



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

In dieser Ausgabe:

- ❑ «Mitglieder werben – Prämien gewinnen»: Werbeaktion startet jetzt
- ❑ SBB und BLS setzen Kooperationsmodell fort
- ❑ Wo soll der ÖV Schweiz investieren?
- ❑ Neues Mitgliederangebot

Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr 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	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Pensionierte		
	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
Präsidenten Regional-gruppen	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter GdI	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
	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

BAV: Sicherheitskultur stärker im Fokus. Das BAV legt bei der Überwachung der Eisenbahnunternehmen künftig ein stärkeres Augenmerk auf die Sicherheitskultur. Eine positive Sicherheitskultur ist wichtig, damit die Sicherheitsmanagementsysteme der Unternehmen die gewünschte Wirkung entfalten.

Die Eisenbahnunternehmen sind rechtlich verpflichtet, Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) umzusetzen. Die Unternehmen müssen in ihrem SMS die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sie alle für sie geltenden Sicherheitsverpflichtungen einhalten können. Die Unternehmensleitung muss das SMS aufbauen und in geeigneter Weise auf allen Organisationsebenen den Mitarbeitenden als Handlungsanweisung vorgeben. Zentrale Aspekte sind der Umgang mit Veränderungen und die Kontrolle der Risiken.

Für die effektive Wirkung des SMS ist zentral, dass die Menschen dieses System und seine Vorgaben verstehen und in ihrem tatsächlichen Handeln umsetzen, im Sinne einer positiven Sicherheitskultur.

Dazu gehört insbesondere eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens. Die Unternehmen sollten die Mitarbeitenden ermutigen, das SMS zu «leben» und die Sicherheit zu fördern, indem sie z.B. gefährliche Ereignisse melden und sicherheitsrelevante Informationen teilen. Daraus können die Organisationen lernen und sich entwickeln.

Das BAV wird im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit künftig vermehrt prüfen, wie die Eisenbahnunternehmen eine positive Sicherheitskultur entwickeln und wie der Bezug zum SMS hergestellt ist. Dazu hat das BAV ein Konzept «Überwachung der Entwicklung von Sicherheitskultur durch das BAV in der Betriebsphase» erstellt. Es beschreibt, wie das BAV Sicherheitskultur genau definiert und mit welcher Methodik die Überwachung erfolgt.

Die Bedeutung der Sicherheitskultur ist auch auf europäischer Ebene anerkannt. Die Verordnung 2018/762 der EU verpflichtet die Eisenbahnunternehmen, im Rahmen ihres SMS eine positive Sicherheitskultur zu gestalten.

Bei Transportunternehmen ausserhalb des Eisenbahnsektors ist die Entwicklung der Sicherheitskultur zwar bislang keine gesetzliche Anforderung, aber auch dort leistet eine positive Sicherheitskultur einen wesentlichen Beitrag zu einem funktionierenden System.

GAV SBB / SBB Cargo: Der aktuelle GAV ist noch bis April 2025 gültig. Danach gibt es drei Optionen: Die Sozialpartner verhandeln einen komplett neuen GAV; sie entwickeln den jetzigen GAV punktuell weiter; oder, drittens, sie einigen sich auf eine Verlängerung ohne Anpassungen.

Wir als KVÖV bereiten uns jetzt schon auf kommende Verhandlungen ab Mitte 2024 vor. Dabei fokussieren wir uns auf Themen wie zukünftige Arbeitsmodelle (Bogenkarriere), Lohn, Vereinbarkeit von Arbeit, Familie, Freizeit. Selbstverständlich halten wir euch auf dem Laufenden, sobald weitere Details zu den Inhalten und zu Terminen bekannt sind.

Bundesrat will heimischen Bahngütertransport subventionieren: Er betonte die Bedeutung des Einzelwagenladungsverkehrs für die Landesversorgung. Allerdings sei die von SBB Cargo AG betriebene Dienstleistung in der heutigen Form nicht überlebensfähig, trotzdem aber wichtig für die sichere Versorgung aller Landesteile. Während acht Jahren will der Bundesrat deshalb Subventionen fliessen lassen – mit der Option auf weitere vier Jahre. Für die ersten vier

Jahre sollen 260 Millionen Franken beantragt werden. Zusätzlich will er die technische Aufrüstung von Lokomotiven und Güterwagen mitfinanzieren. Für effizientere und kostensparende digitale automatische Kupplungen (DAK) sollen einmalig 180 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesrat will die zusätzlichen Ausgaben vollständig kompensieren, so dass dem allgemeinen Bundeshaushalt keine Mehrbelastung entsteht. Hierfür soll ein Teil der Einnahmen aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verwendet werden, der sonst in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fließen würde. Die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur über den BIF bleibe gewährleistet.

Bitte meldet eure E-Mail-Adressen: An alle Mitglieder ohne gemeldete E-Mailadresse: Wer eine E-Mailadresse besitzt, aber unsere Informationen noch per Post erhält, möchte ich bitten, uns die E-Mailadresse mitzuteilen. So erhaltet ihr auch kurzfristige News.

Ein kurzes E-Mail an info@kvoev-actp.ch reicht. Herzlichen Dank.

Delegiertenanlass 2024: Unser 24. Delegiertenanlass findet am 23. Mai 2024 in Bern, im SBB WylerPark statt. Ich würde mich sehr freuen, wenn Ihr alle wieder mit dabei seid. Das Referat hält Oli Specker, Leiter Fernverkehr BLS AG, «Fernverkehr@bls».

«Mitglieder werben Mitglieder»

Auch dieses Jahr wieder wollen wir unseren Mitgliederbestand ausbauen. Wir haben für eure Unterstützung bei der Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» sowohl eine Prämie für euch als Werber, als Werberin, wie auch für das von euch geworbene Neumitglied.

Macht wieder mit - gemeinsam sind wir stärker – danke für eure Unterstützung!



Herzliche Grüsse und schöne Frühlingstage.

Markus Spühler
Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe	5
2. «Mitglieder werben Mitglieder» - mit überzeugenden Argumenten	6
3. Pensionierung steht an?	7
4. Wechsel an der Spitze des Bundesamtes für Verkehr (BAV)	8
5. BLS AG und SBB AG entwickeln Kooperation im Fernverkehr weiter.....	9
6. SBB-Arbeiten in der Westschweiz im Jahr 2024: Weniger Unannehmlichkeiten für die Kunden	10
7. Wechsel im Verwaltungsrat der BLS AG	11
8. Baustart im Weissensteintunnel.....	11

9. Elektronische Stellwerke mit tieferem Stromverbrauch von Thales bei BLS AG	12
10. BLS AG: Cloud-Lösung für die Planung des Bahnbetriebs	13
11. Runder Tisch zur Baustellensituation im Schienengüterverkehr	14
12. Für Bahnausbau mehr Geld als vom Bundesrat beantragt.....	15
13. Wo soll der Bahn-ÖV in der Schweiz investieren?	16
14. Bundesrat legt strategische Ziele der SBB für 2024 bis 2027 fest.....	18
15. Zusammenarbeit mit der ERA wird verlängert.....	19
16. Sperrung rechtsrheinische Bahnstrecke ab Mitte 2026.....	20
17. Angebote unseres Partners Ford.....	21
18. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	22
19. Impressum und Hinweise.....	23
20. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick	24

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



Mitgliederversammlung Regional- gruppe Zürich / Ostschweiz

Dienstag, 9. April 2024

Bitte Termin schon vormerken – Details
folgen.



Mitgliederversammlung Regional- gruppe Mittelland / Jura

Dienstag, 9. April 2024

Plus anschliessend Referat zum Thema
«Cargo Sous-Terrain», mit CST Leiter
Technik und Bau Klaus Juch.

[*Hier die Details und zur Anmeldung.*](#)



Anlass und Mitgliederversammlung der Regionalgruppe Zentralschweiz, Nordwestschweiz und Tessin:

Dienstag, 16. April 2024

Sonnenberg, Luzern +
Hotel Cascada, Bundesplatz
18, Luzern

Führung durch die Zivilschutzanlage
Sonnenberg «Unterirdisch überleben» in
Luzern.

Anschliessend Mitgliederversammlung.

[*Hier die Details und zur Anmeldung.*](#)



Nationaler Anlass CH 1/2024

Referat von Alexander Muhm, Leiter Güterverkehr, Mitglied der Konzernleitung SBB

Donnerstag, 18. April 2024

SBB WylerPark, Bern



DV-Anlass KVöV 2024

Referat «Fernverkehr@bls», von Oliver Specker, Leiter Fernverkehr BLS AG.

Donnerstag, 23. Mai 2024

WylerPark SBB, Bern

Bitte den Termin schon vormerken



Anlass Regionalgruppe Zürich / Ostschweiz

Besuch der Braustube in der Flühgasse in Zürich

Mittwoch, 28. August 2024

Flühgasse, Zürich

Bitte den Termin schon vormerken



Nationaler Anlass CH 2/2024

Bitte den Termin schon vormerken

Dienstag, 5. November
2024



Anlass Regionalgruppe Zürich / Ostschweiz

Besuch der ZSG-Werft in Zürich

Mittwoch, 6. November
2024

Bitte Termin schon vormerken

Alle weiteren Anlässe für 2024 sind im Moment noch in Planung. Wir informieren Sie mit den nächsten Bulletins und immer aktuell auf [unserer Website unter >Anlässe](#).

2. «Mitglieder werben Mitglieder» - mit überzeugenden Argumenten

Unser Ziel 2024: Mitglieder gewinnen bei SBB AG, BLS AG und SOB AG. Dazu starten wir mit Datum dieses Bulletins die Aktion «Mitglieder-werben-Mitglieder». Wieder könnt ihr Werbeprämien gewinnen. Die Aktion dauert bis zum 30. Juni 2024.

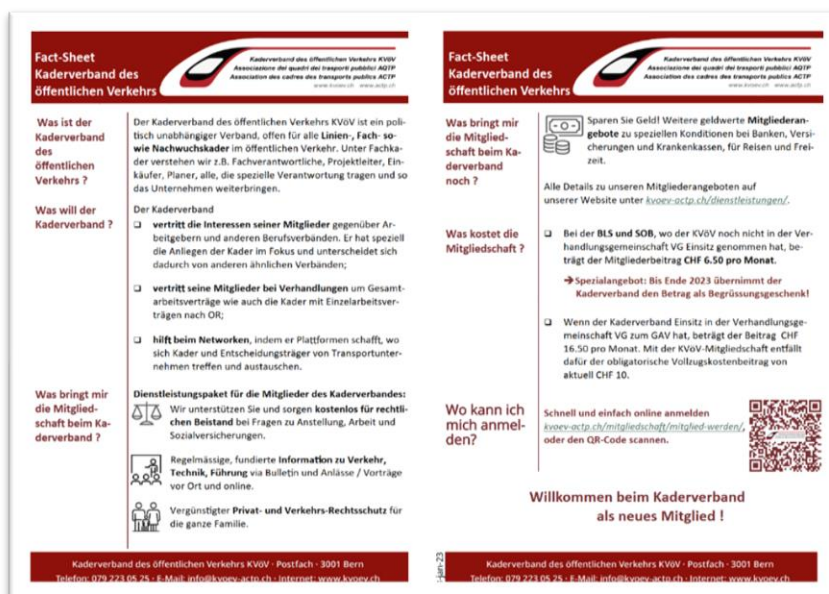
Unterstützt uns dabei, neue Mitglieder zu gewinnen. Ihr wisst am besten, wer in Frage kommt und gewillt ist, bei uns Mitglied zu werden. Unser Verband ist offen für alle Linien-, Fach- sowie Nachwuchskader im öffentlichen Verkehr. Unter Fachkader verstehen wir z.B. Fachverantwortliche, Projektleiter, Einkäufer, Planer und IT-Fachkräfte.



Sowohl für euch als Werberin, als Werber wie auch für das neue Mitglied gibt es mit unserer Aktion eine Win-Situation:

- ☐ Für die Neuanmelder übernimmt der KVÖV die Mitgliederbeiträge bis Ende 2024,
- ☐ Ihr als Werberin, Werber erhält für jedes gewonnene Neumitglied eine Prämie von CHF 60.

Zur Unterstützung haben wir einen Flyer zusammengestellt, den [ihr von unserer Website](#) herunterladen könnt. Damit habt ihr eine Vielzahl von überzeugenden Argumenten zur Hand. Auf der zweiten Seite unten ist auch gleich der QR-Code vermerkt, mit dem die sich das Neumitglied gleich online anmelden kann.



Dasselbe Fact-Sheet findet ihr auch auf der letzten Umschlagseite dieses Bulletins, mitsamt dem QR-Code.

Alle Details auf [unserer Aktions-Website](#) >KVÖV >Mitglied werden >Mitglieder werben Mitglieder 2024.

3. Pensionierung steht an?

Bald pensioniert? Bleibe dem KVÖV treu – gleiche Leistungen, reduzierter Beitrag

Wusstest du schon, dass du von allen Vorteilen der Mitgliedschaft auch als Pensionierte, als Pensionierter weiterhin profitieren kannst – und dies bei einem reduzierten Mitgliederbeitrag von CHF 66 pro Jahr?



Das entspricht pro Monat noch etwa dem Preis einer guten Tasse Kaffee! Melde dich vor dem Übertritt in die Pensionierung beim KVÖV – es lohnt sich.

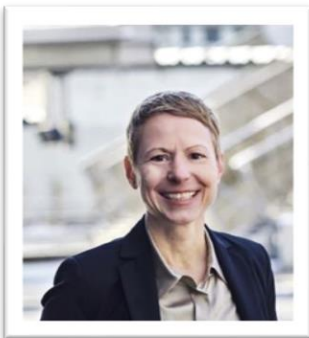
Vielfach ändern sich mit der Pensionierung deine Koordinaten. Bitte melde auch deine private Telefonnummer und E-Mail-Adresse, die bisherigen Geschäftskoordinaten sind nach

der Pensionierung nicht mehr in Betrieb.

Auf dem [Kurzformular auf unserer Website](#) >KVÖV >Mitgliedschaft >Pensionierung kannst du dich einfach ummelden: Ausfüllen und «SENDEN» anklicken, fertig.

4. Wechsel an der Spitze des Bundesamtes für Verkehr (BAV)

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erhält im Sommer eine Direktorin. Christa Hostettler übernimmt den Chefposten von Peter Füglistaler, der in Pension geht.



Die 49-jährige Juristin Christa Hostettler absolvierte ihr Studium der Rechtswissenschaften an der Université de Genève und der Universität Bern. Nach ihrer Tätigkeit als juristische Mitarbeiterin im Departement des Innern des Kantons Solothurn arbeitete sie als Rechtsanwältin und Partnerin in einer Kanzlei, anschliessend als Vizestadtschreiberin und Chef-Juristin für die Stadt Bern. Vor ihrer aktuellen Position bei der PostAuto AG war sie während fünf Jahren Generalsekretärin der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) sowie der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Zu Christa Hostettlers Aufgaben beim BAV gehören anderem die Weiterentwicklung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs in der Schweiz. Sie wird ihre neue Funktion am 1. August 2024 antreten und Peter Füglistaler ersetzen, der pensioniert wird.

Mit Peter Füglistaler geht im Sommer ein Chefbeamter in Pension, der den Schweizer ÖV während bald vierzehn Jahren geprägt hat. Er arbeitete unter vier Bundesräten, von Moritz Leuenberger (SP) über Doris Leuthard (CVP) und Simonetta Sommaruga (SP) bis Albert Rösti (SVP). Vor zehn Jahren trug er wesentlich dazu bei, die Finanzierung des Unterhalts und Ausbaus der Schiene mit dem Bahninfrastrukturfonds auf eine stabile Grundlage zu stellen. Nicht nur Deutschland beneidet die Schweiz darum. Peter Füglistaler war wegen den Problemen der Deutschen Bahn auch im nördlichen Nachbarland ein gefragter Gesprächspartner.



Er war als BAV-Direktor kein Verwalter, vielmehr setzte er Akzente. Bei der Neuvergabe der Fernverkehrskonzession forcierte er mit Doris Leuthard im engen Schweizer Rahmen einen Wettbewerb der Ideen. Peter Füglistaler ist es zu verdanken, dass es auf der Gotthard-Bergstrecke weiterhin ein gutes Angebot mit direkten Fernverkehrszügen gibt. Die Südostbahn (SOB) betreibt diese in Kooperation mit den SBB. Die Übernahme der Interregio-Linie Zürich-Chur durch die SOB war dagegen nur beschränkt ein Erfolg, da die einstöckigen Züge zu wenig Kapazität bieten. Peter Füglistaler hinterlässt ein gut aufgestelltes BAV.

Der Kaderverband wünscht Frau Christa Hostettler viel Erfolg bei den grossen Herausforderungen und Peter Füglistaler der seit 2010 dem BAV vorstand alles Gute für die Zukunft.

5. BLS AG und SBB AG entwickeln Kooperation im Fernverkehr weiter

BLS AG und SBB AG entwickeln die erfolgreiche Zusammenarbeit im Fernverkehr weiter. Ab Dezember 2025 fährt die BLS AG die neue Fernverkehrsverbindung – den IR56 Biel/Bienne – Delémont – Basel. Damit erhalten die Reisenden auf der Strecke neu einen attraktiven Halbstundentakt im Fernverkehr.

Ab Dezember 2025 profitieren die Reisenden in der Nordwestschweiz von einem attraktiven Angebotsausbau. Dank der Eröffnung der Doppelspur Grellingen–Duggingen kann neu der Halbstundentakt auf der Strecke Biel/Bienne – Delémont – Basel SBB im Fernverkehr eingeführt werden. Die BLS AG und die SBB AG haben sich darauf geeinigt, dass die BLS AG ab dann die zusätzliche Fernverkehrsverbindung – den IR56 – fährt. Die zweite Fernverkehrsverbindung auf dieser Strecke – der IC51 – wird weiterhin von der SBB AG betrieben und ab Dezember 2025 weiter bis Lausanne verlängert. Heute endet beziehungsweise startet er in Biel/Bienne.

Geplant ist, dass auf dem IR56 komfortable MIKA-Züge der BLS AG zum Einsatz kommen. Die BLS AG hat dafür bei Stadler sieben zusätzliche MIKA-Züge bestellt. Diese verfügen über 242 Sitzplätze, 2+1-Bestuhlung in der 1. Klasse, Multifunktionszonen für Velos und Gepäck und eine Bistrozone. Sie sind damit bestens auf die Kundenbedürfnisse und die erwarteten Reisendenzahlen auf der Strecke ausgelegt. Zusammen mit touristischen Partnern will die BLS AG auch in der Region entlang der neuen Fernverkehrslinie Ausflugsziele vermarkten, wie sie das bereits heute in verschiedenen Regionen in ihrem Liniennetz tut.



Die Fernverkehrskooperation auf einen Blick

Die SBB AG und die BLS AG arbeiten seit 2019 im Fernverkehr zusammen. Die BLS AG betreibt seit 2019 erfolgreich die Linien Bern-Olten und Bern-Biel/Bienne sowie seit 2020 die Linie Bern-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds.

Die Bahnunternehmen SBB AG, BLS AG und SOB AG haben darauf verständigt, das erfolgreiche Schweizer Kooperationsmodell im Fernverkehr auch in der nächsten Konzessionsperiode, d.h. ab Dezember 2029, fortzuführen.

Die SBB AG hält dabei die Konzession für den Fernverkehr als Ganzes, überträgt an die BLS AG und SOB AG aber den Betrieb einzelner Fernverkehrslinien. Die Bahnen haben dazu unter Einbezug des BAV Ende 2022 eine entsprechende Rahmenvereinbarung abgeschlossen.

6. SBB-Arbeiten in der Westschweiz im Jahr 2024: Weniger Unannehmlichkeiten für die Kunden

Am 29. Januar gab die SBB AG die Übersicht über ihre Arbeiten für das erste Halbjahr 2024 bekannt. Auch in diesem Jahr werden in der Westschweiz wichtige Unterhalts- und Ausbaustellen durchgeführt. Die meisten von ihnen werden keine Auswirkungen auf den Verkehr haben. Dennoch werden rund zwanzig Operationen besondere Massnahmen erfordern. Die SBB AG passt die Fahrpläne an oder setzt Ersatztransporte ein, um die Transportkette für die Kunden zu gewährleisten.

Jedes Jahr werden auf dem Westschweizer Netz der SBB AG rund 6000 Eingriffe wegen Bauarbeiten durchgeführt, dazu kommen 200 Entwicklungsbaustellen in der Realisierungsphase. Gleichzeitig verkehren in der Romandie täglich rund 2500 Züge der SBB AG.



Bei der Planung von Unterhalts- und Ausbaustellen auf einer Strecke sucht die SBB AG nach der Lösung, die die geringsten Auswirkungen auf die Kunden hat. In manchen Fällen ist es besser, Totalunterbrechungen über ein Wochenende zu planen, als Arbeiten über längere Zeiträume nur

nachts durchzuführen und dabei das Risiko einzugehen, dass bei unvorhergesehenen Ereignissen die ersten Züge am Morgen nicht in Betrieb genommen werden können. Bei der Planung der Arbeiten wird eine Interessenabwägung zwischen den Erfordernissen der Baustelle und den Auswirkungen auf den Zugverkehr vorgenommen. In jedem Fall haben die Massnahmen mit den geringsten Beeinträchtigungen für die Kundschaft Vorrang.

Im Jahr 2024 werden in der Westschweiz rund 20 Baustellen die Einrichtung besonderer Massnahmen für die Kundschaft erfordern. Je nach Dauer und Art der Arbeiten werden bei grossen Baustellen drei Arten von Lösungen umgesetzt. Hier einige Beispiele:

- ❑ Die Einrichtung von Ersatzbussen auf dem unterbrochenen Abschnitt, wie es zum Beispiel an den Wochenenden vom 9. bis 12. und vom 23. bis 26. Februar 2024 in Saxon, vom 27. bis 29. April in Vufflens-la-Ville oder in den Nächten unter der Woche vom 11. Februar bis 16. Juni zwischen Genf und Coppet der Fall sein wird: Die Züge werden gestrichen und durch Busse ersetzt.
- ❑ Die Einführung eines Baustellenfahrplans für eine bestimmte Dauer, wie z. B. auf der Strecke Genf - La Plaine vom 10. Dezember 2023 bis zum 14. Dezember 2024 oder zwischen Denges und Renens ab Juni 2024: Der Fahrplan der Züge wird angepasst, um die Arbeiten durchzuführen.

- ❑ Der Regionalverkehr wird durch Busse ersetzt, während der Fernverkehr über Puidoux umgeleitet wird.

Die vollständige Liste der Arbeiten im ersten Halbjahr 2024 mit Auswirkungen auf das Personenangebot in der Westschweiz sowie eine Karte sind unter news.sbb.ch (Reiter "Medienportal") verfügbar.

7. Wechsel im Verwaltungsrat der BLS AG

Die beiden Verwaltungsrätinnen Viviana Buchmann, seit 2017 Mitglied des Gremiums und seit 2020 Vize-Verwaltungsratspräsidentin, und Renate Amstutz, seit 2009 Verwaltungsratsmitglied, treten aus dem Verwaltungsrat der BLS AG aus. Das Gremium schlägt der Generalversammlung vom Mai 2024 Valérie Schelker und Martin Pfund zur Nachfolge vor.

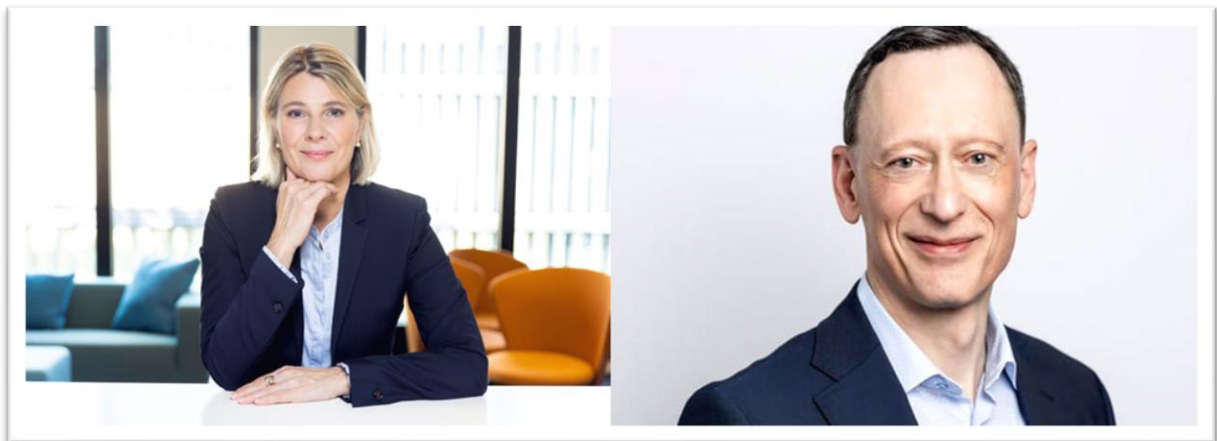


Abbildung 1 Schelker und Martin Pfund als neue Mitglieder des Verwaltungsrates vor. / Quelle: BLS

Valérie Schelker ist seit 2017 Leiterin Personal und Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post, davor bekleidete sie verschiedene Leitungsfunktionen im HR bei PostFinance. Martin Pfund bringt langjährige Expertise in der Informatik mit und ist seit 2017 als Departementsleiter ICT/CIO und Mitglied der Geschäftsleitung des Kantonsspitals Graubünden tätig.

Der Kaderverband unterstützt die Entscheidung der BLS AG und wünscht eine erfolgreiche Wahl an der Generalversammlung.

8. Baustart im Weissensteintunnel

Ab dem 4. März 2024 wird der Weissensteintunnel saniert und bleibt bis Ende 2025 für den Bahnverkehr gesperrt. Gleichzeitig erneuert die BLS sieben Bahnhöfe, zwei Viadukte und die Gleise auf der Bahnstrecke zwischen Solothurn und Moutier.



Portal des Weissensteintunnels in Gänsbrunnen /
Quelle: BLS

In der Nacht vom 3. auf den 4. März fuhr kurz nach Mitternacht der vorerst letzte Zug durch den Weissensteintunnel. Ab dem 4. März wird der Tunnel saniert und bleibt für den Bahnverkehr gesperrt. Die BLS AG nutzt die Tunnel Sperre, um die Bahnstrecke Solothurn–Moutier insgesamt zu erneuern. Sieben Bahnhöfe und Haltestellen werden behindertengerecht umgebaut. Zudem erneuert die BLS AG den Geissloch- und den Corcellesviadukt und verlegt in verschiedenen Streckenabschnitten neue Gleise. Die Bauarbeiten dauern bis Ende 2025.

Umfahrung via Thalbrücke und Oensingen

Die Züge von Solothurn her wenden in Oberdorf SO. Zwischen Moutier und Gänsbrunnen verkehren Ersatzbusse. Von Gänsbrunnen führt eine Postautolinie nach Thalbrücke oder Oensingen, wo die Reisenden auf den Zug umsteigen können. Alle Fahrausweise, die auf der Bahnstrecke Moutier–Solothurn gültig sind, gelten während den Bauarbeiten auch für die Umfahrung via Thalbrücke und Oensingen.

Sanierung für weitere 25 Jahre

Der Zustand des Weissensteintunnels ist schlecht. Der Bund hat entschieden, den Tunnel zu sanieren und damit die Bahnstrecke Solothurn–Moutier zu erhalten. Das Gewölbe, die Tunnelsohle und die Entwässerung des Tunnels sind teilweise beschädigt. Auf einzelnen Abschnitten muss das Gewölbe verstärkt oder komplett ersetzt werden. Die Fahrbahn, die Fahrleitung und die Tunnelentwässerung werden neu gebaut. Danach kann der Tunnel weitere 25 Jahre genutzt werden.

9. Elektronische Stellwerke mit tieferem Stromverbrauch von Thales bei BLS AG

Thales und die BLS AG haben einen Vertrag über die Modernisierung der BLS-Bahnlinien unterzeichnet. Dieses neue Projekt für Thales umfasst die Lieferung von elektronischen Stellwerken mit optischer Signalisierung an die BLS AG in den nächsten zehn Jahren.

Durch die Wahl von Thales für die Lieferung neuer elektronischer Stellwerke erhält die BLS AG die Kontinuität des Bahnbetriebs aufrecht. Die BLS AG kann eine Reihe von Synergien mit den 23 Bahnhöfen nutzen, die Thales seit 2003 bereits in ihrem Schienennetz installiert hat. Diese Synergien umfassen die Planung, die Implementierung und den Betrieb des Systems sowie die Schulung der Mitarbeitenden. So kann die BLS AG zukünftige Projekte effizienter umsetzen, da die Mitarbeitenden bereits mit den Systemen vertraut sind.

Der jährliche Stromverbrauch der gewählten Lösung war für die BLS AG ein wichtiger strategischer Faktor, da sie die Umweltauswirkungen dieser Modernisierung über 40 Betriebsjahre hinweg bewerten musste. Gemeinsam beschlossen Thales und die BLS AG, den Stromverbrauch

der von Thales vorgeschlagenen Lösung zu testen. Messungen an installierten Systemen zeigten, dass das System von Thales hocheffizient ist, und bestätigten den tieferen Stromverbrauch.

Die effiziente und kostengünstige Lösung von Thales wird es der BLS AG ermöglichen, die Modernisierung ihrer Bahnstrecken weiter voranzutreiben. So bietet das System von Thales die Möglichkeit, bestehende Thales Anlagen auf die Führerstandssignalisierung ETCS L2 (European Train Control System Level 2) umzurüsten, ohne die Innenanlage der Stellwerke zu ersetzen. Dieser Ansatz wird es der BLS AG ermöglichen, in Zukunft kostengünstig ganze Strecken auf das moderne Zugsicherungssystem ETCS-L2 zu migrieren.

10. BLS AG: Cloud-Lösung für die Planung des Bahnbetriebs

Seit 2003 plant die Berner Regionalbahn ihren Betrieb mit einer Software, teilweise sogar in "Handarbeit". Nun soll bis 2027 ein Ersatz mit Cloud-Anbindung her.

Die Berner Regionalbahn BLS AG ist auf der Suche nach einem neuen Ressourcen-planungs- und Dispositions-System (RPS) für den täglichen Bahnbetrieb. Weil das Unternehmen selbst keine Software entwickelt, hat es eine Standard-Software mit Cloud-Anbindung ausgeschrieben. Diese soll die bestehenden Lösungen der BLS ab 2025 schrittweise ersetzen. Bis Ende 2027 soll ein "state of the art" SaaS-System eingeführt werden.

Das RPS ist eine Kernapplikation für die Planung, Einteilung und Disposition von Personal und Rollmaterial. Dabei hat das System nach Angaben von BLS AG einen zentralen Einfluss auf die Qualität und die Effizienz. Seit 2003 plant die Bahn die Einsätze von Zügen, Lokführerinnen und Reisebegleitern mit der Software "RailOpt.BLS". Diese kommt auch bei Störungen zum Einsatz und hilft, Züge und Personal kurzfristig neu einzuteilen.

Diese Lösung soll jetzt durch ein effizientes und integriertes RPS mit Cloud-Zugang ersetzt werden, welches den Tagesbetrieb und das Störungsmanagement unterstützt und eine Bearbeitung der Informationen in Echtzeit erlaubt. "Die dauerhafte Verfügbarkeit der Anwendung ist für die Aufrechterhaltung des planerischen und operativen BLS-Betriebes absolut zwingend", heisst es in den Ausschreibungsunterlagen.

Weil das bestehende Tool bereits mehr als 20 Jahre auf dem Buckel hat, wird der Betrieb der Applikation "zunehmend teurer und risikoreicher, insbesondere wenn neue Anforderungen umgesetzt werden müssen". Je länger die Software weiterbetrieben wird, desto mehr steigt das Risiko von Sicherheitsaspekten und Ausfällen, schreibt BLS AG in der Ausschreibung. "Deshalb muss das System ersetzt werden."

Aktuell wird die Ressourcenplanung von BLS AG zwar durch IT-Lösungen unterstützt, jedoch nur mit einem geringen Automatisierungsgrad. "Die Dienstplanung und Einteilung von Personalressourcen sind im bestehenden IT-System mehrheitlich Handarbeit." Im künftigen Tool sollen die Planungsschritte –wo möglich und sinnvoll– automatisiert ablaufen.

Von der Einführung des teilweise automatisierten Ressourcenplanungs- und Dispositions-Tools erhofft sich BLS AG eine grössere Flexibilität und mehr Planungsunsicherheit. Zudem sollen damit Simulationen und Modellierungen möglich werden, damit in Zukunft rasch auf Veränderungen im Verkehrsverhalten reagiert werden kann.

Partner gesucht

In der Ausschreibung wird deshalb ein strategischer Partner und Lieferant gesucht, der alle Systemkomponenten für das neu zu integrierende Ressourcenplanungssystem bereitstellen kann. Darüber hinaus müssen alle Prozessschritte durch den gewählten Anbieter abgedeckt werden. Dazu zählt auch die Integration der Komponenten in die bestehende Applikationslandschaft.

Nach der Inbetriebnahme soll der Zuschlagsempfänger dann für die langfristige Wartung und Weiterentwicklung zuständig sein. Dem Gewinner winkt ein Grundauftrag für 8 Jahre, der jeweils optional zweimal um je 4 Jahre verlängert werden kann.

In die SBB-IT eingebunden

Die Züge der BLS AG fahren im regionalen Personenverkehr auf dem Schweizer Normalspurnetz, auf welchem auch gleichzeitig Personenverkehrs- und Cargo-Züge von anderen Transportunternehmen verkehren. Die befahrenen Strecken werden teilweise von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG) und von BLS AG selbst betrieben.

Beide Bahnunternehmen verwenden weitgehend dieselben IT-Systeme für die Planung und den Betrieb der Netze, die Infrastruktur dafür wird jedoch von den SBB AG betrieben. Zudem erfolgt die Planung des Fahrplans für das gesamte Netz durch die Bundesbahn. "BLS ist so weitgehend in eine von den SBB AG betriebene Systemlandschaft eingebettet und verfügt deshalb über beschränkte Gestaltungsmöglichkeiten."

Die SBB AG ihrerseits hatten bei der Einführung eines eigenen RPS mit dem Namen Sopre so einige Mühe. 2018 konnte ein Ausfall von Dutzenden Zügen nur dank dringenden Korrekturen an der Software verhindert werden. Das Projekt hat sich dabei mehrfach verzögert und immer wieder Mehrkosten verursacht. 2021 zogen die Bundesbahnen die Reissleine und beerdigten das 200-Millionen-Projekt. 2022 wurde ein neuer Anlauf mit einer freihändigen Vergabe ohne Preisangebe gestartet.

11. Runder Tisch zur Baustellensituation im Schienengüterverkehr

Zahlreiche Baustellen auf dem europäischen Nord-Süd-Korridor durch die Schweiz erschweren derzeit den Schienengüterverkehr. Um die Situation möglichst gut meistern zu können, soll die Erarbeitung des Güterverkehrsfahrplans flexibler gestaltet werden. Dies hat ein Zusammentreffen der Schweizer Akteure auf Einladung des Bundesamtes für Verkehr BAV ergeben.

Auf dem europäischen Nord-Süd-Güterverkehrskorridor, der durch die Schweiz führt, sind in diesem wie auch in den kommenden Jahren an zahlreichen Stellen grössere Bauarbeiten geplant, darunter auch in der Schweiz selbst. Sie führen beim Schienengüterverkehr zu Kapazitätsengpässen, Umleitungen und Betriebseinschränkungen. Die Erarbeitung des Fahrplans für die Güterzüge im laufenden Jahr war für die beteiligten Schweizer Akteure denn auch mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.



Güterzug SBB Cargo Ausfahrt neuer Bözbergtunnel

Um die Situation und den Spielraum für Optimierungen zu analysieren, hat das BAV zu einem Runden Tisch eingeladen. Teilgenommen haben neben den Gütertransportunternehmen auch die Infrastrukturbereiche von SBB AG und BLS AG, die Railcom (Kommission für den Eisenbahnverkehr) sowie die Schweizerische Trassenvergabe.

Im Rahmen dieses Treffens wurde klar, dass die Erarbeitung des Fahrplans künftig flexibler und transparenter gestaltet werden soll. Zudem soll es möglich sein, Güterzüge von Norden nach Süden und umgekehrt vermehrt auch kurzfristig auf freien Trassen durch die Schweiz leiten zu können. Der Schienengüterverkehr soll trotz der herausfordernden Baustellensituation konkurrenzfähig bleiben; dies auch im Interesse der schweizerischen Verlagerungspolitik.

In den nächsten Monaten werden die beteiligten Akteure die notwendigen Massnahmen weiter vertiefen. Auch die Koordination mit den ausländischen Stellen bildet weiterhin eine Priorität. Das BAV wird voraussichtlich im Herbst 2024 zu einem zweiten Runden Tisch einladen.

12. Für Bahnausbau mehr Geld aus als vom Bundesrat beantragt

Der Nationalrat hat sich am 26. Februar 2024 bei der Beratung von Änderungen bei den Bahnausbausritten 2025 und 2035 dem Ständerat angeschlossen. Insgesamt werden die entsprechenden Kredite um 350 Millionen Franken aufgestockt.

In der Gesamtabstimmung hiess der Nationalrat am Montag alle vier Bundesbeschlüsse mit jeweils nur einer Gegenstimme gut. Das Geschäft ist damit bereit für die Schlussabstimmung.

Der Bundesrat hatte seine Botschaft zum Bahnausbau im August des vergangenen Jahres verabschiedet. Er beantragte dem Parlament damit weitere 2,6 Milliarden Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds.

Tunnel zwischen Lausanne und Genf

Unter anderem geht es dabei darum, dass zwischen Morges VD und Perroy VD auf der Strecke Lausanne – Genf ein neun Kilometer langer Eisenbahntunnel gebaut werden soll. Allein dieses Projekt führt nach derzeitiger Planung zu Mehrkosten von rund 1,3 Milliarden Franken. Fertiggestellt werden soll der Tunnel bis 2035 oder spätestens 2040.

Weiter ist vorgesehen, den Lötschberg-Basistunnel durchgehend, statt nur teilweise auf zwei Spuren auszubauen. Auch für den Brüttener-Tunnel und die Erweiterung des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen beschloss die Landesregierung Krediterhöhungen. Überdies will sie die Mittel für einen umfassenden Ausbau der Bahnhöfe Genf und Olten SO bereitstellen.

Der Ständerat hatte das Geschäft in der Wintersession behandelt. Dabei beschloss er zum einen auf Antrag seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) weitere Kreditauf-

stockungen im Umfang von 250 Millionen Franken. Die Mittel sollen unter anderem der Fortsetzung der Planung für die Entflechtung in Pratteln BL, dem Ausbau des Bahnhofs Ebikon LU und der Realisierung des Morgartenrings in Basel zugutekommen.

Erhöht hatte die kleine Kammer zum anderen auch die Kredite für die Projektierung des Doppelspurausbaus Tiefenwinkel auf der Achse Zürich-Chur sowie für Studien zur Westschweiz. Um weitere Fahrplan-Verschlechterungen in der Westschweiz zu verhindern, sollen dort zusätzliche Projekte für 100 Millionen Franken aufgenommen werden.

Schliesslich sprach der Ständerat in der Wintersession auf Antrag einer Kommissionsminderheit 100 Millionen Franken für Vorinvestitionen in den Meilibachtunnel. Dieser soll dereinst den Zimmerberg-Basistunnel unterirdisch mit der Strecke Thalwil ZH – Pfäffikon SZ verbinden.

Auch Finanzkommission einverstanden

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) war mit den Anträgen des Bundesrats und den Beschlüssen des Ständerats einverstanden.

Für sie stehe die Wichtigkeit der einzelnen Massnahmen für die Entwicklung der betroffenen Regionen im Zentrum, schrieb sie Ende Januar in einer Mitteilung. Da die Finanzierung der Massnahmen über den Bahninfrastrukturfonds erfolge, sprächen auch keine finanzpolitischen Argumente gegen die Realisierung der Massnahmen. Auch die Finanzkommission erhob keine Einwände.

Umstritten war in der Vorberatung in der Nationalratskommission und in der Debatte am Montag die Aufnahme weiterer Projekte in der Westschweiz mit dem Ziel, Fahrplan-Verschlechterungen zu verhindern. Eine Kommissionsminderheit wehrte sich gegen die entsprechende Kreditaufstockung um 100 Millionen Franken, fand im Rat aber keine Mehrheit.

«Perspektive Bahn 2050» begünstigt die regionalen Vorhaben

Dass die beiden Kammern der Perspektive BAHN 2050 und damit den Stossrichtungen für den weiteren Bahnausbau gutheissen, wird als positives Zeichen gewertet, denn die Perspektive legt den Fokus im langfristigen Bahnausbau auf kurze und mittlere Distanzen, speziell auch in Grenzübereichen. Sie deckt sich damit vollkommen mit dem Ziel der Region Basel, den öffentlichen Verkehr mit einem attraktiven trinationalen S-Bahn-Angebot zu stärken. Dazu gehört auch der unbedingte Bau eines Tiefbahnhofs unter dem Bahnhof Basel SBB. Dieser garantiert, dass dank zusätzlicher unterirdischer Gleis- und Perronanlagen oberirdisch dringend notwendige Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr freigesetzt werden. Ziel ist deshalb, dass der Tiefbahnhof Basel SBB als erste Etappe für das Herzstück Basel in die Botschaft zum nächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2026) aufgenommen wird.

Die Vorlage kommt am Ende der Session in die Schlussabstimmungen beider Räte und wird danach dem fakultativen Referendum unterstehen.

13. Wo soll der Bahn-ÖV in der Schweiz investieren?

Der Bund gibt in den nächsten Jahren über seinen Infrastrukturfonds Dutzende Milliarden Franken für Ausbauten am Bahnnetz aus. Der Grossteil davon fliesst heute und in Zukunft in Projekte, die vor allem regionale Relevanz haben. Damit bleiben die Strecken durch den Gotthard- und den Lötschberg-Basistunnel und die Neubaustrecke Olten–Bern auf absehbare Zeit die einzigen Hochgeschwindigkeitsabschnitte der Schweiz.

Seit 2010 stagniert der Bahnanteil

Eine Reihe von wichtigen Akteuren hält das für eine verfehlte Strategie. Der wichtigste davon sind die SBB. Als der Bundesrat vor anderthalb Jahren die Vernehmlassung für seine Pläne durchführte, forderten sie für den öffentlichen Verkehr der Schweiz die «beste Einbindung ins europäische Schienennetz». Es sei aus ihrer Sicht «unerlässlich, für das Bahnsystem Schweiz ergänzend ein in europäischen Dimensionen gedachtes Europa-Express-Netz zu konzipieren.»

Der Bundesrat kam dem Wunsch nicht nach. Er begründet das mit dem Verweis auf Studien, die er hat erstellen lassen. Diese hätten gezeigt, dass der sogenannte Modalsplit, also der Anteil der Bahn am gesamten Verkehr, mit Ausbauten Der Bundesrat kam dem Wunsch nicht nach. Er begründet das mit dem Verweis auf Studien, die er hat erstellen lassen. Diese hätten gezeigt, dass der sogenannte Modalsplit, also der Anteil der Bahn am gesamten Verkehr, mit Ausbauten auf der Kurz- und der Mittelstrecke am effizientesten gesteigert werden könne. Die Hoffnung dahinter ist, dass der Verkehrssektor so insgesamt weniger Treibhausgase ausstösst.

Bis 2050 will der Bundesrat den Modalsplit um 3 Prozentpunkte auf 24 Prozent steigern. Nach dem letzten grossen gesamtschweizerischen Ausbauprojekt Bahn 2000 war er innert kurzer Zeit stark angestiegen, seit 2010 stagniert er allerdings.

«Die empfohlene Stossrichtung legt den Fokus der längerfristigen Entwicklung des Bahnangebots auf die kurzen und mittleren Distanzen bis rund 50 Kilometer», schreibt der Bundesrat in seiner Botschaft zur «Perspektive Bahn 2050». Unter anderem sollten Vorortsbahnhöfe vermehrt zu Verkehrsdrehscheiben und verstärkt von Interregio- und Regionalzügen bedient werden, «was neue Umsteigeverbindungen ermöglicht und gleichzeitig die Zentrumsbahnhöfe entlastet».

Arbeitet der Bund mit den richtigen Annahmen?

Guido Schoch, ehemaliger Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich und der Südostbahn, unterstellt dem zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) dabei einen Denkfehler: «Das BAV schaut auf die Anzahl gefahrener Strecken und nicht auf die Personenkilometer – als ob es für das Klima egal wäre, ob jemand im Auto 300 Meter zum Supermarkt fährt oder von Zürich ins Waldis.» Hätte der Bund dagegen bei seinen Rechnungen die zurückgelegte Strecke berücksichtigt, würde er den Fokus nun stärker auf den Fernverkehr legen.

Schoch wird noch grundsätzlicher: Seit vor rund 20 Jahren die Planung für Infrastrukturausbauten von den SBB ans BAV übergegangen sei, sei die übergeordnete Perspektive verloren gegangen. «Jetzt wird gebaut, ohne dass sich vorher jemand fragt, wie ein neues Projekt in den Gesamtfahrplan passt.» Die Kantone dürften jeweils ihre Bedürfnisse anmelden – «ob das Puzzle

dann zusammenpasst, zeigt sich erst nach Inbetriebnahme». Schoch nennt als Beispiele die geplanten Grossprojekte Tiefbahnhof Luzern, das «Herzstück» Basel oder den Tunnel zwischen Zürich-Altstetten und Aarau.

Die SBB wollen sich nicht zu den aktuellen Beschlüssen des Parlaments äussern. Ihre Vernehmlassungsantwort vor anderthalb Jahren zielte aber in eine ähnliche Richtung wie Schochs Kritik. Die Bahnentwicklung solle «ergänzend zur vorgeschlagenen Zielsetzung konsequent aus Kunden- und Nachfragesicht hergeleitet» werden, schrieben sie damals. Ausgedeutet bedeutet auch das, dass es jeweils zuerst ein Gesamtkonzept brauche.

Während es sich bei dieser Diskussion um eine Vision für die ferne Zukunft handelt, hat das Parlament am Montag zusätzlich konkrete Projekte beschlossen: So soll unter anderem zwischen Morges VD und dem benachbarten Perroy ein neun Kilometer langer Tunnel gebaut werden, um die überlastete oberirdische Strecke entlang des Genfersees zu entlasten.

Auch hat das Parlament das Geld für die Weiterführung des Zimmerberg-Basistunnels bis Baar ZG gesprochen, inklusive einer Abzweigung Richtung Wädenswil am Zürichsee. Auch der Vollausbau der zweiten Röhre des Lötschberg-Basistunnels ist nun fix projektiert. Die verschiedenen mit grossen Mehrheiten beschlossenen Ausbauten kosten knapp 3 Milliarden Franken. Das sind 350 Millionen mehr als vom Bundesrat vorgeschlagen.

Die Schweiz bleibt also ein Bahnland, Hochgeschwindigkeit hin oder her.

14. Bundesrat legt strategische Ziele der SBB für 2024 bis 2027 fest

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 15. Dezember 2023 die strategischen Ziele der SBB AG für die Jahre 2024 bis 2027 festgelegt. Die strategische Steuerung der SBB AG hat sich in der Vergangenheit bewährt. Der Bundesrat hält deshalb an der grundlegenden Ausrichtung fest. In einzelnen Bereichen sind allerdings Anpassungen erforderlich, da sich die Rahmenbedingungen massgeblich verändert haben. Im Fokus stehen dabei die nachhaltige Finanzierung der SBB AG, die Neuausrichtung von SBB Cargo AG, die erhöhte Bedeutung des Energiebereichs für das Gesamtsystem Bahn sowie neue Anforderungen an das Compliance Management des Unternehmens mit Blick auf die Weiterentwicklung der Corporate Governance-Politik des Bundes.

Der Bundesrat legt alle vier Jahre die Ziele des Bundes als Eigentümer der SBB AG fest. Letztmals geschah dies 2018. Insbesondere die Covid-Pandemie und die zunehmende Instabilität auf den Energiemärkten haben seither zu Veränderungen im Umfeld der SBB geführt.

Die SBB AG hat diese Herausforderungen im Allgemeinen gut gemeistert. Das zeigt, dass die strategische Steuerung des Unternehmens funktioniert und sich bewährt. Der Bundesrat hält deshalb für die nächste Vierjahresperiode an der grundsätzlichen Ausrichtung der strategischen Ziele fest. Gleichzeitig nimmt er einige notwendige Anpassungen in namentlich vier Bereichen vor:

- **Nachhaltige Finanzierung:** Die finanzielle Situation der SBB AG ist als Folge der Covid-Pandemie angespannt. Der vom Bundesrat festgelegte maximale Verschuldungsgrad (kommerzielle Nettoverschuldung $\leq 6,5 \times \text{EBITDA}$) wurde in den letzten Jahren deutlich überschritten. Der Bundesrat erwartet, dass dieser bis 2030 wieder eingehalten wird sowie in der Zielperiode jährlich überprüfbare Fortschritte erzielt werden. Die Voraussetzungen dafür werden mit der vom Bundesrat angestrebten Änderung des SBB-Gesetzes und den damit einhergehenden Massnahmen geschaffen.
- **Güterverkehr:** Der Bundesrat erwartet für Cargo Schweiz im Linienverkehr (Ganzzüge) weiterhin profitable Angebote. Im Netzwerkverkehr (Einzelwagenladungsverkehr) sind die Angebote kostendeckend zu erbringen. Defizite sind vorübergehend zulässig, bis der neue Gesetzesrahmen in Zusammenhang mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes in Kraft ist.
- **Energieversorgung:** Neu misst der Bundesrat einer sicheren und nachhaltigen Bahnstromversorgung besondere Bedeutung zu. Er erwartet von der SBB AG, dass sie den Eigenversorgungsgrad mit selbst produziertem Bahnstrom auf mindestens dem bisherigen Niveau aufrechterhält und die Kapazitäten zur Produktion von erneuerbarer Energie zu erhöhen versucht. Die SBB AG soll einen Beitrag zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele der Schweiz leisten und in diesem Bereich eine Vorbildfunktion einnehmen.
- **Compliance Management:** Der Bundesrat entwickelt das System zur Aufsicht und Steuerung der ausgelagerten Organisationen des Bundes kontinuierlich weiter. Neu verlangt er von allen ausgelagerten Organisationen ein Compliance Management System (CMS), das sich an der Norm ISO 37301 orientiert. Eine jährliche Information an den Bundesrat über die wichtigsten Schwerpunkte im CMS ist Pflicht.

Neben diesen zentralen Neuerungen nahm der Bundesrat weitere Anpassungen vor, um den Wortlaut der strategischen Ziele für die SBB AG an diejenigen für die anderen bundesnahen Unternehmungen anzugleichen und um das Dokument zu vereinfachen.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass die SBB AG mit den angepassten strategischen Zielen gut aufgestellt ist, um in den kommenden vier Jahren für einen leistungsfähigen, zuverlässigen, sicheren und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu sorgen.

15. Zusammenarbeit mit der ERA wird verlängert

Die Übergangslösung mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) wird bis Ende 2024 verlängert. Sie ermöglicht gemeinsame Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr.

Die Schweiz und die EU haben gemeinsam ein grosses Interesse daran, dass der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr möglichst reibungslos und hindernisfrei funktioniert. Der administrative Aufwand für die Unternehmen soll möglichst klein sein. Im Rahmen der zuletzt geführten Sondierungsgespräche hatten sich die Schweiz und die EU auf eine Verlängerung der Zusammenarbeit in der Europäischen Eisenbahnagentur um ein weiteres Jahr bis am 31. Dezember 2024 geeinigt. Kristian Schmidt, Direktor für Landverkehr bei der Europäischen Kommission, und Peter



Füglister, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), haben am 14. Dezember 2023 den entsprechenden Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses Schweiz-EU unterschrieben. Der Bundesrat hatte diesen Beschluss an seiner Sitzung vom 29. November 2023 gutgeheissen.

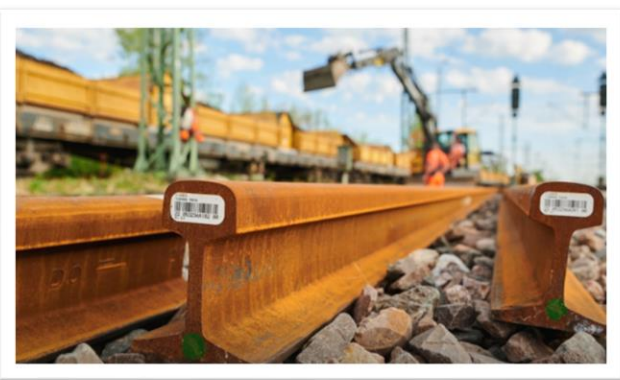
Die ERA ist seit 2019 in der EU für die gemeinsame Zulassung von Eisenbahnwagen und Lokomotiven im grenzüberschreitenden Verkehr zuständig. Dank der Zusammenarbeit sinkt auch für schweizerische Unternehmen der administrative Aufwand. Zuvor hatten sie für die Zulassungen von Rollmaterial in jedem betroffenen Land ein separates Verfahren durchlaufen müssen.

Ziel der Schweiz ist nach wie vor der Beitritt zur ERA. Aufgrund der offenen institutionellen Fragen im Verhältnis Schweiz-EU wird die Zusammenarbeit seit 2019 im Rahmen einer Übergangslösung sichergestellt.

Neben der Verlängerung der ERA-Zusammenarbeit wurden auch sechs EU-Rechtsakte in das Landverkehrsabkommen Schweiz-EU aufgenommen. Damit wird festgehalten, dass die Schweiz und die EU im jeweiligen Bereich gleichwertiges Recht haben.

16. Sperrung rechtsrheinische Bahnstrecke ab Mitte 2026

Für mehr Pünktlichkeit und Qualität unterzieht die Deutsche Bahn die sogenannte Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim 2024 einer Generalsanierung. Innerhalb der fünf Monate modernisiert die DB alle Anlagen an der rund 70 Kilometer langen Strecke. Darunter fallen etwa 117 Gleiskilometer, 152 Weichen und 140 Kilometer Oberleitung. Die Generalsanierung umfasst auch die Bahnhöfe, Haltepunkte und Signale, sowie den Schallschutz entlang der Riedbahn. Es kommt zu Fahrplanänderungen rund um Frankfurt Hbf, Frankfurt Flughafen, Bensheim, Weinheim, Heidelberg und Mannheim. Von der Sperrung betroffen ist auch SBB Cargo International.



Für eine Generalsanierung plant die Deutsche Bahn ab der Jahresmitte 2026 eine weitgehende Vollsperrung der rechtsrheinischen Bahnstrecke zwischen Wiesbaden und Troisdorf in Nordrhein-Westfalen. Die Sperrung soll fünf Monate lang – vom 10. Juli bis 11. Dezember – erfolgen, um Gleise, Weichen, Brücken und weitere Infrastruktur instand zu setzen, wie das Unternehmen am Donnerstag mitteilte. Züge sollen linksrheinisch umgeleitet

oder durch Busse ersetzt werden. Vorbild ist die Generalsanierung des Riedbahn genannten Abschnitts zwischen Frankfurt und Mannheim, der ab Mitte Juli 2024 für fünf Monate vollgesperrt wird.

Der Korridor „Rechter Rhein“ über Koblenz und Neuwied zähle ebenso zu den hochbelasteten Strecken in Deutschland. Die Infrastruktur sei überaltert und störanfällig, sagte der unter anderem für Hessen und Rheinland-Pfalz zuständige Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn, Klaus Vornhusen. In der Sperrzeit soll der Abschnitt in einen angemessenen Zustand versetzt werden, damit die Pünktlichkeit steige.

Ein detailliertes Konzept für Umleitungen und Ersatzverkehr befinde sich in der Erarbeitung. Details dazu soll es Mitte des Jahres geben. Teilweise soll eingleisiger Zugverkehr möglich sein. Damit die linksrheinische Strecke den Umleitungsverkehr zuverlässig aufnehmen kann, sind auch dort Baumaßnahmen vorgesehen.

Rechtsrheinisch sollen bis zu 32 Bahnhöfe und Stationen erneuert werden, 20 in Rheinland-Pfalz und 12 in Hessen. Hier liefen Verhandlungen mit dem Bund über die Finanzierung, hieß es. Das Konzept beinhaltet auch Lärmschutzmaßnahmen, die teilweise bereits geplant und nun gebündelt umgesetzt werden sollen. Weitere sollen hinzukommen, geprüft werde dies für den Bereich nördlich von Koblenz.

Ziel der Generalsanierung sei nicht, mehr Güterverkehr über die Strecke zu leiten, sagte Vornhusen mit Blick auf Befürchtungen aus den lärmbelasteten Kommunen entlang des Rheins. Insgesamt plant die Bahn, bis 2030 bundesweit 40 hochbelastete Schienenkorridore einer Generalsanierung zu unterziehen.

17. Angebote unseres Partners Ford

Aktuell profitieren die Mitglieder des KVÖV nebst attraktiven Preisnachlässen bis zu 23% auch von einem 0.0% Tiefzinsleasing auf den Modellen Fiesta, Puma, Kuga, S-Max, Galaxy, Explorer PHEV und auch auf dem vollelektrischen Mustang Mach-E.

2024 erwartet Sie als Mitglied des KVöV ein Feuerwerk an neuen Modellen von Ford. **Der neue Kuga**, den es erstmals auch als Active-Serie gibt, machte dazu den Auftakt. Vor wenigen Tagen haben wir ihn offiziell vorgestellt:



Gerne steht Ihnen unser Vertriebsnetz und das Flottenteam von Ford selbstverständlich nach wie vor gerne für all Ihre Anliegen rund um unsere Produkte und Dienstleistungen zur Verfügung. Ford wünscht Ihnen allzeit gute Fahrt.

Weitere Details zu Modellen, Rabatten und Konditionen auf [unserer Website hier](#), unter KVöV >Dienstleistungen >PKW > Ford

18. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

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

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Rechts-
beratung
KVöV | <input type="checkbox"/> Unentgeltliche Beratung, Unterstützung und Vertretung für KVöV-Mitglieder in allen Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/ |
| Privatrechts-
schutz | <input type="checkbox"/> 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/ |
| Weiter-
bildung | <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> KVöV-Mitgliederkonditionen mit bis zu 20% Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.
<input type="checkbox"/> Nur bei unserem Partner Atupri verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/atupri/ |
| Mobilität | <input type="checkbox"/> Basisrabatt von 12% auf Volvo-Neuwagen, zusätzliche Aktionsrabatte.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/pkw/volvo/
<input type="checkbox"/> Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf Neuwagen der Marke Audi
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/
<input type="checkbox"/> NEU: Ebenfalls schöne Rabatte auf PKWs der Marke Ford
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/ |
| Versicherun-
gen | <input type="checkbox"/> ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Motorfahrzeugversicherung.
<input type="checkbox"/> Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.
<input type="checkbox"/> Neu auch mit E-Bike-Versicherung
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/ |
| Bank CLER | <input type="checkbox"/> Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/ |



19. Impressum und Hinweise

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.

20. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick

Was ist der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs ?

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 hat speziell die Anliegen der Kader im Fokus -- 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 Kaderverband ?



Rechtsberatung für Mitglieder bei Fragen zu Anstellung, Arbeit und Sozialversicherungen.



Regelmässige, fundierte **Information zu Verkehr, Technik, Führung** via Internet, Bulletin und Anlässen / Referaten.



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 anmelden über den QR-Code, oder <https://kvoev-actp.ch/mitgliedschaft/mitglied-werden/> eingeben.