

## Der Personaldienstleister MEV Schweiz nach 15 Jahren

Die Landesausstellung „Expo.02“ bildete im Jahr 2002 den Startschuss für die Expansion des damals in Deutschland bereits etablierten Bahnpersonaldienstleisters MEV in die Schweiz. Zu Beginn von verschiedenen Seiten skeptisch beäugt, ist das Unternehmen mit inzwischen 138 Mitarbeitern, davon etwa 75 Lokomotivführern, zu einer festen Grösse in der Schweizer Bahnlandschaft geworden.

### Expo als Einstieg

Schon als nach der Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel im Herbst 2001 kurzfristig der Autoverlad zwischen Göschenen und Airolo reaktiviert werden musste, hatte sich MEV darum bemüht, die dafür benötigten Lokomotivführer zu stellen. Das scheiterte aber am Widerstand innerhalb der SBB, wie Geschäftsführer Tommaso di Benedetto Mitte November bei einem Informationsanlass in Basel erzählte. Der gelernte Speditionskaufmann leitet die Geschicke der MEV Schweiz AG seit der Gründung im Jahr 2002.

Wenig später bot die Landesausstellung „Expo.02“, die den beim SBB-Personenverkehr herrschenden Personalmangel erneut

verschärfte, Gelegenheit für den ersten Auftrag: Zwölf deutsche S-Bahn-Lokomotivführer halfen ab Mai 2002 im S-Bahn-Verkehr Basel – Frick / Laufenburg aus, um SBB-Lokomotivführer für den Expo-Verkehr freizusetzen. Zugleich wurden ab Juni 2002 weitere zwölf Lokomotivführer für die Division Infrastruktur ausgebildet und dieser für die Standorte Arth-Goldau, Olten, Luzern, St. Gallen und Muttenz überlassen. Die Hälfte des damals angestellten Personals arbeitet immer noch bei MEV. Den definitiven Durchbruch brachte 2003 die Betriebsübernahme der Wiesentalbahn durch die SBB, für die MEV Schweiz in den ersten sechs Monaten sämtliche Lokomotivführer sowie das Kontroll- und Leitstellenpersonal stellte. Nach der Einführungsphase übernahm deutsches Personal der Schwestergesellschaft aus Mannheim den Betrieb.

In den folgenden Jahren fasste MEV in der Schweiz immer stärker Fuss und ist heute mit Abstand das grösste Unternehmen für Leih-einsätze von Lokomotivführern. Das Personal ist mit unbefristeten Arbeitsverträgen angestellt; das Auslastungsrisiko liegt bei MEV. Zu den Lokomotivführern kommen noch 30 Sicherheitswärter, ein halbes Dutzend Mon-

teure und Bediener für die unternehmen-eigenen Baustellen-Warnanlagen und fünf Visiteure. Letztere führen im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) Betriebskontrollen bei Güterzügen durch. Da zahlreiche Güterbahnen, unter anderem SBB Cargo und BLS Cargo, MEV-Lokomotivführer einsetzen, kommt es nicht selten vor, dass MEV-Visiteure ihre Kollegen im Führerstand kontrollieren.

### Vielseitig einsetzbares Personal

Alle grossen Schweizer Normalspurbahnen und mehrere Meterspurbahnen zählen zu den MEV-Kunden. Die Einsatzdauer liegt in der Regel zwischen drei und zwölf Monaten. Kurzfristige Anfragen, etwa zur Abdeckung von Verkehrsspitzen oder zur Kompensierung krankheitsbedingter Ausfälle, nimmt die rund um die Uhr betreute Leitstelle entgegen. Gerade bei kleineren Bahnunternehmen dient der Personalverleiher als Rückfallebene, wenn die eigenen Reserven nicht ausreichen. Mehr als zwei Drittel der Aufträge sind indes planmässige Leistungen, die ein EVU nicht abdecken kann oder will. Mitunter treten die Unternehmen komplette Touren im Jahresfahrplan ab, womit MEV für die vereinbarten Leistungen auch die Personalplanung vollständig übernimmt. Dabei werden die Leistungen immer auf Lizenz und mit Lokomotiven der EVU erbracht; MEV Schweiz verfügt weder über eine EVU-Lizenz, noch über eigenes Rollmaterial.

In der Schweiz decken die MEV-Lokomotivführer eine breite Typenvielfalt ab (siehe Tabelle). Wert gelegt wird auch darauf, einen grossen Teil des Normalspurnetzes abzudecken. Die Leitstelle teilt die Leistungen möglichst so zu, dass die Streckenkunde fortwährend erhalten wird. Die „abgefahrenen“ Strecken trägt jeder Mitarbeiter auf seiner persönlichen Netz-karte ein; deren Vollständigkeit wird zweimal jährlich durch den Betriebsleiter überprüft.

Etwa 35 MEV-Lokomotivführer sind grenzüberschreitend in Deutschland und der Schweiz einsetzbar, einige auch in Österreich. Für mehrere ausländische EVU, die mit Güterzügen in die Schweiz fahren, übernimmt MEV in einem Komplettpaket den Betrieb auf dem schweizerischen Streckenabschnitt mit eigenem Personal.

Neben dem fest angestellten Personal kann MEV bei Bedarf auf einen Pool von (früh) pensionierten SBB-Lokomotivführern zurückgreifen, die sporadische Einsätze leisten.

### Ausbildung als wichtiges Standbein

Zu einem wichtigen Geschäftsfeld hat sich in den letzten Jahren die Ausbildung von Lokomotivpersonal entwickelt. Hierfür stehen MEV sieben Ausbildungslokomotivführer und eigene Prüfungsexperten zur Verfügung. Einen Meilenstein bildete im Jahr 2015 ein Grossauftrag der SBB-Division Personenverkehr: Weil diese einen personellen Engpass nicht mit eigenen Ressourcen beheben konnte,

MEV setzt stark auf die Personalschulung mit KompaKtsimulatoren; die Schweizer Landesgesellschaft soll sich sogar zum gruppenweiten Kompetenzzentrum für Simulatoren entwickeln (Foto: J. Lüthard).

### Typenkunde der MEV-Lokomotivführer

Am 841	20	ES 64 U2 (182)	45
Am 842	1	BR 185, Re 482/484/485	66
Am 843	25	BR 186, Re 486	62
Bm 4/4	1	BR 187	54
Tm 232	11	BR 189, Re 474	55
Tm 234	20	BR 193	25
Tm III	8	RABe 521/523	12
Tm IV	6	RABe 526 Thurbo	6
Ae 6/6	10	RDe 560/561	15
Re 420/421/430/436	66	ETCS-Schulung	50
Re 425	61	GBT-Schulung	32
Re 450	12		
Re 456	3		
Re 460	45	Hinweis: Die Zahlen verändern sich laufend; die hier angegebenen Werte entsprechen dem Stand von Anfang November 2016 (BR 193: Ende Dezember 2016).	
Re 465	53		
Re 620	66		
BR 145	27		



fasste MEV den Auftrag, binnen weniger Monate Personal zu rekrutieren. Man fand es in Frankreich, Italien und – vor allem – Deutschland, wo immer noch viele ausgebildete Lokomotivführer gerne bereit sind, ins „Traumland“ Schweiz zu wechseln. MEV suchte dabei gezielt in Regionen, in denen gerade Neuvergaben von Verkehrsverträgen stattgefunden hatten oder unmittelbar bevorstanden. Wegen der Unsicherheit, die in solchen Situationen für das betroffene Personal fast zwangsläufig entsteht, ist die Wechselbereitschaft jeweils besonders ausgeprägt. Es konnten schliesslich 47 Personen angestellt werden, von denen 44 die sechsmontatige Schweiz-Schulung in den Depots Aarau, Brugg und Zürich Altstetten mit Erfolg beendeten.

Bei der Ausbildung setzt MEV stark auf Simulatoren, nicht zuletzt weil das Trainieren besonderer Betriebssituationen, etwa das Befahren eines Bahnübergangs bei defekter Sicherungsanlage, auf dem dicht belasteten Streckennetz kaum noch möglich ist. Gruppenweit stehen zwölf sogenannte Kompakt-simulatoren zur Verfügung, die den Einheits-

### In vier Ländern aktiv

Die MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH mit Sitz in Mannheim wurde 1999 von der Münchener HSM-Gruppe gegründet. Letztere gehört seit 2015 der Ufenau Capital Partners in Pfäffikon SZ; die neue MEV-Muttergesellschaft fungiert als TEX Holding AG mit Sitz im benachbarten Freienbach. Die vier MEV-Gesellschaften in Deutschland, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden beschäftigen zusammen gut 600 Lokomotivführer. Alle Unternehmen sind unabhängig von anderen Bahnen oder Verkehrskonzernen, was ein neutrales Auftreten gegenüber allen Kunden, ob Staatsbahn oder privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, gewährleisten soll. 2015 erwirtschaftete die Gruppe einen Umsatz von 80 Millionen Euro, davon

drei Viertel im Bereich „Train Operating Services“, der Lokomotivführer- und Eisenbahnbetriebsleiter-Leistungen, die Planung und Disposition sowie die Ausbildung und Schulung umfasst. 20 Prozent des Umsatzes entfielen auf den Bereich Infrastruktur mit Ingenieur- und Sicherheitsdienstleistungen. Dieses Standbein ist in den letzten Jahren stark gewachsen; unter anderem ist es MEV in der Schweiz gelungen, sich zum zweiten grossen Vermieter von mobilen Baustellen-Warnanlagen zu entwickeln. Die restlichen fünf Umsatzprozente brachte der Bereich Leit- und Sicherungstechnik (Montage, Wartung, Reparaturen), mit dem MEV bislang vorwiegend im Raum Berlin aktiv ist. (mr)

führerständen der modernen Bombardier- und Siemens-Lokomotiven nachgebildet sind; in der Schweiz befinden sich in der Regel zwei Geräte in Basel. Auf diesen lässt sich beispielsweise auch die Schulung für den Gott-

hard-Basistunnel inklusive Zulaufstrecken absolvieren. Die benötigten Strecken und Betriebsszenarien entwickelt MEV selbst. Die Simulatoren sind vom BAV für ETCS-Prüfungen zugelassen. (mr)

## Fernbusangebot nach Graubünden wird ausgebaut

Der Kanton Graubünden sieht den Fernbus als grosse Chance, um den Tourismuskanton an die nahen Metropolitanräume Milano und München anzubinden. Dies soll als Ergänzung zum bestehenden Bahnangebot geschehen, das nicht für alle Zielgruppen als attraktiv eingestuft wird.

Erste Erhebungen zeigen, dass ein Drittel der Fernbusreisenden von der Bahn abgewandert sind. Ein weiteres Drittel wäre mit dem eigenen Auto oder über eine Mitfahrzentrale gefahren. Das übrige Drittel wäre gar nicht nach Graubünden gekommen. Dank dem Fernbus kann eine preissensible, mehrheitlich jüngere Kundschaft gewonnen und dieser Zielgruppe Mobilität ohne eigenes Auto ermöglicht werden, wie das Bündner Amt für Energie und Verkehr festhält. Das bisherige Angebot werde gut nachgefragt.

Ziel ist es, das gut ausgebaute ÖV-Netz von RhB und Postauto besser auszulasten. Daher ist ein zentraler Halteort der Fernbusse mit einfachen Umsteigemöglichkeiten wie auf dem Postauto-Deck über dem Bahnhof Chur von grosser Bedeutung.

### Bisheriges Angebot

Zwischen Chur und München (– Berlin) bietet Flixbus vier tägliche Verbindungen an (sonn-

tags jeweils leicht veränderte Fahrzeiten): Chur ab 2.55, 8.15, 12.15 und 17.15 Uhr, München ab 9.30, 14.00, 17.25 und 23.20 Uhr. Die Planfahrzeit beträgt vier Stunden zehn Minuten; nachts ist rund eine Dreiviertelstunde weniger vorgesehen. Der Bus um 8.15 Uhr ab Chur wird ab München über Regensburg und Leipzig bis Berlin (an 21.40 Uhr) weitergeführt. Die letzte Abfahrt in München um 23.20 Uhr erlaubt es gar, das kulturelle Angebot der Landeshauptstadt Bayerns zu nutzen und spätabends nach Chur zurückzufahren.

Auch nach Milano stehen vier tägliche Verbindungen im Fahrplan. Die grünen Busse verlassen Chur um 0.30 (Frankfurt – Roma), 2.50 (München – Torino), 14.20 und 18.50 Uhr, Milano um 1.30, 8.00, 13.00 und 23.40 Uhr. Die Reisezeit ist mit drei Stunden 40 Minuten veranschlagt, nachts eine halbe Stunde weniger. Diese vier Verbindungen ergänzen das bestehende ÖV-Angebot, so dass es praktisch rund um die Uhr Reisemöglichkeiten zwischen Chur und Milano gibt.

Von Chur nach Ulm – Stuttgart Flughafen – Frankfurt fährt Flixbus einmal täglich; der aus Torino kommende Bus, Chur ab 4.35 Uhr, trifft nach knapp dreieinhalb Stunden in Ulm ein (Stuttgart Flughafen an 9.00, Frankfurt an 12.20 Uhr). In umgekehrter Richtung beginnt die Fahrt um 16.45 Uhr in Frankfurt; die Ankunft in Chur ist gegen 0.30 Uhr vorgesehen. Diese Verbindung dient in erster Linie der direkten Anbindung des Raums Ulm sowie der zusätzlichen Reisemöglichkeit Stuttgart – Chur in Tagesrandlage.

### Bald IC-Bus nach Chur

Das bestehende Flixbus-Angebot wird ab dem 7. April 2017 um bis zu zwei Verbindungen mit dem IC-Bus von DB Fernverkehr ergänzt. Der Kanton Graubünden will mit dem Ausbau der Verbindung München – Chur einen Markt im Hinblick auf die Elektrifizierung

und die Einführung eines Zweistundentakts aufbauen. Donnerstags bis montags werden die Busse München um 7.10 und 16.10 Uhr verlassen und nach dreieinhalb Stunden die Bündner Kantonshauptstädterreichen. Nach nur fünf Minuten rollen sie weiter in Richtung Italien und treffen mit Halt nur in Como um 14.20 respektive 23.20 Uhr in Milano Lampugnano ein. In der Gegenrichtung fahren die Busse um 7.40 und 15.40 Uhr in Milano ab; die Ankunft in Chur ist um 11.16 respektive 19.16 Uhr, in München um 14.50 und 22.50 Uhr. Dienstags und mittwochs wird je eine Fahrt pro Richtung angeboten (München ab 10.50 / an 16.50, Milano an 18.50 / ab 8.55 Uhr). Da an diesen Wochentagen nur ein statt zwei Fahrer eingesetzt und in Chur eine halbstündige Pause eingeplant wird, verlängert sich die Gesamtreisezeit entsprechend.

### Ausblick

Graubünden verfolgt den Ansatz, den Fernbus als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs weiterzuentwickeln. Als nächster Schritt ist daher die Einbindung in die Informations- und Tarifsysteme des regionalen öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Der Grundsatz „eine Reise – ein Ticket“ soll auch bei der Anreise in die Bündner Feriendestinationen mit dem Fernbus gelten.

Je nach Nachfrageentwicklung ist ein weiterer Ausbau der Fernbuslinien von/nach Graubünden möglich. Im Raum steht eine zweite Verbindung Chur – Ulm mit für den Quellmarkt Süddeutschland attraktiven Fahrzeiten; attraktive Bahnverbindungen sind in dieser Relation bisher nicht vorhanden. Die Ankunft respektive Abfahrt in Chur ist für den frühen Nachmittag vorgesehen. Diskutiert wird auch eine Fernbuslinie in der Wintersaison zwischen dem Raum Mailand und dem Oberengadin; gerade in dieser Relation erreicht der ÖV nur einen sehr niedrigen Marktanteil. (fsch)

**Kein Heft mehr verpassen?  
Mit einem Abonnement  
erhalten Sie die Schweizer  
Eisenbahn-Revue bequem  
und erst noch um 15 Prozent  
günstiger ins Haus geliefert.**