

FOKUS



ÖV

2022/23

Impressum

Herausgeber: Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, CH-3000 Bern 6
info@voev.ch, www.voev.ch

Redaktion: Roger Baumann

Gestaltung: Adrian Remund, Philipp Lädach

Übersetzung: Bruno Galliker, Floriane Moerch

Abbildungen: © **Bilder**
S. 4: VöV, VBZ | S. 5, 6, 19, 21, 22, 34, 35, 45: VöV, Adrian Moser | S. 7: VöV, MGB | S. 8: VöV, railCare
S. 10: VöV, VBG | S. 13, 17: VöV, SBB | S. 14: Alliance SwissPass | S. 16: VöV, Thomas Hodel
S. 26: VöV, ZVV | S. 29: Andrea Larry | S. 30-33: VöV/Keystone, Valeriano Di Domenico
S. 33: Post CH Netz AG | S. 36, 37: VöV, Christine Strub | S. 38: VöV | S. 40: eggerx/Giorgio Tuti
S. 43: VöV, TPF
© **Info-Grafik**
S. 24/25 | In Zusammenarbeit mit www.heyday.ch

Druck: Vögeli AG, Langnau

Auflage: D: 700 Ex., F: 250 Ex.

© 2022, VöV

Inhalt

Editorial

5 Die Herausforderungen angehen und den öV weiterentwickeln

öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors

6 Der öV ist gut aufgestellt – auch für anspruchsvolle Zeiten

Verkehrspolitik: Die wichtigsten Geschäfte

8 VöV-Kernthemen bewegen das Parlament

Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

11 Klima: Steigerung des öV-Anteils als Teil der Lösung

Interview mit Véronique Stephan und Christa Hostettler

18 «So können wir eine Willkommens-Kultur im öffentlichen Verkehr schaffen»

Zahlen und Fakten

24 Die Fakten zum öV Schweiz

Bildung: Über die Schule alle Kinder erreichen

26 Der ZVV macht Schule

28 «Mit unseren Angeboten für die Schulen haben wir offene Türen eingearannt»

Jubiläumsanlass in Baden und Zürich Altstetten

30 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz – Feier mit der Spanisch-Brötli-Bahn

VöV-Tagung «BUS 22» in Freiburg

34 Auftritt der Busse mit umweltfreundlichem Antrieb

Bildung im VöV

36 Die erste Schweizer Gleisbau-Meisterschaft an den SwissSkills

39 Fachkräfteoffensive: Railway Summer Camp 2022 mit 50 Studierenden

Carte Blanche: Giorgio Tuti

40 Der öffentliche Verkehr an einem Wendepunkt!

Der Verband öffentlicher Verkehr

42 Der VöV gestaltet die Erfolgsstory öV Schweiz mit!

VöV-Generalversammlung 2022

44 Generalversammlung des VöV in Lausanne: Ein Hauch von Olympia

Editorial

Die Herausforderungen angehen und den öV weiterentwickeln

Vor knapp zwei Monaten haben wir mit einem würdigen Anlass in Baden und Zürich 175 Jahre Schweizer Bahnen gefeiert. Das Jubiläumsfest hat die enorme Bedeutung des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt – damals, in den Gründerjahren, ebenso wie heute und auch in der Zukunft. Das gilt aber nicht (mehr) nur für die Eisenbahn, sondern für den ganzen öV Schweiz mit seiner flächendeckend grossen Bedeutung: In Städten, auf dem Land, im Berufsverkehr wie auch im Freizeitverkehr und im touristischen Verkehr.

Der Blick zurück hat uns gezeigt, dass sich der öffentliche Verkehr seit seinen Anfängen ständig weiterentwickelt hat. Dank der guten Branchenzusammenarbeit konnten so auch stets die anstehenden, zum Teil grossen Herausforderungen gemeistert werden.

Geeint nehmen die Transportunternehmen auch heute die vielen Herausforderungen an, aber auch die Chancen wahr. Der VöV setzt sich dafür ein, dass das heutige schon sehr gute öV-System nicht nur gut bleibt, sondern sich auch stetig weiterentwickelt. Dabei muss immer der Kundennutzen im Vordergrund stehen – im Personen- wie im Güterverkehr! Ich bin überzeugt, wir sind da auf gutem Weg, bleiben aber stets gefordert.

Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Teil in der Klimadiskussion, denn er ist sauber und energieeffizient. Die Verkehrswende mit der Abkehr vom CO₂ geht aber nicht ohne den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur. Sie bildet das eigentliche Rückgrat des gesamten öV der Schweiz. Selbstverständlich muss dabei immer der öffentliche Verkehr als Ganzes betrachtet werden, denn gute öV-Anschlüsse in den Verkehrsknoten sind wichtig.

Der öffentliche Verkehr von heute hat ein grosses Potenzial im Freizeitverkehr. Als Branche sind wir hier gefordert – auch wenn wir heute schon einige gute Lösungen anbieten. Ich denke da beispielsweise an Direktzüge von den Städten in die Berggebiete, oder auch an die Verknüpfung des öV mit den Bergbahnen, wie sie bereits mancherorts realisiert worden sind.

Gerne setze ich mich für die vielfältigen Anliegen der VöV-Mitglieder und der gesamten öV-Branche ein – und danke allen Beteiligten für die gute und konstruktive Zusammenarbeit. Packen wir die Chancen der Zukunft optimistisch und gemeinsam an!



Renato Fasciati, Präsident VöV

Dr. Renato Fasciati, Präsident VöV



öV-Politik aus der Sicht des VöV-Direktors

Der öV ist gut aufgestellt – auch für anspruchsvolle Zeiten

Ich bin froh, dass wir die Zeit der Corona-Pandemie gemeinsam gut gemeistert haben – und, dass die Kundinnen und Kunden wieder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Das zeigt uns, dass unsere Kundinnen und Kunden die Stärken des öV kennen und schätzen – auch wenn wir als öV-Branche ab und zu von ihnen kritisiert werden.

Aber kaum konnten wir «Covid-19» (mehr oder weniger) hinter uns liegen lassen, fordert uns eine neue, ebenso ungewisse Herausforderung heraus: Die «Strommangel-lage». Auch wenn jetzt, im September 2022 noch unklar ist, was dies konkret bedeuten wird: Ich bin zuversichtlich, dass wir auch diese Herausforderung als Branche zusammen meistern werden.

Diese Herausforderung ist nicht die einzige, es gibt eine weitere, längerfristige und grosse: Die «Verkehrswende», die Abkehr vom CO₂. In diesen Wochen führt uns die Energieabhängigkeit vom Ausland unsere Verletzlichkeit vor Augen. Dabei betone ich gerne: Der öV ist gut positioniert; er ist sauber und äusserst energieeffizient. Dies sind wichtige Stärken. Der öV ist deshalb in der gesamten Klimadebatte Teil der Lösung.

Die öV-Branche nimmt die vielfältigen und grossen Herausforderungen an – und handelt. Ein gutes Beispiel ist die VöV-Tagung «BUS 22» von Mitte Mai 2022 in Freiburg: 21 von 26 ausgestellten Bussen waren mit einem umweltfreundlichen Antrieb ausgerüstet. Die BUS 22 hat das grosse Engagement der Transportunternehmen hin zu umweltfreundlichen Antrieben deutlich aufgezeigt. Die Richtung «weg vom Diesel» hin zu umweltfreundlichen Antrieben ist im Strassen-öV gesetzt – die Hersteller sind bereit, die Transportunternehmen tatkräftig an der Umsetzung.

Die Verkehrswende wird nur erreicht mit einem Wachstum des öffentlichen Verkehrs. Die öV-Branche hat dies schon länger erkannt – und sie handelt. Beispielsweise mit dem Bericht, der aufzeigt, was wir als öV-Branche selbst zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtver-



Ueli Stückelberger, Direktor VöV

kehrsaufkommen – der so genannte öV-Modalsplit – beitragen können.

Ich bin der festen Überzeugung, dass wir es schaffen können, den öV-Anteil am Modalsplit zu steigern. Und obwohl das alles andere als einfach ist, stimmen mich die vielen guten – geplanten und bereits realisierten – Beispiele der Transportunternehmen zuversichtlich, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Für die gute Zusammenarbeit – auch in schwierigen Zeiten – möchte ich mich bei den Transportunternehmen, den Herstellern, den Behörden und der Politik ganz herzlich bedanken. Das Resultat der guten Zusammenarbeit ist unser schweizweit gutes öV-System in den Städten, in den Agglomerationen und im ländlichen Raum. Tragen wir zu ihm Sorge und entwickeln es weiter!

Ueli Stückelberger, Direktor VöV



Verkehrspolitik: Die wichtigsten Geschäfte

VöV-Kernthemen bewegen das Parlament

Auch auf politischer Ebene hat das Coronavirus 2022 erneut für viel Arbeit gesorgt. Daneben standen aber auch das vom VöV initiierte Thema «Steigerung des Modalsplits» sowie die im Hinblick auf die Klimastrategie nötige Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichem Antrieb weit oben auf den Prioritätslisten.



Coronavirus: Parlament stimmt 2. Unterstützungspaket für den öV (finanzielle Lücken 2021) zu

Die Corona-Pandemie führte im öffentlichen Verkehr zu erheblichen finanziellen Einbussen. In der Wintersession 2021 hat nach dem Ständerat auch der Nationalrat der Vorlage betreffend die finanziellen Lücken im öV zugestimmt. Der Einsatz des VöV für finanzielle Mittel für alle Sparten hat sich gelohnt: Denn auch der Ortsverkehr und der Touristische Verkehr sollen Mittel des Bundes erhalten.

Das zweite Paket zugunsten des öV enthält folgende Kernelemente:

RPV: Bund und Kantone decken im Regionalen Personenverkehr (RPV) die Defizite 2021 des bestellten Angebots nachträglich durch einen zusätzlichen einmaligen Beitrag. Die Transportunternehmen müssen sich ihren finanziellen Möglichkeiten entsprechend an den Kosten beteiligen. Die Auflösung der Spezialreserve zur Deckung von künftigen Fehlbeträgen abgeltungsberechtigter Verkehrssparten ist dafür eine Voraussetzung.

Ortsverkehr: Für den Ortsverkehr heisst das, dass die Regeln, die für 2020 definiert wurden, auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden. Der Anteil des Bundes beträgt also ein Drittel der krisenbedingten finanziellen Verluste.

Touristischer Verkehr: Auch die für einen Teil des Jahres 2020 definierten Regeln für den touristischen Verkehr werden bis zum Dezember 2021 ausgedehnt und inhaltlich angepasst. Die finanzielle Unterstützung des Bundes setzt weiterhin voraus, dass der Kanton die finanziellen Ausfälle mitunterstützt.

Beim Güterverkehr hat das Parlament einen Nachtragskredit von 25 Millionen Franken bewilligt, um Beiträge zugunsten des Binnen-, des Import- und des Exportschienengüterverkehrs ausrichten zu können.

Auch der Ständerat sagt Ja zu den Modalsplit-Motionen

Nach dem Nationalrat hat im Dezember 2021 auch der Ständerat vier gleichlautende Motionen zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr – der so genannte Modalsplit – an den Bundesrat

Der Einsatz des VöV für finanzielle Mittel für alle Sparten hat sich gelohnt: Auch der Ortsverkehr und der Touristische Verkehr sollen Mittel des Bundes erhalten.

überwiesen. Der VöV hatte Ende Juni eine Studie der Öffentlichkeit vorgestellt, die aufzeigt, mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden kann.

Mit der Überweisung der vier gleichlautenden Motionen für einen Massnahmenplan zur Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV ist der Bundesrat beauftragt worden, einen entsprechenden Massnahmenplan auszuarbeiten.

Der öV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz, der so genannte Modalsplit, stagniert seit Jahren. Um einerseits die Klima- und Energieziele zu erreichen und andererseits den Rückgang wegen der Corona-Krise zu kompensieren, ist es unabdingbar, dass der öV wieder an Verkehrsanteilen gewinnt.

Güterverkehr: Verlagerungsbericht und Güterverkehrsverlagerungsgesetz

Ende November 2021 hat der Bundesrat den Verlagerungsbericht 2021 publiziert und darin den Fortschritt in der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr dargelegt. Eine Delegation des VöV (BLS Cargo, SBB Cargo und die Direktion) war im Januar an das Hearing bei der «Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates eingeladen.

Der VöV bekräftigte dabei die Einschätzung des Bundesrates, dass eine weitere Stärkung der Verlagerungspolitik notwendig ist und, dass die Weiterentwicklung der LSVA ein entscheidender Faktor für die langfristige Entwicklung der Verlagerung zu Gunsten des Schienengüterverkehrs darstellt. Zudem sieht der VöV insbesondere Handlungsbedarf bei der befristeten Fortführung der Rollenden Landstrasse (RoLa), bei der Festlegung der Trassenpreise für den Güterverkehr, beim Ausbau der linksrheinischen Nord-Süd-Achse, sowie bei der Standardisierung von verladbaren Sattelaufliegern.



Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

Klima: Steigerung des öV-Anteils als Teil der Lösung

Die allmählich abflachende Corona-Pandemie hat den VöV auch 2022 nachhaltig beschäftigt – und wird dies auch weiterhin tun. Fast wichtiger aber waren die Arbeiten, um konkrete Massnahmen zur Steigerung des Modalsplits zu definieren – und die aufziehende Gefahr einer schweizweiten Strommangellage.

KVF-N sagt ja zur Anschubfinanzierung für umweltfreundliche Busse durch den Bund

Die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) hat im Juni 2022 eine Kommissionsinitiative angenommen, mit der eine gesetzliche Grundlage für die Anschubfinanzierung von Bussen des öffentlichen Verkehrs mit umweltfreundlichem Antrieb durch den Bund ausgearbeitet werden soll.

Mit dieser Entscheidung kann das Netto-Null-Ziel bei den Treibhausgasemissionen im öV schneller erreicht und der öV als Massentransportmittel in der klimaneutralen Mobilität der Zukunft weiter gestärkt werden. In der Klimapolitik bleibt der öffentliche Verkehr ein wichtiger Teil der Lösung.

Eine rasche Umstellung von Bussen mit Dieselmotoren auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben ist ein zentraler Beitrag des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Schweizer Klimaziele. Denn der öffentliche Verkehr als sauberes und äusserst energieeffizientes Transportmittel ist in der Klimadiskussion ein wichtiger Teil der

Lösung. Um ganz sauber zu werden, müssen auch die öV-Busflotten rasch klimaneutral werden.

Um das Ziel, rasch einen CO₂-freien Strassen-öV zu erreichen, hatte der VöV zusammen mit der LITRA schon länger gefordert, dass der Bund – für eine befristete Zeit – pro Inbetriebnahme eines neuen Busses mit umweltfreundlichem Antrieb einen Pauschalbeitrag im Sinne einer Anschubfinanzierung ausrichtet. Im bestellten Verkehr des öV kann nur mit Hilfe einer Anschubfinanzierung des Bundes rasch ein CO₂-freier Strassen-öV realisiert werden. Dieses Anliegen ist technologieneutral, das heisst, Elektrobusse wie Busse mit Wasserstoffantrieb werden gleichermaßen unterstützt.

Die Förderung von umweltfreundlichen Antrieben im öV durch den Bund war bereits in dem im letzten Jahr durch das Volk knapp abgelehnte CO₂-Gesetz vorgesehen. Mit der Annahme dieser Kommissionsinitiative hat die KVF-N die Dringlichkeit zum Handeln in diesem Bereich nun untermauert. Dies ist ein wichtiges Signal, damit die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe im öV nun zeitnah beschleunigt wird. ■

Vernehmlassung zu den Ausbausritten 2025 und 2035: Die Haltung des VöV

Der Bundesrat will – wie auch der VöV – die Bahn weiter stärken. Er hat dafür seine Langfriststrategie Bahn überarbeitet. Mit den künftigen Ausbausritten soll gemäss Bundesrat das Bahnangebot primär auf kurzen und mittleren Distanzen verbessert werden. Zudem hat der Bundesrat Anpassungen an bereits geplanten Ausbausritten (AS 2025 und AS 2035) vorgenommen.

Im Rahmen der Vernehmlassung unterstützte der VöV die vom Bundesrat beantragten Änderungen der beiden Ausbausritte, namentlich auch den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels. Weiter verlangt der VöV, dass bis zur Erarbeitung der Botschaft 2026 die veränderten Rahmenbedingungen beim zukünftigen Rollmaterialeinsatz (WAKO) analysiert, die laufenden bzw. noch zu startenden Studien zum weiteren Bahnausbau abgeschlossen, priorisiert und das Angebotskonzept 2035 grundsätzlich überarbeitet werden sollen. Erst auf dieser Grundlage sollen Beschlüsse zur Realisierung erster Etappen weiterer Ausbausritte unter bestimmten Bedingungen möglich werden.

Perspektiven BAHN 2050:

Der VöV findet es zielführend, dass der Bundesrat explizit als Zielvorgabe vorgibt, dass sich der Bahnanteil am Modalsplit im Personen- wie im Güterverkehr merklich erhöhen soll.

Hingegen müssen für den VöV die vom Bund skizzierten «Stossrichtungen» in diesen Punkten angepasst oder ergänzt werden:

- Die Bahnentwicklung sollte ergänzend zur vorgeschlagenen Zielsetzung konsequent aus Kunden- und Nachfragesicht hergeleitet und um verkehrspolitische Ziele ergänzt werden.
- Die vorgeschlagene Stossrichtung der weiteren Bahnentwicklung auf kurze und mittlere Distanzen ist für den VöV zu eng gefasst. Die Stärke der Bahn als Massentransportmittel mit hoher Frequenz und Zuverlässigkeit sowie die Notwendigkeit der konsequenten Integration ins europäische Verkehrsangebot kommt so nicht zum Tragen. Der Fokus der Bahnentwicklung soll nicht nur auf die Agglomerationen, sondern vor allem auf die mittleren und langen Distanzen inklusive der Verbindungen zu Europa gelegt werden.

- Mit weniger Ressourcen, Systematisierungen und kontinuierlich gesteigertem Technologieeinsatz mehr Kapazität und Qualität für die Kunden bewirken.
- Gezielte Ergänzungsbauten, um die verkehrspolitischen Zielsetzungen, die Robustheit, Fahrbarkeit und Machbarkeit eines qualitativ hochstehenden Angebots bei gutem Netzzustand zu erbringen.
- Der grenzüberschreitende Verkehr ist vermehrt in die Überlegungen einzubeziehen.

Für den VöV ist es zudem wichtig, dass Entscheide zu ersten Etappen von Grossprojekten und Priorisierung von Infrastrukturmassnahmen 2026 nur dann gefällt werden, wenn ein stabiles Angebotskonzept 2035 vorliegt und die Projekte zu einer deutlich geschärften Perspektive BAHN 2050 aufwärtskompatibel sind.

Position zum neuen CO₂-Gesetz

In seiner Vernehmlassungs-Stellungnahme zum neuen CO₂-Gesetz begrüsst der VöV die rasche Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs, denn für den VöV ist die Erreichung der Klimaziele ein grosses Anliegen. Inhaltlich begrüsst der VöV, dass der Bund die Umstellung beim Strassen-öV auf umweltfreundliche Antriebe (technologieneutral und ohne Einschränkung auf einzelne Einsatzbereiche im RPV, Orts- und touristischen Verkehr) unterstützen will. Den Vorschlag, dies mit jährlich nur 15 Mio. Franken zu unterstützen, lehnt der VöV als viel zu wenig ab. Denn gleichzeitig soll die Befreiung des Strassen-öV von der Mineralölsteuerpflicht sofort aufgehoben werden. Der unterbreitete Vorschlag zur Förderung umweltfreundlicher Busse ist damit bei einer summarischen Betrachtung unter dem Strich keine, denn es besteht ein grosses Ungleichgewicht: Die Summe der wegfallenden Mineralölsteuerbefreiung ist um ein x-faches höher als die geplante direkte Unterstützung. Dies ist kontraproduktiv und führt zu einer massiven Verteuerung des öV. Hingegen begrüsst der VöV, dass der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene (inkl. Nachtzüge) weiter fördern will.

Strassen-öV: Förderung umweltfreundlicher Antriebe: Alternativkonzept VöV

Der VöV hat betreffend Förderung von umweltfreundlichen Antrieben ein Alternativmodell vorgeschlagen: Hauptpunkt ist darin, dass der Bund pro Inbetriebnahme eines neuen Busses mit umweltfreundlichem Antrieb einen Pauschalbeitrag im Sinne einer Anschubfinanzierung ausrichtet. Die Abschaffung von der Befreiung des öV von der Mineralölsteuerpflicht unterstützt der VöV zwar, sie soll jedoch nicht sofort, sondern zeitlich gestaffelt bis 2030 erfolgen. Die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) hat Ende Juni 2022 eine Kommissionsinitiative angenommen, mit der eine gesetzliche Grundlage für die Anschubfinanzierung von Bussen des öffentlichen Verkehrs mit umweltfreundlichem Antrieb durch den Bund ausgearbeitet werden soll.

VöV-Tagung «BUS 22» in Freiburg

An der nach der Pandemie erstmals wieder live durchgeführten VöV-Bustagung war die Dekarbonisierung des Strassen-öV ein Schwerpunkt. Der Anlass hat gezeigt: Die Hersteller sind bereit – in Freiburg standen unter dem Motto «BUS 22: Emissionsfrei, digitalisiert, effizient» nicht weniger als 21 Busse mit umweltfreundlichen Antrieben. Eine rasche Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben ist jedoch nur möglich, wenn die Rahmenbedingungen hierzu stimmen. Deshalb treibt der VöV einen CO₂-freien Strassen-öV auch auf politischer Ebene voran: Er verlangt deshalb, dass der Bund – für eine befristete Zeit – pro Inbetriebnahme eines neuen Busses mit umweltfreundlichem Antrieb einen Pauschalbeitrag im Sinne einer Anschubfinanzierung ausrichtet.

Bilder zur BUS 22 finden Sie auf Seite 34.

Jubiläum 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

Der öffentliche Verkehr feiert im Jahr 2022 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz. Kernstück der Jubiläumsfeierlichkeiten bildeten regionale Feste, die an fünf Wochenenden als Publikumsanlässe in unterschiedlichen Landesgegenden stattfanden. In allen Regionen war ein koordinierendes Transportunternehmen aktiv, das alle



weiteren in der betreffenden Region interessierten Transportunternehmen in Organisationskomitees einband. Verteilt über die fünf Wochenenden beteiligten sich über 50 Transportunternehmen an den Feierlichkeiten. An den fünf Festwochenenden wurden Spezialbillette zu attraktiven Preisen für die An- und Rückreise zu den regionalen Feierlichkeiten realisiert.

Nationaler VIP-Event am 9. August 2022

Der nationale VIP-Event fand genau 175 Jahre nach der fahrplanmässigen Inbetriebnahme der Spanisch-Brötli-Bahn am 9. August 2022 auf der Strecke Baden–Zürich statt. Ehrengast und Hauptrednerin war Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga. Bilder zu diesem Anlass finden Sie ab Seite 30.

Mit Beginn des Eisenbahnzeitalters war der Grundstein für eine epochale industrielle, technologische, räumliche und gesellschaftliche Entwicklung der Schweiz gelegt. Heute steht der öffentliche Verkehr für gut abgestimmte

Verbindungen zwischen Bahnen, Bussen, Trams, Schiffen, sowie Seil- und Bergbahnen in allen Regionen der Schweiz und geniesst einen grossen Rückhalt in der Bevölkerung und in der Politik. Mit den zahlreichen Feierlichkeiten bedankte sich die öV-Branche bei allen, die den öffentlichen Verkehr nutzen und unterstützen.

«Auslegungsbestimmungen Subventionsrecht: Projekt Guidance»

Das Projekt «Guidance» hat zum Ziel, Auslegungsfragen bezüglich der subventionsrechtlichen Vorgaben zu Offerthen und IST-Rechnung im RPV zu klären. Hierzu setzt sich eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des BAV mit Vertretern der Kantone und der VöV-Kommission «Finanzen» inhaltlich mit einem Themenkatalog auseinander. Anschliessend erlässt das BAV je Thema ein Merkblatt. Für das erste Merkblatt «Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen in den abgeltungsberechtigten Sparten (RPV und Infrastruktur)» hat das BAV im ersten Quartal 2021 eine Vernehmlassung durchgeführt. Der VöV

hat die Gelegenheit genutzt, um Stellung zu nehmen. Darin begrüsst der VöV die Konkretisierungen in den Vorgaben zur Abgeltungsrechnung, wenn sie die Transparenz gegenüber den Bestellern erhöhen, das Risiko von Verfehlungen senken und Ermessensspielräume einengen, ohne in die unternehmerischen Freiheiten der TU einzugreifen.

Gleichzeitig kam er zum Schluss, dass die grundsätzliche Zielsetzung des Rückgewinns des Vertrauens, trotz der angestrebten möglichst einfachen Sicherstellung und Überprüfung der Vorgaben, nicht allein mit einer Erhöhung der Regelungsdichte erreicht werden kann.

«Railvolution: Die richtige (R)evolution?»

SwissRailvolution, eine neue Organisation, hat in der Schweiz medienwirksam auf sich aufmerksam gemacht. Kernziel von SwissRailvolution ist es, «die Verbindungen zwischen allen Schweizer Ballungsräumen mit einer leistungsstarken Integration in das europäische Hochge-

schwindigkeitsnetz sicherzustellen». VöV-Direktor Ueli Stückelberger äusserste sich in einem Newsletter an die Unternehmensleitenden zu diesen Zielen. Er schrieb darin:

«Persönlich begrüsse ich alle Bestrebungen und Organisationen, die – wie der VöV auch – den öV stärken möchten. Ist aber für die kleinräumige Schweiz ein Hochgeschwindigkeitsnetz der richtige Weg? Ich glaube «nein».

Kernherausforderung der Mobilität der Zukunft ist die CO₂-Neutralität. Dabei ist der energieeffiziente und saubere öffentliche Verkehr Teil der Lösung. Zu Recht wollen nicht nur die öV-Branche und der Bund, sondern auch Railvolution den öV-Anteil steigern. Dabei muss es Ziel sein, den Bedürfnissen der aktuellen wie zukünftigen öV-Kundinnen und -Kunden möglichst gerecht zu werden. Im Fokus muss dabei die Kapazität der Schiene stehen. Unbestritten ist die Geschwindigkeit auch ein massgebender Punkt. Massgebend ist jedoch die ganze Reisezeit von Tür zu Tür, denn gute Umsteigebeziehungen in attraktiven Knoten sowie eine durchgehende Transportkette sind ebenso wichtig wie die reine Fahrzeit der Züge.

Die Geschwindigkeit der Bahn darf deshalb kein Selbstzweck sein. Gerade im Freizeitverkehr, der an Bedeutung für den öV zunehmen muss, ist die «Bequemlichkeit» des Reisens stärker zu gewichten. Dabei müssen umsteigefreie Beziehungen, sprich Direktzüge, genügend Platz für Gepäck und Velos etc. eine viel bedeutendere Rolle als heute spielen.

Die Planung der Zukunft der Schiene (Bahn 2050) muss deshalb alle diese Facetten in ihrer Gesamtheit betrachten. Ein einseitiger Fokus auf Hochgeschwindigkeitstrecken ist der falsche Ansatz, gerade in unserem dichtbesiedelten Land.

Jahresbericht Ombudsstelle: Deutlicher Rückgang der Eingaben

2021 sind die Eingaben an die Ombudsstelle öffentlicher Verkehr deutlich zurückgegangen. Nachdem 2020 die Corona-Massnahmen im öV noch mit der Akzeptanz durch die Kundinnen und Kunden zu kämpfen hatten, was auch zu mehr Ombudsfällen führte, hat man sich im Jahr 2021 mit ihnen arrangiert.

Insgesamt zeigte sich, dass sich die öV-Kundinnen und -Kunden bewusst sind, dass der öV in der Schweiz einen hohen Ausbau- und Angebotsstandard hat. In der Angebotsgestaltung wird er aber oft als zu kompliziert und von vielen als zu teuer empfunden. Bemerkenswert ist dabei, dass die regelmässigen Nutzerinnen und Nutzer des öV eine wesentlich bessere Beurteilung vornehmen als Personen, die ihn nur sporadisch oder höchst selten benutzen.

Vernehmlassung MODIG: Der VöV sagt «Ja, aber...»

Der VöV hat zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung genommen. Der VöV begrüsst die Stossrichtung der Vorlage und anerkennt die Wichtigkeit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur für den Informationsfluss zwischen verschiedenen Akteuren zur Verfügung gestellt werden kann.

Hingegen erachtet der VöV das Schaffen einer neuen Bundesanstalt als nicht zweckmässig und von den Kosten her als wesentlich zu teuer. Eine schlankere Organisationsform als die vorgesehene Mobilitätsdatenanstalt (MDA) würde im Hinblick auf die angestrebten Ziele und Zwecke der Vorlage aus Sicht des VöV genügen. Der VöV schlägt vor, dass alle interessierten Branchen – zum Beispiel in Form einer Expertengruppe – bei der Findung einer geeigneten Organisationsform zusammenwirken.

VöV-Rechtstagung: Neues Datenschutzrecht

Die VöV-Rechtstagung vom 4. Mai 2022 widmete sich dem Thema «Neues Datenschutzrecht in der Schweiz – Was kommt da auf die öV-Branche zu und wie gelingt eine praxistaugliche Umsetzung?». Gegen 70 Teilnehmende, vornehmlich von öV-Unternehmen, haben die Gelegenheit genutzt, sich aus erster Hand über die Neuerungen im Datenschutzrecht und deren Auswirkungen auf den öV informieren zu lassen.

Bemerkenswert ist dabei, dass die regelmässigen Nutzerinnen und Nutzer des öV eine wesentlich bessere Beurteilung vornehmen als Personen, die ihn nur sporadisch benutzen.

Adrian Lobsiger, der Eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragter (EDÖB), sprach zum Sinn und Zweck des Datenschutzes allgemein und speziell im öV und erläuterte, was es aus seiner Sicht braucht, damit eine Anwendung der Datenschutzvorschriften für Bundesorgane den Praxistest im öV-Massengeschäft bestehen kann.

Nina Scherf, Senior Legal Adviser des Comité international des transports ferroviaires (CIT), berichtete in ihrem Referat darüber, wie es mit der Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union bei den CIT-Mitgliedern läuft.



Peter König, Leiter Rechtsdienst des Bundesamts für Verkehr (BAV), legte in seinem Referat die Sicht des BAV auf die neue Datenschutzgesetzgebung dar und zeigte auf, was für Erwartungen seitens BAV bestehen, wie die Transportunternehmen den Datenschutz im Interesse ihrer Kundinnen und Kunden gewährleisten sollen.

Im Schlussreferat zeigte Luca Arnold, Leiter Regulation und Internationales der SBB AG, mögliche Lösungswege für eine praxistaugliche Regelung im öV auf.

öV-Mobilität der Zukunft: Zwei Tagungen zeigen praktische und geplante Wege auf, wie der öV-Modalsplit gesteigert werden kann.

Der öffentliche Verkehr ist in der Klimadebatte Teil der Lösung – im Pendlerverkehr ebenso wie im Freizeit- und Tourismusverkehr. An den beiden VöV-Tagungen «öV-Mobilität der Zukunft» in Olten – Corona-bedingt im Oktober 2021 und im Mai 2022 – wurde aufgezeigt, wie der Modalsplit im Freizeit- und Tourismusverkehr zugunsten des öV gesteigert werden kann, und welche konkreten Massnahmen (Best-practice-Beispiele) die Transportunternehmen bereits geplant oder umgesetzt haben.

SBB Cargo prüfte den Zug im März 2022

im Schweizer Netz auf Herz und Nieren.

Das Ziel: die Erprobung der DAK unter realen Betriebsbedingungen.

Die Transportunternehmen verstärken ihre Bemühungen, die Attraktivität des öV für Fahrten zu Freizeit- und Tourismuszwecken zu steigern. Ein wesentliches Element ist das «bequeme Reisen». Es entstehen neue Angebote wie Direktverbindungen ohne Umsteigen zu Wintersportorten und zahlreiche neue Verbindungen in die grösseren Städte Europas. Ebenso wird der einfache Transport von Gepäck und Velos in die Überlegungen miteinbezogen.

An den beiden VöV-Tagungen präsentierten zahlreiche Referentinnen und Referenten aus der Schweiz und dem Ausland neue konkrete Lösungsansätze, wie das Ziel des



Gastrednerin an der öV-Tagung in Bern: Bundesrätin Sommaruga mit VöV-Direktor Ueli Stückelberger, VöV-Vizepräsident Fabian Schmid und VöV-Präsident Renato Fasciati (von links).

Gewinnens neuer Kundinnen und Kunden erreicht werden kann. In mehreren Workshops wurden diese Ansätze vertieft diskutiert und bewertet.

Digitale Kupplung im Schienengüterverkehr

Seit Herbst 2021 war erstmals ein digitaler Güterzug zu Testzwecken in Europa unterwegs. Die Branche ist sich einig: Die enge nationale Zusammenarbeit und die Abstimmung in Europa sind wichtige Faktoren für eine erfolgreiche Einführung der DAK.

Der Güterverkehr auf der Schiene muss effizienter und einfacher werden, um Kunden- und Marktbedürfnisse zu erfüllen, mehr Güter auf die Schiene zu bringen und damit die Verlagerungs- und Klimaziele europaweit zu erreichen. Die digitale automatische Kupplung (DAK) spielt dabei eine zentrale Rolle. Sie soll bis 2030 in Europa die ineffiziente und in ihrer Handhabung zeitaufwendige Schraubekupplung ersetzen.

SBB Cargo prüfte den Zug im März 2022 im Schweizer Netz auf Herz und Nieren. Das Ziel: die Erprobung der DAK unter realen Betriebsbedingungen. Die Erkenntnisse aus den Tests werden in die weitere Entwicklung der DAK einfließen.

Die digitale automatische Kupplung ist das prioritäre Innovationsprojekt im Schienengüterverkehr in Europa. In der Schweiz stehen das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) hinter der Initiative.

Schienengüterverkehr in der Fläche: Szenarien für die Weiterentwicklung

In Beantwortung des Postulats 21.3597 der ständerätlichen Verkehrskommission hat der Bundesrat Ende März verschiedene Szenarien für die Weiterentwicklung des Binnen-/Import- und Exportschienengüterverkehrs, den sogenannten Schienengüterverkehr in der Fläche, sowie Optionen für die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und für eine finanzielle Förderung dargelegt.

Im Vorfeld der Veröffentlichung des Berichts war eine VöV-Delegation (Präsident Kommission Güterverkehr VöV, Direktion VöV und CEO BLS Cargo) sowie die SBB (CEO und CEO SBB Cargo) zum «runden Tisch» mit dem BAV und Branchenvertretern der Bahnen und der verladenden Wirtschaft eingeladen. Der VöV befürwortete dabei generell eine Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Fördermassnahmen müssen einerseits diskriminierungsfrei auf alle Produktionsformen (Ganzzug, Einzelwagenladungsverkehr, Logistiksysteme) und auf alle Bahnunternehmen im Wettbewerb wirken. Andererseits müssen sie den spezifischen Anforderungen derjenigen volkswirtschaftlich bedeutenden Segmente gerecht werden, die ohne staatliche Förderung nicht wirtschaftlich dargestellt werden können. ■



**VöV-Arbeitsgruppe Modalsplit:
Interview mit Véronique Stephan und Christa Hostettler**

«So können wir eine Willkommens-Kultur im öffentlichen Verkehr schaffen»

Christa Hostettler (PostAuto) und Véronique Stephan (SBB) haben intensiv in der VöV-Arbeitsgruppe «Modalsplit» mitgearbeitet. Im Interview ordnen sie die Chancen des Berichts ein, den die Arbeitsgruppe verfasst hat.

[Eine Arbeitsgruppe des VöV hat einen Bericht verfasst mit Handlungsempfehlungen zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Sie haben in dieser Arbeitsgruppe aktiv mitgewirkt. Welche sind für Sie die zentralen Erkenntnisse?](#)

Véronique Stephan: Wir haben gesehen, dass die Branche stark ist und, dass wir etwas bewegen können und wollen. Die Kundenbedürfnisse haben sich geändert – das bringt viele Chancen mit sich, die wir jetzt nutzen müssen. Dabei ist es wichtig, dass wir uns gemeinsam auf einige wenige Massnahmen fokussieren – und diese auch konsequent umsetzen.

Christa Hostettler: Für mich ist eine zentrale Erkenntnis, dass wir als Branche durchaus Chancen für die Steigerung des öV-Anteils haben. Dies bedingt, dass wir uns gegenüber Neukundinnen und Neukunden öffnen und deren Bedürfnisse besser verstehen und konsequenter umsetzen. Für die Kundinnen und Kunden werden wir als *ein* System wahrgenommen, wir werden an der

gemeinsamen Leistung gemessen. Daran müssen wir arbeiten. Der Bericht enthält beispielsweise viele Ideen für den Freizeitverkehr. Da merken wir, dass wir viele neue Kundinnen und Kunden mit wenig öV-Erfahrung haben. Diese Personen reisen teilweise mit Verkehrsmitteln, die sie nicht kennen, zu Haltestellen, die sie nicht kennen und kaufen Tickets an Billettautomaten, die sie nicht kennen. Das verlangt von uns als Branche eine andere Art von Umgang als im Pendlerverkehr. Wir müssen etwas dafür tun, wenn wir neue Kundinnen und Kunden für den öV begeistern wollen.

[Die Schweiz verfügt heute bereits über ein sehr dichtes Angebot an öffentlichem Verkehr. Wie kann es der öV-Branche gelingen, zusätzliche Fahrgäste für den öV zu gewinnen?](#)

Véronique Stephan: Der Wechsel von einer Bahn vor allem für Pendelnde zu einer Bahn, die auch im Freizeitverkehr stark ist, ist eine grosse Herausforderung. Denn der motorisierte Individualverkehr hat beim Pendeln klar



Véronique Stephan (SBB) und Christa Hostettler (PostAuto).

einen anderen Stellenwert als im Freizeitverkehr. Darum wollen wir das Angebot den Kundenwünschen entsprechend flexibilisieren und attraktive Verbindungen und Tickets/Angebote im Freizeitverkehr anbieten. Mit den ersten neuen Zugverbindungen – dem Verbier Express und dem VosAlpes Express – haben wir bereits sehr positive Erfahrungen gemacht.

Christa Hostettler: Es braucht andere Arten von Kooperation. Es geht nicht mehr nur darum, dass wir Kundinnen und Kunden direkt ansprechen, sondern auch, in welchem Ökosystem sie sich bewegen. Nehmen wir als Beispiel das Ökosystem der Jugend: Jugendliche entwickeln ihr eigenständiges Mobilitätsverhalten bei Ausbildung, Aktivitäten, Ausgang. Wie können wir mit Schulen und Veranstaltern kooperieren, um die Jugendlichen an den öV zu binden? Ein anderes Ökosystem ist dasjenige der Mitarbeitermobilität, da macht die SBB in Sachen Grosskunden ja heute schon viel. Interessant ist aber auch der Bereich KMU. In Zusammenarbeit mit Unternehmen können wir Modelle entwickeln, so dass

die Mitarbeitenden nicht nur mit dem öV zur Arbeit pendeln, sondern den öV auch am Wochenende zu attraktiven Konditionen nutzen können.

[Die Arbeitsgruppe gibt in ihrem Bericht zahlreiche Handlungsempfehlungen für die Branche ab. In welchen Massnahmen sehen Sie persönlich die grössten Potenziale, den Modalsplit zugunsten des öV zu steigern?](#)

Véronique Stephan: Für mich ist das der Fokus auf die Jugend. Bei ihnen müssen wir den öV beliebt machen, dafür sorgen, dass sie sich schon als Jugendliche an den öV gewöhnen. Der öV wird heute ab 16 Jahren teurer, mit 18 können Jugendliche den Führerschein machen, in diesem Zeitfenster müssen wir schauen, dass wir unsere Chancen nutzen. Wenn jemand in jungen Jahren «öV-gewohnt» ist, seine Vorteile kennt und den öV schätzt, dann ist die Chance gross, dass so jemand sich auch später vor allem mit dem öV bewegt.

Welche Massnahmen sind konkret am geeignetsten, um die Jugendlichen abzuholen?

Véronique Stephan: Es kommt auf das Sortiment und auf den Preis an. Attraktive, zielgruppenorientierte Angebote sind entscheidend. Dazu kommt das Thema Mitfahrgelegenheit, die Jugendlichen bewegen sich in Gruppen – der öV muss cool sein. Wir müssen bereit sein, zu investieren und ein gewisses unternehmerisches Risiko einzugehen.

Christa Hostettler: Ein wichtiger Bereich sind die Events, nicht nur die Grossanlässe, sondern auch mittlere Veranstalter und Lokale. Events können ein Einstiegstor sein für die öV-Nutzung, vor allem wenn wir positive, stressfreie Erlebnisse schaffen können. So möchten wir beispielsweise mit Städten Konzepte entwickeln, um den öV auch bei kleineren Veranstaltungen konsequent in das Ticketing einzubinden. Wenn junge Menschen solche Angebote nutzen und sehen, «hey, das funktioniert», sind sie eher bereit, das Thema Auto neu zu gewichten.

Wie lernen die Jungen den öV kennen?

Christa Hostettler: Der Bericht enthält Vorschläge für den schulischen Bereich, also quasi eine Basisausbildung zum Thema öV. Vieles, das für uns selbstverständlich ist, müssen Kinder und Jugendliche erst einmal von Grund auf lernen. Zum Beispiel Fragen wie «Wo informiere ich mich?», «Wie komme ich bei Störungen trotzdem ans Ziel?». Solche Situationen können trainiert werden, daran können und werden wir arbeiten. Generell gilt es, die Services auch auf junge Leute und Neukunden zuzuschneiden. Wir wollen mit allen Mitarbeitenden, die Kundenkontakt haben oder sich selbst im öV bewegen, an den Punkt kommen, wo sie noch mehr auf Kundenbedürfnisse und -reaktionen achten, noch mehr ihre Kompetenzen einbringen, dass sie auch spontan selbst Entscheidungen treffen können und sollen. So können wir eine Art Willkommenskultur im öffentlichen Verkehr schaffen.

Véronique Stephan: Ich bin auch der Meinung, dass wir die Kundinnen und Kunden noch viel stärker ins Zentrum unserer Beobachtungen, Überlegungen und Hand-

lungen stellen müssen – und zum Beispiel im Störfall uns überlegen, welches die Kundenbedürfnisse in dieser Situation sind, statt nur eine technische Lösung zu suchen, wie die Kundinnen und Kunden überhaupt weiterkommen. Diese spezifischen Bedürfnisse sollten wir erfüllen.

Im Kanton Zürich beispielsweise ist der öV im kantonalen Lehrplan 21 enthalten. Kann die Branche etwas dafür tun, damit auch andere Kantone so oder ähnlich handeln?

Véronique Stephan: Ja, im Bericht hat es diese Best-practice-Beispiele – der Kanton Zürich ist mit dem Lehrplan 21 genau ein solches. Klar können andere Kantone nicht einfach copy-paste machen, aber sie können schauen, was in Zürich gut funktioniert und was weniger, und daraus eine angepasste Lösung anstreben. Was der Kanton Zürich erreicht hat, ist Gold wert. Eine weitere Handlungsempfehlung lautet, das Business-to-Business-Segment stärker zu beackern, also beispielsweise grosse Unternehmen zu mehr Engagement für das nachhaltige Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden zu bewegen.

Véronique Stephan: «Es kommt auf das Sortiment und auf den Preis an. Attraktive, zielgruppenorientierte Angebote sind entscheidend.»

Wo sehen Sie hier die Schlüssel zum Erfolg, damit dies gelingen kann? Und wo ist die öV-Branche speziell gefordert?

Christa Hostettler: Aufgrund der Herausforderungen mit der Klimaneutralität sind immer mehr Unternehmen froh, wenn wir mit ihnen in den Dialog kommen, um Lösungen anzubieten. Bei der Post zum Beispiel stellen wir fest, dass die klimaneutrale Zustellung von den Kundin-

nen und Kunden immer öfters verlangt wird. Die Thematik wird immer wichtiger – auch aus wirtschaftlicher Perspektive, als Wettbewerbsfaktor. Wenn Unternehmen wirklich klimaneutral sein wollen, müssen sie die Mobilität der Mitarbeitenden miteinbeziehen. Unsere Aufgabe ist es, sie dabei zu unterstützen und Lösungen anzubieten. Und dann braucht es natürlich Modelle, die replizierbar sind – genau das sieht der Bericht ja so vor.

Das klingt gut – was konkret ist der nächste Schritt?

Véronique Stephan: Teil unserer Geschäftskunden-Strategie ist, dass wir ihnen konkrete Lösungen anbieten. Dabei geht es nicht nur um eine Zugfahrt-Lösung, sondern um eine kombinierte Mobilitätslösung. Das hat auch viel mit IT, Entwicklung und einem Umdenken zu tun – hier ein konkretes Realisationsdatum zu nennen, ist schwierig. Da muss die SBB wie auch die Branche in business cases denken und Prioritäten setzen.

Christa Hostettler: Basierend auf einer Initiative des Kantons Jura planen wir bei Postauto einen Pilotversuch. Gemeinsam mit dem Kanton und den anderen Transportunternehmen wollen wir dort Ressourcen bereitstellen, um im Kleinen – mit Firmen, Gemeinden, Veranstaltern, Privaten – die Vorteile des öV besser zu verankern.

Auf welche Massnahmen des Berichts setzen Sie bei der SBB und bei PostAuto?

Véronique Stephan: Die Geschäftskunden habe ich bereits erwähnt. Daneben sind bereits Pilotversuche am Laufen, in denen wir Mitarbeitenden Mobilitätsbudgets zur Verfügung stellen und dann aus ihrer Nutzung ableiten, welches ihre konkreten Bedürfnisse sind.

Christa Hostettler: Viele Massnahmen des Berichts tangieren das Sortiment und den Preis, hier ist die Alliance



SwissPass im Lead. Im Rahmen dieser Gremien engagiert sich PostAuto stark. Persönlich ist mir das Thema Kundenkultur wichtig. Wir wollen bei PostAuto erreichen, dass alle Mitarbeitenden in der Lage sind, die Perspektive der Kundinnen und Kunden einzunehmen und in ihrem Interesse zu agieren. Schliesslich ist PostAuto ist sehr engagiert im Thema «On-Demand». Dabei geht es um die letzte Meile, also um Zubringerlösungen in der Peripherie.

Véronique Stephan: Die SBB als Mandatsträgerin für die Branche arbeitet sehr engagiert an der Entwicklung von Angeboten für die Jugendlichen – da haben wir auch schon erste Vorschläge, die bald der Branche vorgeschlagen werden.

Wie sehen Sie die Rolle Ihrer TU bei der Umsetzung der Massnahmen?

Christa Hostettler: PostAuto ist in 24 Kantonen tätig. Wir wollen dies nutzen, um erfolgreiche Piloten gesamtschweizerisch zu etablieren. Ein Beispiel: Zusammen mit Chur Bus werden wir im Kanton Graubünden Miniautomaten für den Ticketkauf im Fahrzeug einführen. Die Erfahrungen werden wir mit der ganzen Branche teilen

und darauf hinarbeiten, dass im Interesse der Kundinnen und Kunden Standards etabliert werden. Diese integrative und koordinierende Funktion innerhalb der Branche nehmen wir wahr.

Véronique Stephan: Die SBB als Mandatsträgerin muss für eine bestmögliche Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen sorgen. Wir wollen uns kollaborativ einbringen und Impulse zu geben – aber auch Impulse von Dritten aufnehmen. Denn wir können dies nur gemeinsam angehen und umsetzen. Dabei geht es immer darum, nicht nur den kleinsten gemeinsamen Nenner zu finden, denn mit diesem kann man wirklich nur kleine Schritte machen.

Welche Chancen bietet der Bericht Ihrer Meinung nach für die öV-Branche?

Véronique Stephan: Die Erkenntnis, dass Chancen da sind, dass die Möglichkeiten vorhanden sind, diese Chancen zu packen, und, dass wir durch Zusammenarbeit viel erreichen können.

Christa Hostettler: Ich bin sicher, dass sich viele Transportunternehmen im Bericht wiedererkennen. Es war ein Aha-Erlebnis zu sehen, dass schon an vielen Orten einiges umgesetzt worden ist, von dem wir nichts wussten. Dies zeigt deutlich: Jede TU kann etwas bewegen. Indem wir die Erfahrungen miteinander teilen, können wir mehr erreichen. Die Erkenntnis, dass die Kundinnen

Christa Hostettler: «Die Kundenzentrierung hilft uns bei der Bewältigung dieser Herausforderungen, sie steht dazu nicht in Konkurrenz.»

und Kunden unsere gemeinsamen Kundinnen und Kunden sind, ist nicht neu. Wir haben nun aber eine Chance, dies konsequenter zu leben.

Veronique Stéphan: Wie Christa sagt: Jede TU kann etwas bewirken. Auch wenn klar ist, dass nicht jedes Transportunternehmen die gleichen Mittel und Ressourcen hat. Aber es gibt mit dem Bericht zahlreiche Best-practice-Beispiele, auf die sich die TU stützen können. Es bedingt jedoch, dass sich die Geschäftsleitungen dem Bericht annehmen und sich entscheiden, wo wollen wir uns committen, wo leisten wir einen Beitrag.

Mit den Ungewissheiten der Pandemie, der drohenden Energiemangellage und der Inflation haben die TU gerade mehr als genug «Prior-1-Themen». Worauf kommt es nun aus Ihrer Sicht an, damit der Bericht vor lauter aktuellen Problemen nicht wirkungslos bleibt und in einer Schublade verschwindet?

Véronique Stephan: Wir alle haben diese Probleme und Sorgen, ja, sie beschäftigen uns. Aber: Dieser Bericht fokussiert auf Wachstum, darauf, Nicht-öV-Kundinnen und -Kunden für den öV zu gewinnen – das sind echte Chancen. Und die müssen wir neben den täglichen Problemen bearbeiten.

Christa Hostettler: Die Kundenzentrierung hilft uns bei der Bewältigung dieser Herausforderungen, sie steht dazu nicht in Konkurrenz. Wir wollen bestehende und neue Kundinnen und Kunden im öV willkommen heissen, wir wollen sie als Stammkunden gewinnen. Das hat viel mit der Kultur im öffentlichen Verkehr zu tun. Wir haben einen tol-

len öV in der Schweiz, der Bericht zeigt uns: Wir können noch einen Zacken zulegen. Und das braucht ganz viel Herzblut von ganz vielen Menschen, auch im Kleinen.

Véronique Stephan: Das Niveau des öV Schweiz ist schon heute sehr hoch, der öV kann hierzulande einzigartige Errungenschaften aufweisen: Das offene System; eine Reise, ein Ticket; den Taktfahrplan oder die flächendeckende Erschliessung. Die Frage ist: Was können wir noch tun, um den öV-Modalsplit zu erhöhen?

Der Bericht als solches ist ja kein abgeschlossenes Projekt, wie geht es weiter mit dem Thema Steigerung des öV-Modalsplits, sagen wir in den nächsten drei bis fünf Jahren?

Véronique Stephan: Mit dem Bericht ist erst die Analysephase abgeschlossen, jetzt geht es in die wichtige Phase der konkreten Umsetzung. Zudem wird der Bericht fortgeführt.

Christa Hostettler: Der Bericht ist eine Dokumentation vieler Ideen aus der Arbeitsgruppe. Für sich alleine bewirkt dieser Bericht nichts. Aber er gibt uns als Unternehmen den Auftrag und auch die Legitimation, Dinge auszuprobieren, die auf die Ziele dieses Berichts hinführen sollen. Persönlich scheint mir wichtig, dass wir nun nicht zu viel Energie auf das Reden verwenden, sondern rasch in die Umsetzung geben, dass sich die einzelnen TU zu Massnahmen bekennen und anpacken. Und wir haben als Branche immer wieder Gelegenheit zu reflektieren, ob wir unsere Ziele erreicht haben, was funktioniert und was nicht. Gremien und Anlässe des VöV eignen sich gut dafür.

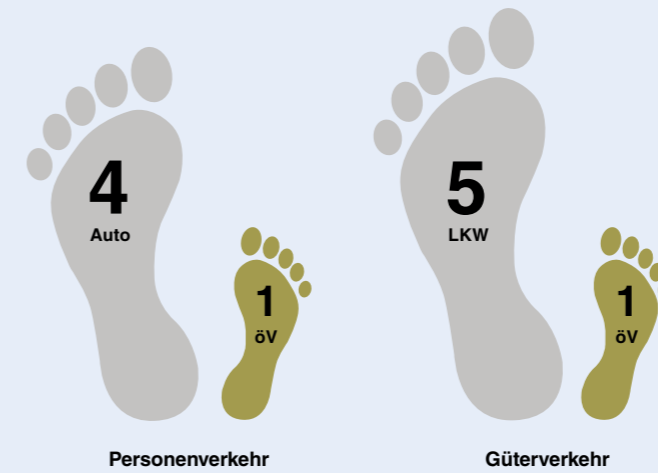
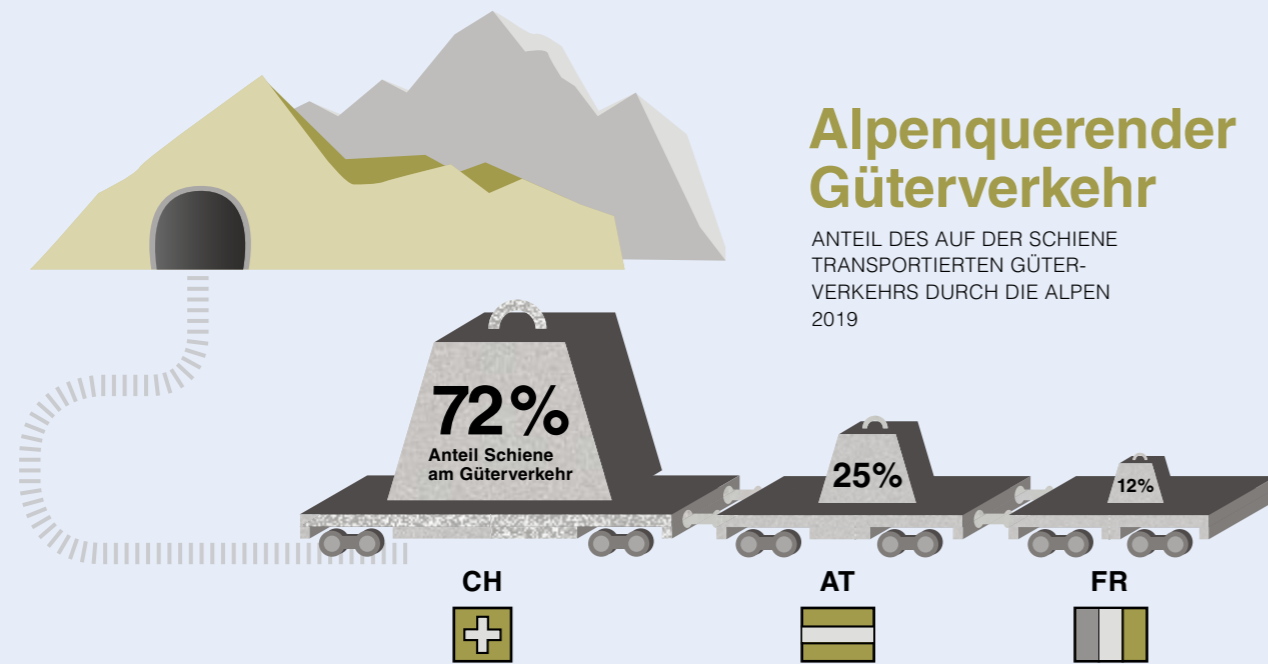
Véronique Stephan: Christa bringt es auf den Punkt: Es geht darum, gewisse Dinge zu legitimieren. Der Bericht soll wichtige Impulse an die Transportunternehmen und an die Branche geben. Ich bin sicher, dass wir bis nächsten Frühling im Jugendsortiment neue Angebote bereit haben. Und dann ist natürlich die Flexibilisierung im Angebot, wie wir sie mit den Skizügen nach Verbier und in die Waadtländer Alpen eingeführt haben, ein zentraler Punkt. Wie kann man das Angebot auf die Kundenbedürfnisse ausrichten oder anpassen – auch saisonal? Hier liefern wir Antworten. ■



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.

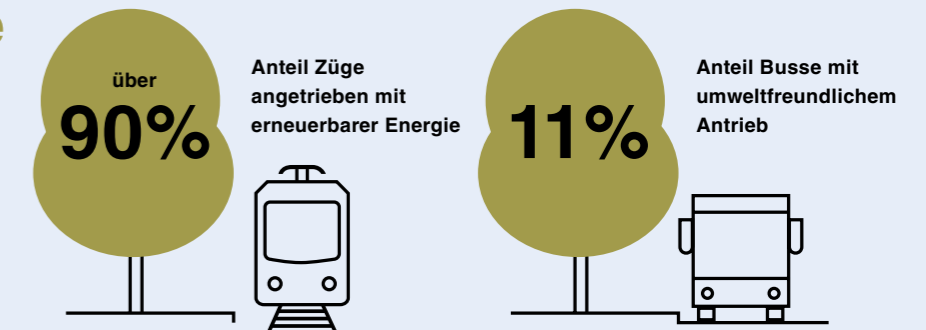


Energieeffizient

DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IST SAUBER – UND IM VERGLEICH ZU AUTO UND LKW ÄUSSERST ENERGIEEFFIZIENT.

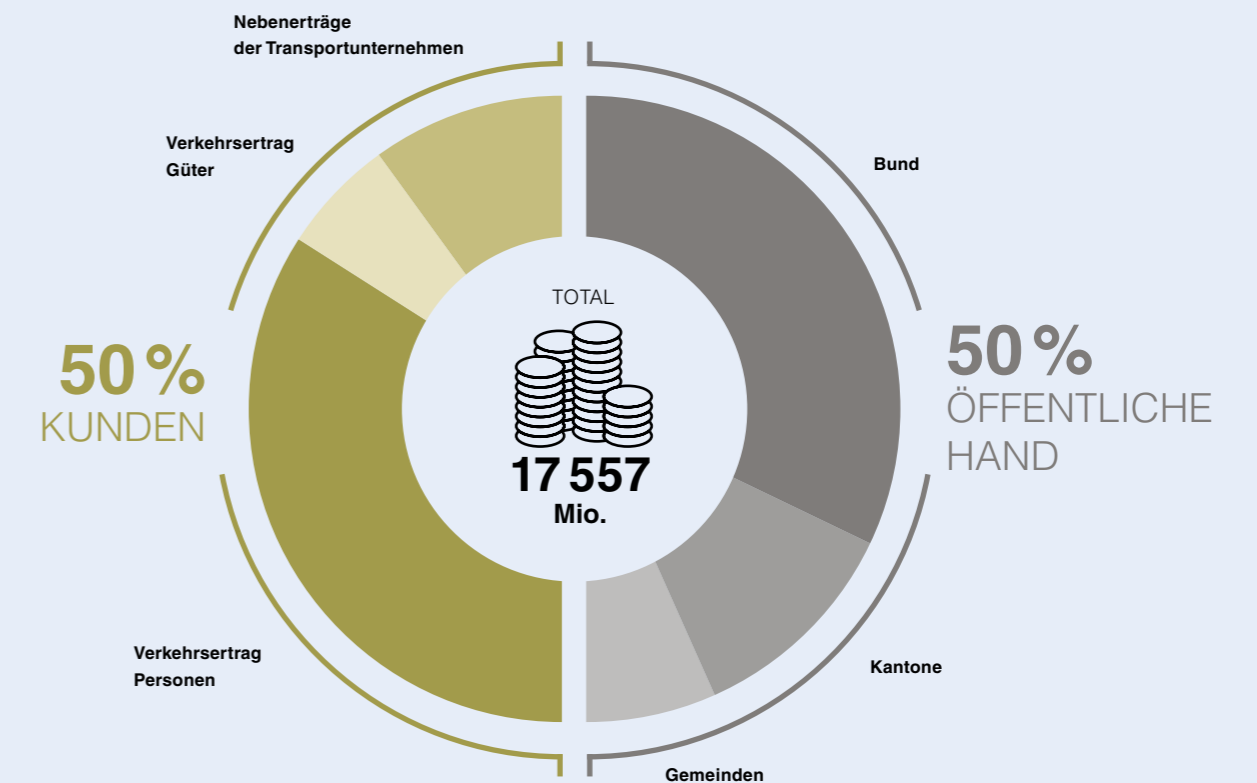
Umweltfreundliche Energie

DER SCHIENEN-ÖV FÄHRT MIT ÜBER 90 PROZENT ERNEUERBARER ENERGIE, RHB UND RBS FAHREN JETZT SCHON MIT 100 PROZENT. IM STRASSEN-ÖV IST DIE UMSTELLUNG IN VOLLEM GANG. 2022



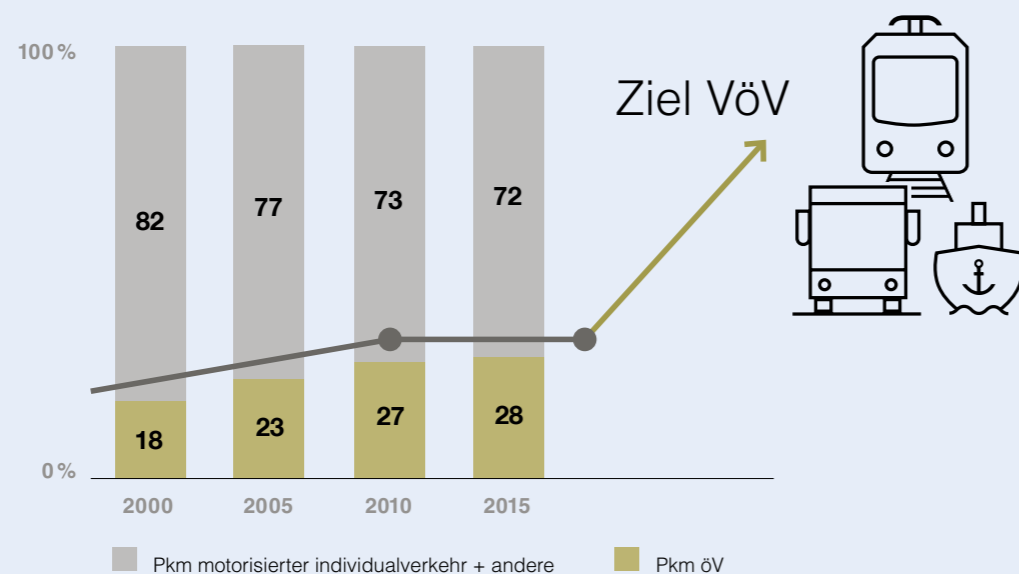
Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

IN FRANKEN 2018



Modalsplit

DER MODALSPLIT IST DER ANTEIL DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS AM GESAMTEN VERKEHR



Bildung: Über die Schule alle Kinder erreichen

Der ZVV macht Schule

Der Zürcher Verkehrsverbund lancierte 2005 die ZVV-Schulinfo. Mit diesem Programm hat er sich zum Ziel gesetzt, Kinder und Jugendliche zum selbständigen Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu befähigen. Sie sollen lernen, wie sie mit Zug, Bus, Tram und Schiff unterwegs sein und sich dabei sicher fühlen können. Die Schule bietet dafür einen Türöffner und ermöglicht es, alle Kinder zu erreichen – unabhängig vom Mobilitätsverhalten ihrer Eltern.



Unterdessen bietet der ZVV für verschiedene Schulstufen altersgerechte Lehrmittel und Projekte an. Die Schülerinnen und Schüler kommen dadurch während ihrer Schulzeit mehrfach mit dem ZVV in Kontakt und sollen dabei positive Erfahrungen machen, an die sie sich auch nach ihrer Schulzeit noch erinnern werden.

Im Kindergarten lernen die Kinder erstmals die Welt des öffentlichen Verkehrs kennen. Der kleine Pinguin Ringo zeigt ihnen anhand eines Bilderbuches und eingängigen Liedern des Kinderliedermachers Andrew Bond, wie man tolle Ausflüge machen kann, ohne fliegen zu können.

Im Alter von 10 bis 12 Jahren vergrössert sich der Mobilitätsradius der Kinder. Sie besuchen das Sporttraining im Nachbarsort oder den Instrumentalunterricht in einem anderen Quartier. Der ZVV bietet ihnen die Lösung, wie sie dabei unabhängig von den Eltern unterwegs sein können. Anhand des Lehrmittels «ZVV-Entdeckungsreise» erlernen die Schülerinnen und Schüler Grundlagen wie das Netzplan- und Fahrplanlesen, das Ticketlösen oder auch sich unterwegs zu informieren und orientieren. Neben einem Theorieteil gehört auch eine selbst zusammengestellte Reise durch den Kanton Zürich zum Programm. Die Lehrperson hat die Wahl, ob ihre Schülergruppen mit oder ohne Begleitung unterwegs sind.

Für die Sekundarstufe bietet der ZVV die legendäre ZVV-Trophy an. Bei diesem Klassenwettbewerb nehmen jährlich über 11 000 Schülerinnen und Schüler teil. Sie reisen während einem halben Tag mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln auf den Trophy-Routen durch das ZVV-Gebiet und beantworten unterwegs Fragen. Angespornt werden sie dabei durch die Aussicht auf den Hauptpreis – eine zweitägige Reise in den Europapark. Die Trophy bestärkt die Jugendlichen in ihrer Selbständigkeit und bereitet sie auf ihre Berufsbildung oder weitere Schulbildung vor.

Während jeweils vier bis fünf Wochen pro Jahr steht der SBB-Schul- und Erlebniszug an einem Bahnhof im Kanton Zürich. Der ZVV ergänzt dieses Angebot durch

den ZVV-Schulbus, der mit eindrücklichen Übungen die Themen Sicherheit und Verhalten im öffentlichen Verkehr vermittelt.

Grosse Akzeptanz in den Schulen

Die Angebote der ZVV-Schulinfo passen gut zum Lehrplan 21, der die Lernziele in Form von Kompetenzen vorgibt. Die Themen Mobilität und Verkehr werden darin explizit erwähnt und die Nachhaltigkeit wird als Leitidee aufgeführt. So stehen die Tore der Schulen für die Themen des öffentlichen Verkehrs offen – und die Akzeptanz ist gross. Die Lehrpersonen schätzen es zudem sehr, mit ihren Schülerinnen und Schülern das Klassenzimmer zu verlassen und andere Lernorte zu nutzen.

Die ZVV-Schulangebote erfreuen sich grosser Beliebtheit. So wird zum Beispiel die ZVV-Entdeckungsreise von mehr als der Hälfte der 5. Klassen unternommen, an der ZVV-Trophy nimmt jährlich ein Drittel aller Sekundarschüler teil.

Weitere Angebote für Kinder und Jugendliche

Mit Angeboten ausserhalb der Schulen ergänzt der ZVV die Bearbeitung der jungen Zielgruppe. So bietet er mit dem ZVV-FerienPass ein attraktives Ferienabo für alle von 6 bis 16 Jahren. Seit letztem Jahr können Familien mit kleinen Kindern auf den Ringo-Reisen dem Pinguin Ringo begegnen.

Mehr zu den Schulangeboten des ZVV:
www.zvv.ch/schulinfo ■

Bildung: Über die Schule alle Kinder erreichen

«Mit unseren Angeboten für die Schulen haben wir offene Türen eingerannt»

Andrea Larry ist als Leiterin Geschäftsfeld Junioren & Senioren beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) massgeblich daran beteiligt, dass der Kanton Zürich – als einziger Kanton – den öffentlichen Verkehr in den Lehrplan 21 aufgenommen hat. Im Interview erklärt sie, wie das möglich geworden ist.



Frau Larry, wie haben Sie eine so hohe Durchdringung des Themas «öffentlicher Verkehr» an den Schulen erreicht?

Verschiedene Faktoren haben dazu beigetragen, dass unsere Angebote so erfolgreich sind. Wichtig war der Einbezug von Lehrpersonen bei der Entwicklung der Angebote. Einen Lehrmittelverlag als Vertriebspartner zu gewinnen, erleichterte zudem die Bekanntmachung des Lehrmittels. An den Schulen mahlen die Mühlen teilweise etwas langsamer und es braucht Zeit und regelmässige Bewerbung der Angebote, um sie zu etablieren. Vieles läuft auch über «Mund-zu-Mund Propaganda». Der grundlegende Faktor ist jedoch, dass der ZVV für die Schulangebote seit vielen Jahren die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen bereitstellt.

Welche Erfahrungen haben Sie dabei gemacht?

Mit unseren Angeboten für die Schulen haben wir offene Türen eingerannt. Die Lehrpersonen schätzen die Angebote sehr und wir erhalten viele positive Reaktionen.

«Die Lehrmittel und Projekte des ZVV beziehen sich auf die im Lehrplan 21 aufgeführten Kompetenzen.»

Mich persönlich freut es, dass wir so viele Kinder und Jugendliche erreichen und ihnen den ZVV näherbringen können, denn sie sind unsere Kunden von morgen.

Die Lehrmittel und Projekte des ZVV beziehen sich auf die im Lehrplan 21 aufgeführten Kompetenzen. Sie gehen aber auch darüber hinaus. Insbesondere was die Befähigung zum selbständigen Nutzen der öV betrifft.

Können Sie anderen Kantonen, die ähnliche Initiativen wie der Kanton Zürich ergreifen möchten, konkrete Empfehlungen oder Tipps geben?

Aufgrund der Erfahrungen, die wir gemacht haben, kann ich auch anderen Verkehrsverbänden und -unternehmen die Bearbeitung der Schulen sehr empfehlen. Es muss nicht jedes Unternehmen das Rad neu erfinden – bewährte Angebote könnten übernommen und adaptiert werden. Wichtig ist aber auf jeden Fall, dass neben den nötigen finanziellen auch genügend personelle Ressourcen bereit gestellt werden. Das gilt nicht nur für den

Initialaufwand, sondern auch für die kontinuierliche Pflege und Weiterentwicklung der Angebote. Wenn verschiedene Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die Schulen bearbeiten, wäre auch ein Netzwerk mit einem regelmässigen Erfahrungsaustausch sehr spannend. ■



Jubiläumsanlass in Baden und Zürich Altstetten

175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz – Feier mit der Spanisch-Brötli-Bahn

Am 9. August 1847 nahm die «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Baden und Zürich als erste Eisenbahn der Schweiz den fahrplanmässigen Betrieb auf. 175 Jahre später fand in Baden und in Zürich die offizielle Jubiläumsfeier statt. Zum Jubiläum fuhren Bundesrätin Simonetta Sommaruga sowie zahlreiche geladene Gäste mit einem historischen Zug von Baden nach Zürich und von dort mit der Spanisch-Brötli-Bahn nach Altstetten.

Der Beginn des Eisenbahnzeitalters vor 175 Jahren legte den Grundstein für eine epochale industrielle, technologische, räumliche und gesellschaftliche Entwicklung der Schweiz. Der öV von heute bedient alle Regionen der Schweiz und geniesst einen grossen Rückhalt in der Bevölkerung und in der Politik.

In einer historischen SBB-Werkstätte in Zürich Altstetten fand der offizielle Festakt statt. «Die Bahn bringt Menschen zusammen – und sie stärkt den Zusammenhalt in unserem Land», sagte Bundesrätin Sommaruga in ihrer Rede: «Die Bahn sorgt zusammen mit Bus, Tram und Postauto dafür, dass alle Regionen unseres Landes gut erschlossen sind. Unsere Bevölkerung kann sich darauf verlassen». Die frühe Elektrifizierung habe wesentlich zur Beliebtheit der Bahn in der Schweiz beigetragen. Der Krieg in der Ukraine führe zudem vor Augen, wie wichtig die Bahn auch für die Sicherheit sowie die Versorgung der Menschen sei, so Sommaruga.

«Heute feiern wir die Eisenbahn. Aber die Erfolgsgeschichte des öV Schweiz zeichnet sich seit Jahrzehnten durch die ausgeprägte Kooperation der gesamten Branche und durch die hohe Qualität eines flächendeckenden Angebots auch mit Bussen, Trams und Schiffen aus», betonte VöV-Präsident Renato Fasciati in seiner Ansprache.

Fünf Festwochenenden und der digitale Festführer 175-jahre.ch

Das Kernstück des Jubiläumsjahrs bildeten fünf Festwochenenden von Mai bis Oktober 2022 in allen Landesteilen – über 50 Transportunternehmen beteiligten sich an den Feierlichkeiten. An den Publikumsanlässen konnten Besucherinnen und Besucher den Schweizer öV in all seinen Facetten erleben. ■





Der Jubiläumsanlass «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz» vom 9. August 2022 in Bildern: Wappentausch im Hauptbahnhof Zürich vor der legendären Spanisch-Brötli-Bahn mit Ehrengast Bundesrätin Simonetta Sommaruga, VöV-Präsident Renato Fasciati (links), SBB-CEO Vincent Ducrot (rechts) und vielen Schaulustigen, Fachgespräche in Baden (links mit dem ehemaligen SBB-CEO Benedikt Weibel und BAV-Direktor Peter Füglistaler) und Zürich – und unter mehreren hundert geladenen Gästen in entspannter Festatmosphäre im SBB-Reparaturzentrum in Zürich Altstetten.



An den Publikumsanlässen mit fünf Festwochenenden und einem digitalen Führer konnten Besucherinnen und Besucher den Schweizer öV in all seinen Facetten erleben.



VöV-Tagung «BUS 22» in Freiburg

Auftritt der Busse mit umweltfreundlichem Antrieb

An der nach der Pandemie erstmals wieder live durchgeführten VöV-Bustagung war die Dekarbonisierung des Strassen-öV ein Schwerpunkt. Dabei ist klar geworden: Die Hersteller sind bereit – in Freiburg standen unter dem Motto «BUS 22: Emissionsfrei, digitalisiert, effizient» gleich 21 Busse mit umweltfreundlichen Antrieben.



Der öffentliche Verkehr ist in der Klimadiskussion Teil der Lösung – was zur Folge hat, dass Busse des öffentlichen Verkehrs CO₂-neutral werden müssen. Klar ist aber auch: Eine rasche Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben ist nur möglich, wenn die Rahmenbedingungen hierzu stimmen. Deshalb treibt der VöV 2022 einen CO₂-freien Strassen-öV auch auf politischer Ebene voran und verlangt, dass der Bund für eine befristete Zeit pro Inbetriebnahme eines neuen Buses mit umweltfreundlichem Antrieb einen Pauschalbeitrag. Nur mit einer solchen Anschubfinanzierung des Bundes kann ein CO₂-freier Strassen-öV rasch realisiert werden.

Dass die Branche bereit ist zum «Roll-out» von Bussen mit umweltfreundlichem Antrieb, hat die Bustagung unter dem Motto «BUS 22: Emissionsfrei, digitalisiert,

effizient» klar aufgezeigt: 47 Aussteller mit 26 Bussen und 39 Ständen demonstrierten den aktuellen Stand der Technik von Bussen, Komponenten und Dienstleistungen für den Bus-öV.

Die Fachtagung mit zahlreichen Referaten zu aktuellen Themen und Fragestellungen der öV-Busbranche wurde von knapp 350 Teilnehmenden besucht.

In diesem kurzen Film erklären verschiedene Expertinnen und Experten, weshalb es eine Anschubfinanzierung für Busse mit umweltfreundlichem Antrieb braucht.

www.voev.ch/anschubfinanzierung





Gleisbauerinnen und Gleisbauer befassen sich mit dem Bau und Unterhalt von Gleisanlagen, führen Reparaturarbeiten aus und sind für die Pflege der Gleisumgebung zuständig – und tragen so massgeblich dazu bei, dass der Zugverkehr in der Schweiz pünktlich und sicher verkehrt.

Ziel der erstmals durchgeführten Gleisbau-Meisterschaft war es, auf attraktive und unterhaltsame Art aufzuzeigen, was diesen vielseitigen Beruf ausmacht: Teamfähigkeit, Sorgfalt und Präzision, der Umgang mit schwerem Gerät und das Sicherheits- und Verantwortungsgefühl.

Die Aufgabe bestand darin, ein vollständiges Gleisstück in Originalgrösse gemäss den Vorgaben der «Normen für Normalspur» in einen eigens vorgefertigten Holzrahmen von 6x4 Metern einzubauen. Jeden Tag galt es neue, herausfordernde Aufgaben zu lösen. Am Ende musste ein fixfertiges Gleis in einem eigens vorgefertigten Holzrahmen vorliegen.

Am Mittwoch begannen die Teams mit der Vorbereitung des Sand- und Schotterbetts, bis am grossen Finale am Samstag folgten die Verlegung der Schwellen und Schienen, sowie das Heben, Richten, Stopfen und Planieren des Gleises sowie das Erstellen der elektrischen Rückleitung. Die geprüften Kompetenzen reichten dabei von genauen Planlesen über den Umgang mit Messlatte und Nivelliergerät bis zum Bedienen von Kleinmaschinen.

Der VöV gratuliert allen Teams für ihre tolle Leistung und bedankt sich bei login Berufsbildung AG für den gelungenen Auftritt an den SwissSkills. ■

Bildung im VöV

Die erste Schweizer Gleisbau-Meisterschaft an den SwissSkills

Im September 2022 hat login Berufsbildung zum ersten Mal die Berufsmeisterschaft für Gleisbauerinnen und -bauer EFZ durchgeführt. Im Rahmen der SwissSkills in Bern traten fünf Zweier-Teams gegeneinander an, neun Männer und eine Frau. Sieger dieser Premiere wurde das Team «Les jurassiens» mit Alan und Jessy Tövishati.





Bildung im VöV

Fachkräfteoffensive: Railway Summer Camp 2022 mit 50 Studierenden

Im Eisenbahnwesen zeichnet sich seit einigen Jahren vor allem bei den Ingenieurberufen ein Nachwuchsmangel ab. Der VöV gibt hier Gegensteuer und hat deshalb mit dem Railway Summer Camp (RSC) eine eigentliche Fachkräfteoffensive lanciert. Mitte September 2022 ist die zweite Ausgabe des RSC mit rund 50 Teilnehmenden über die Bühne gegangen – respektive übers Gleis.

Ziel des RSC-Konzepts ist es, angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren schon während des Studiums die Berufsmöglichkeiten der Eisenbahnwelt vorzustellen und sie für eine Karriere in diesem Umfeld zu motivieren.

In Workshops im Centre Loewenberg in Muntelier stellten Fachleute den Studierenden das Bahnsystem vor. Neben der Theorie standen auch Anlagebesichtigungen auf dem Programm, zum Beispiel die SBB-Betriebszentrale in Lausanne, das Depot und die Werkstätte der TPF in Givisiez sowie der Lötschberg-Basistunnel. Den Schlusspunkt des

viertägigen Railway Summer Camps 2022 bildete eine Career Fair – eine Plattform, an der die Studierenden Kontakt knüpfen konnten mit potenziellen Arbeitgebern.

Am Railway Summer Camp beteiligt sind neben dem VöV und den Transportunternehmen SBB, BLS, SOB und TPF auch die Bahnindustrie sowie federführend für die Hochschulen die Fachhochschule Freiburg.

Weitere Informationen: www.railway-summer-camp.ch ■





Carte Blanche: Giorgio Tuti

Der öffentliche Verkehr steht an einem Wendepunkt!

Als Präsident der grössten Verkehrsgewerkschaft der Schweiz ist es mir ein Vergnügen, einige Zeilen für den Verband des öffentlichen Verkehrs zu schreiben. Die grössten Herausforderungen des VöV sind auch die des SEV und betreffen dessen Mitglieder sehr stark: die Alterspyramide, die Digitalisierung, die Bildung, das Klima.

Bis 2035 muss ein grosser Teil des heutigen Personals ersetzt werden, da viele pensioniert werden. Zudem wird der öffentliche Verkehr immer wichtiger als Teil der Lösung der Klimafrage. Beides sind Gründe, dem Personalbedarf grosse Beachtung zu schenken – und sehr gute Anstellungsbedingungen und solide Gesamtarbeitsverträge anzubieten. Wer diese verschlechtern will, wird es schwer haben, die richtigen Mitarbeitenden zu finden.

Wenn man über Anstellungsbedingungen spricht, muss man auch die Arbeitsmodelle überdenken, damit sie für eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben attraktiver werden. Damit wird nicht nur die erwünschte Erhöhung der Frauenquote im öV – heute bei nur etwa 20 Prozent – gefördert, sondern auch den Erwartungen von Männern begegnet, die sich mehr um ihre Kinder kümmern wollen und müssen.

Um attraktiv zu sein, müssen die Arbeitgeber dem Gesundheitsschutz des Personals hohe Beachtung schenken. Unsere letzte Umfrage mit syndicom, dem VPOD und Unisanté hat die prekäre Realität ans Licht gebracht: Nur gerade 3,9 Prozent der Buschauffeuren und -chauffeuren haben keine gesundheitlichen Probleme. Im Durchschnitt nennen alle Fahrer/innen vier gesundheitliche Probleme, unter denen sie leiden. Jede zweite Person hat Muskelschmerzen in den Schultern oder im Nacken (57 Prozent), verspürt ungewöhnliche Müdigkeit und Rückenschmerzen (50 Prozent). Mehr als jede dritte Person leidet unter Schlafstörungen, Stress, Reizbarkeit und Kopfschmerzen. Seit 2010 ist die Zahl der krankheitsbedingten Ausfallzeiten stetig gestiegen, wie die Zahlen 2018 und 2022 zeigen. Jede zweite Fahrperson hatte 2021 mindestens einen krankheitsbedingten Ausfall. Auch für die Unternehmen sind diese Zahlen wichtig, denn sie wirken sich auf die Sicherheit des Personals und der Fahrgäste aus.

Die Attraktivität der Branche kann aber nicht allein an diesen Elementen gemessen werden. Der Service Public hat mit der Pandemie an Bedeutung gewonnen. Wenn manche bisher nur Kosten sahen, hat die Pandemie die Notwendigkeit zuverlässiger Betriebs- und Kundendienstleistungen noch deutlicher gemacht. Diese Zuverlässigkeit bedeutet nicht nur, genügend Fahr- und Begleitpersonal zu haben, sondern auch genügend Personen, die Nutzerinnen und Nutzer persönlich beraten können. Das schafft Vertrauen in den öffentlichen

Zur Person

Giorgio Tuti wurde am 25. März 1964 geboren. Er trat am 5. Dezember 1997 in den SEV ein, um den ersten SBB-GAV auszuhandeln. Seit 2008 ist er Präsident des SEV, zunächst ad interim nach dem unerwarteten Tod von Pierre-Alain Gentil, bevor er 2009 vom SEV-Kongress gewählt wurde. Giorgio Tuti ist gebürtiger Solothurner mit toskanischen Wurzeln. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Töchter.

Verkehr. Diese Zuverlässigkeit erfordert auch genügend Investitionen in Instandhaltung und Ausbau des Netzes, sowie in die Instandhaltung des Rollmaterials.

Wenn man über das Ausscheiden aus dem Berufsleben spricht, darf der damit verbundene immense Know-how-Verlust nicht vergessen werden. Wenn man von Stress am Arbeitsplatz spricht, darf man die Augen nicht vor den Folgen der Digitalisierung verschliessen, insbesondere was die psychosozialen Risiken betrifft. So sehr wir wissen, dass die mit der Digitalisierung verbundenen Veränderungen nicht einfach «gut» oder «schlecht» sind, so stark ist unsere Überzeugung, dass sie zwischen Unternehmen und Sozialpartnern diskutiert werden müssen. In erster Linie bedeutet dies, die richtigen und notwendigen Weiterbildungen einzuleiten, aber auch das Recht der Mitarbeitenden auf Unerreichbarkeit in der Freizeit zu beachten.

Der öffentliche Verkehr steht also an einem wichtigen Wendepunkt. Er muss mit dem digitalen Wandel, den klimatischen Herausforderungen und den gesellschaftlichen Veränderungen jonglieren, und das zu einer Zeit, in der gesellschaftliche Veränderungen die Regeln für die Einstellung von Personal verändern.

In einigen Monaten werde ich nach 14 Jahren als Präsident des SEV zurücktreten. Ich werde die Welt des öffentlichen Verkehrs, mit der ich seit über 20 Jahren verbunden bin, weiterhin mit Leidenschaft beobachten. Ich werde sie auch in meiner Rolle als Vorsitzender der Sektion Eisenbahn der ETF mit Interesse beobachten.

Und ich wünsche Ihnen schon jetzt viel Erfolg bei diesen Herausforderungen! ■

Der Verband öffentlicher Verkehr

Der VöV gestaltet die Erfolgsstory öV Schweiz mit!

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



Der VöV ist der Branchenverband der öV-Transportunternehmen und zählt 126 ordentliche und 197 befreundete Mitglieder. Seine Mitglieder aus den Bereichen Bahn, Bus, Tram, Schiff und Seilbahn transportieren jeden Tag über eine Millionen Reisende. Und das in hoher Qualität zuverlässig, pünktlich, sicher und klimaschonend.

Der öV bewegt und belebt die Schweiz. Und er trägt zur hohen Standortattraktivität unseres Landes bei – dies sicherzustellen, ist das Kernziel des VöV. Der VöV richtet sich dabei zum einen an die eigenen Mitglieder, zum andern an die Politik und Behörden. Dabei sorgt der Verband dafür, dass der Informationsaustausch zwischen diesen beiden Gruppen wortwörtlich zweigleisig abläuft: Der VöV sammelt und koordiniert die Anliegen und Inte-

ressen 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, den Kantonen oder auch gegenüber der Öffentlichkeit. Andererseits nimmt der Verband auch Impulse von aussen auf, zum Beispiel aus Politik, aus den Behörden, aus der Wissenschaft und Technologie. Aber auch von Kundinnen und Kunden.

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

VöV-Generalversammlung 2022

Generalversammlung des VöV in Lausanne: Ein Hauch von Olympia

Das Thema Strommangellage war auch an der VöV-Generalversammlung im Lausanner «Beaulieu» omnipräsent – und wurde vielschichtig diskutiert. Einer der Höhepunkte des zweitägigen Anlasses war der Apero im Olympischen Museum an den Gestaden des Lac Léman.

Das Modell der Generalversammlung des VöV hat sich vielfach bewährt – auch in der Ausgabe 2022 in Lausanne: Apero und Stehlunch in unmittelbarer Umgebung zu den Ständen der Aussteller – in Lausanne mit 35 Ständen im altherwürdigen «Beaulieu» – GV in einem geschlossenen Saal, Aperitif in einer der Sehenswürdigkeiten der jeweiligen Stadt. In Lausanne eben im weltweit bekannten Olympischen Museum.

An der Generalversammlung in Lausanne mit 300 Teilnehmenden dominierte das Thema Strommangellage. Dabei präsentierte VöV-Präsident Renato Fasciati die am Vormittag einstimmig beschlossenen Empfehlungen des VöV-Vorstands zu Händen seiner Mitglieder: So unterstützt die öV-Branche die «Energiespar-Alliance», die VöV-Arbeitsgruppe «Nachhaltige Energie» erarbeitet adressatengerechte Energiespar-Tipps und es gibt konkrete Umsetzungsmassnahmen für Bahnhöfe, Büro- und Betriebsgebäude sowie im Personenverkehr.

Dabei war klar, dass diese Empfehlungen für die zum Zeitpunkt der GV gültige Phase mit den freiwilligen Massnahmen galten. Im Falle einer Strommangellage würden die Behörden gemäss Versorgungskonzept des Bundes verbindliche Massnahmen anordnen.

Wahl der zweiten Frau in den Vorstand

Mit Angela Schlegel, Direktorin der Transports publics Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve (VMCV), ist an der Generalversammlung die zweite Frau in den VöV-Vorstand (Bild oben) gewählt worden. Gleichzeitig schied Bruno Schwager, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH), aus dem Vorstand aus. ■



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

Fakten & Argumente in Deutsch und Französisch 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