Information für

Transportunternehmen (TU)
Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)
Besteller (BAV, Kantone und Gemeinden)
Weitere Betroffene und Interessierte

Bern, 25. Juli 2025

# Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen: Information zur Aktualisierung und Ergänzung der VöV-Branchendokumentation per 25.07.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen

Am 3. Oktober 2023 konnte die VöV-Branchendokumentation «Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen» publiziert werden.
Die Unternehmen der öV-Branche sowie die Besteller wurden durch die Systemführerinnen ÖV am 6. bzw. 18.10.2023 informiert und aufgefordert, die Vorbereitungsarbeiten im eigenen Unternehmen anzugehen. Ergänzend hierzu fand am 08.11.2023 ein Systemführer-Call statt, dessen Protokoll (deutsch und französisch verfügbar) für den Einstieg in die Thematik immer noch empfehlenswert ist.

Zwischenzeitlich wurden die zwei zentralen gesetzlichen Grundlagen überarbeitet:

- **Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (VKOVA)**: Die neue VKOVA vom 19.06.2024 ersetzte per 01.08.2024 die beiden Verordnungen VVTA und VKOVE, was die Anpassung der Verweise auf diese gesetzlichen Grundlagen notwendig machte (→ textlich-redaktionelle Anpassungen).
- **Entwurf der Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im öffentlichen Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene (BVOöV, «Bewirtschaftungsverordnung öV»)**: Nach Abschluss der Vernehmlassung wurde am 27.11.2024 der überarbeitete Entwurf vom Bundesrat zur Kenntnis genommen und der Stand der Rechtsetzungsarbeit publiziert (vgl. Details unten).

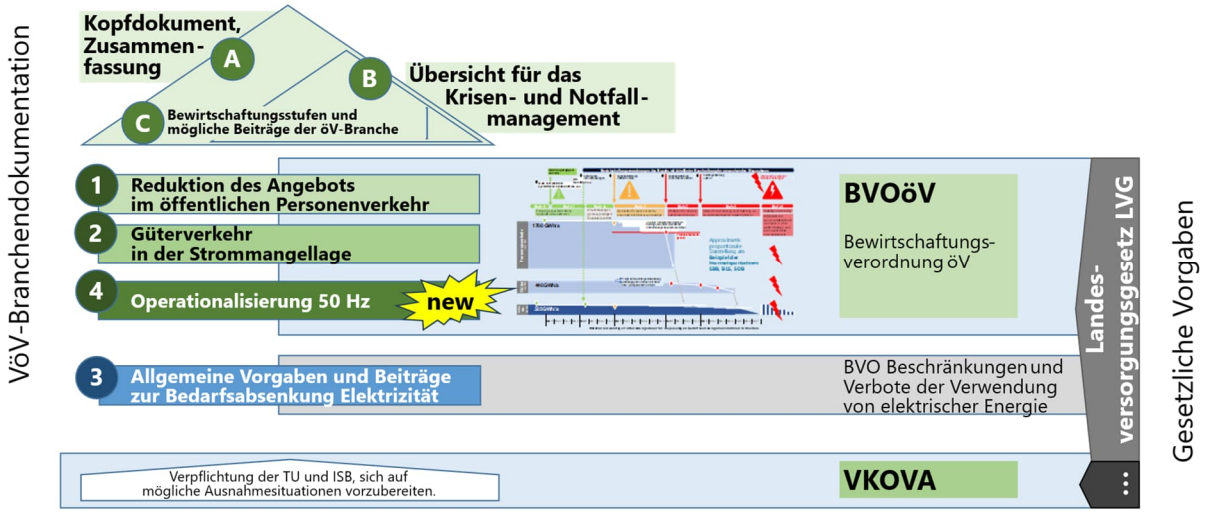
Dies machte eine leichte Überarbeitung der bestehenden Dokumente der VöV-Branchendokumentation erforderlich.

Zudem wird die vierte, bislang ausstehende **Fachdokumentation ❹ «Operationalisierung 50 Hz»** nachgeliefert:

- Sie erläutert die operative Umsetzung des Bewirtschaftungsmodells seitens der Versorgung aus dem 50 Hz-Netz, insb.
  - den Geltungsbereich des Bewirtschaftungsmodells;
  - das Zusammenspiel mit den Verteilnetzbetreibern (VNB).

- Sie dokumentiert zudem die Vorgehensweise und die Instrumente zur Deklaration der 50 Hz-Netzanschlüsse/Messpunkte.

Eine Übersicht über die Aktualisierungen und Ergänzungen geben die unterschiedlichen Grün-Töne in der Grafik inkl. deren Bezug zu den wesentlichen gesetzlichen Vorgaben:




Legende/Farbcode:

| | |
|---|---|
| Textlich-redaktionelle Anpassungen | Inhaltliche Anpassungen |
| Kleinere inhaltliche Anpassungen | **Neuausgabe/Totalüberarbeitung** |

Hinweise zu materiellen Ergebnissen und Veränderungen gegenüber der Erstausgabe vom 03.10.2023 finden sich in Anhang 2.

Neue und konkretisierte Vorgaben zur **Vorbereitung auf eine mögliche Strommangellage** müssen von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs inkl. Schienengütertransportunternehmen aufgegriffen und umgesetzt werden. Eine Auflistung findet sich in Anhang 1.


Jonathan Zimmerli
Leiter Geschäftsstelle KOVE
(Koordination des Verkehrswesens in Ausnahmesituationen)

Tel. +41 58 464 51 82
E-Mail jonathan.zimmerli@bav.admin.ch

Daniel Gerber
Leiter der VöV-Arbeitsgruppe «Strommangellage im öV»

Mob. +41 79 610 18 86
E-Mail daniel.gerber@sbb.ch


Beilagen

Anhang 1 Vorbereitung auf eine mögliche Strommangellage – neue und konkretisierte Vorgaben

Anhang 2 Hinweise zu materiellen Ergebnissen und Veränderungen gegenüber der Erstausgabe vom 03.10.2023

## Anhang 1: Vorbereitung auf eine mögliche Strommangellage – neue und konkretisierte Vorgaben

Unternehmen des öffentlichen Verkehrs inkl. Schienengütertransportunternehmen sind verpflichtet, sich gemäss Art. 11 der Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (VKOVA) auf eine allfällige Strommangellage vorzubereiten. Folgende Punkte kommen per 25.07.2025 neu hinzu oder wurden konkretisiert:

- Es wird empfohlen schon in der Vorbereitung eine Taskforce-Struktur im eigenen Unternehmen zu etablieren. Dabei ist vorgängig zu bestimmen, welche Personen für spezifische Themen verantwortlich sind. Auch die Durchhaltefähigkeit (Doppelbesetzung jeder Position innerhalb der Taskforce) sollte vorgängig organisiert werden (vgl. Summary in Kap. 1 der Dokumentation ❶ Reduktion des Angebots im öffentlichen Personenverkehr).
- Vorbereitung der operativen Umsetzung des Bewirtschaftungsmodells seitens der Versorgung aus dem 50 Hz-Netz (vgl. Summary in Kap. 1 der Dokumentation ❹ «Operationalisierung 50 Hz» ):
    - Interne Voraussetzungen schaffen, insbesondere
        - klare Zuweisung der Aufgabe an eine interne Stelle und eine oder mehrere Person(en);
        - genaue Kenntnis erlangen und aufrechterhalten bezüglich der eigenen Betroffenheit von der «normalen» Grossverbraucher-Kontingentierung sowie der Grenzen des branchenspezifischen Bewirtschaftungsmodells für das eigene Unternehmen;
        - Vorbereitungen treffen für Bereiche und Verbraucher, die von einer Kontingentierung und Sofortkontingentierung betroffen wären;
        - die Kontaktstelle zu den Verteilnetzbetreibern definieren; zudem muss die Reaktions- und Handlungsfähigkeit im Falle einer drohenden oder eintretenden Strommangellage sichergestellt werden können.
    - Probleme und Einschränkungen beim Einsatz von Eigenverbrauchsgemeinschaften ZEV und vZEV aktiv vermeiden (vgl. auch den konkreten Hinweis im Anhang).

Bei dieser Gelegenheit sei auch die Checkliste Vorbereitungsarbeiten auf eine Strommangellage anhand der VöV-Branchendokumentation erwähnt.

# Anhang 2: Hinweise zu materiellen Ergebnissen und Veränderungen gegenüber der Erstausgabe vom 03.10.2023

**Ergebnis der Vernehmlassung der BVOöV und Bilanz zur Umsetzung der Vernehmlassungsinputs der öV-Branche (VöV)**

- Die Anliegen der VöV-Branchenstellungnahme wurden von sehr vielen Vernehmlassungsteilnehmenden aufgenommen und sind im überarbeiteten Entwurf berücksichtigt.
- Insgesamt 60 Stellungnahmen gingen ein. 25 Kantone, 1 interkantonale Konferenz, 2 Parteien (SP und SVP), 7 Dachverbände sowie 12 Transportunternehmen und 13 weitere Organisationen aus interessierten Kreisen haben sich geäussert.
- Die generelle Grundhaltung gegenüber der Verordnung war in der Vernehmlassung durchgehend positiv. Es gingen keine ablehnenden Stellungnahmen ein. Die Anträge zur Anpassung betreffen vor allem Konkretisierungen.
- Im Folgenden werden die inhaltlichen Änderungen erläutert. Eine detailliertere Zusammenfassung aus Optik der öV-Branche steht in deutscher Sprache zur Verfügung: Ergebnisbericht VöV vom 29.11.2025.
- Zahlreiche Kantone kritisierten den Vorschlag, dass beim zweiten Reduktionsszenario im Personenverkehr (Kapazitätsreduktion) **Elektrobusse mit Dieselfahrzeugen ersetzt** werden. Dies stehe im Widerspruch mit den laufenden Bestrebungen zur Dekarbonisierung im strassengebundenen öffentlichen Verkehr.
  → *Im Verordnungsentwurf, den zugehörigen Erläuterungen sowie in der VöV-Branchendokumentation wurde versucht, dies neu zu umschreiben.*
- Vereinzelte Kantone forderten, dass die **Transportunternehmen vorgängig Reduktionspläne ausarbeiten und veröffentlichen**, damit sich die Kantone besser auf ein solches Szenario vorbereiten können.
  → *Ein mit den Systemführerinnen SBB und PostAuto abgestimmter Lösungsansatz wurde neu in die Erläuterungen zum Art. 6 «Information und Kommunikation» sowie in Kap. 7.7 «Vorgehen für das Szenario Angebotsreduktion (PV-Stufe 3)» der Dokumentation Reduktion des Angebots im öffentlichen Personenverkehr aufgenommen.*
- Der Kanton Bern und die KöV forderten, dass nebst dem Autoverlad auch der öV zur **Erschliessung von nicht durch Strassen erschlossenen Ortschaften** von Angebotsreduktionen auszunehmen sei.
  → *Das Anliegen wurde nach vorgängiger Abstimmung mit einem neuen Ausnahme-Artikel aufgenommen (Art. 4): «Die Kantone können im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) für Ortschaften, die nicht durch Strassen erschlossen sind, Ausnahmen von den Massnahmen nach Artikel 3 festlegen.» In der Dokumentation Reduktion des Angebots im öffentlichen Personenverkehr wurde dies mit einem neuen Kap. 5.7.5 berücksichtigt.*

Fazit: Mit den zusätzlich aufgenommenen Punkten bietet der am 27.11.2024 publizierte Stand der Rechtsetzungsarbeiten eine reife und solide Grundlage für den hoffentlich nie eintretenden Fall einer schweren Strommangellage.

**Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Arbeiten an der neuen Fachdokumentation ❹ «Operationalisierung 50 Hz»**

- Das Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen gilt nicht nur für die Schweiz, sondern auch für das Fürstentum Liechtenstein.
  → *Dies gilt es insbesondere für die nächste Nachdeklaration der 50 Hz-Netzanschlüsse/Messpunkte zu berücksichtigen (vgl. Kap. 6.2).*

- Klärungen zum Thema der Eigenverbrauchsgemeinschaften (ZEV, vZEV, LEG), die mit Unterstützung des BWL, SBB und OSTRAL erfolgten **bestätigten die Vermutung, dass für den öV betriebsnotwendige Verbraucher nicht in ZEV- oder vZEV-Lösungen eingebunden werden sollten bzw. gegebenenfalls daraus herausgelöst werden müssen!**
  → *Siehe Hinweise im Summary, Kap. 1 sowie Details in Kap. 6.4.*

- Für Verladeanlagen braucht es eine besondere Operationalisierung, weil diese auch von Unternehmen betrieben werden, die weder TU/EVU noch ISB sind.
  → *Neues Kapitel 2.3 in der Dokumentation Güterverkehr in der Strommangellage.*

**Weitere erwähnenswerte Anpassungen bzw. berücksichtigte Veränderungen**

- Das Angebot für den begleiteten kombinierten Verkehr («Rollenden Landstrasse») wird per Ende 2025 eingestellt. Das bisherige Kap. 6 sowie alle Hinweise wurden bereits für diese Ausgabe aus der Dokumentation Güterverkehr in der Strommangellage gelöscht.