

FOKUS



öV

2019/20

Inhalt

- Editorial**
- 5 Die Regulation den Herausforderungen anpassen
- öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors**
- 7 Der öV ist Teil der Lösung, und nicht des Problems
- Nationale Verkehrspolitik**
- 8 Der öffentliche Verkehr der Schweiz – ein «Renner» im Parlament
- Die wichtigsten Verbandsgeschäfte**
- 13 Das Klima(-Thema) dominiert wichtigste Verbandsgeschäfte
- Zahlen und Fakten**
- 17 Die Fakten zum öV Schweiz
- Interview mit Ralf Eigenmann, Unternehmungsleiter VBSG**
- 21 «Mein Wunsch ist es, dass bis zirka 2025 die VBSG-Flotte zu 90 Prozent nachhaltig betrieben wird»
- Carte blanche von Stefan Meierhans, Preisüberwacher**
- 26 Die Kundinnen und Kunden müssen das Zentrum des öV-Universums sein
- Bildung im VöV**
- 28 Die Berufswelt entwickelt sich rasant weiter – der VöV startet «Berufsbildung im öV 2022+»
- Der Verband öffentlicher Verkehr**
- 30 Der VöV ist Teil der Erfolgsstory öV Schweiz



Editorial

Die Regulation den Herausforderungen anpassen

Der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte. Aber auch für den öV Schweiz gilt: Alles ist in Bewegung. Dabei müssen wir aber die Kostenentwicklung, die Attraktivität, das Preis-/Leistungsverhältnis für unsere Kundinnen und Kunden, den technologischen Wandel sowie die Herausforderungen des Klimawandels im Auge behalten.

Welche Position nimmt der öV in der Mobilitäts- und Logistikkette ein, die sich durch den Eintritt neuer Marktteilnehmer beispielsweise im digitalen Vertrieb verändern wird? Die Schlüsselfrage ist, wie stark Kooperation und intramodaler Wettbewerb zusammenpassen. Wesentliche Erfolgsfaktoren und Errungenschaften des öV (GA, Direkter Verkehr, «eine Reise, ein Ticket») setzen zwingend eine gute Zusammenarbeit unter den Transportunternehmen voraus.

Der öV der Schweiz sieht sich zusehends mit Fragen des Wettbewerbs konfrontiert – ausgelöst durch die Digitalisierung, die Rechtsentwicklung der EU, den Fernbusverkehr, den Rechtsstreit im Schienenfernverkehr (Konzessionsgesuche mehrerer Transportunternehmen) und neue Kundenbedürfnisse. Der VöV hat die Herausforderungen erkannt und sich in einem Positionspapier intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt. Für den VöV ist klar, dass die bestehenden öV-Erregenschaften erhalten werden müssen, namentlich die gute Branchenzusammenarbeit und der «Wettbewerb der Ideen». Sie führen dazu, dass die Transportunternehmen zwar nicht im direkten Wettbewerb um einzelne Kunden stehen, sich aber indirekt an Qualität, neuen Innovationen und Effizienz messen. Dieser indirekte Wettbewerb steigert die Qualität des öV-Gesamtsystems, da «Best-Practice» übernommen und weiterentwickelt wird. Wettbewerb am Markt geht nicht parallel zum seit Jahrzehnten gelebten Kooperationsmodell. Für die Leistung des Gesamtsystems ist Kooperation wichtiger als Wettbewerb.

Weiter müssen die Transportunternehmen über unternehmerischen Spielraum verfügen, um Innovationen vorantreiben zu können. Der VöV verlangt, dass im Rahmen der anstehenden Reform des Regionalen Personenverkehrs den Transportunternehmen finanzielle Spielräume gewährt werden, um Innovationen voranzutreiben.

Ich engagiere mich gerne beim VöV, denn hier wird die Branchenzusammenarbeit grossgeschrieben. Und das ist bei fast 130 Transportunternehmen keine Selbstverständlichkeit. Unser Motto «Branchenlösung statt Behördenlösung» sorgt wir immer wieder dafür, dass sich die öV-Branche innovativ entwickelt.



Dr. Norbert Schmassmann, Präsident VöV

Dr. Norbert Schmassmann, Präsident VöV



öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors

Der öV ist Teil der Lösung, und nicht des Problems

Die Themen Klima/Energie und Raum/Platz sind die ganz grossen Herausforderungen der Schweiz, welche die Schweizer Politik heute und – davon bin ich überzeugt – auch in Zukunft stark beschäftigen werden und auch müssen. Gute Lösungen sind hier gefragt. Für mich ist klar: Der öV ist gut positioniert, um bei diesen Herausforderungen eine Lösung zu sein. Einerseits transportiert er Personen sowie Güter äusserst energieeffizient. Ausserdem macht er dies in unserem dichtbesiedelten Land auf wenig Raum und Platz. Deshalb ist es nicht nur in unserem Brancheninteresse, sondern im Interesse der ganzen Schweiz, wenn wir uns für einen erhöhten Anteil des öV am Modalsplit einsetzen. Wir dürfen selbstbewusst betonen, dass der öV Teil der Lösung, und nicht des Problems ist.

Gemeinsam hat der VöV mit dem ARE und der LITRA im Frühling 2019 eine Studie herausgegeben, in der Massnahmen aufgezeigt werden, wie der Anteil des öV am Modalsplit erhöht werden kann. Eine griffige Massnahme ist namentlich eine gute Koordination von Raumordnung und Verkehrsplanung – sie führt zu einer hohen öV-Auslastung. Je besser Siedlungen mit dem öV abgestimmt sind, desto höher ist auch der öV-Anteil. Dies dient allen, führt doch ein hoher öV-Anteil auch zu weniger verstopften Strassen. Potenzial gibt es auch im internationalen Personenverkehr. Ökologisch nicht zu verantwortende Kurzstreckenflüge werden – von dem gehe ich aus – teurer und verpöner. Mit einem verbesserten Angebot im internationalen Personenverkehr können wir neue Kundinnen und Kunden gewinnen.

Die öV-Branche selbst ist auch gefordert: Wir müssen weiterhin Personen sowie Güter qualitativ gut, sicher und zuverlässig – das heisst pünktlich – transportieren. Um auch in Zukunft ein qualitativ gutes öV-Angebot anbie-



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

ten zu können, braucht es eine weitsichtige Planung und konkrete Massnahmen wie den Ausbauschnitt 2035. Ich bin froh, dass das Parlament dies auch so gesehen und der Vorlage deutlich zugestimmt hat.

Auch wir selbst müssen uns anstrengen, um unseren Teil zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie beizutragen. Wir tun dies, denn die öV-Branche ist äusserst aktiv. Mit zahlreichen guten Massnahmen erreichen wir, dass unsere Leistungen noch energieeffizienter und umweltfreundlicher werden. Konkrete Beispiele sind die letztes Jahr verabschiedete Energiestrategie des VöV sowie die Förderung von umweltfreundlichen Bussen (vorab Elektrobussen) in diversen Städten durch unsere Transportunternehmen.

Ich bin überzeugt, wir sind auf dem richtigen Weg, müssen diesen aber auch künftig konsequent weitergehen.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV



Nationale Verkehrspolitik

Der öffentliche Verkehr der Schweiz – ein «Renner» im Parlament

Der öV Schweiz ist in den eidgenössischen Räten ein Dauerthema. Dabei reicht die Spannweite der einzelnen Geschäfte vom «traditionellen» Ausbauschnitt 2035 über die Reform des (von Bund und Kantonen bestellten) Regionalverkehrs bis hin zu multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Ein Überblick über die wichtigsten Geschäfte der nationalen Verkehrspolitik.

Der Ausbauschnitt 2035 ist richtig – und wichtig

Mit STEP AS 2035 hat der Bundesrat 2018 die Botschaft für das grösste Eisenbahn-Ausbauprojekt seit Bahn 2000 verabschiedet. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) unterstützt den Ausbauschnitt 2035, denn er ermöglicht

Der Ausbauschnitt 2035 ermöglicht im Personenverkehr schweizweit halb- oder viertelstündliche Reiseketten.

schweizweit halb- oder wo sinnvoll viertelstündliche Reiseketten und ein besseres Angebot für den Güterverkehr. Der Ausbauschnitt 2035 schafft Nutzen für die Kundschaft und die Wirtschaft der Schweiz. Klar ist aber auch: Massgebend ist das Fahrplanangebot, Infrastruktur-Ausbauten sind die Folge. Seit Bahn 2000 kennen die Kundinnen und Kunden den integralen Taktfahrplan. Und damit eine Steigerung der Verbindungen auf den Halbstundenstakt in den grossen Knoten der Schweiz. Dank der enorm gewachsenen Zahl an Kundinnen und Kunden stösst das Netz vielerorts an seine Kapazitätsgrenzen.

Die in der Vorlage genannten Grossprojekte schaffen die Grundlage für ein zukunftsweisendes Angebot, das auf die Stärken der Bahn setzt und einen hohen Kundennutzen für Personen- und Gütertransport schafft. Mit FABI und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes langfristig sichergestellt. Die Vorlage wurde vom Stände- und Nationalrat jeweils noch etwas aufgestockt. In der Sommersession 2019 wurde die Vorlage praktisch einstimmig verabschiedet.

OBI und Fernbusse: das Parlament auf der Linie des VÖV

Das Parlament hat 2018 anlässlich der Beratung der Vorlage «Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)» beschlossen, dass Fernbusse keine bestehenden und vom

Bund und den Kantonen mitfinanzierten öV-Angebote konkurrenzieren sollen – das entspricht ziemlich genau der Forderung des VÖV, dass eine Konkurrenzierung des Regionalen Personenverkehrs durch Fernbusse eine «rote Linie» darstellt.

Mit dem abschliessenden Entscheid des Nationalrates, dass Fernbusse nicht einfach dort fahren dürfen, wo sie Gewinne erwarten und damit gleichzeitig bestehende, subventionierte öV-Linien gefährden, hat er für klare Verhältnisse gesorgt. Das Parlament hat entschieden, dass Fernbusse zwar bestehende Angebote ergänzen können, die von Bund und Kantonen mitfinanzierten Linien aber nicht konkurrenzieren sollen und, dass den bestehenden Angeboten anderer Transportunternehmen (TU) keine volkswirtschaftlichen Nachteile entstehen dürfen.

Gleichzeitig müssen Fernbusse auch die Sicherheitsvorschriften und die gleichen Arbeitsbedingungen wie die öV-Branche einhalten – dies waren weitere Forderung des VÖV.

Der Nationalrat setzt ein deutliches Zeichen für klimaneutrale Busantriebe

Der Nationalrat hat im März 2019 ein Postulat der Verkehrskommission überwiesen, in dem er den Bundesrat auffordert, die finanzielle Unterstützung der Umstellung von dieselbetriebenen auf klimaneutrale Busse zu überprüfen.

Dieselbusse sind im öV weitverbreitet, verursachen aber relativ grosse CO₂-Emissionen. Viele Städte und städtische TU arbeiten deshalb aktiv an der Ablösung dieser Dieselbusse durch umweltfreundliche Busse, in erster Linie Elektrobusse mit Batterien.

Die Entwicklung umweltfreundlicher Busse vor allem im strassengebundenen öV hat in letzter Zeit enorme Fortschritte gemacht. Auch deshalb stehen in der Schweiz zahlreiche TU an der Schwelle eines Versuchsbetriebes. Aber: Die grosse Herausforderung besteht nicht primär in der Technik, sondern in der Finanzierung. Denn weil



die Technik relativ neu ist und Stückzahlen klein sind, kosten solche Fahrzeuge noch viel mehr als Dieselsebuse.

Etliche EU-Mitgliedstaaten unterstützen bereits heute die Umstellung der Busflotten mit namhaften Beiträgen – in der Schweiz gibt es bis jetzt eine solche Förderung nicht. Das soll sich mit dem Postulat des Nationalrats ändern: Der Bund soll – befristet – als eine Art «Anschubfinanzierung» einen Teil dieser Mehrkosten übernehmen, um die Durchsetzung von umweltfreundlichen Bussen in der ganzen Schweiz zu beschleunigen.

«Multimodale Mobilitätsdienstleistungen»: Es braucht kein neues Gesetz

Mitte März 2019 nimmt der VöV zur Vorlage des Bundes hinsichtlich der Förderung der multimodalen Mobilitätsdienstleistungen Stellung. Da die Mehrzahl der in der Vorlage behandelten Punkte in einer Branchenregelung über die Nutzung der Plattform NOVA bereits umgesetzt ist, erachtet der VöV eine gesetzliche Grundlage als nicht notwendig. Er begrüsst hingegen, dass im Datenschutzbereich eine Gleichbehandlung von Dritten und TU angestrebt wird.

Die Mehrzahl der in dieser Vorlage behandelten Punkte, namentlich die Öffnung des Vertriebs für Dritte, ist Teil einer Branchenregelung über die Nutzung der Plattform NOVA. Unter den von der öV-Branche festgelegten Bedingungen ist es somit auch für Dritte möglich, öV-Tickets zu verkaufen. Deshalb lehnt der VöV die Vorlage «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen» mit Ausnahme der Regelungen bezüglich Datenschutz ab.

Wenn schon eine Gesetzesrevision in Betracht gezogen wird, wäre statt einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) der Erlass eines allgemeinen Gesetzes über die multimodale Mobilität für alle multimodalen Mobilitätsdienstleister zielführender. Es würde zudem die vom VöV geforderte Gleichbehandlung mit sich bringen.

Sollte sich der Bund trotzdem für eine Änderung des PBG entscheiden, müssen für den VöV folgende Punkte erfüllt sein:

- Gewährleistung des Grundsatzes der Reziprozität: Die Öffnung der Daten und Vertriebsinfrastruktur darf nicht einzig die öV-Unternehmen betreffen, sondern muss alle Mobilitätsanbieter einschliessen, die multimodale Mobilitätsangebote anbieten wollen. Deshalb müssen die anderen Mobilitätsdienstleister ebenfalls verpflichtet werden, ihre Systeme für Dritte zu öffnen.
- Kompetenz der Preisgestaltung bei den TU: Der Bund schlägt vor, dass Mobilitätsvermittler in ihrer Preisgestaltung frei sein sollen. Die Mobilitätsvermittler könnten die Billetts also teurer oder billiger verkaufen als die öV-Unternehmen. Der VöV erachtet diese Bestimmung als sehr problematisch bezüglich der Preiswahrnehmung für die öV-Angebote und verlangt deshalb die Streichung des Artikels über die freie Preisbildung.
- Selbstbestimmung der Branche über den Zugang: Es soll in der Kompetenz der öV-Branche sein zu bestimmen, welches Sortiment Dritten zugänglich gemacht wird.
- Gleichbehandlung im Datenschutz: Der VöV begrüsst im Grundsatz die angestrebten Änderungen. Er fordert jedoch eine konsequente Gleichbehandlung von Dritten und TU.

Reform des Regionalen Personenverkehrs

Der Bund will den Regionalen Personenverkehr (RPV) weiterentwickeln und hat dazu in einer Vernehmlassung zwei Varianten zur Diskussion gestellt. Der VöV hat im Juli 2019 seine Stellungnahme dazu beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht und spricht sich klar für die Variante «Optimierung» aus. Mit der Variante «Teilent-



**Der VöV fordert bei der Reform
des Regionalen Personenverkehrs eine
klare Rollenverteilung und
eine nachhaltige Finanzierung.**

flechtung» würde der Systemgedanke eines einheitlichen, Grenzen überwindenden und kundenfreundlichen öV verlorengehen.

Die vom Bund zur Diskussion gestellte Variante «Optimierung» stärkt den Grundgedanken eines öV-Gesamtsystems (eine Reise, ein System). Die Variante «Teilentflechtung» hingegen geht noch einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen den Bestellern neu auf – genau hier liegen die Nachteile dieser Variante. Der VöV spricht sich deshalb in seiner Stellungnahme dazu klar für die Variante «Optimierung» aus.

Der VöV fordert unter anderem eine nachhaltige Finanzierung auf Bundes- und Kantonebene, eine verkehrsträgerspezifische, koordinierte, langfristige Weiterentwicklung des Angebots sowie die Einhaltung der Rollen und Kompetenzen. Bund und Kantone stellen als Besteller eine nachhaltige Versorgung sicher, während die TU in der Umsetzung des Angebots frei sind. Die TU müssen dabei über Mittel verfügen, um Innovationen vorantreiben zu können.

TU benötigen auch weiterhin Anreize für unternehmerisches Handeln – und damit Spielraum für Innovationen. Und die Branche braucht die Fähigkeit zur Innovation schon sehr bald: Neue Geschäftsmodelle und neue Apps als Folge der Digitalisierung sowie neue Antriebstechnologien oder selbstfahrende Fahrzeuge sind nur möglich, wenn die öV-Branche über grosse Innovationskraft verfügt. Möglich ist das nur, wenn die Unternehmungen erwirtschaftete Überschüsse frei verwenden dürfen. ■

Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

Das Klima(-Thema) dominiert wichtigste Verbandsgeschäfte

Fast ein Jahr bevor die Klimademo-Welle auch die Schweiz erreicht, wird der VöV zum Trendsetter und beschliesst seine Energiestrategie – mit Horizont 2050. Es ist nicht das einzige Thema mit Blick in die Zukunft: Auch SmartRail 4.0 oder die Erwartungen bezüglich Steigerung des öV-Anteils am Modalsplit schauen «weit» nach vorne – und werden den VöV deshalb in den kommenden Jahren immer wieder aufs Neue fordern.

Der VöV verabschiedet seine Energiestrategie

Im September 2018 – also lange vor den Klimastreiks und Greta Thunberg – hatte der VöV-Vorstand seine Energiestrategie verabschiedet. Das Ziel ist, die Energieeffizienz von Bus, Bahn und Infrastruktur bis 2050 um 30 Prozent zu verbessern, obwohl der Anteil des Energieverbrauchs des öffentlichen Verkehrs (öV) am gesamten Energieverbrauch der Schweiz vergleichsweise tief ist: So verbraucht der öV nur 5,5 Prozent der Energie aller Verkehrsträger, erbringt aber gleichzeitig 20 Prozent der Passagierkilometer.

Es ist aber absehbar, dass der Energieverbrauch auch des öV aufgrund des Angebotsausbaus im öV und wachsenden Kundenansprüchen steigen wird. Mit der Entwicklung der E-Mobilität und des autonomen Fahrens

wird sich nach Einschätzung des Bundesamtes für Energie (BFE) die Energienachfrage bis 2050 verdoppeln. Deshalb geht die öV-Branche dieses Thema mit ihrer Energiestrategie aktiv an. Zusammengefasst setzt sich der VöV für den öV 2050 zwei Ziele:

- Die Energieeffizienz des öV (Bahn, Bus) wird um insgesamt 30 Prozent erhöht.
- Der öV verwendet in Zukunft nur noch erneuerbare Energien (ausgenommen sind historische Fahrzeuge).

Der Modalsplit in der Schweiz – und die Ziele des VöV

Die Verkehrsleistungen im öV sind in den letzten zehn Jahren stark gewachsen – aber der Anteil des öV daran stagniert seit mehreren Jahren. Deshalb haben der VöV,



der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Entwicklung der vergangenen Jahre im März 2019 eine Studie vorgestellt und fordern darin Massnahmen, damit der öV-Anteil wieder steigt. Grosse Potenziale bestehen in der guten Koordination von Raum- und Verkehrsplanung und in der Förderung des öV im Freizeitverkehr. Zudem soll der öV auch in den periurbanen Gebieten deutlich ausgebaut werden.

VöV, LITRA und das ARE haben die Entwicklung des Modalsplits in seinen verschiedenen Ausprägungen mit einer Studie untersuchen lassen. Die Studie fokussiert auch auf die Regionen: In vergleichbaren Gegenden wird der öV ganz unterschiedlich häufig genutzt. Hohe Anteile erzielt der öV in den grossen Agglomerationen; weniger genutzt wird er in den kleinen Agglomerationen und dem ländlichen Raum. Tendenziell ist der öV-Anteil in vergleichbar erschlossenen Räumen in der Deutschschweiz höher als in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz.

Der öV wird zudem je nach Verwendungszweck und Wochentag unterschiedlich intensiv genutzt: Ein Grossteil der Leute benutzt unter der Woche den öV zum Pendeln, bevorzugt aber das Auto in der Freizeit, vornehmlich am Wochenende. Der VöV will den öV-Anteil am Modalsplit erhöhen, sodass das Grundszenario aus den Verkehrsperspektiven 2040 übertroffen wird. Dieses geht davon aus, dass sich der öV-Anteil zwischen 2010 und 2040 von 19 auf 23 Prozent erhöht.

Bahnhöfe werden rauchfrei – mit Raucherbereichen auf den Perrons

Der VöV beschliesst im November 2018 die schweizweite Einführung von rauchfreien Bahnhöfen mit Raucherbereichen auf den Perrons. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität der Kundinnen und Kunden durch mehr Sauberkeit und einen angenehmeren Geruch. Die schweizweite Branchenlösung berücksichtigt die Bedürfnisse von Nichtrauchernden und Rauchenden gleichermaßen.

Im europäischen Vergleich wird die Raucherregelung an den Schweizer Bahnhöfen sehr liberal gehandhabt. Die Raucherregelung an den Bahnhöfen ist ein Dauerthema, beschäftigt die Transportunternehmen (TU) und ist ein wiederkehrendes Thema bei Kundenanfragen. 2018 hat die SBB in Absprache mit dem VöV, der RhB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) an sechs Bahnhöfen schweizweit zwei verschiedene Nichtraucherregelungen getestet. Diese Tests in Basel SBB, Chur, Neuchâtel, Nyon, Zürich Stadelhofen sowie Bellinzona wurden mit einer Marktforschung begleitet. Fazit: 75 Prozent aller Befragten wünschten eine Änderung der liberalen Regelung zugunsten grosser rauchfreier Bereiche im Bahnhof. Deshalb hat der VöV eine Lösung beschlossen, welche die Bedürfnisse von Nichtrauchenden und Rauchenden gleichermaßen berücksichtigt. Die Einführung von rauchfreien Bahnhöfen mit Raucherbereichen bei den Zugängen und auf den Perrons erfolgt fortlaufend seit 1. Juni 2019 und soll voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen sein. Das Rauchen ist nur noch in markierten Bereichen auf Perrons sowie vor den Bahnhöfen erlaubt. Für die rauchenden Kundinnen und Kunden werden, je nach Grösse oder Länge der Perrons, bis zu zwei Raucherbereiche pro Perron eingerichtet.

SmartRail 4.0: das Zukunftsprogramm der Schweizer Bahnen

Damit die Digitalisierung den Kundinnen und Kunden tatsächlich nützt, gehen die SBB, der VöV, die BLS, die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) und die Rhätische Bahn (RhB) seit 2018 gemeinsam und koordiniert an die Arbeit – mit dem Programm SmartRail 4.0.

Viele technische Systeme, die für das Zufahren wichtig sind, werden in den nächsten Jahren ersetzt. Gleichzeitig entwickelt sich die Technologie immer rasanter und bietet den Bahnen neue Möglichkeiten, effizienter, besser ausgelastet und pünktlicher unterwegs zu sein. Im Programm SmartRail 4.0 führen wir den Bedarf seitens der Bahnen und die Möglichkeiten seitens der Technologie zusammen und machen die Bahn fit für die digitale Zukunft. Das Programm SmartRail 4.0 ist in

fünf Teilprogramme unterteilt und befasst sich mit der technologischen Entwicklung in den nächsten 20 Jahren. Das Ziel: Neue Systeme für die Bahnbranche entwickeln – immer unter der Prämisse: Mehr Kapazität. Höhere Pünktlichkeit. Mehr Sicherheit.

VöV ist Gründungsmitglied der IG Wagenladungsverkehr

2018 haben der VöV, der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) und SBB Cargo den Verein «IG Wagenladungsverkehr» (IG WLW) gegründet. Ziel ist es, die Leistungen des Bahnsystems insgesamt effektiver und effizienter erbringen zu können und so eine eigenwirtschaftliche und nachhaltige Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen. Dabei soll das System Wagenladungsverkehr auf die Stärken der Bahn und die Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden. Von seiner Eigenwirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit sollen Bahnanbieter und Kunden gleichermaßen profitieren. Zum Auftakt wurden zwei Arbeitskreise eingesetzt, die einerseits das Bahnangebot in der gesamten Logistikkette weiterentwickeln und andererseits die Weiterentwicklung von technologischen Standards und Innovationsschwerpunkte fördern sollen.

VöV-Tagung zum EU-Rahmenabkommen

Ende Juni 2019 lud der VöV zu einer Tagung unter dem Titel «EU-Rahmenabkommen: Was bedeutet dies für den öffentlichen Verkehr?» ein. An der Tagung wurden verschiedene Themen des Rahmenabkommens angesprochen, insbesondere, was sich für die öV-Branche ändert – und was nicht. Die Referenten Roberto Balzaretto (Staatssekretär), Dr. Peter Füglistaler (Direktor BAV), Prof. Dr. Markus Kern (Assistenzprofessor Universität Bern) und Luca Arnold (Leiter Regulation und Internationales, SBB) beleuchteten dabei vor allem vertieft Fragen wie «Kann das schweizerische Regelwerk betreffend die Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs beibehalten werden?» oder «Würde mit dem EU-Rahmenabkommen eine Ausschreibungspflicht eingeführt wer-

den?». Als Fazit kann festgehalten werden, dass die allermeisten öV-Errungenschaften auch mit einem EU-Rahmenabkommen nicht tangiert würden. Das schweizerische öV-System, das in vielen Bereichen vom EU-Recht abweicht, könnte diese Spezialitäten weiterhin behalten.

Der Leitfaden barrierefreie Bushaltestellen (und Tram) des VöV liefert Antworten

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG), das 2004 in Kraft getreten ist, will für Menschen mit Behinderungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleisten. Der öV ist ein Schlüsselfaktor hierfür. Während im Bahnverkehr die Anforderungen schon zu weiten Teilen erfüllt wurde, gestaltet sich die Umsetzung des Gesetzes für den Busverkehr, besonders bei den strassenseitigen Anpassungen, um einiges herausfordernder. Die Verantwortung für die Umgestaltung der Bushaltestellen liegt beim Eigentümer der Strasse, d. h. bei den Kantonen und Gemeinden. Der VöV-Leitfaden zeigt auf, welche Lösungen bis anhin erarbeitet wurden im Sinne von «Best-Practice». Mit diesem neu entworfenen Leitfaden will der VöV die TU, aber besonders die Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des BehiG unterstützen.

VöV-Positionspapier für eine zukunftsgerichtete öV-Regulierung

Für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung wird der öV auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen – auch deshalb wollen und müssen sich die öV-Unternehmen aktiv in die Mobilitätsgestaltung einbringen. Der VöV-Vorstand hat deshalb im Juli 2019 sein Positionspapier für eine zukünftige öV-Regulierung verabschiedet. Das sind die Kernpositionen, beziehungsweise Kernforderungen:

- Der VöV steht zu den bestehenden öV-Errungenschaften, sie müssen erhalten bleiben. Namentlich die gute Branchenzusammenarbeit/Kooperation und der «Wettbewerb der Ideen» sind wichtige öV-Errungenschaften, die dazu führen, dass die TU zwar nicht im

direkten Wettbewerb um einzelne Kunden stehen, sich aber indirekt an Qualität, neuen Innovationen und Effizienz messen. Dieser indirekte Wettbewerb steigert die Qualität des öV-Gesamtsystems, da «Best-Practice» und innovative Ansätze übernommen und weiterentwickelt werden. Diese brancheninterne Zusammenarbeit wäre in einem Wettbewerbssystem mit einem vollkommen liberalisierten Personenverkehrsmarkt nicht möglich, weshalb der VöV ein solches System ablehnt.

Um die Branchenzusammenarbeit zu stärken, ist die öV-Branche auch selbst gefordert: Mit der institutionalisierten Zusammenarbeit zwischen den Verbänden, im Bildungsbereich, dem nationalen Direkten Verkehr und der gemeinsamen IT-Plattform NOVA beweist die Branche, dass sie auf sich stellende Herausforderungen konkrete Lösungen hat.

- Die TU müssen über unternehmerischen Spielraum verfügen, um Innovationen vorantreiben zu können. Konkret verlangt der VöV, dass im Rahmen der anstehenden Reform des Regionalen Personenverkehrs (RPV) Bund und Kantone als Besteller den Unternehmen finanzielle Spielräume gewähren, damit diese Innovationen vorantreiben können.
- Intermodaler Wettbewerb: Da der öV sehr energieeffizient und die Umweltbelastung tief ist, ist der öV-Anteil am Modalsplit zu steigern – ohne diese Massnahme sind die Klimaziele kaum zu erreichen. Aus diesem Grund unterstützt der VöV eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen und fordert auch eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Flugtickets.
- Verbesserte Koordination zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung: Der Bund soll zusammen mit den Kantonen auf eine gut aufeinander abgestimmte Raumordnung und Verkehrsplanung hinwirken.
- Förderung nichtfossiler Antriebe im Strassen-öV: Der Bund soll im Sinne einer Anschubfinanzierung befristet einen Teil der Mehrkosten übernehmen, die durch die Ablösung von Dieselnissen auf umweltfreundliche Busse entstehen. ■

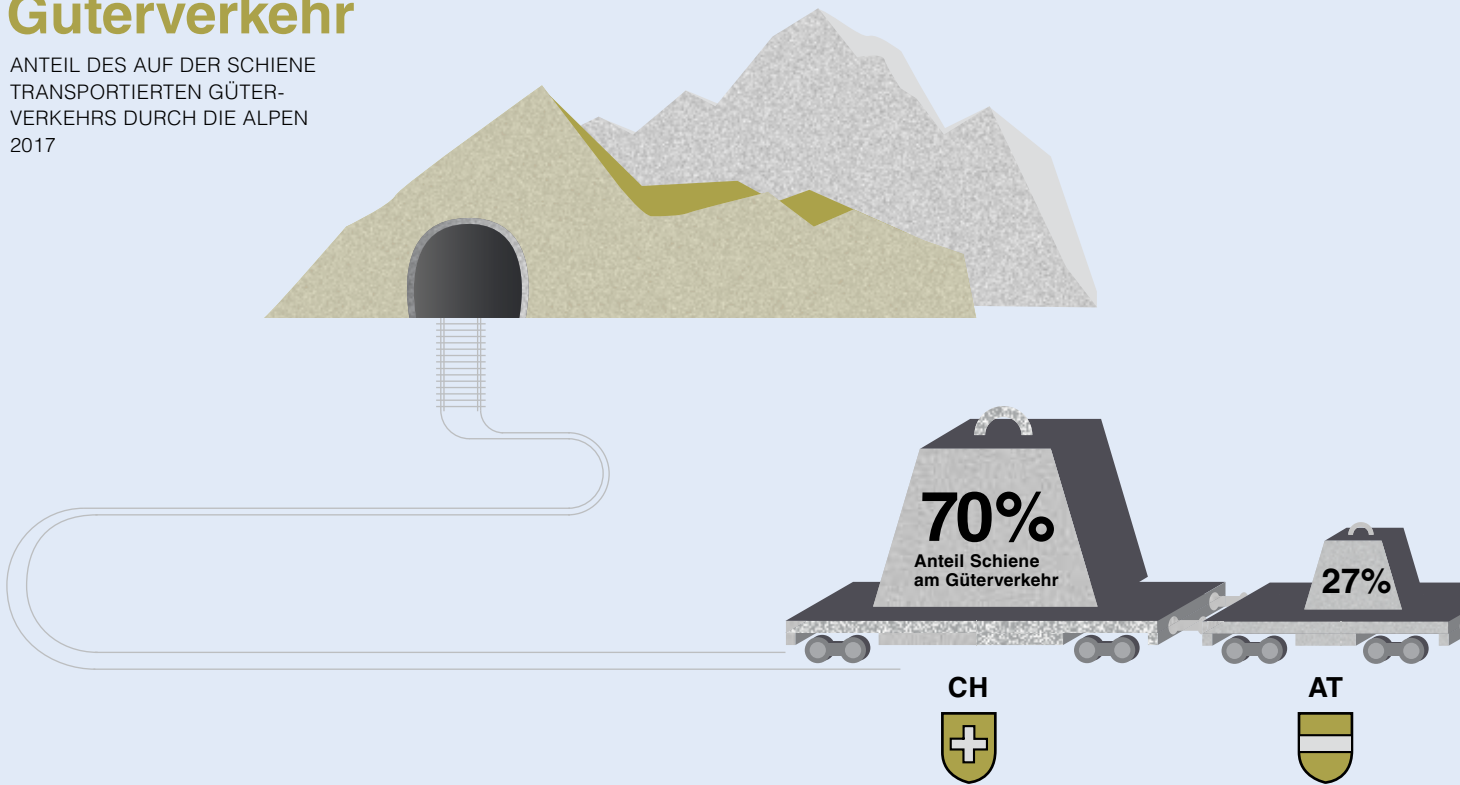
Zahlen und Fakten

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. Die folgende Doppelseite bildet die wichtigsten Fakten und Zahlen ab. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

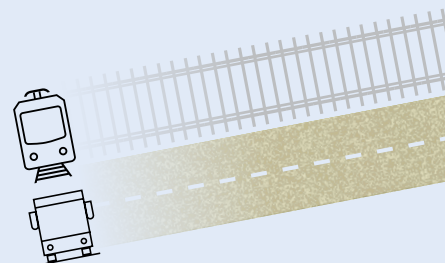
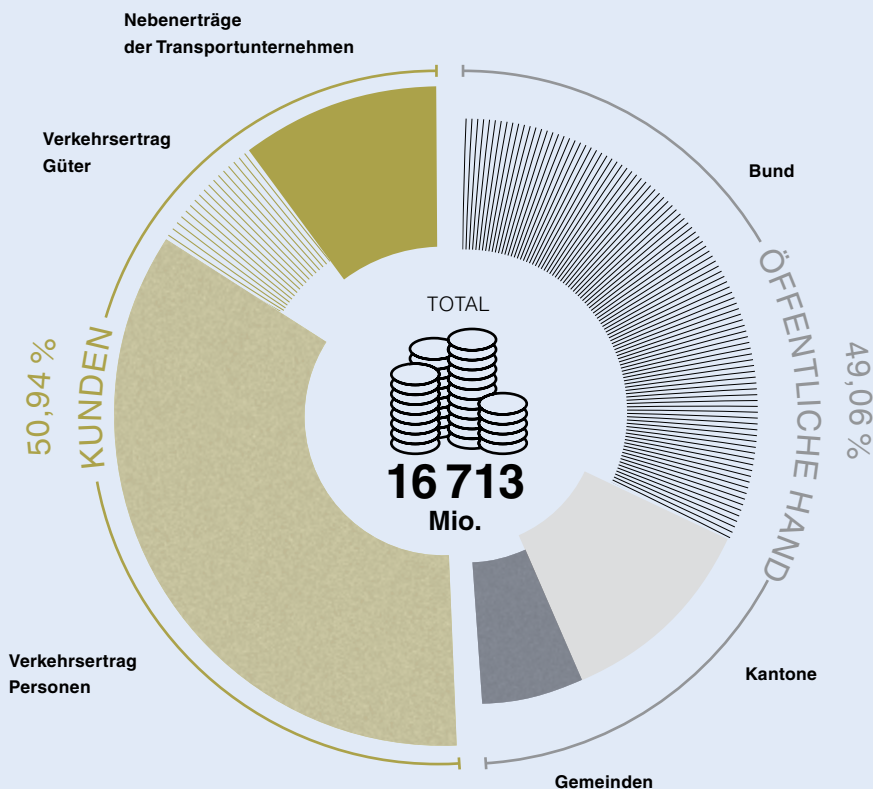
Alpenquerender Güterverkehr

ANTEIL DES AUF DER SCHIENE TRANSPORTIERTEN GÜTERVERKEHRS DURCH DIE ALPEN 2017



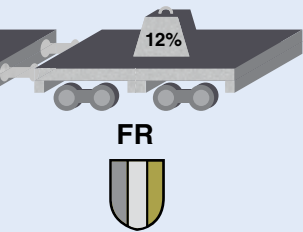
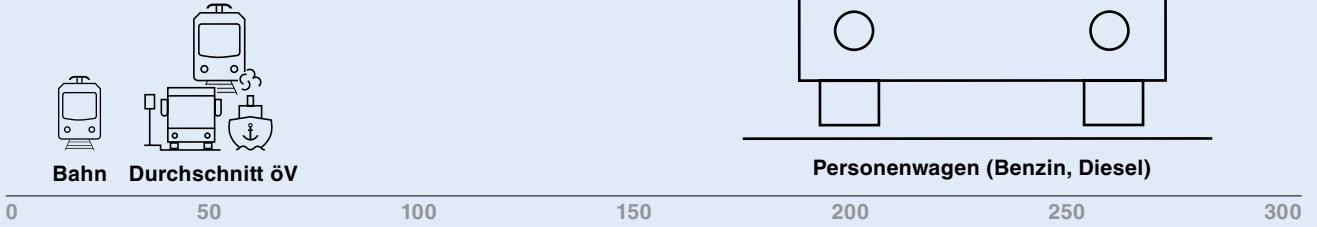
Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

IN FRANKEN 2016



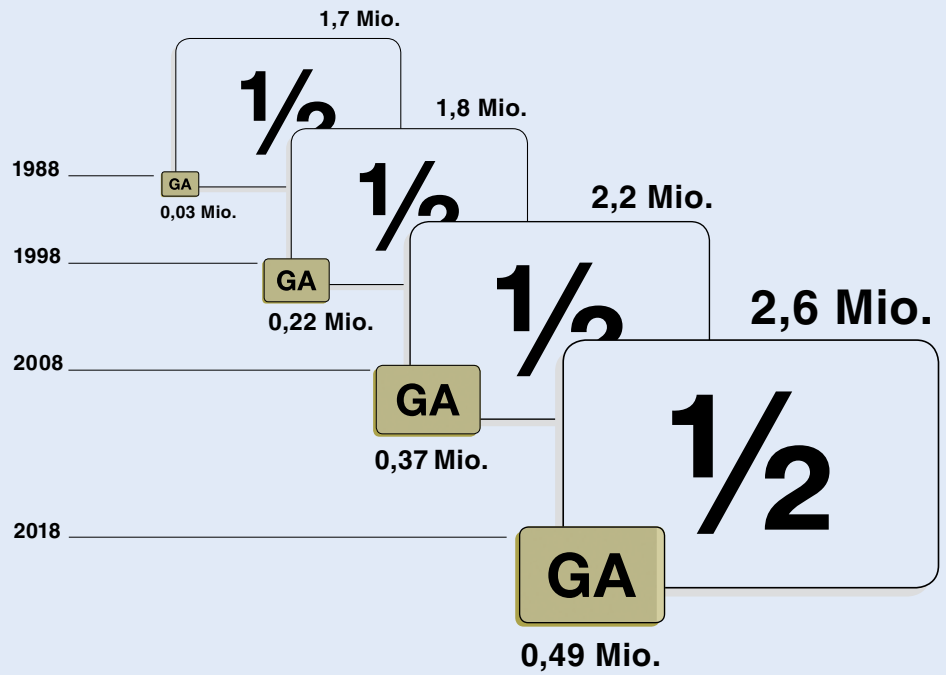
Umwelt

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



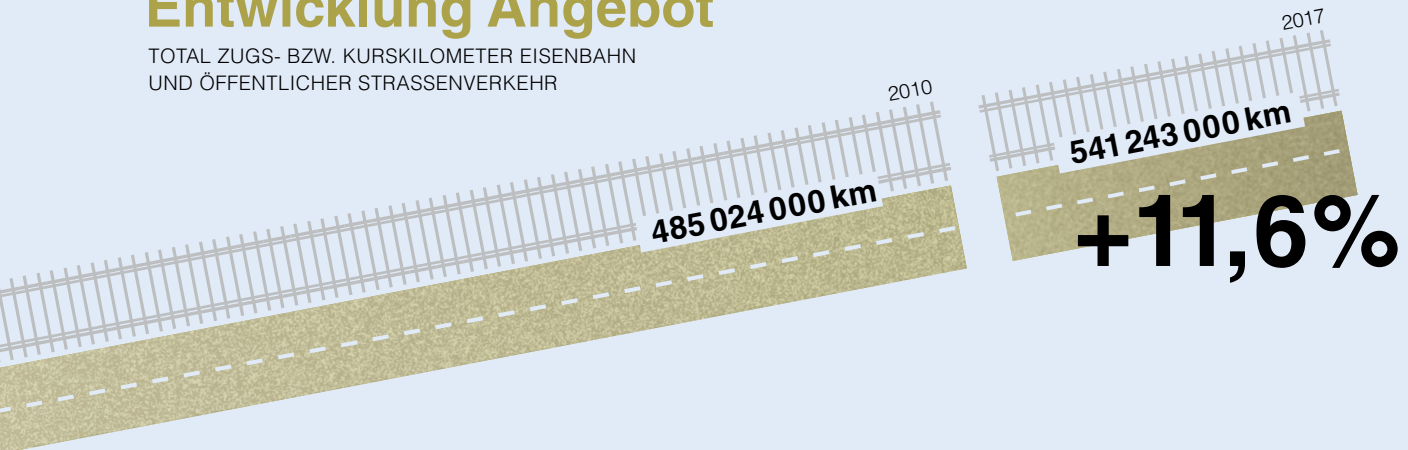
öV-Abo

ANZAHL PERSONEN



Entwicklung Angebot

TOTAL ZUGS- BZW. KURSKILOMETER EISENBAHN
UND ÖFFENTLICHER STRASSENVERKEHR





Interview mit Ralf Eigenmann, Unternehmensleiter VBSG

«Mein Wunsch ist es,
dass bis zirka 2025
die VBSG-Flotte zu 90 Prozent
nachhaltig betrieben wird»

VöV-Vorstandsmitglied Ralf Eigenmann hat als Unternehmensleiter der St. Galler Verkehrsbetriebe (VBSG) klare Vorstellungen, was die Umstellung auf elektrisch betriebene Busse betrifft: «Wir wollen vom Diesel, beziehungsweise von der Verbrennungsenergie wegkommen und nachhaltige Energie verwenden.»

Was war die Motivation, einen E-Bus anzuschaffen?

Ralf Eigenmann An sich ist unser E-Bus, der kein Trolleybus ist, noch ein Einzelstück. Die ganze Story basiert auf unserer 2017 verabschiedeten Fahrzeugstrategie, in der wir entschieden haben, mittelfristig, also ab 2021, die ganze Busflotte auf Elektroantrieb umzustellen. Dieser Antrieb hat sich im Rahmen unserer Evaluation als die absolut nachhaltigste Traktionsform mit dem höchsten Wirkungsgrad erwiesen – inklusive Trolleybusse, die bei uns seit 1957 im Einsatz stehen und natürlich auch elektrisch fahren.

Im Moment transportieren wir über 50 Prozent der Fahrgäste mit Trolleybussen und somit bereits heute elektrisch. Grundlage bei der Erarbeitung unserer Flottenstrategie bildete die Energiestrategie der Stadt St. Gallen, welche die Elektrifizierung der Mobilität vorsieht.

Gibt es E-übergreifend eine längerfristige Planung?

Ja. Wir haben uns zuerst das überlegt: Allen Traktionsarten ist gemeinsam, dass die Energiequelle irgendwann «nachgefüllt» beziehungsweise «nachgeladen» werden

muss. Nachdem der Entscheid zugunsten des Elektroantriebs gefallen war, stellte sich somit in erster Linie die Frage, welches Ladesystem eigentlich für uns das beste System ist. Wie sieht unsere Ausgangslage aus? Wir haben jetzt schon etwas mehr als 22 Kilometer Fahrleitung und eine entsprechende Energieversorgung, mit denen wir unsere Trolleybusse betreiben. Es wurde klar, dass wir am besten das schon Bestehende nutzen. Schon seit einiger Zeit gibt es andere Verkehrsbetriebe, die aus Gründen der Flexibilität kein Notstromaggregat mit Dieselmotor in ihren Trolleybussen haben, sondern eben eine Batterie. Dass diese Batterie nicht nur im «Notfall», sondern auch regulär auf fahrleitungslosen Streckenab-

«Die bisher als Stromversorgungsquelle genutzte Oberleitung wird zur Ladeinfrastruktur für die Batterien der Trolleys.»

schnitten eingesetzt werden kann, ist jedoch erst neuerdings durch die Existenz von leistungsfähigeren Energiepaketen möglich und sinnvoll geworden. Das ist dann eben «in-motion-charging» – und wenn man schon diese 22 Kilometer Fahrleitung hat, liegt es nahe, dass man diese nicht abbaut, um dann eine neue Ladeinfrastruktur aufbauen zu müssen. Die bisher einfach als laufende Stromversorgungsquelle genutzte Oberleitung wird zur Ladeinfrastruktur für die Batterien der Trolleys.

Wir haben zudem entschieden, dass wir die Linien, die im Moment über keine Fahrleitungen verfügen, in Zukunft auch mit E-Bussen befahren, aber eben solche mit Batterie-Technologie. Deren Reichweite ist aber begrenzt, das heisst, dass man sie gelegentlich laden muss. Entweder in der Nacht oder unterwegs – da gibt es verschiedene Systeme. Um erste Erfahrungen zu sammeln, haben wir jetzt einen ersten reinen Batteriebus angeschafft, einen Midi-Bus mit 9 Metern Länge. Und der verkehrt auch auf einer typischen Midibus-Linie, auf der es zu wenig Platz hat für grosse Busse.

Unser Bus wird auf seiner Route ziemlich genau seine maximale Reichweite erreichen, um dann im Depot über Nacht aufgeladen zu werden.

Welches Potenzial haben E-Busse in der Schweiz?

Da setze ich gleich bei unserem Bus an, der wie gesagt über Nacht geladen wird: Wenn man eine ganze Flotte von E-Bussen über Nacht aufladen wollte, benötigte man gewaltige Strommengen, was für die umliegenden Strombezüger garantiert nicht unproblematisch wäre. Es ist also mit 80 Fahrzeugen kaum denkbar, alle über Nacht zu laden. Abgesehen davon, dass dies einen massiven Ausbau der Stromversorgung des Depots benötigen würde. Aktuell ist die Reichweite der verfügbaren E-Busse zu gering, um beispielsweise eine vielbefahrene Hauptlinie einen Betriebstag lang ohne Zwischenladung betreiben zu können.

Wie sieht die längerfristige Strategie oder Planung aus?

Die ist ganz klar und baut auf der jetzigen Strategie auf: Wenn die Batterietechnologie weit genug ist, werden wir keine zusätzlichen Fahrleitungen benötigen, beziehungsweise diese sukzessive demontieren können. Bis dahin ist die Strategie, dass wir grosse Gefässe auf wichtigen und fahrgastintensiven Linien mit Batterie-Trolleybussen mit «in-motion-charging» (laden während der Fahrt an der Oberleitung) betreiben und für Quartierlinien mit 12-Meter-Standardbussen oder kleineren Bussen (Batteriebusse mit Nachtladung) einsetzen werden. Aber eines ist klar: Wir wollen vom Diesel, beziehungsweise von der Verbrennungsenergie wegkommen und nachhaltige Energie verwenden.



Einer der ersten E-Busse ohne Oberleitung: Das Konzept TOSA der Genfer Verkehrsbetriebe tpg.

Was waren die grössten Fragestellungen oder Probleme bei der Anschaffung Ihres ersten Elektrobusses?

Wichtig war, dass wir tatsächlich ein Fahrzeug benötigt haben. Wir können nicht einfach einen Bus auf Vorrat kaufen, das goutiert die Politik verständlicherweise nicht. Das war der Moment, wo wir gesagt haben: jetzt! Kommt dazu, dass die betroffene Linie durch das Weltkulturerbe der Stadt St. Gallen führt. Dort ist die Akzeptanz für einen Elektro-Bus, der keine Oberleitungen benötigt, gleich deutlich grösser. Trotzdem, ich habe immer gesagt: Wenn nicht ein paar Unternehmen den Winkelried spielen, entwickelt sich die Technologie nicht weiter. Man muss einmal damit beginnen.

Wie lief die Umsetzung?

Es ist recht gut angelaufen. Der kleine Bus wurde den Medien vorgestellt und stiess auf ein sehr positives Echo. Natürlich müssen die Einstellungen des Fahrzeuges zu Beginn noch optimiert werden, und auch das Fahrpersonal musste sich an das moderne Cockpit gewöhnen. Doch inzwischen läuft es eigentlich ganz gut. Von Zeit zu Zeit werden vom Fahrzeughersteller noch Optimierungen vorgenommen. Bei durchschnittlichen Verhältnissen genügt die Reichweite der Batterien sogar für den gesamten Betriebstag. Wir konnten also schon einige wertvolle Erfahrungen sammeln.

Und wie hat man das Ganze kommuniziert gegenüber Fahrgästen, Bevölkerung oder Politik?

Wie erwähnt haben wir mit dem reinen Batteriebus, ein Midibus, eine Medienfahrt durchgeführt, die sehr viel positives Echo auslöste. Der E-Bus kam ja nicht vors Volk, sondern ins Parlament, dort mussten wir nicht wirklich viel erklären. Es ging bei den Diskussionen weniger um den Bus als vielmehr darum, wer eigentlich die Kompetenz hat, einen solchen Bus anzuschaffen. Aber die Elektromobilität als solche war nicht umstritten. Im Vorfeld der letzten Abstimmung zur Beschaffung von Batterie-Trolleybussen im November 2018, die wir mit weit

«Ja, E-Busse sind derzeit vor allem bei der Beschaffung noch klar teurer – egal, ob Trolley- oder Batteriebus.»

über 80 Prozent Ja-Stimmen gewonnen haben, mussten wir feststellen, dass die Politiker den «Kabelsalat am Himmel» nicht schön finden. Wenn wir also das bestehende Fahrleitungsnetz vergrössern möchten, müssen wir damit rechnen, dass die Politik nur bedingt mitmacht. Offensichtlich gewichtet dies die Bevölkerung nicht ganz gleich, wie das Abstimmungsergebnis gezeigt hat – zum Glück.

Man hört immer wieder, die Kosten seien viel höher. Wie sieht das konkret aus bei Beschaffung, Betrieb und Unterhalt?

Ja, E-Busse sind derzeit vor allem in der Beschaffung noch klar teurer – egal ob Trolleybus oder Batteriebus. Es ist deshalb nicht einfach, das auf politischer Ebene

durchzusetzen, wenn man die gleiche Leistung erwartet, und gleichzeitig 20 bis 25 Prozent höhere Anschaffungskosten hat. Aber dafür haben wir einen viel besseren Wirkungsgrad. Da sind wir bei einem Batteriebus bei 70 bis 90 Prozent, bei einem Dieselbus hingegen bei 20 und 25 Prozent. Mittelfristig dürfte der Betrieb aufgrund des deutlich besseren Wirkungsgrades günstiger werden.

Wie haben Sie das Problem mit der «Aufladung» gelöst – und weshalb so?

«Die Methode zur Nachladung der Elektrofahrzeuge ist abhängig vom Typ der Linie. Es gibt städtische Linien mit dichtem Takt und sehr kurzer Wendezeit an den Endhaltestellen, hohem Kapazitätsbedarf und relativ langer Betriebszeit. Weil die Reichweite der heute verfügbaren Batterien nicht für einen ganzen Betriebstag ausreicht, müssen Fahrzeuge auf diesen Linien während der Betriebsdauer nachgeladen werden. Doch fehlt dazu eigentlich die Zeit. Man könnte nun einfach etwa 20 Prozent mehr Fahrzeuge anschaffen, an den Endhaltestellen Ladeinfrastruktur installieren und die Fahrzeuge zur Nachladung jeweils an der Endhaltestelle austauschen. St. Gallen ist jedoch seit 1957 eine Trolleybus-Stadt und verfügt über ein Oberleitungsnetz. Wir haben uns dazu entschieden, dass wir die bestehende Oberleitungsinfrastruktur zur Ladung unserer Batteriebusse während der Fahrt verwenden. Das bedeutet, dass die Batterie-Trolleybusse angebügelt sind wo Fahrleitungen bestehen. Auf den oberleitungsfreien Streckenteilen kann dann mit der gespeicherten Energie aus den Batterien weitergefahren werden. Der Fachausdruck dafür ist «in-motion-charging» (IMC).

Quartierlinien, die mit kleineren Fahrzeugen und einem weniger dichten Takt gefahren werden, versuchen wir mit reinen Batterie-Bussen zu betreiben.

Umweltthematik Batterien – wie sauber ist ein E-Bus?

Es wäre nicht richtig, zu sagen, dass in diesem Zusammenhang alle Probleme gelöst sind. Man muss es aber immer in Relation zur Alternative von erdölbasierten Treibstoffen sehen. Die Metalle in den Lithium-Batterien sind fast zu 100 Prozent recycelbar, das weiss nur kaum jemand und ist noch zu wenig industrialisiert. Kommt dazu, dass eine solche Batterie, wenn sie durch ihre

«Die Metalle in den Lithium-Batterien sind fast zu 100 Prozent recycelbar, nur weiss das kaum jemand.»

Alterung für den Traktionsbetrieb nicht mehr geeignet ist, quasi ein zweites Leben als Speichermedium haben kann – das dauert noch einmal etwa zehn Jahre. So ein E-Bus ist also über den gesamten Nutzungszyklus betrachtet schon sehr nachhaltig.

Klar, die Euro-6-Diesels sind schon recht sauber und verbrauchen weniger Treibstoff als frühere Modelle. Wir haben in der IG «Bus der Zukunft» eine Studie erstellen lassen, welche die verschiedenen Antriebsarten miteinander verglichen hat. Diese Studie hat klar ergeben, dass der Trolley- und der Batterie-Bus von der Gesamtbilanz her – also inklusive der grauen Energie aus der Produktion – besser abschneidet als jeder Diesel-Bus. Und auch wesentlich besser als Brennstoffzellen-Busse.

Was halten Sie von Bussen mit Brennstoffzelle, welche Wasserstoff im Fahrzeug in Strom umwandeln? Tankdauer und Reichweite entsprechen ja in etwa Verbrennungsmotoren.

Ich kenne das nicht im Detail, aber alle Marktstudien zeigen, dass ein Brennstoffzellenbus aktuell noch einmal deutlich teurer ist als ein Batteriebus. Sicher steckt

in dieser Technologie noch viel Potenzial. Zurzeit liegt der Wirkungsgrad aufgrund der hohen Verluste bei der Erzeugung des Wasserstoffs aber auch erst bei zirka 30 bis 35 Prozent.

In allen Städten der Welt werden immer mehr Elektrobusse aller Art gekauft und eingesetzt, trotzdem hört man immer wieder, sie seien teurer wegen der tiefen Stückzahlen. Wie geht denn das?

Das kommt schon noch, aber derzeit sind die Serien vor allem in Europa immer noch zu klein.

Wie sieht die VBSG 2035 bezüglich Fahrzeugflotte aus?

Visionär oder realistisch? (lacht). Im Jahr 2035 wird die VBSG den städtischen öV zu 100 Prozent elektrisch erbringen. Mein Wunsch ist es definitiv, dass bis zirka 2025 die VBSG-Flotte bereits zu 90 Prozent nachhaltig betrieben wird oder, dass sie mindestens in diesem Umfang bestellt ist. Das ist der erste Schritt. Und ich will dabei keine nachhaltige Antriebsart ausschliessen – wir setzen auf jeden Fall in erster Linie auf elektrischen Antrieb. Und um das klar zu sagen: Eine Brennstoffzelle macht aus Wasserstoff und dem in der Luft enthaltenen Sauerstoff Elektrizität und Wasser. Sie produziert also auf dem Fahrzeug den Strom, der zum Antrieb benützt wird. ■

Carte blanche von Stefan Meierhans, Preisüberwacher

Die Kundinnen und Kunden müssen das Zentrum des öV-Universums sein

Die Kundinnen und Kunden wollen einen attraktiven, bezahlbaren, transparenten öV, der im System konsistent ist, sodass man sich sicher darin bewegen kann – so der Tenor der bei mir eingehenden Meldungen. Die Zeichen für Tarifsenkungen stehen ab Dezember 2020 auf «Grün». Doch auch das komplexe öV-Preissystem gehört auf den Prüfstand. Insbesondere muss die Frage gestellt werden, ob das Zonensystem noch zeitgemäss ist.

Die Situation des Fernverkehrs ist bekannt: Er erwirtschaftete in den letzten Jahren so hohe Gewinne, dass jährlich Massnahmen zwischen den SBB und mir vereinbart werden mussten, um diese teilweise an die Nutzer zurückfliessen zu lassen. Generelle Tarifsenkungen waren bisher keine opportune Massnahme, da sie Auswirkungen auf den subventionierten Regionalverkehr gehabt hätten. Doch die Finanzierungssituation des Regionalverkehrs hat sich in den letzten Jahren entscheidend verändert:

– Der Trassenpreis soll jeweils im Fern- wie auch im Regionalverkehr ab 2021 um rund 30 Mio. CHF pro Jahr sinken. Die Kosten für die Transportunternehmen sinken somit vermutlich um 60 Mio. CHF pro Jahr.

– Die Nutzerfinanzierung ist über die letzten Jahre stetig gestiegen: Während die Kunden immer mehr pro Personenkilometer bezahlt haben, gilt für die Subventionsgeber das Gegenteil.

– 2014 haben prognostizierte ungedeckte Kosten im Regionalverkehr zu einer rund 3%-igen Tarifierhöhung geführt. Die Kundinnen und Kunden haben damals die Rechnung übernommen. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass Finanzierungslücke wohl zu gross bemessen war. Ergo: Die Tarifierhöhung war höher als nötig, die Kunden haben dementsprechend zu viel bezahlt.

- 2018 hatten beinahe alle Verbände beschlossen, die Senkung des MwSt.-Satzes nicht an die Kundinnen und Kunden weiterzugeben. Sie sind von den Verbänden grossmehrheitlich als versteckte Tarifierhöhung einbehalten worden.
- Der Wegfall der sogenannten Einnahmefallentschädigung in den Verbänden gibt den Kantonen finanziellen Spielraum. Dabei dürfte es sich je nach Kanton und Verbund um erhebliche Beträge handeln.
- Mit der (angefochtenen) Konzessionsvergabe wird unterm Strich eine defizitäre Linie im Regionalverkehr zur Fernverkehrslinie aufgewertet. Gesamthaft werden Abgeltungen gespart, was nicht nur weiteren finanziellen Spielraum für die Kantone bedeutet, sondern ebenso Tarifsenkungen ermöglichen sollte.

Diese Entwicklungen verbessern insbesondere die finanzielle Situation des Regionalverkehrs nachhaltig, deshalb ist es nichts als folgerichtig, die Kundinnen und Kunden daran zu beteiligen. Tarifsenkungen im gesamten öV sind also nicht nur möglich, sie sind nötig. Denn die Kostenschiere zwischen motorisiertem Individualverkehr und öV öffnet sich immer weiter zu Ungunsten des öV. Diese Entwicklung gilt es aufzuhalten.

Ein anderes schwergewichtiges Problem ist die komplexe, gewachsene öV-Landschaft, die kein «Normalsterblicher» gänzlich durchschaut. Die Matrix aus Regionalverkehr, Fernverkehr, Verbänden, direktem nationalen Verkehr birgt aus Kundensicht jede Menge Unlogik,

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.

Zur Person

Stefan Meierhans ist seit 2008 Preisüberwacher. Er studierte Recht an den Universitäten von Basel, Oslo und Uppsala und schloss 1998 mit einem Dokortitel der Universität Basel ab. Stefan Meierhans ist CVP-Mitglied, verheiratet und wohnt mit seiner Familie in Bern.

Intransparenz und Unsicherheit. Ein grosses Problem liegt aus meiner Sicht im Wachstum der Verbände. Weil immer weiter auseinanderliegende Strecken miteinander verbunden werden, wächst der regionale direkte Verkehr zulasten des nationalen direkten Verkehrs. Damit wird auch die Tariflogik des Nahverkehrs grossflächig dem Fernverkehr übergestülpt. Besonders störend und wenig nachvollziehbar ist aus Kundensicht, dass die Kunden auf Fernverkehrsstrecken innerhalb eines Verbundes die gewohnten Vergünstigungen des Fernverkehrs in Form von Sparbilletten nicht oder nicht vollumfänglich nutzen können.

Die Verbände dehnen sich aus, aber erfüllen damit je länger je weniger ein Kundenbedürfnis. Denn viele Kunden sehen auf langen Strecken keinen Vorteil in der Nutzung aller Transportmittel über alle diese Zonen. Mit der zunehmenden Beliebtheit des automatischen Ticketings ist der GA-Komfort vermutlich bald kein Argument mehr. Eine berechtigte Frage ist in meinen Augen deshalb, ob die Zonenbillette in Zeiten des automatischen Ticketing nicht ausgedient haben.

Auch wenn es für all diese Probleme mehr oder weniger plausible Erklärungen gibt, muss ich Ihnen doch sagen: Die Kunden interessieren sich nicht für das System und seine (IT-) Probleme.

Ihr Interesse gilt einzig einem attraktiven öV-Angebot. Das heisst zeitgemässe Lösungen, wie zum Beispiel das automatische Ticketing, eine kostenlose online-Hinterlegung des GA (statt einer Abschaffung dieser Option) mit transparenten, vorhersehbaren, nachvollziehbaren und günstigen Preisen. ■

Bildung im VöV

Die Berufswelt entwickelt sich rasant weiter – der VöV startet «Berufsbildung im öV 2022+»

Der Vorstand des VöV hat im Januar 2019 beschlossen, die Weichen für die Zukunft der beruflichen Grundbildungen neu zu stellen. Als Folge davon wurde das Projekt «Berufsbildung im öV 2022+» gestartet. In diesem Rahmen werden die Berufsbilder «Fachleute öV» und «Detailhandel öV» auf den Lehrstart 2022 weiterentwickelt und auf die Zukunft ausgerichtet.

Durch die beschleunigte Entwicklung in der Berufs- und Arbeitswelt verändern sich Kerntätigkeiten und -kompetenzen in verschiedenen Tätigkeitsbereichen der Branche des öffentlichen Verkehrs (öV) zurzeit rasant. Ganze Berufsbilder stehen vor grossen Veränderungen. In diesem Zusammenhang gewinnt die Frage, über welche Kanäle generell und über welche beruflichen Grundbildungen (Berufslehren) im Besonderen der Nachwuchs im öV künftig ausgebildet werden soll, deutlich an Aktualität.

Bildungspläne der beruflichen Grundbildungen bilden die Grundlagen. Sie müssen regelmässig den aktuellen Erfordernissen der Arbeitswelt angepasst werden. Grössere Anpassungen erfolgen im Rahmen von Totalrevisionen der Bildungspläne. Die Steuerung obliegt dem Bund. Bis Lehrbeginn 2022 werden die Grundlagen der beiden grössten Berufslehren der Schweiz, des KV und

des Detailhandels totalrevidiert. Gleichzeitig steht der neue öV-Lehrberuf Fachleute öV vor der ersten Revision. Vor diesem Hintergrund haben Geschäftsstelle und Bildungskommission des VöV es als dringlich erachtet, die Weiterentwicklung der beruflichen Grundbildungen im öV auf Lehrbeginn 2022 koordiniert anzugehen. 2018 wurden eine Analyse durchgeführt und Zukunftsvarianten entwickelt. Auf dieser Basis hat der Vorstand VöV entschieden.

Ablösung des KVöV durch allgemeines KV

Die Branche öV im KV wird per Lehrstart 2022 nicht mehr weitergeführt. Kaufleute im öffentlichen Verkehr werden ab 2022 in der Branche KV Dienstleistung und Administration (D&A) oder je nach Bedarf des jeweiligen Trans-

portunternehmens (TU) im Rahmen einer anderen Branche (wie etwa Immobilien oder Reisebüro) ausgebildet. Die allgemeine, generalistische Branche D&A bietet eine gute Grundlage, um auch im öV -Nachwuchs in den klassischen Bereichen der Administration wie Finanzen, Führungsunterstützung oder Personalprozesse auszubilden. Spezifische Kenntnisse der öV-Branche und des Gesamtsystems öV werden in Zukunft über konkrete Einblicke oder Rotationen in verschiedene betriebliche Bereiche vermittelt.

Berufsbildung im öV 2022+

Unter diesem Projekttitel laufen die Revisionen und die Ausrichtung auf die Zukunft der Grundbildungen Fachleute öV und Detailhandel öV. Bei der Revision der Fachleute öV steht die Verstärkung und Erweiterung der Ausbildung in betrieblichen Tätigkeiten im Fokus. Die Arbeit hinter den Kulissen des öV, die Planung der Ressourcen und die Überwachung und Lenkung des Verkehrs sind zentral für das Funktionieren des Systems öV Schweiz. Diese Tätigkeiten werden sich durch fortschreitende Digitalisierung und grosse Branchenprojekte wie SmartRail 4.0 verändern.

In den kommenden Jahren ist gut ausgebildeter Nachwuchs, der das System am Laufen hält und flexibel auf künftige Entwicklungen reagieren kann, sehr gefragt. Ziel ist es, dass Lernende vermehrt sowohl in den Bereichen der Ressourcenplanung wie auch in Tätigkeiten von Betriebszentralen oder städtischen Leitstellen verschiedener öV-Transportunternehmen ausgebildet werden können.

Bei der Weiterentwicklung des Detailhandels öV steht die weiter zunehmende Bedeutung der Orientierung an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden des öV Schweiz im Vordergrund.

Neu wird die Zugbegleitung in die Grundbildung Detailhandel öV integriert. Damit soll dem sich verändernden Berufsbild der Zugbegleitung weg von der Begleitung der Züge hin zur Begleitung der Fahrgäste Rechnung getragen werden. Die kompetente und individuelle Be-

ratung und Begleitung der Fahrgäste auf dem Zug wird wichtiger und verlangt grundsätzlich dieselbe dienstleistungsorientierte Haltung und Kompetenzen wie die Beratung von Kundinnen und Kunden vor oder nach einer Reise, zum Beispiel an einem Schalter.

Der VöV hat das Eidg. Hochschulinstitut EHB mit der operativen Projektleitung und der berufspädagogischen Begleitung der Revisionsarbeiten «Berufsbildung im öV 2022+» beauftragt. Ebenfalls ins Projekt einbezogen ist login Berufsbildung AG, die im Auftrag des VöV für die ganze Branche die überbetrieblichen Kurse in beiden Berufen anbietet.

Die Erarbeitung der neuen Grundlagen, Profile und Lernziele wird in beiden Berufen in mehreren Schritten und immer durch die Mitarbeit von Praktikerinnen, Fachspezialisten und Berufsbildungsverantwortlichen aus verschiedenen öV-Transportunternehmen unterschiedlicher Sparten und Regionen. Dies ist zentral, um zu gewähr-

In Zukunft ist gut ausgebildeter Nachwuchs, der das System am Laufen hält und flexibel auf künftige Entwicklungen reagiert, sehr gefragt.

leisten, dass die Ausbildung praxisnah gestaltet wird und die Lernenden, die im August 2022 ihre Ausbildung im öV beginnen, optimal auf ihren Einstieg ab 2025 auf dem Arbeitsmarkt vorbereitet sind.

Die Weiterentwicklung und Revision von beruflichen Grundbildungen ist ein Prozess, der im Rahmen der sogenannten Verbundpartnerschaft von Bund, Kantonen und Organisationen der Arbeitswelt (Oda) sowie dem VöV stattfindet. Deshalb sind auch die Anforderungen des Bundes und der Kantone an die Entwicklung von beruflichen Grundbildungen zu berücksichtigen. ■

Der Verband öffentlicher Verkehr

Der VöV ist Teil der Erfolgsstory öV Schweiz

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ist der Branchenverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV) 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. Zudem engagiert sich der VöV bei öV-relevanten Themen in Abstimmungskampagnen wie beispielsweise 2014 anlässlich der Abstimmung betreffend die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» (FABI).

Der VöV ist der Branchenverband der öV-Transportunternehmen und zählt 128 Mitglieder – von der SBB mit 32300 Mitarbeitenden bis zur Braunwaldbahn mit 24 Mitarbeitenden. Seine Mitglieder aus den Bereichen Bahn, Bus, Tram 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. 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

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

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

Der VöV befindet sich mit Seilbahnen Schweiz in einer gemeinsamen Geschäftsstelle in Bern. ■



Der VöV-Vorstand



Hintere Reihe (von links):

Dr. Renato Fasciati (Direktor RhB), Matthias Keller (Direktor VBG), Martin von Känel (Direktor TMR), Daniel Reymond (Direktor TRAVYS), Fredy Miller (Direktor asm), Thomas Nideröst (Direktor SBW), Bernhard Adamek (Vizedirektor VöV)

Mittlere Reihe (von links):

Pascal Vuilleumier (Direktor TRN), Thomas Kuchler-Lehmann (Vorsitzender der GL SOB), Andreas Meyer (CEO SBB), Hans-Peter Hadorn (VR-Präsident HBS), Fernando Lehner (Direktor MGB), Andreas Büttiker (Direktor BLT), Cyrill Weber (Unternehmensleiter ZVB), Dr. Guido Schoch (Direktor VBZ)

Vordere Reihe (von links):

Dr. Ralf Eigenmann (Unternehmensleiter VBSG), Stefan Kalt (Direktor RVBW), Thomas Baumgartner (Direktor AB), Dr. Norbert Schmassmann (Direktor VBL/Präsident VöV), Ueli Stückelberger (Direktor VöV), Vincent Ducrot (Direktor TPF), Bernard Guillelmon (CEO BLS), Fabian Schmid (Direktor RBS), Helmut Eichhorn (Gast, Geschäftsführer ch-direct)

Es fehlen:

Michel Joye (Direktor TL), Franz Kagerbauer (Direktor ZVV), Christian Plüss (Leiter PostAuto PAG), Stefan Schulthess, Geschäftsführer SGV

VöV-Vizedirektorin Mirjam Bütler neu bei KöV und BPUK



Nach fast neun Jahren als Vizedirektorin hat Mirjam Bütler im Juli den VöV verlassen und ihre neue Stelle als Generalsekretärin der KöV (Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) und der BPUK (Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz) angetreten.

Mirjam Bütler begann ihre Tätigkeit als Vizedirektorin 2011. Sie leitete von Beginn weg die Abteilung «öV» und war damit massgeblich an den politischen Prozessen diverser öV-Vorlagen beteiligt, wie beispielsweise 2014 als Co-Kampagnenleiterin der wichtigen Abstimmung zu FABI oder bei der Abstimmung über die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds.

Der VöV dankt Mirjam Bütler für ihr grosses Engagement für den öV Schweiz und freut sich, auf der Seite der Kantone eine kompetente Ansprechpartnerin zu haben, die sich für die Interessen des öV einsetzt.

Bernhard Adamek wird neuer Vizedirektor VöV



Bernhard Adamek (42) wird neuer Vizedirektor des VöV. Der bisherige Leiter Regulation und Stakeholdermanagement bei SBB Cargo wird ab 1. November 2019 als Nachfolger von Mirjam Bütler die Abteilung «öV» leiten.

**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
+41 31 359 23 23

info@voev.ch
www.voev.ch