

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe:

- ☐ Lohnabschlüsse für 2023
- ☐ Wechsel im Präsidium zweier Regionalgruppen
- ☐ Anlässe 2023: Die ersten Termine
- ☐ BR zur Weiterentwicklung Güterverkehr

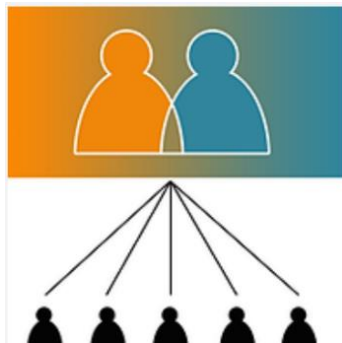
Ihre Ansprechpersonen im Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVöV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentral- vorstand 2022 - 2024	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Mitgliederwerbung	Marco Böttrich	marco.boettrich@bav.admin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Projekte	Toni Büchler	info@tonibuechler.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik, OR & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter GdI	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
Präsidenten Regional- gruppen	Mittelland / Jura	René Knubel	rene.knubel@kvoev-actp.ch
	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Heinz Inderbitzin	heinz.inderbitzin@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Zum Nachdenken: Geteilte Führung ⇒ geteilte Verantwortung

Die neue Arbeitswelt bringt viele Veränderungen mit sich. Führungsarbeit wird immer mehr zur Rolle und verlangt eine Vielzahl neuer Funktionen und Fähigkeiten. Mit einem «Topsharing» können viele dieser Anforderungen durch gelebte Partnerschaft erfüllt werden. Es lohnt sich, in einer stillen Stunde über den Jahreswechsel zu prüfen, ob diese Idee auch bei Ihnen umsetzbar ist.



Neue Arbeitsformen entgrenzen Arbeit in Bezug auf Zeit, Ort, Inhalt und soziale Interaktion. Damit steigert sich die Komplexität der Koordination, die Rollen nehmen zu. Die klare Führung über die Linie mit «Kommandieren – Kontrollieren – Korrigieren» wird abgelöst durch Führung, die immer wieder aushandeln und koordinieren muss. Eine funktionierende Co-Leitung bietet die Chance, komplexe Sachverhalte aus verschiedenen Perspektiven wahrzunehmen und dadurch Spannungsfelder und Risiken frühzeitiger zu erkennen, für Orientierung zu sorgen und bessere Entscheidungen zu fällen.

Performance im Team funktioniert nur, wenn man Interessen von Mitarbeitendengruppen berücksichtigt und ein gemeinsames Verständnis für Ziele entwickelt. Hier trägt der unterschiedliche Zugang zu Menschen und sich ergänzende Kompetenzen eines Führungsduos dazu bei, sowohl den Fokus auf Performance zu richten als auch Sinn und Werte zu schaffen und so den Teamgeist zu fördern.

Die Gestaltung von Veränderungen, das «Change Management», wird Teil des Führungsalltags. Strukturen und Hierarchien verlieren ihre stabilisierende Wirkung. Die Führungskraft ist permanent gezwungen, Dinge infrage zu stellen, Effizienzpotenziale zu identifizieren und Optimierungen anzustossen. Die gute Vertrauensbasis in einem Topsharing hilft, besser zu steuern und Dinge kritisch zu hinterfragen.

Kompetenzen im Umgang mit Stress und Belastungssituationen werden wichtiger. Als Führungsduo wirkt man gleichzeitig als Vorbild für gesundheitliches Verhalten und befähigt einander, selbstgefährdendes Arbeitsverhalten im Team zu erkennen und zu reduzieren.

Eine Organisation kann sich eine Orientierung an den individuellen Ansprüchen und Wünschen weniger Führungskräfte immer weniger leisten. Die Führungsarbeit wird temporärer und wird zur Rolle. Immer mehr geht es darum, die relevanten Führungskompetenzen bei zunehmend eigenständigen Mitarbeitenden zu fördern. Ein Führungsduo ist diesbezüglich Vorbild, weil die Partner unterschiedliche Kompetenzen einbringen, Komplexität und Risiken im Austausch besser erkennen und gleichzeitig für mehr Stabilität sorgen.

Neubesetzung Präsidien / Vorstände in zwei Regionalgruppen RG

Es freut mich sehr, dass für die Regionen Suisse romande / Valais und Mittelland / Jura zwei neue Präsidenten und teils neue Vorstandsmitglieder gefunden werden konnten. An dieser Stelle danke ich **Michel Mermoud** und **Marionna Lutz** herzlich für Ihr grosses Engagement für den KVöV. Und gleichzeitig wünsche ich **René Knubel** und **Nicolas Steinmann** als neue Regionalpräsidenten viel Erfolg und Befriedigung. Details in diesem Bulletin.

Lohnverhandlungen 2023

Die Ausgangslage für die Lohnverhandlungen für 2023 waren sehr herausfordernd. Bei den Unternehmungen schlechter Geschäftsgang als Folge der Coronapandemie und für alle erstmals seit langem eine hohe Teuerung liessen die Ausgangslagen bei Verhandlungsbeginn auseinanderklaffen. Trotzdem konnten befriedigende Abschlüsse erzielt werden. Details in diesem Bulletin.

Weihnachtsgrüsse

Zum Jahresausklang wünsche ich Ihnen angenehme Stunden in fröhlicher und besinnlicher Runde im Kreis von Familie und Freunden, aber auch Ruhe und Zeit zum Entspannen. Gleichzeitig wünsche ich einen guten Start in das neue Jahr und viel Glück und Erfolg bei all Ihren Projekten und Plänen.

Ich bedanke mich für die Treue, die Sie uns entgegenbringen und freue uns darauf, auch im nächsten Jahr für SIE da zu sein. Bis dahin: «Auf Wiederlesen» im neuen Jahr 2023.



Herzliche und weihnachtliche Grüsse. Bleiben Sie gesund und zuversichtlich!

Markus Spühler, Präsident KVöV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Erste Daten der Anlässe 2023	5
2. MGv der Regionalgruppe Suisse romande / Valais 2022	5
3. MGv der Regionalgruppe Mittelland / Jura	6
4. Umzug, Wechsel Arbeitgeber, neue E-Mail?	7
5. Ergebnis Lohnverhandlungen 2023 mit SBB AG / SBB Cargo AG	8
6. BLS AG / BLS Cargo AG: Abschluss der Lohnverhandlungen für 2023	9
7. Weitere Lohnabschlüsse für 2023 – ausgewählte Unternehmen	9
8. BLS plant Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg	10
9. RhB: Weltrekordversuch ist geglückt	11
10. Fahrplan 2025: Eine für die Westschweiz wichtige Überarbeitung	12
11. Weiterentwicklung des Güterverkehrs: 2 Varianten	12
12. Teil Infrastruktur Schiene des Sachplans Verkehr aktualisiert	14
13. Südostbahn baut neue Werkstatthalte	15
14. Acht Kantone kämpfen für Tunnelverbindung in Horgen	15
15. Spatenstich für den Doppelspurausbau im St. Galler Rheintal	16

16. Doppelspurtunnel in Hergiswil.....	17
17. Neues Stellwerk in Olten	18
18. Räte für Ausbau der Intercity-Strecke im Tessin	19
19. Bundesrat: Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB	19
20. Angebote für KVÖV-Mitglieder – wichtiger Hinweis.....	21
21. Mitgliederangebote: Ständige Weiterbildung	21
22. Weihnachtsaktion Volvo	22
23. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	23
24. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs	24

1. Erste Daten der Anlässe 2023

Verschiedene Anlässe sind aktuell in Vorbereitung. Als Agendablocker können Sie folgende Termine schon vormerken:

❑ **Donnerstag, 30. März 2023: Nationaler Anlass CH-1 / 2023**

- ❑ Referent: Daniel Schafer, CEO BLS AG
- ❑ Bern, WylerPark SBB

❑ **Mittwoch, 10. Mai 2023: DV-Anlass im Anschluss an die Delegiertenversammlung DV 2023**

- ❑ Referent: Daniel Novak, Leiter Grossprojekte Flottenbeschaffung SBB
- ❑ Bern, WylerPark SBB

❑ **Dienstag, 21. November 2023: 25-Jahr-Jubiläum KVÖV**

- ❑ Hotel Schweizerhof, Bern



Änderungen bleiben vorbehalten. Sie finden auf unserer Website kvoev.ch/anlaesse/ weitere Informationen, sobald sie vorliegen.

Sie können im Web auf kvoev.ch/anlaesse/archiv/ auch unser Archiv früheren Anlässe besuchen, wo sie jeweils die Präsentationen, ein Résumé und Fotos finden.

2. MGV der Regionalgruppe Suisse romande / Valais 2022

Ein verstärkter Vorstand mit einem neuen Präsidenten –Nicolas Steinmann– und eine Runder Tisch mit zwei wichtigen Leistungsträgern im Regionalverkehr in der Region Genfersee – das war die Mitgliederversammlung 2022.

Nach einer längeren Pause fand die Mitgliederversammlung 2022 der Regionalgruppe Suisse romande / Valais im Parc du Simplon von Renens, der neue Standort der SBB in der Westschweiz, am 19. Oktober 2022 statt.

Im statutarischen Teil wurde die bisherige Präsidentschaft von **Michel Mermoud**, der nach vielen Jahren voller Engagement für den Kaderverband zurücktritt, gewürdigt und verdankt. Anschliessend fand die Wahl des neuen, verstärkten Regionalvorstands statt.



Herzlichen Dank an Michel Mermoud für sein Engagement als Präsident der RG, und viel Erfolg und Befriedigung für Nicolas Steinmann und sein Team im neuen Amt!

Runder Tisch im Anschluss mit Lémanis und RégionAlps

Den zweiten Teil bildete ein Runder Tisch mit den beiden CEOs **Yves Marclay (RégionAlps)** und **Mathieu Fleury (Lémanis)**, moderiert vom neuen Präsidenten der Regionalgruppe, **Nicolas Steinmann**. Der spannende Austausch zeigte den Teilnehmenden auf, welche Herausforderungen die beiden Verkehrsunternehmungen antreffen und mit welchen möglichen Lösungen sie daran arbeiten.

Fotos zum Anlass und die gezeigten Folien finden Sie [in unserem Archiv hier](#).

3. MGv der Regionalgruppe Mittelland / Jura

Im statutarischen Teil standen Wahlen des Regionalpräsidenten, des Vorstandes und der Delegierten im Vordergrund. Danach folgte das Referat von Joëlle Hars zur Bahnstromversorgung.



Durch den Rücktritt der Präsidentin M. Lutz nach 3 Jahren Amtszeit und ihrem beruflichen Wechsel zum BAV stellt sich René Knubel als neuer Präsident zur Verfügung. → Steckbrief im Kasten unten.

30 anwesende Mitglieder der RG Mittelland / Jura waren dazu stimmberechtigt. Vorher machte die Präsidentin, Marionna Lutz, kurz einen Blick zurück zu den vergangenen und nach vorn zu den kommenden Anlässen.

Turnusgemäss werden alle zwei Jahre der RG-Vorstandes und die Delegierten der RG wieder- resp. neu gewählt.

Alle wurden glanzvoll und einstimmig gewählt.

Herzlichen Dank, Marionna, für deinen Einsatz und dein Engagement für einen kraftvollen Kaderverband!

Und herzliche Gratulation und viel Befriedigung im Amt dir, René Knubel, als neuer Präsident, sowie den wieder- resp. neugewählten Kolleginnen und Kollegen!



Alle Namen mit Foto und Kontaktdaten des neuen Regionalvorstandes sowie aller Delegierten finden Sie ebenfalls [auf unserer Website hier](#).

Referat «Bahnstromversorgung»

Im Anschluss an den statuarischen Teil folgte das Referat «Herausforderungen für die Bahnstromversorgung im aktuellen Umfeld» von **Joëlle Hars**, Leiterin SBB Energie. Auch hier haben wir für Sie die Präsentation und Bilder vom Anlass auf unserer Website aufbereitet.

René Knubel, neuer Präsident der Regionalgruppe Mittelland / Jura des KVÖV:

René ist seit 2001 bei der SBB tätig und arbeitet als Senior Squad Member im Anforderungsmanagement bei Fahrplan und Betrieb von SBB Infrastruktur. Er hat ein Ingenieursstudium an der ETH in Lausanne abgeschlossen und erwarb einen MBA der Uni Lausanne. Zusätzlich vertritt er seit 2017 die Interessen der KVÖV als Arbeitnehmervertreter im Stiftungsrat der Pensionskasse der SBB.

4. Umzug, Wechsel Arbeitgeber, neue E-Mail?

Sind Sie kürzlich umgezogen, haben den Arbeitgeber gewechselt oder haben -beruflich oder privat- eine neue E-Mail-Adresse?

Damit wir mit Ihnen im Kontakt bleiben können, bitten wir Sie, uns solche Änderungen Ihrer Koordinaten mitzuteilen. Leider haben wir beim Versand von Mailings, auch des Bulletins- immer wieder «Unzustellbar»-Meldungen.

Wie melden Sie diese Änderungen am einfachsten?

Auf unserer Website kvoev.ch finden Sie ganz unten diese Box: Klicken Sie drauf, und schon können Sie die geänderten Informationen eintragen und uns zuschicken – das ist alles.



Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

5. Ergebnis Lohnverhandlungen 2023 mit SBB AG / SBB Cargo AG

OR-VERTRÄGE

Die Lohnanpassungen 2023 für Kader mit einem Arbeitsvertrag nach Obligationenrecht (OR-Vertrag) werden am 17. Januar 2023 in der SBB-Konzernleitung besprochen. Wir werden Sie darüber informieren.

GAV-VERTRÄGE

Die SBB einigte sich mit der Verhandlungsgemeinschaft auf folgende Lohnmassnahmen 2023, gültig für Mitarbeitende im GAV von SBB AG und SBB Cargo AG:

- Generelle Lohnerhöhung um 1.8% Sockelbetrag von CHF 1'300

Die Löhne aller Mitarbeitenden der Geltungsbereiche GAV SBB und SBB Cargo werden per 1. Mai 2023 um 1.8% erhöht. Wo die Lohnerhöhung auf dem Jahresgehalt - gemessen an einem Beschäftigungsgrad von 100% - geringer ausfällt als CHF 1'300.-, wird der Betrag entsprechend erhöht (Sockelbetrag CHF 1'300.-/Jahr).

- Anhebung der Lohnspektren in den Anforderungsniveaus A bis M

Zur Sicherstellung des Sockelbetrags werden ebenfalls per 1. Mai 2023 die Höchstwerte der Anforderungsniveaus (AN) A, B und C um je CHF 1'300.- erhöht, resp. werden die Höchstwerte der Anforderungsniveaus D bis M um 1.8% erhöht.

- Individuelle Lohnmassnahmen im Umfang von 1% der Lohnsumme

Für die Anwendung des verhandelten Lohnsystems stellen die SBB und SBB Cargo 1% der am 1. Mai 2023 vorliegenden Lohnsumme zur Verfügung.

Von dieser Summe wird ein Betrag im Umfang von 8% für die Ausrichtung von Zusatzanteilen reserviert (Zusatzbudget).

Die individuellen Lohnerhöhungen erfolgen mit Wirkung ab 1. Mai 2023.

- Ausrichtung einer nach Anforderungsniveau abgestuften Einmalprämie

Mit der Lohnabrechnung Januar 2023 richten die SBB und SBB Cargo ihren Mitarbeitenden im Geltungsbereich eine nach Anforderungsniveau und Beschäftigungsgrad abgestufte Prämie zwischen CHF 550 (AN A – E), resp. CHF 425 für die AN F bis J und CHF 300 für die höheren AN K bis M aus. Die Prämie ist sozialversicherungspflichtig, aber nicht in der Pensionskasse versichert.

➔ Die detaillierten Angaben finden Sie [in unserem Newsletter im Internet](#) hier.

Der KVöV sagt dazu:

Für den Kaderverband KVöV waren in diesen Verhandlungen zwei Punkte besonders wichtig. Zunächst sollte mit einer Anhebung der Lohnbänder ein nachhaltiger Beitrag an die aufgelaufene Teuerung erwirkt werden. Ebenso wichtig sind aber auch die Mittel für individuelle Lohnanpassungen. Damit werden die verantwortlichen Führungskräfte bei der Einführung des neuen Lohnsystems gestärkt werden und unterstützen damit gute Leistungen aller Beteiligten für die Bewältigung der grossen Herausforderungen der Unternehmung.

6. BLS AG / BLS Cargo AG: Abschluss der Lohnverhandlungen für 2023

Auch bei der BLS wurden die Lohnverhandlungen für 2023 erfolgreich abgeschlossen. Die BLS einigt sich mit den Sozialpartnern auf Lohnmassnahmen im Umfang von insgesamt 3,2 Prozent der Lohnsumme.

Davon erhalten die BLS-Mitarbeitenden grundsätzlich 2,0 Prozent als generelle Lohnerhöhung und 0,3 Prozent in Form einer Einmalprämie. 0,9 Prozent Erhöhung ergeben sich durch das Lohnsystem (Erfahrungs- und Leistungsanteil) der BLS. Die Einmalprämie beträgt für Vollzeit-Angestellte 300 Franken und wird mit dem Dezemberlohn ausbezahlt. Die Lohnsystemanpassungen werden ab dem 1. April 2023 wirksam. Diese Lohnmassnahmen gelten für die BLS AG und BLS Cargo (Schweiz). Für Busland und BLS Schifffahrt werden separate Lohnverhandlungen geführt und kommuniziert.

Die BLS honoriert damit den Einsatz und die Flexibilität der Mitarbeitenden. Die Sozialpartner loben ausserdem die gut funktionierende Sozialpartnerschaft und den respektvollen Umgang bei der Findung der für alle Seiten positiven Lösung.



«Grosses geleistet»

«Die BLS-Mitarbeitenden haben in den vergangenen Jahren Grosses geleistet», sagt der Leiter Personal, Horst Johner. «Wir können auf diese Weise unseren Dank an die Belegschaft aussprechen und unsere Wertschätzung zeigen.» Die Erhöhung der Lohnsumme sei ein positives und wichtiges Zeichen für die Zukunft – gerade in unsicheren Zeiten, denn «unsere Mitarbeitenden sind der Schlüssel des Erfolgs», betont er.

Positives Signal und Beitrag an die steigenden Kosten

Auch die Verhandlungsdelegation zeigt sich zufrieden mit den Verhandlungen. So seien die generellen Lohnanpassungen ein positives Signal für die Mitarbeitenden der BLS, und die Arbeitnehmenden erhalten einen wichtigen Beitrag an die stetig steigenden Lebenshaltungskosten.

7. Weitere Lohnabschlüsse für 2023 – ausgewählte Unternehmen

Unternehmen	Abschluss
SBB Cargo International	Total 2.75% • Generell keine Erhöhung • Erhöhung der Lohnbänder um 5% mit neuem GAV per 1.1.2023 • Individuell 1.5% • Einmalprämie von CHF 1'200 → Details dazu in unserem Newsletter vom 4. November 2022 .

Login	Total 3.2% per 1.5.23 • Generell 1.8% • Individuell 0.7% der Lohnsumme • 0.7% als einmaliger Teuerungsausgleich • Anpassung der Lohnbänder um +1.8%
SOB	Total 3.35% • Individuell 2% der Lohnsumme • Einmalprämie CHF 1300 entspricht ca. 1.35% der Lohnsumme 2022
Rhätische Bahn RhB	• Rückwirkende Nachgewährung der individuellen Lohnerhöhung von 0.5% aus den Lohnmassnahmen 2022 • generelle Lohnerhöhung von 2.5% • individuelle Lohnerhöhung von 1%
Thurbo	Total 3.3%
Bund	• Teuerungsausgleich 2.5% • Weitere Lohngespräche über nicht ausgeglichene Teuerung im Verlauf 2023
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)	• Individuell zwischen 0.5 bis 3%. Die Teuerungsentwicklung wird weiterverfolgt, mögliche Anpassungen werden im März 2023 verhandelt.

8. BLS plant Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg

Damit ein BLS-Zug sicher fahren kann, müssen einmal pro Woche Servicearbeiten in einer Werkstätte ausgeführt werden. Ohne zusätzliche Werkstätten-Kapazität zeichnet sich ab 2027 eine Service-Lücke ab. Dadurch könnte ein Drittel der BLS-Züge nur verzögert oder nicht mehr im benötigten Umfang gewartet werden.

Kombiniert mit der Situation in Chliforst Nord, bei der sich abzeichnet, dass juristische Verfahren den Bau einer neuen Werkstätte über Jahre verzögern oder gar verunmöglichen, ist das Risiko eines Stillstands zu gross. Deshalb hat sich die BLS entschieden, einen Um- und Ausbau der bestehenden Werkstätte Oberburg zu planen.



Bewährter BLS-Werkstätten-Standort Oberburg

Seit 1977 existiert in Oberburg eine Eisenbahn-Werkstätte und die BLS ist ein wichtiger Arbeitgeber in der Region. Das Areal ist Teil eines Industriegebiets und liegt am BLS-Streckennetz. Um die beste Lösung für den Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg auf Areal zu finden, hat die BLS mit einem Expertengremium zusammengearbeitet. Das Gremium hat der BLS die Variante «Haupt- und Nebengebäude» empfohlen. Damit besteht Platz, um ein zusätzliches Zufahrtsgleis in die Werkstätte zu bauen. Das entlastet den Bahnübergang am Bahnhof Oberburg.

Etappierung

Das Projekt in Oberburg wird bis Ende 2023 weiter ausgearbeitet. Danach soll es dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung vorgelegt werden. Möglicher Baustart in Oberburg ist ab 2026 vorgesehen.

Investitionsbedarf

Erste Schätzungen veranschlagen die Kosten für den Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg auf rund 200 Millionen Franken.

9. RhB: Weltrekordversuch ist geglückt

Es ist vollbracht: Die Rhätische Bahn (RhB) fuhr am 29. Oktober 2022 auf der UNESCO Welterbestrecke vom Albulatunnel in Preda bis zum weltbekannten Landwasserviadukt kurz nach Filisur den längsten Reisezug der Welt. Mehrere tausend Gäste und Bahnfans besuchten den Publikums-event in Bergün oder positionierten sich entlang der Strecke, um diese einmalige Fahrt mitzuerleben.

Das Gelingen des Weltrekords wurde vor Ort von GUINNESS WORLD RECORDS™ offiziell bestätigt. Der Eintrag lautet: «Longest narrow gauge passenger train».

Mit 25 vierteiligen Capricorn-Triebzügen vom führenden Schweizer Hersteller Stadler fuhr die RhB am Samstagnachmittag, 29. Oktober 2022, über die Albualinie. Der 1'906 Meter lange Rekordzug wurde in der Nacht auf Samstag und am Samstagvormittag im Albulatunnel wie eine Perlenschnur aufgereiht. Anschliessend fuhr dieser um 14:20 Uhr in Preda los. Kurz um 15:30 Uhr hatte der Rekordzug sein Ziel erreicht: die spektakuläre Überquerung des Landwasserviaduktes.



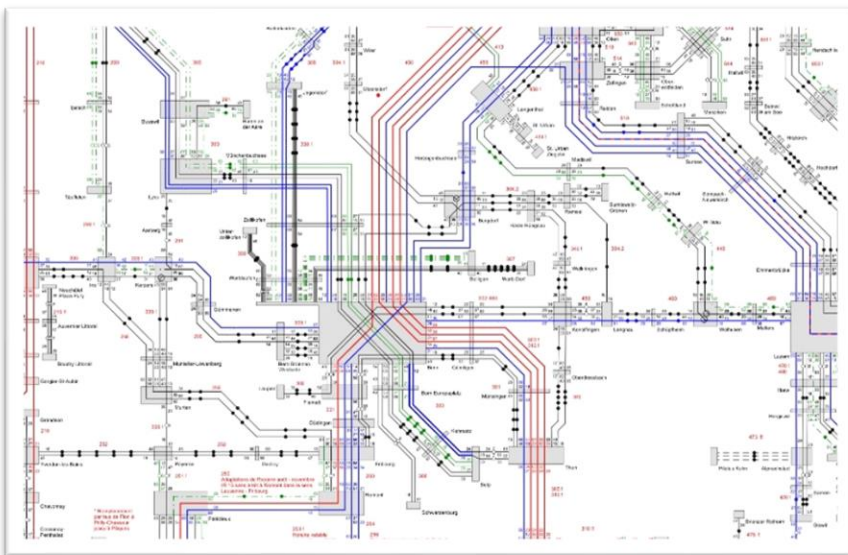
Ein eindrückliches Bahnfest

Ausgangs Bergün wurde ein Festgelände aufgebaut, wo rund 3'000 Besucherinnen und Besucher dem Weltrekordversuch beiwohnten. Auf dem Festgelände zeigte Märklin zudem den Weltrekordzug im Miniformat – mit 25 Capricorn-LGB-Modellzügen und einer Länge von 80 Metern im Grössenverhältnis 1:22.5. Der Weltrekordversuch selbst wurde von zahlreichen TV-Stationen weltweit in ihrer Berichterstattung aufgenommen. Über 120 Medienvertreter aus 15 Ländern verfolgten den Weltrekord live.

10. Fahrplan 2025: Eine für die Westschweiz wichtige Überarbeitung

Seit etwa 20 Jahren (seit Bahn 2000) hat sich das Grundraster des SBB-Fahrplans in der Westschweiz nicht verändert. Alle Angebotsverbesserungen und -Verdichtungen wurden Jahr für Jahr auf diese Basis aufgesetzt. Folglich verfügt der Fahrplan heute nicht mehr über genügend Reserven, um eine gute Pünktlichkeit der Züge zu gewährleisten.

Die SBB ist daher der Ansicht, dass eine grundlegende Arbeit an der Struktur des Zugfahrplans in der Westschweiz durchgeführt werden muss. Die Herausforderung wird darin bestehen, die Baustellen (Unterhalt, Anpassung der Bahnhöfe oder Projekte zur Erhöhung des Angebots) zu realisieren und gleichzeitig die Pünktlichkeit der Züge zu gewährleisten. Bis 2030 sind in der Region Investitionen in Höhe von über fünf Milliarden Franken geplant. Dieses in der Schweiz einzigartige Investitionsvolumen wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern.



Eine entsprechende Überarbeitung der Fahrplanstruktur in der Westschweiz wäre kein Novum: Dies wurde in den letzten Jahren bereits bei der S-Bahn Zürich und im Tessin durchgeführt, mit guten Ergebnissen bei der Pünktlichkeit.

Ein erster Vorschlag zur Anpassung des Fahrplans, der die Implementierung zusätzlicher Fahrzeitreserven vorsah, wurde Anfang des Jahres vorgelegt und von den Kantonen abge-

lehnt. Es wurde beschlossen, gemeinsam mit ihnen an einem neuen Fahrplanentwurf zu arbeiten.

11. Weiterentwicklung des Güterverkehrs: 2 Varianten

Der Bundesrat will den Güterverkehr weiterentwickeln und dabei die energie- und klimapolitischen Ziele sowie die Bedeutung der Bahntransporte für die Versorgungssicherheit der Schweiz berücksichtigen. Er hat beschlossen, zwei Varianten in die Vernehmlassung zu schicken: Die erste Variante sieht modernisierte Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr mit umfassender finanzieller Förderung durch den Bund vor. Die zweite fokussiert auf wettbewerbliche Anreizinstrumente. Dies hätte allerdings zur Folge, dass bedeutende Güterbahnangebote verschwinden und auf die Strasse verlagert würden. Die digitale, automatische Kupplung für den Schienengüterverkehr soll mit beiden Varianten unterstützt werden.

Der Bund hat die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr letztmals vor knapp einem Jahrzehnt angepasst. Er hat damit wichtige Impulse gesetzt und im Bereich der Infrastruktur- und

Raumplanung mehr Planungssicherheit für unternehmerische Aktivitäten geschaffen. Der Schienengüterverkehr konnte indes seinen Marktanteil nicht wie erhofft steigern.

Der von SBB Cargo angebotene Einzelwagenladungsverkehr ist sehr aufwändig geblieben und weiterhin kostspielig. Dabei werden einzelne Wagen von verschiedenen Anschlussgleisen gesammelt und für den Weitertransport in Rangierbahnhöfen zu ganzen Zügen zusammengestellt. SBB Cargo steht entsprechend vor grossen finanziellen Herausforderungen.

Das Parlament hat den Bundesrat angesichts dieser Entwicklung beauftragt, eine Auslegeordnung zur künftigen Ausrichtung des Güterverkehrs vorzulegen. Der Bundesrat berücksichtigt dabei auch die klima- und energiepolitischen Ziele sowie die Versorgungssicherheit. Gemäss der Klimastrategie 2050 wird für den Güterverkehr die Umstellung der Lastwagen auf erneuerbare Antriebe sowie die Verlagerung auf die Schiene angestrebt.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat beschlossen, zwei Varianten zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs in die Vernehmlassung zu geben.

Variante 1: Technisch / organisatorische Modernisierung

Die erste Variante hat zum Ziel, den Schienengüterverkehr technisch und organisatorisch zu modernisieren, die Transportkette Schiene-Schiff zu stärken und dadurch die Treibhausgasemissionen des Gütertransports massgeblich zu vermindern. Der Bundesrat schlägt dazu eine gezielte finanzielle Unterstützung vor. Der Bund soll die Anbieter des Einzelwagenladungsverkehrs finanziell abgelden können. Zudem sind finanzielle Beiträge für die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung vorgesehen. Diese trägt dazu bei, den Schienengüterverkehr einfacher, schneller und günstiger zu machen. Deshalb wird sie von allen europäischen Bahnen koordiniert vorangetrieben. Der Bundesrat schlägt mit dieser Variante zudem vor, Geräte zum Warenumschatz sowie Infrastrukturangebote der Rheinschifffahrt finanziell zu unterstützen und einen Bonus einzuführen, dies in Form eines Verbilligungsbeitrags für den Verlad auf die Schiene. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich für einen Zeitraum von vier Jahren auf rund 600 Millionen Franken. Danach soll das neue System schrittweise eigenwirtschaftlich funktionieren.

Variante 2: Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse

Die zweite Variante verzichtet auf eine staatliche finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs. Schienengütertransporte sollen grundsätzlich im Wettbewerb mit dem Strassen-transport erbracht und finanziert werden. Vorgesehen sind aber auch bei dieser Variante die Unterstützung der Rheinschifffahrt und die Beiträge für die Modernisierung, insbesondere die finanzielle Unterstützung der Branche bei der Einführung der digitalen, automatischen Kupplung. Das ist für den grenzüberschreitenden Verkehr wichtig. Analog zur ersten Variante vorgesehen sind auch die Fördermittel für Geräte zum Warenumschatz und -verlad sowie der «Verlade-Bonus». Diese Variante hat Bundesausgaben von rund 120 Millionen Franken über einen Zeitraum von vier Jahren zur Folge. Der Bundesrat geht davon aus, dass bei dieser Variante der Einzelwagenladungsverkehr mittelfristig eingestellt werden muss und es durch die Verlagerung von Transporten auf die Strasse dort zu einer Zunahme von rund 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr käme. Ein gutes Bahnangebot wäre zudem nur noch dort verfügbar, wo grössere Transportvolumen anfallen – also in den urbanen Gebieten. Der Marktanteil der Schiene würde voraussichtlich um 5 bis 6 Prozentpunkte sinken, im Binnenverkehr um rund 15 Prozentpunkte.

Die Finanzierung der vorgesehenen Massnahmen wird angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes bei der Erarbeitung der Botschaft vertieft zu prüfen sein. Die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs dauert bis am 24. Februar 2023. Die [Stellungnahme von LITRA finden Sie hier](#).

12. Teil Infrastruktur Schiene des Sachplans Verkehr aktualisiert

Die Standorte der geplanten Eisenbahnwerkstätten in Oberburg, Bätterkinden und Yverdon-les-Bains / Aigle werden in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) aufgenommen. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 9. Dezember 2022 die entsprechende Aktualisierung dieses Planungs- und Koordinationsinstruments genehmigt.

Damit sie den Angebotszuwachs bewältigen können, müssen die Bahnunternehmen BLS, RBS und SBB ihre Zugflotten modernisieren und vergrössern. Deshalb brauchen sie auch mehr Platz für ihren Unterhalt. Vor diesem Hintergrund hat die BLS den Um- und Neubau der Werkstätte in Oberburg (BE) beschlossen. Dieses Vorhaben ersetzt das ursprüngliche Projekt in Chlifford Nord, das aus Umweltschutzgründen auf Kritik gestossen war. Der RBS plant ein neues Depot in der Nähe des Bahnhofs von Bätterkinden (BE). Die SBB wiederum wird zum einen die Werkstätten in Yverdon-les-Bains (VD) für die schwere Instandhaltung von Personenzügen nachrüsten und erweitern und zum anderen in Aigle (VD) eine neue Serviceanlage für die leichte Instandhaltung bauen.

Angesichts der Bedeutung dieser Vorhaben, die sich auf Raum und Umwelt auswirken und eine enge Koordination zwischen den verschiedenen beteiligten Akteurinnen und Akteuren erfordern, werden die zukünftigen Werkstätten in den Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene, aufgenommen. Die Kantone Bern und Waadt unterstützen dieses Vorgehen. Nach der Verabschiedung durch den Bundesrat werden diese ihre eigenen kantonalen Richtpläne nachführen können.



Der **Sachplan Verkehr des Bundes** dient dazu, den Verkehr auf Strasse und Schiene, in der Luft sowie auf dem Wasser untereinander und mit der Raumentwicklung abzustimmen. Neben einem allgemeinen Programnteil enthält dieses Instrument verkehrsträgerspezifische Umsetzungsteile, wie den Teil Infrastruktur Schiene. Diese Umsetzungsteile legen für Bundes- und Kantonsbehörden verbindliche Ziele und Grundsätze fest.

13. Südostbahn baut neue Werkstattthalle



Für die Instandsetzung der Züge der Südostbahn sind die Werkstattthallen in Samstagnen nicht mehr effizient. Nun will die SOB eine moderne und grössere Halle bauen.

Die neue Instandsetzungshalle der SOB in Samstagnen soll 160 Meter lang werden. Sie wird doppelt so lang wie die bestehende und bietet Platz für zwei Flirt-Züge.

Veranschlagt sind für den Bau CHF 33 Mio.

14. Acht Kantone kämpfen für Tunnelverbindung in Horgen

Aus Spargründen will der Bund beim Zimmerberg-Basistunnel 2 auf ein Anschlussbauwerk verzichten. Doch der Widerstand wächst, auch auf nationaler Ebene.

Hier im Horgner Gebiet Meilibach soll dereinst ein Bahntunnel von der Seelinie in den Berg abzweigen und in den ebenfalls noch inexistenten Zimmerberg-Basistunnel 2 münden.

Fast 100 Seiten lang ist der Bericht, den das Bundesamt für Verkehr (BAV) letzten Juni veröffentlicht hat. In diesem Bericht informiert das BAV unter anderem über den aktuellen Stand und die geplanten Anpassungen bei den grössten Bahninfrastrukturprojekten. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Zimmerberg-Basistunnel 2, der bis im Jahr 2037 gebaut sein soll. Er wird den heutigen Basistunnel zwischen Zürich und Thalwil bis nach Baar verlängern.

Zwei künftige Bahntunnel am Zürichsee

Die vor Kurzem abgeschlossene Vernehmlassung zeigt: Die Pläne des BAV für den fast 1,5 Milliarden Franken teuren Zimmerberg-Basistunnel 2 sorgen für Unmut. In der Kritik steht allerdings nicht das Projekt an sich, sondern ein bestimmter Bestandteil: ein Anschlussbauwerk.

«Nicht nachvollziehbar»

Dieses Anschlussbauwerk im Basistunnel 2 würde es vereinfachen, in noch späteren Jahren den sogenannten Meilibachtunnel anzubauen. Dieser soll den Basistunnel 2 und die Bahnlinie am Seeufer in Horgen verbinden. Das Anschlussbauwerk wäre also eine Vorinvestition. Doch nun will das BAV auf diese Vorinvestition aus Kostengründen verzichten. Schon letzten Mehrere Verkehrsämter mehrerer Kantone kritisieren dies.

Inzwischen hat auch der Zürcher Regierungsrat sein Unverständnis öffentlich bekannt gemacht. In seiner Vernehmlassungsantwort bezeichnet er den Verzicht als «nicht nachvollziehbar». Ohne dieses Anschlussbauwerk werde der Bau des Meilibachtunnels dereinst teurer und zu «massgebenden Betriebseinschränkungen im Zimmerberg-Basistunnel 2 führen».

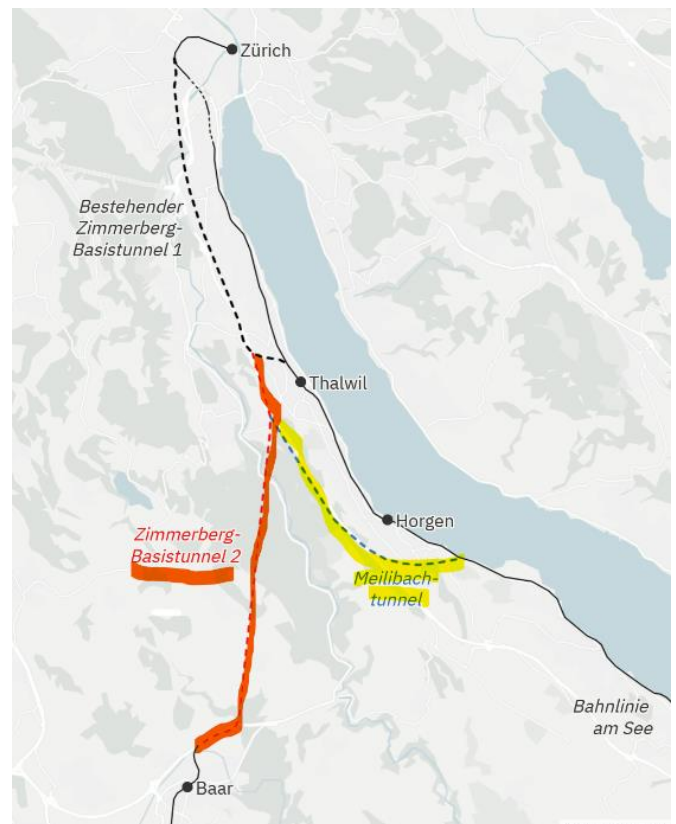
Bis nach Graubünden

Unterstützung erhält Zürich von sieben Ostschweizer Kantonen: In ihrer kürzlich präsentierten gemeinsamen Stellungnahme zum BAV-Bericht fordern auch sie, dass die Vorinvestition für den Meilibachtunnel getätigt wird. Denn der Tunnel ist für einige der Ostschweizer Kantone ebenfalls wichtig, weil er die Kapazität am linken Zürichseeufer erhöht und damit Vorteile für die ganze Linie Zürich – Chur bringt.

Dass das Anschlussbauwerk wieder ins Projekt aufgenommen wird, beantragt auch der politisch unabhängige Planungsdachverband für die Region Zürich und Umgebung RZU. Dasselbe verlangt der nationale Verband öffentlicher Verkehr VÖV, wie sich in dessen Vernehmlassungsantwort zeigt.

Parlament entscheidet

Nach Abschluss der Vernehmlassung ist das Bundesamt für Verkehr dabei, alle eingegangenen Anträge zu analysieren und eine Botschaft für den Bundesrat aufbereiten. Der Bundesrat wird sie wohl nächstes Jahr zuhänden des Parlaments verabschieden. Dieses wird also das letzte Wort über die anstehenden Grossprojekte der Bahninfrastruktur haben.



Der geplante Zimmerberg-Basistunnel 2 (rot), der gewünschte Meilibachtunnel (gelb).

15. Spatenstich für den Doppelspurausbau im St. Galler Rheintal

In Oberriet SG haben Vertreter des Bundesamts für Verkehr, des Kantons St. Gallen, der Gemeinden im Rheintal und der SBB den *Doppelspurausbau im St. Galler Rheintal* eingeläutet. Der Ausbau ermöglicht ab Dezember 2024 einen durchgehenden Halbstundentakt zwischen St. Gallen und Sargans.

Im Auftrag des Bundes baut die SBB die Bahninfrastruktur im St. Galler Rheintal aus. Damit sie ab Dezember 2024 zwischen St. Gallen und Sargans einen integralen Halbstundentakt im Fernverkehr anbieten kann, braucht es zusätzliche Doppelspurabschnitte sowie weitere Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur. Seit August 2022 laufen erste Vorarbeiten wie das Einrichten von Installationsplätzen. Am 19. Oktober 2022 haben Vertreter des BAV, des Kantons St. Gallen, der Gemeinden im Rheintal, der SBB und der beteiligten Bauunternehmungen in Oberriet SG den Spatenstich für den Doppelspurausbau gefeiert.

Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur

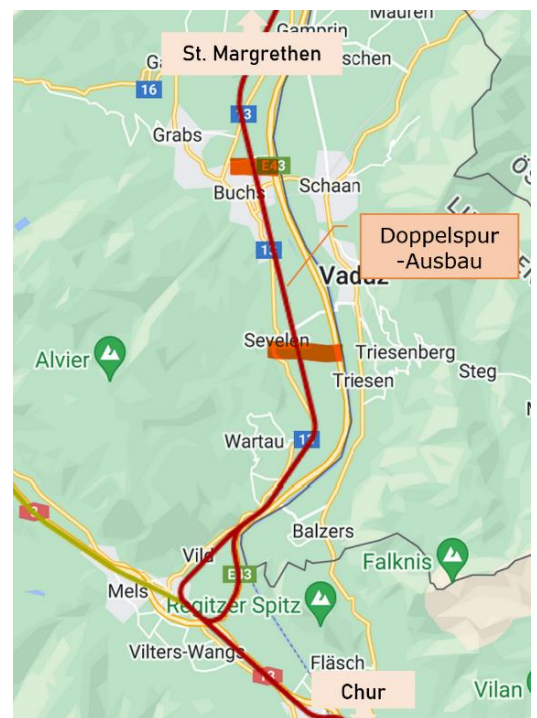
Die nun begonnenen Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis Frühling 2025. Neben den zusätzlichen Doppelspurabschnitten zwischen Sevelen und Buchs SG, in Buchs SG Nord sowie zwischen Oberriet SG und Oberriet SG Nord gehören der Rückbau der ehemaligen Haltepunkte Weite-Wartau und Räfis-Burgerau, Anpassungen am Bahnhof Oberriet SG und der Perronanlagen in Sevelen, der Ausbau des Bahnhofs Rüthi SG zum Kreuzungsbahnhof sowie die Erneuerung der bestehenden Gleise entlang der Doppelspurausbauten zum Projekt.

Die Kosten für das gesamte Vorhaben betragen rund 250 Millionen Franken. Sie werden über den Ausbauschritt 2025 des Bundes (STEP AS 2025) finanziert.

Früherer Abschluss der Arbeiten dank Totalsperre

Auf dem Abschnitt zwischen Rüthi SG und Oberriet SG finden die Bauarbeiten vorwiegend während einer achtmonatigen Totalsperre der Bahnstrecke Buchs SG – Altstätten SG von Ende Februar bis Ende Oktober 2023 statt. Im Vergleich zur Realisierung aller Bauarbeiten während des laufenden Bahnbetriebs können die Arbeiten dank der achtmonatigen Totalsperre gut ein Jahr früher abgeschlossen werden.

Zwischen Buchs SG und Sargans werden die Arbeiten hingegen primär während laufendem Betrieb am Tag sowie während Streckensperrungen in der Nacht und an einzelnen Wochenenden in den Jahren 2023/2024 durchgeführt. Im Vergleich zum ursprünglichen Bauprogramm konnten die Fahrplaneinschränkungen tagsüber dank Optimierungen um drei Monate verkürzt werden, so dass sie von Oktober 2023 bis Juli 2024 dauern. Nachts dauern die Einschränkungen unverändert von Oktober 2023 bis Oktober 2024.



16. Doppelspurtunnel in Hergiswil

Für den Hergiswiler Bahntunnel ist weiterhin Geduld gefragt. Ein Vorstoss verlangt den raschen Bau des Doppelspurtunnels zwischen Hergiswil Dorf und Matt. Die Regierung dämpft die Erwartungen.

Um das Angebot des Zugverkehrs in der Schweiz auszubauen, wird laufend in die Bahninfrastruktur investiert. Der Ausbau wird mittels verschiedener Programme auf nationaler Ebene koordiniert und mitfinanziert. Der Bund hat kürzlich über den gegenwärtigen Stand der Arbeiten informiert. Aufgrund von Bauarbeiten im dicht befahrenen Netz verzögert sich der aktuell laufende Ausbauschritt 2035 schweizweit um drei bis fünf Jahre. «Von der Verzögerung nicht betroffen ist der Doppelspurausbau Staldifeld in Oberdorf», wird Baudirektorin Therese Rotzer in einer Medienmitteilung der Staatskanzlei Nidwalden zitiert. Die Doppelspur werde für den Halbstundentakt zwischen Luzern und Engelberg benötigt.

Entgegen bisherigen Ankündigungen sieht der Bund zudem vor, das Angebotskonzept 2035 zu aktualisieren. Zurzeit werde ein stabiler Fahrplan aufgrund zu kurzer Zeitreserven verunmöglicht. Daneben soll im nächsten Ausbauschritt die Umsetzung erster Etappen von Grossprojekten wie etwa dem Durchgangsbahnhof Luzern geprüft werden. Die Botschaft an das eidgenössische Parlament folgt voraussichtlich 2026.

«Perspektive Bahn 2050» will Angebot in Agglomerationen stärken

Weiter informierte der Bundesrat über die «Perspektive Bahn 2050». Diese dient als Grundlage für künftige Ausbauschritte. So soll das Bahnangebot längerfristig primär auf kurzen und mittleren Distanzen verbessert werden, etwa mit zusätzlichen S-Bahn-Angeboten in Agglomerationen. Der Nidwaldner Regierungsrat stimmt dieser Stossrichtung grundsätzlich zu, wie er in seiner Stellungnahme zur laufenden Vernehmlassung des Bundesrates festhält. «Trotzdem sollen auch ländliche Regionen wie Nidwalden von einem Angebots- und Bahninfrastrukturausbau profitieren können», betont Therese Rotzer.

Bahnanschlüsse seien in der Regel attraktiver als Buserschliessungen. Konkret fordert der Regierungsrat zum wiederholten Mal, den Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof Dorf – der sogenannte «Tunnel kurz» – im nächsten Ausbauschritt aufzunehmen oder mindestens zu vermerken. Der Tunnel in Hergiswil ist für weitere Angebotsverbesserungen auf dem Netz der Zentralbahn zwingend. Daneben erachtet es der Regierungsrat als angezeigt, die Doppelspur Stansstad bis Stans Bitzi in den übernächsten Ausbauschritt der Bahninfrastruktur aufzunehmen. Die Botschaft an das eidgenössische Parlament ist für 2030 geplant.



17. Neues Stellwerk in Olten

Die SBB wollen nochmals 130 Millionen in ein neues Stellwerk in Olten investieren – und denken über den Abriss eines auffälligen Gebäudes nach

Der Bahnhof Olten ist an der Kapazitätsgrenze. Mit einem neuen Stellwerk sind die nächsten Ausbauschritte erst möglich (AS35). Noch offen ist die Zukunft des bekannten Gebäudes, das auf die Tannwaldstrasse hinausragt. Das bestehende Stellwerkgebäude ist am Ende der Lebensdauer. Der Nachweis für die Erdbebensicherheit und der statische Nachweis kann nicht mehr erbracht werden. Von der Betriebszentrale Mitte aus wird das Mittelland mit den Städten Basel, Bern, Luzern und Olten, sowie der Zulauf der beiden NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg gesteuert. Herzstück ist der Kommandoraum mit über 100 operativen Arbeitsplätzen. 350 Mitarbeitende arbeiten in der BZ Mitte.

Welche Stellwerkanlagen werden nun in Olten ersetzt? Zum einen das bestehende Relaisstellwerk des Typs Domino 67, welches aus dem Jahre 1980 stammt und an seiner Leistungsgrenze angelangt ist. Zudem kann auch das Stellwerk 1, ein Schalterstellwerk von 1978 sowie das Stellwerk 3, auch Schalterstellwerk aus dem Jahre 1957 ersetzt werden. Statt teuren Revisionen werden alle bestehenden Anlagen



durch ein zentrales elektronisches Stellwerk (eStw) ersetzt, welches dann auch noch in der Lage ist, die noch nicht zentralisierte Bereiche im Rangierbahnhof auch anzusteuern. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Platzbedarf aber auch der Strombedarf für das eStw viel geringer ist als für die bestehenden Stellwerkanlagen.

18. Räte für Ausbau der Intercity-Strecke im Tessin

Der südliche Teil des Kantons Tessin soll mit dem Zug besser an die Deutschschweiz angeschlossen werden. Neu sollen die Intercity-Züge nicht wie heute nur bis nach Lugano verkehren, sondern weiter bis nach Mendrisio und Chiasso fahren. Diese Erweiterung des Angebots verlangt nach dem Nationalrat nun auch der Ständerat.

Der Bundesrat sprach sich in der Vergangenheit gegen den Vorstoss aus. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga meinte, das Südtessin sei mit Regionalzügen sehr gut an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Zudem sei es nicht Aufgabe des Parlaments zu bestimmen, wo Intercity-Züge halten sollen.

19. Bundesrat: Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB

Der Bundesrat hatte an seiner Sitzung vom 17. Dezember 2021 Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beschlossen. Die Corona-Pandemie hatte zu einer starken Erhöhung der Verschuldung geführt und die Ertragsaussichten der SBB deutlich verschlechtert. Vor der Corona-Pandemie erzielte die SBB angemessene Gewinne. Das Massnahmenpaket des Bundesrates umfasst insbesondere einen Beitrag der SBB zur Verbesserung der Ergebnisse und eine Reduktion der Trassenpreise im Fernverkehr. Die Corona-Pandemie blieb unberechenbar. Das Eidgenössische Finanzdepartement EFD und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK beobachten die Situation gemeinsam mit der SBB weiter und schlagen bei Bedarf weitere Massnahmen vor.

Am 1. September 2021 beauftragte der Bundesrat das EFD und das UVEK, ihm bis Ende 2021 ein Konzept für eine nachhaltige Finanzierung der SBB zu unterbreiten. An seiner Sitzung vom 17.

Dezember 2021 beschloss er Massnahmen, mit denen der Verschuldungsgrad des Unternehmens mittelfristig reduziert wird und seine Rentabilität gestärkt werden kann. Die Massnahmen zielen auf eine nachhaltige Finanzierung ab und werden von Bund und SBB gemeinsam getragen. Sie sehen Folgendes vor:

❑ **Ergebnisverbessernde Massnahmen der SBB:**

Ergänzend zu den bereits eingeplanten namhaften Sparmassnahmen wird die SBB ab dem Jahr 2024 weitere Kostensenkungen und/oder Ertragsoptimierungen von jährlich 80 Millionen Franken umsetzen. Bis 2030 soll das Ergebnis so um insgesamt rund 500 Millionen Franken verbessert werden. Der Bund als Eigner wird diese Erwartung dem SBB-Verwaltungsrat schriftlich mitteilen. Die konkrete Umsetzung liegt in der operativen Verantwortung der SBB. Sie kann in diesem Zusammenhang auch Anpassungen in der Fernverkehrskonzession beantragen.

❑ **Reduktion der Trassenpreise im Fernverkehr:**

Der Trassenpreis fällt als Entgelt für die Benutzung des Schienennetzes an. Der Deckungsbeitrag ist ein Element des Trassenpreises. Er wird als Prozentsatz des Verkehrsertrags in der Fernverkehrskonzession festgelegt. Mit dieser Abschöpfung eines Teils der Gewinne des Fernverkehrs kann ein höherer Anteil der Infrastrukturkosten gedeckt werden. Wenn der Deckungsbeitrag reduziert wird, müssen im Gegenzug die aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) geleisteten Betriebsbeiträge für die Infrastrukturbetreiber erhöht werden. Nach aktueller Planung der SBB würde der Fernverkehr bei unveränderten Trassenpreisen in den nächsten fünf bis sieben Jahren Verluste erzielen. Aus der Reduktion des Deckungsbeitrags soll der Fernverkehr von 2022 bis zum Konzessionsende 2029 um insgesamt 1,5 bis 1,7 Milliarden Franken entlastet werden. Ziel ist, dass die SBB im Fernverkehr mittelfristig wieder einen angemessenen Gewinn erzielen kann. Zum Ausgleich der zusätzlichen Belastung des BIF wird der Bund bis Mitte 2022 einen Lösungsvorschlag ausarbeiten. Neben einer Erhöhung der Bundesbeiträge in den BIF wird dabei auch eine Erstreckung der Frist für die Rückzahlung der Verschuldung des BIF geprüft.

❑ **Prüfauftrag Ausbau Infrastruktur:**

Aufgrund des grossen Volumens und der Komplexität des Ausbaus schritt 2035 ist aus heutiger Sicht damit zu rechnen, dass es in der Umsetzung zu zeitlichen Verzögerungen kommen wird. Das Bundesamt für Verkehr BAV und die SBB werden die Ausbaupläne, insbesondere den Zeitplan, gemeinsam aktualisieren. Verzögerungen würden den Investitionsbedarf der SBB entlasten.

Diese Massnahmen sollten es den SBB ermöglichen, den Verschuldungstrend zu brechen und die Nettoverschuldung bis ins Jahr 2030 wieder auf die Zielgrösse (6,5 x EBITDA) zurückzuführen. Damit wird das Unternehmen in die Lage versetzt, die in den 2030er-Jahren anstehenden Investitionen zur Umsetzung des Ausbaus schritt 2035 zu tätigen.

Des Weiteren wird der Bund den Finanzierungsbedarf der SBB bis Ende 2022 weiterhin mittels Tresorerie-Darlehen decken. Die Limite für langfristige Darlehen wird von 3 Milliarden auf 3,5 Milliarden erhöht, jene für kurzfristige Tresorerie-Darlehen wird von 950 auf 450 Millionen gesenkt.

Mit einer Anpassung von Artikel 20 des SBB-Gesetzes sollen zudem die Rahmenbedingungen für die Gewährung von Tresorerie-Darlehen und Darlehen über den Bundeshaushalt sowie deren

Umwandlung in Eigenkapital geklärt werden. Tresorerie-Darlehen werden ausserhalb der Finanzierungsrechnung gewährt und fallen deshalb nicht unter die Restriktion der Schuldenbremse.

Die Corona-Pandemie bleibt unberechenbar. EFD und UVEK werden die Situation gemeinsam mit der SBB weiter beobachten und bei Bedarf weitere Massnahmen vorschlagen.

20. Angebote für KVöV-Mitglieder – wichtiger Hinweis

Auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/> «Angebot für Mitglieder» finden Sie Hinweise zu einer Anzahl Produkten und Dienstleistungen, die Sie als Mitglied des Kaderverbandes vergünstigt beziehen können. Schauen Sie hinein, es lohnt sich, die geldwerten Vorteile zu nutzen.

Wenn Sie sich für eine Leistung interessieren und Sie bei gewissen Produkten mitgeteilt bekommen, dass diese Vergünstigungen für KVöV-Mitglieder nicht bestehen, verweisen Sie auf den Vertrag des KVöV mit Angestellte Schweiz (AS). In diesem Vertrag hat der KVöV mit Angestellte Schweiz vereinbart, dass KVöV-Mitglieder die Leistungen zu den gleichen Bedingungen wie die AS-Mitglieder beziehen können.

Bitte melden Sie solche Ereignisse auch an info@kvoev-actp.ch, damit wir mit dem Anbieter die Angelegenheit klären können.

21. Mitgliederangebote: Ständige Weiterbildung

Bringen Sie sich auf den neuesten Stand. Erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und / oder Selbstkompetenzen und erhöhen Sie damit Ihre Arbeitsmarktfähigkeit. Zusammen mit unserem Partner Angestellte Schweiz bieten wir für unsere Mitglieder einen ganzen Strauss von Kursen und Seminaren an.



Schauen Sie sich das ganze Weiterbildungsangebot hier an: weiterbildung@angestellte.ch.

Die nächsten Kurse

- ❑ Kommunikation - authentisch und wertschätzend
07.02.2023, Webinar 1 h / 16.30 - 17.30 Uhr
- ❑ Die drei Säulen der beruflichen Vorsorge
08.02.2023, Webinar / 1 h 12 - 13 Uhr
- ❑ Erfolgsfaktor Körpersprache im beruflichen und privaten Leben
06.03.2023, Webinar / 1 h 12 - 13 Uhr
- ❑ Kommunikation - authentisch und wertschätzend
07.03.2023, Tageskurs / Olten

22. Weihnachtsaktion Volvo

Volvo schenkt allen Mitgliedern des KVöV einen Gutschein über CHF 500 für den Kauf eines Volvo Neuwagens und wünscht schöne Festtage.

Der Gutschein ist zusätzlich zu den Mitgliederrabatten anwendbar. [Hier erfahren Sie mehr](#) über die Zusammenarbeit mit Volvo Car Switzerland.

VOLVO

Gutschein

Wir wollen unsere Partnerschaft feiern.
Als kleines Dankeschön schenken wir allen Mitgliedern des Kaderverbandes
des öffentlichen Verkehrs (KVöV) diesen Gutschein im Wert von CHF 500.–.
Dieser kann beim Kauf eines Volvo Neuwagens bis zum 31. März 2023 eingelöst werden.

Volvo wünscht Ihnen frohe Festtage.

GUTSCHEIN

IM WERT VON
CHF 500.–*

Name: _____

Vorname: _____



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV
Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP
Association des cadres des transports publics ACTP

*Der Gutschein ist nicht übertragbar. Keine Barauszahlung. Dieses Angebot ist mit allen kommerziellen Verkaufsaktionen und Geschäftskunden-Nachlässen kombinierbar. Gültig bis 31.03.2023 bei allen offiziellen Volvo Vertretern in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein.

23. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

Alle Informationen und laufende Updates: <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/>

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Rechts-
beratung
KVöV | <ul style="list-style-type: none">□ Unentgeltliche Beratung, Unterstützung und Vertretung für KVöV-Mitglieder in allen Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/ |
| Privatrechts-
schutz | <ul style="list-style-type: none">□ Coop-MULTI-Rechtsschutz: Verkehrs- und Privatrechtsschutz für die ganze Familie des gleichen Haushaltes mit Geltung in ganz Europa und mit Deckung Internet-Rechtsschutz.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz/
http://www.kvoev.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz |
| Weiter-
bildung | <ul style="list-style-type: none">□ Erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und/oder Selbstkompetenzen und erhöhen Sie damit Ihre Arbeitsmarktfähigkeit. Angebote in Zusammenarbeit mit unserem Partner Angestellte Schweiz.
https://angestellte.ch/angebote/weiterbildung/ |
| Kranken-
kassen | <ul style="list-style-type: none">□ KVöV-Mitgliederkonditionen mit bis zu 20% Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.□ Nur bei unserem Partner Atupri verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/ |
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none">□ Basisrabatt von 12% auf Volvo-Neuwagen, zusätzliche Aktionsrabatte.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/pkw/volvo/□ Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf Neuwagen der Marke Audi
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/□ NEU: Ebenfalls schöne Rabatte auf PKWs der Marke Ford
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/ |
| Versicherun-
gen | <ul style="list-style-type: none">□ ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Motorfahrzeugversicherung.□ Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/ |
| Bank CLER | <ul style="list-style-type: none">□ Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/ |



24. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVöV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVöV

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVöV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken
GmbH

Erscheint vier Mal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel

Bitte teilen Sie uns Adressänderung, Pensionierung, Austritt umgehend mit. Am einfachsten nutzen Sie den [Button](#) auf unserer Website www.kvoev.ch dazu.

Oder Sie senden uns Ihre Mitteilung per Post an KVöV, Postfach, 3001 Bern, oder per Mail an info@kvoev-actp.ch.

Austritt aus dem KVöV

Bitte beachten Sie, dass der Austritt aus dem KVöV auch den Wegfall von Dienstleistungen und den damit verbundenen Vergünstigungen / Rabatten (z.B. Atupri, KPT, Zurich Connect, Multi-Rechtsschutz, etc.) zur Folge hat.

Pensionierung

Wussten Sie schon, dass Sie von allen Vorteilen der Mitgliedschaft auch als Pensionierter weiterhin profitieren können – und dies bei einem reduzierten Mitgliederbeitrag von nur noch Fr. 66 pro Jahr? Das entspricht pro Monat noch etwa dem Preis einer guten Tasse Kaffee! Melden Sie sich beim Übertritt in die Pensionierung beim KVöV – es lohnt sich.