



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

FOKUS

öV

2023/24

Inhalt

- Editorial**
- 5 Den Aufschwung nicht abbremsen
- Energiestrategie des VöV**
- 6 Die öV-Branche will die Energieeffizienz um 30 Prozent steigern
- Interview mit Matthias Rücker, Leiter Energieeffizienz bei der SBB**
- 11 Was ist das, «Energieeffizienz»?
- Verkehrspolitik: Die wichtigsten Geschäfte**
- 13 Der öffentliche Verkehr im Fokus der Politik
- Die wichtigsten Verbandsgeschäfte**
- 17 Steigerung des Modalsplit und die VöV-Energiestrategie – der VöV bewegt grosse Themen
- Massnahmen gegen fehlende Ingenieurinnen und Ingenieure**
- 26 Bildung Technik Eisenbahn BTE Programm läuft 2024 weiter
- Interview mit BAV-Direktor Dr. Peter Füglistaler**
- 30 «Im gleichen Rhythmus den öV ausbauen wird die kommenden Probleme nicht lösen.»
- Modalsplit**
- 34 Die Erhöhung des Modalsplit bleibt eines der wichtigsten VöV-Ziele
- Interview mit BLS-CEO Daniel Schafer zu Direktzügen Biel–Berner Oberland**
- 38 «Das neue Angebot stösst auf guten Anklang.»
- Kurzinterview mit Helmut Eichhorn, Geschäftsführer Alliance SwissPass**
- 39 «Alle Sortimentsmassnahmen haben zum Ziel, die Marktfähigkeit des öV weiter zu steigern.»
- Verkehrs- und Raumplanung in urbanen Räumen**
- 40 Attraktiver öV – attraktive Städte: so gelingt dies
- Carte Blanche: Celina Spiess**
- 44 «Es ist höchste Zeit, dass es mehr Frauen in diesem Beruf gibt.»
- Bildung im VöV**
- 46 Die Bildungslandschaft des öffentlichen Verkehrs ist in Bewegung
- VöV-Generalversammlung 2023**
- 48 Die öV-Branche trifft Bundesrat Albert Rösti

Impressum

Herausgeber: Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, CH-3005 Bern
info@voev.ch, www.voev.ch

Redaktion: Roger Baumann

Gestaltung: Marion Aland, Philipp Ladrach

Übersetzung: Bruno Galliker, Floriane Moerch

Abbildungen: © Bilder
S.4: Alliance SwissPass, T. Hodel | S.5, 31, 33: VöV, T.Hodel | S.6: PostAuto | S.9: SMC
S.11: E. M. Garcia | S.14: tl | S.16, 37, 39, 43: Alliance SwissPass, T. Loosli | S.20: GGB
S.23: VöV | S.23: tl | S.26, 28, 29: SBB | S.27: VöV, C. Strub | S.35: VBZ | S.35: vbsg | S.35, 41: vb-tpb, D. Weiss
S.38: P. Salzmann | S.43: SOB | S.45: C. Spiess

Druck: Vögeli AG, Langnau

Auflage: D: 1000 Ex., F: 250 Ex.

Editorial

Den Aufschwung nicht abbremsen

Erleichtert dürfen wir es sagen: Die Corona-Pandemie ist definitiv Geschichte, unsere Kundinnen und Kunden benützen den öffentlichen Verkehr wieder wie vor den «Corona-Jahren», oder sogar noch mehr. Das sind schöne Nachrichten. Gleichzeitig nimmt die Bedeutung des öV-Freizeitverkehrs laufend zu.

Und eben dieser Freizeitverkehr ist es, der uns als Branche fordert. Hier haben wir ein grosses Potenzial. Wir müssen den Schwung nutzen und gleichzeitig anstreben, den Bedürfnissen unserer Kundinnen und Kunden gerecht zu werden. Apropos Schwung nutzen: Die öV-Branche ist sehr aktiv. Bezüglich Modalsplit zum Beispiel mit konkreten Umsetzungsschritten wie der deutlichen Aufwertung des Jugendsortimentes per Mitte 2023 und neuen auf den Freizeitverkehr zugeschnittenen Direktzügen. Trotzdem dürfen wir uns hier nicht ausruhen und sind gefordert, weitere Massnahmen umzusetzen.

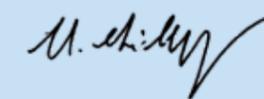
Aktiv ist die öV-Branche auch, wenn es darum geht, eine andere aktuelle Herausforderung anzugehen und zu meistern: Es geht um die Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs. Der Verband öffentlicher Verkehr setzt sich angesichts der vom Bundesrat initiierten Sparrunde

dezidiert dafür ein, dass es beim öV-Angebot im Regionalen Personenverkehr zu keinen überstürzten Kürzungen kommt. Denn ein schlechteres öV-Angebot führt zu weniger Kundenzufriedenheit, dann zu weniger Kundinnen, Kunden und Fahrten, und schliesslich zu Ertragsausfällen bei den Transportunternehmen. Berappen müssten diese dann aber wieder die Besteller, also der Bund und die Kantone, womit der Spareffekt mehr oder weniger gleich Null, der Schaden für den öV der Schweiz aber immens wäre.

Die angekündigten Sparmassnahmen dürfen auch nicht die Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV verzögern. Denn das wäre in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen bezüglich des Klimas ein ganz schlechtes Zeichen. Wir sind optimistisch, dass wir mit den Bestellern, beziehungsweise mit der Politik, Lösungen finden werden, damit der energieeffiziente und hervorragend ausgebaute öffentliche Verkehr der Schweiz seine grosse Bedeutung in Städten, auf dem Land, im Berufsverkehr wie auch im Freizeitverkehr weiterhin voll zur Geltung bringen kann.



Renato Fasciati, Präsident VöV

Ueli Stückelberger, Direktor VöV





Energiestrategie des VöV

Die öV-Branche will die Energieeffizienz um 30 Prozent steigern

Im Frühjahr 2023 hat der VöV seine den aktuellen Entwicklungen angepasste Energiestrategie vorgestellt. Die wichtigsten Ziele dabei sind die Steigerung der Energieeffizienz, die vermehrte Produktion und Verwendung erneuerbarer Energie sowie ein CO₂-neutraler Betrieb bis 2040. Damit auch auf dieser strategischen Ebene gilt: «Für die Klima- und Energieziele der Schweiz ist der öffentliche Verkehr Teil der Lösung.»

Die Ausgangslage zur Überarbeitung der VöV-Energiestrategie von 2018 war klar: Wenn die Ziele der Energiestrategie 2050 des Bundes erreicht werden sollen, muss die Energie zukünftig effizienter genutzt und aus erneuerbaren Quellen produziert werden. Die öV-Branche will dazu beitragen, die Energiestrategie 2050 des Bundes im öffentlichen Verkehr erfolgreich umzusetzen. Deshalb hat der VöV im Frühjahr 2023 seine überarbeitete Energiestrategie verabschiedet und unter anderem an der Tagung «öV-Mobilität der Zukunft» in Biel im Mai 2023 ins Zentrum gestellt.

Die VöV-Energiestrategie setzt auf vier strategische Stossrichtungen:

- Steigerung der Energieeffizienz
- Gesteigerte Produktion und ausschliessliche Verwendung von erneuerbarer Energie
- Umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV
- Günstige regulatorische Rahmenbedingungen.

Stossrichtung «Steigerung der Energieeffizienz»

Die Transportunternehmen wollen ihre Energieeffizienz bis ins Jahr 2050 um 30 Prozent steigern. Dazu sind gezielte Massnahmen in verschiedenen Bereichen nötig.

Der grösste Teil des Energiekonsums im Betrieb des öV entfällt auf die Antriebsenergie. Logischerweise besteht der grösste Hebel zur Reduktion des Energieverbrauchs in ebendiesem Bereich. Ziel ist es, den Verbrauch von Antriebsenergie zu reduzieren und nach Möglichkeit auf neue effiziente Antriebsformen zu setzen.

Beschaffung und Unterhalt von Rollmaterial

Die Hersteller- und Zulieferindustrie nimmt eine Schlüsselrolle bei den Bemühungen um eine verbesserte Energieeffizienz im öV ein. Dies betrifft sowohl den Bau neuer Fahrzeuge als auch die Optimierungen im Unterhalt des bestehenden Materials.

Bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial und neuen Fahrzeugen berücksichtigen die Transportunternehmen Kriterien der Energieeffizienz und favorisieren so möglichst energieeffiziente Lösungen. Bei der Modernisierung von bestehendem Rollmaterial und Fahrzeugen werden nach Möglichkeit Komponenten und Materialien zur Steigerung der Energieeffizienz eingesetzt.

Betrieb

Der Betrieb wird mit Hilfe von optimierten Fahrplänen, Fahrschulungen und verschiedenen Fahrassistenz-Systemen kontinuierlich verbessert. Diese Massnahmen fördern energieeffizientes Fahren und verhindern unnötige Stopps (und energieintensives Wiederanfahren) von Zügen.

Sämtliche weitere Bereiche wie beispielsweise Heizung, Lüftung und Klimatisierung der Fahrzeuge werden auf ihre Energieeffizienz hin geprüft und laufend verbessert. Dazu können Anpassungen bei den Komponenten (zum Beispiel Heizung, Beleuchtung oder Hilfsaggregate) wie auch eine angepasste Steuerung (Ablaufs- und Betriebsoptimierung) gehören.

Infrastruktur und Gebäude

Der Betrieb der Infrastruktur wird zum Beispiel durch den Einsatz von temperatursensitiven Weichenheizungen oder eine effiziente Beleuchtung von Gleisfeldern, Perrons und Anzeigen möglichst energieeffizient. Die Gebäude der Transportunternehmen wie Bahnhöfe, Werkstätten und Bürogebäude werden energetisch optimiert (Dämmung, Optimierung von Heizung und Lüftung). Um- und Neubauten richten sich nach den gängigen energieeffizienten Baustandards.

Monitoring

Die öV-Branche will ihren Fortschritt in der Energieeffizienz kennen und ausweisen. Dazu erheben die Transportunternehmen vergleichbare Kennzahlen, die dazu dienen, den eigenen Energieverbrauch besser zu kennen und messen zu können, ob die Ziele der Branche zur Steigerung der Energieeffizienz erreicht werden. Die Transportunternehmen befürworten die aggregierte Auswertung auf Ebene der Branche.

Stossrichtung «Produktion und Verwendung von erneuerbarer Energie»

Die öV-Branche ist entschlossen, erneuerbaren Energien den Vorzug zu geben und ihren Eigenversorgungsgrad und somit die Versorgungssicherheit der Schweiz zu erhöhen. Bis 2040 soll der öV-Betrieb auf Schiene und Strasse CO₂-neutral fahren.

Die Transportunternehmen des öV auf Strasse und Schiene bekennen sich dazu, bis 2040 im gesamten Unternehmen ausschliesslich erneuerbare Energie zu nutzen. Sie sorgen dafür, dass Flächen auf eigenen Grundstücken und Anlagen für die Eigenproduktion von erneuerbarer Energie erschlossen und genutzt werden, sofern dies technisch möglich und energiewirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Transportunternehmen stellen anderen Unternehmen ausserdem geeignete Flächen, welche sie nicht selbst erschliessen, zur Gewinnung erneuerbarer Energien zur Verfügung. Die Zusammenarbeit beschränkt sich nicht auf den Bereich der Solarenergie, sondern umfasst auch die Erzeugung anderer erneuerbarer Energien.

Zudem streben die Transportunternehmen Synergien mit Dritten an, zum Beispiel für den Austausch von Wärme, Wasser oder Energie. Hierbei wird insbesondere geprüft, Bahnstrom für weitere Segmente des öV-Sektors etwa zur Ladung von E-Bussen einzusetzen und damit den Einsatz erneuerbarer Energien im öV weiter zu erhöhen.

Stossrichtung «Umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV»

Die rasche Umstellung der Dieselflotten auf umweltfreundliche Antriebstechnologie ist ein zentraler Beitrag des öV zur Erreichung der Schweizer Energie- und Klimaziele. Zahlreiche Transportunternehmen sind bereits aktiv an der Umsetzung. Die öV-Branche ist bestrebt, sämtliche Busse bis 2040 auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen und diese ausschliesslich mit erneuerbarer Energie zu betreiben.

Die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebstechnologie von Bussen verursacht deutliche Mehrkosten bei der Anschaffung und im Betrieb. Die öV-Branche benötigt vom Bund eine wirkungsvolle und rasch umsetzbare Anschubfinanzierung und von kommunalen und kantonalen Instanzen finanzielle Investitionshilfen aus den Verkehrsbudgets und künftigen Agglomerationsprogrammen.

Koordinationsstelle

Die Branche befürwortet die Führung einer im Auftrag des Bundes eingerichteten Koordinationsstelle für neue Antriebsarten im öV. Das bei verschiedenen Akteuren vorhandene und erworbene Wissen soll gesammelt und allen diskriminierungsfrei zugänglich gemacht werden. Die Koordinationsstelle unterstützt den Abstimmungsbedarf bezüglich Kompatibilität und Interoperabilität der Technologien und Systeme.

Standardisierung

Die öV-Branche strebt – wo sinnvoll – eine Standardisierung der Elektromobilität im öffentlichen Strassenverkehr an, die der technologischen Entwicklung entspricht. Die Standardisierung soll sich durch Skaleneffekte positiv auf die Beschaffung auswirken und so die Interoperabilität der Fahrzeuge auf unterschiedlichen Liniennetzen sichern.



Stossrichtung «Günstige regulatorische Rahmenbedingungen und Kommunikation»

Mit fortschreitender Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) droht der öV in der öffentlichen Wahrnehmung einen Teil seiner Umweltvorteile einzubüssen. Durch die Bündelungsfähigkeit grosser Massen von Personen, beziehungsweise Tonnagen im Güterverkehr, wird er jedoch auch zukünftig das energie- und raumeffizienteste Transportmittel bleiben. Um der Politik und der Öffentlichkeit diese Vorteile des öV aufzuzeigen, kommunizieren die Transportunternehmen und der VöV aktiv und koordiniert.

Die öV-Branche ist entschlossen und bereit, ihre Energieeffizienz und Energieproduktion zu steigern. In der Praxis erweisen sich fehlende Finanzierungsmechanismen und Anreize oft als grosse Hürde bei der Umsetzung. Gut ausgestaltete wirtschaftliche und regulatorische Rahmenbedingungen sowie gezielte Anreize sind zentral für die beschleunigte Umsetzung entsprechender Massnahmen.

Tagungen und Fachveranstaltungen

- Der VöV organisiert regelmässig Branchentagungen zu Energiethemen, um den Wissensaustausch zu fördern und die Vernetzung der Branchenakteure sicherzustellen.
- Der VöV führt zusammen mit seinen Kommissionen Workshops für Branchenfachleute durch, um technologische Entwicklungen sowie Best Practice-Beispiele vorzustellen.
- In Kooperation mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) veranstaltet der VöV jährlich das «Forum nachhaltige Energie».

Plattformen für Information und Austausch

- Der VöV betreibt online-Plattformen («Energieplattform», «Informationsplattform für umweltfreundliche Antriebsarten im Strassen-öV»), die für alle Mitglieder des VöV zugänglich sind und Grundlagendokumente, Fördermöglichkeiten, Best Practice-Merkblätter, Hintergrundinformationen sowie Erfahrungsberichte zu Energieeffizienzmassnahmen und zu umweltfreundlichen Busantrieben zur Verfügung stellen.
- Die Arbeitsgruppe «Nachhaltige Energie» des VöV trifft sich regelmässig, um den Informations- und Wissenstransfer zwischen den Transportunternehmen zu vertiefen und die Umsetzung der Energiestrategie des VöV aktiv zu begleiten.
- Der VöV stellt den Zugang zur Koordinationsstelle «Neue Antriebsarten öV-Busse» sowie die Verteilung des durch sie erworbenen Wissens sicher.

Politik und Behörden

- Der VöV engagiert sich auf politischer Ebene und bei Behörden für die Schaffung von Anreizen und günstigen regulatorischen Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Antriebe, die Produktion und Nutzung von erneuerbaren Energien und die Steigerung der Energieeffizienz des öV.
- Der VöV setzt sich aktiv für die Annahme des Klimaschutzgesetzes und der Neuauflage der Revision des CO₂-Gesetzes ein. Letzteres ist für die Dekarbonisierung des Strassen-öV von zentraler Bedeutung.
- Der VöV setzt sich für die Fortsetzung der erfolgreichen Projektpartnerschaft mit dem BAV im Rahmen der Energiestrategie öffentlicher Verkehr 2050 (ESöV 2050) ein.

Zielbild 2050

Der öffentliche Verkehr ist ein effizientes und leistungsstarkes System für den Personen- und Gütertransport.

Der VöV setzt sich bis 2050 folgende Ziele:

- Die Energieeffizienz wird (im Vergleich zum Jahr 2022) auf Ebene der Branche (Transportleistungen, Infrastruktur, Immobilien) um 30 Prozent gesteigert.
- Der Modalsplit entwickelt sich sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr deutlich zugunsten des öV.
- Die öV-Branche steigert ihre eigene Energieproduktion deutlich und trägt damit zur Versorgungssicherheit bei.
- Im öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse sind nach 2040 ausschliesslich umweltfreundliche Antriebstechnologien im Einsatz.
- Der gesamte Energiebedarf der öV-Branche wird ab 2040 durch erneuerbare Energiequellen gedeckt.

Hier können Sie die Energiestrategie VöV downloaden. ■



Interview mit Matthias Rücker, Leiter Energieeffizienz bei der SBB

Was ist das, «Energieeffizienz»?

Matthias Rücker, Leiter Energieeffizienz bei der SBB, erklärt leicht verständlich, was man unter «Energieeffizienz» versteht, und illustriert dies an einem Beispiel, Stichwort «Schlummerbetrieb».

[Matthias Rücker, als Laie glaubt man rasch mal zu wissen, was Energieeffizienz ist. Bis man versucht den Begriff zu definieren. Was ist Energieeffizienz?](#)

Energieeffizienz bedeutet, die Energie möglichst wirkungsvoll und sparsam zu nutzen. Ein Beispiel: Eine Heizung ist dann energieeffizient, wenn sie den Nutzen, also die Erwärmung eines Wohngebäudes, mit wenig Energieaufwand erreicht. Und Energieeffizienz bedeutet eben nicht, dass man im Gebäude im Dunkeln sitzen und im Winter frieren muss.

[Gibt es für Energieeffizienz eine Einheit wie Meter oder Kalorien?](#)

Die Energieeffizienz beim Personentransport wird gemessen im Energieverbrauch, um eine Person für einen Kilometer zu transportieren – analog beim Güterverkehr einer transportierten Nettotonne. Damit lässt sich die Energieeffizienz von verschiedenen Transportformen vergleichen, sei es auf der Schiene, Strasse oder in der Luft. Es bestehen somit zwei übergeordnete Hebel: die Personenauslastung der Züge zu steigern oder den Energieverbrauch im Bahnsystem zu verringern.



[Nehmen wir einen Intercity-Zug, der fährt mit so und so vielen Menschen von A nach B. Wie kann man hier die Energieeffizienz erhöhen?](#)

Am einfachsten wäre es, wenn wir mehr Menschen dazu bewegen könnten, den bestehenden Intercity-Zug zu nutzen und somit die Auslastung im Zug zu steigern. Im Zug selbst gibt es verschiedene Hebel im Bereich Technik: Effizienzsteigerungen in der Antriebstechnik, in den Komfortsystemen wie Heizung, Lüftung und Kühlung und auch der Beleuchtung. Generell alle Elemente im Zug, die Energie verbrauchen, können energiesparender ausgeführt werden – analog den Geräten in unserem privaten Umfeld.

[Kannst du ein Beispiel dazu nennen, was konkret unternommen wird, um die Energieeffizienz bei einem solchen Beispielzug zu verbessern?](#)

Züge verbrauchen nicht nur Energie beim Fahren, sondern auch im Stillstand, wenn sie auf ihren Einsatz warten. Ein Beispiel für eine Steigerung der Energieeffizienz ist der sogenannte Schlummerbetrieb: wenn Reisewagen abgestellt werden (d.h. nicht im Einsatz sind), fallen die Wagen automatisch in den Schlummerbetrieb. Die Innentemperatur wird abgesenkt aber fällt dabei nie tiefer als 10 Grad Celsius. Erst mittels eines Wake-up Befehls werden die Reisewagen über ihren baldigen Einsatz informiert und die Innentemperaturen auf das geforderte Temperaturniveau gebracht. Diese Massnahme spart über alle SBB-Reisewägen 61 Gigawattstunden pro Jahr ein – oder so viel Strom wie 15000 Schweizer Privathaushalte verbrauchen.

[Wer die unglaublich schnittigen Hochgeschwindigkeitszüge zum Beispiel in Japan anschaut, denkt sich: Warum sind die Züge in der Schweiz so klobig, da könnte man doch viel erreichen bezüglich Energieeffizienz?](#)

Die Hochgeschwindigkeitszüge in Japan oder Frankreich spüren den Fahrwiderstand durch die Luft viel stärker. Eine Reduktion des Luftwiderstandes ergibt das Energiesparpotential: je weniger Arbeit die Lok aufgrund

einer besseren Aerodynamik leisten muss, desto höher die Energieeffizienz. Da die Geschwindigkeiten bei den Schweizer Bahnen deutlich geringer sind, kann weniger Energie eingespart werden. Umbauten von bestehenden Zügen sind meist mit hohen Kosten verbunden und rechnen sich wirtschaftlich nicht. Aerodynamische Optimierungen werden aber bei der Beschaffung von neuen Zügen berücksichtigt.

[Verlassen wir mal die Schiene und schauen uns einen Bus an: Der Wechsel vom Verbrenner- zum Elektromotor wird gross diskutiert. An Ende bleibt die Leistung, die der Bus erbringen muss, immer noch die gleiche. Lohnt sich der Umstieg aus Energieeffizienzaspekten wirklich?](#)

Die Effizienz von Antrieben lässt sich über ihren Wirkungsgrad vergleichen. Dieser zeigt, wie viel der zugeführten Energie für die eigentliche Fortbewegung des Fahrzeugs eingesetzt wird. Der Wirkungsgrad eines Verbrennermotors liegt bei üblicher Fahrweise bei gut 20 Prozent, der Rest geht als Abwärme weitgehend verloren. Anders der Elektromotor: Er setzt rund 80 Prozent der zugeführten Energie in Bewegung um und ist somit rund dreimal so effizient wie ein Fahrzeug mit konventionellem Verbrennungsmotor.

[Welches quantitative und terminliche Ziel hat sich die SBB bezüglich Verbesserung der Energieeffizienz gesetzt?](#)

Seit 2010 führt die SBB ein Energiesparprogramm. Das Ziel ist es, bis 2030 30 Prozent weniger Energie zu verbrauchen gegenüber der Prognose aus dem Jahr 2010. Und wir sehen auch an den absoluten Energieverbrauchsmengen, dass wir auf Kurs sind: In den letzten zehn Jahren sind 15 Prozent mehr Züge über die Schienentrassen der SBB gefahren und haben dabei aber sechs Prozent weniger Energie verbraucht. Die Massnahmen wirken und tragen dazu bei, den Umweltvorteil der Bahn zu stärken. ■

Verkehrspolitik: Die wichtigsten Geschäfte

Der öffentliche Verkehr im Fokus der Politik

Zahlreiche politische Geschäfte beschäftigen das Parlament – und dadurch auch den Verband öffentlicher Verkehr.

Von grösster Bedeutung hinsichtlich Erreichung der Klimaziele sind dabei das Klimaschutz- und die Revision des CO₂-Gesetzes. Ein Überblick.

Nach dem Klimaschutzgesetz folgt die Revision des CO₂-Gesetzes

Im Juni 2023 stimmt das Stimmvolk dem Gegenentwurf zur Gletscherinitiative (auch Klimaschutzgesetz genannt) deutlich zu. Der VöV hatte die Ja-Parole beschlossen und war Mitglied in einem Ja-Komitee.

Das Klimaschutzgesetz verankert das Ziel von Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 gesetzlich, zusätzlich beinhaltet es konkrete Massnahmen wie ein Investitionsprogramm für den raschen Ersatz von veralteten Öl-, Gas- und Elektroheizungen. Mit der Ja-Parole hat der VöV aufgezeigt, dass betreffend Klimafragen der öV «Teil der Lösung» statt nur «Zuschauer» ist. Wäre das Gesetz abgelehnt worden, hätte es die Revision des CO₂-Gesetzes (Anschubfinanzierung für den Strassen-öV und den internationalen Schienenpersonenverkehr) noch viel schwieriger.

Der VöV beurteilt das neue CO₂-Gesetz gesamthaft als positiv, weil es zahlreiche sinnvolle Fördermassnahmen enthält. Davon profitiert auch der öV. Wichtige vom VöV

geforderte Punkte sind in die Vorlage eingeflossen, namentlich die finanzielle Unterstützung von Bussen mit umweltfreundlichen Antrieben.

Das sind die wichtigsten Punkte: Für die Unterstützung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene (inkl. Nachtzüge) sollen pro Jahr maximal 30 Mio. Franken zur Verfügung stehen (bis 2030). Gleichzeitig soll das Parlament hierzu in einem separaten Bundesbeschluss einen Kredit von CHF 180 Mio. sprechen.

Beim Strassen-öV soll der Bund bis 2030 in der konzessionierten Personenbeförderung Beiträge an die Förderung von umweltfreundlichen Antrieben von höchstens 47 Mio. Franken pro Jahr an die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb und an die Umrüstung von Schiffen auf einen elektrischen Antrieb ausrichten. Das Parlament soll hierzu in einem separaten Bundesbeschluss einen Kredit von Fr. 282 Mio. sprechen.

Der Umfang der Förderung beträgt im Regionalen Personenverkehr (RPV) 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten nach Abzug aller Fördermittel, im Ortsverkehr und im touristischen Verkehr 30 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten nach Abzug aller Fördermittel. Obwohl von «elektrischem Antrieb» gesprochen wird, ist die Unterstützung technologie-neutral.

Heute ist sämtlicher konzessionierter Personenverkehr auf der Strasse wie auf Gewässern von der Mineralölsteuer befreit. Der Artikel, der diese Befreiung heute vorsieht, soll auf den 1. Januar 2026 ersatzlos gestrichen werden. Dieser frühe Zeitpunkt ist nach Einschätzung des VöV kritisch. Er setzt sich dafür ein, dass die Bestimmung erst später aufgehoben wird und dass die Schifffahrt weiter von der Mineralölsteuerpflicht ausgenommen bleiben wird.

Bundesfinanzen 2024: Sparen beim öV-Angebot ist nicht vereinbar mit den Klimazielen

Ende Juni 2023 kommunizierte der Bundesrat die Sparmassnahmen für die nächsten Jahre. Beim öffentlichen Verkehr sollen nicht nur die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds gekürzt werden, sondern auch beim Regionalen Personenverkehr soll der Beitrag fürs Jahr 2024 im Vergleich zum Budget 2023 um 7,8 Prozent reduziert werden.

Bei der Erreichung der Klimaziele spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle. Als sauberes und äusserst energieeffizientes Transportmittel ist er Teil der Lösung. Die Umstellung im Strassen-öV auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben stellt eine grosse Herausforderung dar, die ohne Beiträge des Bundes nicht innert vernünftiger Frist umgesetzt werden kann. Die Vorgaben des Bundes sind für die öV-Branche in diesem Umfang nicht umsetzbar.

Der VöV ist somit gewillt, seinen Beitrag zu leisten und lehnt deshalb nicht grundsätzlich alle geforderten Sparmassnahmen ab. So ist die reduzierte Fondseinlage in

den Bahninfrastrukturfonds eine Massnahme, die der VöV zwar nicht gewünscht hat, nun aber in Anbetracht der Bundesfinanzen auch nicht bekämpft. Anders sieht es beim Regionalen Personenverkehr aus. Der VöV sträubt sich auch hier nicht gegen alle Fahrplananpassungen oder gewisse Fahrplanausdünnungen, soweit diese aus Sicht Kundinnen und Kunden Sinn machen.

Der VöV ist somit gewillt, seinen Beitrag zu leisten und lehnt deshalb nicht grundsätzlich alle geforderten Sparmassnahmen ab.



Folgende Punkte sind für den VöV «rote Linien»:

- Keine Verschlechterung des fahrplanmässigen Angebotes in (überwiegend ländlichen) Regionen mit dünnem Taktangebot.
- Bereits geplante Angebotsverbesserungen dürfen nicht gestoppt werden.
- Geplante Projekte betreffend Umstellung der Busflotten von Diesel auf umweltfreundliche Antriebe dürfen nicht gestoppt oder hinausgeschoben werden.

Im öV sind kurzfristig angesetzte Sparvorgaben äusserst ineffizient, da ein Grossteil der Kosten bereits fix vorliegt und nur (wenige) variable Kosten eingespart werden können. Zudem bewirkt ein Angebotsabbau auch einen Erlösrückgang und weniger Kunden und Kundinnen. Ein höherer Anteil des öV am Gesamtverkehr ist einer der günstigsten Hebel zur Erreichung der Klimaziele im Bereich Mobilität.

Programm Agglomerationsverkehr: 4. Generation

Der VöV unterstützt die 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr mit den Schwerpunkten Tramverlängerung, Umstellung von Bussen auf umweltfreundliche Antriebe sowie die grösseren Projekte mit Schwerpunkt in den Regionen Basel, Zürich und Genf. Das Instrument der «Aggloprogramme» und die Mit-Finanzierung des Bundes bewähren sich.

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Im 4. EU-Eisenbahnpaket hat die EU weitere Schritte zur Harmonisierung beschlossen. Die Überführung dieser Vorschriften in nationales Recht bedarf einer kleinen Revision des Eisenbahngesetzes, welche der VöV vorbehaltlos unterstützt. Es ist dies ein erster (und wichtiger) Schritt für den Beitritt der Schweiz zur Europäischen Eisenbahngesetzgebung (ERA).

Das Paket ist für die Schweiz vor allem für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr sehr wichtig. Es liegt daher nahe, dass die Schweiz betreffend Technik möglichst gleichwertige Vorschriften wie die EU haben sollte – immer mit der Möglichkeit gewisser Ausnahmen. Zudem wird bei gleichwertigen Bestimmungen ein vereinfachtes Zulassungsverfahren mit gegenseitiger Anerkennung EU/Schweiz möglich.

Für den VöV hat der Grimseltunnel keine Priorität, da es schweizweit wesentlich wichtigere Ausbauprojekte gibt, die dazu beitragen, den öV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Multifunktionaler Grimseltunnel

Der Bundesrat erhält den verpflichtenden Auftrag, im Rahmen der Botschaft zum Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive 2050 den multifunktionalen Grimseltunnel in die Ausbauprogramme aufzunehmen, die erforderlichen Kredite für die Projektierung einzustellen und den Projektierungsfortschritt des Bahntunnels mit demjenigen des Netzprojektes abzustimmen, damit der Realisierungsentscheid zur Verkabelungsvariante parallel mit dem Entscheid zum Bahnprojekt getroffen werden kann.

Der Grimseltunnel sieht einen einspurigen Bahntunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald vor. Mit dem Bau des Tunnels wird gleichzeitig die neue Grimsel-Höchstspannungsleitung unterirdisch verlegt.

Für den VöV hat der Grimseltunnel keine Priorität, da es schweizweit wesentlich wichtigere Ausbauprojekte gibt, die dazu beitragen, den öV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Perspektive Bahn 2050. Zwei Motionen fordern die Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz»

Der Bundesrat wird in zwei praktisch gleichlautenden Motionen der KVF-N im Rahmen der Perspektive Bahn 2050 beauftragt, sich verstärkt auf die Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuz Schweiz» zu konzentrieren. Besondere Beachtung muss auf eine Gesamtvision gelegt werden, um alle fehlenden Abschnitte für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze, entlang des gesamten Schweizer Territoriums, sowohl zwischen Süden und Norden als auch zwischen Ost und West, zu projektieren und zu realisieren. Die zügige Fertigstellung des «Verkehrskreuz Schweiz» ist auch im Zusammenhang mit der internationalen Vernetzung des Personenverkehrs und der Verlagerungspolitik zu betrachten. Der Bundesrat beantragt die zu diesem Zweck erforderlichen zusätzlichen Budgets.

Für den VöV ist die Absicht, den öffentlichen Verkehr der Schweiz weiter zu fördern, seit je ein Kernanliegen. Zentral ist aus Sicht des VöV, das bestehende Netz möglichst optimal auszulasten und Ausbauprojekte mit einem Nutzen-Blick fürs ganze System zu planen und zu priorisieren. Diese Stossrichtung sieht auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) vor mit den «Verkehrsperspektiven 2050». Für den VöV ist es kontraproduktiv, Bund und Kantone gegeneinander auszuspielen.

Das Schienennetz ist evolutiv weiter auszubauen, unter dem Fokus «Kundennutzen». Dies gilt für den Personen- wie Güterverkehr. Gutgemeinte «Schlagworte» wie «Verkehrskreuz» führen nicht zum Ziel. ■

Die wichtigsten Verbandsgeschäfte

Steigerung des Modalsplit und die VöV-Energiestrategie – der VöV bewegt grosse Themen

Der Schlussbericht der VöV-Arbeitsgruppe «Modalsplit» mit zahlreichen konkreten Massnahmen und Empfehlungen sowie die neue Energiestrategie waren zwei der wichtigsten Meilensteine der VöV-Verbandstätigkeit. Aber bei weitem nicht die einzigen – ein Überblick.

öV-Tagung «Mobilität der Zukunft»: Was trägt der öV zur Energiewende bei?

Was trägt der öV zur Energiewende bei? Diese Frage stand im Zentrum der von rund 200 Fachleuten besuchten VöV-Tagung «öV-Mobilität der Zukunft» vom 3. Mai 2023 in Biel. Die Antwort auf die Tagungsfrage – in einem Satz zusammengefasst: Der öV trägt sehr viel zur Energiewende bei. Die hochinteressanten Referate, Workshops und die Podiumsdiskussion zeigten auf, was die öV-Branche bereits tut und geplant hat, um die Energieeffizienz weiter signifikant zu steigern, Energie zu sparen und selber mehr Energie zu produzieren. Sehr viel bewegen wird sich auch im Strassen-öV: Die öV-Busflotten sollen bis 2040 komplett auf umweltfreundliche Fahrzeuge umgestellt sein – in diversen Städten sogar schon früher. Die Fachtagung zeigte eindrücklich: Der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung in der Energie- und Klimadiskussion.

Alles zu Energiestrategie und Energiethemen finden Sie auf Seite 6.

Modalsplit – Massnahmen für die öV-Branche

Die Erhöhung des Modalsplit ist auch weiterhin eines der wichtigsten VöV-Themen. Viele Informationen dazu finden Sie ab Seite 34.

Ein attraktiver öV ermöglicht nachhaltige Mobilität im urbanen Raum

Urbane Räume und Agglomerationen werden in der Schweiz intensiv und zunehmend verdichtet bewirtschaftet. Dadurch werden die Rahmenbedingungen für einen leistungsstarken öV durch die verdichtete Nutzung zusehends erschwert. In seinem im Februar 2023 veröffentlichten Positionspapier zeigt der VöV die Herausforderungen und Massnahmen auf, die der öV benötigt, um seinen Beitrag an eine attraktive Mobilität in urbanen Räumen leisten zu können.



Die verdichtete Nutzung von urbanen Räumen führt zu Zielkonflikten: Verkehrsberuhigende Massnahmen und Flächenumnutzungen können sich negativ auf den öV auswirken – und das, bei gleichzeitig steigenden Investitionskosten. Der öV wird folglich geschwächt und teurer.

Der VöV zeigt in seinem Positionspapier die Ziele und Handlungsfelder auf, damit der öV seine Stärken in urbanen Räumen und Agglomerationen auch zukünftig voll ausspielen kann.

- Nachhaltige Mobilität im urbanen Raum braucht einen attraktiven und leistungsfähigen öV. Er muss Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, attraktive Reisezeit und seine Leistungsfähigkeit sicherstellen können.
- Der VöV lehnt verkehrsberuhigende Massnahmen und Flächenumnutzungen in urbanen Räumen nicht per se ab.
- Verkehrsberuhigungen und Tempo-30-Räume erfordern kompensatorische Massnahmen für den öV. Tempo 30 ist nicht in allen Fällen sinnvoll und soll auf Hauptverkehrsachsen die Ausnahme sein.
- Seitens der öffentlichen Hand bedarf es gezielter Massnahmen und ein mit den Transportunternehmen eng koordiniertes Vorgehen.

Der VöV strebt einen engen Dialog mit den Städten an. Es braucht eine gut abgestimmte Lösungssuche der öV-Branche mit den Gemeinwesen und der Stadtentwicklung für das gemeinsame Ziel von attraktiven Städten.

Den ausführlichen Text zum VöV-Positionspapier finden Sie ab Seite 40.

Mögliche Strommangellage: Aktive VöV-Arbeitsgruppe

Der öffentliche Verkehr ist auf eine zuverlässige, sichere Versorgung mit elektrischer Energie angewiesen. Der VöV-Vorstand hat Anfang September 2022 Empfehlungen zuhanden der VöV-Mitglieder verabschiedet. Diese sind von zahlreichen Transportunternehmen umgesetzt worden.

Neben den verschiedenen (freiwilligen) Massnahmen der TU wie die Senkung der Temperatur in Fahrzeugen hat die Arbeitsgruppe Strommangellage des VöV weiter an Handlungsszenarien für eine allfällige Phase mit behördlich angeordneten Massnahmen weitergearbeitet.

Revision RPV: Kein absolutes Gewinnverbot

In der Wintersession 2022 hat das Parlament die Revision des Personenbeförderungsgesetzes verabschiedet (RPV-Reform). Es handelt sich dabei nicht um revolutionäre Änderungen, doch um sinnvolle, evolutive Weiterentwicklungen und Anpassungen sowie klarere Vorgaben betreffend subventionsrechtliche Abrechnungen. Mit der RPV-Revision wird für Transportunternehmen, die Subventionen erhalten, ein zeitgemässer Rechnungslegungsstandard vorgeschrieben. Das Gesetz verdeutlicht zudem, dass im subventionierten Regionalverkehr, der von Bund und Kantonen bestellt wird, keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen («Gewinnverbot»), gleichzeitig wird präzisiert, wie ungeplante Überschüsse zu verwenden sind.

So müssen neu die Transportunternehmen die Hälfte ihrer allfälligen Gewinne auf den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer Spezialreserve zuweisen, um damit mögliche spätere Verluste in diesem Bereich zu decken. Weitere Kernelemente der Vorlage sind mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen.

Workshop «Garage 23» E-Busse im Fokus

Die Busbranche ist im Wandel: Dieselsebusse werden je länger, desto mehr durch Fahrzeuge mit CO₂-neutralem Antrieb ersetzt. Diese Umstellung bedingt neue Fahrzeuge, betrifft aber auch grosse Teile der Infrastruktur, also Fahrzeugdepots und Werkstätten. Im VöV-Workshop «Aus- und Weiterbildung Werkstattpersonal» wurde aufgezeigt, welche Anpassungen bezüglich des Personals und der Infrastruktur notwendig sein können.

Die Umstellung von Dieselsebussen auf Busse mit alternativem Antrieb hat neben dem Erwerb neuer Busse weitreichende Folgen für das Werkstattpersonal: Weg von Verbrennungsmotoren und Automatikgetrieben hin zu elektrischen Antrieben. Die Dieseltanks entfallen, stattdessen werden riesige Batterien verbaut.

Um aufzuzeigen, welche Anpassungen sowohl auf Seite Infrastruktur wie auch auf personeller Seite notwendig sein können, organisierte die VöV-Kommission Technik Betrieb Bus (KTBB) in der Busgarage Hardau der Verkehrsbetriebe Zürich diesen Workshop.

Der VöV unterstützt die Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs

In einer gemeinsamen Stellungnahme zur Vernehmlassung «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» des Bundesrates haben sich im Februar 2023 der VöV, LITRA, VAP, ASTAG und die IG Kombiniertes Verkehr für einen starken Güterverkehr in der Fläche ausgesprochen. Sie forderten gleichzeitig einen Modernisierungsschub für dessen Produktionsmittel und -anlagen sowie eine nachhaltige Anschubfinanzierung für den Netzwerkverkehr in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen.

Sie betonten dabei, dass sie einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche wollen. Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes.

Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Es herrscht daher dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.

Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.

Klares Ja zur Variante 1

In seiner Vernehmlassungsvorlage hatte der Bundesrat unter Variante 1 die «Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschiffahrt» vorgeschlagen. In seiner Stellungnahme sprach sich der VöV klar für diese Variante aus, weil ein starker SGV zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung benötigt. Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt überdies den Erhalt und die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann.

Verlagerungsbericht: Der VöV ist für eine Verlängerung der finanziellen Förderung der Rollenden Autobahn

Der Bundesrat beantragte dem Parlament zwar die Finanzierung einer befristeten Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse (Rola), dies aber nur bis Ende 2026.

Der VöV unterstützt in seiner Stellungnahme diese Vorschläge. Er verlangte jedoch eine Verlängerung der finanziellen Förderung der Rola für den Zeitraum bis 2028, und nicht nur bis Ende 2026. Die Rola ist ein sinnvolles Ergänzungsprodukt für nicht-kranbare Sattelaufleger, welches jährlich 80 000 bis 100 000 Lastwagen auf die Schiene verlagert. Da in den Jahren 2027 und 2028 weniger Terminkapazität in Norditalien vorhanden sein wird, ist es wichtig, dass in diesen beiden Jahren die Rola noch in Betrieb sein wird.

Aus diesem Grund setzte sich der VöV für diese Verlängerung ein, die dann auch in beiden Räten eine Mehrheit fand.

Zum Zeitpunkt der Einstellung der Rola Ende 2028 braucht es eine Strategie und Massnahmen, wie erreicht werden kann, dass diese LKW auch ohne Rola künftig die Bahn benutzen und so eine Rückverlagerung verhindert werden kann.

Um das politische Verlagerungsziel zu erreichen, müssen für den VöV Anreize geschaffen werden, damit Transportunternehmen in kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken investieren, um den unbegleiteten kombinierten Verkehr nutzen zu können.

Bahntechnik und Betrieb: Neustrukturierung der Bahnthemen im VöV

Die Notwendigkeit und das Bedürfnis, in der öV-Branche intensiv zusammen zu arbeiten, sind im Bereich des Systems Eisenbahn gross.

Bei komplexen, fachbereichsübergreifenden Themen, meist auch mit mehreren Stakeholdern, führen heute unklare Zuständigkeiten und Verantwortungen der Gremien zu langwierigen Abklärungen.

Mit der neuen Organisation werden bei allen komplexen und daher meist bereichsübergreifenden Bahnthemen rasch die Zuständigkeiten und Verantwortungen der VöV-Gremien geklärt.

Damit soll auch dem Umstand der zunehmend knappen Ressourcen für die Milizarbeit bei den Transportunternehmen Rechnung getragen werden. Die Bahnthemen beinhalten die Belange der Normal- und Meterspurbahnen, der Trambahnen und der Zahnradbahnen.

Um fachbereichsübergreifende Klärung der Zuständigkeiten und Verantwortungen sicherzustellen, bedarf es gezielter Vernetzungen unter den Bahnkommissionen sowie innerhalb der Kommissionen zu den Fach- und Arbeitsgruppen.

Deshalb wird die neue Bahnkommission «Bahnproduktion Personenverkehr» geschaffen – neben den bisherigen Kommissionen Infrastruktur und Schienengüterverkehr. Die neue Kommission wird sich auf planerische, betriebliche und fahrzeugtechnische Aspekte und damit direkt zusammenhängende politische und regulatorische Themen fokussieren.

Neu wird ein STASS «System Bahn» geschaffen. Dieser bezweckt eine umfassende Koordination der fachbereichsübergreifenden Bahnthemen. Er koordiniert diesbezüglich die Kommissionen Infrastruktur, Bahnproduktion Personenverkehr und Schienengüterverkehr sowie das Programm RTE und kann ihm direkt zugehörige Arbeitsgruppen einsetzen. Der STASS nimmt die Koordination für sämtliche fachbereichsübergreifenden Themen wahr. Das Programm RTE wird ebenfalls in diesen STASS eingebunden und wie bisher organisiert sein. Die Programmleitung (PL) RTE führt das gesamte RTE-Programm, sie wird von der Programmoberleitung (POL) RTE beaufsichtigt.

Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben: Neue Publikation der KIS

Angebote an Umsteigeorten und Bahnhöfen haben sich in den letzten Jahren massiv verändert: öV-Angebote wurden ausgebaut und stärker mit dem individuellen Verkehr verknüpft, die Nachfrage stieg, der zur Verfügung stehende Raum ist knapp geworden. Vor diesem Hintergrund hat eine Arbeitsgruppe der VöV-Kommission Infrastruktur (KIS) die «Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben» erarbeitet, um praxistaugliche Methoden und Instrumente für die Entwicklung von Mobilitätsdrehscheiben zur Verfügung zu stellen.

Die gestiegenen Anforderungen und Nachfragen treffen auf knappe Flächen und Räume, auf Anlagen und Gebäude – und auf viele beteiligte Akteure. Es bedarf kontinuierlicher Abstimmungen unter diesen Akteuren und der Übernahme von Mitverantwortung, damit gute Verkehrsdrehscheiben entstehen. Diese Initiative passt zum politischen Kontext: Bund, Kantone, Städte und Gemeinden möchten Verkehrs- und Raumplanung stärker vernetzen und Verkehrsdrehscheiben gemeinsam planen, wie sie in der «Erklärung von Emmenbrücke» vom September 2021 beschlossen haben.

Die gestiegenen Anforderungen und Nachfragen treffen auf knappe Flächen und Räume, auf Anlagen und Gebäude – und auf viele beteiligte Akteure.

Mit der «Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben» hat der VöV einen umsetzungsorientierten Beitrag in die Diskussion um Verkehrsdrehscheiben eingebracht und gleichzeitig die öV-Branche als wichtigen Player des «Programms Verkehrsdrehscheiben» für eine Erhöhung des Modalsplits positioniert.

Die Kernfrage lautet: Wie koordinieren Akteure (Bund, Gemeinden, öV-Infrastrukturbetreiber, Mobilitätsanbieter, Immobilien-Grundbesitzer) die Umsetzung ihrer Interessen über alle Zeithorizonte, um auch bei knappen Flächen nutzerfreundliche Lösungen bereitstellen zu können? Die Planungshilfe stellt für die Beantwortung dieser Fragestellung geeignete Grundlagen, Handlungsansätze, Methoden und Beispiele zur Verfügung. Hier können Sie die Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben der KIS-Arbeitsgruppe downloaden:



Zentrales Regulationsmonitoring wird halbjährlich aktualisiert

Der VöV stellt seinen Mitgliedern ein halbjährlich aktualisiertes Monitoring mit einer Auswahl relevanter Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen auf Bundesebene zur Verfügung – als filterbare Excel-Tabelle und als PDF-Datei. Verbandsmitglieder können die Dateien hier herunterladen:



Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG): Koordinationsgruppe VöV eingesetzt

Bis Ende 2023 müssten die Vorgaben des BehiG umgesetzt sein – dies wird aber bis dann nicht vollständig der Fall sein. Weil das Thema an Brisanz zunehmen wird, ist eine gute Koordination der verschiedenen Aktivitäten der öV-Branche wichtig. Der Vorstand VöV hat deshalb eine befristete Koordinationsgruppe BehiG ins Leben gerufen.

Innerhalb der öV-Branche sind viele Aktivitäten bezüglich der Umsetzung des BehiG am Laufen oder zum Teil schon umgesetzt. Bei diversen Teilthemen bezüglich Ersatzmassnahmen gibt es noch offene Fragen und unerledigte Arbeiten, wie etwa bei Ersatzverkehren mit Shuttles, die Klassifizierung der Buskanten oder eine Übersicht über den Stand der Umsetzung in den Kantonen.

Folgende Ziele soll die Koordinationsgruppe BehiG erreichen:

- Übersicht über die laufenden Aktivitäten bei den Transportunternehmen (TU) und Bahninfrastrukturbetreibern
- Koordination der Ansprechstellen für Fragen der TU und der VöV-Kommissionen
- Koordination/Abstimmung der brancheninternen Information
- Koordination/Abstimmung der externen Kommunikationsaktivitäten und einer einheitlichen Medienkommunikation
- Koordination der Abstimmung und des Einbezugs der externen Akteure

Energie – Kostenlose Erklärfilme zur Energieeffizienz des öV

Der öffentliche Verkehr ist sowohl im Güter- also auch im Personenverkehr sehr energieeffizient und deshalb Teil der Lösung im Klimaschutz (siehe dazu mehr ab Seite 6). Allerdings ist dies vielen Menschen nicht bewusst. Der VöV hat deshalb zehn kurze Erklärfilme in D, F und I produzieren lassen, die auf einfache Weise veranschaulichen, wie energieeffizient und umweltfreundlich der öV unterwegs ist. Die Filme stehen

den VöV-Mitgliedern kostenlos zum Download für die Weiterverbreitung zur Verfügung, z.B. für den Einsatz an Publikumsanlässen, für die Werbescreens in den öV-Fahrzeugen oder auch für Social-Media-Beiträge. Die Produktion der Filme wurde vom BAV im Rahmen der «Energiesstrategie 2050 im öffentlichen Verkehr» finanziell unterstützt.

Innerhalb der öV-Branche sind viele Aktivitäten bezüglich der Umsetzung des BehiG am Laufen oder zum Teil schon umgesetzt.

Stellungnahme VöV zur Vernehmlassung «Bahn 2050»

In seiner Stellungnahme vom Oktober 2022 zur Vernehmlassung «Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050» begrüsst der VöV die vom Bund getragene Vision «Bahn 2050». Hingegen verlangt er vom Bundesrat eine umfassende Gesamtschau und keine Beschränkung der Bahnentwicklung auf kurze und mittlere Distanzen. Dabei erachtet der VöV vor allem die Zielvorgabe einer merklichen Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit – wie sie der VöV seit gut einem Jahr anstrebt – als richtungsweisend.

Mit Blick auf weitere Ausbauschritte will der Bundesrat seine Langfriststrategie neu ausrichten. Die Perspektive BAHN 2050 löst die Langfristperspektive von 2012 ab, die in erster Linie auf Engpassbeseitigungen und Taktverdichtungen ausgerichtet war.

Um den öV-Anteil zu erhöhen, muss auch in Zukunft das Schienennetz ausgebaut werden. Im Hinblick auf die Botschaft 2026 erachtet es der VöV in seiner Stellungnahme als richtig, dass nicht schon jetzt, sondern erst im Jahr 2026 Vorentscheide für den langfristigen Bahnausbau getroffen werden sollen. Denn bis zur Erarbeitung der Botschaft 2026 sind die veränderten Rahmenbedingungen beim zukünftigen Rollmaterialeinsatz

(WAKO) vertieft zu analysieren, die laufenden, beziehungsweise noch zu startenden Studien zum weiteren Bahnausbau abzuschliessen, zu priorisieren und das Angebotskonzept 2035 grundsätzlich zu überarbeiten. Bei der Überarbeitung des Ausbauschnittes 2025 und des Ausbauschnittes 2035 haben Stabilität und ein produzierbares Angebot mit einem möglichst hohen Kundennutzen Priorität für den zukünftigen Bahnausbau.

Der VöV begrüsst die geplante etappierte Bahn- und öV-Entwicklung. Konkret stimmt der VöV der vom Bundesrat beantragten Änderung zum Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels zu.

VöV-Fachtagung Regionalverkehr

Im November 2022 trafen sich in Olten an der VöV-Fachtagung Regionalverkehr knapp 70 Teilnehmende zum Austausch zu regulatorischen Themen im RPV. Aus der Perspektive von Transportunternehmen, BAV und Fachexperten wurden insbesondere die Auswirkungen der RPV-Reform, die laufenden Arbeiten im Bereich der Zielvereinbarungen RPV sowie der aktuelle Stand der Guidance präsentiert und diskutiert.

Das Tagungsformat ermöglicht es, aktuelle Inhalte an VöV-Mitglieder zu vermitteln, welche nicht in die Kommissionsarbeit eingebunden sind, als auch den Austausch zwischen den direkt Involvierten zu intensivieren.

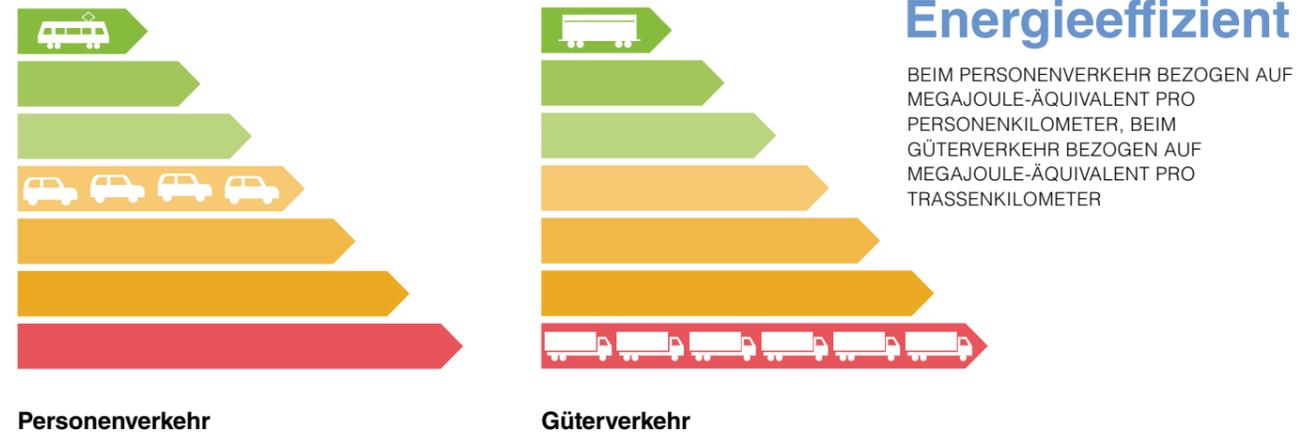
Dampf-Fahrten – Online-Portal löst Prospekt ab

Ab diesem Frühling bietet das Onlineportal www.dampfschweiz.ch / www.vapeur-suisse.ch eine Übersicht über die vielen Angebote an Fahrten mit Dampfzügen, Dampfschiffen und Dampftrams in der Schweiz. Wir wünschen der Dampf-Community viele schönen Erlebnisse in der neuen Saison! ■



Zahlen und Fakten

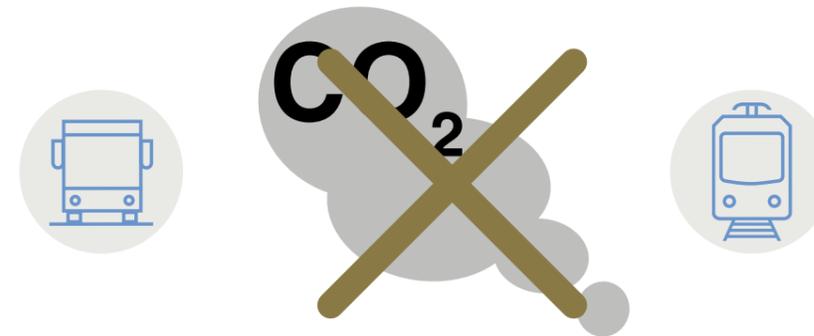
Wissenswertes zum öV Schweiz



VöV Energiestrategie 2040 – Ziele

100 Prozent: der Anteil erneuerbarer Energie im öV

DER GESAMTE ENERGIEBEDARF DER ÖV-BRANCHE WIRD AB 2040 DURCH ERNEUERBARE ENERGIEQUELLEN GEDECKT.

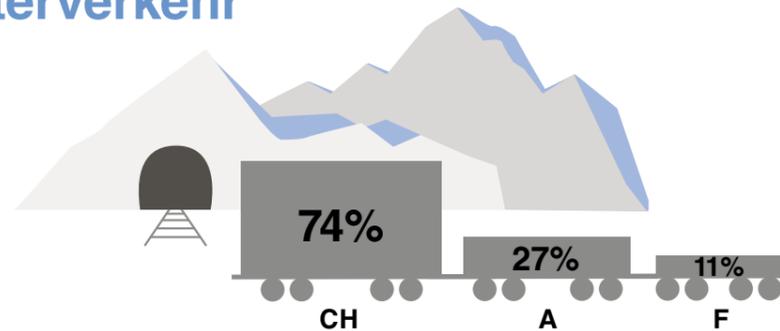


Bis 2040 ist der öV CO₂-neutral unterwegs

IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR AUF SCHIENE UND STRASSE SIND NACH 2040 AUSSCHLIESSLICH UMWELTFREUNDLICHE ANTRIEBSTECHNOLOGIEN IM EINSATZ.

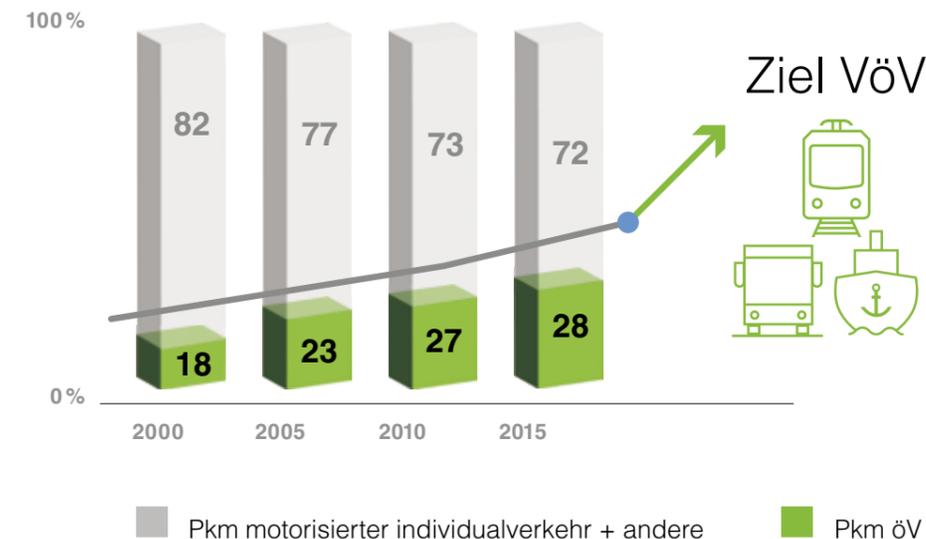
Alpenquerender Güterverkehr

ANTEIL DES AUF DER SCHIENE TRANSPORTIERTEN GÜTERVERKEHRS DURCH DIE ALPEN 2021



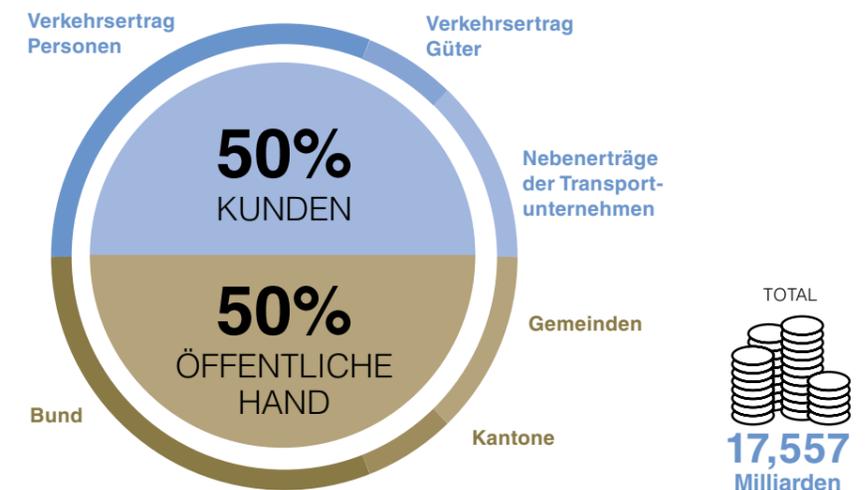
öV-Anteil steigern

DER ANTEIL DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS AM GESAMTVERKEHR, DER MODALSPLIT, SOLL WEITER STEIGEN



Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

IN FRANKEN 2018





Massnahmen gegen fehlende Ingenieurinnen und Ingenieure

Bildung Technik Eisenbahn BTE Programm läuft 2024 weiter

Seit einigen Jahren beobachtet die Bahnbranche, dass Spezialistinnen und Spezialisten im Bereich Eisenbahntechnik fehlen und, dass das bahntechnische Systemwissen schwindet. Das ist eine Herausforderung für die Zukunft – es sind Massnahmen erforderlich. Deswegen hat der VöV-Vorstand im Dezember 2019 die Arbeitsgruppe Bildung Technik Eisenbahn BTE beauftragt, eine Analyse durchzuführen und daraus Massnahmen abzuleiten.

Die Arbeitsgruppe BTE schätzte die Vakanz an Ingenieurinnen und Ingenieuren in der Bahnbranche auf bis zu 500 Personen pro Jahr, davon bis zu 100 Nachwuchskräfte. Die Arbeitsgruppe kam zum Schluss, dass das zum Teil negative Image der Branche bei den Nachwuchskräften dazu beiträgt, dass sich weniger Personen für eine Karriere in der Bahnbranche entscheiden. Zudem steht der hohe Bedarf an Fachkräften im starken Gegensatz zur geringen Vermittlung von Eisenbahnkenntnissen und -fähigkeiten in technischen Studiengängen an Hochschulen und speziellen Weiterbildungen für das technische Personal.

Um in absehbarer Zeit erste Resultate zu erzielen – und deren Wirksamkeit zu prüfen – wurde im Mai 2021 die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Weiterbildungen und der Hochschulzusammenarbeit beschlossen. Das Programm Bildung Technik Eisenbahn (BTE) beinhaltet Massnahmen zur gezielten Nachwuchsförderung, zur Förderung von bahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen sowie Investitionen in eine verbesserte Imagebildung.

Im Rahmen des Programms BTE wurde die Zusammenarbeit in der Branche gestärkt und eine engere Zusammenarbeit mit Bildungsanbietern erreicht. Die Co-Programmleitung setzt sich aus je einer Vertretung der SBB und des VöV zusammen. Die Bahn- und Industrieunternehmen unterstützen das Vorhaben mit ihrem Engagement in den Arbeitsgruppen der Teilprojekte. Bis Ende 2023 werden die meisten der geplanten Massnahmen umgesetzt sein.

Hochschulzusammenarbeit

Die Lage am Arbeitsmarkt bleibt angespannt und in technischen Studiengängen werden weniger Nachwuchskräfte ausgebildet als insgesamt nachgefragt werde. Deswegen investiert die Branche gezielt in eine frühzeitige Vernetzung mit den Studenten und in die bahnspezifische Kompetenzentwicklung während der Ausbildung.

Das Bahnsystem und die Bahntechnik sind für Nachwuchsingénieurinnen und -ingenieure sehr attraktiv. Dies in Verbindung mit neuen Technologien, aber auch in der Vielfalt des Systemverbunds und der daraus resultierenden Vielseitigkeit. Mit der Erhöhung der Visibilität von Bahntechnikthemen wird sichtbar, welches vielfältige Fachwissen im Rahmen von Aus- und Weiterbildungen erworben und in die Praxis transferiert werden kann. Konkret kann der Praxisbezug in der Aus- und Weiterbildung über Abschlussarbeiten, Fallbeispiele oder Live Cases aus der Bahnbranche geschehen.

Unter dem Motto: «Ingenieure für die Bahn – die Bahn für Ingenieure» ermöglicht eine Teilnahme am Railway Summer Camp Nachwuchsingénieurinnen und -ingenieuren einen Blick in die Berufswelt der Eisenbahntechnik. Auf Grund des grossen Erfolgs wird das Railway Summer Camp seit 2021 jährlich durchgeführt.



Weiterbildung

Der Zuwachs an neuen Weiterbildungsangeboten deckt bereits jetzt einen grossen Teil der nachgefragten Module ab. Diese sind aber noch nicht breit abgestützt und nicht nachhaltig verankert. Während die Referentensuche meistens problemlos verläuft, besteht bei der Erreichung der interessierten Berufsleute noch Potential. Die Unterstützung der Bildungsanbietenden bei der zielgerichteten Kommunikation über die relevanten Kanäle wird deshalb weitergeführt. Dazu gehört auch eine aktuelle Übersicht der laufenden Angebote.

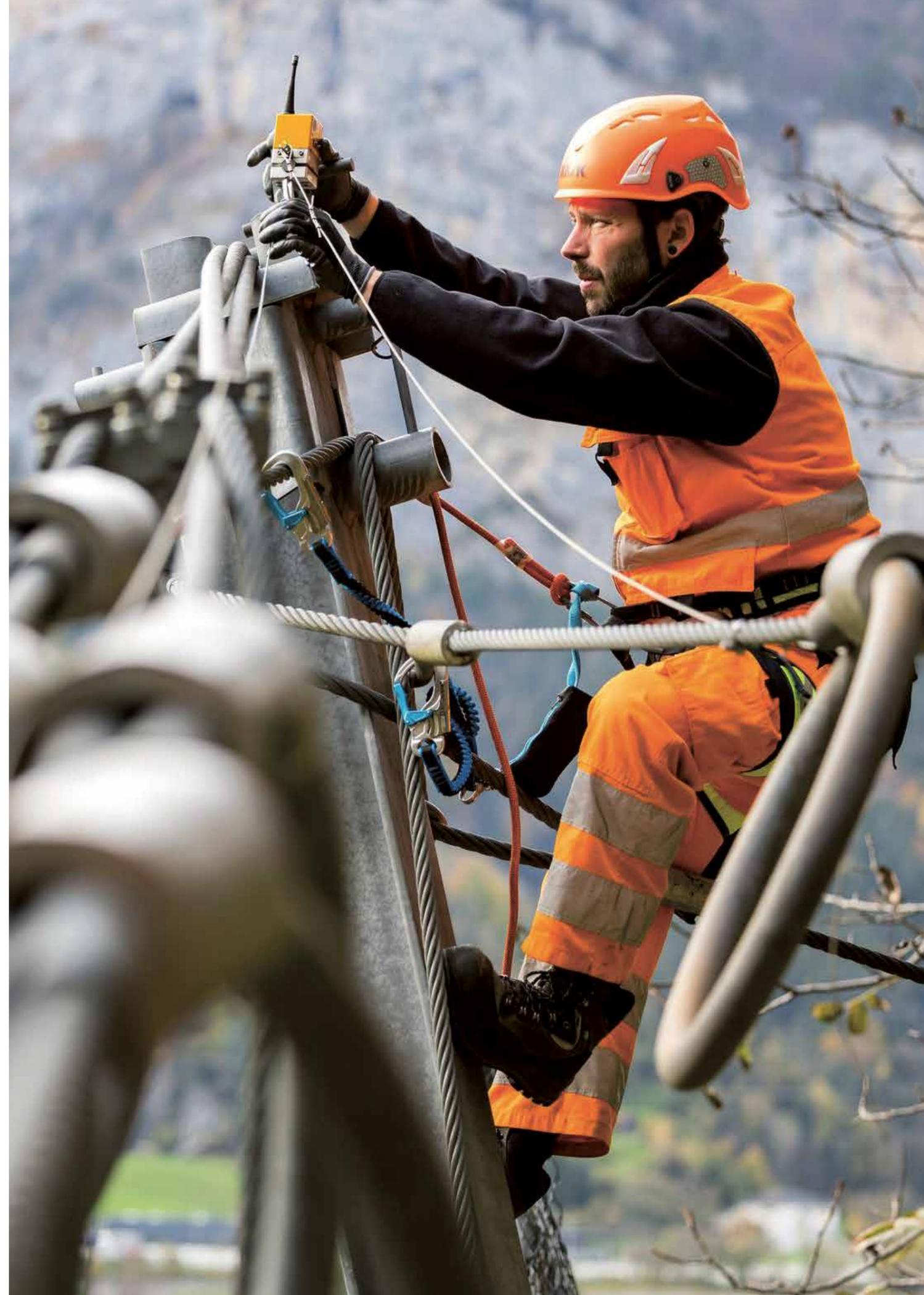
In der ersten Projektphase wurde der Fokus auf die Ingenieurstufe gelegt. Durch die laufend grössere Bekanntheit des Programms BTE häufen sich Bedarfsäusserungen, Weiterbildungen auch auf anderen Bildungsstufen anbieten zu können.

Weiterführung Programm BTE

Der STASS BTE hat die Verlängerung des Programms BTE und Fortführung der Projektorganisation bis Ende 2025 beschlossen. Die Massnahmen für die Nachwuchskräfte werden weiterentwickelt und professionalisiert. Bei der Weiterbildung werden laufende Aktivitäten konsolidiert und neue Massnahmen evaluiert, priorisiert und umgesetzt. Das Programm BTE soll auf weitere Segmente der Tertiärstufe ausgedehnt werden. Nicht zur Zielgruppe BTE gehören Absolventinnen und Absolventen der Sekundärstufe, da diese in anderen Initiativen der Branche berücksichtigt sind.

In allen Teilprojekten wurde festgestellt, dass der Erfolg der Umsetzung stark abhängig ist vom Engagement und der Mitarbeit der Bahnunternehmungen und der Branchenpartner. Ein Outsourcing der Leistungen an Dritte ist nur begrenzt möglich. Aufgrund der für die Arbeitsgruppen zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen war und bleibt eine Etappierung und Priorisierung bei der Umsetzung von Massnahmen wichtig.

Entscheidender Erfolgsfaktor für die Weiterführung bleibt die Sicherstellung der erforderlichen Ressourcen aus der Branche. ■



Interview mit BAV-Direktor Dr. Peter Füglistaler

«Im gleichen Rhythmus den öV ausbauen wird die kommenden Probleme nicht lösen.»

Seit über 13 Jahren leitet Peter Füglistaler das Bundesamt für Verkehr. Im Interview schaut er zurück auf Höhepunkte seiner Laufbahn – und hat ein paar Anregungen und «Wünsche» an die öV-Branche.



Peter Füglistaler (BAV-Direktor).

[150 Jahre gibt es das Bundesamt für Verkehr schon, fast zehn Prozent davon unter Ihrer Führung. Wo steht das BAV heute?](#)

Das BAV ist ein modernes Amt, und es ist seit 150 Jahren das Amt mit der absolut schönsten Aufgabe: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

[Fast gleichzeitig mit dem Jubiläum kam – wieder einmal – die Idee eines Mobilitätsbundesamtes auf. Ist dieses Thema auch in den betroffenen Bundesämtern präsent?](#)

Diese Idee kommt immer wieder; unter verschiedenen Bezeichnungen. Aber entscheidend ist nicht der Name, sondern, wie man die Aufgabe wahrnimmt. Auch wenn man sehr integriert und nah zusammenarbeitet, am Schluss geht es um die Eisenbahn oder den Strassenverkehr oder die Luftfahrt. Ich bin überzeugt, dass wir, wenn die Bundesämter wie heute sehr eng zusammenarbeiten, die Mobilitätsherausforderungen gut bewältigen können.

[Also bevorzugen Sie hier den Status quo?](#)

Ja, sonst würde es ein noch grösseres Bundesamt geben und die Führung wäre sicher nicht einfacher. Wir haben im öffentlichen Verkehr andere Ansprechpartner als der Strassenverkehr, der Luftverkehr ist noch einmal ganz anders organisiert. Ein Super-Bundesamt würde keinen Mehrwert bringen.

[Sie leiten das BAV seit 13 Jahren als Direktor: Welches waren bis jetzt Ihre Höhepunkte?](#)

Sicher einmalig ist die NEAT. Dort durfte ich über meine ganze Karriere vom Anfang bis zur Inbetriebnahme dabei sein. Das andere ist der Bahninfrastrukturfonds, eine wirklich einmalige Finanzierung unseres Bahn-Systems. Wir haben damit eine dauerhafte, langfristige Finanzierung ausserhalb der jährlichen Budgetdebatten möglich gemacht und werden darum benieden. Viele Länder möchten ihre öV-Systeme ähnlich organisieren. Öffentlicher Verkehr – wie auch der Ausbau der Strasse – ist eine langfristige Angelegenheit, das kann man nicht über jährliche Budgets steuern.

[Gibt es denn konkrete Anfragen anderer Länder, wie das öV-System der Schweiz, beziehungsweise die Planung des Ausbaus funktionieren?](#)

Ja, wir haben immer wieder Anfragen, insbesondere aus Deutschland wegen der Probleme, die sie mit der Bahn haben, aber auch mit dem Willen, etwas zu verändern.

[Gibt es etwas Spezielles, worauf Sie ganz besonders stolz sind, mit dem oder im BAV erreicht zu haben?](#)

Die NEAT – wie gesagt ist meine gesamte berufliche Laufbahn mit ihr verbunden. Ich habe bei der eidgenössischen Finanzverwaltung unter Bundesrat Otto Stich angefangen, als es um die Etappierung und die Finanzierung der NEAT ging, daraus entstand dann der FinöV-Fonds.

Über 30 Jahre zu sehen, wie etwas Grosses wächst, und am Schluss darf man bei der Einweihung dabei sein – das war für mich schon sehr emotional.

Man darf nicht vergessen: Es war nicht immer klar, dass alles nach Plan laufen würde. Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wusste man lange nicht, ob die Piora-Mulde Probleme bereiten würde oder nicht.

[Der öV in der Schweiz hat ein sehr hohes Niveau. Wo sehen sie trotzdem Handlungsbedarf?](#)

Wenn ich in Deutschland ein Referat halte, sage ich immer: Wir müssen besser sein als Deutschland, weil wir viel mehr Geld zur Verfügung haben als die Deutsche Bahn. Wir können uns nicht einfach loben im Vergleich zum Ausland, wir haben auch eine sehr, sehr gute Ausgangslage. Und wir haben einen starken Rückhalt in der Bevölkerung. Was wir verbessern können, ist die Effizienz. Bei uns ist alles sehr teuer.

Wir können uns das zwar noch leisten, aber wir kommen allmählich in eine Phase, in der wir entweder mehr aufs Geld schauen müssen – oder Ideen haben müssen, wie man mit weniger Geld etwas gut machen kann. Da sind wir noch zu wenig fit. Wenn man in die Vergangenheit schaut, sieht man, dass immer alle Probleme mit Geld

gelöst wurden. Man musste sich nie damit auseinandersetzen, ob es auch einfacher, günstiger gehen würde. Es ist eine gewisse Anspruchshaltung entstanden. Ich wünschte mir vom VöV, aber auch von den Unternehmen öfter die Haltung: «Jetzt versuche wir erst einmal selbst, bevor wir zum BAV Betteln gehen».

Stand heute heisst es: «BAV, wir benötigen da noch mehr Geld». Ich würde gerne antworten: «Wenn Ihr eine gute Idee oder eine Lösung und noch etwas Geld haben, dann würden wir mithelfen, aber überlegt euch zuerst eine gute Lösung».

[Mit dem Ausbauschritt 2035 und dem Konzept «BAHN 2050» sind die nächsten grossen Ausbauten der Bahn aufgegleist oder in Planung begriffen. In der Regel zieht der Kapazitätsausbau mehr Passagiere nach sich. Gibt es irgendwann einen Punkt, an dem Sie sagen: Mehr geht nicht?](#)

Wir sind heute an einem Punkt angelangt, wo wir sagen müssen, wir können nicht noch mehr machen. Wir können unter laufendem Betrieb und mit den verfügbaren Ressourcen der Bahnen nicht noch mehr umsetzen. Zum andern, wird der Bahnverkehr irgendeinmal weniger stark wachsen. Das können wir uns noch sehr schlecht vorstellen. Die Ausbauperspektive 2050, wie sie vom Bundesrat verabschiedet hat, ist eine ziemlich wachstumskritische Perspektive, in der wir sagen, dass wir nicht einfach noch mehr bauen können. Im gleichen Rhythmus den öV ausbauen wird die kommenden Probleme nicht lösen.

[Kritiker monieren, die Schweiz habe es bisher verpasst, eine schnelle Ost-West- und eine Nord-Süd-Achse zu bauen, die Schweiz brauche Hochgeschwindigkeits-Strecken. Was sagen Sie dazu?](#)

Das ist ein gutes Beispiel zum vorher Gesagten. Die Stärke des öV Schweiz ist seine Kapazität, seine Verknüpfung, seine Umsteigebeziehungen – jede halbe Stunde in fast jedes Dorf der Schweiz – nicht zwei oder drei Prestigezüge. Klar hätten viele daran Freude, aber was dahintersteckt, was das zum Beispiel raumplane-

risch auslösen würde, das sehen die meisten nicht. Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke auf der Ost-West-Achse würde vor allem noch mehr Mobilität generieren, es würden weitere Strecken mit der Bahn zurückgelegt, statt dass es zu einem Umsteigen vom Auto käme. Der öV ist nicht Selbstzweck, er erschliesst die Schweiz, er bewältigt die Mobilität ökologisch. Der öV Schweiz lebt nicht vom Prestige, sondern von seinem konkreten Nutzen.

«Über 30 Jahre zu sehen, wie etwas Grosses wächst, und am Schluss darf man bei der Einweihung dabei sein – das war für mich schon sehr emotional.»

[Welche Unterstützung bietet der Bund Transportunternehmen, die im Bereich Automatisierung Tests ausführen wollen?](#)

Wir finanzieren Pilotversuche, wir haben Forschungskredite dafür. Und wir haben der Branche auch gesagt, sie soll die Transportunternehmen koordinieren, damit nicht jedes seine eigenen Versuche startet. Ich bin diesbezüglich wertfrei, die Automatisierung – angefangen bei Billettautomaten oder digitalen Stellwerken – ist ein ganz normaler Prozess wie es ihn in allen Branchen gibt. Beim automatischen Fahren stellt sich für mich die Frage, ob die Digitalisierung den Lokführer wirklich überflüssig machen kann.

Vollautomatisch fahren ist einem Mischverkehrsnetz enorm komplex, am Schluss braucht es immer einen Menschen für die unvorhersehbaren Ereignisse. Aber die Aufgaben eines Lokführers können und werden sich mit den künftigen Assistenzsystemen verändern.

[Was wäre Ihnen lieber? Ein vollautonom oder ein von einem Menschen geführter Zug?](#)

Am liebsten habe ich es, wenn es Personal auf dem Zug hat, das mir einen Kaffee bringt. Ob der Zug automatisch fährt oder mit einem Lokführer, ist mir letztlich egal, solange der Zug pünktlich und sicher verkehrt.

[Zankapfel in der öV-Branche ist die Dauer der Plangenehmigungsverfahren: Wie beurteilen Sie die Situation? Oder anders gefragt: Wie können hier Fortschritte erzielt werden?](#)

In der Aussensicht dauert jede Verwaltungstätigkeit immer zu lang. Das ist eine Konstante, das muss man aushalten können, wenn man in der Verwaltung arbeitet. Wenn wir ein gut vorbereitetes Projekt vorgelegt erhalten, dann dauert ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) nicht lange. Wenn wir ein schlecht vorbereitetes Projekt erhalten, kann das PGV sehr lange dauern. Das PGV ist eine wichtige Aufgabe, die weit mehr beinhaltet als nur die technische Prüfung – zum Beispiel müssen auch die Rechte der Anwohnenden berücksichtigt werden. Wir haben ein gutes System. Das BAV erteilt pro Jahr rund 500 Plangenehmigungen. Wir konnten fast alle Bahnübergänge sanieren, treiben die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes voran. All das geht, wenn die Unternehmen und das BAV gut zusammenarbeiten.

[Was erwarten Sie von der öV-Branche betreffend Energieproduktion?](#)

Es gilt die Energiestrategie des Bundes. Der öV ist einfach ein Teil davon. Es muss beispielsweise normal werden, dass bei jedem Neu- oder Umbauprojekt automatisch und selbstverständlich Solaranlagen enthalten sind.



[Haben Sie einen oder mehrere Wünsche an die öV-Branche?](#)

Manchmal komme ich mir wie der Samichlaus vor. Die Branche wünscht, das BAV solle ihr alle Probleme aus dem Weg räumen, alles möglichst schnell bewilligen, schnell finanzieren, damit sie erfolgreich sein kann. Von mir aus müsste es gerade umgekehrt sein: Die Branche sollte das BAV nicht brauchen. Sie sollte selbst Lösungen haben, innovativ sein, einfache statt luxuriöser Lösungen bringen, ein Problem selbst lösen.

Ich habe gemerkt: Wenn ich will, dass die Branche etwas Bestimmtes macht, sage ich jeweils «Das macht das BAV». Das wirkt immer. Und das müsste eigentlich nicht sein. Der unternehmerische Geist nach dem Motto «Wir überlegen selbst, wie es geht, wir machen es selbst», der fehlt mir oftmals etwas. ■

Modalsplit

Die Erhöhung des Modalsplit bleibt eines der wichtigsten VöV-Ziele

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. Seit Jahren benützen immer mehr Menschen in der Schweiz den öV, seine Transportleistungen steigen stetig. Aber: Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr, der so genannte Modalsplit, verharrt auf relativ tiefem Niveau. Grund genug für den VöV, das Thema Modalsplit 2022/23 umfassend zu untersuchen und branchenweite Massnahmen zu definieren, mit denen der Modalsplit wieder steigt.

Im Kontext der Klimawende ist der öffentliche Verkehr, weitgehend frei von CO₂-Emissionen und im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr äusserst energieeffizient – er ist Teil der Lösung. Er leistet somit einen wichtigen Beitrag an die Umsetzung der Klima- und Energiestrategie der Schweiz.

Im Vergleich zum benachbarten Ausland verzeichnet der öV der Schweiz zwar einen hohen Anteil am Gesamtverkehr. Allerdings stagniert dieser Anteil, der sogenannte Modalsplit, seit 2005 bei rund 28 Prozent und hat in der Coronakrise sogar Rückgänge verzeichnen müssen. Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten zwischenzeitlich stark geprägt. Die behördlichen Anweisungen zu Homeoffice und zur Meidung von öffentlichen Räumen bedeuteten für den öV eine Durststrecke.

Seit Frühling 2022 ist indes eine deutliche Erholung der Fahrgastzahlen spürbar. Das Mobilitätsverhalten der Menschen hat sich aufgrund der Pandemie teilweise geändert. Es zeichnet sich eine gewisse Verlagerung zu mehr Freizeitverkehren und weniger Arbeits- und Pendelverkehren ab. Diese Verlagerung zum Freizeitverkehr bedeutet für den öV Herausforderung und Chance zugleich, da sein Marktanteil in diesem Segment eher tief ist und sich daraus hohe Potenziale zur Kundengewinnung durch attraktive Angebote ergeben.

Nebst dem Auftrag an den Bundesrat, Massnahmen vorzuschlagen, werden auch Lösungsbeiträge der öV-Branche erwartet.

Die öV-Branche ist überzeugt, beim Modalsplit eine Trendumkehr, also eine Steigerung des öV-Anteils herbeiführen zu können. Mit einer vom VöV beauftragten und im Juni 2021 publizierten Studie hat die öV-Branche aufgezeigt, dass für eine signifikante Modalsplitsteigerung ein ganzes Bündel von Massnahmen sowie das Engagement zahlreicher Akteure – neben der öV-Branche insbesondere die Politik und Behörden – erforderlich sind.

Die vom VöV beim Genfer Planungsbüro Citec in Auftrag gegebene Studie beschreibt und analysiert, wie der öV wieder Verkehrsanteile gewinnen kann. Die Studienautoren präsentierten entlang von sechs Handlungsfeldern 38 Massnahmen, welche einzeln betrachtet einen mehr oder weniger signifikanten Einfluss haben und ihre Wirkung kurz- bis langfristig sowie klein- bis grossräumig entfalten.

Ein Fazit lautete: «Werden die vorgeschlagenen Massnahmen koordiniert, können sie als Ensemble eine Steigerung des öV-Modalsplits bewirken. Der Anteil der mit dem öV zurückgelegten Distanzen kann von heute 28 auf über 40 Prozent steigen.»

Die Massnahmen mit dem grössten Einfluss auf die Entwicklung des Modalsplit sind die Erhöhung und bessere Erschliessung des Angebots, die Entwicklung neuer Angebote für spezifische Nutzergruppen und Segmente wie etwa den Freizeitverkehr, die Koordination von Raum- und Verkehrsplanung, Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs sowie eine allgemeine Verbesserung des Images des öV bei den Benutzerinnen und Benutzern und in der breiten Öffentlichkeit.



Erst die Studie, dann die Arbeitsgruppe

In der Folge hat der VöV-Ausschuss VöV eine breitgefächerte brancheninterne Arbeitsgruppe eingesetzt. Sie hat den Auftrag, durch die Branche selbst umsetzbare Massnahmen zu evaluieren. Der Schlussbericht dieser AG, publiziert im September 2022, gibt die Ergebnisse der Arbeitsgruppe wieder und zeigt Stossrichtungen und Massnahmen auf, mit denen die öV-Branche ihren Anteil am Gesamtverkehr steigern will – und auch kann.

Zur Erreichung der Klimaziele bedarf es nicht «nur» mehr öV-Passagiere. Um den Verkehr nachhaltig zu gestalten, sind ein tiefgreifender Wandel des Mobilitätsverhaltens, eine drastische Reduktion des auf fossilen Brennstoffen basierten Verkehrs und eine Anteilssteigerung zugunsten umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel nötig. Den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu steigern, bedeutet in der ganzen Klimadiskussion: Der öV ist ein gewichtiger Teil der Lösung.

Der VöV nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass das Thema «Modalsplit» auch in der Politik angekommen ist. Der Nationalrat hat noch vor der Veröffentlichung der Studie in der Wintersession 2021 vier Motionen angenommen, die Massnahmen für einen höheren öV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen verlangen. Mit Überweisung der Motionen zur Erarbeitung eines Massnahmenplans zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr hat das Parlament auf Bundesebene den politischen Auftrag erteilt, entsprechende Vorschläge auszuarbeiten.

Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und die Erhöhung seines Modalsplit liegt nicht in der alleinigen Verantwortung der Transportunternehmen. Nur durch den Einbezug verschiedener Akteure und der Zusammenarbeit zwischen der öV-Branche, den Behörden und weiteren Beteiligten können die vorgeschlagenen Massnahmen erfolgreich umgesetzt werden.

Beitrag der öV-Branche zur Erhöhung des Modalsplits

Die öV-Branche hat sich zum Ziel gesetzt, eigene konkrete Beiträge zur Steigerung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu leisten. Die dafür eingesetzte Arbeitsgruppe konzentriert sich gemäss dem Auftrag des Ausschuss VöV auf Massnahmen, die sie weitgehend unabhängig umsetzen oder deren Umsetzung stark beeinflussen kann, selbstverständlich im Wissen darum, dass auch seitens der Politik wesentliche Pflöcke für eine Verkehrsverlagerung eingeschlagen werden können.

Inhaltlich liegt der Fokus der Massnahmen einerseits im Bereich der Gewinnung neuer Kundinnen und Kunden, andererseits auf dem Freizeitverkehr. Letzterer soll künftig sowohl von den bestehenden öV-Fahrgästen intensiver genutzt werden als auch an Attraktivität und Anziehungskraft für neue Kundinnen und Kunden zulegen. Um rasche Wirkung zu erzielen, soll der Umsetzungshorizont der evaluierten Massnahmen im kurz- bis mittelfristigen Bereich liegen und zwei bis fünf Jahre betragen.

Im Rahmen ihrer Arbeiten hat die Arbeitsgruppe Modalsplit des VöV vier Handlungsfelder identifiziert, erörtert und je Handlungsfeld Massnahmen erarbeitet:

- Handlungsfeld 1: Jugendliche / junge Erwachsene für den öV gewinnen
- Handlungsfeld 2: Neukundinnen und -kunden via Arbeitgeberinnen und -geber gewinnen
- Handlungsfeld 3: Freizeitverkehr attraktivieren und touristische Massnahmen umsetzen
- Handlungsfeld 4: Übergeordnete branchenweite Massnahmen umsetzen

Neben den in diesem Bericht evaluierten Massnahmen setzt sich die öV-Branche unvermindert dafür ein, die Grundvoraussetzungen für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr zu stärken. Die Sicherheit sowie die hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Angebots sind Basisfaktoren und stehen an erster Stelle.



Das Potenzial für die Erhöhung des Modalsplits durch alleinige Massnahmen der Transportunternehmen ist gegeben, für sich allein betrachtet jedoch begrenzt. Wenngleich eine Wirkungsabschätzung schwierig ist, kann davon ausgegangen werden, dass die nachfolgend identifizierten Massnahmen – wenn sie isoliert betrachtet werden – höchstens einzelne zusätzliche Prozentpunkte bringen können und eine signifikante Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr zusätzlicher Massnahmen anderer Akteure bedarf.

Die zentralen Erkenntnisse

Der öV ist Teil der Lösung! Er leistet einen wesentlichen Teil zur Umsetzung der Klima- und Energiestrategien und der nachhaltigen Nutzung des Raums von Bund, Kantonen und Gemeinden in der Schweiz.

Die Politik fordert eine Steigerung des Anteils des öV am Gesamtverkehrsaufkommen. Nebst dem Auftrag an den Bundesrat, Massnahmen vorzuschlagen, werden auch Lösungsbeiträge der öV-Branche erwartet. Diese ist wie aufgezeigt sehr aktiv und will ihre Anstrengungen verstärken und aufzeigen, mit welchen Massnahmen sie selbst den öV-Anteil am Gesamtverkehr positiv beeinflussen kann.

Mit ihrem Bericht hat die Arbeitsgruppe Modalsplit diese zentralen Erkenntnisse geliefert:

- Mobilitätsentscheide an Lebenswendepunkten determinieren die Verkehrsmittelwahl nachhaltig. Neue Kundinnen und Kunden gilt es an diesen Lebenswendepunkten zu erreichen.
- Die öV-Branche muss gezielt Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene für den öV begeistern und damit den Kundenlebenszyklus auf lange Zeit prägen.
- Im Freizeitverkehr ist Komfort und Lifestyle ausschlaggebend. Der öV muss verstärkt auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs zugeschnittene Angebote schaffen, vor allem für Jugendliche und junge Erwachsene auch durch preislich attraktive Angebote.
- Unternehmen können als Arbeitgeber auf das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden einwirken. Von Unternehmen geförderte Änderungen der Mobilitätsgewohnheiten ihrer Angestellten zugunsten des öV beeinflussen mutmasslich auch die Verkehrsmittelwahl im Freizeitbereich.
- Nationale Branchenkampagnen stärken die Botschaft des öV als zukunftsgerichtete Mobilität.

Hier finden Sie eine Auswahl an Massnahmen die zeigt, wie die öV-Branche zur Stärkung des öV-Anteils am Gesamtverkehr beiträgt. ■



Interview mit BLS-CEO Daniel Schafer zu den Direktzügen Biel–Berner Oberland

«Das neue Angebot stösst auf guten Anklang.»

[Daniel Schafer, der VöV hat in seinem Positionspapier zur Steigerung des Modalsplit unter anderem Direktzüge in touristische Destinationen vorgeschlagen. Ist der Weekend-Extrazug Biel–Brig der BLS eine direkte Folge dieser Überlegungen?](#)

Die Erhöhung des Modalsplits ist einer unserer strategischen Schwerpunkte. In diesem Zusammenhang wollen wir vermehrt neue Angebote testen, die relativ einfach zu realisieren sind, das heisst ohne aufwändige und teure Netzausbauten und Rollmaterialbeschaffungen. Der Direktzug vom Seeland ins Oberland ist ein solches Beispiel.

[Wie sehen die ersten Erfahrungen mit dem neuen Angebot, bei welchem Umsteigen in Bern entfällt, aus, betrieblich wie auch von den Passagierzahlen her?](#)

Wir sind sehr zufrieden. Das neue Angebot stösst auf guten Anklang, so dass wir derzeit eine Ausweitung – in zeitlicher wie geografischer Hinsicht – prüfen. Ziel dabei ist, noch mehr Autofahrer in den öV zu bringen.

[Planen Sie weitere vergleichbare Angebote, beziehungsweise: Was sind weitere Pläne der BLS betreffend Steigerung des öV-Anteils?](#)

Wir sehen grosses Potential insbesondere im Freizeitverkehr, weshalb wir dort unsere Marktbearbeitung intensivieren wollen. Wir wollen potentielle Kundinnen und Kunden dort abholen, wo sie stehen und ihnen gewissermassen den roten Teppich zum öV ausrollen: Mit attraktiven Bahnhöfen und Zügen, guten Verbindungen und Umsteigebeziehungen, und einem bedürfnisgerechten Billettsortiment. Um Erfolg zu haben, müssen wir als Transportunternehmung mit Partnern aus dem Freizeit- und Tourismusbereich zusammenarbeiten: Zum Beispiel bei Grossevents, wo wir gemeinsam mit den Veranstaltern mit integrierten Verkehrs- und Kommunikationskonzepten darauf hinarbeiten, dass die Leute mit dem öV anreisen. Dieses Ziel verfolgen wir aktuell auch im Rahmen einer Partnerschaft mit den Eishockeyclubs in unserem Verkehrsgebiet.

Entscheidend bei allen Neuerungen bleibt für uns schliesslich, die bestehende hohe Qualität in Bezug auf Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit aufrecht zu erhalten. ■



Kurzinterview mit Helmut Eichhorn, Geschäftsführer Alliance SwissPass

«Alle Sortimentsmassnahmen haben zum Ziel, die Marktfähigkeit des öV weiter zu steigern.»

[Helmut Eichhorn, der VöV hat in seinem Positionspapier zur Steigerung des Modalsplit unter anderem attraktive Angebote für junge Kundinnen und Kunden vorgeschlagen. Ist das neue Jugendsortiment der Alliance SwissPass mit dem «GA Night» oder der Tandem-Tageskarte eine direkte Folge dieser Überlegungen?](#)

Die Arbeit am Positionspapier war auch für uns, Alliance SwissPass, sehr interessant. Die Angebote zum Jugendsortiment befanden sich da bereits auf gutem Weg zur Umsetzung. Da das Jugendsortiment die Zielsetzungen bezüglich der Steigerung des Modalsplits unterstützen, haben wir sie – als mögliche Massnahme – ins Positionspapier eingebracht. Gerade mit dem neuen Jugendsortiments zeigt die öV-Branche, dass sie mit konkreten Angeboten zur Steigerung des Modalsplits beiträgt.

[Planen Sie weitere vergleichbare Angebote, beziehungsweise: Was sind weitere Pläne der Alliance SwissPass betreffend Steigerung des öV-Anteils?](#)

Alle Sortimentsmassnahmen der Alliance SwissPass haben zum Ziel, die Marktfähigkeit des öffentlichen Verkehrs weiter zu steigern. So arbeiten wir derzeit an der Umsetzung des «öV-Guthabens»: ein Angebot, bei dem die Kundinnen und Kunden einen gewissen Betrag im Voraus bezahlen und damit einen Bonus für öV-Fahrten erhalten (bis zu 47,5 Prozent Bonus für unter 25-jährige).

Bei der ganzen Diskussion um den Preis sollte man beachten, dass der Einfluss des Preises auf die Verkehrsmittelwahl effektiv eher gering ist. Weit wichtiger für Reisende sind Fahrzeit, Direktverbindung und Takt-dichte, beziehungsweise ein attraktives öV-Angebot.

Die Aktivitäten der Alliance SwissPass werden in dieser Frage auch künftig eine begleitende Rolle einnehmen. ■



Verkehrs- und Raumplanung in urbanen Räumen

Attraktiver öV – attraktive Städte: so gelingt dies

Urbane Räume und Agglomerationsgebiete werden in der Schweiz intensiv und zunehmend verdichtet genutzt.

Der öffentliche Verkehr bietet viele Vorteile, wenn es darum geht, den begrenzten Raum nachhaltig zu nutzen. Um seine Leistungsstärke auszuspielen, ist der öV jedoch auf gute Rahmenbedingungen angewiesen, die zusehends unter Druck stehen. Hier sind die Massnahmen, die der öV benötigt, um seinen Beitrag an eine attraktive Mobilität in urbanen Räumen leisten zu können.

Über 80 Prozent der schweizerischen Bevölkerung leben in Städten oder in Räumen mit städtischem Charakter. Wegen der beschränkten räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten, aber auch, um einer weiteren Zersiedlung vorzubeugen, drängen Politik und Behörden auf ein stärkeres Wachstum innerhalb bestehender urbaner Wohn- und Arbeitsgebiete. Diese Verdichtung erhöht die individuellen Ansprüche an die Nutzung von öffentlichen Räumen und deren Infrastrukturen – es resultieren Nutzungskonflikte, die den öV besonders betreffen.

Es gibt verschiedene Gründe für diese Nutzungskonflikte: Die Aufwertung des öffentlichen Raums oder des Stadtklimas, die Förderung des Langsamverkehrs, der Ausbau der Verkehrserschliessung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).



Der öV und die Umsetzung der Klima- und Energieziele

Die Schweiz hat sich zum Ziel gesetzt, bei den CO₂-Emissionen bis 2050 das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Die im gleichen Zeithorizont angelegte Energiestrategie des Bundes setzt weitreichende Ziele zur Senkung des Energieverbrauchs, zur Erhöhung der Energieeffizienz und bei der Förderung der erneuerbaren Energien. Gerade in urbanen Räumen wird die Umsetzung dieser Strategien ambitioniert vorangetrieben. Ein zentraler Hebel ist die Reduktion der Schadstoffe und des Energieverbrauchs des Verkehrs. Deshalb sehen städtische Mobilitätsstrategien vor, dass der öV zukünftig einen überproportionalen Anteil des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen soll.

Der öffentliche Verkehr ist emissionsarm, energieeffizient und platzsparend. Diese Vorteile kommen in urbanen Räumen besonders zum Tragen: Der öV ist in Städten aufgrund seiner hohen Auslastung das mit Abstand flächeneffizienteste Verkehrsmittel. Dies gilt nicht nur im Fahren, sondern auch für Abstellflächen, wo weder an besten Lagen noch in kritischen Gegenden Grundstücke benötigt werden. Auch die Leistungsfähigkeit ist dank der Bündelung der Reisenden im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern unvergleichbar hoch.

Nutzungskonflikte und ihre Auswirkungen auf den öV

Die erwähnten Nutzungskonflikte zwischen den unterschiedlichen individuellen und öffentlichen Mobilitätsformen im begrenzten urbanen Strassenraum nehmen kontinuierlich zu. Dies zeigt sich beispielhaft an grossen und mittelgrossen Schweizer Städten, in denen sich die Fahrteffizienz des öV kontinuierlich reduziert hat und zusätzliche Betriebsmittel für die gleiche Angebotsleistung erforderlich sind.

Der öV leistet durch seine Umweltvorteile einen grossen Beitrag zur Aufwertung des Klimas und der Lebensqualität – gerade auch in urbanen Räumen. Wenn er diese Vorteile auch zukünftig ausspielen soll, müssen seine Rahmenbedingungen in urbanen Räumen verbessert werden.

Die Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs in urbanen Räumen sind zahlreich, im Zentrum stehen insbesondere:

- Effizienzverluste durch flächendeckende Tempo-30-Räume und verkehrsberuhigende Massnahmen
- Die Senkung der Leistungsfähigkeit durch Flächenumnutzungen zulasten des öV
- Steigende Investitionskosten für den öV

Umstellung der Busflotten auf umweltfreundliche Antriebe

Zahlreiche Kantone und Gemeinden der Schweiz haben ein Energie- oder Umweltkonzept erlassen. Diese Konzepte enthalten oft die Forderung nach einer kurz- und mittelfristigen Dekarbonisierung der öV-Fahrzeugflotten. Die technologischen Möglichkeiten zur Erfüllung dieses Ziels sind inzwischen bereits zahlreich, und die Transportunternehmen sind entschlossen, die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe zu realisieren.

Aber schon die Investition in Fahrzeuge sowie (bei E-Bussen) in die Ladeinfrastrukturen sind heute noch deutlich höher als beim Kauf von Diesel-Autobussen. Trotz der besseren Energieeffizienz sind aktuell auch die Gesamtkosten des Betriebs noch höher als jene von Dieselfahrzeugen. Zudem können Ladeinfrastrukturen ausserhalb der Depotgebäude wie beispielsweise Oberleitungen oder Pantograph-Stationen das Ortsbild beeinträchtigen und stossen deshalb nicht selten bei den Betroffenen auf Widerstand.

Diese Herausforderungen sind heute weitestgehend Realität für den öffentlichen Strassenverkehr in allen Agglomerations- und Stadträumen der Schweiz. Der öV verliert folglich an Attraktivität und wird zugleich teurer. Um diesen Trend zu brechen, bedarf es seitens der öffentlichen Hand gezielter Massnahmen und ein mit den Transportunternehmen eng koordiniertes verkehrsplanerisches Vorgehen.

Massnahmen für einen leistungsfähigen öV

Die öV-Transportunternehmen sind nicht per se gegen verkehrsberuhigende Massnahmen und Flächenumnutzungen zur Steigerung der Lebensqualität. Sie sind auch davon überzeugt, dass eine hohe Attraktivität des öV für alle Fahrgäste unternehmerische Investitionen erfordert. Was es aber braucht, sind planerische und regulatorische Eingriffe sowie die Abwägung der Verhältnismässigkeit. Einerseits, um negative Auswirkungen von verkehrsplanerischen Entscheidungen auf den öV zu

kompensieren, andererseits, um die steigenden betrieblichen Anforderungen in einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis halten zu können.

Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen zur Abfederung negativer Effekte von verkehrsberuhigenden Massnahmen wie etwa die Erhaltung ausreichend breiter Fahrwege bei Planung und Umsetzung von Tempo-30-Strecken, oder der Verzicht auf Strassengestaltungselemente, die sich nachteilig auf den öffentlichen Verkehr auswirken.

Auf Ausfallstrassen und Hauptverkehrsachsen mit starkem öV-Verkehrsaufkommen sollen Tempo-30-Räume auf sicherheitskritische Stellen beschränkt bleiben. Und die generelle Rechtsvortrittsregel in Tempo-30-Zonen soll dahingehend geändert werden, dass auf Strecken des Liniennetzes des öV eine generelle Vortrittsberechtigung des öV gilt.

Daneben müssen gezielte verkehrslenkende Massnahmen zur Priorisierung des öV ergriffen werden. Dazu zählt der VöV etwa die Erhaltung und den Ausbau von Eigentrassen und Busspuren, die Verkehrsentflechtung (Busspuren und Eigentrassen für Trams sollen der ausschliesslichen Nutzung durch den öV vorbehalten sein), die Bevorzugung des öV an Lichtsignalanlagen oder tageszeit- und richtungsabhängige Spurführungen.

Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder Flächenumnutzungen müssen aus Sicht der öV-Transportunternehmen mit gleich stark wirkenden Beschleunigungsmassnahmen für den öV kompensiert werden können.

Agglomerationsprogramme müssen dieser Anforderung zukünftig Rechnung tragen und eine Interessenabwägung bei verkehrsplanerischen Massnahmen vorsehen, die dem Grundsatz folgt, dass die Leistungsfähigkeit des öV nicht eingeschränkt werden darf.

«Die öV-Transportunternehmen sind nicht per se gegen verkehrsberuhigende Massnahmen und Flächenumnutzungen zur Steigerung der Lebensqualität.»

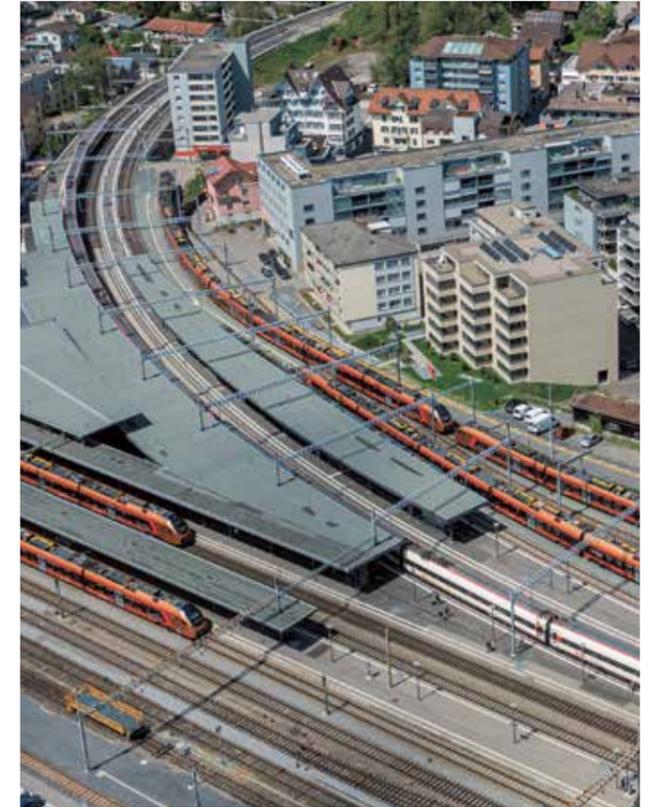
Ziele und Forderungen des VöV

Fazit: Der öV ist Teil der Lösung für die Umwelt- und Klimaschutzstrategien in urbanen Räumen. Damit er seinen wirkungsvollen Beitrag leisten kann, müssen folgende übergeordneten Ziele für den öV in urbanen Räumen gelten:

- Die Pünktlichkeit des öV muss mindestens stabil bleiben oder erhöht werden können.
- Die Regelmässigkeit des Angebots und somit die Verlässlichkeit des Fahrplans muss gewährleistet sein.
- Die Reisezeit im öV muss als attraktiv wahrgenommen werden und darf sich nicht verschlechtern.
- Die Leistungsfähigkeit des öV muss erhöht werden, dafür sollen zusätzliche Flächen für den öV geschaffen und Priorisierungen des öV im Strassenverkehr vorgesehen werden.
- Die Finanzierung der steigenden Kosten für die Leistungserbringung des öV muss gewährleistet sein.

Download VöV-Positionspapier

«Anforderungen des öffentlichen Verkehrs in urbanen Räumen und Agglomerationen» ■



Carte Blanche: Celina Spiess

«Es ist höchste Zeit, dass es mehr Frauen in diesem Beruf gibt.»

Mit dem Railway Summer Camp reagiert der VöV auf den Nachwuchsmangel in den Ingenieurberufen bei den Eisenbahnen. Celina Spiess hat das Camp absolviert. In ihrer Carte Blanche schreibt sie über ihre Erlebnisse – und steigt als Folge davon ins 18-monatige Trainee-Programm der SBB als Ingenieurin ein.

Primarschule, Oberstufe, Gymnasium, Fachhochschule; und jetzt schon ganz bald Ingenieurin in Elektrotechnik. Naja, ganz so schnell und einfach ging das nicht. Aber das Ziel ist in Sicht und der Endspurt beginnt. Doch nach dem ganzen Laborprotokollschreiben, Aufgabenrechnen und Projektentwurfen kommt auf einmal eine wichtige Frage in den Kopf – wo will ich eigentlich nach meinem Abschluss arbeiten? Natürlich unterhält man sich mit Kommilitonen über dieses Thema und man merkt ziemlich schnell, dass jeder ein anderes Bild im Kopf hat, wo die eigene Reise hingehen wird – was auch gut so ist.

Als ich im Sommer 2022 am Railway Summer Camp teilnehmen durfte, lernte ich die Bahnbranche kennen und damit auch die unterschiedlichen Akteure, die dort mitspielen. Wenn man in der Schweiz lebt, ist die SBB ein allgegenwärtiger Name. In jeder Stadt gibt es einen Bahnhof, überall verlaufen Gleise und hier und da hört man

einen Zug durch das Land rauschen. Für einige ist Zugfahren etwas Besonderes und Seltenes, für andere etwas Alltägliches. Doch einfach in den Zug einsteigen und losfahren – so simpel ist das nicht. Hinter der SBB stehen deshalb viele weitere Unternehmen, das jedes seinen Teil dazu beiträgt, damit die Züge fahren können.

Offensichtlich braucht es die Züge, aber auch die Schienen und der damit verbundene Unterhalt. Wer hätte gedacht, dass es explizit dafür entwickelte Maschinen gibt, um den Schotter unter einer Schiene wieder auf die gewünschte Qualität zu bringen. Und das alles nur, damit wir sicher im Zug sitzen können. Zusammenfassend hat mich diese Woche im Railway Summer Camp sehr fasziniert. Die Idee, mitzuhelfen die Schweiz zu bewegen, gefiel mir sehr gut. Mir ist es wichtig, als Ingenieurin in einem Bereich zu arbeiten, der für mich Sinn ergibt, wenn möglich etwas Nachhaltiges und etwas

Greifbares – und genau das ist die Bahnbranche für mich. Und so kam es schlussendlich auch, dass ich mich schlussendlich bei der SBB für das Trainee-Programm beworben habe und zu meinem Glück auch genommen wurde. Ich werde somit ab Herbst 2023 Teil der SBB-Familie sein und ich freue mich sehr, diese Chance zu nutzen. Ich werde während 18 Monaten in unterschiedliche Bereichen der SBB reinschauen, mir Wissen aneignen und so herausfinden, was mich am meisten interessiert – und dann hoffentlich in diesem Bereich in mein Berufsleben einsteigen.

Ich sehe es als Chance, mich als frischgebackene Ingenieurin in dieser Branche einzubringen. Die Mobilität ist ein wichtiger Teil in unserem Leben, der jedoch grosse Auswirkungen auf das Klima hat. Deshalb ist es sehr wichtig, sich möglichst von den fossilen Rohstoffen zu verabschieden und nachhaltigere Alternativen zu wählen – wie zum Beispiel den Zug nehmen, anstatt das Auto. Wir, die neue Generation, sind anders aufgewachsen als unsere Eltern. Das Wort «Klimawandel» haben wir bereits in der Primarschule kennengelernt und die damit verbundenen Unsicherheiten für die Zukunft betreffen uns zentral. Wir haben eine neue, andere Sicht auf die Welt und somit auch andere Ideen, mit denen wir hoffentlich vieles bewirken können. Was nun jedoch wichtig ist, ist, dass wir auch gehört und ernst genommen werden.

Wie ich erwähnt habe, werde ich demnächst IngenieurIN sein. Ja, diesen Begriff hört man heutzutage noch zu selten und es ist höchste Zeit, dass es mehr Frauen in diesem Beruf gibt. Ich habe dieses Studium gewählt, da mich Technik sehr interessiert.

Leider kann ich keine Geschichte davon erzählen, wie ich bereits als Kind fasziniert von der Technik war und fleissig Elektrogeräte auseinandergelassen habe.

Ich habe während des Gymnasiums gemerkt, dass mir Mathematik liegt und dass Physik gar nicht so langweilig ist, wie alle immer sagen. So kam es dann, dass ich mich für das Elektrotechnikstudium entschieden habe. Wer würde nicht gerne wissen, wie ein Fernseher funktioniert, warum die Vögel auf der Freileitung keinen Elektroschock bekommen oder wie der Strom ins Haus kommt? Obwohl ich mich in den letzten drei Jahren daran gewöhnt habe, fast ausschliesslich mit Männern meinen



Zur Person

Celina Spiess, studiert im letzten Jahr Bachelor Elektrotechnik an der Hochschule für Technik und Architektur Freiburg. Im Sommer 2022 hat sie am Railway Summer Camp teilgenommen und startet im Herbst 2023 das Trainee-Programm der SBB.

Uni-Alltag zu meistern, frage ich mich natürlich, wie es sich dann als Frau in dieser Männerdomäne lebt. Werde ich von meinen Ingenieur-Kollegen ernst genommen?

Muss ich mich mehr beweisen als meine Kommilitonen? Und wie sieht es mit der Lohngleichstellung aus? Antworten auf diese Fragen werde ich in den nächsten Jahren sicherlich finden.

Ich freue mich sehr darauf, in die öV-Branche einzusteigen und dort meine Ideen einfließen zu lassen – der Zukunft steht einiges bevor. Und wer weiss, vielleicht gibt es bald noch mehr Frauen, die als Ingenieurinnen die Schweiz bewegen wollen. ■

Bildung im VöV

Die Bildungslandschaft des öffentlichen Verkehrs ist in Bewegung

Die Aus- und Weiterbildung in den zahlreichen Berufen des öffentlichen Verkehrs ist eine der Kernaufgaben des VöV. Denn der öffentliche Verkehr funktioniert auf allen Stufen und in allen Berufsfeldern nur mit gut ausgebildetem Personal. Der VöV als Organisation der Arbeitswelt (OdA) ist Bildungsträger und so verantwortlich für verschiedene Angebote in der Berufsbildung.

Die Tramführerin, der Postautochauffeur oder die Zugbegleiterin sind für die Reisenden das «Gesicht» des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Viele weitere verantwortungsvolle Aufgaben finden jedoch für die meisten Reisenden in der Regel unsichtbar, hinter den Kulissen statt. Die Zugverkehrsleitung, die Arbeit auf der Leitstelle im städtischen Nahverkehr, die Erneuerung von Geleisen oder Fahrleitungen, die Planung von Fahrplan und Angeboten oder der Unterhalt und die Bestellung von neuen Fahrzeugen – sie alle sorgen dafür, dass der öffentliche Verkehr der Schweiz jeden Tag rund 1,5 Millionen Reisende sicher und pünktlich befördern kann.

Es ist deshalb logisch, dass der öffentliche Verkehr auf allen Stufen nur mit gut ausgebildetem Personal funktioniert. Attraktive berufliche Grundbildungen stehen dabei am Anfang einer beruflichen Laufbahn in der Verkehrswelt.

Der VöV ist für fünf Grundbildungen die verantwortliche Trägerschaft, teilweise in Zusammenarbeit mit anderen Branchenverbänden:

- Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr
- Detailhandelsfachfrau / Detailhandelsfachmann öffentlicher Verkehr,
- Gleisbauer/Gleisbauerin EFZ – Gleisbaupraktiker/Gleisbaupraktikerin EBA Berufsfeld Verkehrswegbau
- Logistiker/Logistikerin EFZ Fachrichtung Verkehr, ab August 2024, Fachmann/Fachfrau Bahntransport EFZ
- Netzelektriker/Netzelektrikerin EFZ Schwerpunkt Fahrleitungen

Der grösste Teil der jungen Kolleginnen und Kollegen in diesen beruflichen Grundbildungen wird bei der login Berufsbildung AG ausgebildet, an der der VöV beteiligt ist und die für rund 70 Unternehmen aus der Welt des Verkehrs die professionelle Partnerin im Bereich der beruflichen Grundbildungen ist.

Zudem übernimmt login im Auftrag des VöV die operative Umsetzung verschiedener Branchenaufgaben in der beruflichen Grundbildung, insbesondere die Organisation und Durchführung der überbetrieblichen Kurse und der Qualifikationsverfahren.

Überprüfung Portfolio berufliche Grundbildung im öV

Die Kommission Bildung hat analysiert, ob das heutige Portfolio der beruflichen Grundbildungen im öV dem künftigen Bedarf der Branche gerecht wird. Die Resultate der eingesetzten Spurgruppe haben gezeigt, dass das bestehende Portfolio weiterhin den hohen Ansprüchen der Branche entspricht. Dank der gewonnenen Erkenntnisse wurden für die anstehenden Jahre mögliche Entwicklungsfelder innerhalb des bestehenden Portfolios erkannt, um dem Fachkräftemangel in der Branche weiter entgegenzutreten zu können. Dazu gehören unter anderem, dass die bestehenden technischen Berufslehren mit Kompetenzen aus der Verkehrstechnik angereichert oder die bestehenden beruflichen Grundbildungen im Bereich Bau zu einer generalistischen Bildung zusammengeführt werden können. Diese Entwicklungsfelder sollen in den anstehenden Jahren überprüft werden.

Der Vorstand des VöV hat das Portfolio der beruflichen Grundbildungen sowie die Überprüfung der Entwicklungsfelder bestätigt.

Revisionen der beruflichen Grundbildungen:

Mit den dynamischen Entwicklungen im öffentlichen Verkehr wandeln sich auch die Anforderungen an die beruflichen Grundbildungen. Der VöV überprüft regelmässig die Aktualität der Berufslehren und sichert im Rahmen von Revisionsprojekten die hochstehende Qualität der Grundbildungen. Auf den Lehrstart im Sommer 2023 konnten die Revisionsarbeiten zur Grundbildung für Netzelektriker/innen EFZ erfolgreich abgeschlossen werden und die ersten Lernenden nach neuem Bildungsplan ihre Lehre starten. Auf den Lehrstart 2024 werden zudem die Revisionsarbeiten der beruflichen Grundbildung «Logistiker/in EFZ» enden. Zukünftig wird diese Grundbildung in einem eigenen Berufsfeld geführt und noch stärker als bisher auf die Kompetenzen im Rangierbetrieb (Vor- und Nachbereiten von Rangierbewegungen, direktes und indirektes Führen von Rangierbewegungen, etc.) fokus-

sieren. In den kommenden Monaten wird ausserdem der Entscheid gefällt, ob auch für die Grundbildung im Gleisbau einer Revision unterzogen wird.

Der VöV ist neben den beruflichen Grundbildungen auch im Bereich der höheren Berufsbildung intensiv engagiert. Die höhere Berufsbildung richtet sich stark nach den Bedürfnissen des Arbeitsmarktes und hat einen engen Praxisbezug. Sie vermittelt Qualifikationen für anspruchsvolle Fach- und Führungsverantwortung.

Der VöV ist Träger mehrerer eidgenössischer Prüfungen der höheren Berufsbildung in der öV-Branche. Auf der Stufe Berufsprüfungen verantwortet er den Fachausweis als Spezialistin/Spezialist öV sowie – in Zusammenarbeit mit Organisationen aus der Baubranche – die Berufsprüfung für den eidgenössischen Fachausweis als Gleisbau-Polier/in.

Er ist zudem Mitglied des Trägervereins für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL), der die Berufsprüfung für Lokomotivführer/innen durchführt.

Berufsprüfung Netzfachleute

Der VöV hat entschieden, zukünftig eine Berufsprüfung für Netzfachleute Fachrichtung Fahrleitung anzubieten und somit eine Anschlussbildung für die berufliche Grundbildung «Netzelektriker/in Schwerpunkt Fahrleitung» einzuführen. Die Prüfungsordnung sowie die dazugehörige Wegleitung konnten abgeschlossen werden und wurden von den zuständigen Bundesstellen genehmigt. Momentan läuft im Rahmen eines Branchenprojekts die Konzeption und Erarbeitung der Lehrmittel sowie der Prüfungsinhalte. Der erstmalige Start des Vorbereitungskurses, der vorläufig nur auf Deutsch vorgesehen ist, wird für 2025 angepeilt. Der VöV ist überzeugt, mit dieser Weiterbildung das Berufsbild im Bereich der Netzelektrik zusätzlich attraktiv zu gestalten und somit einen Beitrag gegen den Fachkräftemangel leisten zu können.

Auf der Stufe Höhere Fachprüfung organisiert der VöV die Prüfung zur diplomierten Managerin, zum diplomierten Manager öV. Und schliesslich bieten verschiedene Fachhochschulen und Universitäten Studiengänge und Weiterbildungen zu unterschiedlichen Bereichen des öffentlichen Verkehrs an. ■

VöV-Generalversammlung 2023

Die öV-Branche trifft Bundesrat Albert Rösti

Die angekündigte Sparrunde des Bundesrates mit happigen Auswirkungen auf den Regionalen Personenverkehr, die Wiederwahl von Renato Fasciati als Präsident – und der erstmalige Auftritt von Bundesrat Albert Rösti vor der öV-Branche waren die Eckpfeiler der VöV-Generalversammlung in Basel.

Das Basler St. Jakobshalle war 2023 «Stadion» der VöV-Generalversammlung mit gut 300 Teilnehmenden. Eine wichtige Erkenntnis: Die Fahrgäste sind zurück im öffentlichen Verkehr. Noch nie war die gemessene Nachfrage im Schienenpersonenverkehr so hoch wie im zweiten Quartal 2023. Auch diese Zahlen unterstreichen die enorme Wichtigkeit des öV Schweiz in der ganzen Klimadiskussion.

Der zuvor per Akklamation für eine zweite Amtsperiode wiedergewählte VöV-Präsident Renato Fasciati betonte in seinem Referat, dass sich der VöV nicht generell gegen die vom Bund angekündigten Sparmassnahmen wehre. Aber im vorgesehenen Umfang seien sie nicht umsetzbar.

Zudem lehne der VöV in den folgenden Bereichen Sparvorgaben ab: Keine Verschlechterung des fahrplanmässigen Angebotes in Regionen mit dünnem Taktangebot, kein Stopp sowohl bei bereits geplanten Angebotsverbesserungen oder bei geplanten Projekten zur Umstellung der Busflotten auf umweltfreundliche Antriebe.

Auftritt Bundesrat Rösti

Am zweiten Tag der VöV-Generalversammlung traf sich Bundesrat Albert Rösti zum ersten Mal seit Amtsantritt mit der versammelten öV-Branche. In seinem Referat strich der UVEK-Vorsteher die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Schweiz hervor.

Weitere Bilder finden Sie hier: ■



Höhepunkt der GV 2023: der Besuch von Bundesrat Albert Rösti





GV 2023 in Basel: Zuerst die Arbeit, dann das Vergnügen



Der Vorstand des VöV (es fehlen auf dem Foto: Thomas Küchler und Thomas Nideröst)

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:





Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Bern

info@voev.ch
www.voev.ch