

FOKUS



**ÖV**

2017/18



# Inhalt

## **Editorial**

- 5 Langfristig und koordiniert planen

## **Nationale Verkehrspolitik**

- 6 öV Schweiz: Die Komplexität nimmt zu – die Herausforderungen bleiben zahlreich

## **Interview mit Dr. Norbert Schmassmann, Direktor Luzerner Verkehrsbetriebe**

- 15 «Unter dem Strich ist die Digitalisierung eine Chance, die es zu nutzen gilt»

## **Fakten**

- 21 Die Fakten zum öV Schweiz in Zahlen und Bildern

## **Digitalisierung**

- 25 Digitalisierung im öffentlichen Verkehr: Autonomes Fahren

## **Interview mit Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV**

- 26 «Der öV hat auch mit der Digitalisierung eine grosse Zukunft»

## **Interview mit Hans Höhener, Ombudsmann des öffentlichen Verkehrs**

- 29 «Insgesamt erbringt der öV Schweiz nach wie vor Spitzenleistungen»

## **Carte blanche von Bernard Wuthrich**

- 32 Der öffentliche Verkehr und die Herausforderung von «Tür zu Tür»

## **Der Verband öffentlicher Verkehr**

- 35 Der VöV setzt sich für einen starken öV Schweiz ein



## Editorial

# Langfristig und koordiniert planen



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Die Verkehrsperspektiven des Bundes sprechen eine klare Sprache: Sie gehen bis ins Jahr 2040 von einem Verkehrswachstum von 40 Prozent aus. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs soll dabei von heute 19 auf 23 Prozent zunehmen. Diesen «Quantensprung» zu bewältigen (und zu finanzieren) stellt für die Schweiz ebenso wie für die öV-Branche eine gewaltige Herausforderung dar, namentlich ist der Infrastrukturausbau sorgfältig zu planen.

Eine sorgfältige Infrastrukturplanung macht eine übergeordnete Abstimmung zwischen Raum und Verkehr zwingend notwendig, und dies nicht nur auf regionaler Ebene, wie dies schon vielerorts sehr gut gemacht wird, sondern auch auf nationaler Ebene. Denn während der

Bund für die Verkehrsplanung des übergeordneten Netzes zuständig ist, liegt die Raumplanung fast ausschliesslich in der Hoheit der Kantone.

Eine verbesserte Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung vereinfacht künftig eine Bewältigung der Verkehrsströme. Konkret kann dies zum Beispiel folgendes bedeuten:

- Bei der Planung von grossen Logistikstandorten wird stärker berücksichtigt, welche weiträumigen Verkehrsaufkommen diese auf Strasse und Schiene generieren.
- Einkaufszentren, Sportstätten oder Freizeitparks können mit ihren überregionalen Auswirkungen auf den Verkehr nur noch an Standorten erstellt werden, die sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Das gleiche gilt auch für die Evaluation von Standorten von Hochschulen, Gymnasien oder Berufsschulzentren.
- Bei der Planung von Haltepunkten von Fernverkehrszügen oder neuen Verbindungen werden die räumlichen Auswirkungen vertieft analysiert.

Schon diese wenigen Beispiele zeigen: Es gibt keine einfachen Lösungen für eine bessere Koordination von Raum- und Verkehrsplanung auf nationaler Ebene. Je besser die Raum- und Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt sind, desto effizienter und letztlich auch kostengünstiger ist eine entsprechend gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Voraussetzung ist, dass man weit vorausplant, zumindest bis ins Jahr 2040 – wie die Verkehrsperspektiven des Bundes.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

## Nationale Verkehrspolitik

# öV Schweiz: Die Komplexität nimmt zu – die Herausforderungen bleiben zahlreich

Die Erfolgsstory «öV Schweiz» geht unvermindert weiter: Immer mehr Menschen benutzen den öffentlichen Verkehr der Schweiz für den Weg zur Arbeit, für Ausflüge am Wochenende oder für die Fahrt in die Ferien. Die Infrastruktur dafür und ihre Finanzierung sind entweder bereit oder dank den klaren Ja-Anteilen des Stimmvolkes zu FABI und zum NAF sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse und in den Agglomerationen langfristig gesichert. Alles in bester Ordnung also? Leider nein. Mit der zunehmenden Komplexität der Mobilitätsströme, der immer stärker spürbaren Digitalisierung sämtlicher Lebensbereiche und dem wachsenden Druck von Seiten der Politik auf die Finanzierung steht der öV Schweiz auch weiterhin vor riesigen Herausforderungen.



Eine in ihren gesamten Auswirkungen grosse Herausforderung ist dabei noch immer die sich öffnende Kostenschere zwischen dem privaten motorisierten Verkehr und dem öV. Ein gutes Beispiel, um diese Kostenschere aufzuzeigen, sind die Beratungen im Parlament zum Nationalen Strassen- und Agglomerationsfonds (NAF) und zum Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr (RPV). Beim NAF diskutierte das Parlament lange, welche Belastung für die Strassenbenützer noch verantwortbar ist – am Schluss ging es noch um wenige Rappen. Bei der öV-Finanzierung (FABI) wurden und werden die Kunden deutlich stärker belastet. Deshalb fordert der VöV: Der öV soll für alle Menschen in der Schweiz bezahlbar sein!

Der öV darf deshalb weder im Freizeitverkehr noch bei den Jugendlichen als künftige öV-Kundinnen und -Kunden an Boden verlieren – denn genau in diesen beiden Bereichen sieht die öV-Branche das grösste Wachstumspotenzial.

### Erfolge beim NAF und beim Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr (RPV)

Mit deutlichem Mehr wurde im Februar 2017 die Vorlage betreffend den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) von den Stimmberechtigten angenommen. Mit der Annahme des NAF wird der Bundesanteil an der Finanzierung der wichtigen Bauprojekte der Agglomerationen langfristig gesichert. Davon ziehen vorab viele wichtige öV-Projekte in Städten und Agglomerationen grossen Nutzen. Auch wenn die Finanzierung des NAF nicht ganz gemäss den Vorstellungen des VöV ausgefallen ist, hat sich der VöV trotzdem für die Annahme des NAF engagiert.

Ein weiterer Erfolg im Parlament konnte beim neu vierjährigen Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr erreicht werden. Im Frühling 2017 stimmten sowohl der Ständerat wie auch der Nationalrat einer vom VöV, der LITRA und den Kantonen geforderten Erhöhung





des Verpflichtungskredites für den regionalen Personenverkehr zu. Der VöV war mit seiner Argumentation erfolgreich, dass die zu erwartenden Mehrkosten nicht einseitig von den Transportunternehmen, d.h. den Kundinnen und Kunden, sondern je zu einem Drittel von Bund, Kantonen und den Transportunternehmen zu tragen seien. Mit der Erhöhung des Verpflichtungskredites wird der regionale Personenverkehr langfristig gesichert.

## Innovation und Digitalisierung

Die verschiedenen Transportunternehmen arbeiten im Verband auch intensiv am Thema Innovation. An der Tagung «öV-Mobilität der Zukunft: Gemeinsame Innovationen für einen kundenfreundlichen öV» in Olten haben im Mai 2017 rund 200 Vertreterinnen und Vertreter aus öV-Branche, Politik, Wissenschaft und Behörden über Innovationen und Zukunftsszenarien diskutiert. Einen Artikel und ein Interview dazu finden Sie auf Seite 25.

## Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im öV schreitet voran. öV-Branche und BAV verstärken die Bemühungen, das BehiG gesetzeskonform bis Ende 2023 umzusetzen. Das BAV seinerseits hat eine Planungsanweisung an die Transportunternehmen erlassen. Mit dieser Planungsanweisung werden die Bahnen unter anderem verpflichtet, im Hinblick auf die Sanierung der Bahnhöfe die «Planungshilfe Interessenabwägung BehiG» des VöV anzuwenden, um festzulegen, ob ein Umbau verhältnismässig ist oder ob Ersatzmassnahmen in Form von Personalhilfe oder – in Einzelfällen – alternativen Verbindungen (Bus, Tram etc.) angeboten werden sollen. Ziel ist es, eine einheitliche Umsetzungspraxis sicherzustellen. Diese Planungshilfe wurde innerhalb des VöV gemeinsam von verschiedenen Transportunternehmen erarbeitet und wird bereits rege genutzt. Die Planungshilfe des VöV ist ein sehr gutes Beispiel für den von der öV-Branche gelebten Grundsatz «Branchenlösungen vor Behördenlösungen».

**Planungshilfe BehiG: Ein sehr gutes Beispiel für «Branchenlösung vor Behördenlösung».**

## Reform des regionalen Personenverkehrs

Ebenfalls mit dem regionalen Personenverkehr befasst sich die RPV-Reform. Aus Sicht VöV handelt es sich dabei um ein Projekt mit vielen «Baustellen». Das Bundesamt für Verkehr hatte 2014 das Bestellverfahren unter die Lupe genommen und eine Expertengruppe eingesetzt. Diese hat Ende 2015 ihren Bericht vorgelegt und verschiedene Vorschläge für eine Reform präsentiert. Bis spätestens Ende 2018 soll eine Vernehmlassung für eine Reform gestartet werden. Für den VöV ist bei dieser Reform wichtig, dass die im Bericht vorgeschlagene, langfristige und verbindliche Sicherstellung der Finanzierung so umgesetzt wird und, dass die Transportunternehmen mehr Spielräume betreffend Verwendung erzielter Gewinne erhalten.

## Liberalisierung der Fernbusse

Ein weiteres Thema, das den VöV beschäftigt, ist die Frage der Liberalisierung der Fernbusse. Der VöV steht einer Liberalisierung im Fernbusbereich grundsätzlich kritisch gegenüber, verlangt aber kein generelles Verbot. Für den VöV sind folgende Punkte wichtig:

- Die Spiesse zwischen Bahn und Fernbus sind heute nicht gleich lang, da der öV – im Gegensatz zu den Fernbussen – viele Anforderungen einzuhalten hat. Für den VöV ist deshalb klar: Fernbusse in der Schweiz



müssen die gleichen Pflichten erfüllen wie der öV, namentlich die Fahrplanpflicht (ein Bus kann also nicht einfach eine Fahrt ausfallen lassen, weil es zu wenig Passagiere hat), die Beachtung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie die Bedingungen des Arbeitszeitgesetzes.

- Eine umfassende Liberalisierung des Busverkehrs würde das Gesamtsystem des öV Schweiz gefährden: Wenn sich jemand die Rosinen herauspicks und nur dann fährt, wenn er es gerade als günstig erachtet und für gewisse Linien Billigstpreise anbietet, kann dies den öV – je nach Strecke – stark konkurrieren. Die Auslastung gerade in den Nebenverkehrszeiten, und somit der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs, würden sinken – bezahlen müsste dies die Allgemeinheit entweder durch höhere Tarife, durch höhere Abgeltungen von Bund und Kantonen oder durch ein deutlich schlechteres öV-Angebot.

Als Ergänzung zum bestehenden öV-Angebot (z.B. München–Chur) sind Fernbusse im internationalen Verkehr in Ordnung, im Inland dagegen ist eine Konkurrenz

**Die Spiesse zwischen Bahn und Fernbus sind heute nicht gleich lang – der VöV verlangt, dass der Bund das Gesetz korrekt auslegt.**

zierung des öV problematisch. Es ist widersprüchlich, wenn die Politik (z.B. via Trassenpreise oder Begrenzung des Steuerabzuges) für Pendler die Nutzerfinanzierung im öV verstärkt, und gleichzeitig günstige Rahmenbedingungen für Fernbusse fördert.

Der VöV fordert kein Verbot von Fernbussen, verlangt aber, dass der Bund das Gesetz korrekt auslegt und dass er vor Bewilligungen die möglichen Auswirkungen auf den öV genau prüft und beurteilt.

# Grosse Governance 2020 und Tariflandschaft 2020

Zwei grosse, brancheninterne Projekte von ch-direct beschäftigen die öV-Branche in den kommenden Jahren intensiv: Das eine ist die so genannte «Tariflandschaft 2020», das andere die «Grosse Governance 2020».

Mehr Harmonie zwischen Direktem Verkehr und Verbänden sowie eine «Best-Price-Garantie» für digitale Umsteiger bilden die Kernaufgaben der Tariflandschaft 2020, innerhalb der ein neuer, einheitlicher Mastertarif entstehen soll. Dieser «Mastertarif» dient primär der Vereinheitlichung der allgemeinen Tarifnebenbestimmungen zwischen Direktem Verkehr und Verbänden (z. B. Altersgrenzen, Hunde oder Fahrräder).

Innerhalb der jeweiligen Verbundgrenzen sollen die Verbände jedoch ihre Autonomie bei Preis und Sortiment sowie der Preisberechnungsmethode behalten – das nennt sich dezentrale Tarifhoheit. Sie dürfen aber selbstverständlich alle Sortimente und Rabattmodelle des Direkten Verkehrs anwenden, wenn sie dies möchten. Die zentrale Tarifhoheit des Direkten Verkehrs gelangt bei allen Verbindungen zwischen den Verbänden und in verbundlosen Gebieten zur Anwendung. Für digitale Umsteiger, also Reisende, die künftig mit automatischer Reisedatenerfassung unterwegs sind, soll es eine «Best-Price-Garantie» geben.

Ziel der Grossen Governance ist eine beschlussfähige und effiziente Gremienstruktur sowie eine gemeinsame Schaltzentrale für die Bereiche Tarife, Billettverkauf (Vertrieb) und Verteilschlüssel des gesamten öffentlichen Verkehrs. Der erste Schritt dazu wurde mit der Gründung des Vereins ch-direct bereits gemacht. Weitere Zielsetzungen sind die Zusammenlegung der Geschäftsstellen von ch-direct mit derjenigen der öV-Verbände Schweiz sowie den heute noch getrennten Gremienstrukturen des nationalen Direkten Verkehrs (zum Beispiel das Organ, das über General- und Halbtax-Abonnemente entscheidet) und den Verkehrsverbänden.

## Für den VöV steht die Engpassbeseitigung im Vordergrund – für den Personen- wie auch für den Güterverkehr.

### Ausbauschritt 2030/35: zwei Pakete stehen zur Diskussion

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erarbeitet zurzeit den so genannten STEP 2030/35 (strategisches Entwicklungsprogramm). Diese Ausbauschritte sind die Folge der von den Stimmberechtigten 2014 deutlich angenommenen Vorlage «Finanzierung der Bahninfrastruktur» (FABI). Die Ausbauschritte werden über den Bahninfrastrukturfonds finanziert und werden periodisch dem Parlament vorgelegt. Dadurch wird die Bundeskasse nicht belastet. In Arbeit befinden sich aktuell zwei Varianten: Einerseits ein Ausbaupaket mit Projekten für rund 7 Milliarden Franken, die bis 2030 umgesetzt werden sollen, andererseits eine Variante mit Ausbauten für maximal 12 Milliarden Franken bis 2035. Mit den geplanten Ausbauten wird der Tatsache Rechnung getragen, dass der Verkehr gemäss den Prognosen des Bundes weiter stark wachsen wird.

Der Ausbauschritt 2030/35 ist für unsere Branche sehr wichtig. Das prognostizierte öV-Wachstum von über 40 Prozent bis 2040 sowie der damit verbundene höhere öV-Modalsplit stellen für die öV-Branche grosse Herausforderungen dar und erfordern zwingend weitere Ausbauschritte. Die öV-Branche ist zurzeit daran, ihre Position zu STEP 2030/35 zu entwickeln.

Für den VöV steht dabei die Engpassbeseitigung im Vordergrund, und zwar für den Personen- wie auch für den Güterverkehr. Es muss ein stimmiges Paket geben,

das Parlament soll nicht über einzelne Bauvorhaben diskutieren. Fakt ist aber auch: Für alle von den Kantonen geforderten Projekte reicht es so oder so nicht. Auch mit dem grösseren Paket können nur die wichtigsten Projekte realisiert werden.

### Energie: Was tut die Branche zur Effizienzsteigerung?

Mit der vom VöV unterstützten und von den Stimmberechtigten angenommenen «Energiestrategie 2050» erhält die Frage nach Energieeffizienz eine neue Dimension. Dies betrifft nicht zuletzt auch den Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Angesichts der wachsenden Mobilität ist jedes Verkehrsunternehmen heutzutage zur Einführung von Massnahmen verpflichtet, mit denen die Energieeffizienz seiner Tätigkeiten erhöht werden kann. Dies ist eine grosse Herausforderung für die Branche – die Suche nach neuen Lösungen stellt eine Priorität bei der täglichen Arbeit aller Akteure dar. Die Umsetzung entsprechender Massnahmen dient dabei nicht nur dem Umweltschutz, sondern bringt auch einen ökonomischen Mehrwert.

Es gibt nicht die einzelne Massnahme, die die Energieeffizienz erhöht, sondern es sind diverse Massnahmen, die in der Summe zu einer wesentlichen Reduktion von benötigter Energie führen, wie eine optimierte Klimatisierung des Rollmaterials, verbesserte Weichenheizungen etc. Der VöV ist momentan daran, eine Energiestrategie für die Branche zu erarbeiten. Zudem wird noch im Jahr 2017 die Energieplattform für die öV-Unternehmen in Betrieb genommen. ■





### Interview mit Dr. Norbert Schmassmann, Direktor Luzerner Verkehrsbetriebe

«Unter dem Strich ist die Digitalisierung eine Chance, die es zu nutzen gilt»

Dr. Norbert Schmassmann ist Direktor der Luzerner Verkehrsbetriebe, langjähriges Vorstandsmitglied und Vize-Präsident des VöV. Im Interview äussert er sich dezidiert sowohl zum Verband wie auch zu den grössten Herausforderungen der öV-Branche. Und er plädiert für ein «integrales Mobility Pricing».

[Norbert Schmassmann, das BAV brütet über eine Konzession für den ersten Schweizer Fernbus, im Nationalrat wurde eine Motion zur Liberalisierung der Fernbusse in der Schweiz überwiesen, SBB, BLS und SOB streiten um Fernverkehrskonzessionen. Welche Rolle spielt in dieser bewegten Szene der Verband öffentlicher Verkehr?](#)

**Dr. Norbert Schmassmann** Unser Verband besteht aus sehr heterogenen Mitgliedern, die untereinander zum Teil in einem erbitterten Wettbewerb stehen. Dies gilt sowohl bei den erwähnten Bahnen, die um Fernverkehrskonzessionen buhlen, als auch für Busbetriebe, die im Ausschreibungswettbewerb stehen oder bei Offerten für Bahnersatz-Leistungen in harter Konkurrenz zueinander stehen. Und im Verband sind all diese Unternehmen unter einem Dach vereint, als ob nichts wäre. Das ist die Situation – und gleichzeitig die Herausforderung.

Da ist es wichtig, dass es einen umsichtigen Vorstand gibt, ein besonnenes Präsidium/Vizepräsidium und vor allem einen ausgewogenen Ausschuss. Denn Ziel muss es sein, mit einer glaubwürdigen Stimme die Positionen des Verbandes nach aussen sichtbar zu machen – gegenüber dem Bund und den Kantonen, der Öffentlichkeit und den Medien. Diese Klammerfunktion über den gesamten öV Schweiz, das ist die wichtigste Aufgabe des Verbandes.

#### [Gelingt ihm das?](#)

Nehmen wir das Beispiel einer einheitlichen Tariflandschaft: Ich bin der Meinung, dass wir es der Öffentlichkeit einfach schulden, dass wir auf ein Tarifsystem hinarbeiten, das möglichst einfach ist und vom Bodensee bis an den Genfersee grundsätzlich gleich ist. Das braucht die Bereitschaft, über den eigenen Schatten zu

springen, dass also die Tarifverbände mit der Zeit Kompetenzen abtreten zu Gunsten von etwas «Grösserem» und «Vereinheitlichtem». Und da ist es extrem wichtig, aber auch schwierig, dass alle Exponenten nach aussen mit einer Stimme auftreten. Denn es geht im Einzelfall immer um lokale oder regionale Eigeninteressen.

### Das ist manchmal ein veritabler Spagat zwischen sehr unterschiedlichen Positionen.

Ja, es stellt sich die Frage, ob dieser Spagat gelingt. Er gelingt nicht, wenn jemand eine wichtige Charge im Verband hat und gleichzeitig CEO einer systemrelevanten, grossen öV-Unternehmung ist, weil man die beiden Hüte, die man trägt, weder selber noch in der Wahrnehmung Dritter gut unterscheiden kann. Umgekehrt ist es aber auch schwierig, als Vertreter einer sehr kleinen öV-Unternehmung im Verband das nötige Gewicht zu entfalten, da das Know-how, die nötigen Ressourcen und das Netzwerk in kleinen öV-Betrieben in der Regel fehlen.

### Das Thema E-Ticketing kommt immer mehr auf, und da sind es eher kleinere Transportunternehmen, die den Ton angeben. Müsste sich hier der Verband nicht stärker engagieren und den Lead übernehmen? Oder ist es richtig, dass solche elektronischen Lösungen zuerst in einer quasi «geschützten Werkstatt», also im kleinen Rahmen, getestet werden?

Ich denke, dass der Begriff «geschützte Werkstatt» eher zutreffen würde, wenn der Verband die Zügel in der Hand hätte. Die Entwicklungen und Versuche bei einzelnen öV-Unternehmen finden gerade nicht in einer «geschützten Werkstatt» statt, sondern von Beginn an in einem Wettbewerbsumfeld. Und das ist gut so. Würde sich der VöV einmischen und eine bestimmte Lösung zu früh zum «Standard» erklären, würde der Wettbewerb unterbunden. Und die Gefahr der Schaffung von «geschützten Werkstätten» oder gar «Monopolen» wäre viel grösser. Ausserdem bestünde die Gefahr, dass verschiedene Player mit der aus ihrer Sicht «besseren» Lösung trotzdem ausscheren würden. Ich bin deshalb klar der Meinung, dass man diesen (Ideen-)Wettbewerb

### **Durchsetzen wird sich eine App, die mit open space/open data operiert und aufwärtskompatibel ist.**

aushalten können muss. Der Markt und die Kundschaft werden es weisen. Im Moment ist es daher sicher weise, wenn sich der Verband zurückhält. Die Gefahr wäre gross, dass durch einen Verbandsentscheid der technische Fortschritt unterbunden würde. Durchsetzen wird sich eine App, die mit open space/open data operiert und aufwärtskompatibel ist. In einer Welt, und damit sind wir bei der Digitalisierung, die sich so schnell entwickelt, kann der Verband gar nicht festlegen, welche Lösung die richtige ist. Dafür ist er zu langsam und zu schwerfällig. Der Verband muss sich vielmehr für faire Spielregeln einsetzen und dafür sorgen, dass diese eingehalten werden.

### Zum Thema Digitalisierung: Wie sehen Sie das Verhältnis zwischen Digitalisierung und öV Schweiz? Wie sieht das beispielsweise bei den vbl aus, wird das eher als Gefahr oder als Chance betrachtet?

Es ist beides. Aber unter dem Strich ist es eine Chance, die es zu nutzen gilt. Falsch liegen diejenigen Leute, die glauben, Digitalisierung im öV bedeute lediglich selbstfahrende Busse und Züge. Tatsächlich wird es jede Art von Berufen betreffen – sowohl im Büro, in der Verwaltung als auch in den technischen Bereichen, also auch Sekretariatsaufgaben oder Controlling.

### Und doch: Wenn wir das Busdepot der vbl oder einen Rangierbahnhof anschauen, da gibt es den Mechaniker, der beim Bus das Altöl ablässt, oder den Rangierarbeiter, der von Hand zwei Wagen entkuppelt. Wie sehen Sie dieses Nebeneinander der alten und der neuen Welt – wird diese Diskrepanz irgendwann zu gross?





**Dr. Norbert Schmassmann**

Ja, es sind zwei Welten. Aber sie rücken einander näher. Stichwort: Weniger Karrenschmiere – mehr Ferndiagnose. Die beiden Welten wird es im öV zugegebenermassen noch sehr lange geben, und zwar ganz einfach wegen den langen Investitionszyklen. Bei den Bahnen hat man Investitionszyklen bei der Infrastruktur – Stichwort Gotthard-Basistunnel – von hundert Jahren. Beim Rollmaterial sind es 50 bis 70 Jahre, bei Trolleybussen 30 Jahre. In der Informatik hingegen gibt es fast gar keine Investitionszyklen, beziehungsweise nur noch ganz kurze. Die beiden Welten driften nicht auseinander, vielmehr berühren und überlagern sie sich. So haben wir bei den vbl beispielsweise während der Lebensdauer eines Fahrzeuges oder eines Billettautomaten vielleicht zwei oder drei Mal eine komplette Ersetzung der Software.

[Kommen wir noch einmal zur Rolle des Verbandes zurück, nämlich zur Zusammenarbeit des Direkten Verkehrs mit den Verbänden. Wie sieht diese Ihrer Meinung nach in näherer Zukunft aus?](#)

Ich erlebe das so: Die Tarifverbände haben Angst, ihre Eigenständigkeit und ihre Tarifhoheit zu verlieren. Man beobachtet deshalb so etwas wie das «letzte Aufbäu-

men» der Verbände – allerdings mit unterschiedlicher Stärke. Diese Phase des Aufbäumens wird noch einige Jahre dauern. Aber irgendwann wird auch der letzte und auch der grösste Verbund seine Tarifkompetenz in irgendeiner Form an ein System namens «öV Schweiz» abtreten müssen. Allein mit Blick auf die öV-Kundschaft, die nach Vereinfachungen des Tarifwesens lechzt, müssen wir den öV tarifarisch zu einem in der ganzen Schweiz gültigen System mit den überall gleichen Parametern gestalten.

[Also braucht es die Verbände dereinst gar nicht mehr?](#)

Nein. Ich habe damals im Luzerner Tarifverbund Passepartout dafür gesorgt, dass in der Strategie sinngemäss steht: «Unsere Vision muss die Selbstaflösung sein.» Dazu stehe ich auch heute.

[Welche Rolle spielt dabei der Regulator?](#)

Wenn wir uns als Branche zu wenig bewegen, wird das Bundesamt oder das zuständige Departement für den nötigen Druck sorgen, das ist klar. Deshalb gilt nach



wie vor: Branchenlösung vor Behördenlösung. Aber wenn eine solche Branchenlösung auch nach Jahren nicht kommt, könnte die Geduld des Regulators und der Politik irgendwann einmal zu Ende sein. Eigentlich müssen wir das verhindern – allein schon aus Eigeninteresse, aber auch aufgrund der Tendenz, dass Behördenlösungen teuer sind und zu neuen Monopolen führen.

Ein Thema der Politik und der Behörden sind aktuell auch die Fernbusse. Könnte sich die vbl als Busbetreiber auch vorstellen, solche Fernbus-Konzessionen zu beantragen?

Busunternehmen in der ganzen Schweiz kommen gar nicht darum herum, sich diesbezüglich Gedanken zu machen. Im grenzüberschreitenden Fernbusverkehr haben Schweizer Busunternehmen wegen dem Lohnniveau keine Chance. Aber Ideen für ein Fernbusnetz innerhalb der Schweiz, also Zürich–Bern, Luzern–Lugano oder Zürich–Luzern zur Entlastung der Bahn, sind natürlich vorhanden. Im Moment gibt es vielleicht noch eine Hemmschwelle, weil man weiss, dass man sich in der Branche bei den Bahnen ziemlich unbeliebt machen würde. Die integrale Transportkette, wie wir das als Branche realisieren, dieses «Miteinander», wäre in Gefahr. Aber ich denke, das Phänomen Fernbus lässt sich nicht wegdiskutieren; dieser Herausforderung müssen wir uns stellen.

Aber die Frage stellt sich schon: Einerseits investiert der Bund Milliarden in den öV und seine Infrastruktur, lässt die Nutzenden immer mehr bezahlen, und der gleiche Bund erlaubt es gewissen «Rosinenpickern», für 12 Franken Bern–Genf anzubieten. Das geht doch irgendwie nicht auf?

Das ist so, es handelt sich aus meiner Sicht um einen ordnungspolitischen Widerspruch, der dazu dient, Druck auf die so genannten «Bahnmonopolisten» auszuüben. Der Widerspruch wird noch verdeutlicht wenn man bedenkt, dass – über den ganzen Tag gesehen – die Auslastung im Zugsverkehr bei zirka 30 Prozent, im Nahverkehr vielleicht bei 50 bis 60 Prozent liegt – der Rest

**Das Phänomen Fernbus lässt sich nicht wegdiskutieren, dieser Herausforderung müssen wir uns stellen.**

ist klimatisierte Luft. Und jetzt kommen Fernbusse, die diese Auslastung im angestammten Schweizer öV noch verschlechtern könnten.

Was wollen Sie dagegen unternehmen?

Man müsste ein integrales Mobility Pricing einführen. Dieses würde helfen, die Auslastung des öV gleichmässiger zu verteilen und Spitzen zu glätten. Das geht nur, indem man die Nachfrage über den Preis steuert. Denn wenn wir weiterhin Milliarden für Infrastrukturausbauten ausgeben kommt irgendwann die Frage: Können wir uns das überhaupt noch leisten? Gäbe es nicht bessere Lösungen? Diese Fragen werden die Politik immer stärker beschäftigen. Und sie müssen auch politisch beantwortet werden.

Schauen wir noch ein wenig in die Zukunft: Wie unterscheidet sich der öV Schweiz in zehn Jahren vom heutigen?

Es wird mehr ökonomische Anreizmodelle geben, die sich nicht nur auf den öV beziehen. Es wird weniger Automaten geben, dafür mehr Apps. Trotzdem wird es weiterhin Angestellte in den Zügen geben: weniger für die Billettkontrolle, jedoch mehr für die Beratung, Auskunftserteilung und die Sicherheit. Aber die eigentliche Hardware, Schienen, Rollmaterial und Busse, werden wegen der eingangs erwähnten Investitionszyklen in etwa gleich sichtbar bleiben. Wichtig ist: Wir dürfen uns nicht festklammern an Konventionen und technischen Lösungen. Und wir dürfen nicht meinen, dass das, was wir kennen, so bleiben wird. Nein, vieles wird sich schnell verändern! ■



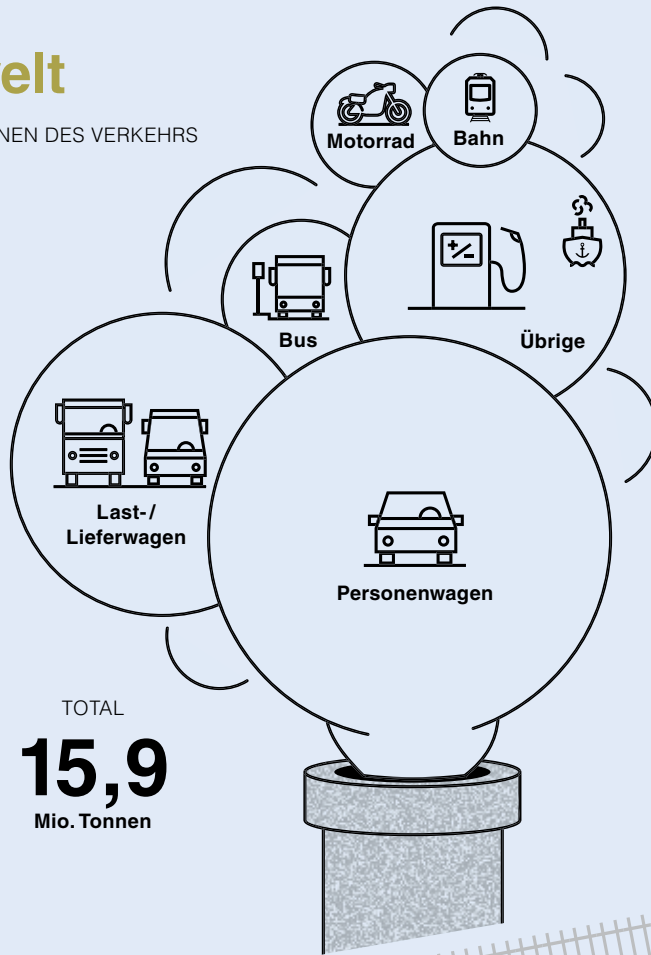
Fakten

# Die Fakten zum öV Schweiz in Zahlen und Bildern

Die Erfolgsstory des öffentlichen Verkehrs der Schweiz lässt sich tagtäglich erleben, er wird von immer mehr Reisenden benutzt. Der Erfolg lässt sich aber auch mit Zahlen und Vergleichen belegen. Die folgende Doppelseite bildet die wichtigsten Fakten und Zahlen ab. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

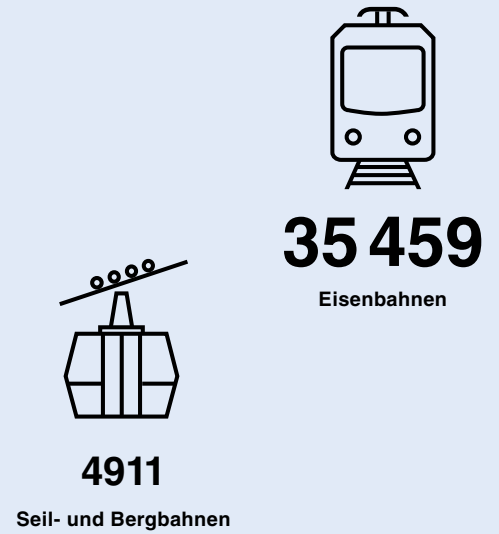
## Umwelt

CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN DES VERKEHRS  
2014



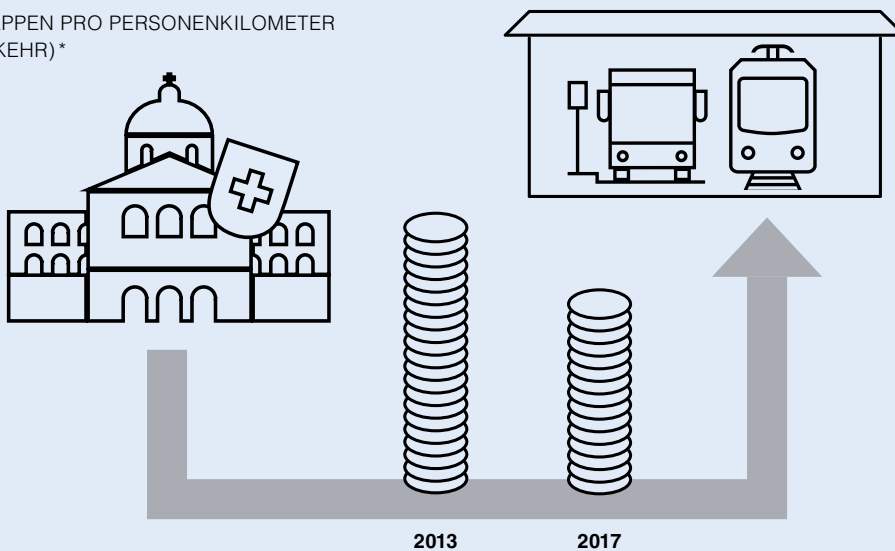
## öV als Arbeitgeber

ANZAHL PERSONEN\*



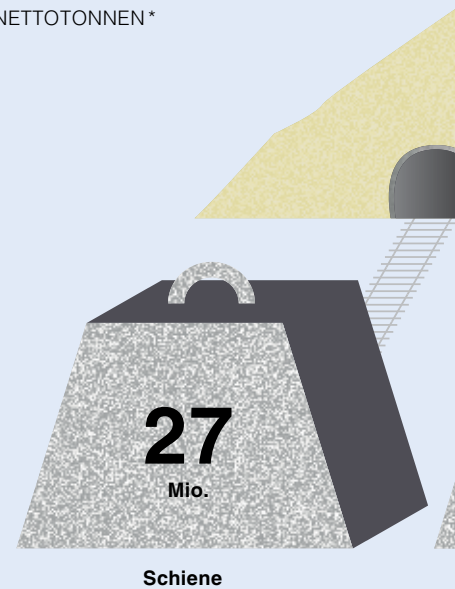
## Abgeltung

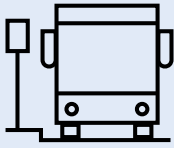
IN RAPPEN PRO PERSONENKILOMETER  
(VERKEHR)\*



## Alpenquerender Güterverkehr

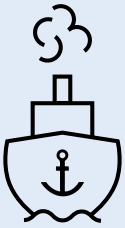
IN NETTOTONNEN\*





17 247

Öffentlicher  
Strassenverkehr



884

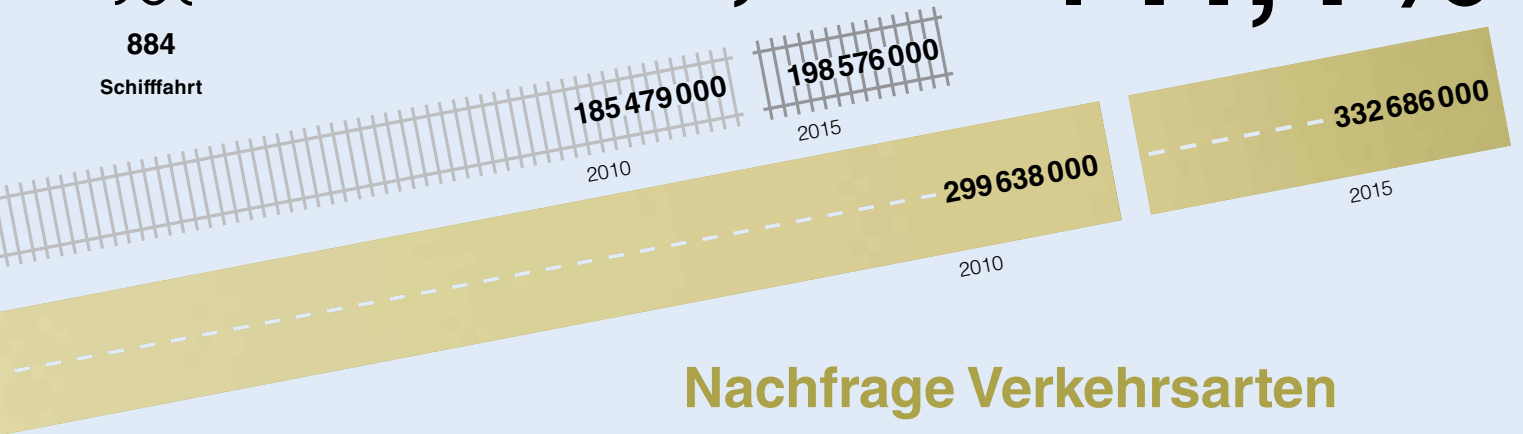
Schifffahrt

## Entwicklung Angebot

TOTAL SCHIENE IN ZUGS-KM\*

TOTAL ÖFFENTLICHER STRASSENVERKEHR IN KURS-KM\*

+7,1%      +11,4%

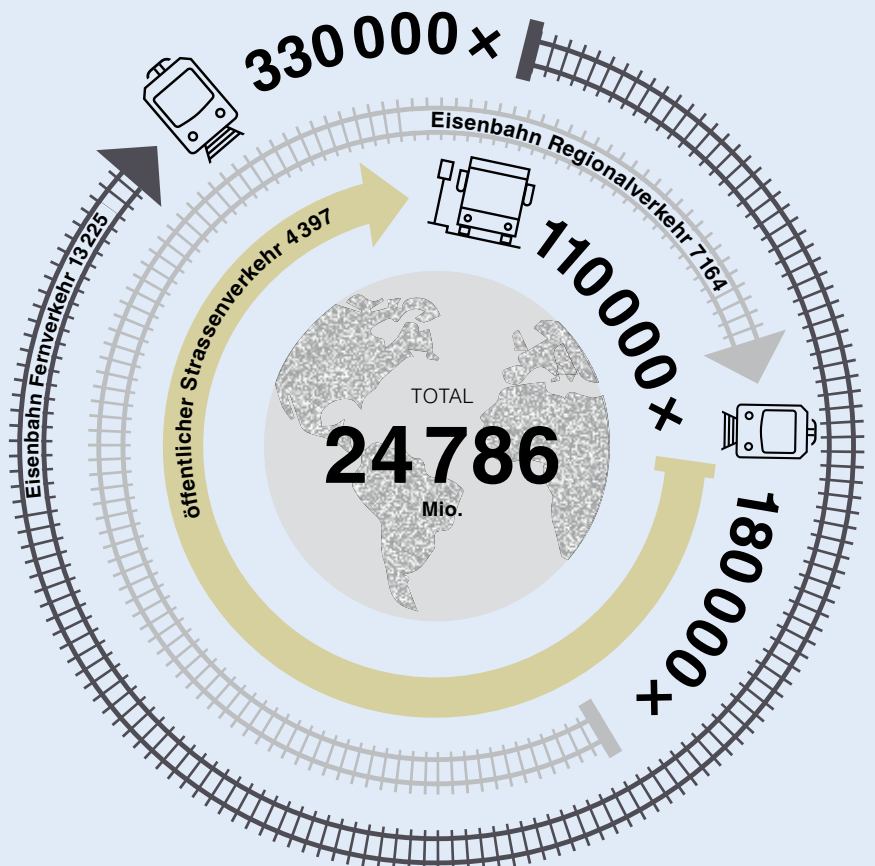
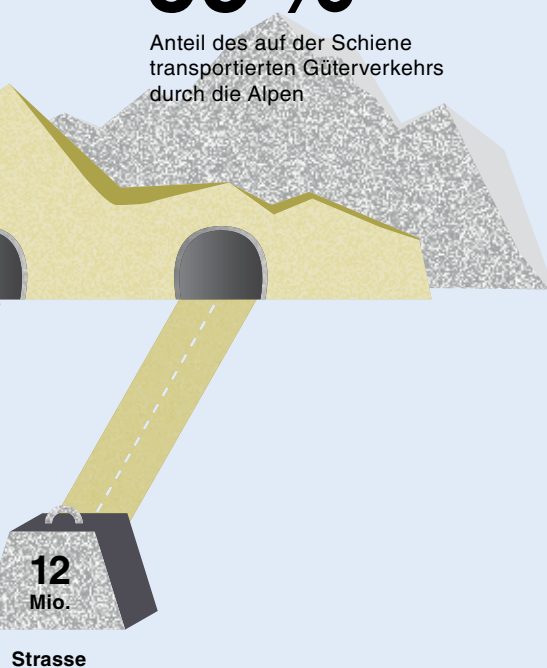


## Nachfrage Verkehrsarten

IN PERSONENKILOMETER (MIO.)\*

69%

Anteil des auf der Schiene transportierten Güterverkehrs durch die Alpen





«SmartShuttle»

Tourbillon

www.postauto.ch

navya

VS-454 600



## Digitalisierung

# Digitalisierung im öffentlichen Verkehr: Autonomes Fahren

Neue Technologien bringen Impulse in die Welt des Verkehrs: Grenzen zwischen dem traditionellen öV und dem traditionellen motorisierten Individualverkehr lösen sich auf, Reisen werden verkehrsträgerübergreifend gebucht. Der Besitz eines eigenen Autos verliert an Wert.

In Zukunft wollen sich Kundinnen und Kunden eine «Tür-zu-Tür-Reise» organisieren – möglichst schnell und einfach. Im Mittelpunkt steht nicht mehr der Verkehrsträger, sondern der Weg. Verschiedene Transportunternehmen machen bereits verkehrsträgerübergreifende Versuche.

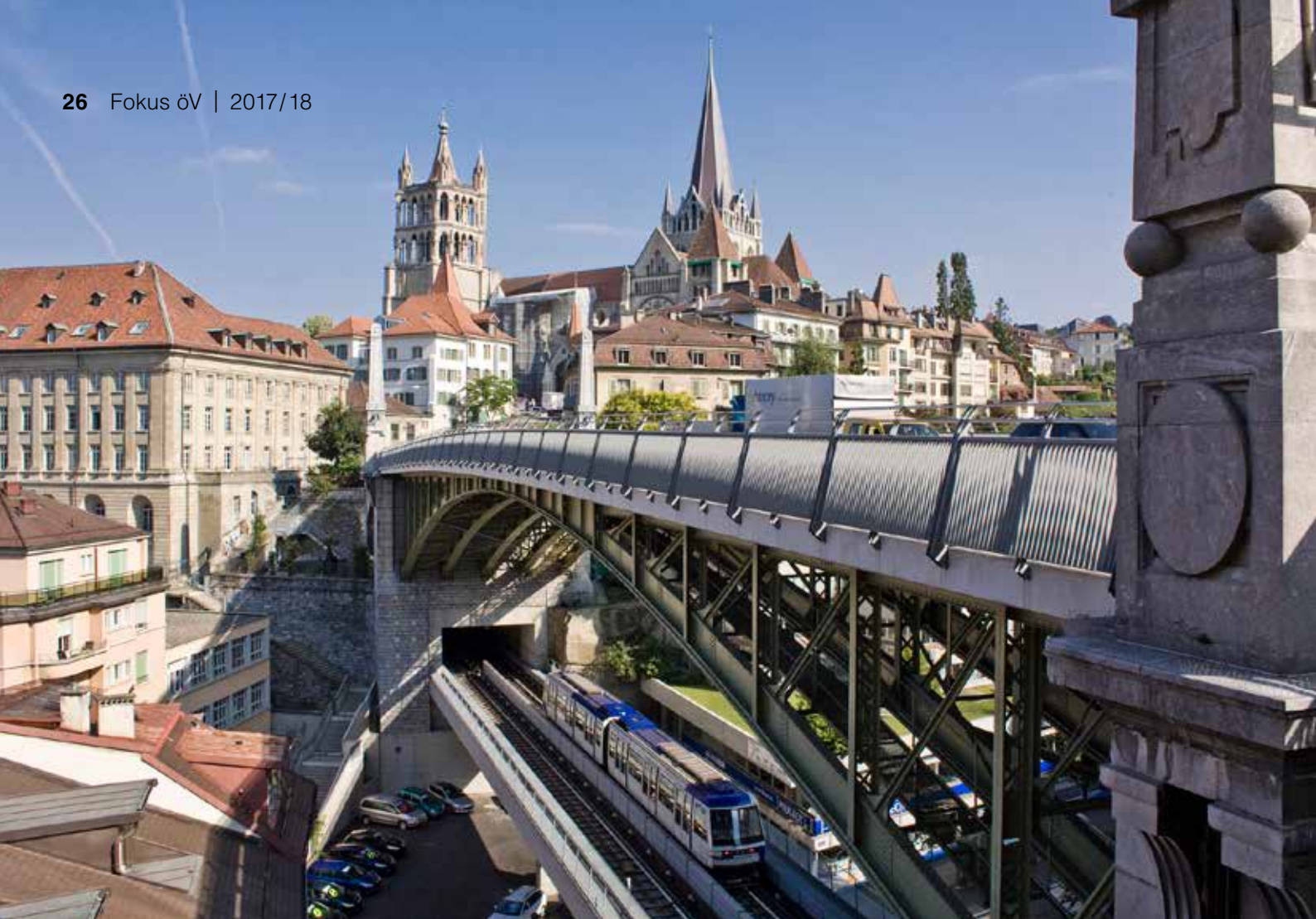
Wie bereitet sich die öV-Branche auf die neuen Technologien vor? Automatisiertes Fahren ist eines der Megathemen. Das Stichwort heisst ATO: Automatic Train Operation. Die Technologie ist bereits weit fortgeschritten. Automatisiertes Fahren existiert bereits in vollständig geschlossenen, schienengebundenen Systemen, zum Beispiel bei der Metro M2 in Lausanne oder der Metrolinie Nr. 14 in Paris. Diese Systeme sind sicher und werden von der Kundschaft akzeptiert. Verschiedene Transportunternehmen in der Schweiz sind daran, Versuche mit automatisiertem Fahren vorzubereiten.

Auch der öV auf der Strasse kann in Zukunft vermehrt automatisiert fahren. PostAuto beispielsweise macht in Sion einen Versuch mit selbstfahrenden Postautos. Diese kommen bei der Kundschaft sehr gut an. Die Planung solcher Projekte ist äusserst komplex.

Neben der technischen Umsetzung gibt es auch viele gesellschaftliche und ethische Fragen, die noch geklärt werden müssen: Wird akzeptiert, dass ein Zug ohne Lokführer unterwegs ist? Fühlen sich die Kundinnen und Kunden darin sicher? Wie werden bei Unfällen Haftungsfragen geregelt? Haftet der Betreiber oder der Fahrzeughersteller? Und wie verhalten sich automatisierte, programmierte Fahrzeuge im Mischverkehr und mit Menschen?

Vermutlich werden in einigen Jahren Verkehrsträger und Infrastrukturen miteinander kommunizieren (können) und es braucht keine Menschenführung mehr. Bis es jedoch so weit kommt – falls überhaupt – wird es Mischsysteme geben. Mischsysteme sind im Betrieb sehr komplex. Es gilt für die Transportunternehmen, sich auf neue Technologien und neue Betriebsformen vorzubereiten.

Doch autonomes Fahren ist nur ein Aspekt der Digitalisierung. Neue Vertriebsformen und neue Geschäftsmodelle sind in der öV-Branche in Arbeit oder werden bereits angewendet. ■



**Interview mit Mirjam Bütler, Vizedirektorin VöV**

## «Der öV hat auch mit der Digitalisierung eine grosse Zukunft»

### Wird es den öV in 20 Jahren nicht mehr geben?

Doch, den öV wird es immer geben. Aber er wird sich verändern. Ich glaube nicht, dass sich die Leute in Zukunft nur noch in selbstfahrenden Autos bewegen werden. Ich kann mir zum Beispiel nicht vorstellen, dass jemand, der gerne am Sonntag ein Passfährtli macht, dies in Zukunft in einem selbstfahrenden Auto tun will. Im Pendelverkehr werden sich selbstfahrende Autos vermutlich eher durchsetzen. Das Platzproblem wird mit selbstfahrenden Autos jedoch nicht gelöst. Selbst wenn es auf der Strasse durch neue Technologien eine Kapazitätssteigerung gibt, sind grosse Transportgefässe wie Züge und Busse immer noch effizienter und platzsparender. Zudem sind die Zu-

verlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge unschlagbar, Züge stehen nicht im Stau. Der öV hat auch mit der Digitalisierung eine grosse Zukunft.

### Welche Auswirkungen wird die Digitalisierung auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im öV haben?

Menschen werden anders arbeiten als heute. Tätigkeiten und Berufe werden sich wandeln, verschwinden und neue entstehen. Zum Beispiel wird die Beratung der Kundinnen und Kunden wichtiger als der Ticketverkauf. Oder in der Zugverkehrsleitung werden zum Beispiel Informatikkompetenzen wichtiger. Wichtig ist,

Wir haben im Vergleich zu externen Playern zwei riesige Vorteile: Wir haben ein sehr grosses Know-how und wir können auf das Vertrauen aufbauen, das unsere Kundschaft in uns setzt.

dass Mitarbeitende flexibel sind und lebenslang lernen. Darauf muss sich die öV-Branche in der Aus- und Weiterbildung ausrichten.

#### Welche Chancen und Risiken birgt die Digitalisierung?

Die Digitalisierung an sich birgt meines Erachtens wenige Risiken. Wenn etwas Risiken birgt, dann ist es eher unser Umgang als öV-Branche damit. Wir in der öV-Branche haben nicht die Kultur, dass wir sofort etwas Neues ausprobieren. Dies ist kulturell auch verständlich, denn Sicherheit gehört zu unserem Kerngeschäft. Für rasche Innovationen müssen wir jedoch einen Kulturwandel vollziehen. Daran arbeiten wir.

Wir hörten an unserer VöV-Tagung zu neuer Mobilität im Mai 2017 in Olten ein interessantes Referat von Martin Vetterli, dem Präsidenten der EPFL. Er führte uns mit ein paar Beispielen vor, wie schweizerische Innovationen von amerikanischen Firmen in Geschäftsmodelle verarbeitet wurden. Diese Geschäftsmodelle wurden dann wiederum an Schweizer Unternehmen verkauft. Fazit: Die Schweiz ist federführend bei Innovationen. Leider ist die Schweiz zu wenig gut darin, diese Innovationen in Geschäftsmodelle umzugliessen und anzuwenden. Verschiedene Transportunternehmen arbeiten an neuen Mobilitäts- und Geschäftsmodellen. Das ist positiv, es beflügelt den Wettbewerb. Allerdings ist bei verschiedenen punktuellen Lösungen das Risiko grösser, dass Externe in unseren Markt einsteigen. Wir müssen im öV Schweiz dafür sorgen, dass die Wertschöpfung bei uns in der Schweiz bleibt.



Mirjam Büttler

Ich glaube, die Digitalisierung birgt viele Chancen. Wichtig ist, dass wir die Chancen rasch packen. Und zwar gemeinsam.

Ich glaube, die Digitalisierung birgt viele Chancen. Es entwickeln sich neue, kundenfreundliche Lösungen, zum Beispiel Ticketing-Apps. Oder neue, interessante Berufe. Wichtig ist, dass wir die Chancen rasch packen. Und zwar gemeinsam. Wir haben im Vergleich zu externen Playern zwei riesige Vorteile: Wir haben ein sehr grosses Know-how. Und wir können auf das Vertrauen aufbauen, das unsere Kundschaft in uns setzt. ■



## Interview mit Hans Höhener, Ombudsmann des öffentlichen Verkehrs

# «Insgesamt erbringt der öV Schweiz nach wie vor Spitzenleistungen»

Hans Höhener ist seit knapp fünf Jahren Ombudsmann des öffentlichen Verkehrs. Der frühere Regierungsrat und Landammann des Kantons Appenzell Ausserrhoden zu rückläufigen Fällen, dem Einfluss der Digitalisierung und zur Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen.

[Hans Höhener, die Ombudsstelle für den öffentlichen Verkehr gibt es seit gut 16 Jahren. Braucht es sie je länger desto mehr oder ist sie eher ein Auslaufmodell?](#)

[Hans Höhener](#) Die Beanspruchung der Ombudsstelle ist unterschiedlich und hängt auch etwas von den für die Kunden relevanten Veränderungen und Neuerungen im öV-Angebot ab. Noch vor wenigen Jahren hatten wir die höchsten Eingabezahlen mit rund 300 Fällen in der

ganzen Schweiz. Inzwischen sind sie sehr stark zurückgegangen. Ein Auslaufmodell ist die Ombudsstelle dennoch nicht. Ich bin überzeugt, dass es immer gut und im Interesse des gesamten öV sein wird, wenn es eine neutrale Stelle gibt, die in schwierigen Situationen zwischen Kunden und Transportunternehmen vermitteln kann.

[Sie sind seit knapp fünf Jahren der Ombudsmann, was hat sich in dieser Zeit am meisten geändert? Gibt es, sagen wir mal, einen «grössten Erfolg» in Ihrer Tätigkeit, der quasi einen Meilenstein darstellt oder der bis heute nachwirkt?](#)

Ich bin seit dem 1. November 2012 Ombudsmann und habe nach einer kurzen Übergangsfrist faktisch am 1. Januar 2013 mit der Arbeit begonnen. Die deutlichste Veränderung ist wohl der starke Rückgang der Ombudsfälle auf nunmehr etwa einen Drittel gegenüber den

Die fallweise durchgeführten Besprechungen mit den Transportunternehmen dürften zum Rückgang der Beschwerden geführt haben.

Höchstzahlen. Es ist nicht ganz einfach, die Gründe für diesen Rückgang klar zu benennen. Die in den letzten Jahren regelmässig und je nach Entwicklung der Eingaben fallweise durchgeführten Besprechungen mit den Vertretungen der Transportunternehmungen dürften wesentlich zum Rückgang der Beschwerden beigetragen haben. Es war und ist ein wichtiges Ziel dieser Zusammenkünfte, dazu beizutragen, dass Ombudsfälle wenn möglich gar nicht erst entstehen. Mitverantwortlich dürften auch die verbesserten Kulanzregelungen bei der SBB und bei weiteren – leider aber noch nicht allen – Transportunternehmen sein.

#### Und welchen «Beitrag» hat dabei die Digitalisierung geleistet?

Natürlich hat auch sie ihren «Beitrag» dazu geleistet. Die enorm erweiterten und für den Kunden stets besser handhabbaren Angebote und Dienstleistungen im Netz wirken sich bestimmt positiv aus.

#### Wenn man die Anzahl Fälle pro Jahr nur schon mit den täglich über 1,5 Millionen öV-Reisenden vergleicht, könnte man zum Schluss kommen, dass es im öV Schweiz eigentlich gar keine Probleme gibt. Teilen Sie diese rein rechnerische Ansicht?

Rein rechnerisch gesehen ist das so. Aber die Wahrnehmung von Problemen geht meist mit Neuerungen einher, wenn sich zum Beispiel eingespielte Gewohnheiten verändern oder technische Innovationen mit Anfangsschwierigkeiten kämpfen. Insgesamt aber, gerade auch im Vergleich mit dem Ausland, erbringt der öffentliche Verkehr in der Schweiz nach wie vor Spitzenleistungen. Die Angebotsvielfalt und die Fahrplandichte haben einen Stand erreicht, der sehr geschätzt wird, im Denken der



### Zur Person

2012 ist Hans Höhener vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zum neuen Ombudsmann für die deutschsprachige Schweiz gewählt worden. Zuvor trat er vor allem politisch in Erscheinung: Er gehörte mit 23 Jahren dem Gemeinderat von Teufen AR an, zwei Jahre später wurde er in den Kantonsrat von Appenzell Ausserrhoden gewählt.

Der frühere Redaktionsleiter des Appenzeller Tagblatts war ab 1981 während 16 Jahren Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden, von 2004 bis 2010 war er Präsident von Seilbahnen Schweiz. Seit 2004 ist Hans Höhener Präsident von Appenzellerland Sport/Sportschule Appenzellerland.

## Die Vereinfachung und die Vereinheitlichung der Systeme sind nach wie vor ein wichtiges Anliegen.

Schweizer Bevölkerung, aber auch als selbstverständlich erachtet wird. Zwischenfälle und ausserordentliche Situationen wird es immer geben. In den meisten Fällen bringen die Kundinnen und Kunden auch Verständnis dafür auf. Deshalb sind ein guter Kundendienst, jederzeit zugängliche Beratungsangebote sowie eine sensible und differenzierte Informationspolitik, die sich immer wieder auch offen und transparent mit Grundsatzfragen des öV auseinandersetzt, unerlässlich.

### Man liest immer wieder von der starken Anspruchshaltung der jüngeren Generationen. Spüren Sie das bei Ihrer Tätigkeit auch?

Nein, zumal wir in der Regel das Alter der Beschwerdeführer gar nicht kennen oder dann höchstens aus dem Textzusammenhang vermuten können. Es gibt zwar immer wieder Fälle mit Kindern und Jugendlichen, wo die Eltern an die Ombudsstelle gelangen, aber hier geht es meist um Fragen zu «Reisende ohne gültigen Fahrausweis».

### Und wie hat sich die Haltung der Transportunternehmen gegenüber «Ombudsfällen» verändert?

Die Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen erfahre ich in der Regel als sehr offen und kooperativ. Die in den letzten Jahren, wenn erforderlich, vermehrt auch auf Gespräche ausgerichteten Verfahrensabläufe – im Sinne der künftigen Vermeidung von Ombudsfällen – hat sicher dazu beigetragen.

### Die bereits erwähnte Digitalisierung wird den öV höchstwahrscheinlich ziemlich umkrepeln. Ergeben sich Ihrer Ansicht nach daraus komplett neue Ombudsfälle oder bleibt das eigentliche Wesen, das Schlichten und «Nach-einer-Lösung-suchen», auch dann Ihre Hauptaufgabe?

Da gibt es natürlich laufend Veränderungen. 2013 ging es bei rund 80 Prozent der Eingaben an die Ombudsstelle um «Reisende ohne gültigen Fahrausweis»-Fälle, 2016 waren es noch gut 40 Prozent. Damals ging es oft um komplexe Billettautomaten, komplizierte Zonenregelungen und die Billettpflicht in Fernverbindungen. Inzwischen hat man sich daran gewöhnt und die Kulanzregelungen (wie das Perronbillett) sind angepasst worden. Die Vereinfachung und die Vereinheitlichung der Systeme sind aber nach wie vor ein wichtiges Anliegen. Hauptaufgabe der Ombudsstelle ist und bleibt das Schlichten und das «Nach-einer-Lösung-suchen».

### Welche fünf Tipps würden Sie Reisenden generell geben? Und welche fünf den Transportunternehmen?

Ich möchte – statt je fünf Tipps zu geben – eine generelle Bemerkung machen: Die Digitalisierung ermöglicht laufend neue Produkte und Dienstleistungen, schafft die Voraussetzung für Verbesserungen und Erleichterungen in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig wächst die Angebotsvielfalt, sie wird komplexer, man kann beispielsweise über viele verschiedene Wege Fahrkarten erwerben. Dies setzt aber voraus, dass die öV-Kunden sie nutzen können und wollen, dass sie sich mit den gegebenen Möglichkeiten und den damit verbundenen laufenden Veränderungsprozessen auseinandersetzen. Gerade deshalb ist es sehr wichtig, dass nach wie vor kompetente Dienstleistungen im Verkauf- und Beratungsbereich von Mensch zu Mensch – geöffnete und bediente Schalter – durch die Unternehmungen angeboten werden. ■



**Carte blanche von Bernard Wuthrich**

## Der öffentliche Verkehr und die Herausforderung von «Tür zu Tür»

Im öffentlichen Verkehr ist eine Revolution im Gange – vor allem in mittelgrossen Agglomerationen und Randregionen.

Und in den grossen Metropolen muss der öV mit neuen Konkurrenten wie Uber rechnen. Diese bieten der Kundschaft billigere Transportmöglichkeiten an als herkömmliche Taxibetriebe.



Mit der Carte blanche lassen wir Menschen zu Wort kommen, die nicht beim VöV oder einem seiner Mitglieder arbeiten, sich aber mit dem Thema öffentlicher Verkehr auseinandersetzen.

Ausserhalb der Zentren sind es eher die klassischen Betreiber, die für ihre Partner neue Herausforderungen bereithalten. Hier denke ich zum Beispiel an die SBB, deren CEO Andreas Meyer sich «Tür-zu-Tür»-Angebote vorstellt. Regionale Transportunternehmen und die öffentliche Hand, welche diese finanzieren, müssen als logische Folge ihre Angebote überdenken.

Worum es geht? Durch die sehr detaillierte App «Reiseplaner» bieten die SBB ihrer Kundschaft die Möglichkeit, die einfachste Lösung zu bestimmen, um von A nach B zu gelangen. Wenn die Reise zwischen zwei Ortschaften stattfindet, die gut mit dem öV erschlossen sind, ist die Benützung von Tram, Bus und Bahn selbstverständlich. Ein Beispiel: Ein Einwohner von Wabern bei Bern will ins Music & Convention Centre 2m2c in Montreux. Er nimmt das Tram zum Hauptbahnhof der Bundeshauptstadt, steigt in einen Intercity nach Lausanne und hat dort Anschluss bis zum Bahnhof von Montreux. Von dort erreicht er das Kongresszentrum zu Fuss oder mit einer Rolltreppe.

Nehmen wir jetzt eine Person, die in einem Aussenquartier von Neuenburg wohnt und die ein paar Tage in einem Walliser Chalet verbringen will. Für ihre Reise will sie den öV benützen. Es gibt da allerdings ein Problem: Da der Kurort nicht in einer touristischen Zone liegt, ist er nur beschränkt mit dem Postauto erschlossen. Unsere Person wird also die «Reiseplaner»-App benützen. Die App macht mehrere Vorschläge und wird, je nach Tageszeit und Reiseroute, eine Kombination zwischen Trolleybus, «Fun'ambule» Standseilbahn, Zug, Postauto, Mobility-Fahrzeug und Velo vorschlagen – oder sogar die Benützung des Privatautos für die gesamte Reise.

Man muss es anerkennen: diese «Tür-zu-Tür»-App ist praktisch. Aber: Fördert sie den öffentlichen Verkehr? Im Falle der SBB ist die Antwort Ja. Sie ist aber weniger positiv, wenn man an die Transportunternehmen in Randregionen denkt, die dermassen unter Finanzdruck stehen, dass sie ihr Angebot einer oftmals rückläufigen Nachfrage anpassen müssen.

Mit dem Angebot «Green Class» haben die SBB übrigens einen weiteren Schritt gemacht: Für 12 200 Franken pro Jahr erhält man ein Generalabonnement 1. Klasse, ein BMW i3 Elektroauto mit Ladestation, eine Mobility Carsharing-Jahreskarte, ein PubliBike-Abonnement und eine P + Rail-Jahreskarte. 150 Personen testen momentan diese ambitionierte und innovative Lösung. Die Analyse der Tests wird interessant sein. Es wird trotzdem notwendig sein, die Auswirkungen solcher Angebote auf den örtlichen und regionalen öV der Schweiz miteinzubeziehen. Es könnte möglicherweise ein paar Überraschungen geben. ■

Bernard Wuthrich ist verantwortlicher Redaktor Politik der Zeitung «Le Temps» in Bern und befasst sich hauptsächlich mit den Themen Verkehr, Energie und öffentliche Finanzierung.



Michel Joye, Präsident VÖV



## Der Verband öffentlicher Verkehr

# Der VöV setzt sich für einen starken öV Schweiz ein

Der Verband öffentlicher Verkehr ist der Branchenverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs und vertritt die Anliegen seiner Mitglieder gegenüber der Politik (Behörden, Parlament). Er setzt sich für alle Belange des öV Schweiz ein, informiert die Öffentlichkeit über die Bedeutung, Anliegen und Probleme des öV Schweiz und engagiert sich bei öV-relevanten Themen in Abstimmungskampagnen.

Der VöV – mit Präsident Michel Joye – ist der Branchenverband der öV-Transportunternehmen und zählt 127 Mitglieder – von der SBB mit gut 33000 Mitarbeitenden bis zur Braunwaldbahn mit zehn Mitarbeitenden. Seine Mitglieder aus den Bereichen Bahn, Bus, Tram und Seilbahn transportieren pro Tag über 1,5 Millionen Reisende, was fast 20 Prozent der Bevölkerung entspricht. Dies in hoher Qualität zuverlässig, pünktlich und sicher.

Der öffentliche Verkehr bewegt und belebt die Schweiz und trägt zur hohen Standortattraktivität unseres Landes bei. Dass dies so bleibt, ist das Kernziel des VöV. Ein nationaler Branchenverband wie der VöV hat zwei Hauptzielgruppen: Zum einen sind es die eigenen Mitglieder, zum anderen Politik und Behörden. Dabei sorgt der Verband dafür, dass der Informationsaustausch zwischen diesen beiden Gruppen wortwörtlich zweigleisig

abläuft: Der Verband sammelt und koordiniert die Anliegen und Interessen seiner Mitglieder. Das geschieht beispielsweise in zahlreichen VöV-Kommissionen mit Spezialgebieten, aber auch im Vorstand. Im Verband erarbeitete Positionen vertritt der VöV gegenüber Parlament, den Bundesämtern oder den Kantonen. Je nach Interesse der Öffentlichkeit kann er das auch mit einer Medienmitteilung oder an einer Pressekonferenz tun.

Andererseits nimmt der Verband auch Impulse von aussen auf. Seien es solche aus Politik, von Behörden, aus der Technologie (z. B. Digitalisierung) oder auch von Kundinnen und Kunden.

Der VöV befindet sich mit ch-direct und Seilbahnen Schweiz in einer gemeinsamen Geschäftsstelle in Bern. ■

# Der VöV

- vertritt seine Mitglieder gegenüber Politik, Behörden und Dritten
- engagiert sich in öV-relevanten Abstimmungskampagnen
- ist Träger zahlreicher Aus- und Weiterbildungsangebote
- fördert einen kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr
- entwickelt das System öV Schweiz weiter  
(z. B. Mobilitätsplattformen, Digitalisierung)
- definiert technische Standards im öffentlichen Verkehr  
(das so genannte «Regelwerk Technik Eisenbahn»)
- führt die Ombudsstelle des öffentlichen Verkehrs
- ist die Plattform für den Erfahrungsaustausch unter den Transportunternehmen
- führt die Selbstregulierungsstelle «Geldwäscherei» der öV-Unternehmen

# Der VöV-Vorstand



**Hintere Reihe (von links):**

Daniel Reymond (Direktor TRAVYS), Pascal Vuilleumier (Direktor Transports Publics Neuchâtelois), Matthias Keller (Direktor VBG), Andreas Büttiker (Direktor BLT), Thomas Nideröst (Direktor SBW), Thomas Küchler-Lehmann (Vorsitzender der GL SOB).

**Mittlere Reihe (von links):**

Fernando Lehner, Vorsitzender der GL MGB/GGB), Luc-Antoine Baehni (Direktor CGN), Fredy Miller (Direktor ASm), Dr. Guido Schoch (Direktor VBZ), Mirjam Bütler (Vizedirektorin VöV), Michel Joye (Direktor TL/Präsident VöV), Dr. Norbert Schmassmann (Direktor VBL), Andreas Meyer (CEO SBB), Dr. Ralf Eigenmann (Unternehmensleiter VBSG)

**Vordere Reihe (von links):**

Bernard Guillelmon (Vorsitzender der GL BLS), Hans-Peter Hadorn (Geschäftsführer Hafenbahn Schweiz AG), Ueli Stückelberger (Direktor VöV), Thomas Baumgartner (Direktor AB), Franz Kagerbauer (Direktor ZVV), Stefan Kalt (Direktor RVBW).

**Es fehlen:**

Vincent Ducrot (Direktor TPF), Renato Fasciati (Direktor RhB), Daniel Landolf (Vorsitzender der GL Postauto AG).

**Haben Sie Lust auf mehr  
Informationen zum öV  
Schweiz?: Die Broschüre  
«Fakten & Argumente»  
liefert auf 48 Seiten zahlreiche  
Kennzahlen der Branche.**

Fakten & Argumente in Deutsch, Französisch und Englisch gibt  
es auch online: [www.voev.ch/fakten-argumente](http://www.voev.ch/fakten-argumente)





Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 31 359 23 23

Fax +41 31 359 23 10

[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

[www.voev.ch](http://www.voev.ch)