

Herzlich willkommen an der «ERFA-Tagung»

Aktuelle Themen rund um die Aus- und
Weiterbildung im Busbereich

26. August 2026, 09.20 bis 15.50 Uhr
Kongresszentrum Kreuz, Bern

Herzlich willkommen an der Tagung «ERFA Aus- und Weiterbildung Bus»

Aktuelle Fragen rund um die Aus- und Weiterbildung im
Busbereich

Moderation

Walter Ulrich (ZVB)

Programm

Ab 8:40 Uhr

Begrüssungskaffee / Gipfeli

9:20 Uhr

Tagungseröffnung

Walter Ulrich, Präsident Agr Aus- und Weiterbildung Bus

9:25 Uhr

Begrüssung

Ueli Stückelberger, Direktor, VöV

9:45 Uhr

Update Koordinationsstelle

Andreas Zemp, VöV

10:00 Uhr

Ausbildungsmodelle neu denken, Lernen im Wandel

Prof. Dr. Widar von Arx, HSLU

10:30 Uhr

Pause

11:00 Uhr

Best Practices als Kurzimpulse

- Modell Tram VBZ in Kooperation mit ZHAW
- Learning Management System der tpf
- CZV-Modell Ticino
- Bewilligung von Referierenden für CZV-Kurse
- Anbieter von Fahrlehrerausbildung Kat. D
- Kerzers – Erkenntnisse für unsere Sicherheit

13:15 Uhr

Erfahrungen mit öV-Ergänzung durch AmiGo (Selbstfahrende Fahrzeuge)

Marc Rüder, Swiss Post Move AG

13:45 Uhr

Break-Out-Sessions Teil 1

14:35 Uhr

Pause

14:50 Uhr

Break-Out-Sessions Teil 2

15:35 Uhr

Auswertung der Break-Out-Sessions

Leitende Break-Out-Sessions

15:45 Uhr

Fazit der Tagung und Ausblick

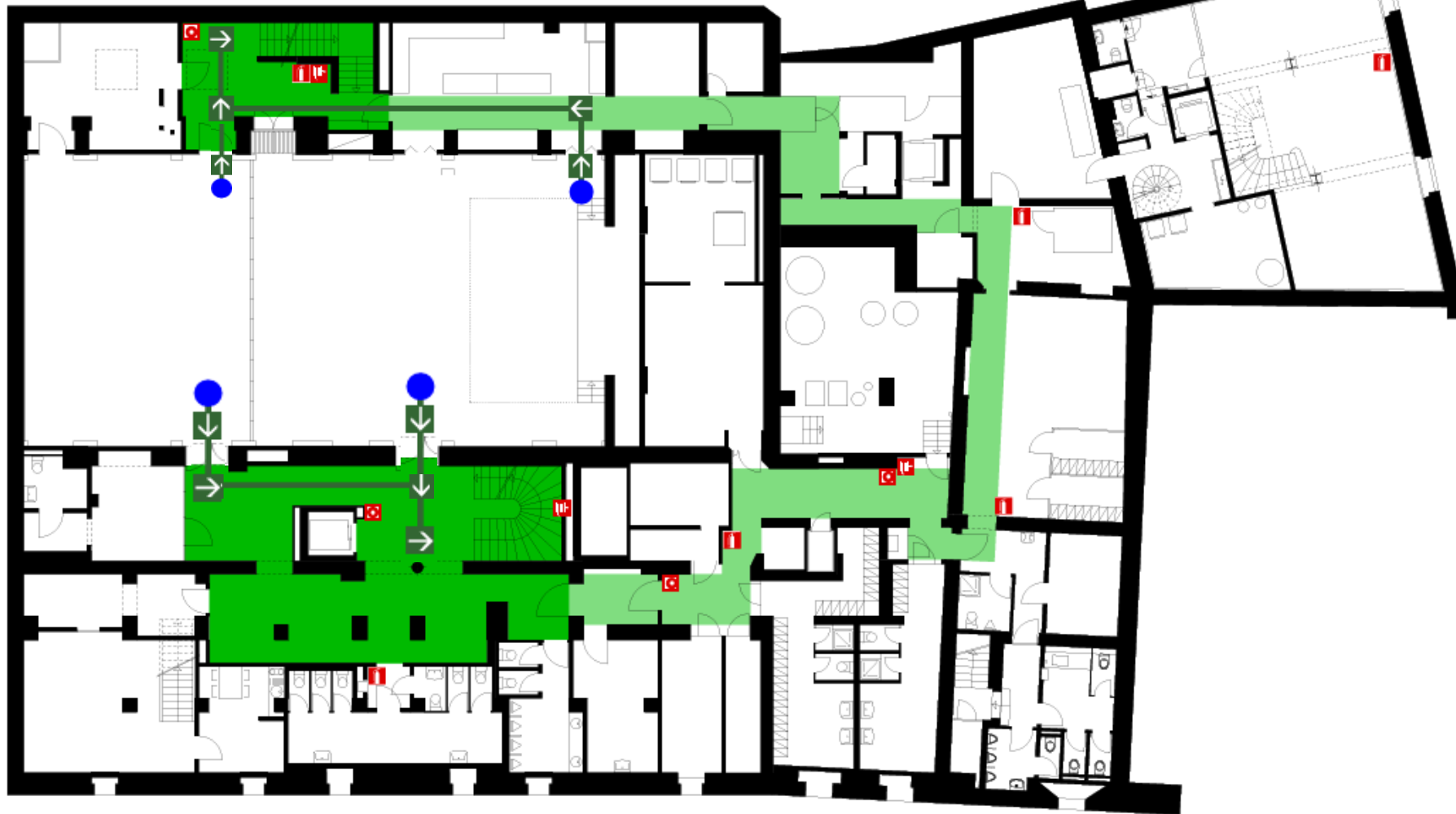
Walter Ulrich, Präsident Agr Aus- und Weiterbildung Bus

15:50 Uhr

Verre de l'amitié



KREUZ BERN



Flucht- und Rettungsplan

Saal 5 Hodler

KREUZ BERN

Standort Lieu Luogo Your position Handalarmtaster Bouton d'alarme Manuale d'allarme Fire alarm button	Handfeuerlöscher Extincteur portatif Estintore portatile Portable fire extinguisher Wasserlöschposten Poste incendie Posto d'incendio Extinguishing water station	Fluchtweg Direction de la voie d'évacuation Via di fuga Escape route Sammelplatz Lieu de rassemblement Punto d'incontro Gathering place	Fluchtkorridore Fluchttreppen	Die Alarmierung erfolgt über das Telefon Sammelplatz Lieu de rassemblement Punto d'incontro Gathering place	
---	---	---	---	---	--

The background of the slide features a pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a staggered grid. The squares are tilted at an angle, creating a dynamic visual effect.

Ueli Stückelberger

Direktor VÖV

ERFA-Tagung Bus

«Out of the box...»

Bern, 26. August 2026

Ueli Stückelberger

Direktor VöV

**Merci für euer grosses
Engagement**

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici



Ziele VöV

~~CO₂~~

MODALSPLIT

CO₂-freie Mobilität: Zahl an Elektrobussen nimmt rasant zu



2024: 992

2025: 67 % der
Neuzulassungen

2026: 1412



Verkehr' 45: Volksabstimmung im Jahr 2028



- Verkehr'45 ist **keine** reine «Schienenabstimmung»
- Vielmehr: **Plebiszit pro/contra Weiterentwicklung des öV/** «Bekenntnis» der Bevölkerung zum öV
- **Ziel VöV:** möglichst hoher JA-Anteil
 - Alle Kantone
 - 2/3-Mehrheit der Stimmberechtigten
- Ein hoher Ja-Anteil erleichtert das **Finden von Mehrheiten** auch bei anderen ÖV-Vorlagen

Themen



- Haltung VöV zu «on demand» und zu **autonomem Fahren**/Bezug zu «Fachkräftemangel»
- Dilemma «**Kostendruck**» versus genügend Mittel für die **Aus- und Weiterbildung**
- **Diskrepanz** Offerten der **Transportunternehmen** und Erwartungen der **Besteller**
- «**Out of the box**»: Ein paar persönliche Gedanken

Haltung VöV zu «on demand» und zu autonomem Fahren



- **Schwerpunkt** wird auch in Zukunft sein:
 - Fahrplanbasiertes Angebot
 - Busse mit Chauffeuren/Chauffeusen
- **On demand/autonomes Fahren**
 - Nische - aber eine mit Potenzial
 - Kundennutzen muss im Vordergrund stehen
 - Ergänzung, aber kaum Konkurrenz zu fahrplanbasierten Kursen
- **VöV ist Mitglied zu SAAM**
 - VöV-interne Arbeitsgruppe zu autonomem Fahren
- **Bezug zu «Fachkräftemangel»**
 - keiner

Dilemma «Kostendruck» versus genügend Mittel für die Aus- und Weiterbildung



- Dilemma existiert
- Sparen bei der Aus- und Weiterbildung ist mE weder sinnvoll noch zielführend
- **Aber:** ganzer öV ist gefordert, effektiv und effizient mit Mitteln der öffentlichen Hand umzugehen

Diskrepanz Offerten der Transportunternehmen und Erwartungen der Besteller



- Kostendruck der öffentlichen Hand ist spürbar
- Jedoch: Von Kanton zu Kanton unterschiedlich
- Bund: Parlament ist öV-freundlich (auch beim Budget)
- (Rhetorische) Frage zu Offerten: Was war zuerst: «Huhn oder Ei?»

«Out of the box»: Ein paar persönliche Gedanken





Andreas Zemp

Verantwortlicher
Koordinationsstelle neue
Antriebsarten öV-Busse, VöV



Koordinationsstelle neue Antriebsarten

26. August 2026, Bern

Andreas Zemp

Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse ist in vollem Gange

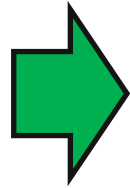


Bild: RBS

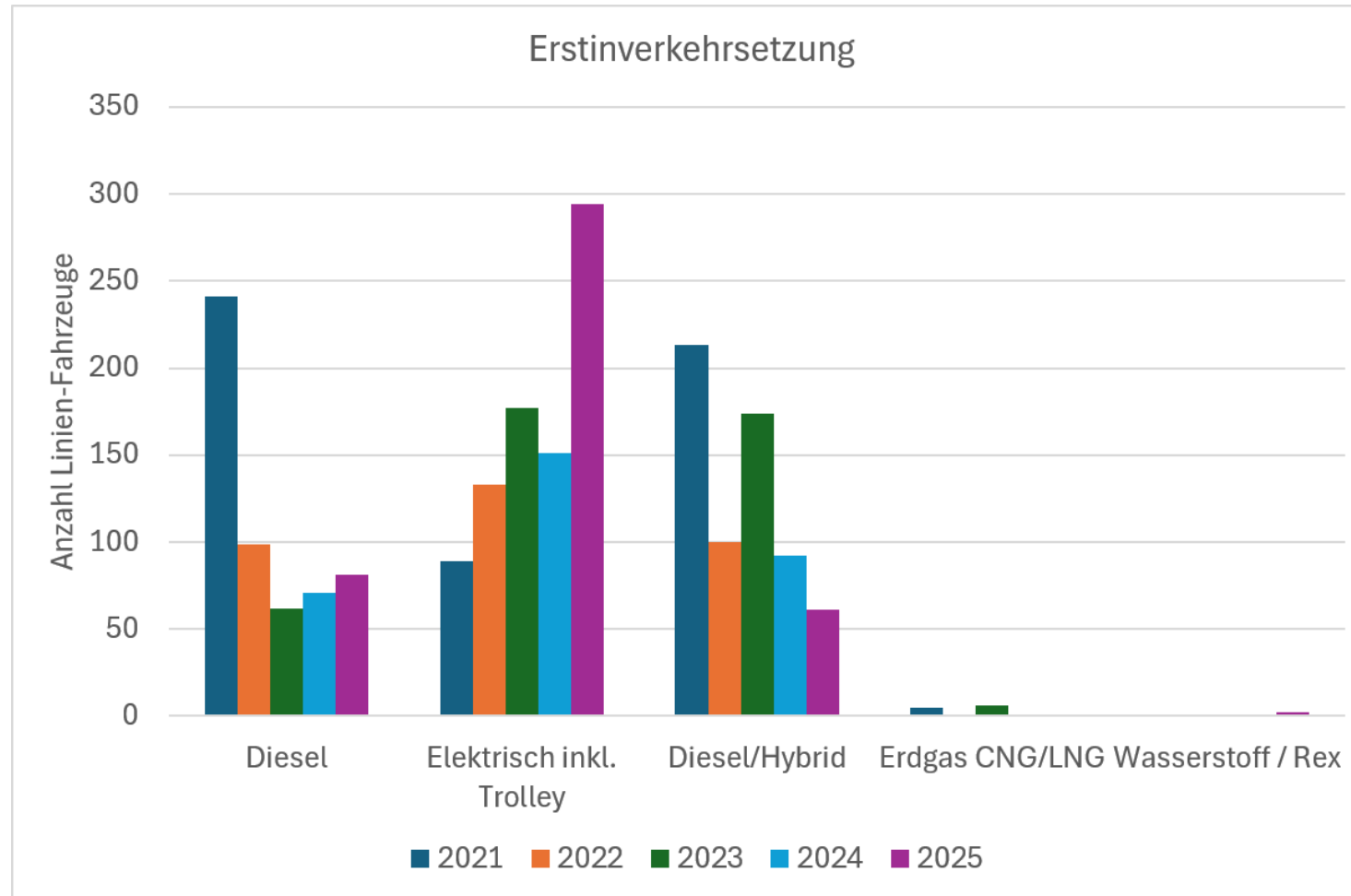


Bild: RVBW

Stand der Umstellung

	2024		2025	
Total gemeldeter Fahrzeugbestand	7'051		7'399	
Anteil elektrisch	1'098	15%	1'412	19%
Quelle BAV: Stand 1.4.2026				

Umstellungstrend



67% der im Jahr 2025 erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge waren Elektrobusse.

Erstinverkehrsetzung neuer Fahrzeuge pro Antriebsart und Jahr, Quelle BAV 1.4.2026

Die Umstellung auf alternative Antriebe wird gefördert

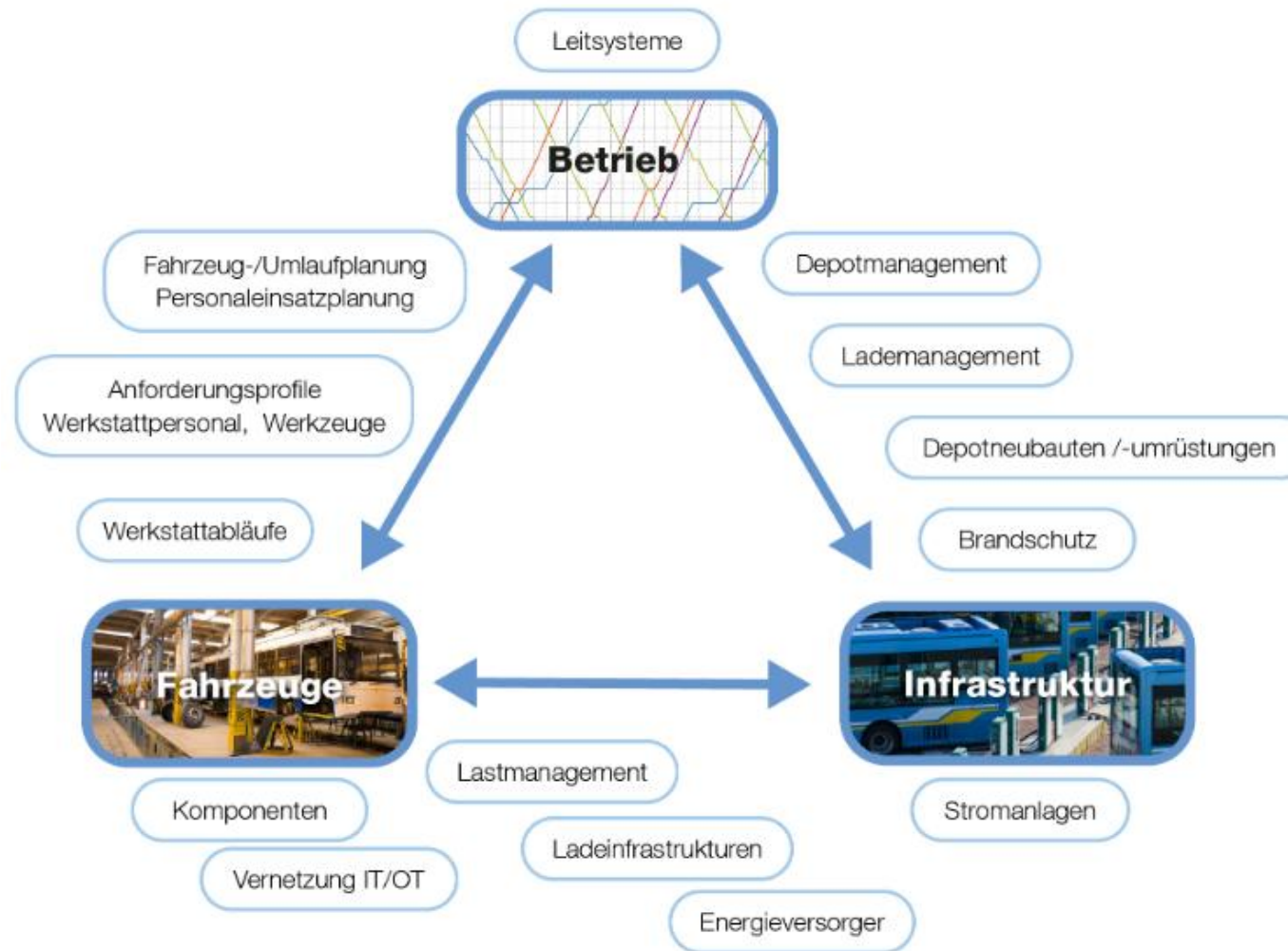


Bild: VBL, Luzern

BAV Förderung elektrischer Antriebe im öffentlichen Verkehr

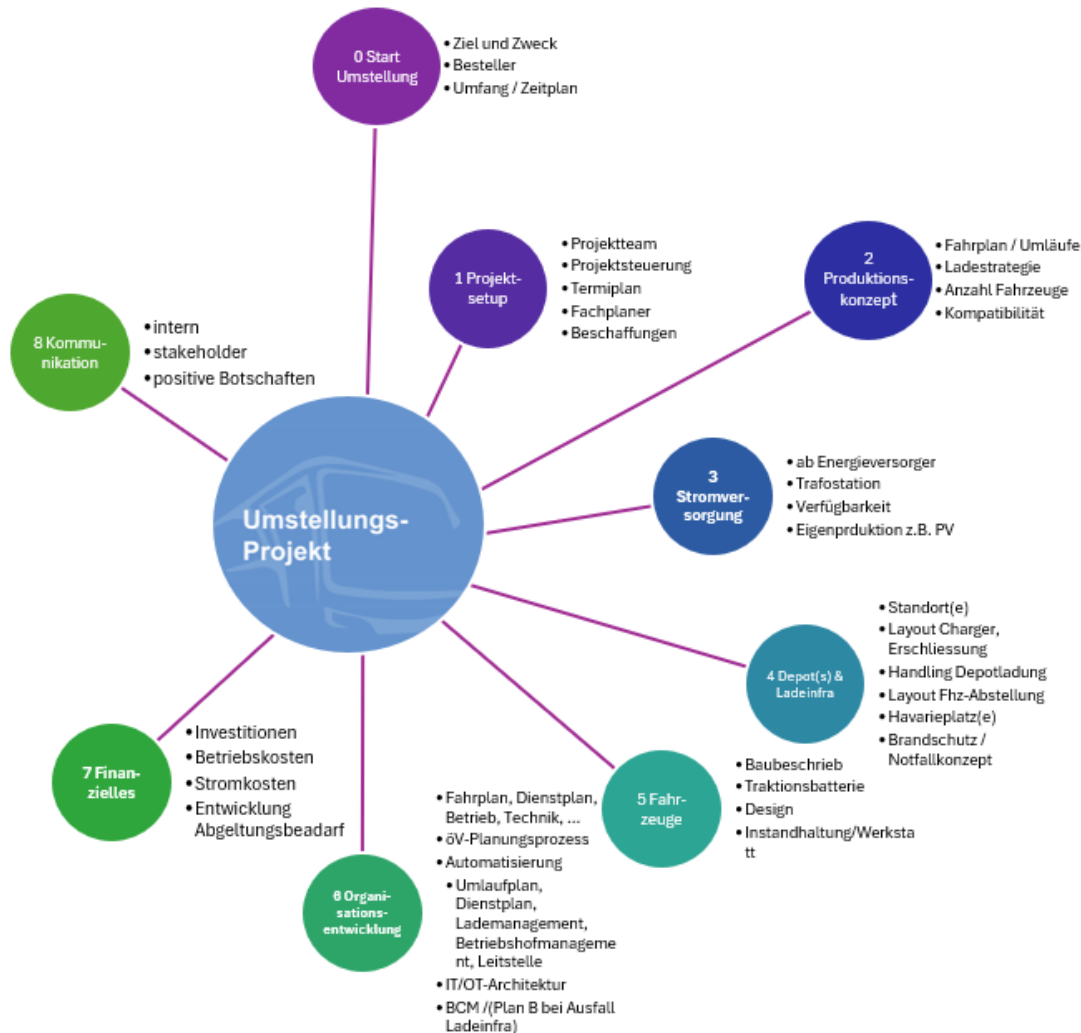
- Gesuche für das Jahr 2027 können bis Ende Oktober 2026 [hier](#) eingereicht werden.

Elektromobilität führt zu neuen Anforderungen



Visualisierung: VöV

Herausforderungen bei Umstellung, Hilfsmittel



- Alle Unternehmensbereiche sind involviert
- Übersicht über die Umstellungsaspekte gewinnen, für die Projektplanung benutzen, als [Download](#) verfügbar

0 Projektstart

1 Projektsetup, Vorlage eines Projekt-Zeitplanes

2 Produktionskonzept

3 Stromversorgung

4 Depot / Ladeinfrastruktur

5 Fahrzeuge

6 Organisationsentwicklung

7 Finanzielles

8 Kommunikation

Hilfsmittel



Bild: VöV

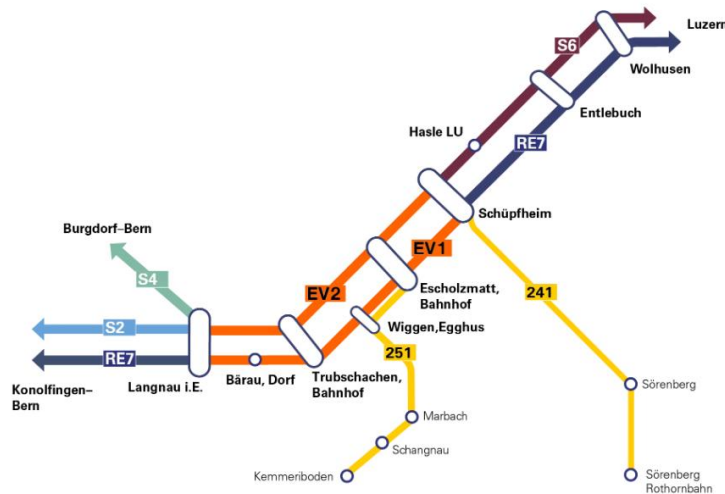
- Technologiestudie Elektrobusse VöV
 - zum [Download](#) verfügbar
- Studie Umwelt- und Kostenbilanz BAV
 - zum [Download](#) verfügbar
- Leitfaden zum Anschluss leistungsstarker Ladeinfrastruktur an Strom Verteilnetze VSE, VöV astag, swiss-e-mobility
 - Voraussichtlich: September 2026



in Arbeit



Visualisierung: TPF



Visualisierung: BLS

- Leitfaden / Best-Practice Massnahmen zur Risikominimierung & Brandschutz im Depot
 - Zusammenarbeit mit Brandschutzspezialist und Begleitgruppe aus Transportunternehmen
 - Voraussichtlich: Nov. 2026
- Studie / Bericht zum Bahnersatzverkehr mit Batteriebussen
 - Zusammenarbeit mit Studienspezialist, Begleitgruppe aus Bus- und Bahnunternehmen
 - Voraussichtlich: Dez. 2026

Organisationsentwicklung

Systeme



Umfrage zur Umstellung

Elektromobilität funktioniert und wirkt!



Andreas Zemp

Koordinationsstelle neue Antriebsarten Bus, VöV

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Bern

andreas.zemp@voev.ch

[Koordinationsstelle neue Antriebsarten Bus - voev.ch](https://www.voev.ch/Koordinationsstelle-neue-Antriebsarten-Bus)

Melden Sie sich!



The background of the slide features a pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a staggered, grid-like fashion. The squares are slightly tilted and have rounded corners.

Widar von Arx

Leiter Kompetenzzentrum
Mobilität, HSLU

Ausbildungsmodelle neu denken: Lehren und Lernen im Kontext von KI

Prof. Dr. Widar von Arx

Anlass: ERFA der AG Aus- und Weiterbildung Bus (VöV)

Wirtschaft

21. April 2026

FH Zentralschweiz



Rückblick: Der Wandel der gelehrten Fertigkeiten

Was mussten wir früher können, was heute mit KI egal ist?

Früher lehrten wir Schönschrift und Kopfrechnen.
Heute nutzen wir Tastaturen und Taschenrechner.

Bezug zum öV:

Früher war das Auswendiglernen des Liniennetzplans die Königsdisziplin.

Was ist in Zukunft wichtig? Die souveräne Bedienung des Bordrechners?

Wir müssen Zeit für das Wesentliche schaffen und produktive werden

These 1: Vom Lernen „Just-in-Case“ zum „Just-in-Time“ Lernen

Fragestellung: Warum lehren wir Dinge, die man erst in 10 Jahren (vielleicht) braucht?



These: Weg vom Vorrats-Lernen („Just-in-Case“), hin zum Lernen im Moment des Bedarfs („Just-in-Time“).

Bezug zum öV

Statt alle technischen Defekte eines Busses theoretisch zu büffeln, brauchen wir Systeme, die dem Fahrer genau dann eine Anleitung geben, wenn die Warnleuchte brennt.

These 2: KI als unermüdlicher Tutor nutzen

Fragestellung: Wie geben wir jedem Lernenden einen persönlichen Coach?



These: KI ist der geduldigste Lehrer der Welt. Sie erklärt Dinge zum 100. Mal und passt sich dem Tempo des Schülers an.

Bezug zum öV

Besonders wertvoll bei Sprachbarrieren oder unterschiedlichen Vorbildungen von Quereinsteigern. Die KI übersetzt oder vereinfacht komplexe Vorschriften individuell.

These 3: Simulation & VR lernen - Gefahren ohne Risiko meistern

Fragestellung: Wie trainiert man eine Vollbremsung auf Glatteis, ohne den Bus zu schrotten?



These: KI-gestützte Simulatoren ermöglichen das Üben von Extremsituationen in einer sicheren Umgebung.

Bezug zum öV

Seltene, aber kritische Ereignisse (Kind rennt auf die Strasse) können so oft wiederholt werden, bis die Reaktion instinktiv sitzt.

These 4: Immerwährendes Lernen durch digitale Beifahrer

Fragestellung: Endet die Ausbildung mit der Fahrprüfung?



These: KI ermöglicht kontinuierliches Lernen im Alltag durch Echtzeit-Feedback zu Müdigkeit oder riskantem Fahrverhalten.

Bezug zum öV

Sensoren erkennen Ablenkung oder Sekundenschlaf. Das ist kein „Spion“, sondern ein digitaler Schutzengel, der die Sicherheit für Fahrer und Fahrgäste erhöht.

These 5: Rolle des Menschen - Von der Wissensabfrage zur Urteilstkraft

Fragestellung: Wenn die KI die Antworten liefert, was ist dann die Aufgabe des Menschen?



These: Wir prüfen in Zukunft den Prozess und die kritische Bewertung.

Bezug zum öV

Ein Fahrer muss nicht wissen, wie genau die KI etwas berechnet. Sondern er muss entscheiden: „Ist der Vorschlag des Systems in dieser speziellen Verkehrssituation sicher und sinnvoll?“

These 6: KI ermöglicht „Low-Stakes Practice“ – Fehler machen erlaubt

Fragestellung: Wie nehmen wir die Angst vor dem Versagen? Was bringen umfangreiche Endprüfungen noch?



These: Lernen passiert durch Wiederholung und direktes Feedback in einem geschützten Raum (geringes Risiko).

Bezug zum öV

Interaktive Chatbots können schwierige Kundengespräche (z.B. Schwarzfahrer-Konflikte) simulieren. Der Fahrer übt so oft er will, bevor er die erste echte Schicht antritt.

These 7: Das Lehren verändert sich - KI als Assistent für Ausbilder

Fragestellung: Haben Sie als Ausbilder noch Zeit für den Menschen? Wie könnt ihr weiterhin Wert schaffen?



These: Die KI übernimmt die mühsame Korrektur, die Dokumentation und die Erstellung von Lernmaterialien.

Bezug zum öV

Der Ausbilder wird vom „Prüfer“ zum „Mentor“ und „Motivator“. Er kümmert sich um die Einstellung und das psychologische Rüstzeug, während die KI die Fakten drillt.

These 8: Weg vom Standardprogramm zu personalisierten Lernpfaden

Fragestellung: Warum müssen alle denselben Kurs besuchen, wenn alle unterschiedliche Schwächen haben?



These: KI erkennt Wissenslücken datenbasiert und bietet massgeschneiderte Module an.

Bezug zum öV

Wer super fährt, aber Probleme mit dem Tarifsystem hat, macht nur dort ein Intensivtraining. Das verkürzt die Ausbildung und spart Kosten.

These 9: KI-Literacy (KI-Verständnis) – Das neue Pflichtfach

Fragestellung: Verstehen wir unsere Werkzeuge?



These: Wir müssen lernen, was KI kann – und was sie nicht kann.

Bezug zum öV

Ein Busfahrer muss verstehen, warum ein Assistenzsystem in einer Baustelle vielleicht falsch reagiert. Blindes Vertrauen ist gefährlich; wir brauchen „KI-Verständnis“.

These 10: KI-Nutzung braucht Ethik und Verantwortung

Fragestellung: Wer ist schuld, wenn die KI falsch liegt? Darf man alles machen, was mit KI geht?



These: Nur weil man etwas technisch machen kann, ist es noch lange nicht richtig. Verantwortung bleibt menschlich.

Bezug zum öV

Die Entscheidungsgewalt über das Fahrzeug muss immer beim Menschen bleiben. Wir nutzen KI zur Unterstützung, nicht zur Entmündigung.

These 11: KI muss uns schneller und produktiver machen

Fragestellung: Wie kriegen wir die Leute schneller hinter das Steuer?



These: Durch Automatisierung von Administration und gezieltes Training verkürzen wir die Zeit bis zur Einsatzreife.

Bezug zum öV

Jede Stunde, die nicht für die Anfertigung von Controlling-Reports verwendet wird, erhöht die Produktivität. In Zeiten von Chauffeur-Mangel ist jede Woche, die ein neuer Kollege früher sicher einsatzbereit ist, gutes Geld wert.

These 12: Lebenslanges Lernen als Standard in einer KI-dominierten Welt

Fragestellung: Ist die Ausbildung nach einigen Monaten fertig?



These: In einer KI-Welt ist man nie „fertig“. Das Lernen wird zum Teil des Berufsalltags.

Bezug zum öV

Regelmässige, kurze KI-basierte Updates (Micro-Learning) ersetzen die verstaubten Ganztages-Seminare alle paar Jahre, deren Inhalte schnell vergessen werden.

These 13: KI ist gekommen, um zu bleiben. Aber der Mensch bleibt das Herzstück

Fragestellung: Worin kann die KI den Menschen niemals ersetzen? Wobei „niemals“ gefährlich ist!



These: Empathie, Motivation und echte menschliche Führung.

Bezug zum öV

Ein KI-Tutor kann Fakten vermitteln, aber er kann keinen neuen Kollegen für den Beruf begeistern. Das ist und bleibt die Aufgabe der Ausbilder. Nutzen wir die KI, um wieder Zeit für diese menschlichen Momente zu haben.

Hochschule Luzern

Wirtschaft

Institut für Tourismus und Mobilität ITM

Prof. Dr. Widar von Arx

Leiter Competence Center Mobilität

T direct +41 41 228 42 88

widar.vonarx@hslu.ch

Pause 

Best Practices als Kurzimpulse

The background of the slide is a light blue grid of squares, each with rounded corners. The squares are arranged in a staggered pattern, with some squares being a slightly darker shade of blue than others, creating a subtle texture.

Ronny Zimmermann

Leiter Ausbildung, VBZ

Best Practices - Personalmangel

Ronny Zimmermann

26.08.2026

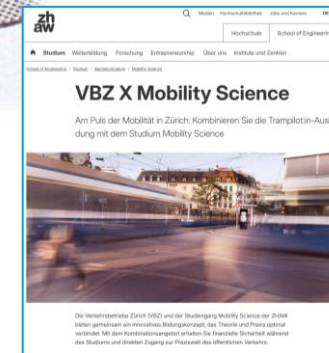
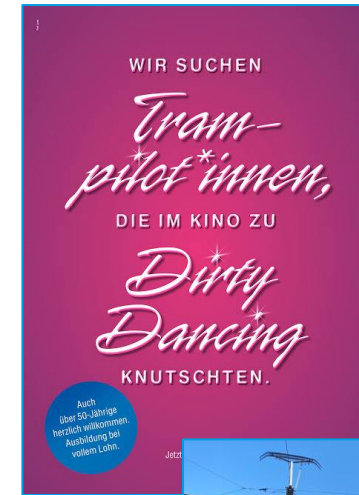
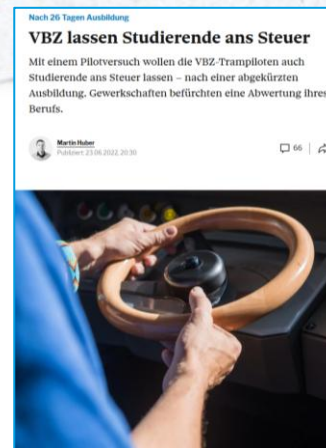
Erfa-Tagung Bern



Fachkräfte
gesucht



Bis 70 immer noch dabei.
Flexibler Altersrücktritt!



VBZ X Mobility Science

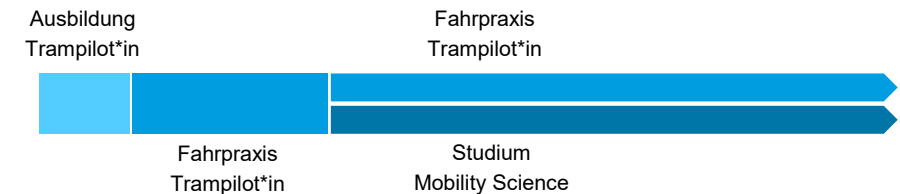
Am Puls der Mobilität in Zürich: Kombinieren Sie die Trampilot:in-Ausbildung mit dem Studium Mobility Science



Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und der Studiengang Mobility Science der ZHAW bieten gemeinsam ein innovatives Bildungskonzept, das Theorie und Praxis optimal verbindet. Mit dem Kombinationsangebot erhalten Sie finanzielle Sicherheit während des Studiums und direkten Zugang zur Praxiswelt des öffentlichen Verkehrs.

Ablauf:

- **Januar - Februar:** Zwei Monate Vollzeitausbildung zur Trampilot*in
- **März - August:** Sechs Monate Vollzeit-Fahrpraxis (100% Trampilot*in
- **Ab September:** Beginn vierjähriges Teilzeitstudium in Mobility Science
- Flexibles Arbeitspensum während der Semester und Ferien



Vorteile:

- **Finanzielle Sicherheit:** Ein sicheres Einkommen von ca. 34'000 bis 39'500 CHF p.a. (50 % Pensum) während des Studiums.
- **Praxis & Theorie:** Ein vierjähriges Bachelorstudium absolvieren und parallel dazu praktische Erfahrung in der ÖV-Branche sammeln.
- **Flexibilität:** Möglichkeit, die Projekt- und Bachelorarbeit in Kooperation mit den VBZ zu realisieren.
- **Karrierestart:** Direkter Einstieg in die ÖV-Branche mit vielfältigen Entwicklungsperspektiven.

Fragen



Olivier Meuwly
Verantwortlicher Bildung
Strasse, tpf



STRATEGIE ZURBEGLEITUNG DES WANDELS LMS-PROJEKT

"Sooner or later, those who win are those who think they can"

Travail en cours – v1



Agenda



SCHWERPUNKT 1:
Den Teams Sinn geben
und ihnen Sicherheit
vermitteln



SCHWERPUNKT 2:
Die wichtigsten Akteure
für einen erfolgreichen
Go-Live rüsten



SCHWERPUNKT 3:
Begleitung des Wandels
in der Praxis



SCHWERPUNKT 4:
Die Umsetzung langfristig
verankern



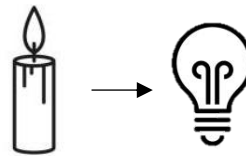
SCHWERPUNKT 1: DEN TEAMS SINN
VERMITTELN UND IHNEN SICHERHEIT
GEBEN

VON DER VERWALTUNG MIT EXCEL ZU EINER STRUKTURIERTEN UND SICHEREN STEUERUNG DER AUSBILDUNG

Warum gerade jetzt ein LMS?

Die heutige Realität : Eine strategische Weiterbildung ... gesteuert mit Tools, die an ihre Grenzen gestoßen sind.

- ⊗ Stark wachsendes Schulungsvolumen (gesetzliche Verpflichtungen, Lizenzen, Fachkompetenzen, technologische Entwicklungen...)
Dezentrale Verwaltung nach Organisationseinheit D
- ⊗ Excel als Hauptwerkzeug
- ⊗ Zerstreute Daten → große Schwierigkeiten, sich einen Überblick zu verschaffen
- ⊗ Fehlen einer übergreifenden Berichterstattung und einer konsolidierten Steuerung
- ⊗ Hoher Verwaltungsaufwand, geringer Mehrwert
- ⊗ Begrenzte Abstimmung zwischen den Akteuren im Bildungsbereich



Was das LMS in Zukunft bieten wird: Eine neue Grundlage, um die Weiterbildung zu sichern, zu strukturieren und weiterzuentwickeln.

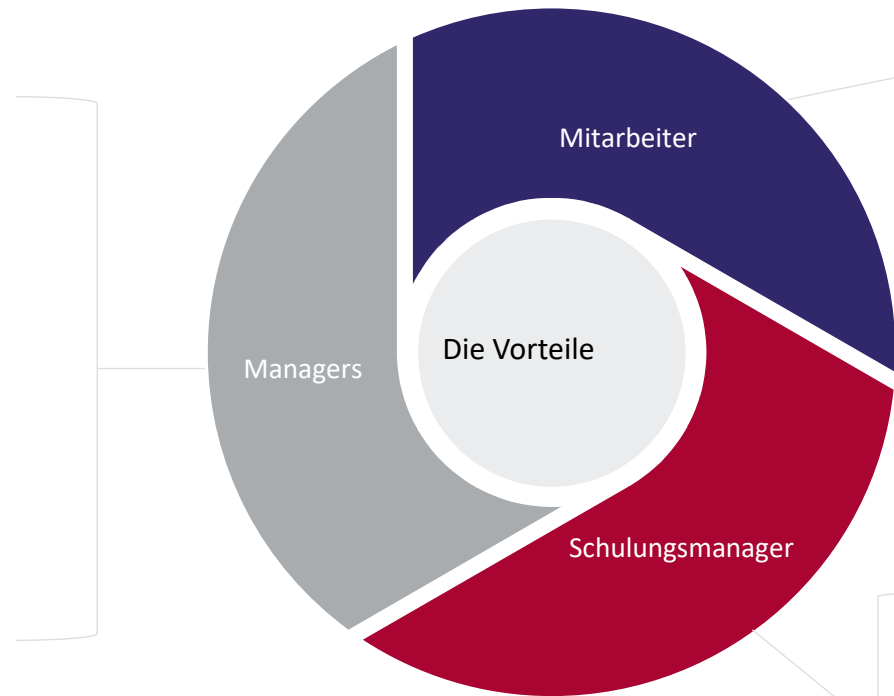
- ✓ Ein einzigartiges Tool für die gesamte Ausbildung
- ✓ Eine zuverlässige und verwertbare Zentralisierung der Daten
- ✓ Ein ganzheitlicher Überblick und Berichterstattung
- ✓ Harmonisierte Prozesse zwischen den Einheiten
- ✓ Zeitersparnis bei der Verwaltung
- ✓ Eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Akteuren

KONKRETE VORTEILE FÜR DIE BEVÖLKERUNG



Steuern, vorausschauend handeln, Sicherheit gewährleisten

- Verwaltung der Schulungsanträge des Teams
- Gesamtüberblick über individuelle und kollektive Weiterbildungswege
- Zuweisung von Weiterbildungswegen
- Nachverfolgung von Genehmigungen und zu erneuernden Lizenzen
- Zugriff auf vollständige Schulungsunterlagen
- Bessere Vorausschau auf Risiken und Bedürfnisse



Mehr Transparenz, mehr Eigenverantwortung, mehr Übersicht

- Zugriff auf einen zentralen Schulungskatalog
- Klare Übersicht über bereits absolvierte, anstehende und empfohlene Schulungen.
- Vereinfachte Anmeldeabwicklung
- Zugriff auf die vollständige Fortbildungsakte (Bescheinigungen, Genehmigungen, Lizenzen, Diplome...)
- Zugriff auf E-Learning-Fortbildungen
- Durchführung von Tests und Prüfungen in einer einzigen Plattform

- Schluss mit den zahlreichen Excel-Dateien
- Zeitersparnis bei Verwaltungsaufgaben
- Bessere Koordination zwischen den Beteiligten
- Mehr Zeit für die pädagogische Qualität
- Eine gestärkte und anerkannte Rolle

Das LMS erschwert die Arbeit nicht, sondern unterstützt sie.

SCHWERPUNKT 2: DIE SCHLÜSSELAKTEURE FÜR EINEN ERFOLGREICHEN GO-LIVE AUSSTATTEN





DIE AUSBILDUNG

Die Ziele der Schulung

1

SICH WEITERBILDEN

Die Nutzer und Schulungsverantwortlichen dabei unterstützen, das LMS und seine Funktionen vollständig zu beherrschen, um eine effiziente und eigenständige Nutzung zu gewährleisten.

VERTRAUEN IN DAS WERKZEUG SCHAFFEN

Die Akzeptanz und die Identifikation mit dem LMS stärken, indem dessen Zuverlässigkeit, Benutzerfreundlichkeit und die konkreten Vorteile, die es im Alltag bietet, aufgezeigt werden.

2

3

DIE WEITERLEITUNG VOR ORT ERMÖGLICHEN

Die Fachreferenten und Führungskräfte so schulen, dass sie als Ansprechpartner vor Ort fungieren und die Mitarbeiter bei der Nutzung des Tools begleiten und anleiten können.

4

KLARE ANHALTPUNKTE GEBEN

Bereitstellung von Anleitungen, Materialien und strukturierten Lernpfaden, damit jeder Nutzer ab dem Go-Live weiß, was er wann und wie tun muss.



SCHWERPUNKT 3: BEGLEITUNG DES WANDELS DER PRAKTIKEN



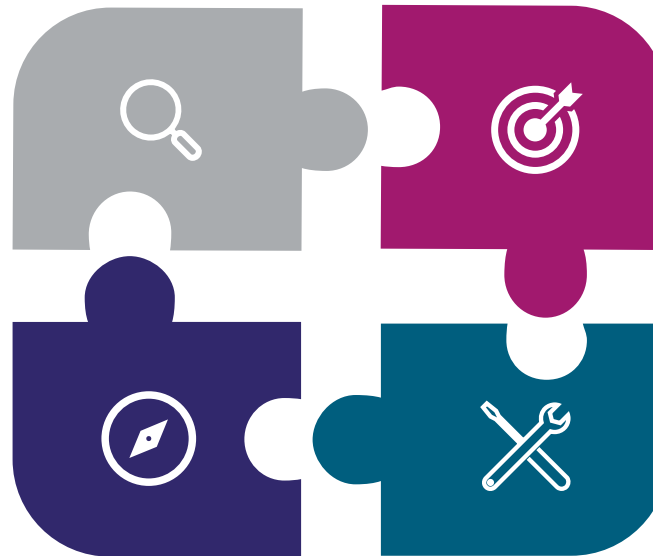
DEN WANDEL BEGLEITEN

DIE AKTUELLE LAGE

- Eine derzeit weitgehend manuelle Organisation der Fortbildung, die auf zahlreichen Excel-Dateien basiert
- Ein hoher Verwaltungs- und Logistikaufwand, der zu Lasten der Zeit geht, die für die pädagogischen Inhalte aufgewendet wird
- Eine komplexe Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren der Fortbildung
- Praktiken, die sich aus der Anwendung und Erfahrung heraus entwickelt haben, jedoch kaum durch Instrumente unterstützt werden und wenig einheitlich sind

DIE BEGLEITSSTRATEGIE

- Eine Lernphase einkalkulieren, die bei jeder neuen Einführung unvermeidlich ist
- Den Start des LMS entdramatisieren:
 - Eine schrittweise Einführung anstreben, mit Verbesserungen im Laufe der Zeit
- Einen klaren Rahmen festlegen:
 - Was ab dem Go-Live erwartet wird
 - Was später verbessert werden kann
- Den Wandel in der Arbeitsweise begleiten:
 - Übergang von der manuellen Verwaltung/Excel-Verwaltung zur strukturierten Verwaltung
 - das LMS als einzige Referenz nutzen



DIE HERAUSFORDERUNGEN DES WANDELS

- Der Übergang von einer handwerklichen Arbeitsweise zu einer mit Hilfsmitteln unterstützten und gemeinsam genutzten Arbeitsweise
- Den Denkansatz weiterentwickeln:
 - von mehreren Werkzeugen zu einem einzigen Werkzeug
 - Von der individuellen Betreuung hin zu einer ganzheitlichen Sichtweise
- Neue Gewohnheiten etablieren, ohne das Geschäft zu beeinträchtigen

DIE ZU SETZENDEN MASSNAHMEN

- Ausdrücklicher Hinweis darauf, dass:
 - Am ersten Tag wird nicht alles perfekt sein
 - aber dass der Rahmen sicher ist
- Hervorhebung neuer wichtiger Verhaltensweisen:
 - die Qualität der erfassten Daten
 - die systematische Nutzung des LMS als Referenz (**keine doppelte Eingabe in Excel**)
- Verstärkte Unterstützung durch die Ausbildungsleiter, um die ersten Wochen sicher zu gestalten
- Laufende Anpassungen nach dem Go-Live auf der Grundlage von Rückmeldungen aus der Praxis

SCHWERPUNKT 4: NACHHALTIGKEIT GEWÄHRLEISTEN





DIE EINFÜHRUNG DES TOOLS

Juni 2026: Das LMS ist mit einem zunächst begrenzten Katalog verfügbar, der bis Januar 2027 schrittweise erweitert wird.

Es geht nicht nur darum, die Nutzung zu verfolgen, sondern auch sicherzustellen, dass die Nutzer trotz eines noch unvollständigen Angebots engagiert bleiben und das LMS nach und nach als Einstiegspunkt nutzen.

Fragen, die man sich stellen sollte:

- Kommen die Lernenden vorbei, um das Tool auszuprobieren ?
- Kommen die Lernenden trotz des vorerst begrenzten Angebots wieder ?
- Werden die angebotenen Schulungen genutzt ?

Vor dem Hintergrund einer schrittweisen Einführung besteht die Herausforderung darin, trotz eines noch unvollständigen Angebots eine kontinuierliche Dynamik des Engagements aufrechtzuerhalten. Die Akzeptanz endet nicht mit dem Go-Live: Sie erfordert langfristige Moderation, Begleitung und Nachfassaktionen, denn das Hauptrisiko besteht nicht darin, dass die Nutzer das Tool nicht ausprobieren, sondern dass sie es nach einer ersten Nutzung wieder aufgeben.

Ziel 1: Sichtbarkeit schaffen

Klar kommunizieren, was zum Zeitpunkt des Go-Live verfügbar ist und was in Kürze folgt.

Ziel 2: Das Engagement aufrechterhalten, insbesondere für die Menschen vor Ort, die weniger regelmäßigen Zugang zu digitalen Hilfsmitteln haben

Regelmäßig kommunizieren, sei es per E-Mail oder über Beiträge im Intranet.

Ziel 3: Konkrete Unterstützung und enge Zusammenarbeit mit dem Team

Die Gewohnheiten innerhalb der TPF schrittweise verändern, damit die Mitarbeiter zu aktiven Akteuren ihrer eigenen Weiterbildung und Entwicklung werden.

Die wichtigsten Momente:

- Im Laufe des Sommers: Unterstützung, um zu verhindern, dass die Lernenden den Anschluss verlieren
- September: Start in das neue Schuljahr
- Jahresende: Der Endspurt steht kurz bevor!
- Januar: vollständige Umstellung

The background of the slide is a repeating pattern of blue squares of varying shades, arranged in a staggered grid. The squares are tilted at a slight angle.

Gianni Megaro

Verantwortlicher Aussendienst, TPL



Organisation der CZV-Kurse im Tessin

Das UTPT-Modell als gemeinsame Branchenlösung

ERFA-Tagung · 26.08.2026

Ausgangslage: Pflicht wird zur gemeinsamen Aufgabe

Regulierung, Branchenstruktur und pragmatische Koordination kommen zusammen.

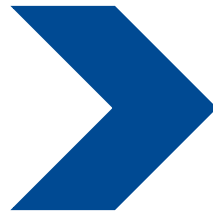


UTPT als Koordinationsplattform

Weniger Fahrschule, mehr gemeinsames Gefäss der Branche.

Ohne zentrale Koordination

- separate Planung pro Unternehmen
- mehrfacher Aufwand für Programme und Dozierende
- schwieriger Überblick über Anerkennungen
- Risiko von Doppelspurigkeiten



zentralisiert

Mit UTPT-Modell

- Bedarf der Mitgliedsunternehmen wird gesammelt
- Kurse werden gemeinsam geplant
- Inhalte bleiben öV-relevant und praxisnah
- Angebot in italienischer Sprache
- Fahrerinnen und Fahrer erfüllen die Erneuerungspflicht

Operativer Ablauf

Ein jährlicher Rhythmus, der Planungssicherheit schafft.



Resultat

Ein gemeinsamer Kurskalender reduziert Aufwand und macht die Pflicht planbar.

Zahlen und Kursangebot

Das Modell ist etabliert und wird jährlich konkret geplant.

Statistik Kurse 2025

34

Kurse insgesamt

11

Themenbereiche

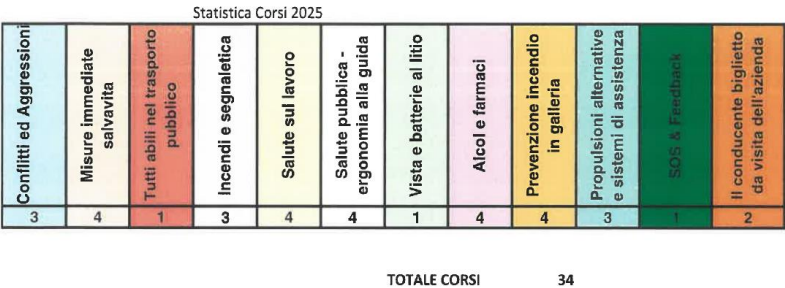
7

Unternehmen

2025 wurden 34 Kurse über elf Themenfelder angeboten. Die Teilnahme verteilte sich auf mehrere Transportunternehmen; TPL lag bei rund 31 % der Teilnahmen.

Kalender 2026

Für 2026 sind wiederum 34 Kurstermine vorgesehen, von Januar bis November, mit Standorten u. a. TCS Rivera, SSIC Gordola und Airolo.



No.	GG	Data	Tabelle Corsi Out 2026	
1	Sa	10.01.2026	Incidenti e segnaletica	TCS Rivera
2	Sa	17.01.2026	Alcol e farmaci	TCS Rivera
3	Ma	10.02.2026	Prevenzione incendio in galleria	Airolo
4	Ma	25.02.2026	Batterie al Litio	TCS Rivera
5	Lu	09.03.2026	Conflitti e aggressioni	SSIC Gordola
6	Ma	10.03.2026	Prevenzione incendio in galleria	Airolo
7	Ma	16.03.2026	Tutti abili al TP	SSIC Gordola
7	Gio	12.03.2026	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza	SSIC Gordola
8	Ve	13.03.2026	Salute sul lavoro	TCS Rivera
9	Ma	17.03.2026	Misure immediate salvavita	TCS Rivera
10	Ma	18.03.2026	SOS & Feedback	TCS Rivera
11	Lu	23.03.2026	Incidenti e segnaletica	TCS Rivera
12	Ma	24.03.2026	Tutti abili al TP	SSIC Gordola
13	Ma	25.03.2026	Tutti abili al TP	SSIC Gordola
13	Gio	26.03.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida	TCS Rivera
14	Ve	27.03.2026	Il conducente biglietto da visita dell'azienda	TCS Rivera
15	Lu	30.03.2026	Conflitti e aggressioni	SSIC Gordola
16	Ma	14.04.2026	Misure immediate salvavita	TCS Rivera
18	Ma	16.04.2026	Tutti abili al TP	SSIC Gordola
17	Gio	18.04.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida	TCS Rivera
18	Ve	17.04.2026	Salute sul lavoro	TCS Rivera
19	Lu	20.04.2026	Conflitti e aggressioni	SSIC Gordola
20	Ma	21.04.2026	Misure immediate salvavita	TCS Rivera
21	Ma	22.04.2026	Batterie al Litio	TCS Rivera
22	Ve	24.04.2026	Il conducente biglietto da visita dell'azienda	TCS Rivera
23	Gio	30.04.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida	TCS Rivera
24	Ma	13.05.2026	Alcol e farmaci	TCS Rivera
25	Ma	19.05.2026	Prevenzione incendio in galleria	Airolo
26	Gio	21.05.2026	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza	SSIC Gordola
27	Ve	22.05.2026	Salute sul lavoro	TCS Rivera
28	Ma	02.06.2026	Prevenzione incendio in galleria	Airolo
29	Gio	11.06.2026	Salute Pubblica - ergonomia alla guida	TCS Rivera
30	Ma	16.06.2026	Tutti abili al TP	SSIC Gordola
31	Ma	08.06.2026	Tutti abili al TP	SSIC Gordola
32	Gio	12.11.2026	Propulsioni alternative e sistemi di assistenza	SSIC Gordola
33	Ma	17.11.2026	Misure immediate salvavita	TCS Rivera
34	Ve	20.11.2026	Salute sul lavoro	TCS Rivera

Was macht das Tessiner Modell stark?

Drei Punkte, die sich als Best Practice lesen lassen.

Stärken

- gemeinsame Koordination
- Sprache und Inhalte für den Tessiner Markt
- jährlicher Überblick über Termine
- nahe an den Bedürfnissen der Unternehmen

Nutzen

- weniger organisatorischer Aufwand
- planbare Weiterbildung
- gleiche Standards innerhalb der Branche
- bessere Nutzung von Dozierenden und Standorten

Übertragbarkeit

- geeignet für kleine Sprachregionen
- sinnvoll bei gemeinsamen gesetzlichen Pflichten
- stark, wenn Verband und Betriebe eng zusammenarbeiten

Aus einer gesetzlichen Pflicht wird durch Kooperation ein tragfähiges Branchenmodell.

Mirza Tatarevic
Fachverantwortlicher
Weiterbildung Chauffeure, asa



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

VöV ERFA-Tagung 26.08.2026 Freigabe von Lehrkräften für CZV- Kurse

Mirza Tatarevic
Fachverantwortlicher Weiterbildung
Chauffeure



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Inhaltsverzeichnis

- **Allgemeine Informationen zu CZV-Lehrpersonen**
- **Eingabe des Antrags für die Freigabe einer Lehrperson in Sari**
- **Prüfung und Freigabe durch die asa**

Allgemeine Informationen zu CZV- Lehrpersonen

asa

- Die Grundlagen für das Einreichen der Anträge für Lehrkräfte finden Sie in den Richtlinien der obligatorischen Weiterbildung auf [campus.ch](https://www.campus.ch)
- Zur Unterstützung hat die asa das Merkblatt Lehrkräfte bereitgestellt, welches ebenfalls auf [campus.ch](https://www.campus.ch) zu finden ist
- Verlinkung:

[Richtlinien obligatorischen Weiterbildung](#)
[Merkblatt Lehrkräfte](#)

Allgemeine Informationen zu CZV- Lehrpersonen

asa

- Für die Tätigkeit als Lehrperson in Kursen der obligatorischen Weiterbildung ist eine Bewilligung der zuständigen Behörde des Wohnsitzkantons erforderlich. Die Kantone haben diese Aufgabe an die asa delegiert.
- Es werden drei Arten von Bewilligungen erteilt:
 - a) Weiterbildungsleiter (Leitung der Kursorganisation, Entwicklung von Aus- und Weiterbildungsprogrammen, Verantwortung für das ganze Kurswesen, Ansprechperson QS-Fachstelle)
 - b) Fachreferent (Moderation von Kursen und/oder Unterrichtseinheiten)
 - c) Praktischer Ausbilder (Moderation einzelner praktischer Kurselemente)
- Lehrpersonen können bei mehreren Kursorganisationen tätig sein.

Allgemeine Informationen zu CZV- Lehrpersonen

asa

- Das Mindestalter für Lehrpersonen beträgt 25 Jahre.
- Das Bewilligungsverfahren **erfolgt ausschliesslich via SARI** (Art. 7 dieser Richtlinien):
- Ablauf:
 1. Eingabe der erforderlichen Angaben und Nachweise durch die Kursorganisation.
 2. Prüfung des Gesuchs auf Vollständigkeit durch die Geschäftsstelle der asa.
 3. Bewilligung oder Rückweisung zur Überarbeitung mit Angabe von Gründen.

Allgemeine Informationen zu CZV- Lehrpersonen

asa

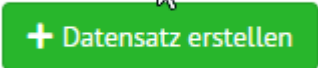
- SARI-Maske vollständig ausfüllen
- Zu jedem angekreuzten Kursthema sind entsprechende Unterlagen einzureichen. **Bitte nur dann alle Kursthemen ankreuzen, wenn diese Lehrperson wirklich in allen Bereichen unterrichtet.**
- Folgende Dokumente sind für die entsprechenden Kursthemen hochzuladen:
 - a) Lebenslauf (Personalien, Aus- und Weiterbildungen, beruflicher Werdegang usw.)
 - b) Führerausweisnummer (befindet sich auf dem FAK unter Punkt 5 und besteht aus 12 Ziffern)
 - c) Diplome, Zertifikate, Nachweise und Arbeitszeugnisse

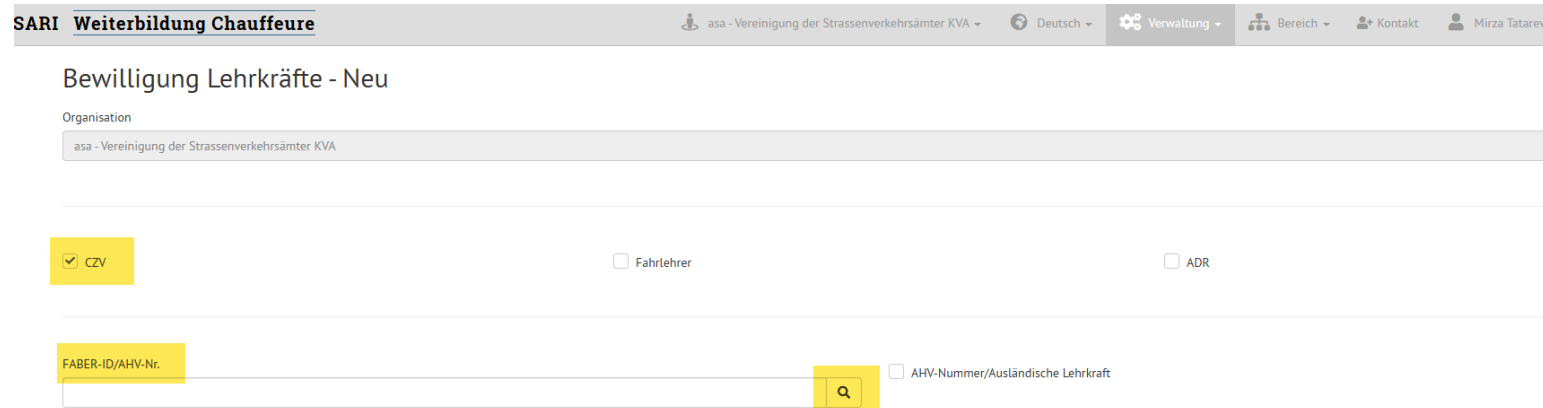
Eingabe des Antrags für die Freigabe einer Lehrperson in Sari asa

- Im Sari Menu unter Verwaltung Bewilligung Lehrkräfte kann der Antrag eingegeben werden.

The screenshot displays the SARI web application interface. The top navigation bar includes the SARI logo, the title 'Weiterbildung Chauffeure', and user information: 'asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA', 'Deutsch', and 'Verwaltung'. A dropdown menu is open under 'Verwaltung', showing options: 'Teilnehmende', 'Bewilligung Kurstyp', 'Bewilligung Lehrkräfte' (highlighted), 'Kurs', 'Kursveranstalter', 'QSS-Zertifikat', 'Adresse', 'Kantonsinformationen', 'Ausbildungsbestätigung', 'Bestellung/Konto', and 'Buchung'. The main content area shows a greeting 'Guten Tag, Mirza Tatarevic!' and a 'Blackboard' section with links to various documents. On the right, there is a search bar and a 'Kurs hinzufügen' button.

Eingabe des Antrags für die Freigabe einer Lehrperson in Sari **asa**

- Anschliessend wird mittels der Option Datensatz erstellen ein neuer Antrag geöffnet 
- Die Sari Maske vollständig ausfüllen. Mit der Eingabe der Führerausweisnummer und dem klicken auf die Lupe werden alle persönlichen Daten der Lehrperson aus dem IVZ (Verzeichnis des ASTRA) übernommen.



SARI Weiterbildung Chauffeure asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA Deutsch Verwaltung Bereich Kontakt Mirza Tatarevic

Bewilligung Lehrkräfte - Neu

Organisation

asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA

☒ CZV ☐ Fahrlehrer ☐ ADR

FABER-ID/AHV-Nr. ☐ AHV-Nummer/Ausländische Lehrkraft

Eingabe des Antrags für die Freigabe einer Lehrperson in Sari **asa**

- Sollte die Lehrperson über keine Führerausweisnummer verfügen, kann ein Häkchen im Feld der AHV-Nummer/Ausländische Person gesetzt werden. Die persönlichen Daten der Lehrperson müssen dann manuell in der Maske eingetragen werden. Dies gilt auch für eine ausländische Lehrkraft:

SARI Weiterbildung Chauffeure asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA Deutsch Verwaltung Bereich Kontakt Mirza Tatarevic

Bewilligung Lehrkräfte - Neu

Organisation

asa - Vereinigung der Strassenverkehrsämter KVA

☒ CZV ☐ Fahrlehrer ☐ ADR

FABER-ID/AHV-Nr.

☐ AHV-Nummer/Ausländische Lehrkraft

Eingabe des Antrags für die Freigabe einer **asa** Lehrperson in Sari

- Danach ist die Information **Lehrtätigkeit als** zu definieren. In den meisten Fällen werden Fachreferenten in Sari zur Freigabe erfasst. Anschliessend sind zwingend die Kursthemen zu erfassen, ohne diese Angabe kann der Antrag nicht geprüft werden. Diese Kursthemen müssen sich mit den Kursthemen decken, welche bei den Kurstypen angegeben wurden, für welche die jeweilige Lehrperson bezüglich Durchführung /Leitung eingeplant ist.

The screenshot shows a web form with the following sections:

- Lehrtätigkeit als***: A dropdown menu with the selected option "» Fachreferent/in".
- Unterrichtete Kursthemen**: A section with three input fields labeled "Neulenker", "Moderator", and "Fahrlehrer", all of which are currently empty.
- Chauffeur**: A section with a grid of seven checkboxes, each followed by a course theme:
 - ☐ 1. Strassenverkehrsvorschriften
 - ☐ 2. Fahrzeugtechnik
 - ☐ 3. Fahrzeug lenken
 - ☐ 4. Güter transportieren
 - ☐ 5. Personen transportieren
 - ☐ 6. Verantwortung der Fahrer/innen
 - ☐ 7. Ausserordentliche Situationen

Eingabe des Antrags für die Freigabe einer **asa** Lehrperson in Sari

- Zum Schluss sind die entsprechenden Nachweise der erforderlichen Kompetenzen für die einzelnen Kursthemen hochzuladen. Siehe dazu das Merkblatt Lehrkräfte (Seite 2).

Fachreferent/in Praktische/r Ausbilder/in

Dokumente*

 Datei auswählen...

 Zurück zur Liste

 Datensatz speichern

 Datensatz speichern und Antrag

Eingabe des Antrags für die Freigabe einer **asa** Lehrperson in Sari

- Es kann jeweils nur eine Datei auf einmal hochgeladen werden. Wenn Sie die erste Datei hochgeladen haben, können Sie den Datensatz speichern. Anschliessend öffnen diesen erneut mittels dem Bleistiftsymbol zur Bearbeitung und laden die nächste Datei hoch. Das wiederholen Sie so lange, bis im Datensatz alle Dateien ersichtlich sind. Erst dann klicken Sie auf Speichern und Antrag. Wenn Sie auf Speichern und Antrag klicken, wird der Antrag bezüglich Bewilligung an die asa gesendet.

Fachreferent/in Praktische/r Ausbilder/in

Dokumente*

 Datei auswählen...

 Zurück zur Liste

 Datensatz speichern

 Datensatz speichern und Antrag

Prüfung und Freigabe durch die asa

asa

- Die asa prüft den Antrag in der Regel innert 7 Arbeitstagen nach Empfang.
- Wie bei den Kurstypen haben bei den Lehrpersonen die Anträge ebenfalls die gleichen Status Typen
- ■ Grau; der Antrag wurde an die asa gesendet und wird geprüft.
- ■ Gelb; der Antrag wurde mit Angabe von Gründen zurückgewiesen und muss vom Kursveranstalter überarbeitet werden.
- ■ Grün; der Antrag wurde freigegeben. Die Lehrperson ist in der Liste der Lehrpersonen ersichtlich und kann in Sari bei den Kursdurchführungen eingetragen werden.



Haben Sie noch Fragen?



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Herzlichen Dank

The background of the slide features a pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a grid-like fashion, slightly offset from each other.

Christian Stäger

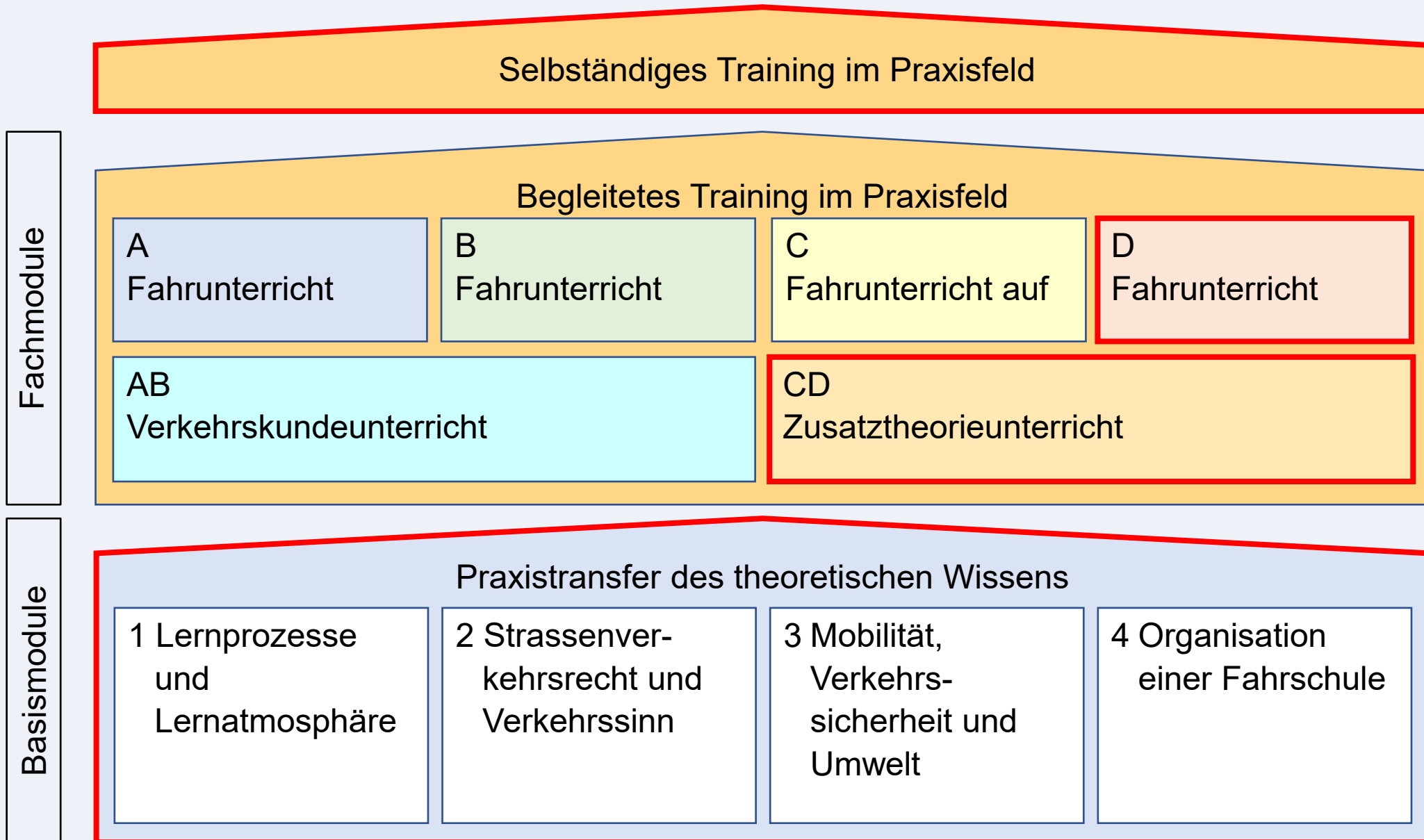
Geschäftsführer QSK, L-Drive

Information Fahrlehrer:in Fachrichtung Bus



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Module



Voraussetzungen

- *Abschluss EFZ oder Gleichwertig*
- *2 Jahre Berufliche Tätigkeit*
- *Abschlüsse Basismodul 1-4, Fachmodul CD und D*
- *Führerausweis Kat. D seit mind. 3 Jahren und Kat. DE*
- *Fähigkeitsausweis Personentransport*

Prüfungsteile

A

B

C

D

Prüfungsteil 1
Fallbearbeitung

Prüfungsteil 1
Fallbearbeitung

Prüfungsteil 1
Fallbearbeitung

Prüfungsteil 1
Fallbearbeitung

Prüfungsteil 2
Verkehrskunde

Prüfungsteil 2
Zusatztheorieunterricht / CZV

Prüfungsteil 3
Eine Fahrlektion

Prüfungsteil 3
Zwei Fahrlektion

Prüfungsteil 3
Zwei Fahrlektion

Prüfungsteil 3
Zwei Fahrlektion

Prüfungsteil 4
2 Sequenzen PGS

Weitere Informationen

www.l-drive.ch (Berufswelt)

Informationen zum Beruf

www.qsk-fahrlehrer.ch

- *Modulzertifikate*
- *Prüfungen*
- *Prüfungsordnung 2025*
Downloads und Übergangsbestimmungen

***Beide Webseiten sind
in Überarbeitung***

The background of the slide is a light gray color with a pattern of blue squares of varying shades (light blue, medium blue, and dark blue) arranged in a grid-like fashion, slightly offset from each other.

Christine Cavin

Product Managerin Bildung, PostAuto

Kerzers – Erkenntnisse für unsere Sicherheit

Christine Cavin
Ort, 27. August 2026



Ereignis Kerzers – Ausgangslage

Dienstag, 10. März

- 18.25h Brand im PostAuto in Kerzers
- 18.56h Eingang der Meldung bei PostAuto Sicherheit
- 19.05h Meldung auf Handy:
 - Explosion in Postauto. Postauto in Brand.
 - Vermutlich mehrere Personen verletzt oder sogar getötet
- 19.07h bis 19.09h Absprache mit Leiter Betriebsdurchführung & Sicherheit-Pikett
- 19.22h Kontakt mit Kommunikation
- 20.15h Statusmeeting 1: Teil Geschäftsleitung, Kommunikation, Personal, Sicherheit, Betrieb
- 22.00h Statusmeeting 2: dito
 - ➔ Faktenblatt für Bundesrat Röstli bis 06.00h

Mittwoch, 11. März

- 08.00h 1. Sitzung Krisenstab



Symbolbild

Umgesetzte Sicherheitsmassnahmen

Sperrbildschirm

- Sperrbildschirm auf Tablets mit Hinweis auf Checkliste Verhalten bei Unfall/Brand.

Sensibilisierung Fluchtwege

- Kurse / Tagungen

Kurz-Schulungen in Betriebshöfen

- Auffrischung von Trainings zu Verhalten in Notfällen.

Sicherheit in Einführungskursen

- Neue Mitarbeitende früh für Eskalation und Selbstschutz sensibilisieren.



Umgesetzte Sicherheitsmassnahmen

Erste Hilfe und Evakuation nutzen

- Bestehende Kurse gezielt auslasten und stärker verknüpfen.

Leitstellen schulen

- Eskalationsprozesse klar definieren und üben.



Erkenntnisse für Bildungsverantwortliche

Praxisnah und anwendbar

- Schulungen auf Handlungsfähigkeit im Ernstfall ausrichten.

Klare Abläufe sichern

- Prozesse müssen bekannt, einfach und unter Druck abrufbar sein.

Regelmässig trainieren

- Sicherheit entsteht durch Wiederholung und realistische Übungen.

Programme laufend prüfen

- Inhalte anhand neuer Erkenntnisse aktualisieren.



**Danke,
Merci,
Grazie,
Thank you**



Mittagspause bis 13.15 Uhr

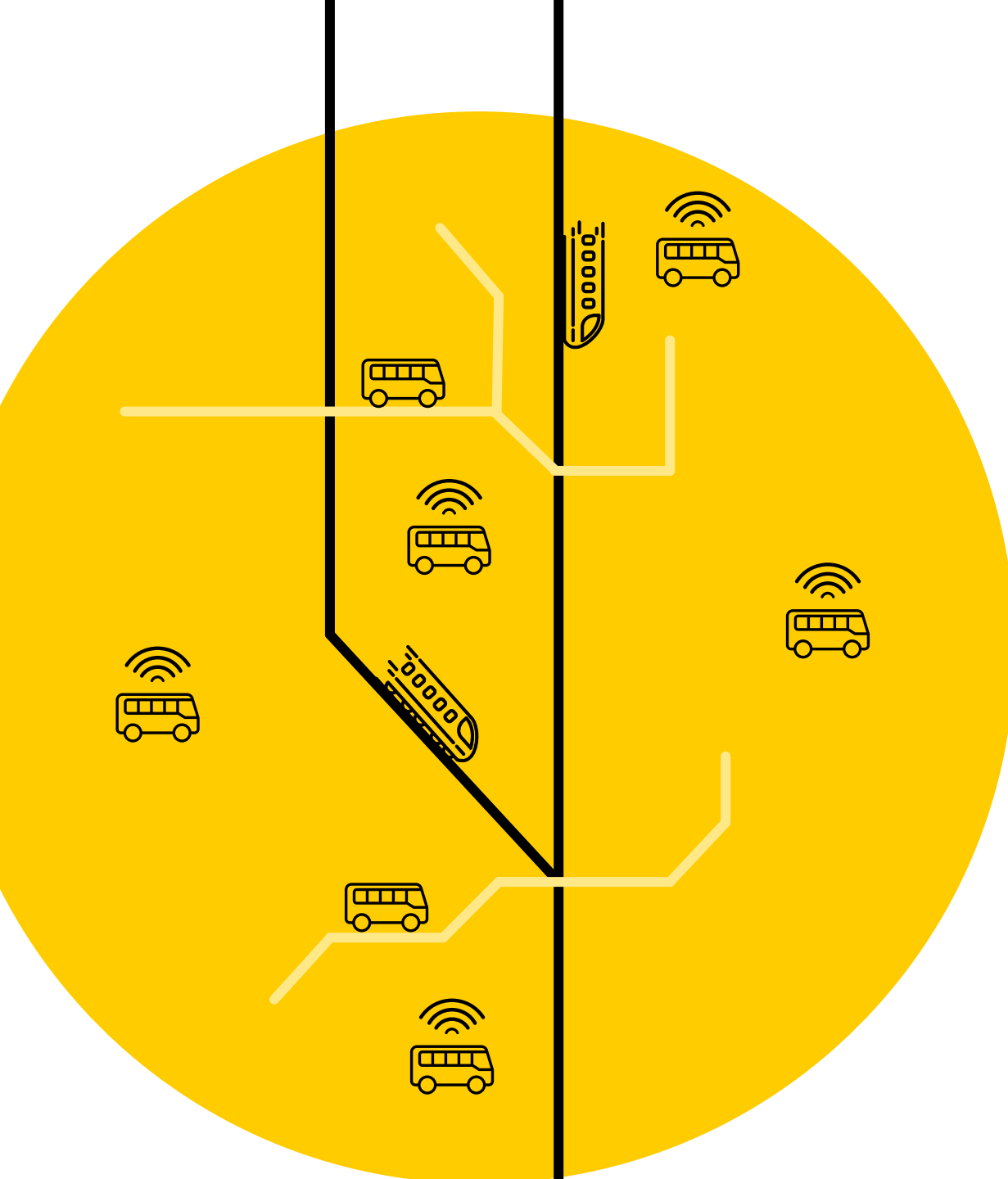
Marc Rüder
Leiter Betrieb AmiGo,
Swiss Post Move AG

ERFA Tagung

Projekt «AmiGo»

Bren, 26. August 2026





Wir verbessern das Gesamtsystem
Mobilität mit einem **komplementären
Angebot** zum **existierenden öV**,

- + das **optimal in das bestehende Mobilitätsnetz integriert** ist,
- + Mobilitätsbedürfnisse der Kunden **On-Demand 24/7 Punkt-zu-Punkt** abdeckt,
- + durch **autonomes Fahren** und Pooling eine wettbewerbsfähige **Alternative** zum Motorisierten Individualverkehr (**MIV**) darstellt,
- + die **Mobilität insbesondere in ländlichen Regionen** kosteneffizient sicherstellt,
- + in der **Agglomeration und urbanen Räumen** ein nahtloses Mobilitätserlebnis ermöglicht

**Mit AmiGo
bringen wir einen
automatisierten
On-Demand
Betrieb in die
Ostschweiz.**

Breit abgestütztes Partner- und Finanzierungsnetzwerk

- + 4 Kantone (AI, AR, SG, TG)
- + 2 Bundesämter (BAV, ASTRA)
- + 1 strategischer Partner (TCS)
- + 1 Technologiepartner (Apollo)

Fahrzeuge



25

Fahrzeuge

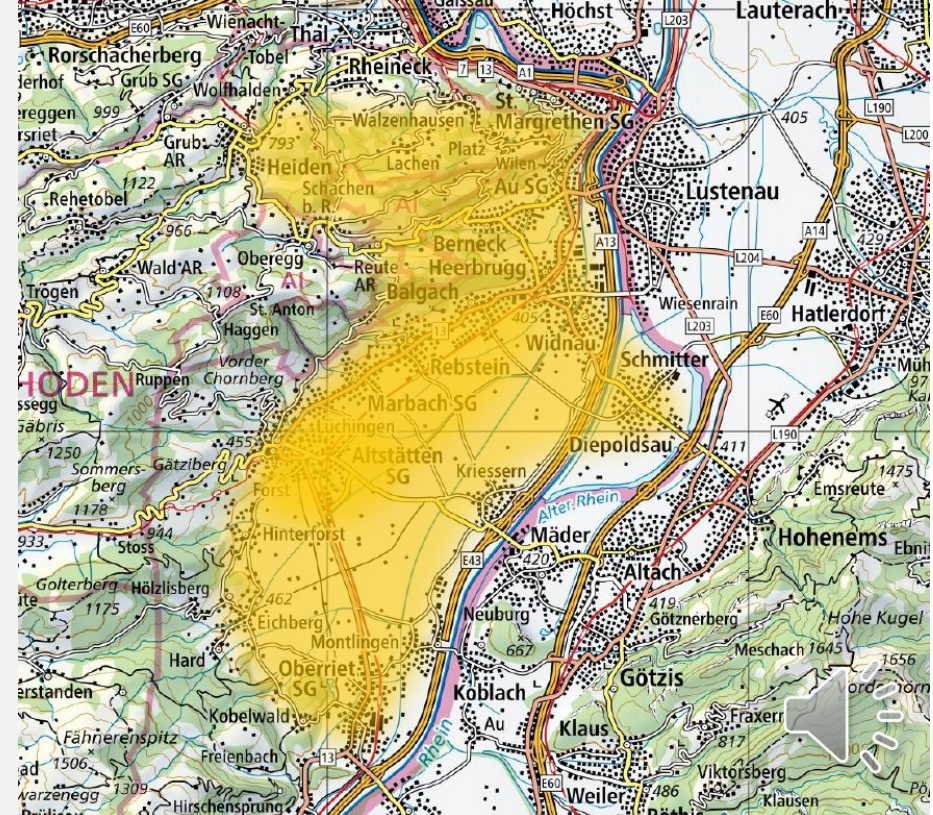


Bis zu 4

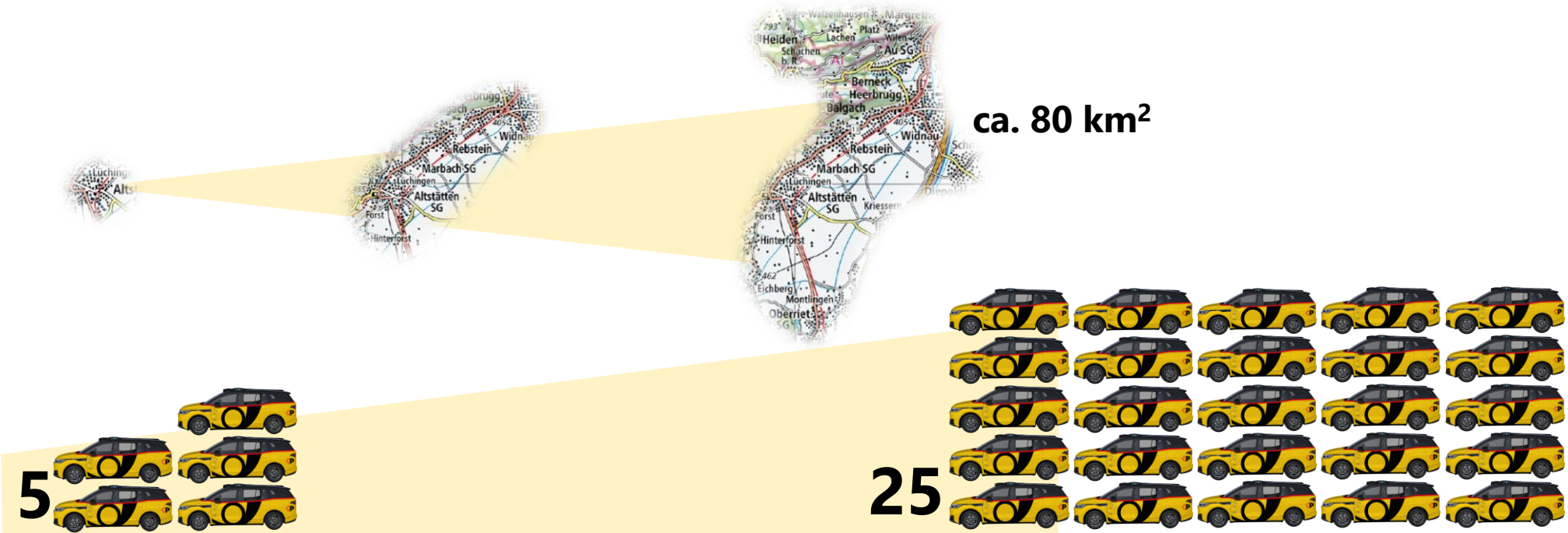
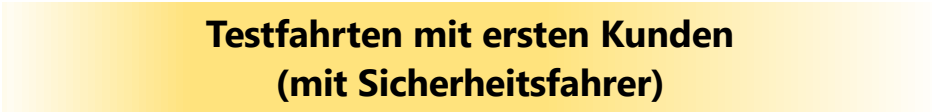
Sitzplätze p. Fz

Klare Ziele und Ambitionen: Gekommen, um zu bleiben!

- + Lernen
- + Validieren
- + Positionieren
- + Skalieren



Zeitplan



Ein erweitertes Angebot für unsere Fahrgäste



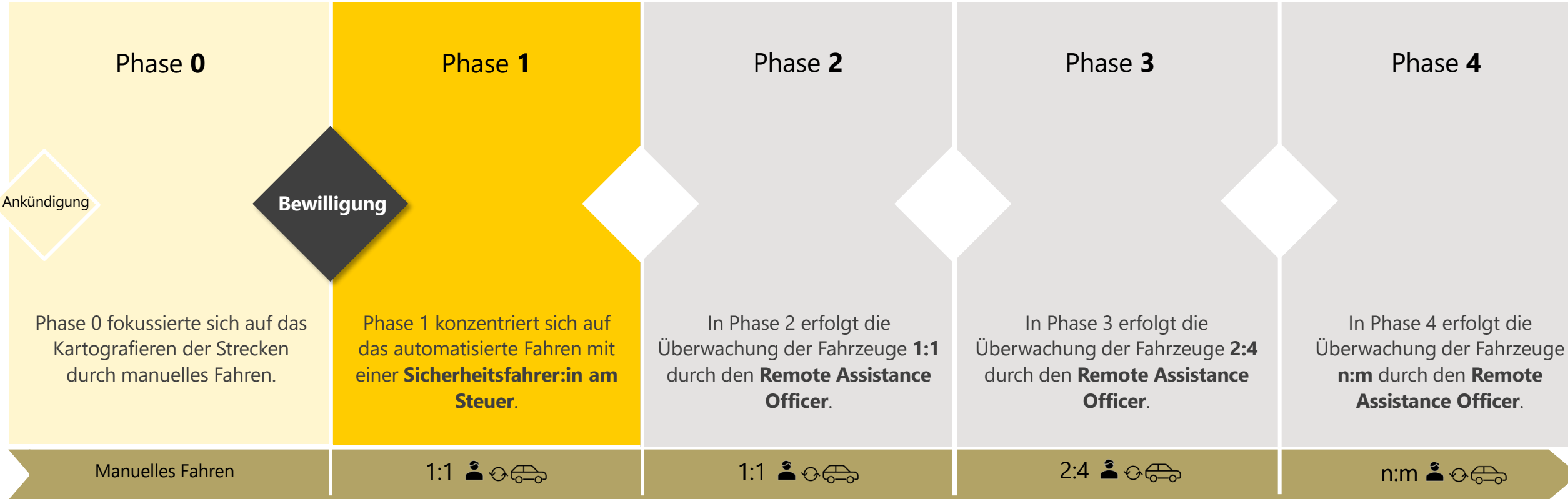
- + **Einfach:** per App bestellbar
- + **Bequem:** Die Fahrgäste bestimmen die Strecke - bis fast vor die Haustüre
- + **Flexibel:** Die Fahrgäste bestimmen die Abhol- oder Ankunftszeit
- + **Gemeinsam:** Fahrten werden mit anderen Fahrgästen geteilt



Stufen Autonomes Fahren | Level 4 ist in der Schweiz seit 1.3.2025 möglich und erfüllt bereits alle Anforderungen für den ÖV

	Level 1 Assistiert	Level 2 Teil-automatisiert	Level 3 Bedingt automatisiert	Level 4 Hoch-automatisiert	Level 5 Voll-automatisiert
Erklärung	 Füße frei	 Hände frei	 Augen frei	 Fahrerlos mit Fernüberwachung	 Fahrerlos
Verantwortung	 Fahrer	 Fahrer	 Fahrzeug  Rückfallebene Fahrer	 Fahrzeug	 Fahrzeug
Beispiel	Abstandsregel-Tempomat	Lenkassistent	Autobahnpiilot	Fahrservice in definiertem Bediengebiet	Fahrservice ohne Gebietsbeschränkung

Die Phasen von AmiGo



Phase 0: Vorbereitungen für den Start der automatisierten Fahrten

Depot in Altstätten

Um- und Aufbau des Depots mit Platz für rund 30 Arbeitsplätze und 25 Fahrzeuge.

Kartierung vom Streckennetz

Erstellung einer HD-Map des ausgewählten Streckennetzes.

Lokaler Einbezug

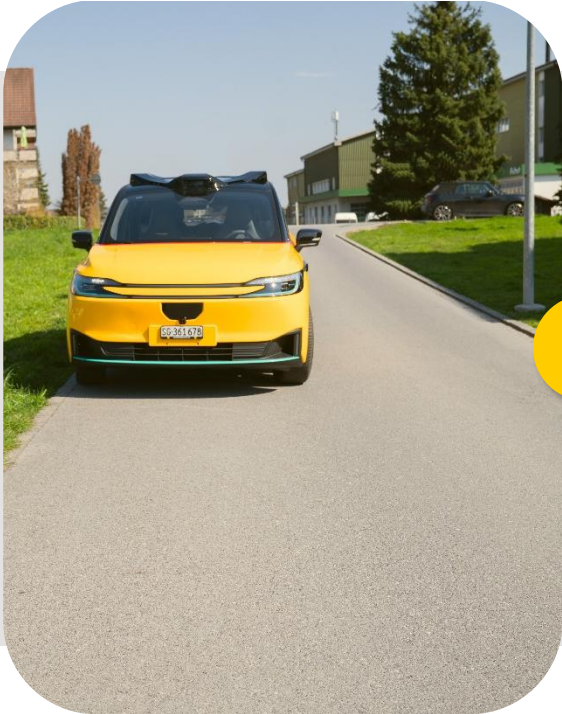
Aktiver Einbezug von Bürger:innen, Kantonen, Gemeinden, Blaulichtorganisationen und lokalen Vereinen.

Design der Customer Journey

Entwicklung der Customer Journey für die ersten Testfahrten mit Testkund:innen.



Phase 1: Fahren mit Sicherheitsfahrer:in



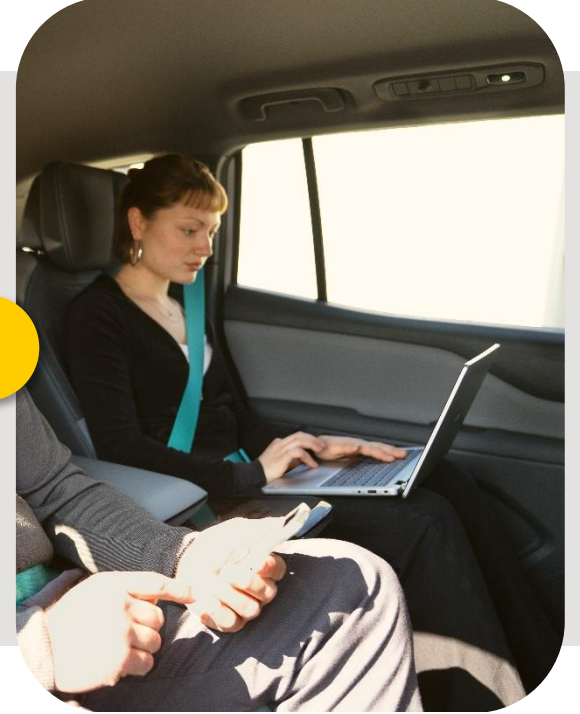
Streckennetz



Betriebszeiten



Überwachung



Auswertung

Sicherheit steht an erster Stelle



- + Mehrstufiges technisches und operatives Sicherheitskonzept.
- + Permanente Überwachung des Fahrzeugzustands.
- + Dokumentierte Sicherheitsprozesse.
- + Testparcours auf abgesperrtem Gelände.

Zusammenarbeit mit Bürger:innen und Behörden in der Region

- + Enge Kooperation mit Kantonen, Gemeinden und Bürgern.
- + Zusammenarbeit mit Polizei, Rettungsdiensten und Infrastrukturbetreibern.
- + Abgestimmte Sicherheits- und Notfallprozesse.
- + Regelmässiger Informationsaustausch.





Verantwortung und Transparenz

- + Definierte Verantwortlichkeiten in AmiGo durch Astra.
- + Meldeprozesse für besondere Ereignisse.
- + Enge Zusammenarbeit und Berichterstattung an Astra.
- + Transparente Kommunikation gegenüber Öffentlichkeit und Medien.

Anmeldung Newsletter



postauto.ch/amigo-nl

Break-Out-Session

Einfluss für die Aus- und Weiterbildung

Jetzt geht's los.

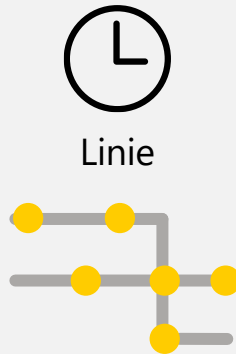


Basis für Break-Out-Session

Einfluss für die Aus- und Weiterbildung

**On-Demand
automatisiert**

**Die nächste
Generation öV**



Break-Out-Sessions

Break-Out-Sessions

Treffpunkt 13:50 Uhr

Gruppe 1 → Anker

Break-Out-Session: Veränderungen in der Ausbildung

Gruppe 2 → Bubenberg / Erlach

Break-Out-Session: Umgang mit Assistenzsystemen

Gruppe 3 → Plenum

Break-Out-Session: Erfahrungen mit KI/AI

Gruppe 4 → hinterer Bereich Plenum

Break-Out-Session: Selbstfahrende Fahrzeuge

Input 20'
Rotation 5'

Auswertung der Break-Out-Sessions

Umgang mit Assistenzsystemen 1/2

FAHRASSISTENZSYSTEME IM BUS

DIE 3 WESENTLICHEN FRAGEN – ALLGEMEINE ZUSAMMENFASSUNG



ZENTRALE BOTSCHAFT

Fahrassistenzsysteme **unterstützen**.
Sie **ersetzen nicht**.
Die Verantwortung bleibt **immer**
beim Fahrer und bei der Fahrerin.

- VORAUSSCHAUEND FAHREN
- AUFMERKSAM BLEIBEN
- MENSCHEN SCHÜTZEN
- SICHERHEITSABSTAND EINHALTEN
- SELBSTVERANTWORTUNG WAHRNEHMEN
- SICHERHEIT HAT PRIORITÄT

FÜHRERPRÜFUNG



« Wir bilden Berufsfahrer*innen
für ein **verkehrssicheres**
unfallfreies Leben aus.»

Die Führerprüfung bildet lediglich
eine **nützliche Zwischenstation** dazu.



Fazit

Community Bus VöV
info@voev.ch

Ausblick

ERFA-Tagung 2027

25.08.2027



Vielen Dank!

Verre de l'amitié