



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

In dieser Ausgabe:

- Rückschau auf die 25. KVÖV-Delegiertenversammlung
- Stiftungsratswahlen PK SBB – die KVÖV-Kandidaten
- Blick in die Zukunft: Hyperloop
- Neues Mitgliederangebot von AUDI

Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 079 223 05 25 Tel. 062 836 00 00	info@kvoev-actp.ch info@cooprech.ch
Zentralvorstand	Zentralpräsident Vize-Präsident Pensionierte Finanzen & Partnerschaft BAV	Markus Spühler Hans Schwab Heidi Kalbfuss	markus.spuehler@kvoev-actp.ch schwab.sonja@bluewin.ch adelheid.kalbfuss@gmx.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 Gdl	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
Präsidenten Regionalgruppen	Mittelland / Jura Suisse Romande / Valais Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin Zürich / Ostschweiz	René Knubel Nicolas Steinmann Bettina Fuchs Markus Spühler	rene.knubel@kvoev-actp.ch nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch bettina.fuchs@sbb.ch markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Die künstliche Intelligenz ...



Die künstliche Intelligenz durchdringt nahezu jeden Bereich unserer Gesellschaft. Die Meinungen gehen weit auseinander, von dystopischen Vorstellungen einer Welt, in der Maschinen die Kontrolle übernehmen, bis hin zur Hoffnung auf Hilfe bei der Bewältigung globaler Herausforderungen wie dem Klimawandel oder demografischen Veränderungen. Doch mit der Allgegenwärtigkeit von KI stellen sich auch zahlreiche ethische, gesellschaftliche und rechtliche Fragen.

Wer entscheidet, welche Aufgaben künstliche Intelligenz übernimmt? Wie können wir sicherstellen, dass die Systeme mit ethisch vertretbaren Inhalten gefüttert werden? Und wo ist noch Platz für die Wahrheit in der Welt, in der Fake News zum Alltag gehören? Auch gesellschaftlich stehen wir vor wichtigen Fragen: Wem gehören die Gewinne aus der Digitalisierung? Welchen Wert messen wir menschlicher Intelligenz in Zukunft bei?

Als Kaderverband setzen wir uns auch mit diesen Fragen auseinander. Wie kann man sich auf KI vorbereiten? Vorbereiten kann man sich nur auf etwas, das man kennt: Meteo sagt Kälte an, also warme Kleider anziehen. An der Matheprüfung kommt Trigonometrie, also Trigonometrie üben. Bei KI wissen wir nicht wirklich, wie die Veränderungen aussehen werden, wie schnell sie kommen und in welchem Ausmass. Uns ist es wichtig, die Auswirkungen dieser Technologie kritisch zu hinterfragen und uns für Transparenz und Verantwortung einzusetzen. Also wach bleiben, hinterfragen und sich anpassen, wo es sinnvoll ist oder nicht anders geht.

Nicht zuletzt aus diesem Grund hat sich der KVÖV an der [Umfrage «KI im Berufsalltag»](#) der Allianz «Die Plattform» mitbeteiligt, zu der alle berufsaktiven Mitglieder eingeladen wurden. Wir sind gespannt auf die Resultate der Umfrage, die im Spätsommer erscheinen wird und von der HWZ Hochschule für Wirtschaft Zürich begleitet wird. Danke an alle, die bei der Umfrage mitgemacht haben.

Wahlen 2024 für den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB

Im Sommer werden die Stiftungsräte der PK SBB für die Amtsperiode 2025–2028 neu bestimmt. Der Stiftungsrat als oberstes Organ der Pensionskasse SBB setzt sich paritätisch aus je sechs Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter zusammen. Die Vertretung der Arbeitnehmenden im Stiftungsrat ist wichtig. Sie sorgt dafür, dass die Interessen der Versicherten gewahrt werden.

Pensionskasse SBB

Noch steht nicht fest, ob es zu stillen oder offenen Wahlen kommen wird. Der Entscheid fällt am 5. August 2024, je nachdem, ob weitere Kandidaturen eintreffen.

Sollte es zu offenen Wahlen kommen, unterstützen Sie die Liste und speziell **unsere KVÖV-Vertreter René Knubel mit Thomas Meier** (Ersatz) – ein kompetentes Team. Mehr dazu in unserem Artikel.

Weiterentwicklung SBB Zugführung und Rangier

In den Führungsbereichen Teamleiter, TL CLP/CLP, TL PEX/PEX, Fachführung und TL Rangier sind grössere Veränderungen vorgesehen.

Hast du Fragen dazu? Gerne unterstützen wir Dich vertraulich bei Unklarheiten und allf. Fragen an die Leitung ZFR. Bitte melde dich beim Präsidenten Markus Spühler unter 079 223 05 25.

Adresswechsel? Bitte unbedingt mitteilen!

Die aktuellen Mitgliederausweise des KVÖV laufen per Ende Jahr aus. Wir werden allen Mitgliedern voraussichtlich im November neue Ausweise für die Jahre 2025 – 2027 zusenden.

Dazu ist es wichtig, dass wir eure aktuellen Adressdaten haben.



Seid ihr in den letzten 3 Jahren umgezogen und habt eine neue Adresse? Oder hat eure E-Mail-Adresse geändert, z.B. nach der Pensionierung?

Bitte meldet dies per Mail an info@kvoev-actp.ch. Dies gilt nicht nur für die neuen Ausweise, sondern jegliche Art von News, wie z.B. dieses Bulletin oder unsere regelmässigen Newsletters.

Zum Voraus herzlichen Dank.



Herzliche Grüsse und schöne Sommertage.

Markus Spühler
 Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe	5
2. 25. Delegiertenversammlung des KVÖV vom 23. Mai 2024	6
3. Stiftungsratswahlen 2024 für die Pensionskasse SBB.....	8
4. Markus Jordi gibt seine Aufgaben als SBB Personalchef 2025 ab.....	9
5. Der Fahrplan 2025 für die Romandie: Für mehr Pünktlichkeit.....	9
6. Thurbo: Neue Lohnregelung ab Juli 2024.....	11
7. SBB: Ausschreibung für neue Doppelstockzüge.....	12
8. Zentralbahn investiert 24 Millionen in die Infrastruktur	13
9. Mehr öV über die Grenzen – mehr Züge für Grenzgänger	14
10. Cargo sous Terrain: Stadt Zürich lehnt vorgeschlagenen Hubs ab.....	17
11. Anpassung des Trassenpreises ab 2025.....	18
12. Zukunft Hyperloop: Testanlage im Innovationspark Zürich	19

13. Nur für Mitglieder des KVÖV: Audi verlängert ihr Spezialangebot	19
14. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	21
15. Impressum und Hinweise	22
16. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick	23
	24

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



Anlass RG Zürich / Ostschweiz

Besuch der Braustube in der Flühgasse in Zürich

Mittwoch,
28. August 2024
Zürich



Anlass RG Romandie / Valais

Besichtigung der Tram-Baustelle «Arrêt Perrelet», Chemin du Closel

Mittwoch,
4. September 2024
Renens



Anlass RG Romandie / Valais

«Krisenbewältigung am Beispiel der Entgleisung im Gotthard-Tunnel»

Referent: Elmar Burgener,
Leiter SBB Infrastruktur Betriebsführung

Donnerstag,
14. November 2024
Parc du Simplon SBB
Renens



Anlass RG Zürich / Ostschweiz

Besuch der ZSG-Werft in Zürich

Mittwoch,
6. November 2024
Zürich



KVÖV Pensionierten-Anlass 2024

Besuch der Badischen Staatsbrauerei Rothaus AG im Schwarzwald

→ Anmeldungen ab 9. September 2024.
Bitte die Vorinformation unten beachten!

Montag,
16. September 2024
Rothaus DE



Nationaler Anlass CH 2/2024

Referent: Peter Kummer, Leiter Infrastruktur SBB und Konzernleitungsmitglied

Bitte **das neue Datum** vormerken

**Mittwoch,
13. November 2024**
Bern

**Neues
Datum!**

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](#).

Vorinformation zum Pensionierten-Anlass 2024 vom 16. September 2024:



Treffpunkt: Bahnhof Koblenz, 09.15 Uhr auf dem Parkplatz. Zugsankunft 09.13 Uhr von Bern/Zürich HB.

Ab Koblenz führt die Reise nach Schluchsee, wo wir eine Seerundfahrt geniessen. Anschliessend mit dem Rothausexpress zur Brauerei Rothaus mit Mittagessen und anschliessender Besichtigung der Brauerei mit Degustation verschiedener «Tannzäpfle Bieren» (zu Fuss mit einigen Treppen).

15.45 Uhr Rückfahrt nach Koblenz, Ankunft um ca. 16.30 Uhr.

Individuelle Rückreise mit Zug ab Koblenz um 16.44 Uhr Richtung Bern/Zürich.

Wichtig:

Für Fahrausweise Koblenz sorgt jeder selbst, keine Platzreservationen.

Die Teilnehmerzahl ist aufgrund der Platzverhältnisse im Car auf 50 Teilnehmer begrenzt.

Unbedingt Pass oder ID mitnehmen und EURO nicht vergessen.

Anmeldung: Die Einladung zum Pensioniertenanlass mit der Möglichkeit zur Anmeldung folgt ab Montag, 09. September 2024. Anmeldungen ausschliesslich online auf unserer Homepage ab diesem Datum.

2. 25. Delegiertenversammlung des KVÖV vom 23. Mai 2024

Die alljährliche Delegiertenversammlung des KVÖV fand am 23. Mai 2024 in Bern statt. Hier ein kurzer Rückblick auf die getroffenen Entscheide und die durchgeführten Wahlen.

Die 25. Delegiertenversammlung stand im Zeichen der Wahlen des Zentralvorstandes. Anwesend waren 19 von 25 Delegierten, inklusive dem Zentralvorstand.

Protokoll, Jahresbericht 2023

Beide wurden einstimmig angenommen. [Der Jahresbericht ist auf der Website](#) zu finden.

Jahresrechnung 2023

Der Revisionsbericht wurde von Gerber Treuhand + Revision AG, Grosshöchstetten, erstellt. Sie hat die Jahresrechnung 2023 (Bilanz und Erfolgsrechnung) für ordentlich befunden.

Die Jahresrechnung 2023 wird von den stimmberechtigten Delegierten einstimmig angenommen, dem Zentralvorstand wird die Décharge erteilt.

❑ **Wahlen 2024**

- **Wahl des Zentralvorstandes für die Periode 2024 – 2026:**

Die vom ZV in den Zentralvorstand Vorgeschlagenen wurden einstimmig wiedergewählt:



Hans Schwab
Vizepräsident



Heidi Kalbfuss
Finanzen



Heinz Wiggenhauser
Marketing und Kom-
munikation



Markus Spühler
a.i. Sozialpolitik, OR-
Verträge / Kader-
reglemente

- **Verabschiedung / Rücktritte aus dem Zentralvorstand**

Der Zentralvorstand nimmt mit Bedauern vom Rücktritt folgender Mitglieder des ZV Kenntnis:



Marco Bötrich
Mitgliederwerbung



Toni Büchler
Projekte

Der Präsident spricht im Namen des Zentralvorstandes seinen grossen Dank an die beiden Kollegen für ihre bisherige Tätigkeit für den KVÖV aus und verabschiedet sie mit den besten Wünschen für ihre Zukunft.

❑ **Budget 2024 / Mitgliederbeitrag 2025**

Das Budget 2024 wurde von der DV gutgeheissen.

Die Mitgliederbeiträge für 2025 werden gemäss Antrag ZV mit einstimmigem Beschluss unverändert belassen.

❑ **Anträge**

Es wurden im Voraus keine Anträge eingegeben, auch nicht an der DV.

❑ **DV 2025**

Die DV 2025 findet am Mittwoch, 4. Juni 2025, statt, der Durchführungsort wird noch bestimmt.

❑ **Dank**

Der Dank des Präsidenten gilt den Delegierten und dem Zentralvorstand für den unermüdlichen Einsatz.

3. Stiftungsratswahlen 2024 für die Pensionskasse SBB

Im Jahr 2024 werden die Stiftungsräte der PK SBB für die Amtsperiode 2025–2028 neu bestimmt.

Der Stiftungsrat als oberstes Organ der Pensionskasse SBB setzt sich paritätisch aus je sechs Vertreterinnen und Vertretern von Arbeitgebern und Versicherten zusammen. Die Vertretung der Arbeitnehmenden im Stiftungsrat ist enorm wichtig. Sie sorgt dafür, dass sowohl in Krisen- wie in guten Zeiten die Interessen der Versicherten gewahrt werden. Ihre Aufgaben umfasst die umsichtige Leitung und Überwachung der Pensionskasse und das Erzielen einer ansprechenden Rendite, unter Berücksichtigung von Umwelt-, sozialen sowie Unternehmungsführungszielen.

Noch steht nicht fest, ob es zu stillen oder offenen Wahlen kommen wird. Dies wird der Stiftungsrat im August 2024 bekanntgeben, je nachdem, ob sich zu den von der Verhandlungsgemeinschaft VG (KVÖV / SEV / VSLF / transfair) als Arbeitnehmer-Vertreter aufgestellten Kolleginnen und Kollegen weitere Kandidaten bewerben.

Die VG hat mit den bisherigen Stiftungsrätinnen und -Räten plus einem Neuzugang eine gemeinsame Kandidatenliste aufgestellt, die wir gerne präsentieren:

1 Aroldo Cambi 1968  Bisher (seit 2013) Finanzverwalter SEV Ersatzkandidatin Sia Pollari 1979  Stv. Finanzverwalterin SEV	2 Franziska Schneider 1971  Bisher (seit 2017) Leiterin Berufsschutz SEV Ersatzkandidat Michael Buletti 1982  Gewerkschaftssekretär/ Divisionsverantwortlicher Infrastruktur SBB SEV	3 Stefan Bruderer 1989  Bisher (seit 2021) Zugverkehrsleiter SBB AG Ersatzkandidatin Viviane Mumenthaler 1995  Kundenberaterin SBB AG	4 Marjan David Klatt 1966  Bisher (seit 2019) Lokführer Kat. B Personenverkehr und First Level Support Traction TCC Bern SBB AG Ersatzkandidatin Hanny Weissmüller 1973  Lokführerin Kat. B Personenverkehr SBB AG	5 Marc Engelberger 1992  Neu Lokomotivführer, Kategorie B SBB AG Ersatzkandidat Raynald Muheim 1976  Lokführer Kat. B Personenverkehr SBB AG	6 René Knubel 1963  Bisher (seit 2017) Anforderungsmanager Betriebszentralen Infrastruktur SBB AG Ersatzkandidat Thomas Meier 1985  Strategischer Anlagenmanager Sicherungsanlagen SBB AG
--	---	--	---	---	--

Wir danken an dieser Stelle auch René Knubel und Thomas Meier, die sich seitens KVÖV zur Verfügung stellen.

4. Markus Jordi gibt seine Aufgaben als SBB Personalchef 2025 ab

Markus Jordi wird seine Aufgabe als Mitglied der SBB Konzernleitung und Personalchef im Verlauf des Jahres 2025 abgeben, sobald seine Nachfolge die Funktion übernimmt. Per 1. Januar 2025 wird Markus Jordi Präsident der Fachhochschule Nordwestschweiz. Für die SBB wird er auch künftig einzelne Dossiers verantworten.

Markus Jordi ist seit 17 Jahren Mitglied der SBB Konzernleitung und Personalchef SBB Konzern. Er hat massgeblich zur Entwicklung der SBB beigetragen und die Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Attraktivität gesteigert; auch hat er innerhalb der SBB die nachhaltige Sanierung der Pensionskasse verantwortet.

Grossen Wert legte der jetzt 62-Jährige auf eine gute und anspruchsvolle Beziehung zu den Sozialpartnern. So konnte er gemeinsam mit den Verbänden drei für die Schweiz wegweisende Gesamtarbeitsverträge (GAV) mit fortschrittlichen Arbeitsbedingungen aushandeln, die den Bedürfnissen der Mitarbeitenden wie auch der SBB gerecht werden. In diesen wurden Neuerungen wie Vertrauensarbeitszeit, Lebensarbeitszeit und Zukunftsmodelle eingeführt, die später auch in die GAVs anderer Branchen aufgenommen wurden.

Die Suche läuft intern und extern. Markus Jordi wird bei der SBB künftig in einem Pensum von maximal 50 Prozent tätig sein und einzelne Dossiers weiterführen.

Insbesondere wird er die Verhandlungen zur Zukunft des SBB Gesamtarbeitsvertrags (GAV) mit den Sozialpartnern führen und abschliessen. Per Anfang 2025 wird Markus Jordi das Präsidium der SBB Pensionskasse und das Vizepräsidium des Entschädigungsfonds für Asbest-Opfer übernehmen. Zudem wird er die Interessen der SBB in den HR-Geschäften bei der CER (Gemeinschaft der europäischen Bahnen) und dem Europäischen Sozialen Dialog vertreten.



Der Kaderverband dankt Markus Jordi bereits heute für sein langjähriges grosses Engagement für die SBB und die Zusammenarbeit mit dem Kaderverband und wünscht ihm weiterhin viel Erfolg und Befriedigung im Leben.

5. Der Fahrplan 2025 für die Romandie: Für mehr Pünktlichkeit

Der neue SBB Fahrplan, der am Sonntag, 15. Dezember 2024 in Kraft tritt, geht am 23. Mai 2024 in die Vernehmlassung. Für die Westschweiz handelt es sich um den bedeutendsten Fahrplanwechsel seit Bahn 2000. Der neue Fahrplan muss nicht nur die Erwartungen der Kund:innen in Bezug auf Pünktlichkeit erfüllen, sondern auch zahlreiche geplante Arbeiten ermöglichen, um

das Angebot langfristig zu verbessern. Trotz punktueller Verschlechterungen bringt er neue Direktverbindungen mit Lausanne West, Verbesserungen im Regionalverkehr sowie mehr Züge, unter anderem in der Riviera und im Unterwallis. Zwischen Biel und Genf profitieren die Kund:innen vom Halbstundentakt, mit Umsteigen in Renens. Zur Hauptverkehrszeit bleiben bestimmte Direktverbindungen erhalten.

Die Grundstruktur des SBB-Fahrplans wurde in der Westschweiz seit der Einführung der Bahn 2000 nicht mehr angepasst. Verschiedenen Angebotsverbesserungen kamen Jahr für Jahr hinzu, so dass der aktuelle Fahrplan nicht mehr über genügend Zeitreserven verfügt, um eine stabile Pünktlichkeit zu gewährleisten. Darüber hinaus erreicht eine beträchtliche Anzahl von Infrastrukturbauten das Ende ihres Lebenszyklus und muss ersetzt werden, insbesondere auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen (zwischen Genf und Freiburg werden in den nächsten zehn Jahren fast 46% der Gleise erneuert).

Der SBB-Fahrplan 2025 tritt am Sonntag, den 15. Dezember 2024 in Kraft. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) führte ab dem 23. Mai und bis zum 9. Juni 2024 eine öffentliche Konsultation durch.

Renens empfängt die Fernverkehrszüge.



Eine der grossen Neuerungen des neuen Fahrplans ist die Bedienung von Renens durch bestimmte Fernverkehrszüge, die aus der ganzen Schweiz kommen oder in die ganze Schweiz fahren. Dank des Halts der IC1- und IR90-Züge in Renens profitieren die Kunden von einer neuen Verbindung ohne Halt alle 30 Minuten zwischen Renens und Genf, mit einer Fahrzeiter sparnis von 9 Minuten im Vergleich zu heute. Der Halt der IR90-Züge ermöglicht darüber hinaus jede Stunde eine Direktverbindung zwischen dem Wallis

und Re-nens; der Halt der IC1-Züge jede Stunde eine Direktverbindung zwischen Bern, Freiburg/Freiburg und Re-nens. Durch den zusätzlichen Halt in Renens erhöht sich die kürzeste Fahrzeit zwischen Genf und Lausanne für Fernverkehrszüge von 35 auf 39 Minuten.

Das Angebot zwischen dem Jurasüdfuss und dem Eisenbahnknoten Lausanne/Renens wird verstärkt. Die InterCity-Züge IC5 (Jurasüdfuss-Linie) haben nun alle Lausanne als End- oder Abfahrtsort und verkehren neu zweimal pro Stunde (heute einmal). Mit dem Halt in Renens können Reisende vom Jurasüdfuss nach Genf/Genf Flughafen oder in der Gegenrichtung umsteigen.

Die Überarbeitung der IC5-Verbindungen war notwendig, weil die Fahrplananalysen gezeigt haben, dass es nicht möglich ist, die InterCity-Züge IC5 systematisch und unter guten Bedingungen auf der Achse Lausanne-Genf einzusetzen. Die stündliche Direktverbindung zwischen Genf und den Städten am Jurasüdfuss fällt somit in den Nebenzeiten weg. In den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten sollen direkte Züge (InterRegio IR57) zwischen Neuchâtel und Genf/Genf-Aéroport verkehren.

Verstärkung des Fernverkehrs auf der Genferseeregion bis ins Wallis.

Die RegioExpress-Züge RE33, die derzeit einmal pro Stunde von Annemasse nach Vevey und einmal pro Stunde von Annemasse nach St-Maurice verkehren, werden einmal pro Stunde bis St-Maurice und einmal pro Stunde bis Martigny verlängert. So profitiert Martigny von stündlich drei statt der aktuell zwei Züge aus oder in die Genferseeregion. Ausserdem werden auch die Bahnhöfe Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex und St-Maurice mit diesem zusätzlichen RegioExpress besser bedient. Schliesslich ermöglichen die vier Fernverkehrsverbindungen pro Stunde (zwei InterRegio IR90/IR95 und zwei RegioExpress RE33) zwischen Aigle und Genf, statt wie bisher drei, einen nahezu perfekten Viertelstundentakt zwischen Aigle und Morges sowie zwischen Nyon und Genf.

Im Regionalverkehr werden zahlreiche Verbesserungen in den Kantonen Genf, Neuenburg, Freiburg und Waadt eingeführt.

- Zwischen Annemasse und Genf wird die Kapazität erhöht (sechs Züge pro Stunde und Richtung).
- Entlang dem Bieler- und Neuenburgersee wird der Regionalzug Biel - Neuenburg neu in Neuenburg durchgebunden und in Yverdon-les-Bains verlängert.
- Eine neue Verbindung der RER Vaud (R7) wird zwischen Vevey und Palézieux über die Linie Vevey - Puidoux eingerichtet.
- Die Regionalzüge Fribourg/Freiburg - Romont (S40/S41) werden bis Lausanne verlängert und mit den Regionalzügen zwischen Fribourg/Freiburg und Yverdon-les-Bains (S30) verknüpft.
- Die Broye-Linien der RER Vaud R8 und R9 werden über Lausanne hinaus nach Allaman verlängert.
- Palézieux, das von fünf S-Bahn-Linien bedient wird, verfügt neu über vier Züge pro Stunde in Richtung Lausanne (heute drei).

Weitere Informationen dazu [unter SBB Medien](#).

6. Thurbo: Neue Lohnregelung ab Juli 2024

Bei Thurbo gilt für die Periode vom 01. Juli 2024 bis 30. Juni 2025 eine neue Lohnregelung.

Die individuellen Massnahmen für das Lokpersonal werden nach dem neuen Lohnsystem gemäss GAV 2024 ausgerichtet, und das Zug- und Verwaltungspersonal erhält neu 60 Franken pro Matrixpunkt.

Die Erfolgsbeteiligung beträgt 1 % der Lohnsumme.



Uneinigkeit bestand einzig beim Teuerungsausgleich. Deshalb wurde vereinbart, dass der Teuerungsausgleich im Frühjahr 2025 neu verhandelt und die Teuerungsentwicklung von November 2023 bis Dezember 2024 miteinbezogen wird.

7. SBB: Ausschreibung für neue Doppelstockzüge

Die SBB hat am 12. Juni 2024 den Beschaffungsauftrag für 116 neue Doppelstockzüge öffentlich ausgeschrieben. Die Züge sollen in den 2030-er Jahren auf der Zürcher S-Bahn und in der Westschweiz eingesetzt werden. Interessierte Rollmaterialhersteller können bis Anfang 2025 ein Angebot einreichen. Es handelt sich um einen Auftrag in Milliardenhöhe.



Ersatz für die Re 450 mit S-Bahn Doppelstöcker

Die Züge der ersten Generation der Zürcher S-Bahn müssen nach 40 Jahren ersetzt werden. Dazu gehören die Doppelstockpendelzüge (DPZ) und die doppelstöckigen Zusatzzüge (HVZ-D).

Einsatz in der Zürcher S-Bahn und in der Westschweiz

Die SBB will 116 neue Doppelstockzüge beschaffen. 95 Fahrzeuge werden auf zahlreichen Linien der Zürcher S-Bahn verkehren. 21 Fahrzeuge sind für den Einsatz in der Westschweiz eingeplant, konkret in der RER Vaud und auf der Linie RE33 Martigny–Annemasse. Die für die Zürcher S-Bahn und die Westschweiz beschafften Züge werden sich innen und aussen in der Farbgebung unterscheiden.

Die Beschaffung umfasst zudem die Option auf 84 weitere Fahrzeuge. Diese zusätzlichen Züge sind für Angebotsausbauten im Rahmen des Ausbauschritts 2035 des Bundes nötig.

Flexibler Einsatz im Pendler- und Freizeitverkehr

Die neuen Fahrzeuge werden mit 150 Metern länger sein als die 100 Meter langen DPZ und mehr als 500 Sitzplätze bieten. Mit der maximal möglichen Länge in der Zürcher S-Bahn von 300 Metern stehen somit zu Hauptverkehrszeiten mehr als 1000 Sitzplätze zur Verfügung, wenn zwei Fahrzeuge in Doppeltraktion verkehren.

Die neuen Züge müssen den Anforderungen der Zürcher S-Bahn gerecht werden: Zusätzliche Multifunktionszonen bieten im Berufsverkehr viel Platz für Pendler:innen, welche nur kurze Strecken fahren und im Eingangsbereich stehen bleiben möchten. Im Freizeitverkehr finden in den Multifunktionszonen mehr Velos als heute, viel Gepäck und Kinderwagen Platz. Geplant ist zudem ein Niederflureinstieg bei allen Türen. In jedem Fahrzeug gibt es zwei Toiletten, eine davon rollstuhlgängig. Neu sind Steckdosen in der 1. und der 2. Klasse vorgesehen. In der 1. Klasse bieten verstellbare Sitze und klappbare Tische mehr Komfort. Die Züge werden mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde verkehren.

Neue Züge verkehren ab den 2030-er Jahren

Die SBB hat den Beschaffungsauftrag am 12. Juni 2024 öffentlich ausgeschrieben. Interessierte Rollmaterialhersteller können bis Anfang 2025 ein Angebot einreichen. Der Entscheid, welcher Lieferant den Zuschlag erhält, erfolgt voraussichtlich Ende 2025. Die neuen Züge sollen in den 2030er Jahren im fahrplanmässigen Betrieb eingesetzt werden.

Es handelt es sich um ein grosses Beschaffungsprojekt für die SBB. Aufgrund der grossen Zahl der Fahrzeuge wird es um einen Auftrag in Milliardenhöhe gehen.

Das Beschaffungsprojekt ist abgestimmt mit den betroffenen Kantonen und dem Bundesamt für Verkehr, die im Regionalverkehr als Besteller agieren.

8. Zentralbahn investiert 24 Millionen in die Infrastruktur

Die Zentralbahn AG macht ihre Werkstätte für 24 Millionen Franken fit – damit das Rollmaterial ein längeres Leben bekommt. Dazu startet sie ein umfassendes Modernisierungsprojekt in Meiringen, um ihre Triebzugflotten mit Midlife Refits auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. Gebaut werden sowohl eine neue Logistikhalle als auch eine hochmoderne Refit-Halle gemäss den aktuellen Sicherheits- und Umweltstandards, die die in die Jahre gekommene Schiebebühne ersetzt.



Gemeindepräsident Meiringen, von der Zentralbahn Gerhard Züger, Leiter Produktion und Rollmaterial, Projektleiterin Angi Schuler, Geschäftsführer Michael Schürch und Verwaltungsrat Peter Flück (v.l.).

In den nächsten Jahren stehen bei den verschiedenen Triebzugflotten sogenannte Midlife Refits – das Konzept, ein Fahrzeug nach der Hälfte seiner Lebensdauer wieder auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen – an. Die Zentralbahn hat entschieden, diese Refits in Meiringen durchzuführen, was eine Anpassung der Infrastruktur auf dem Werkstattareal mit sich bringt. Einerseits muss die bestehende Halle erneuert werden, andererseits ist auch die Schiebebühne mit Baujahr 1972 am Ende ihrer Nutzungsdauer und muss ersetzt werden.

Derzeit werden mehrere ältere Gebäude für die Logistik genutzt. Um auch die Arbeitsabläufe in der Logistik zu optimieren, werden diese Gebäude durch einen Neubau ersetzt. Der Neubau deckt die Bedürfnisse langfristig ab.

Zeitlicher Bauablauf

- ❑ Ab Juni bis September 2024: Rückbau, Installation und Provisorien. Einrichtung der Baustelleninstallationen sowie von Provisorien, Rückbau Logistikgebäude.
- ❑ Ab September 2024 bis Juli 2025: Bau der neuen Logistikhalle.
- ❑ Ab Juli bis August 2025: Rückbau Refit-Halle, Schiebebühne. Die Refit-Halle sowie ein Teil der Gleisanlage am Eingang zur Refit-Halle werden zurückgebaut. Mit dem Neubau der Schiebebühne wird begonnen.

- ❑ Ab August 2025 bis April 2026: Bau Refit-Halle, Schiebebühne.
Die neue Refit-Halle wird errichtet und die Schiebebühne wird fertiggestellt.
- ❑ Ab Juni 2026: Inbetriebnahme mit Testphase.
Die neue Anlage wird in Betrieb genommen.

9. Mehr öV über die Grenzen – mehr Züge für Grenzgänger

Ende März setzte sich LITRA-Präsident Martin Candinas am Rendez-vous romand de la mobilité in Lausanne für eine weitere Stärkung des öffentlichen Verkehrs in der Westschweiz ein. Für die LITRA zeigt der langjährige Le Temps Journalist Bernard Wuthrich in einem Gastbeitrag auf, welche Rolle die Romandie als Teil des Schweizer öV-Netzwerks spielt und was es heisst, Grenzkanton zu sein. Schliesslich kommen über die Hälfte der 390'000 Grenzgänger, die in der Schweiz arbeiten, aus Frankreich, meist mit dem Auto. Der Erfolg des Léman Express beweist, dass man sie zum Umsteigen auf den Zug bewegen kann. Erschwert wird das Vorhaben allerdings durch unterschiedliche politische Ansätze diesseits und jenseits der Grenze.



Die Romandie ist mit zwei grossen Mobilitätsproblemen konfrontiert. Einerseits gibt es für die 60 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen den beiden grössten Städten des Genferseebeckens keine Ausweichstrecken. Wenn die Strecke Lausanne-Genf aufgrund einer Panne oder eines anderen Problems nicht befahrbar ist, sind dementsprechend keine Zugfahrten zwischen den beiden

Städten möglich. Im Gegensatz zu den meis-

ten anderen Strecken im Land gibt es nämlich keine andere Bahnverbindung zwischen den beiden.

Bundesrat und Parlament haben dies erkannt. Die eidgenössischen Räte haben grünes Licht für ein 1,3 Milliarden-Projekt gegeben – die Erstellung eines neuen, 9 Kilometer langen Eisenbahntunnels zwischen Morges und Perroy. Dies ist ein erster Schritt. Es benötigt jedoch noch weitere, wenn daraus eine leistungsfähige Strecke werden soll.

Geld auch für Autobahnen

Parallel dazu stimmte Bundesbern aber auch einem Kredit von 5 Milliarden Franken zu, um die Kapazität von sechs Autobahnabschnitten zu erweitern. 900 Millionen davon sind für die Erweiterung des 19 Kilometer langen Abschnitts zwischen dem Autobahnkreuz Le Vengeron (GE) und Coppet (VD) auf sechs Spuren bestimmt. Diese Entscheidung ist umstritten und es wird bezweifelt, dass diese Autobahnerweiterungen mit den Bemühungen vereinbar sind, Pendler zum Umsteigen auf die Bahn zu bewegen. Gegen diese umstrittene Entscheidung wurde deshalb ein Referendum ergriffen. Das Volk wird Ende des Jahres darüber entscheiden.

Die Westschweiz steht jedoch vor einem weiteren Problem: Wie sollen die Grenzgänger in die Mobilitätskonzepte integriert werden? Das Grundproblem besteht darin, dass die Mobilität in Frankreich immer noch sehr stark vom Auto geprägt ist. Dies erzeugt einen erheblichen Stras-

senverkehr in Richtung Schweizer Städte. Lösungen werden zudem durch unterschiedliche Ansätze diesseits und jenseits der Grenze und den wechselnden Prioritäten der französischen Verwaltungsregionen, die für den Verkehr zuständig sind, erschwert.

Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) wurden im Jahr 2023 390'000 Grenzgänger gezählt, fast dreimal so viele wie vor 25 Jahren (140'000 im Jahr 1996). 56 Prozent (220'000) davon kommen aus Frankreich, 24 Prozent (93'000) aus Italien, 17 Prozent (65'000) aus Deutschland und 2 Prozent (8'800) aus Österreich. Das Genfer Forschungsbüro 6-t hat mit den BFS-Daten deren wichtigsten Arbeitsorte ermittelt. Genf (104'000 / 27 Prozent) platziert sich an erster Stelle vor dem Tessin (80'000 / 20 Prozent), Waadt (44'000 / 11 Prozent), Basel-Stadt (35'000 / 9 Prozent), Basel-Landschaft (25'000 / 6 Prozent) und Neuenburg (16'000 / 4 Prozent). Während im Jahr 1996 die Stadt Basel noch die meisten Grenzgänger verzeichnete, ist es nun Genf.

Ein schwieriger Balanceakt für Personal und Rollmaterial

Überall wird versucht, das Problem der Pendlerbewegungen zu lösen. Der Erfolg des Léman Express rund um Genf motiviert diejenigen, die an das Potenzial des öffentlichen Verkehrs glauben. Gemäss Angaben des Unternehmens Lémanis sind die Fahrgastzahlen innerhalb von vier Jahren um 50 Prozent gestiegen und haben Ende 2023 rund 80'000 Reisende pro Tag erreicht. Davon sind 25 Prozent Grenzgänger.

Der Bau dieses grenzüberschreitenden Netzes mit einer Länge von 230 Kilometern und über 40 Bahnhöfen hat einige Zeit in Anspruch genommen. Die Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Region Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) waren nicht leicht. Es musste eine Einigung über das Personal und das Rollmaterial gefunden werden, da das Prinzip einer einzigen Flotte verworfen wurde. Somit besteht der Betrieb aus 23 Flirt-Kompositionen von Stadler und 27 Regolis von Alstom.

Dieser Erfolg bleibt auch in Basel nicht unbemerkt, wo der Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen im Gange ist. Anfang März einigten sich die Region Grand Est und die Basler Behörden, Partner des Trireno-Programms, auf einen Aktionsplan. Ab 2030 sollen zwei neue grenzüberschreitende Linien Mühlhausen mit Olten und Saint-Louis mit Laufen über den Basler SBB-Bahnhof verbinden. Bis 2035 werden diese beiden Linien als S2 und S4 auch den EuroAirport Basel-Mulhouse bedienen, der noch nicht an das Schienennetz angeschlossen ist.

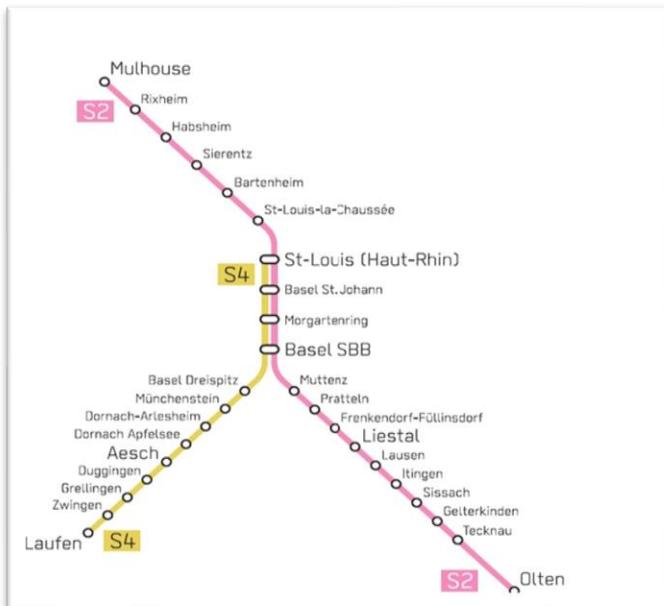
Auch hier ist die Frage des rollenden Materials und des Personals Gegenstand eingehender Diskussionen. Die Züge, die diese beiden Verbindungen bedienen werden, müssen nämlich in beiden Ländern zugelassen werden, was bei der derzeitigen RER nicht der Fall ist. Trireno kündigt an, dass die SBB «die Beschaffung der neuen Züge für die grenzüberschreitenden S-Bahn-Linien vorbereiten» wird und dass die entsprechenden Kosten von der Region Grand Est und der Schweiz getragen werden. Es wird auch darauf hingewiesen, dass Vereinbarungen für die Infrastruktur und den Betrieb getroffen werden müssen, damit bis 2030 alles bereit ist. Es gibt jedoch noch viel zu tun.

10'000 Autos gegen 300 Passagiere

Die Schweiz hofft, andere Verkehrsachsen zu verbessern, in der Hoffnung, Grenzgänger auf die Schiene zu lenken. Das Wallis setzt alles daran, die Region AURA davon zu überzeugen, die Ton-

kin-Linie zwischen Evian und Saint-Gingolph wiederzubeleben. Neuenburg unternahm intensive Anstrengungen, um die Region Burgund-Franche-Comté (BFC) davon zu überzeugen, die TER-Linie Besançon-Morteau-La Chaux-de-Fonds zu verbessern.

Die überwiegende Mehrheit der Grenzgänger, die in den Neuenburger Bergen arbeiten, ist mit dem Auto unterwegs und bringt morgens und abends ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Stadt Le Locle mit sich. Am Grenzübergang Col-des-Roches werden zwar täglich 10'000 Fahrzeuge abgefertigt, doch fahren nur 300 Grenzgänger mit dem Zug!



Während eine Umgehungsstrasse bei Le Locle gebaut wird, hat die Region BFC ein Investitionsprogramm zur Verbesserung der Eisenbahnstrecke aufgelegt. Da sie nicht elektrifiziert war, drohte ihr vor 20 Jahren das Aus. In zwei Tranchen wurden insgesamt 100 Millionen Euro investiert, um die Strecke leistungsfähiger zu machen – vom Ziel ist man jedoch noch weit entfernt. Auf französischer Seite wird darauf bestanden, dass sich diese Investitionen lohnen müssen – dies ist jedoch noch nicht der Fall.

Im Jura gibt es das schwierige Dossier der Achse Biel-Delle-Belfort. Nach intensiven Bemühungen wurde sie saniert und 2018 wieder in Betrieb genommen. Sie verbindet

die Jura-Städte mit dem TGV-Bahnhof Meroux-Belfort, ohne in Delle umsteigen zu müssen. Die Ergebnisse, welche auf einen unzuverlässigen Fahrplan sowie unzureichende technische Zuverlässigkeit jenseits von Delle zurückzuführen sind, lagen jedoch unter den Erwartungen. Im Jahr 2023 kam es zu einem Eklat: Der einflussreiche Verkehrsminister Michel Neugnot, die Nummer zwei der Region BFC, kündigte vor der Regionalversammlung an, dass Frankreich das Experiment 2025 beenden werde. Züge aus der Schweiz (SBB) und aus Frankreich (TER) werden demnach in Delle halten, wo man dann für die Weiterfahrt umsteigen muss.

Frust im Jura

Im Jura herrschen hingegen Wut und das Gefühl des Verrats: Hier hat man in der Hoffnung, die Fahrgastzahlen zu verbessern, ein Projekt namens Convergence 2026 mit einem Halbstundentakt zwischen Delémont, dem TGV-Bahnhof und Belfort lanciert. Die Antwort von BFC dazu lautete: nein. Die Region lehnt den schweizerischen Taktfahrplan ab und setzt stattdessen auf eine getrennte Anbindung: schweizerisch bis Delle, französisch darüber hinaus.

Laut einem Bericht des regionalen Fernsehenders Canal Alpha sollen die französischen Gewerkschaften Druck für diese Mischlösung ausgeübt haben. Diese Situation erinnert an die schwierigen Verhandlungen rund um die Entstehung und die Betriebsvereinbarung des Léman Express. Es ist zu befürchten, dass sich das Basler Projekt aus ähnlichen Gründen verzögern wird.

(Mit freundlicher Genehmigung von Bernard Wuthrich. Erschienen bei LITRA am 16.4.24).

10. Cargo sous Terrain: Stadt Zürich lehnt vorgeschlagenen Hubs ab

An der Mitgliederversammlung der RG Mittelland / Jura vom 9.4.24 war Klaus Juch, Mitglied der Geschäftsleitung von Cargo sous Terrain als Referent zu Gast. Er erklärte die Idee, den Stand und die Zukunft seines Logistikprojekts CST. Nun erfuhren die Pläne einen herben Dämpfer.

Der Stadtrat von Zürich nimmt Stellung zum Vorhaben Cargo sous terrain. Die City-Hub-Standorte in der Stadt Zürich genügen den fachlichen Anforderungen nicht. Zudem ist der zu erwartende Beitrag zur Verkehrsreduktion im Güterverkehr vernachlässigbar.

Die Anzahl der Gütertransporte in der Schweiz steigt und mit ihnen der Verkehr und der Platzbedarf durch Lieferfahrzeuge. Der Stadtrat hat im November 2023 die Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» verabschiedet.



Abbildung 1 Karte der ersten Teilstrecke. / Quelle: CSTCST

erachtet CST grundsätzlich als innovatives Projekt.

Eine andere Initiative, die über die Stadt hinausreicht, ist das Projekt Cargo sous terrain (CST) der gleichnamigen Unternehmung. Diese plant ein unterirdisches Logistiksystem, das sich durch das Mittelland erstrecken soll. Die Stadt Zürich

Das Bundesamt für Verkehr hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung den «Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport» (SUG) erarbeitet als raumplanerische Grundlage für dieses unterirdische Logistiksystem. Die betroffenen Gemeinden im Kanton Zürich konnten seit Februar auf Einladung des Kantons Stellung zum SUG nehmen.

Kaum nennenswerte innerstädtische Verkehrsreduktion

Mit CST könnten gewisse Gütertransporte zu den City-Hubs in die Stadt Zürich unterirdisch erfolgen. Damit wäre theoretisch eine oberirdische Verkehrsreduktion möglich. Rund um die City Hubs, vor allem im Wohnquartier Albisrieden, würde es jedoch mehr Verkehr geben. Es könnten auch nicht sämtliche Gütertransporte auf CST verlagert werden. Daher könnten nur etwa 3 Prozent des oberirdischen Güterverkehrs in der Stadt eingespart werden.

Bezogen auf den gesamten motorisierten Verkehr in der Stadt wäre das eine Reduktion von nur etwa 0,3 Prozent.

Herausfordernde Wahl der Hub-Standorte

City-Hubs wie sie auch in der obengenannten städtischen Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» enthalten sind, sollen sich an übergeordneten Strassen nah bei Autobahnanschlüssen oder am Schienennetz befinden. In der Stadt Zürich braucht es mindestens drei

Hubs, damit der Verkehr über das Gleisfeld reduziert werden kann. Die drei von CST favorisierten Hubs im SUG sind Albisrieden, Herdern und Oerlikon. Der City Hub in Albisrieden ist in einem Wohnquartier vorgesehen. Der zu erwartende Mehrverkehr stünde im Konflikt zu Fuss- und Veloverkehr sowie zur Schulwegsicherheit. Deshalb lehnt die Stadt diesen Standort ab. Der City Hub Standort Herdern wäre zwar gut an das Schienen- und übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Allerdings spricht der Schutz des Grundwassers gegen diesen Standort. Die deswegen erforderliche oberirdische Transportröhre mit einem Durchmesser von 6 bis 7 Meter über das Gleisfeld ist städtebaulich kaum befriedigend realisierbar. Der Standort Oerlikon befindet sich gemäss kommunalem Richtplan im Verdichtungsgebiet (Zentrumszone). Zudem wird der Anteil der Wohnnutzung zunehmen. Die Mehrbelastung durch den Schwerverkehr wäre an diesem Standort herausfordernd und könnte kaum quartierverträglich abgewickelt werden.

Das Logistiksystem CST bietet Chancen, aus Sicht der Stadt überwiegen auf dem Stadtgebiet jedoch die Nachteile. Die Stadt Zürich fordert eine umfassende Interessenabwägung sowie eine Kosten Nutzen Analyse. Dabei sollen sowohl die Wirksamkeit und Notwendigkeit von CST als auch der Ressourceneinsatz und die damit verbundenen Umwelteinwirkungen berücksichtigt werden.

[Hier zur Präsentation von Klaus Juch, CST, vom 9.4.24.](#)

Update zu Cargo Sous Terrain:

Die Cargo Sous Terrain AG (CST) hat angekündigt, dass die geplante Eröffnung des ersten unterirdischen Transporttunnels von Härkingen SO nach Zürich 2031 nicht stattfinden wird und dass der Verwaltungsrat von Cargo sous terrain (CST) die bisherigen Annahmen und Ergebnisse im Sinne eines Projekt-Reviews einer vertieften Prüfung unterzieht.

Dies geht aus einer Information an die 100 Aktionäre hervor, darunter Post, Migros, Coop, Helvetia, Mobilar, Vaudoise, ZKB und Swisscom, die bereits 100 Millionen Franken investiert haben. Wie es weiter heißt, haben rund 20 der 40 Mitarbeiter die Kündigung erhalten.

Die Finanzierung des Projekts, das 35 Milliarden Franken kosten soll, ist nun ungewiss.

11. Anpassung des Trassenpreises ab 2025

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erhöht den Trassenpreis im Eisenbahnverkehr per Anfang 2025 um 2,1 Prozent. Damit trägt es den gesetzlichen Vorgaben zur Kostendeckung Rechnung.



Der Trassenpreis ist das Entgelt, das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Infrastrukturbetreibern für die Nutzung des Schienennetzes entrichten. In der Schweiz legt der Bundesrat in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung die Grundsätze fest. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) gestaltet daraufhin die Preise für das schweizerische Schienennetz. Gemäss Eisenbahngesetz muss der Trassenpreis jene Kosten der Bahninfrastruktur decken,

welche ein Zug mit seiner Durchfahrt auf dem Schienennetz unmittelbar verursacht. Diese so genannten Grenzkosten werden alle vier Jahre vom BAV überprüft.

Im Rahmen der aktuellen Überprüfung hat das BAV festgestellt, dass die Grenzkosten seit 2021 nicht mehr gedeckt sind. Auf dieser Basis hat es beschlossen, den Trassenpreis um 2,1 Prozent anzuheben. Damit wird die gesetzliche Vorgabe zur Deckung der Grenzkosten erfüllt. Das BAV berücksichtigt hierbei das Anliegen der Branche und gestaltet die Anpassung so moderat wie möglich aus. Die Anpassung des Trassenpreises führt zu Mehrkosten pro Jahr von rund 11 Millionen Franken für den Fernverkehr, 8 Millionen Franken für den Regionalverkehr und 6 Millionen Franken für den Güterverkehr.

Der Trassenpreis deckt rund einen Drittelpfennig der Kosten der Bahninfrastruktur. Für den Rest kommt der Bund mit dem Zahlungsrahmen zu Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur auf.

12. Zukunft Hyperloop: Testanlage im Innovationspark Zürich

In Dübendorf startet ein Projekt für die Weiterentwicklung von Unterdruckröhren und Zugfahrten mit Tempi bis 900 km/h. Um die dafür nötige Dichtigkeit in den Röhren zu erzielen, wird enormer Aufwand getrieben.



Es wäre die Lösung vieler Mobilitätsprobleme: Wenn Menschen reisen könnten wie die gute alte Rohrpost, wäre vieles einfacher. In den Zug steigen, langsam in eine Röhre rollen, diese dann abdichten und unter leichtes Vakuum setzen. Dann als Magnetschwebezug sanft beschleunigen und im Flugzeugtempo von A nach B «fliegen», gemächlich abbremsen und in der Schleuse den Unterdruck abbauen, um schliesslich in den Bahnhof einzufahren. So liesse sich die Distanz zwischen Genf und St. Gallen in

einer halben Stunde zurücklegen.

Das ist Zukunftsmusik. Doch an dieser Art zu reisen, Hyperloop genannt, wird weltweit gearbeitet. Elon Musk veranstaltete als Visionär und Mobilitätsvordenker ein paar Jahre lang im kalifornischen Fremont einen Wettbewerb, um die besten Gefährte zu finden, die in den Labors von Hochschulen und Spezialunternehmen für die schnelle Röhrenfahrt entwickelt wurden. Doch als der Fortschritt nicht im gewünschten Tempo vorankam, liess der Chef von Tesla und SpaceX die Idee erst einmal fallen.

Am Hyperloop haben seither jedoch viele Gruppierungen weitergearbeitet – zu clever ist die Idee, um Bahnfahren so interessant zu gestalten wie das Fliegen, nur deutlich emissionsärmer. Ein Hyperloop könnte nach Berechnungen verschiedener Projektgruppen auf kontinentalen Mittelstrecken bis zu 95 Prozent der Emissionen gegenüber einem Verkehrsflugzeug einsparen.

An den beiden wichtigsten Problemkreisen, den Vakuumröhren und den darin fahrenden Magnetzügen, arbeiten auch Schweizer Firmen und Hochschulen, darunter die EPFL und die ETH Zürich. «Swissloop» nennt sich das Projekt, das bei der ETH Zürich von Studierenden als sogenanntes Fokusprojekt vorangetrieben wird – zur Entwicklung des Gefährts, das im Flugzeugtempo durch die Röhre sausen soll. Dabei entstand eine kleine Teststrecke auf dem Gelände der Empa in Dübendorf. Mittlerweile ist «Swissloop» in den Innovationspark Zürich (IPZ) gezügelt, der am ehemaligen Militärflugplatz im selben Zürcher Vorort entsteht.

Die Infrastruktur ist anspruchsvoll

Am IPZ ist auch die Eurotube-Stiftung tätig, die 2019 aus den «Swissloop»-Aktivitäten entstand. Sie forscht nach eigener Definition «in Vernetzung mit Industrie und Universitäten an Sicherheit, Nachhaltigkeit und kostensparendem Infrastrukturbau» für Hyperloop-Systeme. Als Ziel haben sich die Eurotube-Forscher gesetzt, eine öffentlich zugängliche Teststrecke zu bauen, Demotube genannt.

Auf diesem Streckenabschnitt im Innovationspark sollen Forschende und Startups ihre Prototypen und neuen Technologien testen. So soll «diese Weiterentwicklung in der Schweiz als Forschungsstandort gebündelt werden», heisst es bei Eurotube. Worauf die Forscher besonders stolz sind: Die Stiftung wurde 2021 vom Bundesrat zur Forschungseinrichtung von nationaler Bedeutung erhoben. Das dient auch den Betreibern des IPZ, um ihr Image als Forschungseinrichtung zu stärken.

Die finanziellen Mittel erhält die Eurotube-Stiftung teils aus der öffentlichen Hand, teils von Sponsoren aus der Privatindustrie und Spenden. Was da in Dübendorf entsteht, könnte einen etwas provinziellen Eindruck erwecken. Doch gibt dem Projekt Demotube die Tatsache internationale Bedeutung, dass Eurotube Mitglied des European Hyperloop Development Program und Teil des europäischen Forschungsinfrastruktur-Clusters für Hyperloop ist.

Bei der Demotube ist allerdings erst der Anfang gemacht. Es gibt eine erste Röhre aus Stahl im Massstab 1:2, also halber Originalgrösse. Daran angebaut ist ein rund vier Tonnen schweres Bauteil, das in England gefertigte Schleusentor mit Ventil. Es soll für die nötige Dichtigkeit sorgen, damit in der Röhre der gewünschte Unterdruck von 0,1 Bar entsteht, und das dauerhaft.

Dieser erste Tunnelbereich aus Stahl dient als Vakuumkammer und Luftschieleuse, die es für Hyperloop-Bahnen braucht, um die Luftdruckverhältnisse auszugleichen. In der normalen Umgebungsluft steigen Passagiere ein und aus, in der Unterdruckröhre reisen die Magnetschwebebahnen mit geringem Luftwiderstand.

Weltweit erste Hyperloop-Röhre aus Beton entsteht

Der nächste Schritt auf dem Weg zur Fertigstellung der Demotube in einer Gesamtlänge von 120 Metern ist die Fertigung der weiteren Röhrenteile. Diese sollen – erstmals bei einer Hyper-



Visualisierung der 120 Meter Vakuumröhre aus Beton mit Schleuse aus Stahl. Geplant per Ende 2025.

loop-Strecke – in Beton gegossen werden. Da dieser Baustoff nach derzeitigem Stand etwas porös ist, erhalten die jeweils 20 Meter langen Rohrteilstücke eine Ummantelung aus dichter Folie.

Bis wir in ultraschnellen Hyperloop-Zügen reisen können, dürfte es noch Jahrzehnte dauern.

Die Eurotube-Mitarbeiter giessen die Rohrstücke vor Ort im Innovationspark selbst. Das benötigt viel Zeit, denn es gibt nur zwei Formen für die jeweils rund zwei Meter langen Rohrstücke, von denen zehn zu einem verlegbaren Bauteil zusammengefügt werden. Bis der Beton in der Form ausgekühlt ist, dauert es rund 36 Stunden. So ist es kein Wunder, dass die Demotube gemäss Eurotube-Planung erst im vierten Quartal 2025 fertiggestellt sein soll.

Das alles entspricht im Gesamtzusammenhang mit der künftigen Mobilität per Hyperloop bestenfalls einer Initialzündung. Doch die Stiftung Eurotube denkt noch weiter. «Mit der Demotube wollen wir diese Forschung am Standort Dübendorf nutzen, um die Öffentlichkeit für nachhaltige Technologien im Verkehrswesen zu begeistern», sagt Doré de Morsier, Gründer und Vorsitzender der Eurotube-Stiftung.

Bereits Mitte Juli 2024 wird der jetzt schon fertige Teil der Anlage in Modellgrösse international eingesetzt. Anlässlich der zum ersten Mal in Zürich stattfindenden «European Hyperloop Week» wird mit Vakuumtests in der Kammer begonnen. Zur Hyperloop Week werden rund 20 studentische Ingenieurteams aus aller Welt erwartet, die ihre Hyperloop-Prototypen vorstellen und auf eigens gebauten Schienen sowie in der Demotube testen wollen.

Damit sind allerdings erst kleine Schritte auf dem langen Weg zu einem brauchbaren Hyperloop-Netz gemacht. Martin Bäumle, Stadtrat von Dübendorf, brachte es bei der Eröffnung der Anlage auf den Punkt: «Was die Eurotube-Stiftung mit ihrem Forschungsprojekt erreicht hat, ist enorm und macht uns stolz. Ob der Hyperloop als Transportmittel je zum Fliegen kommt, braucht uns jetzt aber nicht zu interessieren.»

13. Nur für Mitglieder des KVÖV: Audi verlängert ihr Spezialangebot

Spezialangebot für KVÖV-Mitglieder: Einstiegen in die Audi Business Class – mit Extra-Konditionen

Bis Ende September 2024 (oder bis auf Widerruf) stellt unser Partner AUDI Ihre stellt Audi ihre vollelektrischen Bestsellermodelle

- Q4 e-tron / Sportback e-tron
- Q8 e-tron / Sportback e-tron

in den Fokus und bietet sie mit einem **Zusatznachlass von +3% zusätzlich zu den MemberPlus-Konditionen** an.



Alle weiteren Informationen findest du auf [unserer Website hier](#).

14. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

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

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



15. Impressum und Hinweise

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVÖV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVÖV

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.

16. 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 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?

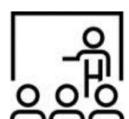
Der Kaderverband

- vertritt seine Mitglieder gegenüber Arbeitgebern bei Verhandlungen um Gesamtarbeitsverträge wie auch die Kader mit Einzelarbeitsverträgen nach OR und hat speziell die Anliegen der Kader im Fokus -- unterscheidet sich dadurch von anderen, ähnlichen Verbänden;
- 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.