nur für ihren Wintertourismus bekannt waren. Deshalb hatten wir als klassischer Ausflugsberg keinen Zuwachs. Aber ich bin sicher: Unsere guten Zeiten kommen wieder. Die Schweizer haben dank Corona die Schweiz eingeckert, zu unserem Entzücken durften wir viele Romands und Tessiner bei uns begrüßen.

Die Stanserhorn-Bahn hat damit begonnen, das GA zu hundert Prozent zu akzeptieren. Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht?

Sehr positive. Wir haben zum Beispiel Gäste bei Wetterbedingungen, an denen wir früher weniger Gäste hatten. Ohne GA kommt ein Gast dann, wenn die Wetterprognosen von Hochdruck und schönem Wetter sprechen. Ein GA-Gast sagt sich, das Wetter ist nicht top, aber in den Bergen kann das ja schnell ändern. Für die Auslastung von uns allen ist das natürlich sehr willkommen.

Aus der Branche kamen als Folge der GA-Akzeptanz ja teilweise heftige Anfeindungen. Wie sind Sie damit umgegangen?

Zuerst bin ich enorm erschrocken, weil ich das in dieser Branche so nicht gekannt hatte. Als ich dann begriff, wer aus welchen Motivationen handelt und, wer die starken Stimmen dahinter waren, konnte ich das gut einordnen. Aber ja, zuvor hatte ich unsere Branche als eine grosse Familie wahrgenommen.

Sie haben vor gut fünf Jahren (also nach der Eröffnung der CabriO-Bahn) gesagt, es folge eine mehrjährige Konsolidierungsphase. Mit einem Blick auf die ausgezeichneten Projekte

Wir auf dem Stanserhorn befinden uns auf einem sehr fragilen Standort. Da kann man nicht mit dem Bleihammer auftauchen, da muss man zurückhaltend sein im Umgang mit der Natur.

wie Mountain-Rangers oder eben die CabriO-Bahn taucht logischerweise die Frage auf: Was kommt als nächstes Projekt, das es so oder ähnlich noch nirgends gibt?

Unsere Konsolidierungsphase ist coronabedingt verlängert worden. Unser Drehrestaurant ist jetzt gerade 20 Jahre alt, damals wurde auch die Küche neu gebaut. Da wir seither unser Betriebskonzept mehrmals überarbeitet haben, ist unsere Küche aktuell am Limit. Wir wollen uns auf neue Bedürfnisse ausrichten. Immer mehr Gäste möchten vom Ambiente her etwas gediegener essen, als wir es derzeit anbieten können, Stichwort Selbstbedienung. Wir möchten ein bedientes Restaurant, aber mit dieser Küche geht das einfach nicht. Der Verwaltungsrat hat sich dieser und ähnlichen Fragen angenommen.

Sie sind seit 1997 Direktor der Stanserhorn-Bahn. Hat es Sie nie gereizt, in einem «grossen» Tourismus- oder öV-Unternehmen eine leitende Funktion zu übernehmen?

Diese Frage habe ich mir auch schon gestellt – und immer ziemlich schnell beantwortet: Die Art von Führung, die ich kann, lebt über die Menschen. Menschen, die ich mit Namen kenne, aber auch ihren Hintergrund. Nur so kann ich funktionieren. Und ich habe den Eindruck, dass ich in einer grossen Unternehmung mit Geschäftsbereichen und Abteilungsleitenden nur noch mit Menschen zu tun hätte, die mir quasi rapportieren. Aber der Draht zur Basis, der wäre nie so wie hier realisierbar. Dann würde meine Art von Führung auch nicht mehr funktionieren, wie es hier der Fall ist – und wo ich glücklich bin.

Und was tut Jürg Balsiger, wenn er nicht auf dem Stanserhorn ist?

Ich wandere gerne, das ist wirklich mein grosses Hobby, aber auch Ferien in der Schweiz mit dem E-Bike mache ich gerne. Und dann habe ich noch ein Hobby: Einen alten Jaguar E, den habe ich schon seit den 80er-Jahren. ■



Bildung im VöV

Der öV-Branche fehlen hunderte von Fachleuten – das unternimmt der VöV

Der öV-Branche fehlen – vor allem in den technischen Berufen – hunderte von Fachleuten. Vertiefte Abklärungen zeigten: Der Mangel an Ingenieurinnen und Ingenieuren in der Bahnbranche liegt schätzungsweise bei bis zu 500 Personen pro Jahr, davon bis zu 100 Nachwuchskräfte. Mit dem Programm «Bildung Technik Eisenbahn» ergreift der VöV die Initiative – in der Ausbildung ebenso wie in der Weiterbildung.

Das Problem der fehlenden Spezialistinnen und Spezialisten im Bereich Eisenbahntechnik und das schwindende technische Know-how innerhalb der Bahnbranche ist seit einiger Zeit zu beobachten. Fakt ist: Der Schweizer Arbeitsmarkt deckt die aktuelle Nachfrage nach Ingenieurinnen und Ingenieuren für die Bahnbranche nicht in der erforderlichen Qualität und Quantität ab. Das Staatssekretariat für Bildung und Forschung hält denn auch fest, dass in den so genannten MINT-Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik) der Kampf um Fachkräfte längst entbrannt ist. Der verschärfte Wettbewerb um die Fachkräfte führt dazu, dass das Anwerben möglicher Talente in MINT-

Berufen immer früher beginnt. Das heisst aber auch: Die Frage, wie die Nachwuchs-Ingenieurinnen und Ingenieure für die Bahnbranche gewonnen werden können, wird immer wichtiger.

Problematik in der tertiären Aus- und Weiterbildung identifiziert

Schätzungen beziffern die jährliche Vakanz in der Bahnbranche auf bis zu 500 Ingenieurinnen und Ingenieuren, davon bis zu 100 Nachwuchskräfte. Der daraus entstehende hohe Bedarf kontrastiert eklatant mit der geringen

Vermittlung von bahnspezifischen Kompetenzen in den technischen Studiengängen sowie in den fachspezifischen Weiterbildungen.

Hochschulen und Fachhochschulen bieten Aus- und Weiterbildungen an, die im technischen Bereich mehrheitlich standardisiert sind. Spezifische Bildungsangebote auf Stufe Bachelor und Master im Bereich Eisenbahntechnik sind rar, auch im Vergleich mit den Nachbarländern. Dies führt dazu, dass den Nachwuchskräften häufig die erforderlichen bahnspezifischen Kompetenzen beim Einstieg ins Berufsleben fehlen.

Initiative des VöV: Projekt «Bildung Technik Eisenbahn» BTE

Da sich der Fachkräftemangel im technischen Bereich der Bahnen zusehends akzentuiert, hatte der Vorstand des VöV im Dezember 2019 den Auftrag erteilt, eine Ana-

lyse zur Problematik durchzuführen und Lösungswege aufzuzeigen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus verschiedenen Bahnunternehmen hat das Konzept BTE erarbeitet, welches diese Stossrichtungen vorschlägt:

- Erhöhung der Sichtbarkeit der Berufswege für Fach- und Führungskarrieren im Bahntechnikbereich und damit vitalisieren des Images der Bahnbranche für Einsteigende.
- Die Förderung der gezielten Vermittlung von bahnspezifischen Kompetenzen in technischen Studiengängen und in der Weiterbildung, durch eine Modularisierung der Bildungsangebote im Bereich des Bahnsystem- und Bahntechnikwissens.

Der VöV-Vorstand hat im Mai 2021 die Umsetzung des Programms BTE bis 2023 beschlossen, die dazu erforderlichen Mittel gesprochen und eine Projektgruppe mit der Durchführung mandatiert.





Massnahmen an Hochschulen: Sichtbarkeit der Bahntechnik fördern und stärkere Vernetzung mit Dozierenden

Das Bahnsystem und die Bahntechnik sind attraktiv und zukunftsfähig, für junge Talente jedoch nicht ausreichend bekannt. Ein entscheidender Faktor dabei ist die Visibilität der Bahnthemen an den (Fach-)Hochschulen. Diese kann zum Beispiel über Abschlussarbeiten, Fallbeispiele oder Live Cases aus der Bahnbranche erhöht werden.

Generell sind die (Fach-)Hochschulen sehr bahnaffin. Häufig fehlt es jedoch an Dozentinnen und Dozenten, die fachspezifisches Bahnwissen und die Vernetzung mit der Branche mitbringen.

Erschwerend kommt hinzu, dass nebenberufliche Dozententätigkeiten von Bahnspezialistinnen und -spezialisten, aufgrund der zunehmend hohen Arbeitsbelastung, unattraktiv werden. Mit der Stärkung der Tätigkeit der Dozierenden und dem Aufbau eines Netzwerks von Dozentinnen und Dozenten innerhalb der Bahnbranche will der VöV dies verbessern.

Mit diesen Massnahmen wird gezielt die Nachwuchsgewinnung und deren Kompetenzentwicklung gefördert. Die Bahnunternehmen vernetzen sich über die Bahndozenten frühzeitig mit den Nachwuchsingenieurinnen und -ingenieuren und beraten die Hochschulen in der Gestaltung der Kompetenzentwicklung.

Zudem tragen die Massnahmen dazu bei, nachfragebezogene, marktfähige, fachspezifische Aus- und Weiterbildungen, basierend auf der BTE-Modularisierungslandschaft (s. nächster Absatz), an Hochschulen aufzubauen. Letztendlich werden diese Massnahmen insgesamt eine positive Wirkung auf das Image der Bahnbranche haben und die Attraktivität der Bahnbranche bei Nachwuchskräften erhöhen.

Erste konkrete Massnahme umgesetzt: Railway Summer Camp für Studierende

Eine Massnahme des BTE ist bereits in der Umsetzung: Mitte September 2021 haben sich rund 40 angehende

Ingenieurinnen und Ingenieure aus der ganzen Schweiz im ersten Railway Summer Camp mit der Eisenbahntechnik als mögliches künftiges Berufsfeld vertraut machen können (siehe Seite 34).

Massnahmen im Bereich Weiterbildung: modularisierten Weiterbildungsangebot

Ein zentrales Handlungsfeld ist die Erarbeitung von Aus- und Weiterbildungsmodulen in den Themenblöcken Bahnsystem, Bahnproduktion, Rollmaterial, Interaktion und Infrastruktur. Ein Modul ist ein in sich abgeschlossener Cluster, der Fachthemen sinnvoll zusammenfasst und mit einem Umfang von bis zu 40 Lektionen einzeln absolviert werden kann. Damit wird dem vermehrten Bedarf nach individuellen Bildungsbedürfnissen begegnet.

Mehrere solcher Module können dann zu einem CAS, mehrere CAS zu einem MAS zusammengestellt werden. Der gestartete Aufbau der Module fokussiert nicht nur auf die Erarbeitung von klassischen Lehrangeboten an Bildungsinstituten. Vielmehr werden auch Branchenlösungen und -angebote geprüft, etwa durch den Ausbau und die Weiterentwicklung von bestehenden Kursen von Bahnunternehmen oder über praxisbezogene Ansätze wie Praktika.

Eine Bedarfsumfrage in der Branche hat ergeben, dass über 20 Module als vordringlich beurteilt werden. Ein Abgleich mit bestehenden Weiterbildungsangeboten in der Branche hat gezeigt, dass etwa 16 dieser Module in ähnlicher Form bereits existieren oder im Entstehen begriffen sind und damit prioritär aufgebaut werden sollen. Die priorisierten Module sind Basismodule zur Grundlagenschulung in den Bereichen Bahnsystem, Bahnproduktion, Rollmaterial, Infrastruktur inkl. der dazugehörenden Interaktionsthemen. An diese können sodann Aufbau- und Vertiefungsmodule angeschlossen werden.

Für eine fachlich fundierte Umsetzung muss der Aufbau dieser Module durch die Branche eng begleitet werden. Nur die Branche selbst verfügt über das nötige Wissen und die Erfahrung, um diese Module zu konzipieren. Entsprechend sind zum Aufbau und zur Durchführung der Module personelle Ressourcen der Branchenunternehmen notwendig.

Ein weiterer Erfolgsfaktor bildet die Bereitschaft der Branchenunternehmen, den wissbegierigen Mitarbeitenden den Besuch der Module ermöglichen.

Auch im Bereich der modularisierten Weiterbildungen werden bereits konkrete Massnahmen umgesetzt:

Das «CAS Bahnbau» an der Berner Fachhochschule mit Start im Herbst 2021 vermittelt ein breites Wissen zum Lebenszyklus der Bahninfrastruktur. Es beinhaltet die Themen Planung, Projektierung und Erhaltungsmanagement im Bahnbau und richtet sich an Projektleitende, Anlagenmanagerinnen und -manager im Bereich der Bahninfrastruktur, Hochschulabsolventinnen und -absolventen mit bahnfremder Ausbildung sowie alle, die im Bereich Bahnbau vertieftes Wissen aufbauen, erweitern oder komplettieren möchten.

Das «CAS Elektrische Triebfahrzeuge» wird ab Frühling 2022 durch die Fachhochschule Nordwestschweiz am Campus Brugg-Windisch angeboten. Diese Weiterbildung basiert auf der Modullandschaft BTE und beinhaltet unter anderem: Bahnsystem Grundlagen, Rollmaterial Leitsysteme, Elektrische Antriebsysteme, Elektrische Interaktion, Einführung ins Assetmanagement, Inbetriebsetzung, sowie Rollmaterial Subsysteme. Die Module richten sich an Personen, die im Bereich der Bahnfahrzeugtechnik als Ingenieurinnen und Ingenieure oder Projektleitende arbeiten und ihr Wissen vertiefen oder erweitern möchten.

Das «CAS Système ferroviaire» begegnet der ausgewiesenen Notwendigkeit einer Grundlagenschulung Eisenbahn in französischer Sprache. Das Ziel ist die Vermittlung von Basismodulen des Systems Bahn, der Produktion und der Bahntechnikbereiche. Die Zielgruppe sind französischsprachige Quereinsteigende in die Bahnbranche (Bahnen, Behörden, Lieferanten). Die Vorbereitungsarbeiten mit der Transports Publics Fribourgeois TPF und der Fachhochschule Fribourg (HTA-FR) sind auf Kurs. Die erste Durchführung ist im Herbst 2022 geplant.

Weitere aktualisierte Informationen zum Programm BTE auf unserer Webseite: www.voev.ch/bte ■

Fachkräfteoffensive der öV-Branche

Das erste Railway Summer Camp war ein voller Erfolg

Im Kampf gegen den Nachwuchsmangel im Ingenieurbereich hat der VöV Mitte September 2021 das erste Railway Summer Camp organisiert. Rund 40 Studierende konnten einen Blick hinter die Kulissen der Bahntechnik werfen.



Der Schweizer öV-Branche fehlen vor allem in den technischen Berufen mehrere hundert Fachleute. Der VöV will hier Gegensteuer geben und hat mit dem Programm Bildung Technik Eisenbahn eine Fachkräfteoffensive beschlossen.

Mitte September 2021 fand an der Fachhochschule Freiburg das erste Railway Summer Camp (RSC) statt. Rund 40 Studierende aus der ganzen Schweiz erhielten in Workshops und Besichtigungen Einblick in die Berufswelt der Eisenbahntechnik. Das Interesse am RSC war so gross, dass doppelt so viele Teilnehmende aufgenommen wurden als geplant.

Nach diesem Starterfolg planen die Verantwortlichen bereits die nächste Durchführung. Das RSC ist ein Kooperationsprojekt der Branchenpartner BLS, Fachhochschule Freiburg, Furrer+Frey, SBB, SOB, VSBTU und VöV.

Weitere Informationen finden Sie auch unter:
www.railway-summer-camp.ch



«Diese Chance wollte ich unbedingt nutzen»

Weshalb «opfern» Studierende eine Woche ihrer Semesterferien, um am Railway Summer Camp teilzunehmen? Die Stimmen einiger Teilnehmenden:



Simon Rohrer, 24, studiert Elektrotechnik, Hochschule für Technik, Brugg-Windisch. «Im Studium habe ich den Schwerpunkt Leistungselektronik gewählt. Im Railway Summer Camp erhalte ich nun in geraffter Form Einblick in weitere Bereiche der Bahntechnik. Das finde ich sehr spannend. Dass am Railway Summer Camp Studierende aus ganz unterschiedlichen Fachrichtungen zusammenkommen, ist extrem cool.»



Tina Jutzeler, 26, studiert Bauingenieurwesen, Hochschule für Technik und Architektur, Freiburg. «Mobilität in all ihren Facetten hat mich schon immer interessiert. Der öffentliche Verkehr spielt in der Mobilität eine ganz zentrale Rolle. Das Railway Summer Camp bietet mir die Möglichkeit, einen Blick in diese Berufswelt zu werfen. Diese Chance wollte ich unbedingt nutzen.»



Giulia Delamotte, 24, studiert Energie- und Umweltwissenschaften, Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana, Lugano. «Wir haben in der Schweiz den vielleicht besten öV der Welt. Und dem öV gehört ganz klar die Zukunft. Deshalb will ich dieses Fachgebiet näher kennenlernen. Ob ich dereinst mal in der Bahnwelt arbeiten werde, kann ich aber noch nicht sagen. Ich bin offen für vieles.»



Remo Weber, 24, studiert Elektrotechnik, Hochschule für Technik, Rapperswil. «Ich bin an einer Bahnlinie aufgewachsen. Deshalb ist es fast schon logisch, dass ich mich fürs Railway Summer Camp angemeldet habe. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dereinst im Eisenbahnbau zu arbeiten. Es wäre echt cool, wenn ich meine Bachelorarbeit zu einem Bahntechnik-Thema schreiben könnte.»



Carte Blanche: Gregor Saladin

Die Zauberlehrlinge des öffentlichen Verkehrs

Bereits in der Sekundarschule lernten wir im Biologieunterricht, dass übermässiges Wachstum von Pflanzen nicht gesund ist. Die sogenannte Hypertrophie («Überernährung») führt letztlich zum Tod der betroffenen Pflanzen. Inzwischen wissen wir, dass übermässiges Wuchern nicht nur bei Pflanzen auftritt, sondern in verschiedenen Lebensbereichen. Nicht ganz von der Hand zu weisen ist die Gefahr, dass davon auch der öffentliche Verkehr in der Schweiz befallen werden kann.

2016 wurde mit dem Bahninfrastrukturfonds eine beständig fließende Quelle öffentlichen Geldes installiert, die Planungssicherheit beim Erhalt, der Erneuerung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet. Die Idee war bestechend und ist demokratisch durch die FABI-Abstimmung von 2014 lupenrein legitimiert.

Die stetig fließenden Mittel wirken wie nährstoffreiches Wasser auf Pflanzen. Sie haben zu einem Bauboom auf dem Gleisnetz geführt, der an die Gründerzeit der Bahn im 19. Jahrhundert erinnert und auch für Reisende sichtbar und spürbar ist. Damit sind die Forderungen nach weiterem Wachstum jedoch nicht verstummt. Die laufenden milliardenschweren Ausbauprogramme beschleunigen das Lobbying von Kantonen, Regionen und Verbänden nur noch mehr.

Megaprojekte wie die Direktverbindung Aarau–Zürich, der Tiefbahnhof Luzern, die Südfortsetzung der NEAT im Tessin oder das Basler Herzstück werden durch regionalpolitisch motivierte Wünsche abgerundet, zu denen Schmalspurtunnel durch Grimsel und Oberalp oder den Nationalpark gehören. Diese Projekte und die als Untote umherwandelnde Porta Alpina werden teilweise mit einer Vehemenz gefordert, die an religiöse Inbrunst erinnert.

Dabei werden unrealistische Erwartungen an die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs mit nicht wirklich stichhaltigen regional-, umwelt- und klimapolitischen Argumenten vorgetragen. Eine klare Gegenrede in der Sache ist selten zu hören, auch nicht bei der Vorstellung, dass die durchaus sympathischen Nachtzüge den Luftverkehr innerhalb Europas in spürbarem Umfang reduzierten könnten. Auch wer – wie ich – die Bahn aus Überzeugung nutzt, muss die Tatsache anerkennen, dass noch jedes neue Angebot auf der Schiene Mehrverkehr verursacht und nur wenig Umlagerung bewirkt hat.

Nur schwerlich zu verteidigen ist auch das künstlich vorgezogene Lebensende von brauchbarem Rollmaterial, das entweder auf dem Schrottplatz landet oder in anderen Ländern noch jahrzehntelang gute Dienste leistet (Zürcher und Basler Trams in Osteuropa) oder vor sich hin rottet wie die alten Privatbahnwagen in Madagaskar.

Zur Person

Gregor Saladin ist 1956 geboren und seit Juni 2021 im Ruhestand. Etwa die Hälfte seines Arbeitslebens arbeitete er als Journalist, die andere Hälfte in der Kommunikation der Bundesverwaltung, zuletzt 19 Jahre beim Bundesamt für Verkehr. Unter anderem war er Mitorganisator der Eröffnungsfeiern des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels.

Damit wird aus Gründen der marketinggetriebenen Bedürfnisse der Fahrgäste und wegen der sehr engen Auslegung des Behindertengleichstellungsgesetzes viel graue Energie vernichtet und der CO₂-Bilanz der Schweiz nicht geholfen.

Die Bevölkerung beweist, wenn sie in Abstimmungen gefragt wird, ein feines Sensorium dafür, das Nötige vom Wünschbaren zu trennen. Zuletzt scheiterte im Juni 2021 im Baselbiet die Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Augst am Volks-Nein. Persönlich bedaure ich dieses Resultat, da ich quasi seit Geburt emotional mit Trams verbunden bin – ich wuchs neben dem Depot der Birseckbahn auf. Doch rational ist es zu begrüßen, wenn das Wachstum auch im öffentlichen Verkehr immer wieder in Frage gestellt wird.

Sonst könnte es beim Bahnausbau so herauskommen wie beim Zauberlehrling in Walt-Disneys-Film *Fantasia*. Der vom Lehrling (heute wohl: Zauber-Auszubildender) verhexte Besen schleppt unermüdlich Wasser herbei, setzt das ganze Haus unter Wasser und bringt letztlich den jungen Mann in Lebensgefahr. Und wer möchte schon riskieren, dass der ausgezeichnete öffentliche Verkehr in der Schweiz am eigenen Erfolg, eben der Hypertrophie, zugrunde geht? Darum wäre etwas mehr Bescheidenheit und weniger Symbolpolitik auch im Verkehrsbereich nicht unvernünftig. ■

Der Verband öffentlicher Verkehr

Der VöV gestaltet die Erfolgsstory öV Schweiz mit!

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ist der Branchenverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Der VöV vertritt die Anliegen seiner Mitglieder gegenüber den Behörden auf kantonaler und nationaler Ebene. Der VöV setzt sich für alle Belange des öV ein, namentlich für einen attraktiven und kundenfreundlichen öV. Und er informiert die Öffentlichkeit über die Bedeutung und Herausforderungen des öV Schweiz und seinen grossen Beitrag an die Erreichung der Klimaziele.



Der VöV ist der Branchenverband der öV-Transportunternehmen und zählt 141 Mitglieder. Seine Mitglieder aus den Bereichen Bahn, Bus, Tram, Schiff und Seilbahn transportieren jeden Tag über 1,5 Millionen Reisende – fast 20 Prozent der Bevölkerung. Und das in hoher Qualität zuverlässig, pünktlich, sicher und klimaschonend.

Der öV bewegt und belebt die Schweiz und trägt zur hohen Standortattraktivität unseres Landes bei – dies sicherzustellen ist das Kernziel des VöV. Der VöV hat zwei Hauptzielgruppen: Zum einen sind es die eigenen Mitglieder, zum andern die Politik und Behörden. Dabei sorgt der Verband dafür, dass der Informationsaustausch zwischen diesen beiden Gruppen wortwörtlich zweigleisig abläuft: Der VöV sammelt und koordiniert die Anliegen und Interessen seiner Mitglieder. Das geschieht beispielsweise in den zahlreichen VöV-Kommissionen

mit Spezialgebieten sowie im Vorstand. Oder wie 2021 mit einer in Auftrag gegebenen und der Öffentlichkeit vorgestellten Studie zur Steigerung des Modalsplit.

Im Verband erarbeitete Positionen vertritt der VöV gegenüber dem Parlament, den Bundesämtern, den Kantonen oder auch gegenüber der Öffentlichkeit. Andererseits nimmt der Verband auch Impulse von aussen auf, zum Beispiel aus Politik, aus den Behörden, aus der Wissenschaft und Technologie (zum Beispiel Digitalisierung) oder auch von Kundinnen und Kunden.

Der VöV bekennt sich zu Transparenz in allen seinen Geschäften und, dass die geltenden subventionsrechtlichen Bestimmungen jederzeit eingehalten werden. Die Geschäftsstelle des VöV befindet sich in Bern. ■

VöV-Generalversammlung 2021

Grosses Kino in Schaffhausen

Die VöV-Generalversammlung 2021 fand in Schaffhausen statt. Hauptthemen waren das vorgesehene COVID-Hilfspaket für den öV Schweiz mit der VöV-Forderung, auch den Orts- und den touristischen Verkehr miteinzubeziehen, sowie die Steigerung des öV-Modalsplit.

Das Modell der Generalversammlung des VöV hat sich vielfach bewährt. Aperó und Stehlunch in unmittelbarer Umgebung zu den Ständen der Aussteller – in Schaffhausen im topmodernen Busdepot, GV in einem geschlossenen Saal, Aperó in oder auf einer Sehenswürdigkeit der jeweiligen Stadt.

In Schaffhausen wurde vor allem bezüglich «geschlossenem Saal» Neuland betreten: Die GV, durch welche VöV-Präsident Renato Fasciati umsichtig und souverän führte, fand in zwei sehr grossen, nebeneinander gelegenen Kinosälen statt. Im einen traten die Referentinnen und Referenten «live» auf, im andern wurden ebendiese Referate direkt auf die Grossleinwand übertragen. Und selbst die Stimmabgaben zu den allesamt unumstrittenen Geschäften fanden auf diese zwei Säle verteilt statt.

Das sind die Mitglieder des Ausschusses und Vorstands VöV (Bild rechts oben)

Dr. Renato Fasciati* (RhB), Fabian Schmid* (RBS), Thomas Baumgartner (AB), Denis Berdoz (tpg), Dominik Brühwiler (ZVV), Andreas Büttiker (BLT), Serge Collaud (tpf), Vincent Ducrot* (SBB), Dr. Ralf Eigenmann (VBSG), Stefan Kalt (RVBW), Matthias Keller* (VBG), Thomas Kuchler (SOB), Fernando Lehner (MGB/GGB), Marco Lüthi (VBZ), Christine Maier (vb/tbb), Fredy Miller (ASm), Thomas Nideröst* (SBW), Christian Plüss* (PAG), Daniel Reymond (TRAVYS), Daniel Schafer (BLS), Stefan Schult-hess (SGV), Bruno Schwager (vbsh), Roman Stingelin (AAGL), Martin von Känel (TMR), Pascal Vuilleumier (tpn), Cyrill Weber* (zvb), Philipp Wegmüller (railCare).

*Mitglied VöV-Ausschuss ■



**Haben Sie Lust auf mehr
Informationen zum öV
Schweiz?: Die Broschüre
«Fakten & Argumente»
liefert zahlreiche Kennzahlen
der Branche.**

Fakten & Argumente in Deutsch, Französisch und Englisch
kann in Printform bestellt oder elektronisch gelesen werden:

www.voev.ch/fakten-argumente



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

info@voev.ch
www.voev.ch