

# voyage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

2 | 2015 | Mai

Verbandsinformationen



In knapp einem Monat für Pionierkunden erhältlich, ab 1. August 2015 offiziell «am Start»: der SwissPass, der Schlüssel für einen einfachen, kundenfreundlichen und zukunftsorientierten Zugang zum öV und weiteren Partnerdiensten.

## SwissPass: Das sind die Fakten 4

Viel ist in den letzten Wochen über den SwissPass geschrieben worden – nicht immer korrekt. Hier sind die wichtigsten Fakten auf einen Blick.

## Neuer Lehrgang: «Spezialist/in öV» 5

login bietet eine spannende Weiterbildung an: «Spezialist/in öffentlicher Verkehr». Sie schliesst mit der vom VöV durchgeführten Berufsprüfung ab.

## Normenplattform für Bahnen ist online 7

Auf Wunsch mehrerer Bahnunternehmen hat der VöV die lange Liste von Normen, die sich auf hoheitliche Regelungen beziehen, zu einem Normenpaket zusammengefasst.

## Der VöV sagt JA zum NAF – genügend Mittel für den Agglomerationsverkehr sind zwingend

Die letzten beiden Jahre waren für unsere Branche geprägt von der erfolgreichen FABI-Vorlage, die wir ab den ersten Sitzungen der vorberatenden Kommissionen bis hin zur Co-Leitung der JA-Kampagne geführt haben.

Unter dem Motto «Die Schweiz braucht einen starken öffentlichen Verkehr» zeigte der VöV immer wieder auf, dass die Schweiz über ein attraktives Bahnnetz verfügt, auf dem immer mehr Menschen und Güter unterwegs sind und so das Schienennetz an seine Grenzen bringen. Die Lösung hiess FABI. Denn FABI garantiert, dass genug Geld in Betrieb und Unterhalt investiert, die Sicherheit erhöht und das Bahnnetz sinnvoll ausgebaut werden kann. Die intensive Überzeugungsarbeit der Kampagne, Sie wissen es, führte im Februar 2014 zu einem überwältigenden Erfolg, 62 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sowie fast alle Stände sagten JA zu FABI.

Und jetzt kommt der so genannte «NAF», der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, der sich bereits in der politischen Beratung befindet. Analog zu FABI

soll der NAF für eine dauerhafte Finanzierung von Betrieb und Unterhalt der Strassen sorgen. Ein Anliegen, das der VöV von Anfang an unterstützt hat – verbunden allerdings mit klaren Forderungen.

Namentlich ist es für den VöV äusserst wichtig, dass die Bundes-Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs unbefristet sichergestellt wird – und zwar mindestens im heutigen Umfang. Deshalb ist für den VöV zwingend, dass der NAF den Infrastrukturfonds mit den Agglomerationsprogrammen nahtlos ablösen muss, es dürfen dabei keine Investitionslücken entstehen!

Der VöV fordert, dass die Höhe der Beiträge für den Agglo-Verkehr rechtlich abgesichert werden muss. Konkret heisst das: Der Agglomerationsverkehr muss aus dem NAF mindestens 280 Mio. Franken pro Jahr erhalten. Ich hoffe, dass der NAF für den Strassen-öV eine ähnliche Erfolgsgeschichte wird, wie es FABI für die Schiene geworden ist.

Ueli Stückelberger, Direktor

## Inhalt

Trassenpreiserhöhung – das UVEK hält an 2017 fest	2
VöV sagt Ja zum NAF – und fordert genügend Mittel für die Agglo-Programme	3
Denis Berdoz neuer CEO der Transports publics genevois (tpg)	3
Die wichtigsten Fragen und Antworten zum SwissPass	4
Lehrgang «Spezialist/in öV» mit eidgenössischem Fachausweis	5
Bildungssplitter	6
CAS «Eisenbahntechnologie»: Zweite Durchführung geplant	6
Die VöV-Normenplattform für die Bahnen ist online	7
Neuer Mitarbeiter bei ch-direct	7
RTE-Regelung «Rückleitungs- und Erdungshandbuch» aktualisiert	8

## Haben Sie personelle Neuigkeiten?

Die Redaktion ist gerne bereit, in Kurzform über personelle Wechsel in der öV-Branche und bei Behörden und Partnerorganisationen zu berichten. Hat es in der Geschäftsleitung personelle Veränderungen gegeben? Oder gibt es in Ihrer Firma Mutationen, über die wir berichten sollen? Melden Sie uns personelle Neuigkeiten aus Ihrem Umfeld ([roger.baumann@voev.ch](mailto:roger.baumann@voev.ch)), wir werden eine Auswahl treffen und die Beiträge redigieren. Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

## Ausblick

Dienstag, 18. August 2015  
**ERFA-Tagung 2015**  
 Ort: Bern

Donnerstag/Freitag,  
 10./11. September 2015  
**Generalversammlung VöV 2015**  
 Ort: Zürich

Dienstag, 8. Dezember 2015  
**Tagung «Schritte in die öV-Zukunft»**  
 Ort: Bern

Weitere Veranstaltungen unter:  
[www.voev.ch/veranstaltungen](http://www.voev.ch/veranstaltungen)

# Trassenpreiserhöhung – das UVEK hält an 2017 fest

Der zweite Schritt der vom Bundesrat angekündigten Trassenpreisrevision per 2017 soll der Bahninfrastruktur der Schweiz jährlich 100 Mio. Franken bringen. Der VöV machte sich Sorgen bezüglich öV-Preisentwicklung und der Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse. Deshalb forderte er in einem Brief von Bundesrätin Leuthard, diese Erhöhung angesichts der Frankenstärke und der niedrigen Benzinpreise um ein oder zwei Jahre zu verschieben. Die VöV-Forderung wurde von der UVEK-Departementsvorsteherin umgehend abgelehnt.

Der Bundesrat plant per Januar 2017 eine weitere Erhöhung (nach 2012) der Trassenpreise, diesmal um jährlich 100 Mio. Franken. Das alleine ist noch nicht problematisch, denn der VöV unterstützt das im Rahmen der FABI-Abstimmung festgelegte Prinzip, wonach alle Beteiligten einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs leisten sollen, nach wie vor. Und mit den Trassenpreisen leisten auch die Kundinnen und Kunden einen wichtigen Beitrag, um die Qualität des öV und die Zuverlässigkeit seiner Schienennetze nachhaltig zu gewährleisten – eine Nutzerfinanzierung, wie sie vom Bundesrat gewollt ist. Seit 2012 müssen die Transportunternehmen die Trassenpreiserhöhungen im Umfang von jährlich 200 Mio. Franken in Form von Preiserhöhungen an die Kunden weitergeben, nach Verhandlungen mit dem Preisüberwacher betragen die Tarifierhöhungen damals durchschnittlich 5,2 Prozent.

## Brief ans UVEK nach Vorstands-Entscheidung

Die Verbandsspitze zeigte sich besorgt darüber, dass die Erhöhung der Trassenpreise per Ende 2016 zusammen mit den Folgen der Aufhebung des Euro-Mindestkurses, den tieferen Ölpreisen und günstigeren Preisen für Neuwagen das öV-

Gesamtsystem zu einem ungünstigen Zeitpunkt trifft und so die Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse droht. Deshalb wurde vom Vorstand beschlossen, eine Verschiebung der Trassenpreiserhöhung um ein oder zwei Jahre zu fordern.

Denn unbestritten ist: Zur Finanzierung der durch die geplante Trassenpreisrevision ausgelösten Mehrkosten wären per Dezember 2016 Tarifmassnahmen notwendig. Der Preisüberwacher hatte im Rahmen der einvernehmlichen Regelung mit dem VöV im Sommer 2014 auf diese Notwendigkeit hingewiesen. Für den VöV sind solche Tarifmassnahmen im aktuellen Umfeld jedoch aus Sicht der Kundenakzeptanz sehr kritisch, für den VöV besteht die Gefahr einer Rückverlagerung von öV-Kundinnen und Kunden auf die Strasse. All diese Überlegungen sind aber von Bundesrätin Leuthard in ihrem Antwortbrief abgelehnt worden, das UVEK sei von diesen Argumenten nicht überzeugt. Interessant in diesem Zusammenhang: Offenbar ist Bundesrätin Leuthard bei der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sehr wohl bereit, auf die geplante Erhöhung wegen der Frankenstärke zu verzichten.

[roger.baumann@voev.ch](mailto:roger.baumann@voev.ch), 031 359 23 15



Jeder Zug wäre von der anstehenden Erhöhung der Trassenpreise betroffen.

# VöV sagt Ja zum NAF – und fordert genügend Mittel für die Agglo-Programme

Das Erfolgsrezept der Bahninfrastruktur-Vorlage FABI, die vom Volk vor über einem Jahr wuchtig angenommen wurde, soll auch für die Strasse übernommen werden. Der «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds» (NAF) soll für eine dauerhafte Finanzierung von Betrieb und Unterhalt sorgen. Der VöV unterstützt die Vorlage, fordert aber genügend Mittel für die Agglomerationsprogramme – mindestens 280 Mio. Franken pro Jahr.

Die massive Zunahme des Verkehrs sowie die Tatsache, dass weder die Autobahnen noch ein Teil der Strassen für die aktuelle Verkehrsdichte gebaut worden sind, führen zu einer Überlastung der Strasseninfrastruktur. Dies erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt und führt in den meisten Städten und Agglomerationen zu Verkehrsproblemen. Davon betroffen sind auch Busse und teilweise Trams des öffentlichen Verkehrs, denn zwei Drittel der öV-Passagiere werden auf der Strasse transportiert! Während aber die Ausgaben steigen, sorgen verbrauchsärmere Fahrzeuge für einen Rückgang der Mineralölsteuer-Einnahmen. Deshalb rechnet der Bundesrat ab Ende 2017 mit einer Finanzierungslücke von etwa 1,2 Milliarden Franken pro Jahr.

Abhilfe schaffen soll der «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds» (NAF). Wie bei FABI ist vorgesehen, dass mit dem NAF sowohl Unterhalt als auch Ausbau des Nationalstrassennetzes sowie die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen über ein Gefäss finanziert werden. Dazu wird der bereits bestehende Infrastrukturfonds für Agglomerationsprojekte umgestaltet. Auch der NAF soll in der Verfassung verankert werden und unbefristet gelten. Gespiesen wird er einerseits aus bestehenden Einnahmen (Mineralölsteuerzuschlag, Vignette) und umgewidmeten sowie neuen Einnahmen, nämlich der Automobilsteuer sowie einer Pauschalen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Um die Finanzierungslücke zu decken, sollen dem NAF die Erträge aus der Automobilsteuer zufließen. Zudem soll der Mineralölsteuerzuschlag um 6 Rappen pro Liter erhöht werden. Und schliesslich sollen Besitzer von Elektroautos und anderen Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken sich ab 2020 mit einer Pauschale an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen.

## VöV unterstützt die Schaffung des NAF

2014 demonstrierten die kantonale Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, die

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, der Schweizerische Städteverband, der Schweizerische Gemeindeverband, VöV und Litra an einer gemeinsamen Pressekonferenz ihre Zustimmung zum NAF. Dabei stellte sich der VöV klar hinter den neuen Strassenfonds, stellte aber zwei Forderungen: Zum einen muss der Fonds unbefristet mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden, zum andern ist es zwingend notwendig, dass er den Agglomerationsverkehr mindestens im heutigen Umfang unterstützt.

Für den VöV ist es ebenso wichtig, dass die unbefristete Bundes-Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs und die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sichergestellt wird – und dies mindestens im heutigen Umfang. Deshalb ist für den VöV klar, dass der NAF den Infrastrukturfonds mit den Agglomerationsprogrammen nahtlos ablösen muss, es dürfen dabei keine Investitionslücken entstehen.

Aus dem Agglomerationsverkehrs-Fonds werden beispielsweise separate Busspuren mitfinanziert – damit die Busse fahren statt im Stau zu stehen.

## Die Position des VöV auf einen Blick

- Eine ausgewogene Mischung zwischen Nutzerfinanzierung und Bundesgeldern hat sich bei FABI bewährt.
- Mit den Agglomerationsprogrammen wird der Verkehr auf die effizienteste Art gestaltet. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmenden.
- Die Höhe der Beiträge für den Agglomerationsverkehr müssen rechtlich abgesichert werden – er muss aus dem NAF mindestens 280 Mio. Franken pro Jahr erhalten.
- Eine nachhaltige Finanzierung ist notwendig: Deshalb ist ein Minimum von 6 Rappen Mineralölsteuerzuschlagserhöhung zwingend.
- Die Preise zwischen öV und MIV müssen sich parallel entwickeln, nur so kann eine Rückverlagerung vermieden werden.

roger.baumann@voev.ch, 031 359 23 15



## Denis Berdoz neuer CEO der Transports publics genevois (tpg)



Seit dem 1. März 2015 ist **Denis Berdoz** neuer CEO der Genfer Transportbetriebe tpg. Nach seinem Amtsantritt erklärte Berdoz, er sei sehr motiviert für die kommenden Herausforderungen der tpg.

Er freue sich auf die Arbeit bei einem Transportunternehmen zugunsten der Öffentlichkeit in dem Kanton, in dem er wohnt. Seit sieben

Jahren ist Denis Berdoz Geschäftsleiter der Firma Mauerhofer & Zuber SA, eine schweizerische Unternehmung, die im Bereich Verkehr und Energie (Strassenverkehrssteuerung, Schienensicherheitssysteme, elektrische Anlagen und Telekom) aktiv ist. Zuvor arbeitete er zwölf Jahre als Leiter Technik beim Genfer Flughafen und war dort auch Geschäftsleitungsmitglied. Seine Karriere startete er als Projektleiter bei Peugeot-Citroën, zudem war er für die Entwicklung des Smart bei Swatch Group tätig.

# Die wichtigsten Fragen und Antworten zum SwissPass

Viel ist geschrieben worden über den SwissPass – auch viel Falsches. Richtig ist: Mit dem SwissPass können keine Bewegungsprofile erstellt werden, der Datenschutz ist gewährleistet und die automatische Erneuerung ist sehr kundenfreundlich ausgestaltet. Zudem werden die Kundinnen und Kunden schriftlich auf den Kündigungstermin aufmerksam gemacht. Zusammenfassend die wichtigsten Antworten zum SwissPass.

Das grosse Interesse der Öffentlichkeit nach der VöV-Medienkonferenz hat gezeigt, dass der SwissPass die Menschen bewegt. Trotz offener und transparenter Berichterstattung kursierten aber auch zahlreiche Halb- und Unwahrheiten zum SwissPass in Medien und Diskussionsforen, insbesondere zum Datenschutz und zur automatischen Erneuerung. Damit keine Missverständnisse aufkommen und die Transportunternehmen ihre Kundinnen und Kunden korrekt informieren können, fassen wir die wichtigsten Fakten und die häufigsten Fragestellungen zum SwissPass zusammen.

## SwissPass und Datenschutz

Der SwissPass wurde dem eidgenössischen Datenschützer vorgestellt, der keinerlei Bedenken äusserte. Auf dem Chip sind keine Personendaten und Leistungen gespeichert, niemand kann den SwissPass und seinen Besitzer «orten». Geht ein Kontrollgerät verloren oder

wird gestohlen, kann es sofort gesperrt werden. Es kann damit nicht direkt auf die Kundendatenbank des öffentlichen Verkehrs zugegriffen werden.

Wenn ein SwissPass kontrolliert wird, entsteht nur eine «Momentaufnahme», aber niemand weiss, wo der Kunde ein- und wo ausgestiegen ist. Die Kontrolldaten dürfen nicht zu Marketingzwecken verwendet werden und werden auch nicht verkauft, sie werden während 90 Tagen ausschliesslich für den Bereich «service après vente» gespeichert.

Diese Aufbewahrungsfrist gewährleistet die Möglichkeit zur Bearbeitung allfälliger Kundenreaktionen im Nachgang einer Reise, beispielsweise für allfällige Rückerstattungen oder andere Kundenanliegen. Es wird jedoch zu keinem Zeitpunkt ein Bewegungsprofil der Kunden abgeleitet, weder zur Analyse noch zu Marketingzwecken. Das General- und Halbtax-Abonnement auf dem SwissPass können mit

einer Frist von einem Monat auf das Ende jedes Abo-Monats beim GA, beziehungsweise Abo-Jahres (beim Halbtax) gekündigt werden.

## SwissPass und automatische Erneuerung

Das GA hat eine Mindestlaufzeit von vier Monaten, es kann also nach drei Monaten gekündigt werden. Die Kundinnen und Kunden werden 60 Tage vor Ablauf der Gültigkeit mit einem Schreiben informiert, dass sie ihr Abo per Ende nächsten Monats kündigen können, falls sie die Leistung nicht länger beziehen möchten. Ohne Gegenbericht wird das Abo automatisch verlängert.

Das Halbtax-Abo verlängert sich dabei um jeweils ein Jahr, die Laufzeit des Generalabonnements kann immer auf Ende des Folgemonats gekündigt werden. Die Kundinnen und Kunden haben die Möglichkeit, das Abonnement mit wenigen Klicks auf [swisspass.ch](http://swisspass.ch), an jeder Verkaufsstelle, telefonisch, per Brief oder per Mail zu kündigen. Ausserdem kann auf dem Kundenportal [swisspass.ch](http://swisspass.ch) auch eine Mail- oder SMS-Erinnerungsfunktion eingerichtet werden. Eine Hinterlegung des GA ist wie bis anhin für maximal 30 Tage möglich.

[sabine.kraehenbuehl@voev.ch](mailto:sabine.kraehenbuehl@voev.ch), 031 359 23 57

## SwissPass: Die Fakten

### Was ist der SwissPass?

Der SwissPass ist die neue rote Plastikkarte, welche die heutige blaue Karte des General- und des Halbtaxabonnements automatisch ablösen wird. Im SwissPass integriert ist ein RFID-Chip mit einer persönlichen Identifikationsnummer. Auf dem SwissPass aufgedruckt sind Foto, Name, Geburtsdatum und eine unpersönliche Nummer der Kundinnen und Kunden. Dadurch kann er als Trägermedium für öV-Abonnemente und -Tickets aber auch für weitere Partnerdienste wie beispielsweise den Zutritt zu MobilityCarsharing oder für Skipässe genutzt werden.

### Was kann der SwissPass?

In einem ersten Schritt werden ab 1. August 2015 das General- und das Halbtaxabonnement in Form des SwissPasses an die Kundinnen und Kunden abgegeben. Ausserdem können erste Angebote von öV-Partnern (MobilityCarsharing, PubliBike, SchweizMobil, sowie Skipässe verschiedener Destinationen) via SwissPass gebucht

werden. Ein ständiger Ausbau der öV-Angebote (Verbundabos, Einzeltickets) sowie der Partnerdienste ist geplant.

### Was bringt mir der SwissPass?

Mit dem SwissPass haben die Kundinnen und Kunden künftig eine einzige Karte für ihre Mobilitätsbedürfnisse im Portemonnaie. Die Karte sowie weitere Partnerdienstleistungen können bequem von zu Hause aus online eingesehen und gebucht werden. Mit dem SwissPass erhalten alle Kundinnen und Kunden ein persönliches Kundenkonto ([www.swisspass.ch](http://www.swisspass.ch)), auf dem ihre gekauften Leistungen wie Gültigkeit oder Kündigungsfristen jederzeit bequem eingesehen und verwaltet werden können.

### Wie verträgt sich der SwissPass mit dem Datenschutz?

Auf dem SwissPass ist nur die persönliche Identifikationsnummer gespeichert. Bei der Kontrolle wird geprüft, ob die Kundin oder der Kunde eine

gültige Leistung (z. B. GA oder Halbtax) besitzt. Es sind keine Personendaten und Leistungen direkt auf dem SwissPass gespeichert. Der SwissPass kann nicht geortet werden, es kann kein Bewegungsprofil vom Kunden erstellt werden. Somit kann niemand herausfinden, wo sich der Kunde gerade aufhält. Unberechtigte Personen haben keinen Zugriff auf die Daten.

### Was ändert sich mit dem SwissPass bezüglich der Gültigkeit von Abonnements?

Das General- und das Halbtax-Abonnement, die zuerst auf dem SwissPass abgebildet werden, erneuern sich bei Ablauf jeweils automatisch um ein Jahr, wenn die Kundin oder der Kunde nicht kündigt. Um den Prozess möglichst kundenfreundlich zu gestalten, werden die Kundinnen und Kunden, deren Abo-Dauer abläuft, frühzeitig ein Erinnerungsschreiben erhalten, in dem auf den Kündigungstermin hingewiesen wird. Die Kündigung selbst ist simpel und kann schriftlich oder mit einem einfachen Anruf erledigt werden.

# Lehrgang «Spezialist/in öV» mit eidgenössischem Fachausweis

Der Ausbildungsverbund login Berufsbildung AG bietet mit dem Lehrgang «Spezialist/in öffentlicher Verkehr» eine spannende Weiterbildung an, die für Interessierte den nächsten Karriereschritt im Bereich des öffentlichen Verkehrs bedeutet. Sie schliesst mit der vom VöV durchgeführten Berufsprüfung ab.



Ein ausgebildeter Spezialist öffentlicher Verkehr mit dem Bahnhof Olten im Hintergrund.

Die abwechslungsreiche Weiterbildung «Spezialist/in öffentlicher Verkehr» mit eidgenössischem Fachausweis ermöglicht Personen mit erster Berufserfahrung im öV den Schritt in das Fach- oder Führungskader. Das Ziel dieser weiterführenden Ausbildung besteht darin, sich ein ganzheitliches Wissen im Bereich öffentlicher Verkehr anzueignen.

Die drei Semester dauernde Weiterbildung ist als vielseitige Ausbildung aufgebaut. Nach zwei Einführungstagen in die volks- und betriebswirtschaftlichen Grundlagen werden zuerst die Basismodule absolviert, danach wird aus drei Fächern eine Vertiefungsrichtung gewählt. Neben den Modulprüfungen und der Berufsprüfung schreiben die Kursteilnehmer auch eine Praxisarbeit. Ein grosser Bestandteil der gesamten Ausbildung ist das selbstorganisierte Lernen. Das öV-Angebot professionell mitplanen sowie Führung von Personal übernehmen, dies sind nur wenige Beispiele der täglichen Arbeiten eines/einer Spezialist/in öffentlicher Verkehr. Zudem bietet diese weiterführende Ausbildung den perfekten Übergang zur höheren Fachprüfung als diplomierter Manager/Managerin öV.

Als Ausbildungsverbund organisiert login Berufsbildung AG für die Welt des Verkehrs marktorientierte Berufslehren, Praktika und weiterführende Ausbildungen. login steht für

hohe Ausbildungsqualität, innovative Lehrmethoden und ein Netzwerk von über 60 Verkehrsunternehmen in der ganzen Schweiz. Bei login bereiten sich über 1800 Lernende in 23 verschiedenen Berufslehren auf ihre eidgenössisch anerkannten Abschlüsse vor. Zentraler Bestandteil ihrer Ausbildung sind Praxiseinsätze in den unternehmerisch ausgerichteten Junior Teams bei login und den Partnerfirmen. Die Ausbildungsqualität ist zertifiziert nach ISO 9001:2008 und eduQua. Als grösster Ausbildungsverbund der Schweiz prägt login die nationale Bildungslandschaft mit.

## Informationsveranstaltungen zum Lehrgang

Wann: Dienstag, 12. Mai und  
Montag, 15. Juni 2015  
Wo: Olten  
Dauer: 18.15 bis 19.30 Uhr  
Anmelden: [www.login.org/spoew](http://www.login.org/spoew)

## Weitere Informationen

Andrea Schenker, login Berufsbildung AG  
Lehrgangsleiterin Spezialist/in öV  
[spezialistoev@login.org](mailto:spezialistoev@login.org)

## Nachgefragt – Ausgebildeter Spezialist öV im Gespräch

### Als was arbeiten Sie zurzeit im öffentlichen Verkehr?

**Andreas Hobi:** Seit Anfang März 2015 arbeite ich als «Fachspezialist öV und Bereichsassistent Markt» bei der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU AG). Meine Arbeit ist sehr vielseitig und beinhaltet viele spannende Aspekte. In erster Linie sind dies die Angebotsplanung, diverse Auswertungen und Statistiken sowie die Unterstützung des Bereichsleiters Markt. Auch bin ich im Kundendienst tätig. Für mich hat sich die Weiterbildung zum Spezialist öV sehr rasch ausgezahlt. Zudem spricht es für login und den Lehrgang, dass viele Absolventen nach der Weiterbildung eine spannende Stelle antreten können.

### Was hat Sie am meisten motiviert, diese Weiterbildung zu absolvieren?

**Hobi:** Ich spielte schon einige Zeit mit dem Gedanken, eine Weiterbildung zu machen. Denn mir war immer bewusst: Wer sich weiterbildet, ermöglicht sich viele Chancen im Berufsleben. Doch ich konnte mich lange nicht für eine Rich-



**Andreas Hobi**  
Fachspezialist öV  
und Bereichs-  
assistent Markt bei  
der Sihltal Zürich  
Uetliberg Bahn  
(SZU AG)

tung entscheiden. Als ich dann vom Lehrgang «Spezialist öV» hörte, wusste ich gleich: Das ist es! Ich war schon immer vom öffentlichen Verkehr begeistert und mir war klar, dass ich weiterhin in der spannenden öV-Welt tätig sein will. Die Weiterbildung zum Spezialisten öV bietet eine hervorragende Grundlage dazu, weil sie sehr breit aufgestellt ist und diverse Module beinhaltet.

Fortsetzung Seite 6 >

### Was hat Ihnen an der Weiterbildung zum «Spezialisten öV» am meisten gefallen?

**Hobi:** Mir hat die Vielfältigkeit der Module gefallen. Nach dieser Weiterbildung versteht man die Zusammenhänge im öV besser. Und wenn man weiss, was die Kollegen in den Abteilungen links und rechts von einem tun, dann wird dadurch auch die eigene Arbeit besser. Nicht zuletzt profitiert auch der Arbeitgeber von Mitarbeitenden, welche die Zusammenhänge klar und schnell sehen. Und die Weiterbildung ist eine gute Grundlage für das weitere Lernen, ob man schlussendlich in Richtung «Manager öV» geht oder eine fachspezifische Weiterbildung (zum Beispiel im Marketing oder Projektmanagement) in Angriff nimmt.

### Wie können Sie das Gelernte in die Praxis umsetzen?

**Hobi:** In einem kleinen öV-Unternehmen wie zum Beispiel der SZU braucht jeder Mitarbeiter Kenntnisse, die über seinen Fachbereich hinausgehen. Mein Beruf hat Schnittstellen mit dem Marketing, beinhaltet unterschiedliche Aspekte der Angebotsplanung und ich beantworte Kundenreaktionen. Ausserdem besteht die Möglichkeit, dass ich zukünftig in Projekte involviert bin. In allen diesen Bereichen kann ich enorm viel vom Gelernten profitieren.

Interview: Angela Schwery

## Bildungssplitter

### Berufsprüfung Gleisbau-Poliere – Revision Prüfungsordnung angelaufen

Die Prüfungsordnung der Polierprüfungen im Verkehrswegbau (dazu gehört auch die Berufsprüfung der Gleisbau-Poliere) wird revidiert. Für die Revision gibt es verschiedene Auslöser. Erstens ist die Bildungsverordnung der beruflichen Grundbildung im Verkehrswegbau völlig neu überarbeitet und auf Handlungskompetenzen ausgerichtet worden, zweitens müssen Prüfungsordnungen der beruflichen Grundbildung mindestens alle fünf Jahre überprüft werden.

### Weiterbildungen im Busbereich neu in der Romandie und im Tessin geplant

Erstmals wird im Frühjahr 2015 ein Weiterbildungskurs für Betriebs- und Praxisausbilder Bus BPA in französischer Sprache durchgeführt. Dies ist möglich dank enger Zusammenarbeit zwischen VöV und PostAuto. Zeitnah soll die Weiterbildung Neufahrer/in – Begleiter/in des VöV ebenfalls in französischer und italienischer Sprache durchgeführt werden.

### Berufszulassung für Strassentransport-Unternehmer/innen (Lizenz)

Das Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) bestimmt:

- a) Wer die Tätigkeit als Strassentransportunternehmen im Personen- oder im Güterverkehr ausüben will, benötigt eine Zulassungsbewilligung.
- b) Wird der Antrag nicht von einer natürlichen Person gestellt, so müssen die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung von einer Person erfüllt werden, die der Unternehmensleitung angehört oder eine leitende Funktion für die Erbringung der Transportdienstleistung ausübt.
- c) Die Antragsteller und Antragstellerinnen müssen zum Nachweis der fachlichen Eignung eine Prüfung über die zur Ausübung des Berufs erforderlichen Kenntnisse ablegen. Wer die Prüfung bestanden hat, erhält einen Fachausweis.

Für öV-Unternehmen ist es empfehlenswert, dass mehrere Personen im Betrieb den Fachausweis besitzen. Die Prüfungen für den Nachweis der fachlichen Eignung als Leiterin oder Leiter eines Strassentransportunternehmens im Personen- und Güterverkehr finden zweimal im Jahr statt. Alle Informationen zum Thema unter [www.berufszulassung.ch](http://www.berufszulassung.ch).

[urs.strebel@voev.ch](mailto:urs.strebel@voev.ch), 031 359 23 42

## CAS «Eisenbahntechnologie»: Zweite Durchführung geplant

Nach dem erfolgreichen Start der ersten Durchführung des CAS Elektrische Anlagen an der Fachhochschule Freiburg wird eine zweite Ausgabe der zertifizierten Weiterbildung im Bahnbereich vorbereitet. Das CAS Fahrbahn geht bereits in die 4. Auflage. Für das CAS Sicherungsanlagen laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren.

Seit September 2014 läuft an der Hochschule für Technik und Architektur Freiburg die erste Ausgabe des CAS Eisenbahntechnologie – Elektrische Anlagen. 25 Teilnehmerinnen und Teilnehmer eignen sich an rund 20 Kurstagen fundiertes Wissen in allen relevanten Bereichen der elektrischen Anlagen im Bahnbereich an: Neben den Grundlagethemen Eisenbahnsystem, Infrastruktur und Regelungen werden in den Vertiefungskursen die Themen Fahrleitungsanlagen, Bahnstrom-Erzeugung und -Verteilung, Schutz und Erdung sowie Betrieb und Instandhaltung von elektrischen Anlagen abgedeckt.

Der Unterricht findet an der HTA Freiburg statt und wird von hochkarätigen Referentinnen und Referenten aus Industrie, Bahnbetreibern, Behörden und Verbänden, Ingenieurbüros und Hochschulen erteilt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden auf die Arbeit im mehrsprachigen Umfeld vorbereitet, indem der Unterricht alternierend in deutscher oder französischer Sprache erfolgt. Ergänzend werden Demonstrationsanlagen gezeigt und Exkursionen durchgeführt.

Der Kurs dauert rund ein Jahr und endet mit einer persönlichen Abschlussarbeit. Bei erfolgreichem Abschluss erhalten die Teilnehmer-

innen und Teilnehmer den zertifizierten Titel «CAS in Eisenbahntechnologie – Elektrische Anlagen», der im Europäischen System zur Übertragung und Akkumulierung von Studienleistungen (ECTS) 10 Kreditpunkte erbringt. Aufgrund der erfreulichen Teilnahme am Kurs und den positiven Rückmeldungen der ersten Durchführung wird ab Oktober 2015 eine zweite Durchführung des CAS angeboten. Dieser Kurs ergänzt das schon seit einigen Jahren etablierte CAS Eisenbahntechnologie – Fahrbahn, das bereits in die 4. Ausgabe geht. In Kürze wird auch das neue CAS Eisenbahntechnologie – Sicherungsanlagen nach demselben Muster ausgeschrieben.

### Weiterführende Informationen

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

[www.heia-fr.ch/de/weiterbildung/praesentation](http://www.heia-fr.ch/de/weiterbildung/praesentation)

[urs.walser@voev.ch](mailto:urs.walser@voev.ch), 031 359 23 13

# Die VöV-Normenplattform für die Bahnen ist online

In der neueren Gesetzgebung nehmen die Normen einen immer grösseren Stellenwert ein. So gibt es in den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung AB-EBV bereits eine umfangreiche Liste von Normen, auf die sich die hoheitlichen Regelungen beziehen. Diverse Bahnen haben gewünscht, dass der VöV ein allgemeines Normenpaket beschafft, auf welches sie dann ihrerseits zurückgreifen können.

noch nicht verfügbar sind, für die Schweizer Bahnen von allgemeinem Interesse sind, können Sie online unter [www.voev.ch/normenantrag](http://www.voev.ch/normenantrag) ein Antragsformular mit Ihrem Normenwunsch und der Begründung für die Aufnahme in die VöV-Normenplattform ausfüllen. Wir werden dann prüfen, ob es Sinn macht, die gewünschte Norm in die VöV-Normenplattform aufzunehmen. Mit Ihrer geschätzten Unterstützung helfen Sie mit, die VöV-Normenplattform aktuell zu halten. Bei Fragen zur VöV-Normenplattform stehen wir unter [RTE@voev.ch](mailto:RTE@voev.ch) gerne zur Verfügung.

[martin.strobel@voev.ch](mailto:martin.strobel@voev.ch), 031 359 23 16



VöV-Normenplattform: Wegweiser zu relevanten Normen und Regelwerken für Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Die Kommission Technik und Betrieb Schiene KTBS und die angeschlossenen Fachgruppen haben sich diesem Anliegen angenommen und ein Normenpaket für die Bahnunternehmen ausgearbeitet. In diesem sind sowohl die wichtigen Normen enthalten, auf welche die AB-EBV verweist, wie auch die dem Ingenieurwesen dienlichen Normen, welche die VöV-Fachgruppen der KTBS aus einem riesigen Pool von Normen herauskristallisiert haben.

Die VöV-Normenplattform konnte im April in Betrieb genommen werden und steht für die Mitarbeitenden der Bahnen (ohne SBB) im geschützten Bereich der VöV-Internetseite offen. Die Normen werden, sofern verfügbar, sowohl in der deutsch- wie auch in der französischsprachigen Fassung als PDF-Dokumente zur Verfügung gestellt. Die Verwaltung durch den VöV hat folgende Vorteile:

- Die Eisenbahnunternehmen müssen die Normen nicht selber beschaffen und mit den verschiedenen Organisationen verhandeln.
- Die Normen sind für die Mitarbeitenden der Bahnunternehmen frei und unbeschränkt nutzbar.
- Die Normensammlung wird durch den VöV bewirtschaftet und monatlich aktualisiert.
- Die Bahnunternehmungen profitieren von den günstigen Konditionen durch die Schaffung eines attraktiven Paketes.

Die Dokumente auf der VöV-Normenplattform stehen exklusiv den Mitarbeitenden der beteiligten Eisenbahnunternehmen (ohne SBB) zur Verfügung. Die Dokumente dürfen unter diesen frei verwendet werden, jedoch nicht an Dritte weitergegeben werden.

## Anfangsinvestitionen über den VöV finanziert

Die Abklärungen mit der Schweizerischen Normenvereinigung SNV haben ergeben, dass eine einfache und finanzierbare Lösung vereinbart werden kann, die in der Summe wesentlich günstiger zu stehen kommt, als wenn jede Bahnunternehmung die Normen in Eigenregie beschaffen müsste. In einer ersten Phase wurden über 300 Teildokumente beschafft, die den Mitarbeitenden der Bahnen zur Verfügung stehen. Die Anfangsinvestition für den erstmaligen Kauf dieser Normen wurde über einen Budgetposten des VöV finanziert. Die wiederkehrenden Lizenzgebühren für die Benutzung der Normen werden vom SNV aufgrund der Anzahl Mitarbeitender berechnet. Die anfallenden Kosten werden auf die beteiligten Bahnunternehmen verteilt. Die Basis für den Verteilschlüssel bei den Bahnunternehmen bilden die Mitarbeitendenzahlen der einzelnen Unternehmen. Da die SBB doppelt so viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie alle übrigen Bahnen beschäftigt sowie weitgehende Bedürfnisse hat, verzichtet sie auf die Teilnahme an der VöV-Normenplattform.

Auf der VöV-Normenplattform sind rund 100 verschiedene Normen und ein weiteres Regelwerk aufgeschaltet. Gesamthaft sind über 300 Teildokumente in Deutsch und Französisch verfügbar. Die verfügbaren Dokumente stehen den Bahnunternehmen auf der VöV-Normenplattform [www.voev.ch/normenplattform](http://www.voev.ch/normenplattform) als PDF-Dokumente für den Download zur Verfügung und können auch ausgedruckt werden.

## Weiterentwicklung

Da sich die Normenwelt sehr dynamisch entwickelt, müssen weitere, relevante Normen laufend aufgenommen werden. Falls weitere Normen, die auf der VöV-Normenplattform

## Neuer Mitarbeiter bei ch-direct



**Roland Zimmermann** arbeitet neu als Projektleiter Vertrieb im gleichnamigen Fachbereich von ch-direct. Roland ist ein ausgewiesener öV-Profi, der seine Lehre als Betriebsdisponent bei der SBB begann und spä-

ter in verschiedenen Positionen im Verkauf arbeitete. Seit 2001 ist Roland Zimmermann im Bereich der Vertriebssysteme tätig, er arbeitet in verschiedenen Projekten mit, beispielsweise beim Projekt «railticketing.ch» und bei «Easy-Ride».

Seit 2008 vertritt Roland vor allem den Bereich Abrechnung (BackOffice) in den Vertriebsprojekten, seit 2011 ist er im Projekt «Zukünftiges Preissystem öV Schweiz» ZPS für die Abrechnung verantwortlich. Auch mit dem Wechsel zu ch-direct per 1. März 2015 wird Roland weiterhin für das Projekt ZPS tätig sein, aber auch andere öV-Projekte begleiten und vertreten. Roland arbeitet ausserdem als Auditor für die UIC (int. Eisenbahnverband) und auditiert europäische Bahnen bezüglich korrekten Vertriebs bei internationalen Fahrausweisen. Wir heissen Roland herzlich willkommen und wünschen ihm einen guten Start.

# RTE-Regelung «Rückleitungs- und Erdungshandbuch» aktualisiert

Die aktualisierte RTE-Regelung D RTE 27900 ist per 1. Februar 2015 in Kraft gesetzt worden. Sie ist technisch auf dem neusten Stand und ist somit konform mit den aktuellen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV). Zudem berücksichtigt sie die Änderungen, welche die Aufhebung der Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (AB-VEAB) ausgelöst hat.

Die bisherige RTE-Regelung aus dem Jahr 2008, bekannt als «Erdungshandbuch», hat sich in den letzten Jahren in der Praxis bewährt. Aufgrund der Aktualisierung der AB-EBV und der Ablösung der AB-VEAB, sowie weiterem Bedarf der Fachleute, war eine Anpassung des Handbuchs angezeigt. Das Autorenteam bestehend aus Experten von Schweizer Gleich- und Wechselstrombahnen hat sich der Überarbeitung angenommen und erfolgreich abgeschlossen. Die Fertigstellung der Regelung hat von Seite VöV mehr Zeit beansprucht als geplant. Um die Publikation des Werks nicht zu verzögern, wurden die Grundsatzfragen der Erstellung eines Auszuges für den Alltag der Praktiker sowie die Anpassung der Struktur der Regelung zurückgestellt. Diese Punkte werden bei der nächsten Überarbeitung aufgegriffen. Mit der erfolgten Veröffentlichung ist dieses Grundlagendokument wieder à jour.

## Zielpublikum und Inhalte

Die vorliegende 2. Ausgabe richtet sich an sachverständige Personen mit elektrotechnischer Grundausbildung. Sie ist als Basisregelung für Fachpersonen bestimmt, die sich mit der Planung, der Ausführung und den Kontrollen im Bereich des Rückleitungssystems befassen. Mit dem Ersetzen des Begriffs «Erdung» durch die Bezeichnung «Verbindung mit der Rückleitung» ist die Terminologie in der 2. Ausgabe präziser geworden.

Um dem geänderten Inhalt besser gerecht zu werden, trägt die aktualisierte Ausgabe deshalb neu den Titel «Rückleitungs- und Er-

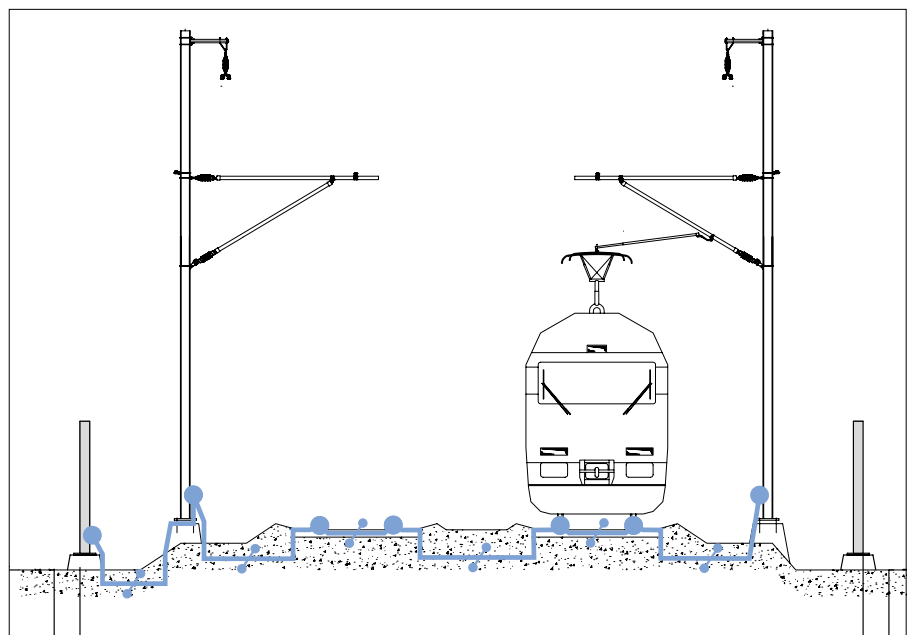
dungshandbuch». Das Handbuch beginnt mit allgemeinen Ausführungen, in denen unter anderem die rechtlichen Grundlagen umfassend dargestellt werden und auf die einschlägigen Normen eingegangen wird. Insbesondere wird aus der für dieses Thema wichtigen SN EN 50122-1 «Schutzmassnahmen gegen elektrischen Schlag» zitiert. Anschliessend werden die Grundsätze des Rückleitungssystems erläutert. In Form einer Sammlung von praxiserprobten Lösungskonzepten des Rückleitungssystems bei Gleich- und Wechselstrom-

bahnen beschreibt es verschiedene Aspekte, wie sie heute bei den Schweizer Bahnen angewendet werden.

## Publikation und Zugang

Die aktualisierte Regelung D RTE 27900 «Rückleitungs- und Erdungshandbuch» ist in Deutsch, Französisch und Italienisch verfügbar. Die publizierten RTE-Dokumente stehen den Bahnunternehmen im Extranet des VöV [www.voev.ch/rte-zugang](http://www.voev.ch/rte-zugang) und Dritten über den RTE-Webshop [www.rte.voev.ch](http://www.rte.voev.ch) als PDF-Dokumente für den Download zur Verfügung und können auch als gedruckte Dokumente bestellt werden. Rückmeldungen zu den Inhalten aller RTE-Regelungen richten Sie bitte an unser E-Mail [RTE@voev.ch](mailto:RTE@voev.ch). Mit Ihrer geschätzten Unterstützung helfen Sie mit, das Gesamtwerk auf dem Stand der Technik zu halten.

[martin.strobel@voev.ch](mailto:martin.strobel@voev.ch), 031 359 23 16



Eisenbahnquerschnitt mit Rückleitungs- und Erdungsverbindungen.

## Verband öffentlicher Verkehr VöV

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6  
Telefon 031 359 23 23  
Fax 031 359 23 10  
[www.voev.ch](http://www.voev.ch), [info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

## Redaktion

Roger Baumann, Tel. 031 359 23 15  
[roger.baumann@voev.ch](mailto:roger.baumann@voev.ch)

## Gestaltung

Rahel Bisesti, Angela De Stefano, VöV

## Französische Übersetzung

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, VöV

## Druck

Rub Media AG  
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

## Auflage

1200 deutsch, 500 französisch

## Nächste Ausgabe

Juli 2015