VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

FOKUS ÖV

2026/27

Impressum

Herausgeber:	Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, CH-3005 Bern info@voev.ch, www.voev.ch
Redaktion:	Michael Schallschmidt, Andreas Keller
Gestaltung:	Marion Aland, Christof Scheidegger
Übersetzung:	Bruno Galliker, Valentin Abbet
Abbildungen:	© Bilder S. 4: Unsplash S. 5, 7, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28: VöV, T. Hodel S. 9. VBG S. 15: VöV, A. Moser S. 16: AAGU, M. Bucheli S. 17: TRAVYS, R. Nyfeler S. 18, 20, 21: VöV, A. Moser
Druck:	Vögeli AG, Langnau
Auflage:	D: 1000 Ex., F: 250 Ex.

© 2026, VöV

Höchster Standard für Ökoeffektivität.
Cradle to Cradle Certified® Druckprodukte
hergestellt durch die Vögeli AG.

Inhalt

5 Editorial
Stellen wir heute die Weichen für die Mobilität von morgen

6 Verkehr ‘45
«Ein gut unterhaltenes Schienennetz bildet die Basis, um überhaupt sinnvoll ausbauen zu können»

12 Fokus öV
Wissenswertes zum öV Schweiz

14 Elektrifizierung der PostAuto-Flotte
Auf flachen Stellen sollte man mit E-Bussen ‹segeln›

16 Flottenumstellung
Pflanzen-Treibstoff, Studien, neue Linienführung: So dekarbonisieren Busunternehmen

18 VöV-Bustagung
BUS 26 mit Fokus auf den Wandel in der Busbranche

22 Mobilität von morgen
MoveSmart: Neue Initiative fördert nachhaltige Unternehmensmobilität

24 VöV-Generalversammlung 2026
GV in Thun mit Fokus auf Verkehr ‘45

30 Der VöV online
Der VöV erhält einen neuen Webauftritt



Editorial

Stellen wir heute die Weichen für die Mobilität von morgen

Dem Schweizer öV stehen richtungsweisende Jahre bevor. Mit Verkehr ’45 skizziert der Bundesrat, wie er die Verkehrsträger in den kommenden rund 20 Jahren auszubauen gedenkt, und zwar sowohl für die Schiene wie für die Strasse. Die ÖV-Branche erhält damit die Chance, mithilfe eines gezielt am Kundennutzen orientierten Ausbaus ein noch besseres Angebot zu gewährleisten – und damit den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr weiter zu steigern. Entscheidend ist hierfür jedoch eine gesicherte Finanzierung, namentlich ein ausreichend alimentierter Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die für das Jahr 2028 erwartete Volksabstimmung, um das auf 2030 befristete Mehrwertsteuer-Promille zu verstetigen, ist deshalb richtungsweisend. Erhält die ÖV-Branche die notwendigen finanziellen Mittel, so stehen wir auch in der Pflicht, unserer Kundschaft ein besseres Angebot zu bieten. Der Ausbauschritt 2035 bildet hier eine wichtige erste Etappe für uns, da er die Grundlage für zusätzliche Kapazitäten und bessere Verbindungen im Bahnnetz und letztlich auch für das Gesamtsystem öV schafft.

Verkehr ’45, seine konsequente Ausrichtung auf kundenorientierte Angebote, sowie die langfristige Finanzierung des öV bilden einen Schwerpunkt für meine Tätigkeit als neuer VöV-Präsident. Gemeinsam mit VöV-Vizepräsident Serge Collaud erörten wir im Hauptartikel (ab Seite 6), welche Relevanz Verkehr ’45 für die gesamte ÖV-Branche hat.

Einen weiteren Schwerpunkt als VöV-Präsident lege ich auf die zukünftige Rolle des öV innerhalb der gesamten Mobilität der Schweiz, zum Beispiel im Verbund mit anderen Mobilitätsformen wie Velo- oder E-Scooter-Verleih oder OnDemand-Angeboten. Um den öV in einer Gesamtoptik weiterzuentwickeln, setzte ich auf die Zusammenarbeit mit Behörden, Partnerverbänden und den Unternehmen, um Synergien optimal zu nutzen. Das Ziel unserer Branche muss hierbei sein, dass Ausgaben stets einen konkreten Kundennutzen ermöglichen.

Ein wesentlicher Teil des öV findet auf der Strasse statt. Transportunternehmen in der ganzen Schweiz dekarbonisieren ihre Busflotten im Eiltempo: Im April 2026 waren bereits 19 Prozent der Busse mit fossilfreiem Antrieb unterwegs. Die E-Mobilität bildete auch das Schwerpunktthema der diesjährigen Ausgabe der VöV-Bustagung. Rund 500 Fachleute und knapp 50 Aussteller fanden für die BUS 26 in Thun zusammen. Wie die Flottenumstellung konkret beim grössten ÖV-Busunternehmen verläuft, erklärt PostAuto-CEO Stefan Regli im Interview (ab Seite 14). Zudem geben auch kleinere Busunternehmen aus verschiedenen Regionen der Schweiz einen Einblick, welche Chancen und Herausforderungen die Flottenumstellung für sie mit sich bringt (ab Seite 16).

Mit der Initiative MoveSmart, welche der VöV als Teil der Trägerschaft vorantreibt, verfügt die Schweiz seit Anfang 2026 über einen nationalen Standard für nachhaltige Unternehmensmobilität. Teilnehmende Unternehmen erhalten einen klaren, praxiserprobten Rahmen, um nachhaltige Mobilität im eigenen Umfeld ganz konkret umzusetzen.

Es ist also viel in Bewegung in unserer Branche. Nutzen wir deshalb gemeinsam die Chance und stellen in den kommenden Jahren die Weichen für einen noch attraktiveren Schweizer öV.



Fabian Schmid
Präsident VöV

«Ein gut unterhaltenes Schienennetz bildet die Basis, um überhaupt sinnvoll ausbauen zu können»

Mit Verkehr ’45 will der Bund die Verkehrsinfrastruktur schrittweise und neu priorisiert ausbauen. Die Vorlage sieht vor, die Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds zu sichern, was im Jahr 2028 zu einer Volksabstimmung führen wird – aus Sicht VöV der Kernpunkt der Vorlage. Welche Chancen bietet Verkehr ’45? Und wo wird der VöV genau hinschauen müssen, damit es gut kommt in der parlamentarischen Beratung. Im Gespräch mit dem FOKUS öV ordnen VöV-Präsident Fabian Schmid und VöV-Vizepräsident Serge Collaud die Vorlage ein.

Die Vorlage zu Verkehr ’45 bündelt erstmals den Ausbau der Infrastruktur über alle Verkehrsträger hinweg. Der Bund schlägt vor, die Kapazität der Schiene und Strasse in den nächsten rund 20 Jahren zu erhöhen. Wieso ist dieses Vorhaben für die ÖV-Branche von Bedeutung?

Collaud: Es ist wichtig, das Schienennetz mit dem Blick auf einem höchstmöglichen Kundennutzen zu erweitern. Denn wir müssen dem steigenden Mobilitätsbedarf in der Schweiz begegnen. Der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr soll weiter zunehmen, wie die Politik dies als Ziel vorgibt. Verkehr ’45 stellt die Weichen dafür, wo wann was ausgebaut werden soll.

> «Entscheidend ist, was den grössten Nutzen aus Sicht des Angebots bringt.»

Schmid: Darüber hinaus bezieht die Vorlage die Siedlungsentwicklung mit ein. Es ist eine grosse Chance für den öV, seinen Anteil am Gesamtverkehr noch weiter zu steigern, indem räumliche Entwicklungskonzepte und das ÖV-Angebot aufeinander abgestimmt werden.

Welche Chancen bietet Verkehr ’45 noch?

Collaud: Wir müssen den öV als einen wesentlichen Bestandteil des gesamten Verkehrskonzepts positionieren. Und nur, indem wir den Ausbau konsequent auf den konkreten Kundennutzen ausrichten, können wir einen noch attraktiveren öV schaffen. Verkehr ’45 bietet die Chance hierzu. Und Prioritäten braucht es auf jeden Fall. Denn die Schweiz verfügt nicht über die finanziellen Mittel, um alle gewünschten Projekte zu realisieren.

Schmid: Neben dem Personenverkehr ist hier natürlich auch der Güterverkehr zu berücksichtigen, der sich zurzeit im Sinkflug befindet. Denn jeder LKW, der nicht auf der Schiene ist, bildet ein zusätzliches Hindernis auf der Strasse. Zudem haben wir mit dem internationalen Personenverkehr einen sehr hohen Einfluss, was Klimaschutz betrifft: Hier holen wir Personen nicht vom Auto, sondern vom Flug-

Der Bahninfrastrukturfonds

Insgesamt fliessen aus verschiedenen Einlagen jährlich gut sechs Milliarden Franken in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Mit dem BIF finanziert der Bund vorrangig den Betrieb, den Substanzerhalt sowie die Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur. Weiter finanziert er damit den Ausbau des Bahnnetzes. Der Bund schliesst mit den Infrastrukturbetreibenden Leistungsvereinbarungen (LV) über den Substanzerhalt und den Betrieb ab.

Betreffend Ausbau unterbreitet der Bundesrat dem Parlament periodisch Ausbauschritte mit konkreten Projekten.



Fabian Schmid (links) und Serge Collaud betonen: Verkehr ’45 muss den Nutzen für die Kundschaft ins Zentrum setzen.

zeug in den öV. Deshalb gilt es, diese Dimension ebenso mitzudenken für Verkehr ’45.

Sie haben es erwähnt: Die Finanzen des Bundes sind beschränkt. Wenn man ausbauen und das bestehende Netz gut im Schuss halten will, kann das Konflikte auslösen. Der VöV verlangt deshalb ganz klar: «Unterhalt vor Ausbau». Wieso ist dieser Grundsatz wichtig?

Collaud: Ein gut unterhaltenes Schienennetz bildet die Basis, um überhaupt sinnvoll ausbauen zu können. Ist das nicht der Fall, können wir weder einen pünktlichen noch verlässlichen Betrieb gewährleisten. Ein Ausbau des Bahnnetzes und die damit verbundene höhere Auslastung erfordern zudem auch zusätzliche Mittel für den Substanzerhalt. Denn die neu gebaute Infrastruktur gilt es ebenfalls zu unterhalten. Es verhält sich hier wie beim Rollmaterial: Einfach neues kaufen und das bestehende zu vernachlässigen, führt in die Sackgasse.

Der Bund verfügt über zwei Finanzierungsinstrumente für das Schienennetz: Den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen und Agglomerationsfonds (NAF). Wieso sind diese beiden wichtig für das System öV?

Schmid: Der BIF ist der wichtigste finanzielle Pfeiler und ermöglichte bereits in den vergangenen Jahren den Unterhalt und einen schrittweisen Ausbau der Bahninfrastruktur. Allerdings ist der BIF mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert: Mit dem bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promille drohen jährlich mehrere hundert Millionen Franken Fondseinlagen wegzufallen. Weil wir jedoch das Schienennetz unterhalten und auf mehr Kapazität vorbereiten müssen, benötigen wir mehr Mittel – und nicht weniger. Es zeichnet sich zudem eine nicht lineare Zunahme des Mittelbedarfs für die Schieneninfrastruktur ab. In den nächsten 15 Jahren erwarten wir eine überproportionale Zunahme, die schätzungsweise ab 2040 wieder abnehmen wird. Hinzu kommt, dass im Bahnsystem bereits ein aufgestauter Unterhaltsbedarf im Milliardenbereich besteht. Diesem müssen wir begegnen können. Der NAF seinerseits ist zentral, um im Nahverkehr die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhalten und gezielt auszubauen.

braucht mehr Mittel

Der BIF droht jedoch finanziell unter Druck zu geraten. Denn mit dem bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promille droht eine Finanzierungsquelle von mehreren hundert Millionen Franken jährlich dauerhaft wegzufallen. Hinzu kommen steigende Kosten für Betrieb, Unterhalt sowie Erneuerung.

Der VöV begrüsst deshalb, dass der Bundesrat im Rahmen von Verkehr ’45 das befristete Mehrwertsteuer-Promille verstetigen will.

Über die Verlängerung der Mehrwertsteuer-Einlage entscheidet letztendlich die Stimmbevölkerung, da es hierbei um eine Verfassungsänderung handelt. Die Abstimmung findet voraussichtlich 2028 statt.

Bedeutet dies also, ein Wegfall des Mehrwertsteuer-Promilles würde ein bestehendes Problem noch verschlimmern?

Schmid: Absolut. Zumal liesse sich das politische Ziel, den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, nicht realisieren. Der dafür notwendige Ausbau kann nicht mehr oder nur noch reduziert stattfinden, wenn der Unterhalt einen immer grösseren Teil des gesamten BIF-Budgets beansprucht. Deshalb begrüssen wir, dass der Bundesrat die Verlängerung des zweiten Mehrwertsteuer-Promilles vorschlägt.

> «Wir müssen BIF und NAF genauso als Gesamtsystem denken, wie wir es bei Verkehr ’45 mit den Verkehrsträgern tun.»

Collaud: Der Wegfall dieser Einlage würde den Substanzerhalt verlangsamen, ebenso die Digitalisierung der Bahnsysteme. Wir riskieren hier, den steigenden Erwartungen unserer Kundschaft nicht mehr begegnen zu können. Deshalb begrüsst der VöV, dass der Bundesrat mit Verkehr ’45 vorschlägt, das bis 2030 befristete Mehrwertsteuer-Promille zu verstetigen. Hierfür soll voraussichtlich 2028 eine Volksabstimmung stattfinden.

Schmid: Wir haben heute einen guten Standard im öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig wollen wir aber auch nicht stillstehen: Lebensqualität und Standortattraktivität sollen hoch bleiben. Und eine Grundvoraussetzung bildet hier ein gut funktionierender öV, genauso wie es auch Strom- und Wasserversorgung braucht.

Und wie sieht es beim Nationalstrassen und Agglomerationsfonds aus?

Schmid: Der NAF deckt Agglomerationsprojekte ab, die der BIF nicht oder nur bedingt abdecken kann, zum Beispiel den Ortsverkehr. Deshalb muss, analog zum BIF, auch der NAF finanziell gesichert sein. Dieser Bereich des öV ist nämlich ebenso relevant: Hier gilt es, die Dekarbonisierung der Busflotten sowie wichtige Vorhaben im Nahverkehr anzupacken, unter anderem Tramprojekte. Für Letzteres ist es wichtig, dass der Bund den finanziellen Fehlanreiz im NAF korrigiert, indem er bei den Agglomerationsprojekten den Bundeanteil für tram- und metroähnliche Projekte sowie Businfrastruktur erhöht.

Collaud: Wir müssen Fernverkehr, Regionalen Personenverkehr und Ortsverkehr als ergänzende Bereiche ansehen. Ein grosser Teil der Bevölkerung ist im Stadt- und Agglomerationsverkehr unterwegs. Daher gilt es, diese Gebiete ans Netz anzubinden, was eine sichergestellte Finanzierung aller Bereiche erfordert. Wir müssen BIF und NAF genauso als Gesamtsystem denken, wie wir es bei Verkehr ’45 mit den Verkehrsträgern tun.

Schmid: Wir denken beim Orts- und Regionalverkehr schnell an Grossstädte wie Zürich oder Genf. Dabei verzeichnen kleinere Städte und Agglomerationen, wie beispielsweise Bulle, Interlaken oder Wil das stärkste Siedlungswachstum. Ein vorausschauender Ausbau des ÖV-Angebots ist hier deshalb ganz wichtig.

Können wir aus bisherigen Bauvorhaben Lektionen lernen für die Zukunft und für Verkehr ‘45?

Schmid: In der Vergangenheit haben wir in Knotenpunkte und verkürzte Fahrzeiten investiert, was meiner Meinung nach richtig war. Wenn wir nach vorne blicken, so müssen wir den Ausbau vom Kundennutzen herleiten und von der Gesamtwirkung der jeweiligen Projekte und nicht in einzelnen Infrastrukturen denken. Unser Ziel ist, dass die ganze Schweiz von einem besseren ÖV-Angebot profitiert. Zu beurteilen, welche Infrastruktur es für die Erreichung dieses Ziels braucht, ist immer erst der zweite Schritt.

Und damit kann man das Ziel, den ÖV-Anteil am Modalsplit zu steigern, erreichen?

Collaud: Ja, aber nicht nur. Wie Verkehr ’45 es vorsieht, müssen wir alle Verkehrsträger gemeinsam denken. Trams und Busse brauchen für einen reibungslosen Betrieb genügend Platz auf der Strasse, beispielsweise mit eigenen Spuren. Verkehr ’45 bietet hier eine Chance für uns, unsere Interessen auf der Strasse einzubringen.

Schmid: Die Staustunden auf den Strassen steigen in der Schweiz stark an. Das Ziel, so viele Leute wie möglich im öV aufzunehmen, ist notabene kein Selbst-



Tram- und metroähnliche Projekte, wie die Glattalbahn, verfügen über ein grosses Potenzial für den Agglomerationsverkehr.

Bundesanteil für Tramprojekte erhöhen – damit Fehlanreiz korrigiert wird

Ein struktureller Fehlanreiz prägt die Finanzierung von ÖV-Projekten in den Agglomerationen der Schweiz: Während der Bund Projekte der Eisenbahn-Infrastruktur zu 100 Prozent finanziert, steuert er an die Kosten von Tramprojekten und metroähnlichen Systemen lediglich 30 bis 40 Prozent bei, im Maximum jedoch 50 Prozent. Die Kantone und Gemeinden müssen somit bei Tram-/Metroprojekten den Löwenanteil selbst finanzieren.

Zwei verschiedene «Finanzierungstöpfe»

Die unterschiedlich hohe Kostenbeteiligung seitens Bund gründet darin, dass Eisenbahn- und Tram/Metro-Infrastrukturen aus zwei unterschiedlichen «Bundes-Töpfen» finanziert werden: die Eisenbahn aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), die Tram- und metroähnlichen Projekte dagegen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

In den Agglomerationen haben neue Tramlinien und vergleichbare Systeme (wie zum Beispiel die Limmattalbahn) ein grosses Potenzial für die Gewinnung neuer ÖV-Kundinnen und -Kunden. Was wiederum dem Ziel entspricht, das der Bund (und auch der VöV) erreichen will: die Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Kommt dazu, dass Tram- und metroähnliche Systeme gegenüber der Eisenbahn drei gewichtige Vorteile haben: Sie sind in aller Regel günstiger als Eisenbahn-Lösungen, benötigen weniger Platz und sind rascher realisierbar.

Fataler Fehlanreiz

Soweit die Vorteile von Tramlösungen. Paradox ist aber: Die aktuell ungleichen Finanzierungsregime für Bahn und Tram erschwert die Finanzierung sinnvoller Tramprojekte und beeinflusst die Prioritätensetzung in Städten und Agglomerationen. Selbst wenn ein Tramprojekt verkehrlich sinnvoller und volkswirtschaftlich günstiger wäre, besteht für Kantone und Gemeinden ein Anreiz, stattdessen ein Eisenbahnprojekt zu verfolgen, da Letzteres den eigenen Haushalt nicht belastet.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) fordert deshalb eine Erhöhung des NAF-Bundesanteils für Tramprojekte und metroähnliche Systeme. Ziel ist es, die systematische Benachteiligung von Tramlösungen zu korrigieren und Investitionsentscheide stärker am verkehrlichen Nutzen statt an der Finanzierungslogik auszurichten. Im Rahmen der von Bundesrat Albert Rösti lancierten Verkehrsplanungsstrategie «Verkehr '45» besteht aktuell die Möglichkeit, die Korrektur dieses notabene längst bekannten Fehlanreizes endlich anzupacken.

zweck: Lärmpegel, Unterhaltskosten und Staustunden sind niedriger, wenn weniger Autos unterwegs sind. Wer auf der Strasse unterwegs sein muss, wie beispielsweise ein Handwerksbetrieb, profitiert von weniger Stau. Deshalb ist ein attraktives ÖV-Angebot ein wichtiger Hebel für das Funktionieren der Mobilität insgesamt und relevant für die Wirtschaft. Ausserdem ist der Flächenverbrauch niedriger, da weniger Parkplätze benötigt werden. Und schliesslich können auch die Abgeltungen an Transportunternehmen reduziert werden, wenn diese mehr Fahrgäste befördern.

Was sagt die bisherige Entwicklung der Abgeltungseffizienz über den öV aus?

Schmid: Die Abgeltung pro Personenkilometer liegt seit über zehn Jahren immer um die 20 Rappen. Ausnahme ist die Zeit der Corona-Pandemie. Das zeigt zwei Dinge: Erstens sind die ÖV-Unternehmen dazu in der Lage, das stetig ausgebaute Angebot und den gesteigerten Komfort zu erbringen, ohne eine zusätzliche Abgeltung pro gefahrenen Kilometer eines Fahrgastes zu benötigen. Zweitens zeigt es, dass das Angebot von der Kundschaft mitfinanziert wird, da die zusätzlichen ÖV-Nutzenden den Kostendeckungsgrad einer Linie erhöhen.

Was trägt die ÖV-Branche sonst dazu bei, um kosteneffizient zu sein und wo seht ihr weitere Einsparmöglichkeiten?

Collaud: Heute sehen wir uns mit strengen Normen, Vorschriften und Kontrollen konfrontiert. Zum einen bin ich überzeugt, dass wir durch Synergien und den Erfahrungsaustausch zwischen den Transportunternehmen an Effizienz gewinnen können. Der VöV arbeitet übrigens in diese Richtung. Zum anderen muss jedes Unternehmen zu den gemeinsamen Anstrengungen beitragen, indem es Massnahmen ergreift, um seine Kosten so gering wie möglich zu halten. Es ist auch zu prüfen, ob wir beim Mittelbedarf substanzielle Einsparungen mit digitalen Lösungen erreichen können. Unsere Systeme im Bereich Bahnproduktion und Traffic Management System sollen weiterentwickelt und in der Branche harmonisiert werden. Denn wir produzieren miteinander einen Fahrplan.

Schmid: Es gibt seit Kurzem verschiedene Vorstösse und Arbeitsgruppen, wie zum Beispiel das Steering-Committee zwischen dem VöV und dem Bundesamt für Verkehr. Dieses verfolgt ein pragmatisches, schlankes Bauen und will bestehende Normen überarbeiten, ohne dass zum Beispiel die Sicherheit leidet. Hinzu kommen viele gemeinsame Projekte, wie gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen oder Stromeinkauf und nicht zuletzt die enge Zusammenarbeit, die unsere Branche auszeichnet. Wir brechen gemeinsam in die Zukunft auf und lernen aktiv voneinander. Das ist einer unserer grössten Trümpfe, den auch der VöV seinen Mitgliedern bietet mit Hilfsmitteln wie zum Beispiel der Energieplattform.

> «Wir brechen gemeinsam in die Zukunft auf und lernen aktiv voneinander, das ist einer der grössten Trümpfe.»

Und welche Rolle kann der VöV im Hinblick auf Verkehr ’45 wahrnehmen?

Schmid: Ich sehe drei Aspekte: Die inhaltliche Mit-Beurteilung, die koordinierende Funktion innerhalb der Branche, damit die ÖV-Akteure mit einer breit abgestimmten Forderung kommen. Und der geeinte und dadurch glaubwürdige Auftritt nach Aussen gegenüber der Politik und den Behörden.

Collaud: Als Verband ist es auch unsere Aufgabe, Richtungen aufzuzeigen, um eine Lösung für das Gesamtsystem öV zu finden. Im Entscheidungsprozess zu Verkehr ’45 wird es auch zu einer Konkurrenz zwischen den Kantonen kommen, die ihre Partikularinteressen verfolgen. Als Verband können wir hier helfen, ein kohärentes Vorgehen zu verfolgen, das möglichst alle Kantone und Transportunternehmen abholt, um das gemeinsame Ziel eines höheren Kundennutzens zu erzielen. Denn wir vertreten die Interessen der Branche und nicht einer einzelnen Region oder eines Unternehmens.

Schmid: Entscheidend ist die Frage, was den grössten Nutzen aus Angebotssicht bringt. Wenn wir nach dem Nutzen für die meisten Menschen planen, müssen wir vor allem die grossen Agglomerationen ausbauen. Wenn wir aus der Perspektive der Fläche planen, dann wird im ländlichen Raum mehr ausgebaut. Der VöV hat hier die Chance, die verschiedenen Sichtweisen zu berücksichtigen und unter Abwägung aller Bedürfnissen eine gute Lösung finden.

Die Kernpunkte des VöV zu Verkehr ’45

- Der VöV-Vorstand begrüsst die Vorlage zu Verkehr ’45. Er steht hinter dem Ansatz des Bundes, Prioritäten zu setzen, da es weder zielführend noch realistisch ist, alle wünsch- und denkbaren Ausbauprojekte sofort umzusetzen. Der VöV hat aber auch einige gewichtige Anpassungen.

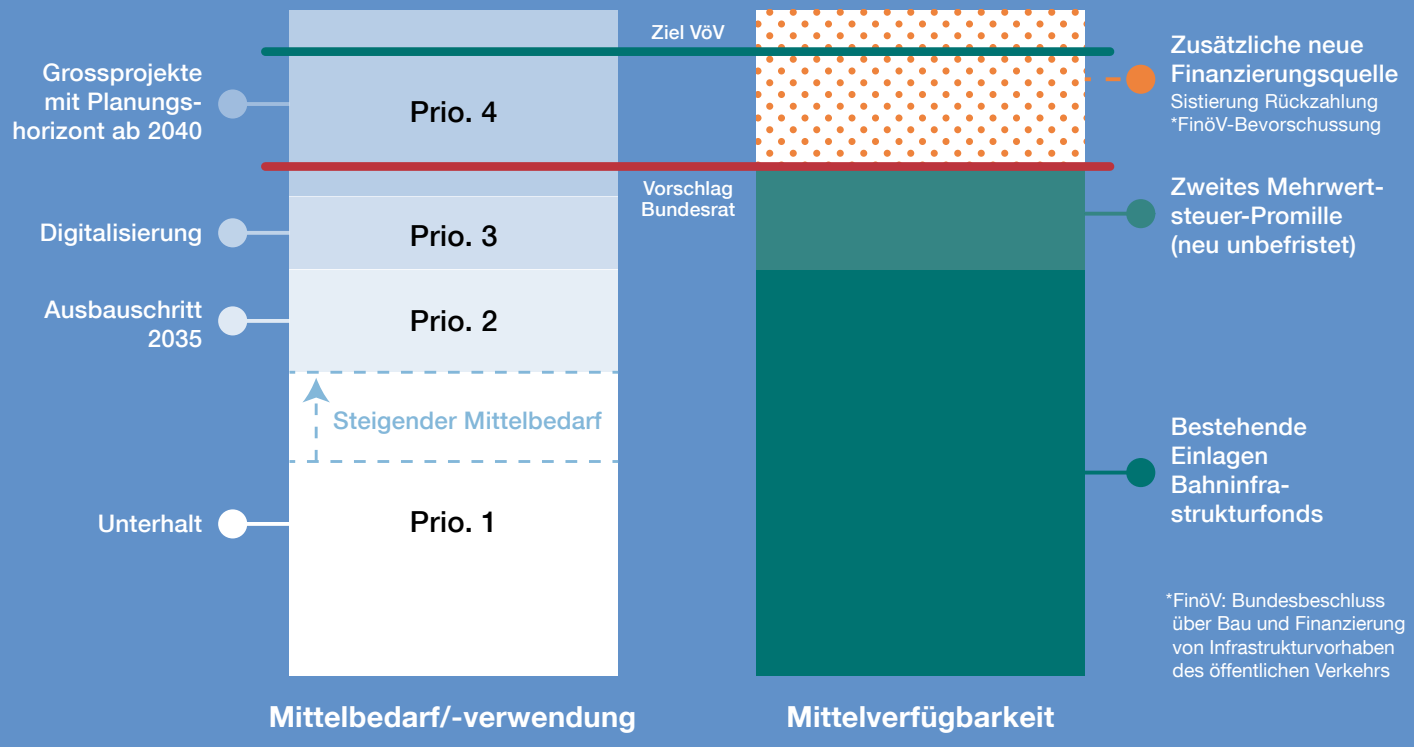
- Um alle vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekte umsetzen zu können, braucht es neben der vom Bund vorgeschlagenen Verstetigung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles eine zusätzliche Finanzierungsquelle. Der VöV schlägt vor, die Rückzahlung des im Rahmen von «FinöV» gesprochenen Darlehen bis 2045 zu sistieren.

- Der Einsatz der Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) muss verbindlich priorisiert erfolgen: Unterhalt und Erneuerung der bestehenden Bahninfrastruktur an erster Stelle, gefolgt von Ausbauprojekten, die das ÖV-Angebot im Horizont bis 2035 spürbar verbessern; an dritter Stelle die Digitalisierung der Bahninfrastruktur und erst zum Schluss Grossprojekte – wiederum priorisiert nach dem Nutzen für das ÖV-System.

- Agglomerationsprojekte erleichtern: Während der BIF die Kosten für Eisenbahnprojekte komplett abdeckt, steuert der Bund an Tramprojekte aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) lediglich 30 bis maximal 50 Prozent bei. Tramprojekte sind jedoch oft günstiger und schneller realisierbar als klassische Eisenbahnen und bergen grosses Potenzial für das vom Bund gesteckte Ziel, den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu steigern.

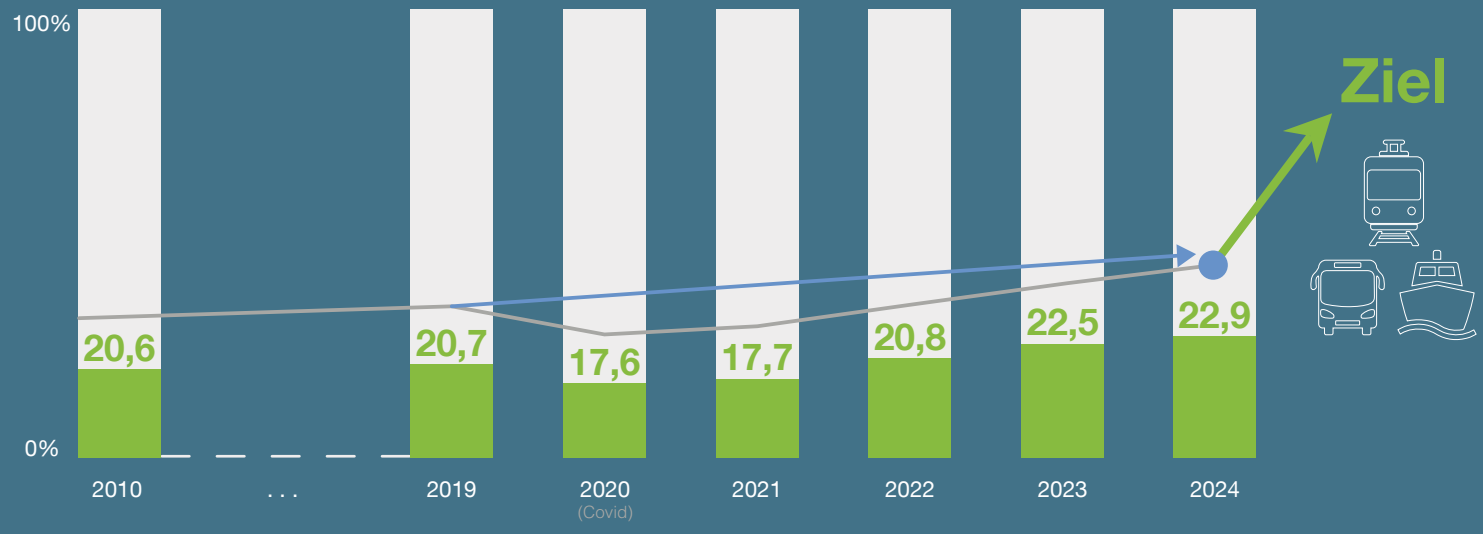
Die Stellungnahme des VöV zu Verkehr ’45 im Detail:

Bahninfrastrukturfonds: Mitteleinsatz gemäss Vorschlag VöV



Wissenswertes zum öV Schweiz

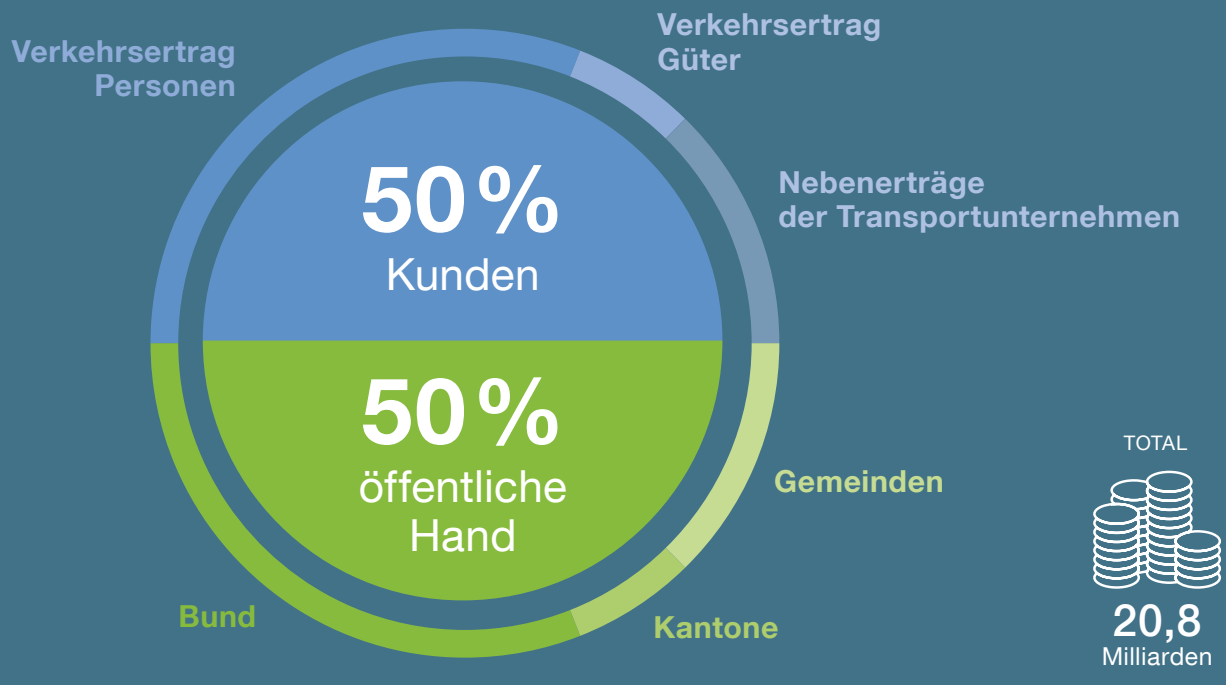
ÖV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert



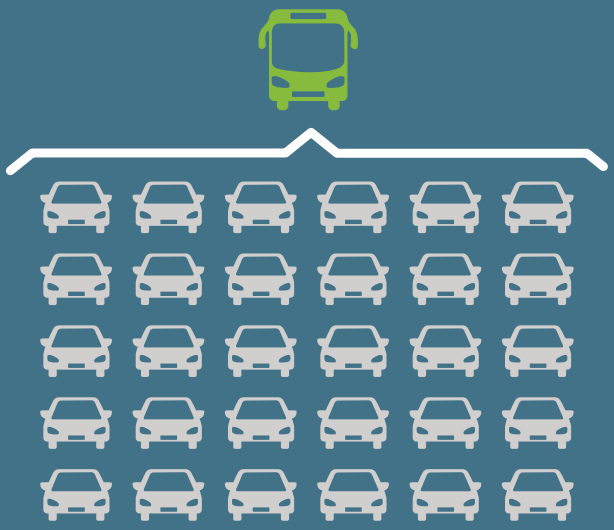
Quelle: BFS

Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

In Franken («Verkehrszahlen» Ausgabe 2025, LITRA



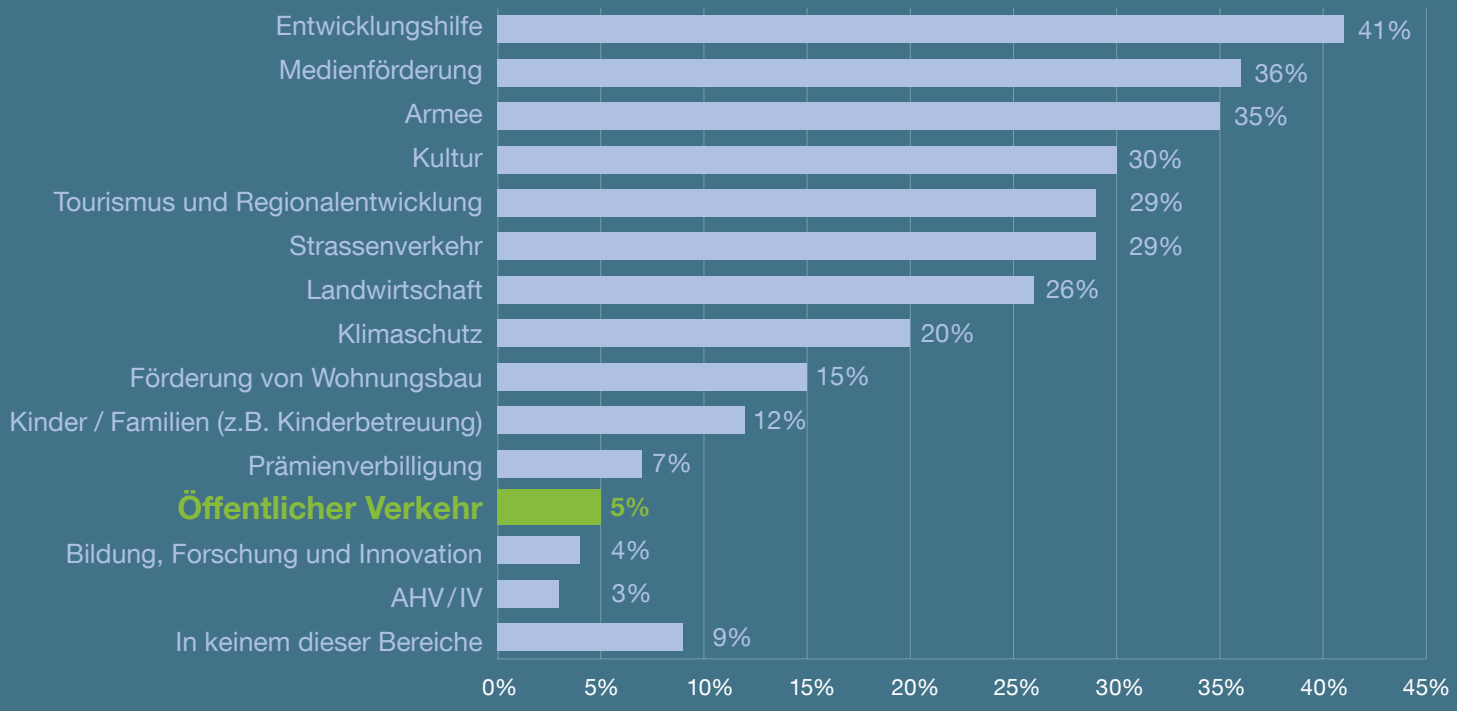
Raumsparend
Viel Kapazität auf wenig Platz



Sauber
Ziel: Ab 2040 nur noch CO_2-freie Antriebe



Wo soll der Bund Ausgaben reduzieren?
(Publikumsumfrage)



SRF-Umfrage: Ausgaben-Reduktion gemäss Bereichen | In Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung
Befragungszeitraum: 28. Oktober bis 11. November 2024 | Quelle: Sotomo

Elektrifizierung der PostAuto-Flotte

Auf flachen Stellen sollte man mit E-Bussen ‹segeln›

Ein grosser Teil des Schweizer öV fährt auf der Strasse, weshalb fossilfreie ÖV-Busflotten eine wichtige Rolle für die Schweizer Klimaziele spielen. Transportunternehmen, die ihre Flotte auf E-Busse umstellen, eröffnen sich Chancen – stehen aber auch vor Herausforderungen. Stefan Regli, Leiter Mobilitäts-Services der Schweizerischen Post und CEO PostAuto, teilt Erkenntnisse und gibt Einblick darüber, wie die Flottenumstellung des grössten ÖV-Busunternehmens der Schweiz verläuft.

PostAuto ist das grösste ÖV-Busunternehmen der Schweiz und stellt seine Flotte kontinuierlich auf E-Antrieb um. Bis 2035 sollen bis auf wenige Ausnahmen alle Fahrzeuge fossilfrei sein. Im Hinblick auf dieses Ziel: Wie sieht der aktuelle Stand der Flottenumstellung aus?

Stefan Regli: Wir haben gegenwärtig rund 200 Postautos mit E-Antrieb auf der Strasse, bis Ende 2026 werden es gemäss Planung 280 Fahrzeuge sein. Das Ziel ist, die Flotte von 2400 Fahrzeugen bis 2035 auf fossilfreie Antriebe umzustellen. Wir betreiben zur Hauptsache regionalen Personenverkehr im Auftrag der Kantone, die das Angebot mitfinanzieren. Ohne Beteiligung der Kantone an den aktuell noch vorhandenen Mehrkosten für die Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur lässt sich die Transformation der Flotte nicht umsetzen. Wir stellen fest, dass es bei den Kantonen unterschiedliche Geschwindigkeiten und zunehmend knappe Finanzen gibt. Entscheidend wird sein, ab welchem Zeitpunkt die Kostenparität von Diesel- und Elektrobus eintreten wird. Aktuell sind die Kosten für Anschaffung und den Betrieb von E-Bussen noch höher als bei Dieselbussen. Die Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer ab dem 1. Januar 2027 wird den Prozess beschleunigen. Wir gehen deshalb davon aus, dass ab 2029 die Kostenparität zwischen Diesel- und einem Elektrobussen über die gesamte Lebensdauer erreicht werden könnte. Um die Umstellung dann zu ermöglichen, gilt es, bereits heute in die Ladeinfrastruktur zu investieren.

Was verläuft bei der Flottenumstellung planmässig und welche «Learnings» gab es bisher?

In der Anfangsphase behandelten wir jede Umstellung eines Depots oder die Einführung einzelner E-Fahrzeuge als einzelnes Projekt. Wir zahlten Lehrgeld, konnten aber zugleich wertvolle Erkenntnisse gewinnen. Inzwischen gehören E-Busse bei PostAuto zum Alltag. Wir wissen, wie man die Einsätze der Fahrzeuge plant und dabei die Ladezyklen berücksichtigt. Und wir wissen auch, wie man beim Bau der Ladeinfrastruktur vorgehen muss. Wir elektrifizieren nicht nur die Flotte von PostAuto, sondern sind bereits seit einigen Jahren an der Umstellung in der Zustellung und der Logistik der Post, was uns weitere wertvolle Erkenntnisse bringt.

Wo bestehen Herausforderungen? Und wie werden diese gelöst?

Fangen wir beim Positiven an: Die Fahrzeuge sind inzwischen qualitativ sehr gut und zuverlässig im Betrieb. Die grössten Herausforderungen hatten wir rückblickend beim Zusammenspiel von Ladeinfrastruktur und Fahrzeug. Oft war es nicht einfach herauszufinden, weshalb das Laden nicht wunschgemäss funktionierte. Liegt es am Fahrzeug oder an der Ladestation? Nach wie vor herausfordernd ist die Tatsache, dass es in der Schweiz einige hundert Energiedienstleister gibt. Wenn wir in einer Region erstmals eine Ladeinfrastruktur bauen, haben wir immer wieder mit neuen Partnern zu tun, die ihre eigene Strategie und je nach Grösse des Unternehmens verständlicherweise nicht dasselbe Know-how haben. Wir müssen uns laufend neu darauf einstellen.

Wie sieht die Handhabung von Stromausfällen oder Ersatzverkehr aus? Wird hierfür eine bestimmte Anzahl Fahrzeuge mit fossilem Antrieb behalten, um solche Situationen zu überbrücken?

Im Moment gibt es bei uns noch deutlich mehr Dieselfahrzeuge als Busse mit E-Antrieb. Aber es ist klar: Wir brauchen Lösungen, sollte es einmal zu einem gross-



Stefan Regli ist Leiter Mobilitäts-Services der Schweizerischen Post und CEO von PostAuto.

«Mit unseren E-Postautos im Saastal oder in Flims beweisen wir, dass man fossilfreien öV zu jeder Jahreszeit auch in Berggebieten betreiben kann.»

flächigen Stromausfall kommen. Daran arbeiten wir – auch in unserer Rolle als Systemführerin für die Strasse. Wichtig scheint mir aber eine Einordnung: Ein kurzfristiger Stromausfall von wenigen Stunden sollte gut zu bewältigen sein. Bei einem flächendeckenden, länger dauernden Stromausfall wären andere Bereiche wie beispielsweise die Gesundheitsversorgung im Fokus. Die Frage stellte sich, ob die Menschen dann noch ins Büro fahren wollen, wenn sie dort ohnehin nicht arbeiten könnten. Und der öV käme in einem solchen Worst-Case-Szenario nicht nur wegen der Fahrzeuge zum Erliegen, sondern weil wir für den Betrieb und die Planung im Hintergrund auch keinen Strom hätten.

PostAuto ist in allen Regionen der Schweiz unterwegs, auch in Berggebieten. Welche Schwierigkeiten bringen Regionen mit erheblichen Höhenunterschieden für eine Elektrifizierung der Busflotte mit sich?

Lange hielt sich hartnäckig die Meinung, dass die E-Mobilität nicht geeignet sei für Berggebiete, weil die Strecken zu lang seien, weil es keine passenden Fahrzeugmodelle gäbe oder weil die Höhenunterschiede nicht bewältigt werden könnten. Tatsächlich waren die ersten E-Busse noch zu schwach in der Leistung, um starke Steigungen bewältigen zu können. Oder man hätte unverhältnismässig grosse Batteriepakete mitführen müssen. Das ist heute nicht mehr der Fall. Mit unseren E-Postautos im Saastal oder in Flims beweisen wir, dass man fossilfreien öV zu jeder Jahreszeit auch in Berggebieten betreiben kann. Sicher braucht es im Winter etwas mehr Energie, dank dem Rekuperieren, also der Rückgewinnung von Bremsenergie, können wir aber auf Talfahrten die Batterien wieder aufladen.

Welche Schulungen oder Weiterbildungen sind im Rahmen der Flottenumstellung für das Fahrpersonal und die Mitarbeitenden in den Werkstätten und Depots nötig?

Das Fahrpersonal erhält eine Einführung im Umgang mit den Hochvolt-Komponenten, um die Batterien der Fahrzeuge problemlos und sicher laden zu können. Zudem gibt es eine Einführung in die Fahrpraxis. Der Fahrerarbeitsplatz und die Länge der Fahrzeuge sind gleich wie bei Dieselbussen. Aber mit einer cleveren Fahrweise kann man bei E-Bussen energiesparend fahren – auf flachen Strecken sollte man mit E-Bussen «segeln» – ein Zustand, in dem der Bus möglichst effizient rollt.

Wie nehmen die Fahrgäste die Umstellung der Busflotte auf fossilfreie Antriebe wahr?

Wir hatten vor allem zu Beginn der Einführung positive Rückmeldungen. Denn die E-Postautos sind ruhiger – sowohl in der Fahrweise wie auch in Bezug auf die Motorengeräusche. Davon profitieren nicht nur die Fahrgäste im Postauto, sondern auch die Anwohnerinnen und Anwohner von Postauto-Linien. Es ist ein Unterschied, ob Sie die Rollgeräusche eines E-Postautos hören oder das Aufheulen eines Dieselmotors beim Beschleunigen. Übrigens: Viele positiven Rückmeldungen zeigen, dass auch die Fahrerinnen und Fahrer den Umstieg begrüssen. Zu Beginn sind viele etwas skeptisch, sobald sie zum ersten Mal gefahren sind, ändert sich das. Es gibt auch Fahrerinnen und Fahrer, die sagen, sie seien abends weniger müde, wenn sie in einem E-Postauto gefahren sind. Denn in einem Batteriebus gibt es bekanntlich kein Schaltrucken und kein Motorengeräusch wie beim Dieselbus.

Flottenumstellung

Pflanzen-Treibstoff, Studien, neue Linienführung: So dekarbonisieren Busunternehmen

Schweizweit dekarbonisieren die Transportunternehmen ihre Busflotten im Eiltempo. Dies, obwohl die Einsatzstrecken punkto Länge und Topografie je nach Region sehr unterschiedlich sind, was unterschiedliche Herausforderungen an die Technik stellt. Die AUTO AG URI und TRAVYS berichten, welchen Ansprüchen sie begegnen und wie sie diese überwinden.

Das Schweizer ÖV-Netz erschliesst alle Regionen des Landes – weshalb mitunter auch ÖV-Busse dazu in der Lage sein müssen, verschiedene Terrains befahren zu können. Die AUTO AG URI (AAGU) unterhält mehrere Linien auf Bergstrecken, welche enge Kurven, steile Anstiege sowie Engpässe aufweisen. «Die erforderliche Tages-Fahrleistung und die Topografie im Kanton Uri sind zwei Faktoren, welche die Beschaffung neuer E-Busse erschweren», erklärt Reto Marzer, Vorsitzender der Geschäftsleitung der AAGU. Dadurch kommt nur eine kleine Auswahl an Fahrzeugen infrage. Die grösste Herausforderung sei jedoch finanzieller Natur: «Der Bund und der Kanton Uri müssen haushälterisch mit den Finanzen umgehen und wir als kleineres Transportunternehmen können uns keine Experimente leisten». Die gestrichene Rückerstattung der Mineralölsteuer in den Offerten 2027/2028 treffe die AAGU zudem besonders hart, erklärt Marzer: «Eine kurzfristige Umstellung auf E-Mobilität scheitert sowohl an der noch ungenügenden Leistungsfähigkeit der E-Busse als auch an der finanziellen Lage».

Sehr gute Erfahrung mit pflanzlichem Diesel-Ersatz

Gemeinsam mit der Berner Fachhochschule hat die AAGU untersucht, welche Antriebsarten sich für welche Linien am besten eignen. Seit 2026 hat das Urner

Auf den Linien der AAGU müssen ÖV-Busse teils anspruchsvolle Strecken bewältigen können, wie beispielsweise den Klausenpass.



TRAVYS startete 2022 mit E-Bussen des Herstellers Volvo in die E-Mobilität.



Transportunternehmen einen E-Bus zwischen Amsteg und Bristen im Einsatz und plant, die Linie zwischen Schattdorf und Isenthal zukünftig ebenfalls mit einem E-Bus zu befahren. Die aktuell im Einsatz stehenden Dieselbusse behält das Unternehmen auf der Strasse, bis deren Lebensdauer erreicht ist. Zwei Linien in Andermatt hat die AAGU ab Dezember 2025 mit dem bedeutend geruchs- und emissionsärmeren Diesel-Ersatz HVO (Hydrated Vegetable Oil) testweise betrieben. Die bisher gesammelten Erfahrungen mit dem pflanzlichen Treibstoff seien ausserordentlich gut: «HVO ist für uns derzeit die beste Lösung, um uns von fossilen Brennstoffen zu verabschieden. Wir werden voraussichtlich alle unsere Busse mit diesem Treibstoff betanken und so die Klimaziele des Kantons Uri beim Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen unterstützen», sagt Marzer.

Zum Teil Streckenführung ändern

Auch in Yverdon-les-Bains braucht es auf bestimmten Strecken spezielle Lösungsansätze, um diese zu dekarbonisieren. «Aufgrund ihrer Höhe kommen die E-Busse nicht unter bestimmten Brücken durch. Daher müssen wir bei einigen Linien die Streckenführung ändern, sobald wir diese elektrifizieren wollen», erklärt Anaïs Brand, Chefin Marketing und Kommunikation bei TRAVYS.

Bisher verlaufe die Flottenumstellung für das Transportunternehmen wie geplant. Im Dezember 2022 nahm TRAVYS die ersten vier E-Busse in Betrieb. Im Januar 2026 kamen zwei weitere hinzu, um das Stadtnetz zu elektrifizieren, acht zusätzliche Fahrzeuge gehen im Herbst 2026 auf die Strasse. Parallel dazu beschafft TRAVYS drei E-Gelenkbusse, welche bis Frühling 2027 ausgeliefert werden. Die insgesamt 17 Fahrzeuge decken künftig mehr als 80 Prozent der städtischen Linien ab – bis 2030 soll das Netz in Yverdon-les-Bains vollständig elektrifiziert sein. Gleichzeitig rüstet das Unternehmen seine Busdepots mit Ladestationen auf.

Geringere Anfälligkeit auf Pannen

Eine vollständig elektrifizierte Busflotte biete die Chance, einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft zu leisten. «Indem wir in der Schweiz produzierten Strom anstelle von ausländischem Erdöl kaufen, fliesst das Geld aus dem Fahrkarten-Verkauf auch in Schweizer Energieversorger. In unserem Fall geht das Geld an den lokal ansässigen Stromanbieter», erklärt Brand. Die bisherige Erfahrung habe zudem gezeigt, dass E-Busse gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor einen deutlich höheren Wirkungsgrad sowie eine niedrigere Anfälligkeit auf Pannen aufweisen.

VöV-Bustagung

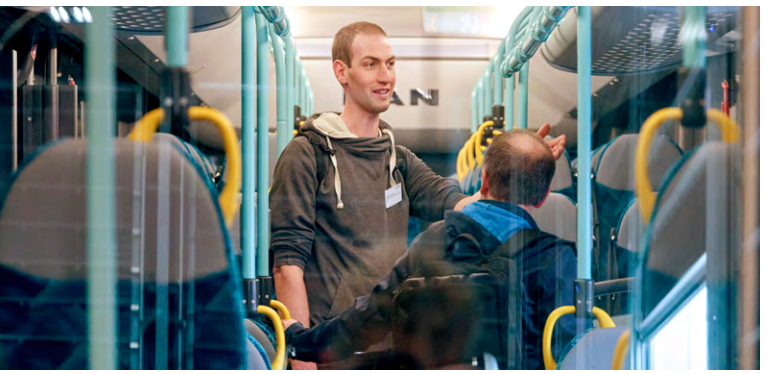
BUS 26 mit Fokus auf den Wandel in der Busbranche

Die jüngste Ausgabe der VöV-Bustagung zeigte eindrücklich, wie die die ÖV-Busbranche in die Zukunft fortschreitet. Die Tagung bot, neben Fachreferaten und einer grossen Ausstellung, eine wichtige Plattform für den Austausch innerhalb der Buswelt.

Als grösster Netzwerk-Event seiner Art in der Schweiz ermöglichte die VöV-Bustagung den Teilnehmenden auch im Jahr 2026, sich zu Best-Practice, innovativen Lösungen und zukünftigen Trends auszutauschen. Insgesamt fanden über 500 Teilnehmende und gegen 50 Aussteller aus dem In- und Ausland in Thun zusammen. Neben Fachreferaten von hochkarätigen Fach- und Führungspersonen beinhaltete die Tagung eine grosse Komponenten- und Fahrzeugausstellung. Mit der Flottenumstellung auf E-Busse sowie autonomen Fahren setzte die Veranstaltung zwei Entwicklungen ins Zentrum, welche die Busbranche intensiv bewegen und gab wichtige Impulse.

Die nächste VöV-Bustagung findet am 21./22. Juni 2028 auf dem Areal der Thun-Expo statt.

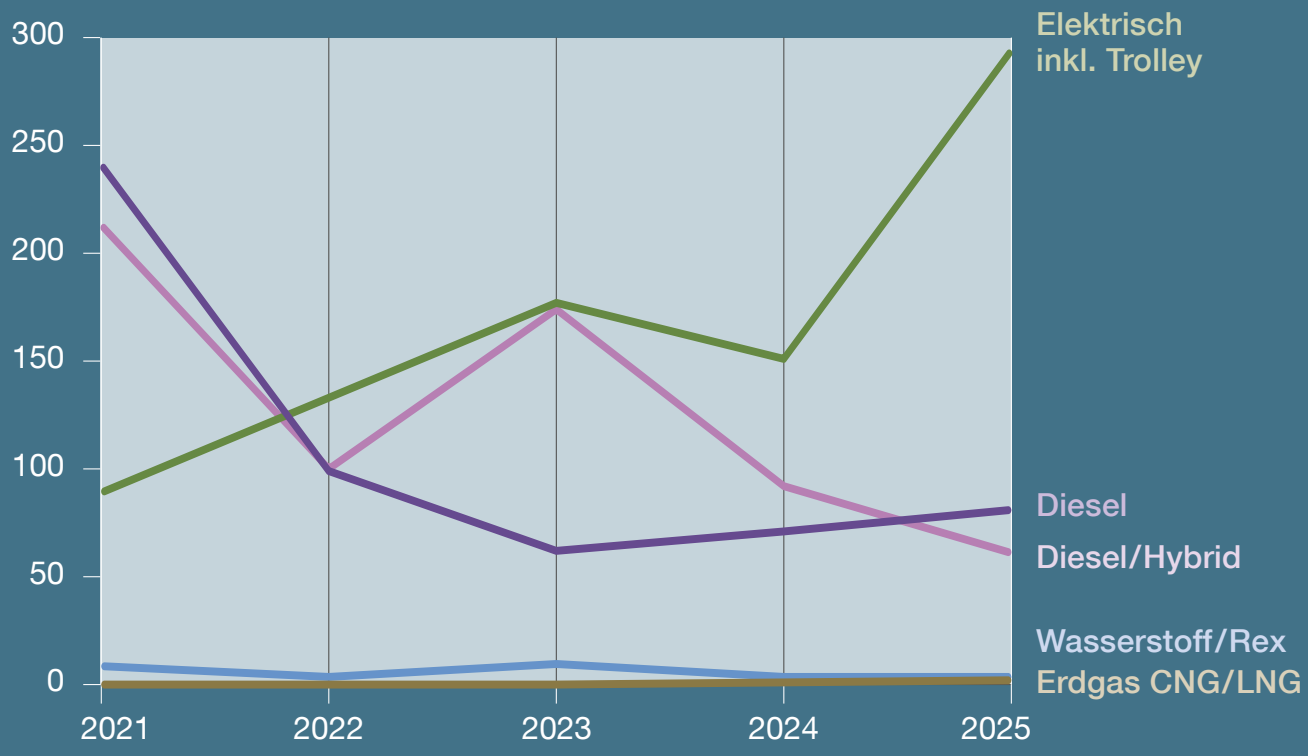




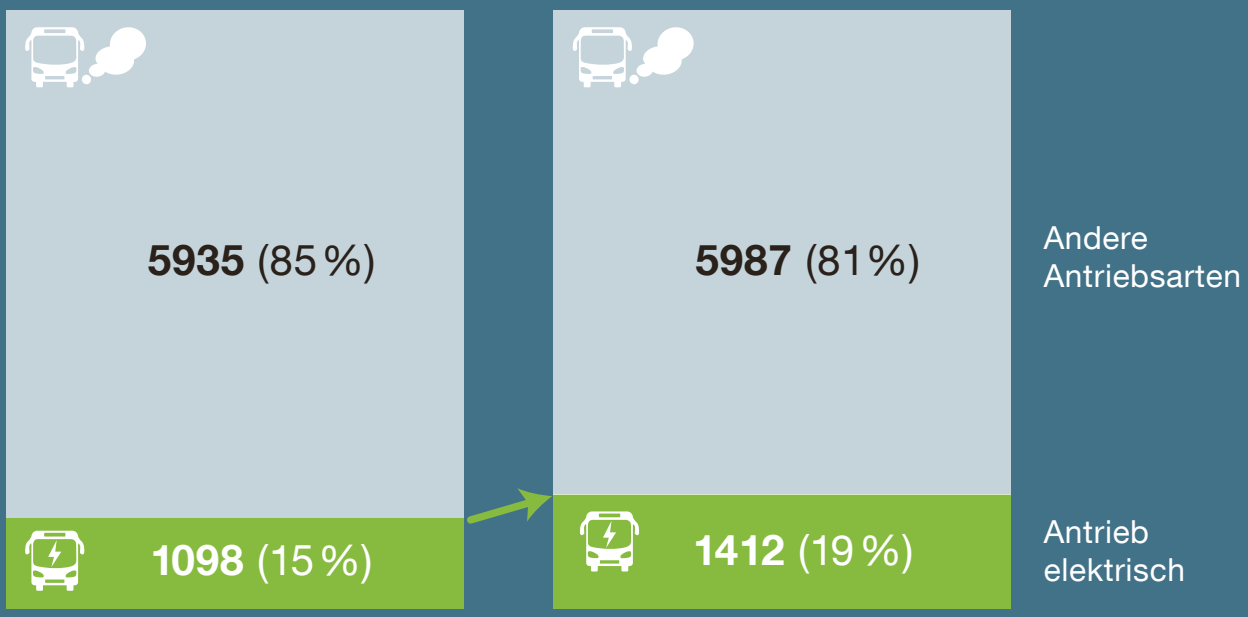


Erstinverkehrsetzung Linienbusse

Anzahl Linienfahrzeuge



Total gemeldeter Fahrzeugbestand Linienbusse



2024
Total: 7051 Fahrzeuge

2025
Total: 7399 Fahrzeuge

Quelle: BAV, Stand 1.4.2026

VöV-Koordinationsstelle unterstützt bei Umstellung auf CO_2-freie ÖV-Busflotten

Seit 2025 betreibt der VöV eine Koordinationsstelle, welche die Umstellung auf fossilfreie Antriebsarten bei ÖV-Bussen unterstützt. Mit dieser Branchenplattform fördert und beschleunigt der VöV gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr die Dekarbonisierung des öV in der Schweiz. Die Koordinationsstelle neue Antriebsarten bietet verschiedene Dienstleistungen an. Dazu gehören:

- den Wissenstransfers innerhalb der Branche sicherstellen
- die Transportunternehmen unterstützen und beraten
- auf die Verwendung von Standards hinwirken
- Best Practice und Hilfsmittel für Umstellungsprojekte bereitstellen

Vertiefende Infos








Electric
BUS DEMO
Irizar





Mobilität von morgen

MoveSmart: Neue Initiative fördert nachhaltige Unternehmensmobilität

Seit Anfang 2026 unterstützt MoveSmart Unternehmen dabei, ihre Mobilität nachhaltig weiterzuentwickeln. Bereits vor dem offiziellen Start hatten 13 Unternehmen aus allen Regionen der Schweiz die MoveSmart-Charta unterzeichnet. Träger von MoveSmart sind die drei Organisationen VöV, Verkehrs-Club der Schweiz und Pro Velo Schweiz.

Die Initiative MoveSmart ist ein nationaler Standard, der Unternehmen dabei unterstützt, ihre Mobilität systematisch und praxiserprobt auf Netto-Null auszurichten – ohne bei null anfangen zu müssen. Teilnehmende Unternehmen erhalten einen priorisierten, umsetzbaren Massnahmenkatalog, abgestimmt auf gesetzliche Klimaschutz-Vorgaben. Ihr Engagement können sie mithilfe des dazugehörigen Labelsystems sichtbar machen.

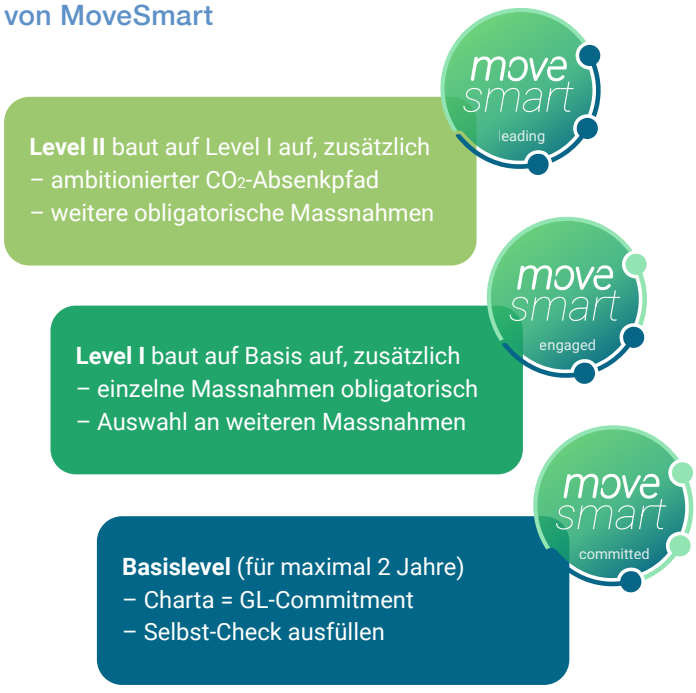
Um an der Initiative teilzunehmen, unterzeichnen Unternehmen die «MoveSmart-Charta». Diese dient als Fundament für die Initiative und definiert deren Ziele. Kernziel ist ein aktives Mobilitätsmanagement, die Reduktion des CO_2-Ausstosses und ein Absenkpfand auf Netto-Null bis spätestens 2050. Die Unternehmen verpflichten sich zudem, ihre Mobilität auf geeignete nachhaltige Verkehrsträger zu verlagern und ihr Mobilitätsmanagement aktiv zu gestalten. Der Wissensaustausch zwischen den Unternehmen und eine allgemeine Verkehrsreduktion sind weitere Ziele der Charta. Mithilfe eines dreistufigen Levelsystems gibt MoveSmart Unternehmen einen klaren Rahmen vor, mit dem sie die in der Charta definierten Ziele erreichen können.

Am 26. Januar 2026 fand die offizielle Lancierung der Initiative statt: Über 100 Teilnehmende aus der ganzen Schweiz kamen für die Präsentation der MoveSmart-Charta und zahlreiche Fachreferate nach Bern. 13 Unternehmen aus allen Regionen der Schweiz mit insgesamt über 100'000 Mitarbeitenden haben bereits vor dem offiziellen Start die MoveSmart-Charta unterzeichnet, darunter die Helsana, Rivella, Mobility und die Schweizerische Post. «MoveSmart ist für uns die ideale Plattform, um unser Engagement mit starken Partnern weiterzuentwickeln und sichtbar zu machen», sagt Helsana-CFO Ronny Bächthold über die Initiative.

Der VöV bildet gemeinsam mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und Pro Velo Schweiz die Trägerschaft hinter der Initiative.

Mehr über MoveSmart erfahren und bei der Initiative mitmachen

Das dreistufige Levelsystem und dazugehörige Label von MoveSmart






move smart
Vielen Dank
Merci beaucoup.


move smart
Charta der Initiative
Charte de l'Initiative
Carta dell'iniziativa

VöV-Generalversammlung 2026

GV in Thun mit Fokus auf Verkehr ‘45

Am 3. und 4. September kam die Schweizer ÖV-Welt in Thun zusammen. Über 300 Führungspersonen aus der ÖV-Branche sowie der Zuliefererindustrie trafen sich an der Generalversammlung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV).

Eines der zentralen Themen der beiden Tage war der Aktionsplan Verkehr '45 des Bundes. Verkehr ’45 zeigt auf, wie der Bund die Verkehrsinfrastruktur bis 2045 weiterentwickeln will. Diese sieht vor, den Substanzerhalt zu sichern, Kapazitäten auf Schiene und Strasse zu erhöhen und den Bahninfrastrukturfonds (BIF), wichtigster Finanzieller Pfeiler für das Eisenbahnnetz, zu sichern. Der Bundesrat wird seinen Antrag ans Parlament voraussichtlich Anfang 2027 verabschieden. Im Rahmen von Verkehr ’45 fordert der VöV folgendes: Der BIF muss finanziell langfristig gesichert sein, Unterhalt und Substanzerhalt sind gegenüber dem Ausbau zu priorisieren, der Ausbau muss sowohl massvoll als auch angebotsorientiert erfolgen und der finanzielle Fehlanreiz im Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds ist zu korrigieren (siehe dazu die Infobox auf Seite 9).



Der aktuelle Vorstand des VöV: Fabian Schmid (RBS, Präsident des VöV), Serge Collaud (tpf und Vizepräsident des VöV), Lionel Brasier (tpg), Dominik Brühwiler (ZVV). Vincent Ducrot (SBB), Renato Fasciati (RhB), Egon Gsponer (MGB), Matthias Keller (VBG), Christine Maier (VB), Fredy Miller (ASm), Thomas Nideröst (SBW), Pierre-Alain Perren (MBC), Stefan Regli (PostAuto), Laurent Roux (VBL), Daniel Schafer (BLS), Stefan Schulthess (SGV), Martin Sturzenegger (VBZ), Roman Stingelin (AAGL), Armin Weber (SOB), Cyrill Weber (ZVB). Nicht auf dem Bild: Philipp Wegmüller (railCare) und Yves Marclay (MOB).

Fabian Schmid und Serge Collaud bilden das neue Präsidium

Die Amtsperiode des Präsidiums und Vizepräsidiums dauert drei Jahre mit einer einmaligen Möglichkeit zur Wiederwahl. Sowohl der bisherige VöV-Präsident Renato Fasciati als auch der VöV-Vizepräsident Fabian Schmid haben diese Amtszeitbeschränkung erreicht. Deshalb fand an der GV 2026 die Wahl der neuen Verbandsspitze statt.

Die GV wählte Fabian Schmid, Direktor Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) zum neuen Präsidenten. Serge Collaud, Generaldirektor der Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF), wurde als neuer Vizepräsident und zum neuen Vorsitzenden der VöV-Kommission Finanzen (KFin) gewählt.

Ein grosser Dank gilt RhB-Direktor Renato Fasciati für seinen unermüdlichen Einsatz als VöV-Präsident während der letzten sechs Jahre. Er bleibt dem VöV weiterhin als Vorstandsmitglied erhalten. Ein ebenso herzlicher Dank gebührt Fabian Schmid für seinen grossen Einsatz als VöV-Vizepräsident.

Neu in den Vorstand gewählt wurde Yves Marclay, Generaldirektor der Montreux Berner Oberland Bahn (MOB). Patricia Solioz Mathys gab die Unternehmensleitung der Transports publics de la région lausannoise (tl) per 1. Juli 2026 ab und wurde aus dem VöV-Vorstand verabschiedet.

RBS-Direktor Fabian Schmid (rechts) und TPF-Generaldirektor Serge Collaud bilden die neue Verbandsspitze des VöV.







Verabschiedung

Danke Renato

Als du 2020 das VöV-Präsidium übernommen hast, befand sich die ÖV-Branche – wie auch die ganze Schweiz – in einer aussergewöhnlichen Lage. Die Corona-Pandemie brachte einbrechende Fahrgast- und Erlöszahlen mit sich und es galt umso mehr, den öV als Rückgrat unseres Landes zu stärken. In den darauffolgenden sechs Jahren hast du den VöV mit Weitsicht, klaren Positionen und grossem Einsatz geführt. In dieser Zeit konnte der öffentliche Verkehr seinen Anteil am Gesamtverkehr laufend steigern und sich auch finanziell erholen. Dazu beigetragen hat, dass kurzfristige Sparvorgaben auch dank deinem Einsatz verträglich gestaltet werden konnten. Und nicht zuletzt hast du wichtige Impulse und klare Ziele für die Verkehr ’45 gesetzt, sodass wir hier auf einem soliden Fundament bauen können.

Im Namen des VöV danke ich dir für deinen wertvollen Einsatz und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit mit dir.

Fabian Schmid
Präsident VöV






Tickets
bls




ABUS
RUGENBRAU


MoRailSo AG
CATENARY SYSTEMS
MoRailSo AG
CURRY








diversité @UTP @Swissrail
Nous voulons passer la barre des 500!
scan & follow
Groupe LinkedIn de l'UTP et de Swissrail
Utilisez notre réseau pour promouvoir la diversité!




Begrüssung und Referat
Mot de bienvenue et exposé

Der VöV erhält einen neuen Webauftritt

Ab 30. November 2026 geht die neue VöV-Webseite online. Besucherinnen und Besucher erwartet ein modernes Design, eine verbesserte Navigation sowie einen neuen einheitlichen Webshop.

Weitere Informationen

Immer über das Wichtigste aus der ÖV-Branche informiert werden mit den Newslettern des VöV

VöV NEWS

Aktuelles vom VöV, Stellungnahmen, ÖV-Fakten

Zielgruppe:
VöV-Mitglieder, ÖV-Politiker/-innen, ÖV-Behörden, Partnerorganisationen und andere an der Entwicklung des öV interessierte Personen

VöV INSIDE

Fachinfo Bus, RPV/Ortsverkehr, Güterverkehr, Touristischer Verkehr, Bildung, HR, Finanzen

Zielgruppe:
Fachkader ÖV-Unternehmen / Industrie / Behörden

RTE NEWS

Fachinfo zum «Regelwerk Technik Eisenbahn RTE»

Zielgruppe:
Abonnentinnen und Abonnenten des RTE

Abonnieren

TECH NEWS

Fachinfos Technik und Betrieb Eisenbahn

Zielgruppe:
Fachleute aus dem Bereich Technik/Betrieb Eisenbahn

Registrieren

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Bern
info@voev.ch
www.voev.ch