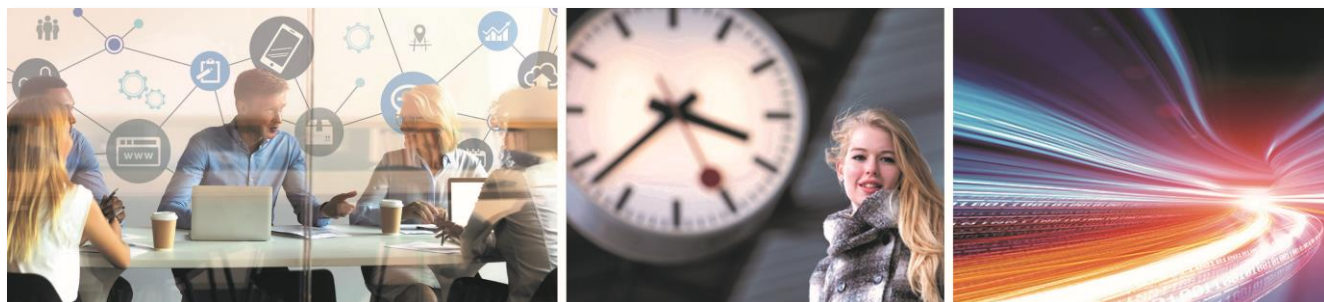




Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe:

- ❑ Position KVöV zum Landverkehrsabkommen Schweiz – EU
- ❑ Zukunftsmodelle bei SBB Cargo International AG
- ❑ Lohnende Erweiterung Ihres Führungsstil-Repertoires.
- ❑ Spezialangebot AUDI

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 KVÖV	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 Regionalgruppen	Mittelland / Jura	René Knubel	rene.knubel@kvoev-actp.ch
	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Bettina Fuchs	bettina.fuchs@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Mitgliederwerbung

Ein ganz grosses und herzliches Dankeschön an Euch alle. Euer Einsatz bei unserer Werbeaktion «Mitglieder werben Mitglieder» hat sich wieder gelohnt. Wir konnten einmal mehr viele Neumitglieder beim KVöV begrüßen. Das macht Freude und begeistert.

„Mitglieder werben Mitglieder“ – auch weiterhin

Auch an unsere Mitglieder bei der BLS und SOB – bitte unterstützt uns weiterhin bei der Mitgliederwerbung.

Die oben erwähnte Aktion «Mitglieder werben Mitglieder», bei der es für die Werberinnen und Werber Prämien zu gewinnen gibt, ist per Ende Juni abgeschlossen. Dennoch will der Kaderverband bei den Neueintritten gegenüber 2022 weiter zulegen. Zu den Massnahmen, die dazu beitragen werden, gehören die Stärkung des Netzes sowie Netzwerkanlässe über den Mittag (Mittagsanlässe). Handeln ist entscheidend. Wir sind in der Planung bereits fortgeschritten.

Wenn Sie als KVöV-Mitglied weiter Neumitglieder werben, profitieren diese davon, dass der KVöV den Mitgliederbeitrag bis Ende 2023 übernimmt. Und Sie haben die Genugtuung, für den KVöV - und für das Neumitglied – etwas Gutes getan zu haben: «Win – win» für beide.

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie wieder mit.

Sind Sie introvertiert – und Führungsperson?

Führungspersonen sind kommunikativ, nicht extrovertiert. Jahrelang hiess es, introvertierte Menschen hätten einen Nachteil in Führungspositionen. Eine neue Studie widerspricht dieser These mit der Korrektur, dass nicht Extrovertiertheit, sondern kommunikative Stärken Führungstalent ausmachen.

«Jawohl, Menschen mit herausragenden kommunikativen Fähigkeiten haben einen Führungsvorteil», so James Lemoine, Associate Professor of Organization and Human Resources an der University at Buffalo School of Management. «Allerdings ist es nicht die Extrovertiertheit, die dabei wichtig ist, denn extrovertierte Menschen sind nicht unbedingt besser in der zwischenmenschlichen Kommunikation als Intro- oder Ambivertierte.» Damit widersprechen die Autoren der Studie laut Forbes 1 der hartnäckigen These, wonach Menschen, die leicht aus sich herausgehen, leicht Kontakt finden und mit anderen ins Gespräch kommen, die besseren Führungspersonen sind – oder vielmehr dass die, welche es nicht tun, grundsätzlich in Führungsaufgaben Nachteile hätten. Analysen zeigten, dass die Kommunikation und nicht die Extrovertiertheit der Schlüsselfaktor für die Wahrnehmung des Führungspotenzials war – und dass Extrovertierte nicht besser in der Lage waren als Introvertierte, in einer Gruppe zu kommunizieren.



Ich wünsche Euch gute Gesundheit und bis bald.
Herzliche Grüsse und schöne Sommertage.

Markus Spühler, Präsident KVöV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Unsere Informations- und Netzwerkanlässe 2023	4
2. Erfolgreicher Abschluss «Mitglieder werben Mitglieder»	5
3. SBB stellt sich für den Güterverkehr der Zukunft auf	6
4. GAV SBB Cargo wird verlängert	7
5. SBB Cargo International: Neue Zukunftsmodelle ab 2024	8
6. SBB Cargo: Neue Einreihung der Leiter:innen Lokpersonal beantragt	9
7. Die SBB verbessert Einnahmenverteilung und Belegungsprognosen	9
8. Neubau BLS-Werkstätten Oberburg - Stand	10
9. Neues Gesetz regelt Kantonsbeteiligung an der BLS	11
10. Flottenstrategie: SBB Cargo schafft Basis für weitere Erneuerung	11
11. Ersatz des 3G-Funknetzes (GSM-R) bei SBB	12
12. Lohnsystem und GAV Verhandlung Turbo	13
13. Eine neue Herausforderung beim ZVV: ZVV Programm-Manager	13
14. Aktueller Stand beim Ausbau Zürich Stadelhofen	14
15. Der Brüttenertunnel wird sichtbar	15
16. Landverkehrsabkommen Schweiz - EU	16
17. Haftpflicht im Schienengüterverkehr	18
18. Eine lohnende Erweiterung Ihres Führungsstil-Repertoires	19
19. Mehr erleben in den Ferien mit Audi	21
20. Umstellung auf der Website unseres Dienstleisters	22
21. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs	23

1. Unsere Informations- und Netzwerkanlässe 2023

Mitgliederversammlung der RG Suisse Romande / Valais + Runder Tisch zum Thema «Agglomerationsverkehr»



Teil 1: Rückblick und Ausblick durch den Präsidenten, **Nicolas Steinmann**.

Teil 2: «Entwicklung Agglomerationsverkehr» mit den Referenten **Dr. Regina Witter**, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), **Matthieu Baradel**, Agglomerationsprogramm Grossraum Genf, und **Samuel Fréchet**, Angebotsplanung tl Transports public Lausanne.

Mehr Information und Anmeldung auf [unserer Website unter «Anlässe»](#).

**Donnerstag,
31. August 2023**

Hybrid: Renens SBB
+ online

Jubiläumsfeier «25-Jahre KVÖV»



Anlass nach speziellem Programm zu den Themen

«Die Rolle der Kader in der Zukunft» und «Gelebte Sozialpolitik»

Schon jetzt das Datum reservieren!

**Dienstag,
21. November 2023**
Hotel Schweizerhof,
Bern.

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

2. Erfolgreicher Abschluss «Mitglieder werben Mitglieder»

Vielen herzlichen Dank an Euch alle. Euer Einsatz bei unserer Werbeaktion «Mitglieder werben Mitglieder» hat sich gelohnt. Wir konnten viele Neumitglieder beim KVÖV begrüßen – mehr als in den Vorjahren bei der gleichen Aktion. Freude herrscht. Aber nach der Promo ist vor der Promo.

«Mitglieder werben Mitglieder» – auch weiterhin

Auch an unsere Mitglieder bei der BLS und SOB – bitte unterstützt uns weiterhin bei der Mitgliederwerbung.

Die Werbeaktion «Mitglieder werben Mitglieder», bei der es für die Werberinnen und Werber Prämien zu gewinnen gab, ist per Ende Juni abgeschlossen. Die Auszahlung der Prämien an die erfolgreichen Werberinnen und Werber ist im Gang.

Dennoch wollen wir bei der Mitgliederzahl weiter zulegen. Zu den Massnahmen, die dazu beitragen werden, gehören die Stärkung des Netzes sowie Netzwerkanlässe über den Mittag (Mittagsanlässe). Handeln ist entscheidend. Wir sind in der Planung bereits fortgeschritten.

Werben Sie also weiter Neumitglieder:

Diese profitieren davon, dass der KVÖV den Mitgliederbeitrag bis Ende 2023 übernimmt. Und Sie haben die Genugtuung, für den KVÖV -und für das Neumitglied – etwas Gutes getan zu haben: «Win – win» für beide.

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie wieder mit.

3. SBB stellt sich für den Güterverkehr der Zukunft auf

Die SBB konkretisiert das Konzept «Suisse Cargo Logistics» und verstärkt ihr Engagement im Güterverkehr: SBB Cargo AG wird wieder eine 100-prozentige SBB Tochtergesellschaft. Die Minderheitsaktionärin Swiss Combi verkauft ihren Aktienanteil von 35 Prozent an die SBB und wird strategische Partnerin. Zum neuen Konzernleitungsmitglied für den Güterverkehr ist Alexander Muhm ernannt worden, der heutige Leiter von SBB Immobilien.



Mit dem Rückkauf der Aktien und der neuen Leitung Güterverkehr will die SBB den Güterverkehr verstärkt und aus einer Hand führen. Die bisherige Segmentsleitung Güterverkehr hatte auf Mandatsbasis eine koordinative Aufgabe inne und war nicht Mitglied der Konzernleitung. Neu wird der Güterverkehr wieder auf Stufe SBB Konzern geleitet. Damit vereinfacht die SBB die Führungsstruktur und bereitet sich auf eine mögliche staatliche

Förderung beim Einzelwagenladungsverkehr vor.

Neuer Leiter SBB Cargo AG: Alexander Muhm

Alexander Muhm ist seit 2019 Mitglied der Konzernleitung: Als Leiter Immobilien hat er die Ertragskraft von SBB Immobilien gestärkt und die Division als Teil der integrierten Bahn positioniert, die ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrnimmt. Nebst der Leitung von SBB Immobilien hat er als verantwortliches Konzernleitungs-Mitglied das Konzept «Suisse Cargo Logistics» geprägt. Auch ist er Verwaltungsrat der Hupac AG. Seine neue Aufgabe übernimmt Alexander Muhm per 26. Juni 2023.



Als neuer Leiter Güterverkehr ist er auch CEO der SBB Cargo AG. Hier löst er Désirée Baer ab, die das Unternehmen seit 2020 leitet. Désirée Baer hat die Weiterentwicklung von SBB Cargo massgeblich vorangetrieben und die Organisation konsequent auf Kundenorientierung und Kundenlösungen ausgerichtet. Mit den sich ändernden Rahmenbedingungen hat sie sich entschieden, das Unternehmen zu verlassen und sich einer neuen beruflichen Herausforderung zu stellen. In ihrer Zeit als CEO von SBB Cargo haben sich die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit substantiell verbessert und die Qualität und Produktivität wurde erhöht.

Der neue Leiter Güterverkehr ist nebst seiner Aufgabe als CEO der SBB Cargo AG verantwortlich für alle Güterverkehrs-Tochtergesellschaften der SBB, inklusive die neu gegründete SBB Intermodal AG [siehe Box unten]. Diese SBB Tochtergesellschaft soll eine flächendeckende Terminalinfrastruktur in der Schweiz planen und erstellen.

Damit konkretisiert die SBB das Konzept «Suisse Cargo Logistics», welches sie im Herbst 2022 vorgestellt hat. Unter dem Motto «Für mehr Güter mehr Bahn» will die SBB im Kerngeschäft Güterverkehr bis 2050 in der Schweiz 60 Prozent mehr Güter transportieren. «Suisse Cargo Logistics» sieht vor, das Umschlagnetzwerk um fünf Terminals für den kombinierten Verkehr zwischen Genf und St. Gallen zu ergänzen.

Das sind die Güterverkehrs-Tochtergesellschaften der SBB:

- ❑ SBB Cargo AG: Erbringt ein Siebtel der Schweizer Güterverkehre mit Wagenladungsverkehr, Ganzzug und Kombiniertem Verkehr, transportiert täglich 180'000 Tonnen für ihre Kunden und entlastet damit die Strasse um 15'000 LKW-Fahrten täglich und die Umwelt jährlich um 490'000 Tonnen CO₂.
- ❑ SBB Cargo International: Marktführer auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweizer Alpen, verbindet mit Ganzzügen die Nordseehäfen mit den wichtigsten Wirtschaftsknotenpunkten Italiens durchgängig von der Belade- bis zur Entladestelle, bzw. von Terminal zu Terminal. Aktionäre sind die SBB AG mit 75 Prozent sowie die Hupac AG mit 25 Prozent.
- ❑ SBB Intermodal AG: Die neu gegründete Intermodal AG wird als Bauherrin den Ausbau der Terminalinfrastruktur in der Schweiz vorantreiben, wie im Konzept «Suisse Cargo Logistics» vorgesehen.

Der KVÖV meint:

Die SBB konkretisiert das Konzept «Suisse Cargo Logistics» und verstärkt ihr Engagement im Güterverkehr: SBB Cargo AG wird wieder eine 100-prozentige SBB-Tochtergesellschaft. Die Minderheitsaktionärin Swiss Combi verkauft ihren Aktienanteil von 35 Prozent an die SBB und wird strategische Partnerin. Der Kaderverband wertet diese Entwicklung als positiv.

Mit der Mitteilung zeigt die SBB auf, in welche Richtung der Güterverkehr in Zukunft fährt. Der Kaderverband KVÖV begrüsst, dass SBB-Cargo wieder direkt im Konzern angegliedert wird. Die jetzt bekannt gegebene Konkretisierung von «Swiss Cargo Logistics» verdeutlicht das Interesse der SBB AG an einem starken und gut aufgestellten Schienengüterverkehr.

Von der weiteren Entwicklung des Schienengüterverkehrs hängt nicht nur die Landesversorgung, sondern auch viele Arbeitsplätze.

Wir wünschen Dr. Alexander Muhm als neuem Leiter der Einheit viel Erfolg. Ebenso in der Übergangszeit bei Immobilien auch viel Erfolg an Beatrice Bichsel.

4. GAV SBB Cargo wird verlängert

SBB Cargo und die Sozialpartner haben beschlossen, den bestehenden Gesamtarbeitsvertrag (GAV) bis 2025 zu verlängern. Dies sichert den Mitarbeitenden Stabilität und attraktive Arbeitsbedingungen.

Der heutige GAV SBB Cargo war bereits einmal bis Ende 2023 verlängert worden. Deshalb haben SBB Cargo und die Verhandlungsgemeinschaft (KVÖV, SEV, VSLF und transfair) frühzeitig Gespräche geführt, um über die zukünftigen Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden zu bestimmen.

Die Sozialpartner haben gemeinsam beschlossen, den GAV im Zuge der politischen Diskussionen sowie der näheren Anbindung an den Konzern SBB bis am 30. April 2025 zu verlängern und zurzeit keine Verhandlungen für einen neuen GAV SBB Cargo zu führen.

Somit ist die Gültigkeitsdauer des GAV SBB und die des GAV SBB Cargo wieder identisch.

SBB Cargo freut sich, ihren Mitarbeitenden damit weiterhin Stabilität und gleichzeitig attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten. Im Laufe des Jahres 2024 werden sie die Gespräche mit der Verhandlungsgemeinschaft wieder aufnehmen, um die Weiterentwicklung des GAV SBB Cargo zu thematisieren.

Auch der KVÖV ist zufrieden mit dem gemeinsam getroffenen Entscheid, den bestehenden GAV zu verlängern. Mit der bereits angekündigten Umstrukturierung als Folge der näheren Anbindung an den Konzern SBB steht SBB Cargo genug Arbeit ins Haus, sodass die Ressourcen dazu eingesetzt werden sollen. Gut wurde das von SBB Cargo so erkannt.

5. SBB Cargo International: Neue Zukunftsmodelle ab 2024

Im Rahmen der GAV-Verhandlungen hatte der Kaderverband KVÖV die Einführung von Lebensarbeits-Zukunftsmodellen gefordert. Nach mehreren Runden konnten die Verhandlungen beendet und die Einführung per 1.1.24 beschlossen werden.

Mit diesem «Zukunftsmodell 62 Plus» und dem «Lebensarbeitszeitkonto» bei SBB Cargo International AG verfolgen die Sozialpartner folgende Ziele:

- ❑ eine bessere Vereinbarkeit zwischen Beruf, Familie und Freizeit;
- ❑ die Erhaltung der Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter;
- ❑ die Verbesserung der finanziellen Situation nach einer vorzeitigen oder Teilpensionierung;
- ❑ die Verbesserung der finanziellen Situation nach der ordentlichen Pensionierung.

Eine detaillierte Kommunikation erfolgt in den kommenden Wochen, sobald die Entscheidungsgremien der Personalverbände der Einführung der Zukunftsmodelle zugestimmt haben.

Der Kaderverband als Initiant der Zukunftsmodelle bei SBB Cargo International AG freut sich über den Abschluss der Verhandlungen.

Mit «Zukunftsmodell 62 Plus» und dem «Lebensarbeitszeitkonto» kann SBB CINT die Attraktivität als Arbeitgeber in einem hart umkämpften Fachkräftemarkt stärken. Ältere Mitarbeitende wählen individuell die passende Lösung rund um das offizielle Pensionierungsalter aus: Ab 62 in Rente gehen mit weniger Abstrichen oder im Unternehmen weiter arbeiten bis 65 oder sogar darüber hinaus. Mit dem neuen Modell wird dies zu einer finanziell attraktiven Alternative für die Mitarbeitenden, und das Unternehmen kann erfahrene Leute länger behalten.

Der KVÖV hat hier sicher eine «Win-win» Lösung sowohl für SBB Cargo International wie für die Mitarbeitenden herbeigeführt. Und speziell: Die Zukunftsmodelle gelten sowohl für GAV- wie für OR-Mitarbeitende.

6. SBB Cargo: Neue Einreihung der Leiter:innen Lokpersonal beantragt

Die Verhandlungsgemeinschaft als Arbeitnehmervertretung hat einen Antrag zur Einreihung der Leiter:innen Lokpersonal Cargo in Anwendung der «Vereinbarung über die Integration der Lokführer-Lohnskala in die Basis-Lohnskala des GAV SBB Cargo AG» eingereicht.

Die Umsetzung der oben erwähnten Vereinbarung hat vielerlei Gespräche und Diskussionen bei Betroffenen und in den Gremien von SBB Cargo ausgelöst. Auch wenn «Funktionsbeschriebe» bei SBB P & G nicht immer zu 100% deckungsgleich sind, unterscheiden sich die konkreten Aufgaben von einem Chef Lokpersonal im Vergleich zu einem Teamleiter Produktion Lokpersonal nur geringfügig, resp. Sie sind bei den Kollegen:innen von Cargo noch umfang- und weitreichender. Die Ungleichbehandlung wird als stossend empfunden.

Die Lohnskalen von SBB P-OP und SBB Cargo wurden 1:1 übernommen, jedoch ohne jene der Teamleitenden. Die Verhandlungsgemeinschaft SBB Cargo (VG) erachtet eine «Gleichbehandlung» als zielführend und beantragt hiermit, dass die Leiter:innen Lokpersonal Cargo ebenfalls in Anwendung dieser Vereinbarung eingestuft werden zumal mit OneSBB und der Lohngleichheit (gleicher Lohn für gleiche Arbeit) dies klar und abschliessend so vorsieht.

Wir werden über den Entscheid von SBB Cargo zu diesem Antrag berichten.

7. Die SBB verbessert Einnahmenverteilung und Belegungsprognosen

Die seit langem im Regionalverkehr eingesetzte automatische Fahrgastzählung kommt auch im Fernverkehr schrittweise zum Einsatz. Die SBB kann dank der genaueren Zahlen die Einnahmenverteilung sowie die Belegungsprognosen im Online-Fahrplan verbessern.



Seit rund 20 Jahren werden die Reisenden in den Zügen des Regionalverkehrs beim Ein- und Aussteigen automatisch gezählt. Im Fernverkehr zählen die Kundenbegleitenden die Fahrgäste und erfassen die Zahlen von Hand. Diese werden für die Verteilung der Einnahmen innerhalb der gesamten ÖV-Branche verwendet. Bis 2029 will die SBB –wie die meisten Schweizer Bahnen– die automatische Fahrgastzählung (AFZ) nun schrittweise auch im Fernverkehr einführen. Die Reisenden werden dank der genaueren Zahlen von exakteren Belegungsprognosen im Online-Fahrplan profitieren, was wiederum einen schnelleren Fahrgastwechsel ermöglicht und zentral für eine gute Pünktlichkeit ist.

Die Reisenden werden dank der genaueren Zahlen von exakteren Belegungsprognosen im Online-Fahrplan profitieren, was wiederum einen schnelleren Fahrgastwechsel ermöglicht und zentral für eine gute Pünktlichkeit ist.

Umbau während Flotten-Modernisierungen

Die SBB investiert rund 25 Millionen Franken in die automatische Fahrgastzählung im Fernverkehr. Ausgerüstet wird rund die Hälfte der Fernverkehrs-Flotten. Die Arbeiten erfolgen mehrheitlich im Rahmen von Fahrzeug-Modernisierungsprojekten. Als erste werden in den kommenden

Jahren die IC-2000-Wagen sowie die ICN-Kompositionen in den SBB-Werken Olten bzw. Yverdon-les-Bains auf die neue Technologie umgestellt. Die automatischen Zählungen starten dann bei den ICN voraussichtlich ab Sommer 2024, im Verlauf des 2025 dann auch bei den IC 2000.

Im Gegensatz zu den Infrarot-Sensoren im Regionalverkehr kommt im Fernverkehr eine weiterentwickelte Technologie für die Fahrgastzählung zum Einsatz. Dabei erfassen optische Sensoren die Kundenbewegungen von oberhalb der Durchgänge zu den Fahrgasträumen. Das System zählt die ein- und aussteigenden Reisenden. Gespeichert werden ausschliesslich Zählraten. Diese werden nach Auswertung gelöscht und können von Dritten nicht eingesehen werden. Der Eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragte (EDÖB) wurde – wie bei solchen Projekten üblich – über die Neuerung informiert.

8. Neubau BLS-Werkstätten Oberburg - Stand



2026 will die BLS mit den Bauarbeiten für den Neubau der Werkstätte Oberburg starten. Während eineinhalb Jahren wird in der alten Halle noch gearbeitet, während auf dem hinteren Teil des Areals die neue Werkstätte entsteht. Sobald die alte Halle zurückgebaut wird, müssen die Werkstätten-Arbeiten temporär ausgelagert werden.

Wie geplant werden gleich zu Beginn der Bauarbeiten in Oberburg alle grossen Reparaturen und Revisionen von Zügen, Güterwagen und Infrastrukturfahrzeugen in die BLS-Werkstätte Bönigen verlegt. Der Umbau der Werkstätte Bönigen ist auf den Neubau der Werkstätte Oberburg abgestimmt. Das heisst, die Mitarbeiter:innen, welche grosse Reparaturen und Revisionen durchführen, werden neu fix in Bönigen arbeiten. Denn im ersten Bauschritt entfernt die BLS die Gleise auf dem hinteren Teil des Geländes, Seite Hasle. Deshalb fehlt die Zufahrt in den Hallenteil, in welchem diese Arbeiten bisher ausgeführt wurden.

Mitarbeiter:innen ziehen temporär an andere Standorte

Sobald die neue Halle steht, wird im nächsten Bauschritt die alte Halle abgerissen. Auf diesen Zeitpunkt hin müssen auch die verbliebenen Mitarbeiter:innen umziehen. Die 4-Stunden-Serviceslots werden vorübergehend im ehemaligen BLS-Depot Holligen ausgeführt. In den 4-Stunden-Serviceslots können zum Beispiel technische Kontrollen an Rädern, WC-Wartungen und Reinigung gemacht werden. Die Halle in Holligen steht der BLS jedoch nur bis zur Inbetriebnahme der Entflechtung Holligen zur Verfügung. Es wird mit einer Übergangsphase von rund einem Jahr gerechnet. Reparaturen und der Austausch von einzelnen Bauteilen, wie zum Beispiel Scheiben oder Klimageräten werden vorübergehend in die BLS-Werkstätte Spiez verlegt.

Baubeginn für 2026 vorgesehen

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 für 2026 vorgesehen. Erste Schätzungen veranschlagen die Kosten für den Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg auf rund 200 Millionen Franken.

9. Neues Gesetz regelt Kantonsbeteiligung an der BLS

Der Regierungsrat will für die Beteiligung des Kantons Bern an der BLS eine gesetzliche Grundlage schaffen. Das neue Gesetz soll Zweck und Umfang der Kantonsbeteiligung und die Ausübung der Beteiligungsrechte durch den Kanton regeln.

Die Kantonsverfassung verlangt, dass bedeutende kantonale Beteiligungen in einem Gesetz zu regeln sind. Bei der Kantonsbeteiligung an der BLS fehlt bisher eine solche gesetzliche Grundlage. Diese soll nun geschaffen werden. Der Regierungsrat setzt damit eine Empfehlung der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates um.

Die BLS-Gruppe bündelt unter dem Dach der BLS AG sechs Tochterunternehmen. Der Kanton hat einen Mehrheitsanteil (55,75 Prozent) an der BLS AG. Die Tochterunternehmen werden von der BLS AG kontrolliert. Nur an der BLS Netz AG hat der Kanton selbst auch einen Aktienanteil (16,5 Prozent). Wegen des engen Zusammenhangs soll auch diese Beteiligung in das Gesetz einbezogen werden.

Das Gesetz ändert nichts am bisherigen Beteiligungsumfang. Es legt aber den Rahmen fest, in dem der Regierungsrat Aktien der BLS AG und der BLS Netz AG verkaufen oder zu kaufen könnte. Der Mehrheitsanteil an der BLS AG soll dabei gewährleistet bleiben. Das Gesetz legt zudem fest, welche Zwecke der Kanton mit seiner Beteiligung an der BLS verfolgt und wie er bei der Wahrnehmung dieser Interessen vorgeht.

10. Flottenstrategie: SBB Cargo schafft Basis für weitere Erneuerung

SBB Cargo steht vor einer Erneuerung der Lokomotivflotte in den nächsten 10 Jahren. Als wichtigen Schritt dazu erfolgte vor kurzem die Vertragsunterzeichnung für das «Sale & Lease back» der Am 843-Flotte. Der Verkauf sichert die Flexibilität von SBB Cargo – im Betrieb ändert sich damit nichts.

SBB Cargo steht vor einer Erneuerung der Lokomotivflotte in den nächsten 10 Jahren. Als wichtigen Schritt dazu erfolgte vor kurzem die Vertragsunterzeichnung für das «Sale & Lease back» der Am 843-Flotte. Der Verkauf sichert die Flexibilität von SBB Cargo – im Betrieb ändert sich damit nichts.

Das Lokportfolio von SBB Cargo soll künftig aus Standardfahrzeug-Typen bestehen, um Synergien zu schaffen und eine Flexibilität im Betriebseinsatz zu erzielen. Dazu setzt SBB Cargo auf moderne Hybridlokomotiven mit Stromabnehmer und Batterie. Dafür wird nun die Basis geschaffen: SBB

Cargo verkauft die 44 Am 843-Diesellokomotiven und mietet sie für mindestens 5 Jahre und bis zum Einsatz moderner Hybridlokomotiven zurück.

Im Betrieb bleibt alles beim Alten



Durch die Rückmietung bleiben die beim Lokpersonal sehr beliebten Rangierlokomotiven weiterhin bei SBB Cargo im Einsatz und wie bisher in den SBB Cargo-Werkstätten gewartet. Die Fahrzeuge tragen zur Flexibilität bei und überbrücken die Zeit bis zum politischen Entscheid im Binnengüterverkehr. Zudem nutzt SBB Cargo die attraktive Marktsituation in Bezug auf Rangierlokomotiven. Nach der Nutzungsdauer bei SBB Cargo erfolgt

eine nachhaltige Weiterverwendung der Lokomotiven im Ausland.

Mit dem «Sale & Lease back» der Flotte reagiert SBB Cargo auch auf die zunehmende Anforderung der Verlader, Schienentransporte inklusive Last-Mile-Zustellung emissionsfrei anzubieten und macht einen wichtigen Schritt, um die eigene Fahrzeugflotte klimafreundlich aufzustellen.

11. Ersatz des 3G-Funknetzes (GSM-R) bei SBB

Swisscom wird bis Ende 2025 das 3G-Funknetz ausschalten. Aus diesem Grund braucht die SBB ein neues IP Multimedia Subsystem (IMS).

Die Bahnen in Europa, mit ihnen die SBB, betreiben ein eigenes Funknetz: das «GSM-R» (Global System of Mobile Communication-Rail). Dieses wird für die interne Kommunikation zwischen den Betriebszentralen sowie mit den Lokführenden oder Kundenbegleitenden genutzt. Somit ist die SBB nicht von den öffentlichen Netzen abhängig.

Das GSM-R der SBB basiert auf dem Swisscom 3G-Netz. Swisscom hat jedoch angekündigt, dass sie Ende 2025 das 3G-Mobilnetz ausser Betrieb nehmen wird. Damit das GSM-R-Roaming weiter betrieben werden kann, muss vorerst eine Lösung, basierend auf dem 4G-Netz (VoLTE), realisiert werden.

Geplant ist eine IMS-Plattform mit darauf aufgebautem VoLTE-Service (Voice over long-term Evolution) sowie entsprechende Wartungs- und Supportleistungen für dieses System. VoLTE ermöglicht es, über das Mobilfunknetz 4G zu telefonieren. Bis Ende 2025 soll sie getestet und in Betrieb sein.

Das Projekt ging für rund 39 Millionen Franken an den schwedischen Netzwerkausrüster Ericsson. Die Leistungen umfassen unter anderem das Engineering und die Projektierung der Systeme, Beschaffung und Anlieferung sowie Wartungs- und Supportleistungen.

Das Ende von 3G

Das Ende des 3G-Einsatzes naht: Swisscom betreibt die Mobilfunktechnologie der dritten Generation noch bis Ende 2025 und schaltet sie danach aus. Durch die Abschaltung könne man das restliche Netz weiter verbessern, da man die freiwerdenden Frequenzen für die neueren und effizienteren Technologien 4G und 5G nutzen könne, hiess es. Auf dem 3G-Netz laufen heute lediglich

noch 1,1% des mobilen Datenverkehrs, die Technologie belege aber rund 10% der Antennenkapazität.

12. Lohnsystem und GAV Verhandlung Turbo

Die Verhandlungen werden fortgesetzt

Nach zwei Verhandlungsrunden steht ein Angebot seitens Turbo, mit einem festen Aufstieg während eines definierten Zeitraums, welches aber noch ausgearbeitet werden muss. Es wurde erinnert, dass Turbo ein Modell Lokpersonal mit einem Lohnmaximum von CHF103'000 anstelle von CHF 108'000 und dafür einem festen Aufstieg von 18 Jahren vor Beginn der neuen Verhandlungsrunden vorgeschlagen hat. Die Lohnmassnahmen 2023 sollen in das neue System integriert werden.

Ob die Wertigkeit der Senkung des Lohnmaximums mit den aktuell diskutierten Aufstiegsjahren und weiteren Parametern den Erwartungen der Mitarbeitenden entspricht, ist noch nicht definitiv verhandelt. Bisher wurde nur über ein neues Lohnsystem für das Lokpersonal diskutiert, weiter müssen auch noch die Verhandlungen für die anderen Personalkategorien geführt werden.

Die nächste Verhandlungsrunde findet am 20. September statt und die Verhandlungen sollen bis Ende 2023 abgeschlossen werden können.

Wir werden über den Verlauf der weiteren Verhandlungen informieren.

13. Eine neue Herausforderung beim ZVV: ZVV Programm-Manager

Suchen Sie eine Veränderung?

Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV sucht eine(n) Programm-ManagerIn Fahrgastinformation & Verbundsystem.

Alle Details und den Kontakt für die Bewerbung finden Sie [auf unserer Website](#).



14. Aktueller Stand beim Ausbau Zürich Stadelhofen

Täglich nutzen rund 80'000 Personen den Bahnhof Zürich Stadelhofen. Damit befindet er sich auf Rang 8 der frequenzstärksten Bahnhöfe der Schweiz. Für die Pendlerinnen und Pendler, die über diesen Bahnhof reisen, wird sich einiges ändern.

Wozu ein Ausbau?

Der Bahnhof Stadelhofen ist am Limit: 770 Züge passieren hier pro Tag, 22 Züge pro Stunde und Richtung (zum Vergleich am Bahnhof Hardbrücke und Zürich Hauptbahnhof sind es 32). Marc Weber-Lenkel ist Abschnittsleiter Ausbau Bahnhof Zürich Stadelhofen bei der SBB und sagt: «Es passt kein einziger Zug mehr hinein.»

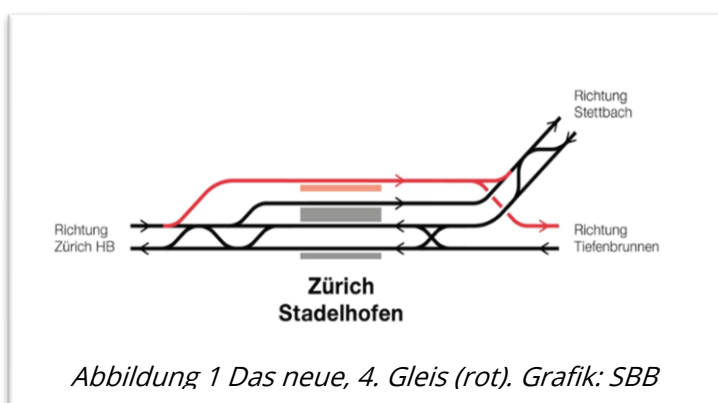
Weshalb? Der Bahnhof Stadelhofen hat im Vergleich zu anderen S-Bahn-Bahnhöfen wie Hardbrücke oder Zürich HB nur drei statt vier Gleise – und verfügt damit über 30 Prozent weniger Leistungsfähigkeit als die anderen Bahnhöfe in Zürich.

Das hat politische Gründe: 1981 entschied das Zürcher Stimmvolk negativ zum Bau einer S-Bahn. Weil die damals bürgerliche Stadtregierung befürchtete, höhere Kosten würden das Volk abschrecken, plädierten sie für die billigere Variante mit drei statt vier Gleisen am Bahnhof Stadelhofen. Doch bereits bei der Inbetriebnahme 1990 merkte man, dass das ein Fehler war. Der Bahnhof Stadelhofen wurde zum notorischen Nadelöhr. Zudem gibt es zwei weitere Gründe:

Der Erste: S-Bahnen, die von Stettbach auf Gleis 1 einfahren und S-Bahnen, die nach Tiefenbrunnen auf Gleis 2 ausfahren. Im Idealfall, wenn der Fahrplan auf die Sekunde genau aufgeht, geht das auf. Aber schon bei der kleinsten Verschiebung stehen sich die Züge im Weg.

Der Zweite: Die alte Seebahnlinie von 1894 nach Tiefenbrunnen durch den Riesbachtunnel wird zwischen Stadelhofen und Tiefenbrunnen eingleisig geführt. Das führt zu vielen Verspätungen.

Was wird genau gemacht?



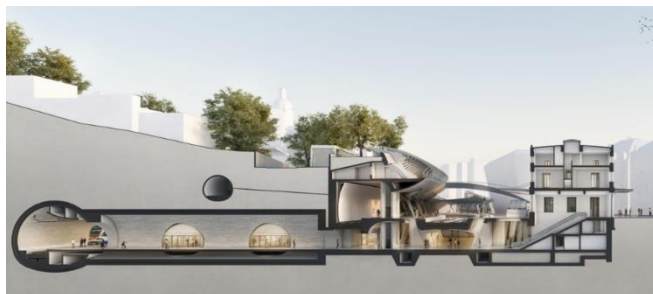
Der Bahnhof Stadelhofen wird um ein Gleis auf insgesamt vier Gleise erweitert. Es wird eine neue Doppelspur nach Tiefenbrunnen und einen Verbindungsast nach Stettbach geben.

So kann der Bahnhof Stadelhofen – wie die anderen Bahnhöfe in Zürich auch – in Zukunft 32 Züge pro Stunde zählen. Und auf der gesamten Stammlinie in Zürich wird es «eine einheitliche Leistungsfähigkeit» geben, weil überall gleich viele Züge ein- und ausfahren können.

Das vierte Gleis wird unterirdisch in den Berg gebaut und liegt circa 40 Meter hinter den bestehenden Gleisen in einem sogenannten «Perrontunnel». Dieser wird mit vier Zugängen zum Bahnhof angeschlossen. Die jetzigen Gleise werden anschliessend etwas auseinandergeschoben, Gleis 3 näher zum Berg und Gleis 2 näher zum Gleis 1.

Der Hauptzugang am Stadelhofen wird neu durch das Bahnhofsgebäude laufen. Dazu wird der Eingang ebenerdig gestaltet. Auch werden die zwei Seitenflügel um einen Stock ergänzt.

So sieht der Bahnhof nach dem Umbau im Querschnitt aus.



Querschnitt Nordwest – Südwest. Grafik: SBB

Es wird insgesamt drei neue Tunneln geben: Einen zweiten Hirschengrabentunnel, Zürichbergtunnel und Riesbachtunnel, wobei der neue Riesbachtunnel unter dem bestehenden Zürichbergtunnel durchtauchen wird. Weber-Lenkel sagt: «Das ist dann eine unterirdische Achterbahn.»

Ein «vorsorgliches» fünftes Gleis am Bahnhof Stadelhofen macht insofern keinen Sinn, da sich das Nadelöhr unter anderem an den Zürcher Hauptbahnhof verschieben würde. Weber-Lenkel sagt: «Wenn man die gesamte Leistungsfähigkeit erhöhen will, müssten grossräumige Überlegungen gemacht werden.»

Bauzeit, Kosten und Finanzierung

Es wird zwischen 2027 und 2037 mit zehn Jahren Bauzeit gerechnet. Bis dahin läuft die Planungs- und Bewilligungsphase. Im Jahr 2025 wird es eine öffentliche Auflage geben, bei der während dreissig Tagen Einsprachen eingereicht werden können.

Der Bund investiert mit dem Ausbauschritt STEP 2035 rund CHF 13 Mrd., um die Bahninfrastruktur an verschiedenen Stellen der Schweiz zu erweitern. 40 Prozent davon fliessen in den Kanton Zürich. Das Projekt am Bahnhof Stadelhofen kostet CHF 1.1 Mrd. und ist damit eines der grössten Projekte schweizweit. Die Finanzierung dessen erfolgt über den Bahninfrastrukturfond (BIF) des Bundes.

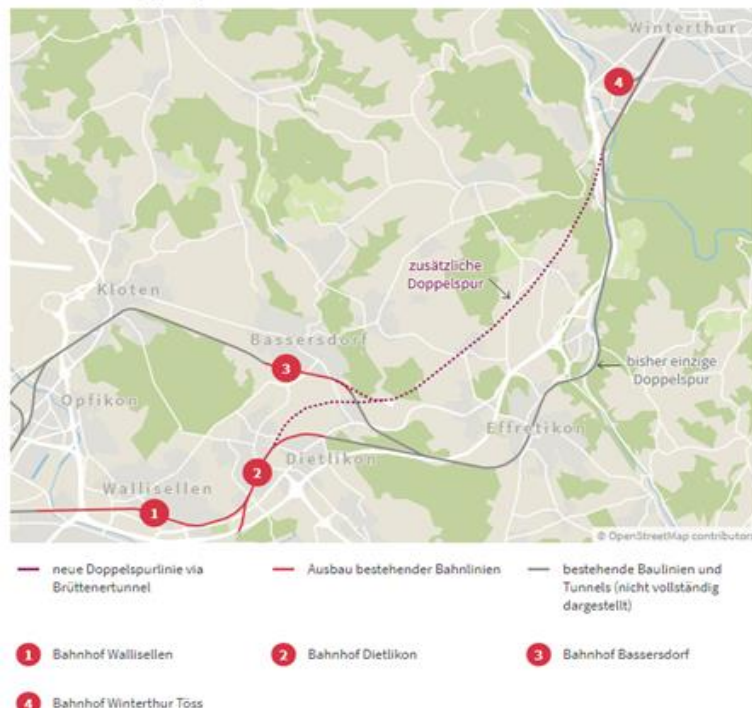
15. Der Brüttenertunnel wird sichtbar

In den kommenden Tagen informieren die SBB in allen betroffenen Gemeinden über die einschneidenden Veränderungen, welche der Bau des Brüttenertunnels mit sich bringt.

Der Brüttenertunnel gibt sich jetzt erstmals für alle zu erkennen. Sämtliche baulichen Massnahmen, welche für das 2,9-Milliarden-Projekt «Mehrspur Zürich–Winterthur» geplant sind, wurden in den betroffenen Gemeinden ausgesteckt.

So verraten beispielsweise in Bassersdorf kurze Holzpfosten und Bauprofile, wo die Gleise der-einst im Boden verschwinden. Zwischen Wallisellen und Oerlikon ragen die Baugespanne für die geplante Überwerfung in die Höhe. Beim Bahnhof Dietlikon lässt die Aussteckung die Dimensionen des neuen Bahnhofsgebäudes erkennen. Und vor Winterthur wird bei Tössmühle angezeigt, wo das nördliche Tunnelportal und das neue Bahntechnikgebäude geplant sind.

Die neue Doppelspurlinie via Brüttenertunnel



Vom 30. Mai bis 28. Juni waren auch die Projektunterlagen öffentlich einsehbar. In den jeweiligen Stadt- und Gemeindehäusern konnten die Pläne, welche die jeweilige Gemeinde betreffen, während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Das Gesamtdossier wird zusätzlich auf der Website des Kantons publiziert.

Digitaler und analoger Informationsmarathon

Damit sich die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden über den aktuellen Stand der Planung sowie Inhalt und Ablauf der öffentlichen Auflage informieren kann, hat die SBB mehrere Ver-

anstaltungen aufgelegt, die in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden -teils online-durchgeführt werden.

Die Eckdaten des Projekts haben sich seit den Infoanlässen vor einem Jahr nicht verändert. Noch immer wird mit Gesamtkosten von CHF 2.9 Mrd. gerechnet, noch immer soll bei einem Projektverlauf ohne Beschwerdeverfahren der Baustart ab Mitte der 2020er-Jahre erfolgen. Damit wäre die Inbetriebnahme des Angebots ab Mitte der 2030er-Jahre möglich. Das definitive Bauprogramm kann erst erstellt werden, sobald vom Bund die rechtskräftige Verfügung vorhanden ist.

16. Der KVÖV nimmt Stellung: Landverkehrsabkommen Schweiz – EU

Das Sekretariat für Wirtschaft SECO erstellte per Ende Juni 23 ein Papier zuhanden des Bundesrates zu den Eckwerten für ein Landverkehrsabkommen mit der EU. Der KVÖV war mit anderen Gewerkschaften und Verbänden zu einer Aussprache eingeladen, zusammen mit dem BAV, und hat ein Positionspapier erstellt.

Der ÖV als Service public dient der Volkswirtschaft und der Umwelt

Ein gutausgebautes öffentliches Verkehrsnetz in der Schweiz ist enorm wichtig, nicht nur für die Volkswirtschaft im Allgemeinen, sondern auch für die Umwelt. Diese Service public-Leistungen werden auf verschiedenen Ebenen erbracht und von Bund, Kanton und Gemeinden mit öffentlichen Geldern gefördert. Die Schweiz hat damit im internationalen Vergleich einen qualitativ sehr guten ÖV mit einem äusserst dichten Netz. Ebenso tragen die Tarifübereinkommen zur Attraktivität und zu einem einfachen Zugang zum ÖV Schweiz bei.

Mässigung bei Forderungen nach Beihilfen

Begehrlichkeiten, dass z.B. mehr **Freizeitverkehr und auch die Nachtangebote**, vorab am Wochenende, durch den Bund subventioniert werden sollen, befürwortet der KVÖV nicht uneingeschränkt.

Wir sind überzeugt, dass wir die finanziellen Mittel so einsetzen müssen, dass der **Pendlerverkehr** entlastet wird. Die Mobilität für Ausgang und Freizeitbeschäftigungen ist keine Bundesaufgabe und soll durch die Nutzer finanziert werden, nicht von der Allgemeinheit durch höhere Steuern, Gebühren oder Abgaben

Wer am Samstag bis in die frühen Morgenstunden in den Ausgang gehen will, soll seine Heimfahrt selbst organisieren und auch bereit sein, etwas mehr für das Ticket für den öffentlichen Verkehr zu bezahlen. Private Angebote in Randregionen - ich spreche hier die Freizeitangebote an - sind sehr wichtig. Wenn der Bund aber zusätzlich auch für alle Freizeitangebote finanziell aufkommen muss, sprengt das den finanziellen Rahmen.

Wir müssen aufpassen, dass wir nicht die Allgemeinheit mit immer mehr Begehrlichkeiten finanziell noch stärker belasten. Solche Angebote kosten Geld, sie müssen entweder durch höhere Steuern, Gebühren oder Abgaben bezahlt werden oder gehen je nachdem zulasten der wirklich nötigen Angebote des öffentlichen Verkehrs.

Güterverkehr als Service public

Als wichtig erachten wir, dass nach der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG), die das Parlament 2014 – 2015 behandelte und das 2016 in Kraft trat, erneut eine politische Standortbestimmung zur zukünftigen Ausrichtung des Schweizer Güterverkehrs vorgenommen wird und muss. Die vielen Jahre des kontinuierlichen Abbaus führten zu unkontrollierten Rückschritten bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die zu diskutierende Vorlage ist eine reale Chance, aus Fehlern der Vergangenheit Lehren zu ziehen und die Weichen in einen nachhaltigen und zukunftsgerichteten Güterverkehr auf der Schiene zu stellen. Das Verlagerungsziel und die Möglichkeit, bedarfsabhängig Subventionen zu sprechen, sind Grundlagen, um zukunftsgerichtete, volkswirtschaftliche und ökologische Entwicklungen auszulösen und den Güterverkehr soll als Teil des Service public behandelt werden, d.h. die Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen, die für alle Regionen des Landes zu gleichen Bedingungen in passender Qualität und zu angemessenen Preisen direkt oder indirekt zur Verfügung stehen sollen. Der Güterverkehr ist ein wichtiger und zentraler Teil dieser Grundversorgung.

Der Service public, mitgestaltet von der «öffentlichen Hand», hat auch beim Güterverkehr die Möglichkeit, einen Beitrag zum Klimaschutz zutragen und soziale Standards sowie die Versorgungssicherheit weiter sicherzustellen.

Diese Tatsachen bekräftigen den KVÖV, dass es die Aufgabe des Staates ist, durch gezielte - nicht überreguliert - und steuernde Massnahmen sicherzustellen, dass Gütertransportangebote durch Nachfrage langfristig bereitgestellt werden.

Dabei sollen auch Innovationen zu neuen Technologien unterstützt und gewinnbringend gefördert werden.

Auswirkungen einer Öffnung des Bahnverkehrs für ausländische Anbieter

Das Bundesamt für Verkehr will z.H. des Bundesrates im Verhandlungsmandat eine «minimale Öffnung» für ausländische (Bahn-) Unternehmen vorschlagen. Die Gewerkschaften sehen darin die Gefahr von Lohn-Dumping und eines Angriffs auf den Arbeitsschutz und lehnen die Öffnung deshalb ab. Auch die SBB befürchtet negative Auswirkungen einer Öffnung, da auf den Hauptstrecken praktisch keine freien Trassen vorhanden sind und die SBB sich genötigt sähe, Trassen zugunsten von neuen ausländischen Anbietern abtreten zu müssen.

Der KVÖV teilt diese Befürchtungen nicht und kann für eine kontrollierte Öffnung des Marktzuganges Position ergreifen. Befürchtete Nachteile können durch die Ausformulierung der Konzessionsbedingungen verhindert werden. Mit diesem Schritt ist es dann im Sinne der Kohärenz auch für Schweizer Unternehmen möglich, Märkte im grenzüberschreitenden Verkehr zu bedienen.

Position KVÖV zusammengefasst:

- ❑ *Attraktivität des Schweizer ÖV muss erhalten bleiben (aufeinander abgestimmte Fahrpläne, «Ein Ticket für alles», Taktfahrplan, etc.)*
- ❑ *Volkswirtschaftlicher Nutzen und Erreichung der Klimaziele muss im Vordergrund stehen*
- ❑ *Bisherigen Marktzugang erhalten als auch gewähren. Im Sinne einer Güterabwägung zwischen «minimaler Öffnung» und Gewährleistung des Landverkehrsabkommens sind wir für Öffnung. Eine kontrollierte Liberalisierung bringt Vorteile.*
- ❑ *Staatliche Beihilfen sind zur Erreichung übergeordnete Ziele, nicht aber für Klientelpolitik, legitim und auch für die EU kein Problem, insbesondere, wenn sie Verkehre im Inland betreffen.*

17. Haftpflicht im Schienengüterverkehr

An seiner Sitzung vom 21. Juni 2023 hat der Bundesrat einen Bericht über die Haftpflichtbestimmungen im Güterverkehr auf der Schiene verabschiedet. Dieser zeigt auf, dass heute bei Unfällen fast immer die Eisenbahnverkehrsunternehmen haften - auch wenn private Wagen beteiligt sind. Gestützt auf diese Gesamtschau präsentiert der Bundesrat mehrere Handlungsvarianten.

Wenn sich auf dem schweizerischen Schienennetz ein Unfall mit einem Güterzug ereignet, muss grundsätzlich das entsprechende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Schaden aufkommen. Dies gilt auch dann, wenn der Unfall durch Mängel verursacht wurde, für deren Behebung der private Wagenhalter zuständig war. Das EVU bekommt heute seinen Schaden nur dann vom Halter ersetzt, wenn es ihm ein Verschulden nachweisen kann. Dass es heute keine Gefährdungshaftung der Fahrzeughalter gibt, hat seinen Ursprung darin, dass früher auch private Halter verpflichtet waren, ihre Fahrzeuge bei den EVU einzustellen und warten zu lassen.

Der Bundesrat hat diese Bestimmungen im Rahmen einer Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene überprüft. Er präsentiert dem Parlament mehrere Handlungsmöglichkeiten:

- ❑ Die erste Variante enthält die Ausdehnung der Gefährdungshaftung der Eisenbahnunternehmen und die Erhöhung der Mindestversicherungssumme der EVU.
- ❑ Die zweite Variante besteht darin, dass die EVU verpflichtet würden, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Diese würde auch die meisten Schäden abdecken, die von Gefahrguttransporten ausgehen. Auf eine gleichzeitige Ausdehnung der Gefährdungshaftung der EVU und auf eine Gefährdungshaftung der Fahrzeughalter würde verzichtet.

- ❑ Bei der dritten Variante würden die Halter verschuldensunabhängig für die Schäden haften, welche ihre Wagen oder deren Ladung nachweislich mit- oder verursacht haben, z.B. wenn aus einem abgestellten Wagen Gefahrgut austritt. Die Halter würden verpflichtet, hierfür eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschliessen.
- ❑ Eine weitere Option ist die Beibehaltung der heutigen Regelungen.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass alle Varianten mit Vor- und Nachteilen verbunden sind. Aus seiner Sicht besteht vor diesem Hintergrund kein zwingender Regulierungsbedarf. Er ist aber bereit, einzelne Varianten zu vertiefen, sollte das Parlament dies wünschen.

18. Eine lohnende Erweiterung Ihres Führungsstil-Repertoires.

Emotionale Führung

Als Führungskraft kennen und beherrschen Sie die „klassischen“ Führungsstile: Den autoritären Führungsstil, in dem der Vorgesetzte entscheidet und kontrolliert und der Mitarbeiter lediglich ausführt. Den kooperativen Führungsstil, der den Mitarbeiter in die Entscheidungsfindung einbezieht und die Kontrolle „von oben“ durch die Eigenkontrolle ersetzt. Und den Laissez-faire Führungsstil, in dem die Führungskraft auf die Kontrolle des Mitarbeiters komplett verzichtet. Für jeden dieser Führungsstile gibt es Führungssituationen, die genau diesen Führungsstil von Ihnen „verlangen“. Jetzt können Sie Ihrem Führungs-Repertoire noch einen weiteren Führungsstil hinzufügen: die emotionale Führung.

Emotionale Führung – was ist das?

Ein wesentliches Merkmal emotionaler Führung ist, dass Sie als Führungskraft in der Lage sind, der Situation entsprechend auf den einzelnen Mitarbeiter einzugehen. Die Grundlage dafür ist Ihre emotionale Intelligenz, also die Fähigkeit, sich selbst zu kennen, die eigenen Gefühle und die des Mitarbeiters zu verstehen und entsprechend einordnen beziehungsweise kontrollieren zu können. Das sind Fähigkeiten, die ein Mensch im Laufe seines Lebens erlernt und die ein hohes Maß an Selbsterfahrung und Selbstreflexion voraussetzen.

Wichtige Bausteine der emotionalen Führung: emotionale Intelligenz und soziale Kompetenz

Begriffe wie emotionale Intelligenz und emotionale Führung sind wesentlich von dem amerikanischen Psychologen Daniel Goleman geprägt worden und werden ebenso wie soziale Kompetenz als Schlagwörter verwendet. Doch nicht immer ist klar, was sie bedeuten.

Emotionale Intelligenz ist die Summe aus Selbstbewusstheit, Selbstmanagement und Selbstreflexion.

- ❑ Selbstbewusstheit beschreibt Ihre Fähigkeit als Führungskraft, sich selbst und andere wahrzunehmen sowie Ihre eigenen Emotionen und Ihre Wirkung auf andere einschätzen zu können. Selbstbewusstheit ist geprägt von einem kompetenzorientierten Denken und der Fähigkeit bzw. Bereitschaft für einen Perspektivenwechsel.
- ❑ Selbstmanagement ist die Fähigkeit, sich und die eigenen Emotionen zu managen, um insbesondere in unvorhergesehenen und kritischen Situationen angemessen agieren und reagieren zu können.

Die Selbstreflexion zeichnet sich durch ein tiefes Verständnis für die eigenen Gefühle, Bedürfnisse und Motive aus. Das bedeutet, dass Sie Stärken und Schwächen als Entwicklungschance begreifen. Die Selbstreflexion beinhaltet auch, dass Sie achtsam mit sich selbst umgehen und aus sich selbst heraus eine Eigenkultur entwickelt haben.

Neben der emotionalen Intelligenz ist die soziale Kompetenz ein Baustein emotionaler Führung.

- ❑ Ihre soziale Kompetenz als Führungskraft zeichnet sich dadurch aus, dass Ihr Selbst von Selbstvertrauen und Urvertrauen, von Eigenverantwortung und Selbstdisziplin geprägt ist.
- ❑ Als Führungskraft, die sich durch soziale Kompetenz auszeichnet, bringen Sie anderen Menschen – Mitarbeitern und Führungskräften – Wertschätzung entgegen. Sie sind kritikfähig, verfügen über eine hohe Sprachkompetenz und empathische Fähigkeiten.
- ❑ Ihre soziale Kompetenz als Führungskraft zeichnet sich in Bezug auf die Zusammenarbeit mit anderen durch Teamfähigkeit, durch die Bereitschaft zur Kooperation, durch Konfliktfähigkeit und durch Kommunikationsfähigkeit aus.
- ❑ Erlebbar wird Ihre soziale Kompetenz als Führungskraft auch durch Ihre Verantwortungsbereitschaft, Ihr flexibles und konsequentes Handeln in unterschiedlichen Situationen sowie Ihrem Engagement und Ihrer Leidenschaft für die berufliche Aufgabe.

Wie funktioniert emotionale Führung?

Die Grundlagen für emotionale Führung sind soziale Kompetenz und emotionale Intelligenz. Hinzu kommt ein gut ausgebildetes Wertesystem, das aus Ihrer persönlichen Entwicklung resultiert und das Sie in konstruktive innere Glaubenssätze einfließen lassen. Emotionale Führung zeichnet sich außerdem durch ein positives Menschenbild und gesunden Menschenverstand aus. An dieser Stelle wird klar, dass emotionale Führung keine erlernbare Technik ist. Stattdessen ist sie eine Frage Ihrer persönlichen Einstellung.

Tatsächlich ist die Qualität der emotionalen Führung messbar. Denn aus der Wertschätzung resultiert eine emotionale Bindung, deren Wirkung sich anhand verschiedener Indikatoren quantifizieren lässt. Das bedeutet, dass emotionale Führung ganz konkrete Ergebnisse bringt:

- ❑ sinkende Fehlzeiten
- ❑ geringere Fluktuation
- ❑ höhere Innovationskraft.

Emotionale Führung führt zu einer Stärkung des Wir-Gefühls, der Marke und zu einem Wettbewerbsvorteil: Fühlen sich die Mitarbeiter wohl, fühlen sie sich enger mit dem Unternehmen verbunden und empfehlen (u.a.) die eigenen Produkte und Dienstleistungen weiter. So unterstützen Sie als Vorgesetzter, der emotionale Führung in seinen Führungsstil integriert, den Erfolg Ihres Unternehmens. Denn Ihre Vorbildfunktion ist für die positive Resonanz der Mitarbeiter entscheidend.

Emotionale Führung in Kombination mit anderen Führungsstilen

Nach Auffassung der amerikanischen Psychologen Goleman und Boyatzis sind Führungskräfte, die die emotionale Führung in ihren Führungsstil einfließen lassen, erfolgreicher. Sie etablieren ein Arbeitsklima, in dem sich Mitarbeiter verstanden und ernst genommen fühlen und in dem sie auch als Menschen behandelt werden. Es gibt einige Führungsstile, die modern und zeitgemäß sind und die sich mit der emotionalen Führung kombinieren lassen. Dazu gehört die visionäre

Führung, die coachende Führung, die demokratische Führung, die fordernde Führung und die befehlende Führung.

- ❑ Mit einem visionären Führungsstil geben Sie als Vorgesetzter die Richtung vor, doch Sie lassen Ihren Mitarbeitern auf dem Weg dorthin gestalterische Freiheit. Dadurch schulen Sie den Teamgeist und das Zusammengehörigkeitsgefühl Ihrer Mitarbeiter.
- ❑ Als coachende Führungskraft konzentrieren Sie sich auf die individuellen Bedürfnisse und Stärken einzelner Mitarbeiter. Erforderlich sind häufige Feedbackgespräche, die zeitintensiv sind, jedoch die Vertrauensbasis stärken.
- ❑ Mit einem demokratischen Führungsstil signalisieren Sie eine hohe Wertschätzung gegenüber Ihren Mitarbeitern, wodurch Sie selbstständiges und eigenverantwortliches Handeln fördern. Gemeinsame Entscheidungen schaffen außerdem eine größere Akzeptanz bezüglich der von Ihnen gestellten Aufgaben.
- ❑ Mit dem fordernden Führungsstil zielen Sie auf eine Leistungssteigerung ab. Das kann mit sehr leistungswilligen und ehrgeizigen Mitarbeitern funktionieren. Auf Dauer kann die fordernde Führung zu einer Überforderung von Mitarbeitern führen und im Burnout enden. Insoweit ist dieser Führungsstil nur partiell sinnvoll.
- ❑ Mit dem befehlenden Führungsstil tragen Sie auf Dauer zu einem schlechten Betriebsklima bei, das unzufriedene Mitarbeiter „erzeugt“. Befehle, die ohne Wenn und Aber von Mitarbeitern befolgt werden sollen, eignen sich deshalb nur für Not- und Krisensituationen.

Entsprechend Ihrem Führungsalltag mit verschiedenen Mitarbeitern und unterschiedlichen Führungssituationen wird emotionale Führung nicht als alleiniger Führungsstil verstanden, sondern sinnvoll mit anderen Führungsstilen kombiniert. Deshalb ist Wissen um die Inhalte verschiedener Führungsstile hilfreich, um sie mit der emotionalen Führung zu verbinden. Den einen idealen, optimalen und für jede Situation allgemeingültigen Führungsstil gibt es nicht. Es ist daher wichtig, dass Sie als Führungskraft verschiedene Führungsstile beherrschen und in jeder Situation entscheiden, welcher Stil „jetzt“ passt. Und diesen souverän beherrschen.

19. Mehr erleben in den Ferien mit Audi

Endlich Ferienzeit. Zeit, neue Energie zu tanken und den Alltag hinter sich zu lassen. Wo laden Sie in diesem Sommer Ihre Batterien auf? Hier ein Vorschlag unseres Partners AUDI.

Der Berg ruft



Jetzt direkt bei Audi reservieren

The Day of Electric Performance

Geniessen Sie eine unvergessliche Auszeit: einen Tag unter Strom auf den Strassen, dem Offroad-Parkour und den Mountainbike-Trails in der wunderschönen Landschaft von Davo. Verwöhnt werden Sie mit kulinarischen Highlights aus der Region.

In Davos, 1. / 2. / 3. September 2023

MemberPlus für KVÖV-Mitglieder

Kennen Sie schon die Mitglieder-Vorteile für AUDI-Fahrzeuge?

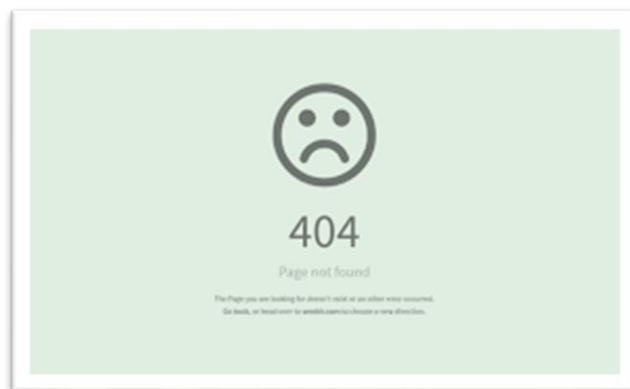
[Hier mehr zum MemberPlus Angebot von AUDI.](#)

20. Umstellung auf der Website unseres Dienstleisters

Leider ist es vorgekommen, dass die Verlinkung von unserer Seite >KVÖV >Dienstleistungen bei einigen Angeboten ins Leere führte.

Der Grund ist, dass unser Dienstleister seine Website neu gestaltet hat und uns möglicherweise nicht alle Änderungen mitgeteilt hat.

Sollten Sie so eine «Error 404 – page not found» oder ähnliches bemerken, teilen Sie es uns bitte per Mail an info@kvoev-actp.ch mit, damit wir das sofort korrigieren können.



Besten Dank für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.

21. 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



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

⇒ Denken Sie auch an uns, wenn Sie Ihre E-Mail wechseln. Oder Sie senden uns Ihre Mitteilung per Post an KVÖV, Postfach, 3001 Bern, oder per Mail an info@kvoev-actp.ch.



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.

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.



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV - Alles auf einen Blick

Was ist der
Kaderverband des
öffentlichen Ver-
kehrs?

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV ist ein politisch unabhängiger Verband, offen für alle **Linien-, Fach- sowie Nachwuchskader** im öffentlichen Verkehr. Fachkader sind hier z.B. Fachverantwortliche, Projektleiter, Einkäufer, Planer, IT-Fachkräfte, etc.

Was will der
Kaderverband ?

Der Kaderverband

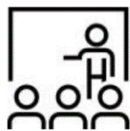
- ❑ vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Arbeitgebern und anderen Berufsverbänden. Er hat speziell die Anliegen der Kader im Fokus und unterscheidet sich dadurch von anderen ähnlichen Verbänden;
- ❑ vertritt seine Mitglieder bei Verhandlungen um Gesamtarbeitsverträge wie auch die Kader mit Einzelarbeitsverträgen nach OR;
- ❑ hilft beim Networken, indem er Plattformen schafft, wo sich Kader und Entscheidungsträger von Transportunternehmen treffen und austauschen.

Was bringt mir die
Mitgliedschaft
beim Kaderver-
band ?



Rechtsberatung für die Mitglieder

bei Fragen zu Anstellung, Arbeit und Sozialversicherungen.



Regelmässige, fundierte Information zu Verkehr, Technik, Führung, Management - via Bulletin und Anlässe / Vorträge vor Ort und online.



Vergünstigter **Privat- und Verkehrs-Rechtsschutz** für die ganze Familie.

Sparen Sie Geld! Weitere geldwerte Mitgliederangebote zu speziellen Konditionen bei Banken, Versicherungen und Krankenkassen, für Reisen und Freizeit.

Alle Details zu unseren Mitgliederangeboten auf unserer Website unter kvoev-actp.ch/dienstleistungen/.

Wo kann ich mich
anmelden?



Schnell und einfach online anmelden
kvoev-actp.ch/mitgliedschaft/mitglied-werden/,
oder den QR-Code scannen.