

FOKUS

öV

2020/21

Inhalt

Editorial

- 5 Unsere Branche hat gezeigt, wie Krisenbewältigung funktioniert!

öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors

- 7 Der öffentliche Verkehr als wichtiger Bestandteil der Energiewende

Nationale Verkehrspolitik

- 8 Klima, Klima!
Der öffentliche Verkehr der Schweiz in der Politik

Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

- 13 Eine ganze Palette grosser Herausforderungen
- 18 Der öffentliche Verkehr im Sog der Corona-Krise

Zahlen und Fakten

- 19 Die Fakten zum öV Schweiz

Interview mit Renato Fasciati, Direktor RhB

- 23 «Wir befinden uns in einer spannenden und herausfordernden Zeit»

Der Verband öffentlicher Verkehr

- 26 Der VöV ist Teil der Erfolgsstory öV Schweiz

Bildung im VöV

- 28 Digitalisierung und die Berufsbildung im öffentlichen Verkehr



Editorial

Unsere Branche hat gezeigt, wie Krisenbewältigung funktioniert!

Das Coronavirus hat im Frühling 2020 einige Grundpfeiler unserer Gesellschaft heftig erschüttert – auch den öffentlichen Verkehr der Schweiz. Die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs (öV) Schweiz mit ihren jährlich steigenden Personen- und Kilometerzahlen, mit der immer wieder beeindruckenden Unterstützung des Schweizer Stimmvolkes bei Abstimmungen erleidet plötzlich einen Knick.

Von einem Tag auf den anderen hiess es: «Vermeiden Sie wenn immer möglich den öffentlichen Verkehr!» Eigentlich unvorstellbar, dieser Aufruf – wie so vieles in dieser Zeit. Und gleichzeitig die vielleicht grösste Herausforderung für unsere Branche.

Eine Branche, die jedoch in diesen schwierigen Tagen und Wochen im Frühling bewiesen hat, dass sie in der Lage ist, mit bemerkenswertesten Efforts die Situation zu meistern:

Sie hat innert kürzester Zeit einen neuen, für die ganze Schweiz gültigen Fahrplan erarbeitet, der mindestens die öV-Grundversorgung des ganzen Landes sicherstellte – und gleichzeitig die Empfehlungen des Bundes bezüglich «Abstand halten» erfüllte.

Es ist dies ein beeindruckendes Zeugnis dafür, wie gut die Branchenzusammenarbeit im öffentlichen Verkehr der Schweiz funktioniert. Über 200 Transportunternehmen schaffen es innert Tagen, ihr perfekt eingespieltes System ohne nennenswerte Pannen auf ein massiv tieferes Angebotsniveau herunterzufahren, und stossen dabei auf das Verständnis ihrer Kundschaft. Für mich eine fast unglaubliche Geschichte! Und ja, ich darf sagen: Ich bin stolz auf unsere Branche, die gezeigt hat, wie Krisenbewältigung auch in einem hochkomplexen System funktionieren kann!

Der Ausbruch der Corona-Krise dürfte für die meisten von uns das vielleicht einschneidendste Ereignis ihres Lebens sein. Daneben verblasst vieles, keine Frage.

Trotz der Corona-Krise möchte ich an dieser Stelle – im Hinblick auf die Zeit «nach Corona» – auf die so bedeutsame Verabschiedung des gewaltigen «Ausbauschlusses 2035» durch das Parlament hinweisen. Fast 13 Milliarden Franken hat unsere Bundesversammlung gesprochen, um den öffentlichen Verkehr der Schweiz fit zu machen für prognostizierte Wachstumszahlen, die einen zuerst einmal staunen lassen. Mit dieser Entscheidung hat das Parlament grünes Licht gegeben für einen Ausbau des öV Schweiz, der die schon fast legendäre «Bahn 2000» um ein Vielfaches in den Schatten stellt.

Auch wenn wir jetzt, im Frühjahr 2020 noch nicht definitiv wissen, wie die Corona-Krise ausgehen wird, so haben wir doch Gewissheit, dass der öV Schweiz auch in den kommenden Jahrzehnten einer der wichtigsten Grundpfeiler für unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft bleiben wird.



Dr. Norbert Schmassmann, Präsident VÖV

Dr. Norbert Schmassmann, Präsident VÖV



9 Blinzern

803

BE-612803

CURIA CONFOEDERATIONIS HELVETICAE

öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors

Der öffentliche Verkehr als wichtiger Bestandteil der Energiewende

Wie eine Welle ist das Coronavirus über die Welt und über die Schweiz hereingebrochen und hat wochenlang einen grossen Teil des täglichen Lebens auf den Kopf gestellt und beschäftigt uns auch heute noch – ja, auch den öffentlichen Verkehr, besonders auch den touristischen Verkehr, und auch die Politik. Unsere Themen wie Steigerung des Modalsplits, Förderung von Elektrobussen oder die Koordination von Raumplanung und öffentlichem Verkehr traten plötzlich in den Hintergrund.

Trotz der enormen Tragweite des Coronavirus und seiner Auswirkungen auf alle Bereiche der Gesellschaft: Natürlich sind diese Themen nach wie vor präsent und von grosser Bedeutung – für die Umwelt, für die Schweiz, für uns alle. Gut zu wissen, dass der öV der Schweiz sehr gut positioniert ist, um bei diesen Themen ein Teil der Lösung zu sein. Gerade auch während des Lockdowns hat der öV bewiesen, wie wichtig es für die Schweiz ist, über ein gut funktionierendes und zuverlässiges Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen zu verfügen. Einen herzlichen Dank an alle für ihren grossen Einsatz in dieser schwierigen Zeit.

Denn viele und wichtige Grundpfeiler bleiben trotz «Corona» unverändert: Der öffentliche Verkehr der Schweiz befördert Menschen und Güter äusserst energieeffizient. Und er tut dies in unserem dichtbesiedelten Land auf beeindruckend wenig Raum und Platz. Deshalb ist es nicht nur im Interesse unserer Branche, sondern im Interesse der ganzen Schweiz, dass sich der VöV auch auf politischer Ebene für die Steigerung des Modalsplits einsetzt – und genauso für eine politisch verankerte Förderung der Umstellung auf Elektrobusse im öV Schweiz. Die öV-Branche kennt die Herausforderungen, die auf die Schweiz bezüglich Mobilität zukommen: Klimawandel, der intermodale Wettbewerb, Energiestrategie des



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

Bundes oder die Bezahlbarkeit des öV um nur einige der wichtigsten zu nennen. Die öV-Branche zeigt aber auch auf verschiedenen Kanälen, was es braucht, damit der öffentliche Verkehr auch in Zukunft seine unverzichtbare Rolle für Schweiz spielen kann.

Diese Zusammenhänge der nationalen – und zuweilen auch der kantonalen Politik aufzuzeigen – ist eine der wichtigsten Aufgaben unseres Verbandes. Auch oder gerade wegen der enormen Auswirkungen des Coronavirus auf alle Bereiche der Gesellschaft der Schweiz. Denn zumindest eines ist sicher: Es gibt ein Leben «nach Corona» – mit dem öffentlichen Verkehr als Bestandteil der Energiewende und als wichtiger Standortvorteil für die Schweizer Wirtschaft.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV



Nationale Verkehrspolitik

Klima, Klima!

Der öffentliche Verkehr der Schweiz in der Politik

Der öV Schweiz ist in eidgenössischen und kantonalen Parlamenten eines der wichtigsten Themen – in den Zeiten der weltweiten Klimadiskussionen erst recht. Ein Überblick über die wichtigsten Geschäfte der nationalen Verkehrspolitik zeigt deutlich, wie vielschichtig der öV das Klima «verbessert» – und dass der öV in Sachen Klimapolitik Teil der Lösung ist, nicht des Problems.

Die Klimaerwärmung hat 2019 auch die Schweizer Bevölkerung massiv beschäftigt. Und auch das Parlament befasste sich (erneut) mit dem neuen CO₂-Gesetz. Das sind die Fakten: Eine Bahnreise verursacht 27 Mal weniger CO₂ als eine vergleichbare Fahrt im Auto – und benötigt sechs Mal weniger Energie. Der öffentliche Verkehr hat also eine starke Hebelwirkung, wenn es darum geht, den Gesamtverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Der VöV und die LITRA forderten bei dieser Gelegenheit mit folgenden Massnahmen, den Verkehr klimafreundlicher zu gestalten.

1. Modalsplit und Auslastung erhöhen

Eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV ist Teil der Lösung. Die Verkehrsleistungen im öV sind in den letzten 20 Jahren stark gewachsen. Doch der öV-Anteil am Gesamtverkehr stagniert.

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

2. Die Energieeffizienz steigern, klimaneutrale Antriebssysteme fördern

Im Rahmen der VöV-Energiestrategie hat sich die öV-Branche verpflichtet, bis 2050 die Energieeffizienz um 30 Prozent zu steigern. Dank Umstellung von fossilen Verbrennungsmotoren auf klimaneutrale Antriebssysteme im Strassen-öV wie auch der Dieselloks will der öV seinen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen in der Schweiz leisten. Die Schweizer Bahnunternehmen speisen zudem ab 2025 ausschliesslich Strom in ihr Netz, der aus erneuerbaren Quellen wie Wasserkraft kommt.

3. CO₂-Abgabe für alle Verkehrsträger

Ohne eine griffige CO₂-Abgabe auf Treibstoffen können die Klimaziele nicht erreicht werden. Dabei muss nicht nur der Landverkehr, sondern auch der Luftverkehr einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Da die Bahn den internationalen Personenverkehr als Alternati-

ve zum Kurzstreckenflug ausbaut und dieser auch künftig auszubauen ist, bestehen zu Kurzflügen valable Alternativen.

Steigerung des Modalsplits

Der VöV begrüsst, dass der Bundesrat bereit ist aufzuzeigen, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden kann. Der Bundesrat empfiehlt im Februar 2020 vier gleichlautende Motionen, in denen ein solcher Massnahmenplan gefordert wird, zur Annahme.

Der Bundesrat hatte im August 2019 entschieden, das Ziel bezüglich Treibhausgas-Ausstoss zu verschärfen: Ab 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Dies entspricht dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen.

Gemäss Angaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) betrug der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase 2015 über 32 Prozent. Die Bahn ist äusserst energieeffizient und verursacht keine und auf der Strasse insgesamt nur wenige CO₂-Emissionen; das gilt auch für Trams und Elektrobusse. Für das Erreichen der Klimaziele ist deshalb der öffentliche Verkehr Teil der Lösung und nicht des Problems.

Der öffentliche Verkehr hat heute einen Modalsplit von etwa 21 Prozent. Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr, und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern, trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei.

Die eingereichten Motionen forderten einen Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Dieser soll mit den zentralen Akteuren des öffentlichen Verkehrs – Kantonen, Städten, Gemeinden und der öV-Branche – erarbeitet werden. Der VöV wird die Erarbeitung des Massnahmenplan eng begleiten.

Der Nationalrat setzt ein deutliches Zeichen für klimaneutrale Busantriebe

Der Nationalrat hat Mitte 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. Der VöV begrüsst diesen Schritt, der zum Beispiel Elektrobussen im öffentlichen Verkehr zum Durchbruch verhelfen soll.

Dieselbusse sind im öffentlichen Verkehr auf der Strasse weitverbreitet, verursachen aber relativ grosse CO₂-Emissionen. Viele Städte und städtische Transportunternehmen arbeiten deshalb seit längerem aktiv an der Ablösung dieser Dieselbusse durch umweltfreundliche Busse – in erster Linie Elektrobusse mit Batterien. In zahlreichen anderen europäischen Ländern sind solche Förderungen geplant oder eingeführt.

Die Entwicklung solcher umweltfreundlicher Busse vor allem im strassengebundenen öffentlichen Verkehr hat in letzter Zeit enorme Fortschritte gemacht. Auch deshalb stehen in der Schweiz zahlreiche Transportunter-

nehmen 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 (noch) klein sind, kosten solche Fahrzeuge noch viel mehr als Dieselbusse.

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. Mittlerweile hat der Bundesrat das Bundesamt für Energie (BFE), beauftragt eine Studie durchzuführen, um zu definieren, wie hoch das Potenzial für Elektrobusse in der Schweiz ist.

Der VöV hat Ende 2019 bei den Transportunternehmen eine Umfrage gestartet, um diese Zahlen eruieren zu können. Seit Mitte Februar 2020 analysiert das Beratungsbüro INFRAS die ersten Daten, um zu gesicherten Erkenntnissen zu kommen.



Der VöV ist zufrieden: 12,89 Mia. Franken für den Ausbauschnitt 2035

Das Parlament sprach 2019 mehr Mittel für den Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) zu, als der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hatte: Nämlich 12,89 Milliarden Franken. Der Bundesrat hatte Ende Oktober 2018 die Botschaft für das grösste Eisenbahn-Ausbauprojekt seit Bahn 2000 verabschiedet. Der Bundesrat schlug darin vor, die Bahninfrastruktur bis 2035 im Umfang von 11,9 Milliarden Franken auszubauen.

Der VöV begrüsst, dass das Parlament den notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur auch in dieser Grössenordnung unterstützt. Mit FABI und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes langfristig sichergestellt.

Kürzung der Einlagen in den BIF: Der VöV sagte «Nein»!

In seiner Stellungnahme zum Bundesgesetz über administrative Erleichterungen und die Entlastung des Bundeshaushalts sagte der VöV Nein zu den geplanten Einsparungen im Bundeshaushalt zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der VöV war zudem gegen die Anpassung, dass die im BIF geführten bedingt rückzahlbaren Darlehen durch einfachen Beschluss des Bundesrates in die Bundesrechnung übernommen werden und in Beteiligungen umgewandelt werden können.

Angesichts der grossen Zustimmung zum BIF in der Bevölkerung, im Parlament und in der Branche sind die Einsparungen im Bundeshaushalt zulasten des Bahninfrastrukturfonds für den VöV unverständlich. Das Konstrukt der Finanzierung des BIF bewährt sich.

Reform des Regionalen Personenverkehrs: Der VöV befürwortet die Variante «Optimierung»

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

Cargo sous terrain: Kritische Haltung des VöV

Der VöV steht dem Projekt Cargo sous terrain (CST) kritisch gegenüber: Die Investitionskosten sind unverhältnismässig hoch, die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes und damit die Realisierung von CST ist für den VöV fraglich. Mehr noch: Für den VöV macht dieses Projekt keinen Sinn. Denn es besteht kein Bedarf an einem dritten Infrastrukturnetz, welches zusätzlich und parallel zur bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur gebaut wird. Deshalb besteht auch keine Notwendigkeit für ein Bundesgesetz für den unterirdischen Gütertransport.

Zudem erachtet es der VöV als unrealistisch, dass das 33 Milliarden-Projekt rentabel betrieben werden kann. Er ist der Meinung, dass diese Beträge (oder auch nur ein Bruchteil davon) in Projekte mit deutlich grösserem Nutzen für den Güterverkehr der Schweiz eingesetzt werden können.

«Multimodale Mobilitätsdienstleistungen»: Es braucht kein neues Gesetz

Der Bund leitete Ende 2018 mit einer Vernehmlassung die Förderung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen ein. Im Rahmen seiner Stellungnahme begrüsst der VöV diese Schritte im Prinzip – da jedoch die Mehrzahl der in der Vorlage behandelten Punkte in einer Branchenregelung bereits umgesetzt waren, ist eine gesetzliche Grundlage hierfür nicht notwendig. Gut findet der VöV hingegen, dass im Datenschutzbereich eine Gleichbehandlung von Dritten und Transportunternehmen 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 und somit bereits umgesetzt. Unter den von der öV-Branche festgelegten Bedingungen war und ist es somit auch für Dritte möglich, öV-Tickets zu verkaufen. Für den VöV brauchte es hierzu deshalb keine gesetzliche Grundlage.



Leistungsvereinbarung 2021–2024

Eine gute Bahninfrastruktur ist das «Rückgrat» des öV Schweiz. Gleichzeitig braucht ein zuverlässiger und pünktlicher öV eine gut unterhaltene Bahninfrastruktur. Die Leistungsvereinbarung soll dies über den Bahninfrastrukturfonds sicherstellen – sie betrifft alle Bahnen.

Es geht bei der LV 2021–2024 um einen Kredit von 14.4 Milliarden Franken für die Bahninfrastruktur, das sind 1.2 Milliarden mehr als in der Periode 2017–2020. Der höhere Kredit wird nötig, weil das Schienennetz grösser geworden ist, darauf mehr Züge fahren und aus der höheren Belastung ein grösserer Verschleiss resultiert. Dazu kommt ein gewisser Nachholbedarf in Sachen Unterhalt mit dem Ziel, Verfügbarkeit und Qualität und damit die Pünktlichkeit zu erhöhen.

Zu diesen Herausforderungen kommt die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bis

2023. Diese kommt zwar in grossen Schritten vorwärts, trotzdem ist eine vollständige Umsetzung per 2023 nicht möglich.

Und schliesslich beinhaltet die LV 2021–2024 auch das Branchenprogramm Smartrail 4.0. Mit ihm modernisieren die Schweizer Bahnen das Bahnsystem. Alte Systeme werden abgelöst und dabei das Automatisierungs- und Optimierungspotential ausgeschöpft. Dadurch kann das künftige Angebot robust gefahren und die Kapazität auf dem bestehenden Netz erhöht werden. Damit bleibt die Bahn langfristig wettbewerbsfähig.

Der VöV unterstützt die Vorlage und hat Ende Mai zusammen mit der SBB die Anliegen der Branche an einer Anhörung in der Verkehrskommission des Nationalrates dargelegt. ■

Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

Eine ganze Palette grosser Herausforderungen

Ein Blick auf die wichtigsten Geschäfte des VöV zeigt, wie vielfältig die aktuellen und die künftigen Herausforderungen sind und sein werden. Neben «politischen», wie der Begleitung des AS STEP 2035 durch die parlamentarische Beratung oder der Förderung nicht-fossiler Verkehrsträger im Strassen-öV auch «interne», wie die Bildungspolitik oder der Forschungs- und Entwicklungsfonds.

Den öV der Zukunft weiter entwickeln

Der VöV-Vorstand verabschiedet im Juli 2019 ein Positionspapier, in dem er die grössten Herausforderungen der öV-Branche skizziert und darlegt, welche Erwartungen er an die Regulation hat. Klar ist dabei: Klimaziele sind ohne Steigerung des öV-Anteils nicht erreichbar. Zudem setzt der VöV klar auf die bewährte brancheninterne Zusammenarbeit, also einen Wettbewerb der Ideen.

Unbestritten ist: Der öV steht vor grossen Herausforderungen. Namentlich der Klimawandel, der intermodale Wettbewerb und die Bezahlbarkeit des öV sind Themen, welche die Branche fordern. Sie geht diese Themen jedoch aktiv an und zeigt im Positionspapier auf, wie sie die zahlreichen Herausforderungen bewältigen will. Klar ist, dass ohne Steigerung des öV-Anteils innerhalb der Gesamtmobilität die Klimaziele und diejenigen der Energiestrategie nicht erreichbar sind.

Gleichzeitig wird der öV in verschiedenen Bereichen mit regulatorischen Fragen konfrontiert. Das sind die wichtigsten VöV-Positionen:

- Der VöV steht zu den bestehenden öV-Errungenschaften: Dazu gehören namentlich der unternehmensübergreifende Direkte Verkehr («eine Reise – ein Ticket») mit den aufeinander abgestimmten öV-Anschlüssen sowie die dafür erforderliche gute Branchenzusammenarbeit/Kooperation unter den Transportunternehmen. Der damit einhergehende «Wettbewerb der Ideen» ist eine weitere wichtige öV-Errungenschaft, die dazu führt, dass die Transportunternehmen (TU) zwar nicht im direkten Wettbewerb um einzelne Kunden stehen, sich aber indirekt an Qualität, neuen Innovationen und Effizienz messen.
- Der öffentliche Verkehr ist sehr energieeffizient, die Umweltbelastung tief – deshalb muss der öV-Anteil am Modalsplit steigen!

Fernverkehr			S-Bahn			S-Bahn		
Nach	Gleis	Hinweis	Nach	Gleis	Hinweis	Nach	Gleis	Hinweis
Offen Ursingen Solothurn Biel/Bienne	14		S24 15.21 Wiedikon Enge Thalwil Baar Zug	4		S25 15.43 Wädenswil Pfäffikon SZ		
Zug Arth-Goldau Milano Centrale	8		S15 15.22 Hardbrücke Affoltern am Albis	41		S2 15.44 Oerlikon Zürich Flughafen		
Lucerne Genève-Aéroport	16		S5 15.25 Stadelhofen Uster Pfäffikon SZ	43		S12 15.44 Hardbrücke Altstetten		
SBB Mithouse Paris-Gare de Lyon	15		S8 15.25 Oerlikon Effretikon Winterthur	33		S24 15.44 Wipkingen Zürich Oerlikon		
Baar Zug Roflbaur Lucerne	5		S10 15.25 Selnau Binz Friesenberg Triemli	22		S16 15.45 Stadelhofen Herrliberg		
Zug Frick Basel SBB	17		S9 15.28 Stadelhofen Stettbach Dübendorf Uster	43/44		S2 15.48 Enge Thalwil Wädenswil		
Quartier Clair	10		S3 15.30 Hardbrücke Altstetten Dietikon	41/42		S12 15.48 Stadelhofen Winterthur		
Winterthur Konstanz	4		S5 15.30 Stadelhofen Tiefenbrunnen Uetikon	43/44		S7 15.50 Hardbrücke Oerlikon Winterthur		
Winterthur St. Gallen	12		S5 15.31 Hardbrücke Oerlikon Baden	41/42		S24 15.51 Wiedikon Enge Thalwil Baar Zug		
Winterthur Hausen	18		S5 15.31 Stadelhofen Effretikon Wetzikon	43/44		S15 15.52 Hardbrücke Affoltern am Albis		
Winterthur Bern	12	Gruppen Sek. B	S9 15.34 Hardbrücke Altstetten Affoltern a/A Zug	41/42		S5 15.55 Stadelhofen Uster Pfäffikon SZ		
	15		S10 15.35 Selnau Binz Friesenberg Uetliberg	22		S8 15.55 Oerlikon Winterthur Weinfelden		
	5		S5 15.37 Hardbrücke Oerlikon Niederweningen	41/42		S10 15.55 Selnau Binz Friesenberg Triemli		
	16		S5 15.38 Wiedikon Enge Thalwil Pfäffikon SZ	32		S9 15.58 Stadelhofen Stettbach Dübendorf		
	14	Gruppen Sek. D	S4 15.38 Selnau Saalsporthalle Langnau-Gattikon	21		S4 15.58 Selnau Saalsporthalle Langnau-Gattikon		
	4	Gruppen Sek. D	S16 15.40 Stadelhofen Uster Wetzikon Rapperswil	43/44		S3 16.00 Hardbrücke Altstetten Dietikon Aarau		
	13		S7 15.42 Stadelhofen Meilen Uetikon Rapperswil	43/44		S6 16.00 Stadelhofen Tiefenbrunnen Uetikon		
						S6 16.01 Hardbrücke Oerlikon Baden		

- In diesem Zusammenhang fordert der VöV eine verbesserte Koordination zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung. Der Bund soll zusammen mit den Kantonen auf eine gut aufeinander abgestimmte Raumordnung und Verkehrsplanung hinwirken. Gleichzeitig soll der Bund nichtfossile Antriebe im Strassen-öV fördern und im Sinne einer Anschubfinanzierung einen Teil der Mehrkosten übernehmen, die durch die Ablösung von Dieselnissen durch umweltfreundlichere Busse entstehen.
- Die TU müssen über unternehmerischen Spielraum verfügen, um Innovationen voranzutreiben zu können.

Bildung Technik Eisenbahn: Der Handlungsbedarf ist erkannt

Das Thema fehlender Spezialist/innen im Bereich Eisenbahntechnik und das schwindende technische Know-how innerhalb der Bahnbranche sind seit längerem bekannt. Dies wirkt sich auf die technikrelevanten Bereiche hinsichtlich Schlagkraft, Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit

aus. Deshalb hat der VöV-Vorstand die Arbeitsgruppe «Bildung Technik Eisenbahn (BTE)» beauftragt, bis Sommer 2020 ein «Bildungskonzept BTE» zu erarbeiten.

Einer der Gründe für die ungenügende Anzahl Spezialisten in der Bahntechnik ist der Fokus der Hochschulen auf die neuen Technologien. Die klassischen Felder im Bereich der Ingenieurwissenschaften und dem Verkehr verschwinden zunehmend.

Einführung rauchfreier Bahnhöfe

Der VöV beschloss Ende 2018 die schweizweite Einführung von rauchfreien Bahnhöfen mit Raucherbereichen auf den Perrons. Diese Massnahme erhöht die Aufenthaltsqualität der Kundinnen und Kunden durch mehr Sauberkeit und einen angenehmeren Geruch. Bis Ende Oktober 2019 waren gut 1000 Bahnhöfe mit Raucherbereichen versehen.

Die Bahnhöfe werden dabei in drei Kategorien unterteilt: An grossen Bahnhöfen mit langen Perrons und Fernverkehrshalten wurden zwei Raucherbereiche je Perron eingerichtet, mittlere Bahnhöfe mit einem Raucherbereich je Perron und an kleinen Bahnhöfen und Haltestellen werden die Raucherbereiche an den Zugängen, welche an den Perron grenzen, installiert. Damit wird ein typisch schweizerisches Kompromiss geschaffen, welcher von Respekt und Toleranz geprägt ist.

Nach der Einführung von rauchfreien Bahnhöfen mit Raucherbereichen bei den Zugängen und auf den Perrons ist das Rauchen nur noch in markierten Bereichen auf Perrons sowie vor den Bahnhöfen erlaubt.

smartrail 4.0: das Zukunftsprogramm der Schweizer Bahnen

Die Schweiz ist das Land des öffentlichen Verkehrs. Ein wichtiges Standbein bilden dabei die Bahnen. Damit die Digitalisierung den Kundinnen und Kunden auch nutzt, haben die SBB, der VöV, die BLS, die SOB, die Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) und die RhB gemeinsam das Programm smartrail 4.0 gestartet.

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. smartrail 4.0 führt den Bedarf seitens der Bahnen und die Möglichkeiten seitens der Technologie zusammen und macht die Bahn fit für die digitale Zukunft.

smartrail 4.0 ist in fünf Teilprogramme unterteilt und befasst sich mit der technologischen Entwicklung in den nächsten 20 Jahren. Oberste Ziele: Mehr Kapazität. Höhere Pünktlichkeit. Mehr Sicherheit.

STEP AS 2035: fast 13 Milliarden für das Schienennetz

Das Parlament hat für den Ausbausritt 2035 (STEP AS 2035) mehr Mittel zugesprochen, als der Bundesrat

ursprünglich vorgeschlagen hatte: In der Sommersession 2019 hat auch der Nationalrat den Kredit für den Ausbau des Schienennetzes auf 12,89 Milliarden Franken aufgestockt.

Gemäss Verkehrsperspektiven des Bundes steigt die Nachfrage im Personenverkehr von 2010 bis 2040 um 51 Prozent, im Güterverkehr um 45 Prozent. Um diese Nachfrage auch in Zukunft in hoher Qualität abdecken zu können, muss das Angebot im gesamten öV der Schweiz massiv ausgebaut werden. Ziel des neuen schweizweiten Angebotskonzeptes ist es, eine konsequente halbstündliche Reisekette anzubieten – und auf Korridoren mit grosser Nachfrage sogar eine viertelstündliche. Für den Güterverkehr sind schweizweite Expresszustellungen möglich. Damit dieses öV-Angebot auf der Schiene überhaupt realisiert werden kann, muss die Bahninfrastruktur bis 2035 deutlich ausgebaut werden.

Die Bahninfrastruktur soll dort ausgebaut werden, wo der grösste Nutzen für Kundinnen und Kunden im Personen- und im Güterverkehr entsteht. Das Fahrplanangebot ist massgebend, die Infrastrukturausbauten sind die Folge.

Projekt «Berufsbildung im öV 2022+» gestartet

Nach dem Entscheid des VöV-Vorstandes im Januar 2019 ist das Projekt Berufsbildung 2022+ gestartet. Ziel ist es, die Berufsbilder von «Fachleute öV» und «Detailhandel öV» auf den Lehrstart 2022 hin weiterzuentwickeln.

«Berufsbildung im öV 2022+» steht für die Revisionen und Weiterentwicklungen in den beruflichen Grundbildungen des öV. Die Projektarbeiten sind nach dem VöV-Vorstandsentscheid im zweiten Quartal 2019 unter dem Lead des VöV gestartet. Ziel ist es, die beiden Grundbildungen Fachfrau /Fachmann öV und Detailhandelsfachleute öV im Hinblick auf den Lehrbeginn 2022 so zu überarbeiten und weiter zu entwickeln, dass sie dem aktuellen und künftigen Wandel der Berufsbilder gerecht werden.

Siehe dazu den ausführlichen Text auf Seite 28.

Nichtfossilen Verkehrsträgern im Strassen-öV zum Durchbruch verhelfen

Damit der Strassen-öV auch in der Schweiz künftig eine Vorbildfunktion einnimmt, soll der Bund befristet – im Sinne einer Anschubfinanzierung – einen Teil dieser Mehrkosten übernehmen, um die Durchsetzung von klimaneutralen Bussen in der Fläche zu beschleunigen. Dies ist die Forderung eines im Januar 2019 Postulates der nationalrätlichen Verkehrskommission, welches der Bundesrat zur Annahme empfahl. Der Nationalrat hat es in der Frühlingssession 2019 angenommen.

Die Unterstützung soll befristet sein, da mittelfristig bei hohen Stückzahlen die Kosten sinken werden. Zudem muss die Unterstützung neutral gegenüber allen Technologien sein und alle umweltfreundlichen Antriebsarten gleichbehandeln.

Der Bundesrat hat gestützt auf den Auftrag des Parlaments das Bundesamt für Energie (BFE) beauftragt, eine Studie durchzuführen, um herauszufinden, wie hoch das Potenzial von Elektrobussen ist. Aber: Der Bundesrat hat noch keine konkreten Massnahmen unterbreitet (Stand: 1. Mai 2020). Der VöV arbeitet derzeit zusammen mit dem BFE und dem Büro INFRAS daran, um diese Daten zu generieren. Dazu startete der VöV Ende 2019 eine Umfrage bei den Transportunternehmen, um konkrete Angaben betreffend die Fahrzeuge eruieren zu können.

4,4 Milliarden Franken für den Regionalen Personenverkehr

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist ein tragender Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, indem er attraktive Verbindungen innerhalb von Regionen einschliesslich der Erschliessung von entlegenen Gebieten garantiert. Im Gegensatz zu Fernverkehrslinien können Verkehrslinien im RPV meist nicht kostendeckend betrieben werden. Damit sie trotzdem angeboten werden können, leisten Bund und Kantone Abgeltungen an die Transportunternehmen.

Seit 2013 steht im Personenbeförderungsgesetz, dass die Finanzierung der im regionalen Personenverkehr (RPV) bestellten Leistungen im Rahmen eines vierjähri-

gen Zahlungsrahmens zu erfolgen hat. Für die Fahrplanperioden 2018-2019 und 2020-2021 wurde erstmals ein vierjähriger Verpflichtungskredit abgeschlossen. Dieser hat sich bewährt und ist heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV.

Im Frühling 2020 hat das BAV die Konsultation für den Nachfolgekredit für die Jahre 2022 bis 2025 eröffnet. Der vorgesehene Verpflichtungskredit fällt mit 4,4 Milliarden Franken rund 300 Millionen Franken höher aus als der letzte Verpflichtungskredit. Der Verband öffentlicher Verkehr begrüsst den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit und würdigt die finanzielle Aufstockung.

Ebenfalls positiv bewertet die öV-Branche, dass die finanziellen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie separat aufgearbeitet werden und nicht Gegenstand dieses Kredits sind.

Forschung und Entwicklungsfond (FEF): Der VöV unterstützt sechs Projekte

Diskussionen in VöV-Gremien hatten in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass die Mitglieder grundlegende technische oder wissenschaftliche Fragen haben, die ungelöst oder zumindest zu wenig geklärt sind. Kleinere und mittlere Transportunternehmen können diese Themen aber nicht alleine lancieren, da solche Forschungs- und Entwicklungsprojekte kostenintensiv sind. Deshalb hat der VöV 2018 den Forschungs- und Entwicklungsfonds (FEF) ins Leben gerufen. Er hat zum Ziel, Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich des öV auf Schiene und Strasse mit Schwerpunkt Technik ganz oder teilweise zu finanzieren. Der vorerst auf vier Jahre befristete Fonds verfügt über eine jährliche Einlage von CHF 200'000.

In einer ersten Ausschreibung 2019 wurden für sechs Projekte Beiträge genehmigt.

Die Themen der Forschungsprojekte 2019 waren:

- Komfort in Linienbussen
- Sicherheit auf Bahnübergängen
- Verschleissminderung Rad-Schiene in engen Bögen
- Einsatz besohlter Betonschwellen
- Optimierung von Tunnelbauelementen
- Digitaler Bahnzugang – Zukünftige Kundeninfo beziehungsweise -lenkung

Bis Ende April 2020 bestand die Möglichkeit, weitere Beitragsgesuche einzureichen, über deren Unterstützung wird im Spätsommer 2020 entschieden. Die beteiligten Kommissionen erhalten von der Geschäftsstelle den Vorschlag der zu unterstützenden Projekte. So wird transparent aufgezeigt, welche Anträge in welchen Themenbereichen eingegangen sind. Auf dieser Basis werden in den Kommissionssitzungen über die Gesuche befunden. Bei Gesuchen unter CHF 30'000 gibt die Kommission die Finanzierung frei, darüber entscheidet der Vorstand VöV über die Finanzierung.

Klar ist, dass immer das Subsidiaritätsprinzip gilt: Zuerst müssen Mittel aus Drittquellen angefragt werden (BAV, Projektträger, etc.), bevor ein Projekt mit Mitteln des FEF finanziert werden kann.

VöV und BAV haben 2018 vereinbart, dass sie die jeweiligen Aktivitäten bezüglich Forschung koordinieren, dies in jeweils zwei Sitzungen pro Jahr. Hauptziel ist der Austausch zu aktuellen Forschungsprojekten, um damit Lücken oder Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Durch die Förderung von Forschung und Innovation will das BAV Erkenntnisse generieren, welche dabei helfen, in seinen Aufgabengebieten die Kosten zu optimieren sowie die Sicherheit, Energieeffizienz und Umweltverträglichkeit zu steigern. Die Forschungsförderung (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/forschung.html>) dient dazu, dass der Bund seine Aufgaben so sparsam und effektiv wie möglich erfüllen kann. Das Wissen, welches geschaffen wird, unterstützt durch Übertragungseffekte die gesamte Volkswirtschaft und macht sie dadurch produktiver. ■



Der öffentliche Verkehr im Sog der Corona-Krise



Wie die ganze Welt wurde auch der öV Schweiz von den Auswirkungen der Corona-Krise mit voller Wucht erwischt – allerdings mit einer einzigartigen Situation: Denn der Bundesrat riet einerseits die Bevölkerung davon ab, den öV zu benutzen, verlangte jedoch gleichzeitig von den Transportunternehmen die Aufrechterhaltung eines Grundangebotes.

Die Auswirkungen der Corona-Krise auf den öffentlichen Verkehr der Schweiz waren mit anderen Wirtschaftszweigen nicht vergleichbar. Auf Geheiss von Bund und Kantonen haben die öV-Transportunternehmen auch während des «Lockdowns» ab 16. März 2020 ein grosses öV-Grundangebot aufrechterhalten. Auf gewissen Linien blieb das Angebot fast unverändert, im Ortsverkehr mussten Linien, die der Spitalerschliessung dienen, wegen des «Abstand haltens», verstärkt werden. Der Aufwand fiel bei den Unternehmen praktisch unverändert hoch an.

Gleichzeitig empfahl der Bundesrat, den öV wegen des Ansteckungsrisikos möglichst zu meiden. Praktisch leere Züge und Busse während Wochen waren die Folge. Dadurch fehlten dem öV 80 bis 90 Prozent der Kundinnen und Kunden. Die Diskrepanz zwischen fast unverändertem Aufwand und fehlenden Erträgen betrug pro Monat einige hundert Millionen Franken.

Ab Mitte Mai füllten sich die Busse und Züge zwar wieder, und ab dem 8. Juni 2020 konnte auch der touristische Verkehr den Betrieb wieder aufnehmen. Trotz die-

ser erfreulichen Entwicklung wird es noch lange dauern, bis der öV wieder alle Kundinnen und Kunden zurückgewonnen hat.

Diese Situation führt dazu, dass die öV-Transportunternehmen – trotz grosser Anstrengungen, die Kosten tief zu halten – die finanziellen Lücken nicht alleine tragen können. Damit sie, die mehrheitlich im Besitz des Bundes, der Kantone und Gemeinden sind, sich nicht überschulden, brauchte es also eine Lösung in Form einer finanziellen Unterstützung.

Dieser Meinung war auch die Verkehrskommission des Nationalrates (KVF-N). Ihre in der Sondersession Anfang Mai eingereichte Motion «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr: Der Bund steht in der Pflicht» fand sowohl im Nationalrat wie anschliessend auch im Ständerat eine Mehrheit.

Ziel dieser so genannten Covid-Vorlage: Lösungen für alle Bereiche des öV zu finden und die Vorlage wenn möglich in der Herbstsession 2020 im Parlament zu behandeln. Der VöV möchte an dieser Stelle allen danken, die dazu beigetragen haben und dies noch tun werden, dass eine solche Vorlage zügig erarbeitet wird.

Gleichzeitig stand die öV-Branche im Mai nach den ersten Lockerungsschritten vor einer weiteren Herausforderung: Wie bringt man die Menschen dazu, Leute den öV wieder benutzen und Vertrauen in ihn zu haben, nachdem der Bundesrat wochenlang öffentlich davon abgerate hatte?

Viele dieser und ähnlicher Fragen waren bei Redaktionsschluss dieser Fokus-Ausgabe Ende Mai offen. Ebenso Antworten und Prognosen auf Fragen wie: Wann wird der öV Schweiz von den Passagierzahlen her wieder auf Niveau sein wie vor der Pandemie?

Ebenso offen: Sprechen wir nächstes Jahr auch noch davon, oder ist das längstens wieder «Vergangenheit»?

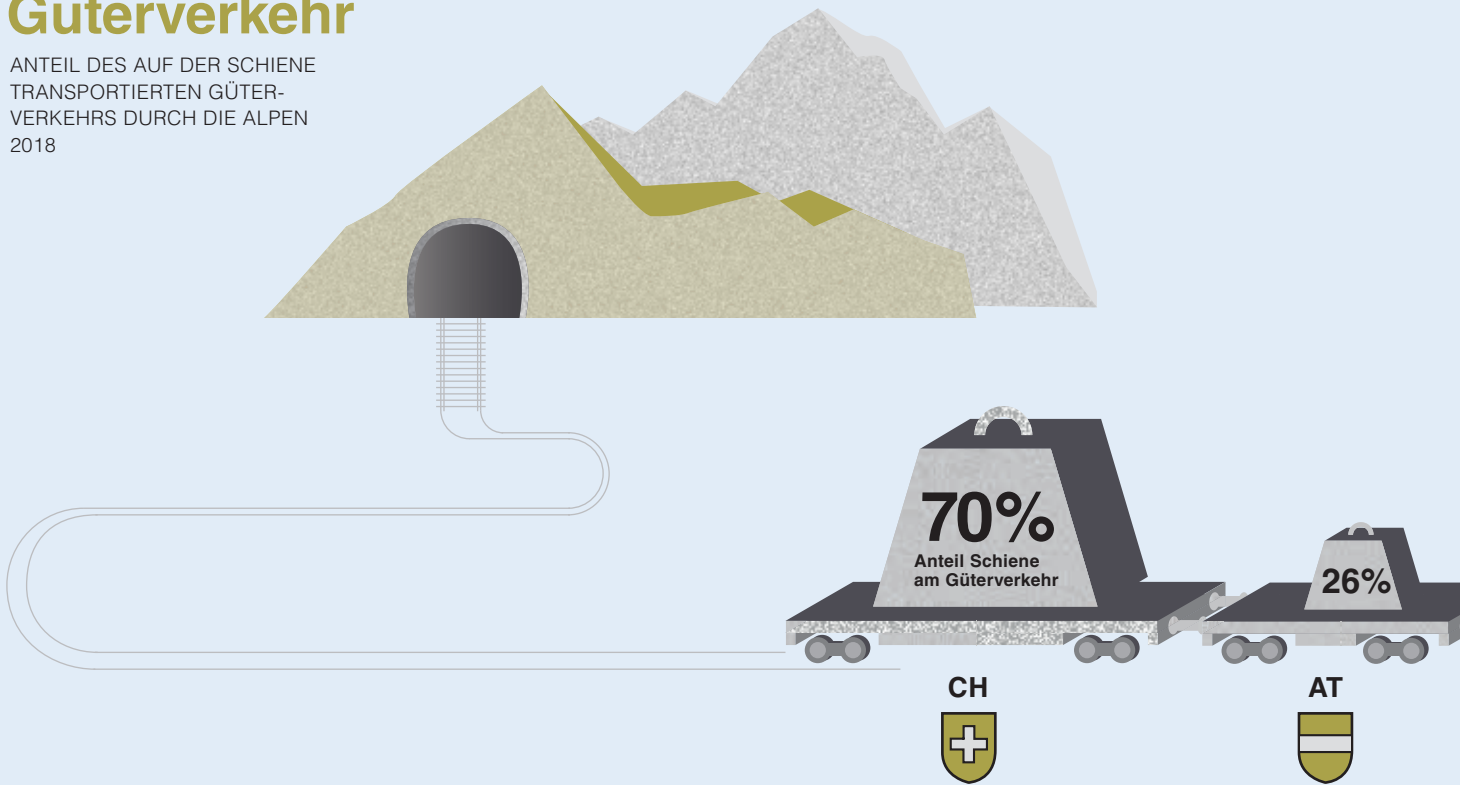
Zahlen und Fakten

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.

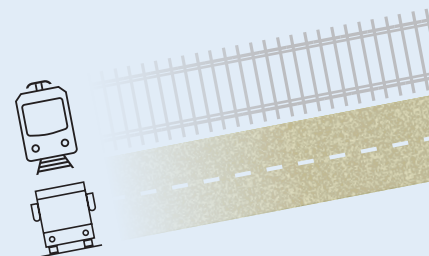
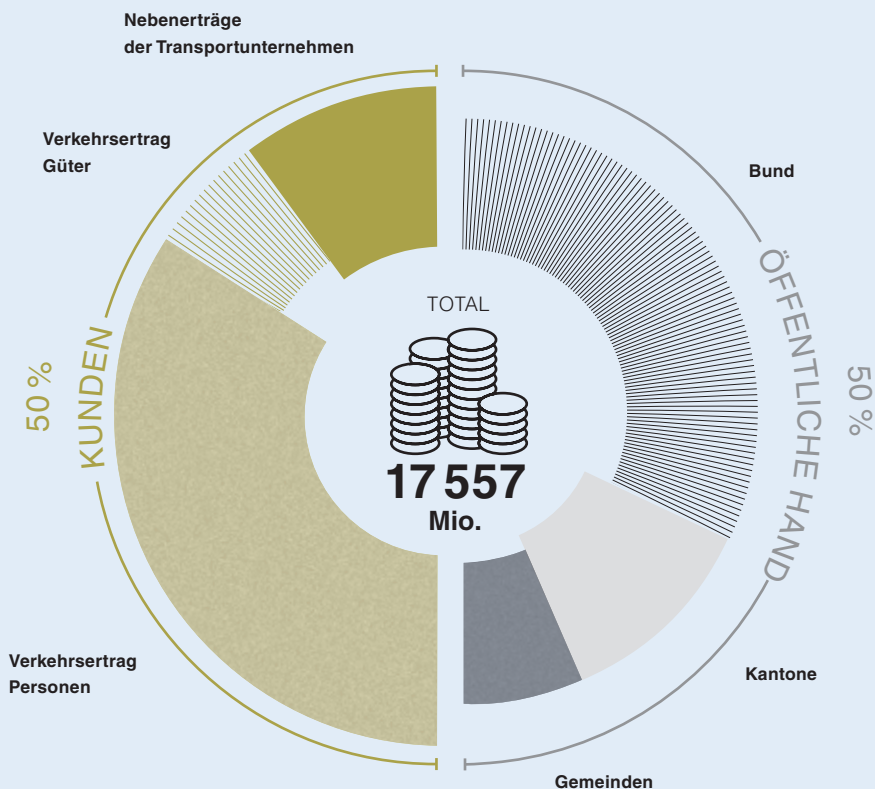
Alpenquerender Güterverkehr

ANTEIL DES AUF DER SCHIENE TRANSPORTIERTEN GÜTERVERKEHRS DURCH DIE ALPEN 2018



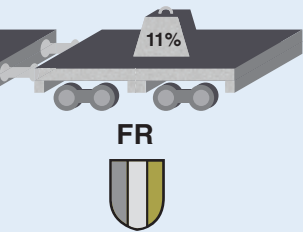
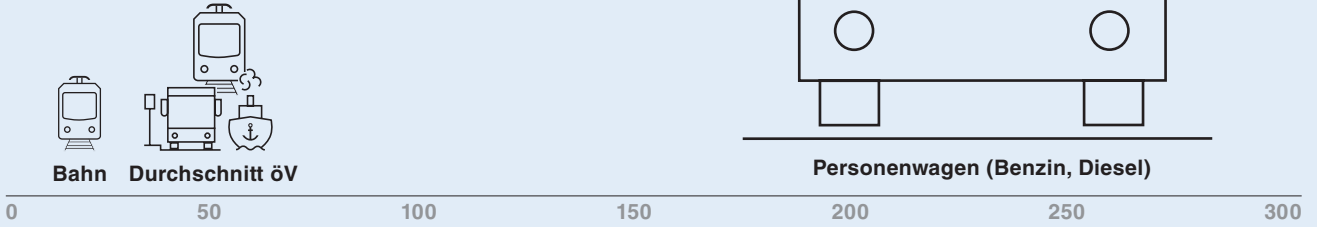
Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

IN FRANKEN 2018



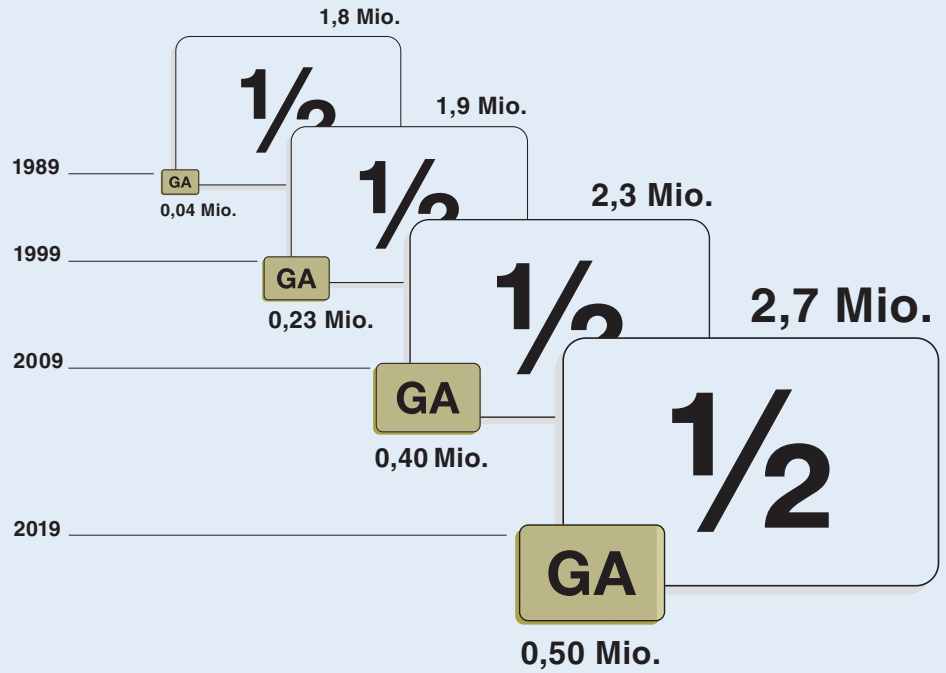
Umwelt

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



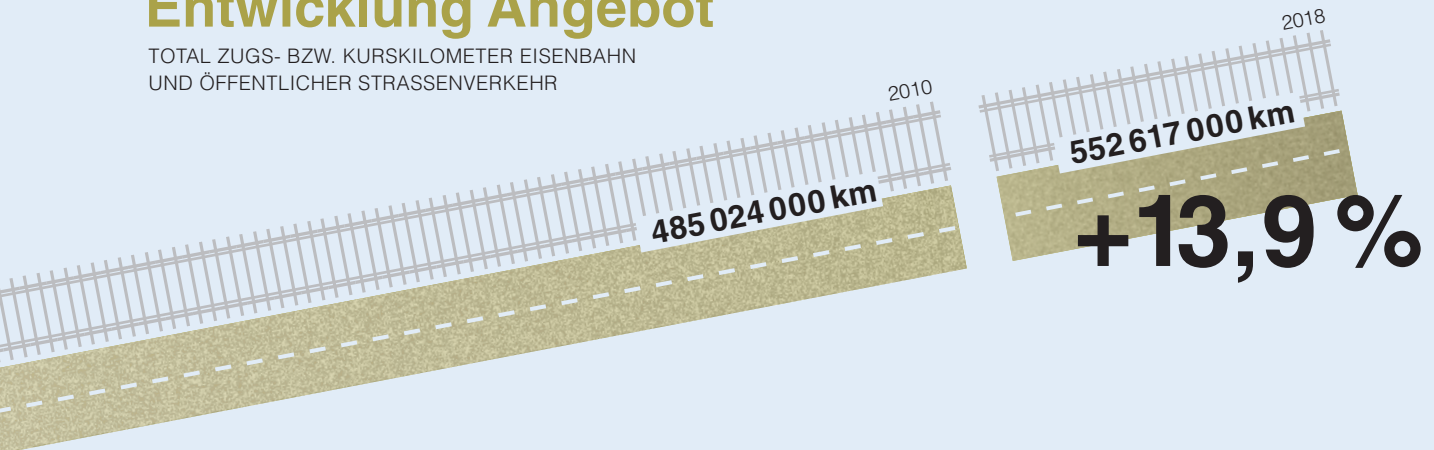
öV-Abo

ANZAHL PERSONEN



Entwicklung Angebot

TOTAL ZUGS- BZW. KURSKILOMETER EISENBAHN
UND ÖFFENTLICHER STRASSENVERKEHR





Interview mit Renato Fasciati, Direktor RhB

«Wir befinden uns in einer spannenden und herausfordernden Zeit»

Als Direktor der Rhätische Bahn und als Mitglied des VöV-Ausschusses ist Renato Fasciati ein profunder Kenner des öV Schweiz – in all seinen Facetten. Als designierter VöV-Präsident will er zusätzliche Verantwortung übernehmen – zum Beispiel indem darauf hin gearbeitet wird, den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verschieben.

[Renato Fasciati, wie erlebt eine vorwiegend touristisch ausgerichtete Bahn wie die RhB die ganzen Wirren rund um das Coronavirus?](#)

[Renato Fasciati](#) In den letzten Monaten erlebten wir riesige Gegensätze. Nach dem Rekordjahr 2019 im Personenverkehr und Autoverlad sowie einem vielversprechenden Start ins Jahr 2020 brach aufgrund der Anordnungen des Bundesrates die Nachfrage, insbesondere im touristischen Bereich, schlagartig ein. Die kurzfristigen Fahrplananpassungen, die betrieblichen Anordnungen und vielen Absprachen hielten unsere Mitarbeitenden und die speziell eingesetzte Taskforce sehr auf Trab.

[Wie ist der Stand \(Anmerkung der Redaktion: Das Interview fand Ende April 2020 statt\) bezüglich Ertragsausfällen? Die RhB gehört ja grossmehrheitlich dem Kanton Graubünden.](#)

Die Frequenzen brachen im Durchschnitt zwischen 80-90 Prozent ein, je nach Entwicklung der Pandemie rechnen wir in diesem Jahr aktuell mit Ertragsausfällen von bis zu 40 Mio. Franken. Da wir im Personenverkehr (ohne Glacier Express) einen Kostendeckungsgrad von über 60 Prozent hatten, trifft uns der Einbruch der Verkehrserträge stark.

[Wie haben sie die Politik, den Bund und den VöV in dieser Zeit wahrgenommen?](#)

Wie für alle Verantwortlichen ist die aktuelle Krise eine grosse Herausforderung, da wir eine Pandemie solchen Ausmasses seit Jahrzehnten nicht erlebt hatten. Ich bin der Auffassung, dass die Politik auf allen Stufen beherzt und pragmatisch eingegriffen hat. Die raschen Veränderungen der Situation führten zu diversen Kurskorrek-

turen, welche es für alle Beteiligten anspruchsvoll machten. Die Systemführer Bahn und Bus haben einen guten Job gemacht und der VöV kam seiner Rolle als Branchenverband meines Erachtens sehr gut nach. Der VöV hat massgebend dazu beigetragen, dass die Branche rasch eine gemeinsame Haltung gefunden und die politische und finanzielle Unterstützung erhalten hat.

«Oft können wir die Anliegen der Meterspurbahnen und touristischen Unternehmen im Verband vertreten.»

Wie nimmt eigentlich der Kanton Graubünden, beziehungsweise seine Einwohnerinnen und Einwohner, den öV der Schweiz aus dem südöstlichsten Teil des Landes wahr?

Innerhalb des flächenmässig grössten Kantons hat der öV zwei wichtige Funktionen. Zum einen stellt er die Erschliessung der Regionen für die Bevölkerung und Gäste sicher. Zum anderen sind die weltbekannten Linien des öV (etwa die UNESCO Welterbe-Strecke Albula/Bernina oder auch der Bernina und Glacier Express) Hauptattraktionen im Tourismus und locken jährlich Hunderttausende von Gästen aus aller Welt an. Die Identifikation der Einheimischen und Gäste von Graubünden mit der RhB ist demzufolge sehr gross. Gleichzeitig stellt der öV für Graubünden auch die schnellste und komfortabelste Verbindung nach Zürich und andere Städte dar und nimmt – hoffentlich bald wieder – stark zu.

Welches sind die besonderen Herausforderungen für den Direktor der grössten Meterspurbahn? Und welches für eine Meterspurbahn an sich?

Die Rhätische Bahn steckt mitten in der grössten Modernisierung ihrer Geschichte. Neben der grössten Rollmaterialbeschaffung werden aktuell vier Doppelspurabschnitte fertiggestellt, zirka 100 Bahnhöfe behindertengerecht ausgebaut und unzählige Brücken und Tunnels nach über 130 Betriebsjahren saniert. Es entsteht ein neuer Albulatunnel und der Fahrplan wird schritt-

weise auf Halbstundentakt ausgebaut. Neue Angebote wie zum Beispiel die Excellence Class im Glacier Express und ein internationales Vertriebsnetz fordern unseren Marktbereich heraus. Dabei ist der Betrieb des hauptsächlich einspurigen Netzes mit den vielen Baustellen und anspruchsvollen klimatischen Verhältnissen jederzeit sicher und zuverlässig sicherzustellen.

Die Herausforderungen der Meterspurbahnen sind sehr ähnlich wie diejenigen der Normalspurbahnen. Ein Unterschied besteht jedoch darin, dass aufgrund der oftmals kleineren Unternehmensstrukturen vielfach pragmatischere Lösungen gefunden werden müssen, und Verantwortliche meist einen breiteren Verantwortungsbe- reich besitzen, als bei den spezialisierteren Normalspurbahnen. Das macht es für alle Stufen sehr interessant.

Etwas naiv gefragt: Spielt es überhaupt für den Betrieb eine Rolle, welche Spurbreite eine Bahn hat?

Im Grundsatz überhaupt nicht. Das System Rad-Schiene funktioniert bei 1.0 oder 1.435 m technisch gleich. Unterschiedliche Herausforderungen ergeben sich durch die bei Meterspurbahnen oft grösseren Neigungen (bei der RhB bis 70 Promille im Adhäsionsbereich), welche bei einigen Bahnen Zahnstangensysteme oder spezielle Bremssysteme erfordern. Hohe Geschwindigkeiten sind bei geringerer Spurweite zudem anspruchsvoller. Unsere schnellsten Züge sind auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt.

Und welche Rolle spielt die RhB innerhalb des Verbandes? Eine andere als beispielsweise die SBB, PostAuto oder die BLS?

Genauso wie die grossen oder viele kleinere Transportunternehmen im VöV versuchen wir einen Beitrag für den Zusammenhalt und die Weiterentwicklung der gesamten Branche zu leisten. Wir haben Vertreterinnen und Vertreter in verschiedenen Gremien und Kommissionen. Oft können wir die Anliegen der Meterspurbahnen und touristischen Unternehmen im Verband vertreten und teilweise auch als Brückenbauer fungieren.

Wie beurteilen Sie die brancheninterne Zusammenarbeit, einerseits zwischen den Bahnen verschiedener Systeme, andererseits zwischen Bahnen und Bus- und Trambetrieben?

Grundsätzlich funktioniert die Zusammenarbeit in der Branche meines Erachtens sehr gut. Etablierte Strukturen und das Engagement vieler Transportunternehmen stellen dies sicher. Dies zeigt sich gerade in der aktuellen Corona-Krise. Naturgemäss sind die Gemeinsamkeiten bei den Unternehmen gleicher Systeme jedoch grösser, was sich in einer engeren Zusammenarbeit manifestiert, beispielsweise unter den Meterspurbahnen, welche sehr eng kooperieren. Im technischen Bereich sind die Bahnen, Busse und Trambetriebe eher separat unterwegs, hingegen sind die Gemeinsamkeiten im Markt-/Kundenbereich gross. Die einzelnen Segmente können nach meinem Dafürhalten noch viel voneinander lernen.

Sie stellen sich im Herbst 2020 an der VöV-Generalmversammlung in Neuenburg zur Wahl als neuer Präsident des VöV. Was reizt sie nach Ihrer Tätigkeit im Vorstand und im Ausschuss am sagen wir mal «höchsten Amt» des Verbandes?

Ich habe dieses Amt nicht aktiv gesucht, fühle mich durch die Nomination aber geehrt und herausgefordert, meinen Beitrag auch in dieser Funktion zugunsten der gesamten Branche zu leisten. Wir befinden uns in einer spannenden und herausfordernden Zeit und es reizt mich, mitzuhelfen, die Interessen der Branche zu vereinen und mit der professionellen Geschäftsleitung und den Gremien die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr aktiv zu verbessern.

Wo sehen Sie die grössten Herausforderungen für die öV-Branche und den VöV – einmal ganz losgelöst von der Corona-Krise?

Der Modalsplit soll zugunsten des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs verschoben werden, wobei das Nachfragewachstum finanziell und bautechnisch verkraftet werden muss. Weiter gilt es, das Wachstum und die Komplexität des Systems und Vorschriften im Griff zu halten und die Rolle der Transportunternehmen im multimodalen Bereich zu festigen. Schliesslich sehe ich bei der langfristigen Finanzierung der Transportunter-



nehmen und von Innovationstätigkeiten einen Handlungsbedarf.

Welche Erwartungen haben Sie an den VöV, beziehungsweise an die Branchenzusammenarbeit?

Der VöV soll die Interessen der gesamten öV-Branche vereinen und vertreten, vom kleinsten Busbetrieb bis zum grössten Bahnbetrieb, vom städtischen Tram bis zur Zahnradbahn. Ich möchte, dass sich die Vertreter der Transportunternehmen weiterhin so aktiv in den Kommissionen und Gremien zugunsten tragfähiger Lösungen einbringen und kompromissbereit sind. Schliesslich erwarte ich, dass die Vertreter des Verbandes die Zusammenarbeit mit der Politik und verschiedenen Organisationen weiterhin so gut pflegen, damit die Interessen der Branche gesichert werden. Ich freue mich, hier einen aktiven Beitrag leisten zu können.

Haben Sie betreffend den öffentlichen Verkehr einen Wunsch?

Ich wünsche, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz weiterhin auf die grösste Zustimmung und Unterstützung der Bevölkerung in der Welt zählen darf und so seinen Beitrag an das Funktionieren des Landes und die Lebensqualität der Menschen leisten kann.

Was macht Renato Fasciati, wenn er nicht arbeitet?

In meiner Freizeit fordern mich unsere vier Kinder samt Haus und Garten sehr. Oft findet man mich zudem auf dem Bike, auf Wanderwegen oder Tourenskis in der Bündner Bergwelt. ■

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. Er vertritt die Anliegen der Branche und seiner Mitglieder gegenüber den Behörden auf kantonaler und nationaler Ebene. Der VöV unterstützt alle Bestrebungen für einen attraktiven, kundenfreundlichen und umweltfreundlichen öV. Und er informiert die Öffentlichkeit über die Bedeutung und Herausforderungen des öV Schweiz – und seinen wichtigen Beitrag an die Erreichung der Klimaziele. Zudem engagiert sich der VöV bei öV-relevanten Themen in Abstimmungskampagnen und vor parlamentarischen Beratungen.



Der VöV ist der Branchenverband der öV-Transportunternehmen und zählt 146 Mitglieder aller Grössenordnungen und Verkehrsarten. Seine Mitglieder aus den Bereichen Bahn, Bus, Tram, Schiff und Seilbahn transportieren jeden Tag über 1,5 Millionen Reisende – also 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. Damit das so bleibt, ist eines der Kernziele des VöV. Ein nationaler Branchenverband wie der VöV hat zwei Hauptzielgruppen: Die eigenen Mitglieder sowie Politik und Behörden. Dabei sorgt der Verband dafür, dass der Informationsaustausch zwischen diesen beiden Gruppen koordiniert

abläuft: Der VöV sammelt 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 Pressekonzferenz auch die Öffentlichkeit.

Die Geschäftsstelle des VöV befindet sich in Bern. ■

Bildung im VöV

Digitalisierung und die Berufsbildung im öffentlichen Verkehr

Die Einführung von digitalen Technologien in immer mehr Arbeits- und Lebensbereichen, die so genannte Digitalisierung, beeinflusst und verändert die bisherigen Wirtschaftsstrukturen genauso wie alle anderen Lebensbereiche der Gesellschaft – auch im öffentlichen Verkehr. Digitale «Instrumente» sind an vielen Arbeitsplätzen bereits Alltag. Sie verändern diesen Alltag: Es verändern sich Arbeitssituationen, Formen der Zusammenarbeit und die Anforderungen an die verlangten Kompetenzen der Mitarbeitenden. Dadurch verändern sich auch die bestehenden Berufsbilder – und Berufsbildung.



Die digitalen Technologien eröffnen auch in der Arbeitswelt neue Möglichkeiten. Was bedeutet dies für den öV und die Berufsbildung im öV? Und wie reagiert der VöV, der stark in der Aus- und Weiterbildung im öV involviert ist? Werden Berufsleute im öV gefragt, welche Veränderungen sie in ihrer Praxis am Arbeitsplatz durch die Digitalisierung erleben, so nennen sie – durchaus vergleichbar mit anderen Branchen – Veränderungen in der Kommunikation, und zwar sowohl in der Interaktion mit Kundinnen und Kunden wie auch mit den Arbeitskolleginnen und -kollegen. Sie beschreiben ferner Veränderungen, die sich durch die vermehrte Zusammenarbeit mit digitalen Algorithmen und beim Umgang mit immer grösser werdenden Datenmengen ergeben.

Die Kommunikation mit Arbeitskolleginnen und Ansprechpartnern wird vermehrt unterstützt durch elektronische Medien.

Die Diagnose und Wartung von Fahrzeugen verändert sich unter dem Einfluss der Digitalisierung ebenso wie das Lenken von Fahrzeugen mit zunehmenden Assistenzsystemen. Die Planung von Personal und Fahrzeugen

ebenso wie die Erstellung von Zusatzangeboten durch neue digitale «tools», aber auch die Art und Weise, wie die eigene Arbeit im Hinblick auf die Optimierung von Prozessen dokumentiert wird.

Wandel von Kompetenzanforderungen

Diese vielfältigen Veränderungen am Arbeitsplatz gehen einher mit veränderten Anforderungen an die Kompetenzen der Berufsleute. Treiber ist dabei nicht die Digitalisierung allein. Neue Anforderungen an Kompetenzen ergeben sich auch daraus, dass die Bedeutung der sogenannten überfachlichen Kompetenzen (z.B. Problemlösekompetenz, Kommunikationskompetenzen und Teamfähigkeit) im Arbeitsalltag in den letzten Jahren wieder stark zunimmt.

Die Kommunikation mit Arbeitskolleginnen und Ansprechpartnern wird vermehrt unterstützt durch elektronische Medien. Gleichzeitig ist vermehrt Arbeiten im Team gefragt, was zu einer Veränderung in der Kommunikationskultur führt und die Anforderungen an Austausch und Kommunikation erhöht.

Im direkten Kontakt mit Kund/innen und Kunden steigt der Bedarf, gezielt auf spezifische Bedürfnisse von Kundengruppen (z.B. mit eingeschränktem Zugang zu digi-

talen Technologien) einzugehen; einfache Billete lösen die Fahrgäste vermehrt selber, die verbleibenden Beratungsgespräche werden anspruchsvoller etwa durch die

Für kompetente Ausübung der Berufstätigkeit ist es entscheidend, dass neue digitale Technologien gezielt genutzt werden können.

steigende Produktevielfalt (Vielfalt im Billetsortiment und den Tarifen).

Für kompetente Ausübung der Berufstätigkeit (etwa in der Beratung der Reisenden oder in der Planung eines öV-Zusatzangebots für eine Veranstaltung) ist es entscheidend,

dass neue digitale Technologien gezielt genutzt werden können. Gleichzeitig soll aber auch erfolgreich im Team und mit externen Ansprechpartnern zusammengearbeitet und Kund/innen kompetent und gemäss ihren spezifischen Bedürfnissen beraten und begleitet werden können.

Konsequenzen für die Berufsbildung und Handlungsbedarf für die Aus- und Weiterbildung

Die erwähnten Beispiele sind einige unter vielen. Wenn sich nun in vielen Arbeitssituationen die Kompetenzanforderungen verändern, so hat dies Konsequenzen für die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden. Es muss ein entsprechender Bildungsbedarf abgeleitet werden. Angesichts der Geschwindigkeit, mit der die Veränderungen im Berufsalltag an vielen Orten zurzeit stattfinden,



stellt sich die Frage, ob die notwendigen Veränderungen in der Ausbildung schnell genug vorgenommen werden können, insbesondere in der beruflichen Grundbildung, wo die Anpassung der Bildungspläne bisher im Fünf-Jahresrhythmus erfolgt.

In der Berufsbildung auf nationaler und kantonaler Ebene ist der Handlungsbedarf erkannt und im Rahmen der Strategie Berufsbildung 2030 adressiert. Es braucht gute Rahmenbedingungen und verschiedene Massnahmen, die es erlauben Veränderungen, insbesondere durch Digitalisierung bedingte, zu antizipieren und frühzeitig in den inhaltlichen Weiterentwicklungen der eidgenössisch anerkannten Bildungsangebote zu berücksichtigen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Berufsbildung mit der Digitalisierung Schritt hält. So plädiert der Trendbericht des schweizerischen Observatoriums für die Berufsbildung «OBS EHB» für ein flexibleres Berufsbildungssystem, das dem schnellen technologischen Wandel Rechnung trägt. Wichtig ist zum Beispiel, dass die Bildungspläne von beruflichen Grundbildungen künftig offener formuliert werden und es den Ausbildungsverantwortlichen an allen Lernorten überlassen, notwendige Anpassungen schneller vorzunehmen. Der VöV trägt dem Wandel Rechnung durch Anpassung der beruflichen Grundbildungen im öV.

«Berufsbildung im öV 2022»: Der Stand im Frühjahr 2020

«Berufsbildung im öV 2022+» steht für die Revisionen und Weiterentwicklungen in den beruflichen Grundbildungen des öV. Die beiden Grundbildungen Fachfrau /Fachmann öV und Detailhandelsfachleute öV werden auf den Lehrbeginn im August 2022 grundlegend überarbeitet und dem Wandel der Berufsbilder angepasst.

In den kommenden Jahren ist gut ausgebildeter Nachwuchs, der für das Funktionieren des Systems sorgt und flexibel auf künftige Entwicklungen reagieren kann, sehr gefragt- sowohl in den Bereichen der Ressourcenplanung, der Betriebszentralen oder städtischen Leitstellen verschiedener öV-Transportunternehmen wie auch in der direkten Beratung und Begleitung der Fahrgäste an ver-

schieden Orten, auf unterschiedlichen Kanälen und über die ganze Transportkette hinweg.

Die Grundlagenarbeiten sind in den beiden Projekten «Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ» und «Detailhandelsfachfrau/-fachmann öffentlicher Verkehr EFZ» abgeschlossen. Es liegen sowohl ein neues Qualifikationsprofil, als auch ein überarbeiteter Bildungsplan mit den Leistungszielen sowie die Bildungsverordnung mit den regulatorischen Eckwerten vor.

Der VöV trägt dem Wandel Rechnung durch Anpassung der beruflichen Grundbildungen im öV.

Bei den Fachleuten öV liegt die Trägerschaft und die Verantwortung für diese Grundlagendokumente vollumfänglich beim VöV. Beim Detailhandel ist der VöV für die branchenspezifischen Teile (insbesondere die überbetrieblichen Kurse) verantwortlich, die Gesamtverantwortung für Bildungsplan und -verordnung liegt bei «Bildung Detailhandel Schweiz» (BDS) als Trägerschaft der Verkaufsberufe.

Neuerungen in der Berufslehre Fachleute öV

Das Profil der Grundbildung wurde grundlegend überarbeitet. Es ist ein erweitertes Berufsbild entstanden, das einen klaren Fokus auf die betriebliche Planung, Lenkung und Überwachung des Verkehrs hat, dadurch breiter ist als der bisherige Schwerpunkt Planung und aus vier Handlungskompetenzbereichen besteht:

- Planen und umsetzen des Kundenangebotes;
- Sicherstellen des operativen Betriebs
- Kommunizieren mit Kundinnen und Kunden sowie Ansprechpartnern
- Optimieren von Angeboten und Betriebsabläufen

Bei der Formulierung der Grundlagendokumente wurden folgenden Anforderungen berücksichtigt:

- Sie sollten in den Transportunternehmen verschiedener Sparten und unterschiedlicher Betriebsgrösse, unabhängig von den spezifischen betrieblichen Prozessen anwendbar sein.
- Sie erlauben die Vermittlung eines breiten Basiswissens für das Funktionieren des Gesamtsystem öV.
- Es sind die antizipierbaren Zukunftskompetenzen (insbesondere Einbezug Einfluss der Digitalisierung durch vermehrte elektronische Tools in der Planung und in der Überwachung und Lenkung der Betriebsabläufe) berücksichtigt.
- Der Stellenwert und die Vermittlung der überfachlichen Kompetenzen (Methoden-, Sozial- und Selbstkompetenzen) wird gestärkt.
- Die Sprachkompetenzen als Schlüsselfaktor eine hohe Bedeutung durch die Vermittlung einer zweiten Landessprache und Englisch in der Schule

Durch ein generalisiertes Profil kann die Grundbildung Fachleute öV zukünftig flexibler auf – zum Beispiel technologisch bedingte – Entwicklungen in der Branche angepasst werden.

Durch ein generalisiertes Profil kann die Grundbildung Fachleute öV zukünftig flexibler auf – zum Beispiel technologisch bedingte – Entwicklungen in der Branche angepasst werden.

Die revidierte Berufslehre Fachleute öV ist ein entscheidender Hebel für die Nachwuchssicherung in den betrieblichen Tätigkeiten (Planung, Lenkung und Überwachung) der Transportunternehmen. Für kleinere und mittlere TU, die bisher in diesen Bereichen keine eigenen

Lernenden ausbilden konnten, bietet die überarbeitete Grundbildung neues Potential. Das revidierte Profil des Berufes erlaubt es künftig, Lernende in breiteren Einsatzgebieten zu beschäftigen.

Neuerungen in der Berufslehre Detailhandel öV

Die öV-Branche nutzt die laufende Revision der Verkaufsbereufe (Verkauf 2022+) für die Erweiterung ihres Profils um die Tätigkeits- respektive Einsatzbereiche «Zugbegleitung, respektive Kunden- oder Reisebegleitung» und «Contact Center».

Die branchenspezifischen Ausbildungsziele sind unter Beteiligung von Berufsleuten und Vorgesetzten aus fast allen Transportunternehmen, die im Detailhandel bisher bereits ausbilden, überarbeitet worden.

Durch die Integration der Zugbegleitung in die öV-Branche im Detailhandel öV 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 Beratung und Begleitung der Fahrgäste auf dem Zug werden wichtiger. Sie verlangen grundsätzlich dieselbe dienstleistungsorientierte Haltung und Kompetenzen wie die Beratung von Kundinnen und Kunden vor oder nach einer Reise.

Die Digitalisierung wird Berufsbilder verändern (oder hat sie schon) und nach anderem Know-how und in der Regel neuen Fähigkeiten verlangen. Der VÖV engagiert sich mit seinen Partnern und Mitgliedern für eine starke und zukunftsorientierte Bildung im öV. Denn sie bildet auch unter Einfluss der Digitalisierung das Fundament für Transportunternehmen und Jugendliche – um auch zukünftig einen leistungsfähigen öV anbieten zu können. ■

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 Küchler-Lehmann (Vorsitzender der GL SOB), Andreas Meyer (CEO SBB; bis 31. März 2020), 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 (CEO SBB; ab 1. April 2020), Bernard Guillelmon (CEO BLS), Fabian Schmid (Direktor RBS), Helmut Eichhorn (Geschäftsführer Alliance SwissPass)

Es fehlen:

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

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

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

www.voev.ch/fakten-argumente



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

info@voev.ch
www.voev.ch