



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen

Protokoll Info-Call KOVE-Beauftragte 21-08-2025

Datum: 21.08.2025

Aktenzeichen: BAV-042.53-1/11/6

Referent BAV	Jonathan Zimmerli
Referent SBB	Yara Miescher
Referent SBB Italienisch	Marco Catanzariti
Referent PAG	Stefan Mühlmann
Referent PAG Französisch	Virginie Regnault
Teilnehmer	KOVE-Beauftragte
Ort, Datum, Zeit	TEAMS, 21.08.2025, 09.00-09.45 D, 10.00-10.45 F, 11.00-11.45 lt

Kontakte

Systemführerin SBB:

Kontakt: notfall-krisenmanagement@sbb.ch
Webpage [SyFü SBB](#)

Systemführerin PostAuto:

Kontakt: systemfuehrung@postauto.ch
Webpage [SyFü PostAuto](#)

Geschäftsstelle KOVE

Kontakt: Jonathan.zimmerli@bav.admin.ch
Webpage [KOVE/BAV](#)

Agenda

1. Begrüssung	
2. Einführung KOVE und die neue VKOVA	
3. Aufgaben Systemführerinnen SBB und PostAuto	
4. Projekt KOVE-Beauftragte	
5. Abschluss und Fragen	

Bundesamt für Verkehr BAV
Jonathan Zimmerli
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 51 82
jonathan.zimmerli@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



1	Einführung KOVE und die neue VKOVA
	<p>Die Pandemie im Jahr 2020 sowie die Vorbereitungen auf eine mögliche Strommangellage 2022/23 haben gezeigt, wie wichtig es ist, sich nicht nur auf mögliche Notfälle und Krisen im eigenen Unternehmen vorzubereiten, sondern auch, dass ein koordiniertes Vorgehen im Umgang mit Ausnahmesituationen auf kantonaler, aber auch nationaler Ebene sichergestellt ist. So können wir uns gezielt auf solche Situationen vorbereiten und im Ereignisfall angemessen und effizient reagieren.</p> <p>Die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituation (KOVE) ist die Stelle innerhalb des Bundesamts für Verkehr, welche genau für solche Aufgaben geschaffen wurde. Sie stellt sicher, dass der Verkehr sich auch auf Ausnahmesituationen vorbereitet und ein Krisensystem hat, um die öV Branche koordiniert durch eine solche Krise zu führen.</p> <p>Aus den Erfahrungen der Pandemie, bei der die Systemführerinnen SBB und PostAuto zum ersten Mal im Einsatz standen, wurden wichtige Anpassungen am ursprünglichen Konzept vorgenommen.</p>
	<p>Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (VKOVA)</p> <p>Unter anderem wurden die beiden ursprünglichen Verordnungen VVTA und VKOVE überarbeitet und im August 2024 neue durch eine einzige Verordnung ersetzt. Die neue Verordnung heisst: <u>Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen</u>. Sie ist die rechtliche Grundlage für alle Arbeiten, welche die KOVE-Beauftragten ausführen und auch für die Systemführerinnen SBB und PostAuto.</p> <p>Die neue Verordnung beschreibt, wie sich der öffentliche Verkehr auf Ausnahmesituationen vorbereiten muss. Sie legt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Ausnahmesituationen relevant sind (z. B. Strommangellage, Pandemie) - Welche Zuständigkeiten die drei Systemführerinnen (SBB, PostAuto, VMZ ASTRA) haben - Welche Organisationen sich wie vorbereiten müssen - Welche Aufgaben in der konkreten Ausnahmesituation übernommen werden
	<p>Ausnahmesituationen gemäss VKOVA</p> <p>Die VKOVA legt fest, was eine Ausnahmesituation ist. Bei den Ausnahmesituationen gemäss VKOVA handelt es sich um Ereignisse, die ein grosses Schadenspotential haben und die ganze Schweiz oder zumindest mehrere Kantone betreffen und damit zu einem Koordinationsbedarf im Verkehr führen.</p> <p>Zurzeit gibt es zehn Gefährdungen die als KOVE-Ereignis (Ausnahmesituation) festgelegt sind. Diese sind: Erdbeben, Sonnensturm, Strommangellage, IKT-Ausfall, Blackout, AKW-Unfall, Pandemie, Terrorismus, Cyberangriffe und der bewaffnete Konflikt.</p> <p>Die KOVE befasst sich also grundsätzlich nur mit Ereignissen dieser Tragweite und versucht Strategien zu entwickeln, um bei solchen Ereignissen weiterhin den Verkehr aufrecht zu erhalten.</p> <p>Die Prozesse und Konzepte der KOVE werden den KOVE-Beauftragten jedoch auch helfen, im eigenen Unternehmen gewisse Strukturen und Pläne zu entwickeln für Ereignisse, die unterhalb dieser KOVE-Schwelle liegen.</p>
	<p>Verantwortlichkeiten gemäss VKOVA</p> <p>Die Verordnung VKOVA legt neu auch die Verantwortlichkeiten im Rahmen der Vorbereitung fest:</p>

	<pre> graph TD LG[„Liste der Gefährdungen“] --> SV[„Strategische Vorgaben Organisationen zur Systemführung“] SV --> OM[„Operative Massnahmen TU/ISB“] LG --> LOK[„Leitungsorgan KOVE“] LOK --> BGK[„BAV Geschäftsstelle KOVE“] BGK --> OSFS[„Organisationen zur Systemführung SBB und PostAuto AG“] OSFS --> KB[„KOVE Beauftragte/r“] OSFS --> TUII[„Transportunternehmen / Infrastrukturbetreiber“] KB --> OM TUII --> OM KFS[„KFS Kantone“] --- VP[„Verbindungen personen“] --- TUII </pre>
	<p>Das Leitungsorgan KOVE, ein Gremium aus Vertretern des Bundes und der Kantone, definiert auf welche Gefährdungen sich der öffentliche Verkehr vorbereiten muss. Die entsprechenden Gefährdungen sind in der «Liste der Gefährdungen» auf dem Internet einsehbar.</p> <p>Die Systemführerinnen erarbeiten für die entsprechenden Gefährdungen sogenannte Gefährdungsdossiers. Diese legen fest, welche übergeordneten Massnahmen beispielsweise in einer Strommangellage, bei einer Evakuierung etc. angewandt werden müssen.</p> <p>Basierend auf diesen Dossiers prüfen die Transportunternehmen, wie sich das eigene Unternehmen konkret vorbereiten kann, um sicherzustellen, dass die Massnahmen umgesetzt werden können.</p> <p>Zurzeit werden diese Gefährdungsdossiers erarbeitet. Ein konkretes Beispiel gibt es schon, nämlich die Strommangellage. Für diese Ausnahmesituation gibt es schon das Bewirtschaftungsmodell öV. In diesem wird detailliert festgehalten, was in einer Strommangellage zu tun ist.</p> <p>Weitere Dossiers werden in den kommenden Jahren schrittweise erstellt und publiziert mit dem Ziel, für alle Szenarien geeignete Vorbereitungsmassnahmen zur Verfügung zu stellen.</p>
	<p>Neben der Vorbereitung auf solche Ausnahmesituationen schreibt die VKOVA auch Vorbereitungsarbeiten für die Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen vor.</p> <p>Jedes Transportunternehmen muss Strukturen schaffen, um im Krisenfall weiterarbeiten zu können. Dazu gehören ein Krisen- und Kontinuitätsmanagement sowie die Ausbildung eines Notfall- und Krisenstabs. Dies stellt sicher, dass auch in einer Ausnahmesituation übergeordnete Massnahmen umgesetzt werden können.</p> <p>Weiter müssen die Transportunternehmen auf Grundlage der Vorbereitungsmassnahmen der Systemführerinnen eigene betriebliche Vorbereitungen treffen. Ein gutes Beispiel dafür sind die Vorbereitungsarbeiten auf eine mögliche Strommangellage. Dabei haben die Systemführerinnen mit dem Bewirtschaftungsmodell öV in einer Strommangellage die Grundlagen geschaffen, damit sich jedes Transportunternehmen selbstständig auf ein solches Szenario vorbereiten konnte.</p> <p>Je nach Grösse des Unternehmens sind auch die kantonalen Stellen des Bevölkerungsschutzes in die Massnahmenplanung miteinzubeziehen.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass nicht jedes Unternehmen gleich gross ist. Das Notfall- und Krisenmanagement muss stark auf die Grösse des Unternehmens angepasst sein und auch auf den Einsatzbereich. Nur die wenigsten Unternehmen haben ähnliche Kapazitäten wie die Systemführerinnen PostAuto und SBB und daher ist auch eine der zentralen Aufgaben der Systemführerinnen, dass diese alle Transportunternehmen in diesem Bereich unterstützen.</p>
2	Aufgaben Systemführerinnen SBB und PostAuto
	Im Falle von Ausnahmesituation wird die SBB und PostAuto durch das BAV als Systemführerinnen eingesetzt. Damit übernehmen sie die Führung des jeweiligen Teilbereichs.

	<p>Im Normalfall bieten in der Schweiz ca. 200 Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs ihre Transportleistungen an. Sobald eine Ausnahmesituation gemäss VKOVA (bspw. eine Pandemie, Strommangellage, Erdbeben) eintritt, übernehmen die Systemführerinnen die Leitung ihres jeweiligen Teilbereichs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SBB für den Schienenverkehr inklusive Güterverkehr, - PostAuto für den regionalen Personenverkehr auf der Strasse sowie der Städtische Verkehr inklusive Schiff und Seilbahnen. - Die Verkehrsmanagement-Zentrale des ASTRA ist ausserdem für die Nationalstrassen verantwortlich. <p>Normalbetrieb: Eine Karte der Schweiz zeigt verschiedene Transportunternehmen, unterteilt in Schiene (75 Unternehmen) und Nahverkehr/Schiffe/Seilbahnen (120 Unternehmen). Beschriftete Unternehmen umfassen BVB, ZVB, THURBO, SOB, TPG, PostAuto, SBB, RhB, TRN, BLS, RBS, BOB, BLT, VBG, SGV, FLP.</p> <p>Ausnahmesituation: Ein Organigramm zeigt die hierarchische Struktur. Oben steht der Krisenstab Bund / Kantone mit dem Fachstab Verkehr. Darunter sind Taskforce BAV (mit SBB als Systemführerin und anderen Unternehmen wie RhB, SOB, BOB, RBS, TRN, BLS, BLT, THURBO) und Taskforce ASTRA (mit PostAuto als Systemführerin und anderen Unternehmen wie VBG, BVB, TPG, ZVB, SGV) dargestellt. Am unteren Rand befindet sich das VMZ-CH ASTRA. Rechts daneben sind die Armee und die Polizei als weitere Akteure eingezeichnet. Pfeile verdeutlichen die Kommunikationswege zwischen den Akteuren.</p>
	<p>Die SBB als Systemführerin nimmt folgenden spezifischen Aufgaben wahr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die SBB betreibt während 24 Stunden an 365 Tagen den Schienenpersonen- und Güterverkehr auf dem Netz in der Schweiz. Dafür verfügen sie über eine Netzelzentrale und ein professionell aufgebautes Notfall- und Krisenmanagement. • Sie liefert Prognosen und Informationen zur Verkehrslage auf dem Schienennetz Schweiz für die elektronische Lagedarstellung (ELD) der Nationalen Alarm Zentrale (NAZ). • Sie stellt in der Rolle als Systemführerin Schiene die Koordination aller Anordnungen und Empfehlungen bei Krisen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sicher und sind Ansprechpartner für deren Fragen und Anliegen.
	<p>Die PostAuto und SBB arbeiten als Systemführerinnen sehr eng zusammen. Während die SBB den Schienenverkehr führt, führt PostAuto den regionalen Personenverkehr auf der Strasse, den städtischen Nahverkehr sowie Seilbahnen und Schiffahrt.</p>
	<p>Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten ist PostAuto verantwortlich für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Erstellen von Planungsgrundlagen für den öffentlichen Strassenverkehr in Ausnahmesituationen insbesondere die strategischen Vorgaben für die gesamte Branche in Zusammenarbeit mit dem BAV und der SBB. • Die Sicherstellung des Datenaustausch zur NAZ • Das Führen und Aktualisieren des Kontaktverzeichnis mit allen KOVE-Beauftragten • Unterstützen der kantonalen Behörden mit Verbindungspersonen pro Kanton, analog den Notfallmanagern der SBB • Zusammen mit der SBB die Schulung der KOVE-Beauftragten Personen sicherstellen.
3	Aufgaben TU und Verantwortlichkeiten KOVE-Beauftragte
	<p>Bei den Aufgaben und Verantwortlichkeiten wird zwischen Vorbereitungsaufgaben und der eigentlichen Ausnahmesituation unterschieden. In der Vorbereitung haben die KOVE-Beauftragten folgende Aufgaben zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation: Sicherstellen der Kommunikation zwischen Systemführerinnen SBB und PostAuto und dem eigenen Unternehmen. • Notfallpläne: Erstellen und pflegen interner Notfallpläne gemäss Vorgaben VKOVA oder der Systemführerinnen. Erarbeiten oder pflegen des Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement des eigenen Unternehmens.

	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung VKOVA: Bei konkreten Vorgaben der Systemführerinnen müssen diese durch die KOVE-Beauftragten umgesetzt werden. Ausbildung: Teilnahme an Schulungen der Systemführerinnen und evtl. auch an Übungen. Die erste Schulung mittels E-Learning ist im Winter 2025/26 geplant.
	<p>Sollte eine Ausnahmesituation wie beispielsweise eine Pandemie, Stromangellage oder ähnliches tatsächlich eintreten, dann wird es ganz konkrete Massnahmen geben, welche die Systemführerinnen kommunizieren. Die KOVE-Beauftragten müssen in einem solchen Fall:</p> <ul style="list-style-type: none"> die Kommunikation zwischen Systemführung und Unternehmen sicherstellen. Beispielsweise mit der Teilnahme an den regelmässigen Systemführer-Calls. die konkrete Umsetzung der Notfallpläne im Unternehmen sicherstellen. <p>Die Weisungen der Systemführung (Art. 17 VKOVA) an Ihr Unternehmen weiterleiten und die Umsetzung im eigenen Unternehmen sicherstellen.</p>
4	Stand Projekt KOVE-Beauftragte
	<p>Die KOVE-Beauftragten sollen das notwendige Rüst- und Werkzeug erhalten, um die Arbeit sowohl in der Vorbereitung als auch in der eigentlichen Ausnahmesituation gut durchführen zu können.</p> <p>Zwei zentrale Elemente werden die Systemführerinnen und das BAV zur Verfügung stellen können. Zum einen eine Grundschulung mittels E-Learning, zum anderen ein KOVE-Handbuch, welches vom BAV zur Verfügung gestellt wird.</p> <p>Zurzeit wird ein E-Learning erstellt. Dieses wird als Grundschulung für alle KOVE-Beauftragte voraussichtlich im Dezember/Januar zur Verfügung stehen. Es umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> Eine Einführung in die KOVE mit den entsprechenden Elementen der Systemführerinnen Ein Modul über das Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements sowie der Stabsarbeit <p>Das E-Learning wird in allen drei Landessprachen zur Verfügung stehen. Die KOVE-Beauftragten werden entsprechend durch die Systemführerinnen benachrichtigt, sobald das E-Learning verfügbar ist.</p> <p>Zukünftig sollen weitere Kurse im Bereich Krisen- und Stabsarbeit angeboten werden. Es ist geplant, das KOVE-Handbuch gleichzeitig mit dem E-Learning zu lancieren damit die KOVE-Beauftragten eine gute Grundlage haben, um die Arbeiten in Angriff zu nehmen.</p>
	<p>Folgende Elemente umfasst die zukünftigen Arbeiten der KOVE-Beauftragten, wenn Sie nächstes Jahr die Ausbildung absolviert haben und Ihr Notfall- und Krisenmanagement überprüft, haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein Notfall- und Krisenhandbuch, welches alle relevanten Prozesse Ihres Unternehmens abbildet. Viele Unternehmen haben schon ein solches Handbuch. Ziel ist es, dass auch die Terminologie bei allen KOVE-Beauftragten gleich oder zumindest ähnlich ist. Ein Kontaktverzeichnis mit allen internen, aber auch externen Kontakten, welche in einer Ausnahmesituation relevant sind. Konkrete Notfall- und Krisenpläne. Die meisten Unternehmen haben schon bspw. einen Pandemieplan, welcher festlegt, was das Unternehmen in einem solchen Fall tun muss. Auch für die Stromangellage können schon eigene Pläne vorliegen. Die eigenen Mitarbeiter, welche Teil des internen Krisenstabs sind, müssen im Bereich Stabsarbeit ausgebildet werden. <p>Viele dieser genannten Elemente sind in den Unternehmen schon vorhanden oder zumindest Teile davon. In den kommenden Jahren sollen diese Strukturen und Vorbereitungen nun weiterwachsen jedoch immer angepasst auf die Grösse des Unternehmens.</p>
5	Fragen der Teilnehmer
	Die Teilnehmer des KOVE-Calls hatten die Möglichkeit Fragen zu stellen:

	<p><i>Ist die Zunahme von Elektrofahrzeugen in Grossstädten, aber auch im Regionalverkehr, nicht eine Gefahr bei Stromknappheit? Sollte man nicht eher auf Hybridfahrzeuge setzen?</i></p> <p>Tatsächlich stellt die zunehmende Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs Herausforderungen für die KOVE-Szenarien dar. Der Grundsatz der KOVE ist es jedoch immer mit den Transportmitteln zu arbeiten die auch tatsächlich vorhanden sind. Die KOVE nimmt daher keinen Einfluss auf die Beschaffung von Transportmitteln, sondern zieht die sich verändernde Mobilität in ihre laufenden Analysen mit ein und plant die Massnahmen entsprechenden.</p>
	<p><i>Müssen wir im Ereignisfall nur Anfragen der Systemführerinnen beantworten oder auch solche des Kantons?</i></p> <p>Anweisungen kommen grundsätzlich von den Systemführerinnen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass es, insbesondere für grössere Transportunternehmen zentral ist, auch den Dialog mit den kantonalen Stellen zu suchen und entsprechende Vorbereitungsarbeiten mit den Fachstellen der Kantone abzustimmen.</p>
	<p><i>Wie sieht die Kommunikation im Falle eines Blackouts aus?</i></p> <p>Im Szenario eines Blackouts der Stromversorgung in einem grossen Teil der Schweiz, wird der öffentliche Verkehr weitgehend stillstehend. Die Kommunikation, nicht nur des öffentlichen Verkehrs, wird kaum mehr aufrecht zu erhalten sein.</p>
	<p><i>Wäre es möglich ein Template/Vorlage für das Krisenhandbuch zur Verfügung zu stellen?</i></p> <p>Die Systemführerinnen haben das Bedürfnis einer Vorlage für ein internes Krisenhandbuch erkannt. Es wird versucht mit der Lancierung des E-Learnings auch eine Vorlage für ein Krisenhandbuch oder spezifische Anhänge im KOVE-Handbuch bereitzustellen.</p>
	<p><i>Welchen Hintergrund/Fachwissen benötigt der KOVE-Beauftragte?</i></p> <p>Die Systemführerinnen haben eine Stellenbeschreibung erstellt. Diese wird als Anhang zum vorliegenden Protokoll versandt.</p>