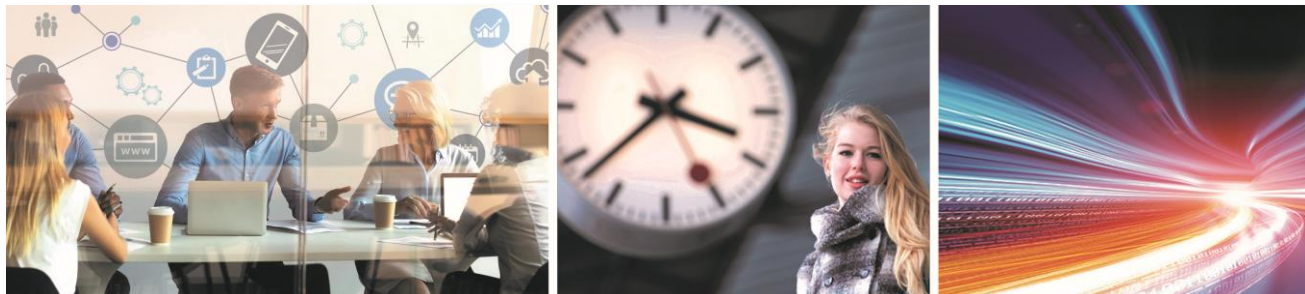
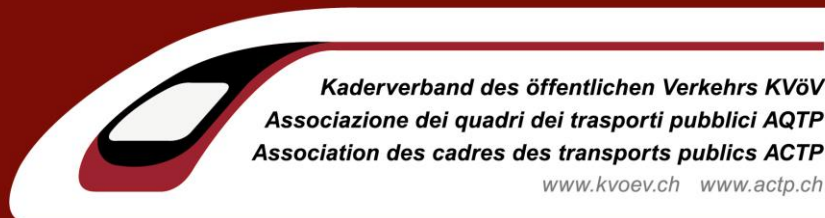


Bulletin
Nr. 100 | Okt / Nov 2021



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Bulletin
Oktober /
November
2021

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV · Postfach · 3001 Bern
Telefon: 079 223 05 25 · E-Mail: info@kvoev-actp.ch · Internet: www.kvoev.ch

Ihre Ansprechpersonen im Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentral- vorstand 2020 - 2022	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Mitgliederwerbung	Marco Böttrich	marco.boettrich@bav.admin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Bereich Infrastruktur SBB	Stefan Hess	stefan-hess@bluewin.ch
	Arbeitsverträge nach OR	Marionna Lutz	marionna.lutz@bav.admin.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik & 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 der Regional- gruppen	Mittelland / Jura	Marionna Lutz	marionna.lutz@bav.admin.ch
	Suisse Romande / Valais	Michel Mermoud	michel.mermoud@sbb.ch
	Zentral-, Nordwest- schweiz, Tessin	Heinz Inderbitzin	heinz.inderbitzin@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen, geschätzte Kollegen

Runder Geburtstag des KVÖV Bulletins

Wir freuen uns, Ihnen die 100. Ausgabe des Bulletins des Kaderverbandes präsentieren zu können. Die Inhalte und die Formate haben sich über die 100 Ausgaben der vergangenen 22 Jahre verändert und -so hoffen wir doch- verbessert. Eines ist aber allen 100 und auch den nachfolgenden Ausgaben gemeinsam: Wir möchten Sie, liebe Mitglieder, immer mit aktuellen Themen rund um die Sozialpartnerschaft im ÖV, zu Führung und zu Technik beliefern. Wir zählen hier gerne auf Sie und rufen Sie zur Unterstützung auf: Haben Sie ein interessantes Thema, einen spannenden Artikel, den Sie mit uns und Ihren Kollegen teilen möchten? Oder haben Sie Rückmeldungen zu einem Artikel – wir nehmen das gerne entgegen, ein Mail an info@kvoev-actp.ch genügt.

Braucht es heute noch Arbeitnehmerverbände?

«Arbeitnehmerverbände und gar Gewerkschaften sind ein Relikt aus vergangenen Zeiten – ich kann mich selbst wehren». Haben Sie diese oder ähnliche Aussagen von Kollegen auch schon gehört, als Sie sie als Mitglied beim Kaderverband anwerben wollten? Wir haben unten ein paar aktuelle Informationen aus verschiedenen TUs zusammengestellt. Sie zeigen: Es ist immer gut, einen starken Verband an seiner Seite zu haben.

□ SBB Cargo Quartalsfahrplanwechsel JUP 4

Die Anpassungen am JUP sind normalerweise sehr klein. Am 13. Juni 2021 wurde der Einsatz der automatischen Kupplung von 6 auf 11 Terminals erweitert und es verkehren zusätzliche Züge, da die automatischen Kupplungen nicht mit der konventionellen Schraubekupplung kompatibel sind. Dies benötigt zusätzliche Ressourcen in allen Bereichen und erhöht somit die Kosten.

Als Folge werden massiv mehr Nachtleistungen und somit Nacht- und Extremtouren benötigt, welche bis weit in den Morgen hinein reichen (z.B. 23h – 9h morgens).

Die Einflüsse auf die Dienstpläne des Personals sind gravierend, dass SBB Cargo aus Sicherheits- und Qualitätsüberlegungen versucht, die Belastungen der Nachtdienste zu entspannen. Auf Intervention der Personalverbände hin hat SBB Cargo mitgeteilt, dass es ihnen ein Anliegen sei, den Sachverhalt zeitnah konkret zu verstehen und die richtigen Lehren für die Zukunft daraus zu ziehen.

Es ist leider einmal mehr eine nicht durchdachte technische Neuerung, sprich «Innovation», welche vor allem grosse Kosten generiert und den Kunden und Mitarbeitenden Probleme verursacht. Die automatische Kupplung ist ein wichtiges Puzzleteil für die Teilautomatisierung der letzten Meile bzw. für die Umsetzung des Ein-Personen-Betriebs bei SBB Cargo, aber erprobt sollte die Neuerung schon sein, bevor sie zum Einsatz gelangt.

Wie schon lange vom Kaderverband bemängelt und angeregt, will SBB Cargo AG nun die Lohnmassnahmen von SBB AG nachvollziehen. Die Details dazu werden in Verhandlungen noch vereinbart. Wir werden Sie wieder informieren.

□ SBB Cargo International

In der noch jungen Geschichte von SBB Cargo International sind wir mitten in den zweiten GAV-Verhandlungen. Der bisherige GAV (seit 2012) ist noch immer gut, trägt aber der veränderten Struktur des Unternehmens nur noch bedingt Rechnung. Die Verhandlungen gestalten sich schwierig, da die Differenzen zwischen Unternehmen und den Gewerkschaften/Personalverbänden gross sind. Nach verschiedensten Forderungen zur Flexibilisierung der Arbeitszeitregelungen liegt nun ein Angebot auf dem Tisch, welches zu bewerten ist. Unterschiedliche Auffassung besteht u.a. bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie/Freizeit sowie dem Gesundheitsschutz.

□ BLS AG

Mit dem RABe 528 MIKA ist das erste Baseline 3 Fahrzeug mit ETCS Level 1 seit Anfang Mai bei der BLS im Fahrgastbetrieb. Dass bei 27 der 36 Ninas die Klimaanlage ausgefallen sind, ist bei hohen Temperaturen und der Maskenpflicht im ÖV für die Reisenden eine Qual. Spannungsschwankungen sollten heutzutage eigentlich beherrscht werden. Die Reaktionen der unzufriedenen Kunden müssen nun die Mitarbeitenden ausbaden.

Schwierigkeiten scheinen auch im Projekt «Neue Unterhaltsanlage Chlyforst» aufzutauchen. Es liegen noch immer zahlreiche Einsprachen von Anwohnern gegen das Bauprojekt vor. Gleichzeitig hat der Kanton Freiburg einen Vorschlag bekannt gegeben, die Anlage im Raum Flamatt FR zu erstellen. Zwar war Flamatt einer der Standorte in der Short List, wurde aber dann zugunsten von Chlyforst fallen gelassen. Mit dem Angebot des Kantons Freiburg haben die Anwohner rund um das Gebiet Chlyforst mit ihren Einsprachen Rückenwind erhalten.

□ SOB

Vor etwas mehr als einem halben Jahr hat mit dem Fahrplanwechsel 2020/21 für die Schweizerische Südostbahn AG eine neue Episode begonnen - die SOB fährt Fernverkehr. Die Herausforderungen sind enorm: Neue Strecken, Sprachen, Fahrzeuge, ETCS, neue Kolleginnen und Kollegen, Zusammenarbeit mit SBB und vieles mehr...

Und dass zusammen mit Corona und dem knappen Personalbestand. Die SOB ist zusammengestanden und liefert ein beeindruckendes neues Produkt.

Die sehr hohen Anforderungen müssen unbedingt durch gewährte Erholungs- und Freizeit kompensierbar sein. Sonst wird die Motivation gefährdet und das geht an die Substanz (Resilienz).

Neues, komplettes Mobilitätsangebot für Mitglieder

Wir freuen uns, dass wir unseren Mitgliedern nun die Wahl von drei Automarken mit modernsten und umweltschonenden Elektrofahrzeugen anbieten können, die alle substanzielle Rabatte auf Neuwagen anbieten: **Audi, Ford und Volvo**. Besuchen Sie [unsere Website unter >Dienstleistungen >PKW](#), dort finden Sie jeweils Links zu den einzelnen Angeboten. Aktuell ist bei Audi der vollelektrische Audi Q3 e-tron, bei Ford der ganz neue Mustang Mach E, und bei Volvo der XC40 Recharge – alles vollelektronische Fahrzeuge der neuesten Generation – und alle schonen die Umwelt.

Herzliche Grüsse



Markus Spühler
Präsident

Inhalt

1.	Ausblick auf KVÖV-Anlässe 2021	5
2.	Homeoffice benötigt eine moderne Gesetzesgrundlage	6
3.	Pensionskasse SBB: Senkung Umwandlungssatz	8
4.	Kehrtwende bei SBB Cargo: Das Gütertransportunternehmen soll sein Netz nicht weiter verkleinern	9
5.	Neuer Konzern-Finanzchef bei SBB AG	10
6.	Diversity und Führung: 5 Jahre SBB QueerNet: Vielfalt als Stärke	10
7.	Neue Leiterin «Energie» bei SBB Infrastruktur	12
8.	Coronavirus: Bundesrat beschliesst weitere finanzielle Unterstützung der SBB	12
9.	Ausbau Zürcher S-Bahn: Brüttener Tunnel	13
10.	Aufsicht im regionalen Personenverkehr	14
11.	Nexxiot: Bernard Guillelmon wird Senior Advisor	16
12.	Deutschlandtakt – das neue Eisenbahn-Zeitalter	17
13.	Transparenz bei den regionalen ÖV-Linien dank Kennzahlen	19
14.	Die neue Arbeitswelt – Veränderung beginnt im Kopf	20
15.	Mitgliederangebote «Moderne Mobilität»	22
16.	Dienstleistungen des KVÖV für Mitglieder – Geld wert	23
17.	Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs	24

1. Ausblick auf KVÖV-Anlässe 2021



Pensionierten-Anlass KVÖV

Genussfahrt auf dem Vierwaldstättersee von Luzern nach Flüelen, mit Gourmet-Mittagessen.

Das Programm hier: <https://kvoev-actp.ch/anlaesse/pensionierten-anlass-vom-14-oktober-2021/>

Do 14. Oktober

**Treffpunkt ab
10:30 Luzern
Bahnhof**



Mittagsanlass «Diversity»

Mit Markus Jordi,
Leiter HR der SBB AG

Vorinformation: Merken Sie sich den Termin bitte schon vor. Details und Einladung folgen.

Do 11. November 2021, 12:00
– 12:45h

Bern Wankdorf,
SBB Hilfikerstrasse
& Live-Stream



CH-Anlass 2 / 2021 «Zukunft Schienen-Güterverkehr» aus Sicht von SBB Cargo und HUPAC»

Mit Desirée Baer, CEO SBB Cargo AG,
und Michail Stahlhut, CEO Hupac AG

Merken Sie sich den Termin bitte schon vor. Details und Einladung folgen.

Di 16. November 2021

Sie finden die aktuelle Information dazu auf unserer Website www.kvoev.ch/de/anlaesse.

2. Homeoffice benötigt eine moderne Gesetzesgrundlage

Das Arbeiten im Homeoffice hat sich im Zuge der Corona-Pandemie branchenübergreifend etabliert und findet insbesondere bei Berufsleuten in Dienstleistungs- und Wissensberufen grossen Zuspruch. Damit Homeoffice langfristig und über die aktuelle Krisensituation hinaus für die Mehrheit der Schweizer Arbeitnehmenden tragfähig wird, müssen die gesetzlichen Grundlagen erst noch geschaffen werden.

Ein längst überholtes Arbeitsgesetz

Die Arbeitswelt hat sich in den letzten Jahren rasant verändert. Während die Digitalisierung mobiles Arbeiten, vor allem in Wissensberufen, möglich gemacht hat, verlangt die Post-Corona-Gesellschaft neue Beschäftigungsformen und -grade. Selbstständigkeit, Crowdfunding und Gig-Ökonomie nehmen zu. Erwerbstätige sind immer weniger an einen fixen Arbeitsplatz gebunden und können gleichwohl im Büro, im Zug, von zuhause aus oder in Coworking-Spaces arbeiten.

Das gegenwärtige Arbeitsgesetz jedoch stammt aus dem Industriezeitalter und ist auf fixe Arbeitszeiten im Betrieb ausgelegt. Gesellschaften verändern sich und mit ihr auch die traditionellen Arbeitsmodelle. Der klassische Nine-to-five-Büro-Job kommt immer seltener vor. Und doch ist das örtlich flexible Arbeiten immer noch nicht gesetzlich geregelt. Im Gegenteil: Eine immer agilere Gesellschaft blickt derzeit auf ein starres Arbeitsgesetz, welches Homeoffice aus-sen-vor-lässt. Dies gilt es dringend zu ändern.

Flexible Arbeitsmodelle bringen klare Vorteile

Erwerbstätige aus dem Dienstleistungssektor und den Wissensberufen machen mit 80% die Mehrheit der Arbeitnehmenden aus (Vgl. Wirtschaftsstruktur BfS) und gehören zur derzeit am stärksten wachsenden Berufsgruppe der Schweiz. Homeoffice bietet ihnen eine grosse Flexibilität in der Arbeitsgestaltung und kann die Motivation, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie die Gesundheit fördern, solange betroffene Arbeitnehmende einen erhöhten Gestaltungsspielraum geniessen und die arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen klar definiert sind.



Dies bestätigen aktuelle arbeitsmedizinische Studien: Flexibilität, Gestaltungsfreiraum und klare Regeln gleichen Stressoren, welche aus der Arbeit oder dem Privatleben resultieren, wieder aus. Berufsleute aus Dienstleistungs- und Wissensberufen schätzen das Arbeiten im Homeoffice. Aus einer Umfrage von die plattform* geben rund 96% fast ausnahmslos an, gut von zuhause aus arbeiten zu können. Bis zu 63% möchten künftig mehr im Homeoffice arbeiten und weitere 45% möchten mehr virtuelle

Sitzungen durchführen. Für die Mehrheit der Schweizer Arbeitnehmenden ist Homeoffice seitdem Realität geworden und regelmässige Homeoffice-Tage sind auch für viele Firmen eine Selbstverständlichkeit geworden. Eine langfristige Lösung ist daher vonnöten, wenn auch künftig im Homeoffice gearbeitet wird und das Modell nicht mehr nur eine zeitlich begrenzte Alternative in einer Krisensituation ist.

Die Gesetzesgrundlage für Homeoffice muss dringend angepasst werden

Die plattform, wo auch der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Mitglied ist, fordert deswegen eine Modernisierung des geltenden Arbeitsgesetzes und Ergänzungen im Obligationenrecht. Es braucht eine klare Definition der Arbeit – nicht nur innerhalb, sondern auch ausserhalb des Betriebs. Vor allem müssen dabei die Arbeits- und Ruhezeiten geregelt und abgegrenzt werden. Gerade bei Homeoffice ist der Vollzug des Arbeitsrechts schwieriger. Es reicht daher nicht aus, sich auf ein Gesetz aus dem Industriezeitalter zu berufen, welches für ganz andere Bedingungen geschaffen wurde und zu hoffen, dass es eingehalten wird. Homeoffice beruht auf gegenseitigem Vertrauen und auf vertraglichen Vereinbarungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmenden. Ein besonderes Augenmerk gilt auch dem Gesundheitsschutz im Homeoffice, denn das betriebliche Gesundheitsmanagement deckt das Arbeiten von zuhause aus nicht ab. Zeitliche Flexibilität und individuelle Präventionsmassnahmen, welche psychosoziale Risiken angemessen berücksichtigen, sollen deshalb die gesetzliche Grundlage für Homeoffice darstellen.

Ausserdem sind Ergänzungen im Obligationenrecht OR vonnöten, um die Eckpunkte einer Homeoffice-Vereinbarung zu definieren. Darunter fallen beispielsweise der Umfang der Arbeit im Homeoffice, die Erreichbarkeit, die allfällige Übernahme der mit der Verrichtung von Homeoffice verbundenen Ausgaben, die Bereitstellung von Hard- oder Software sowie Versicherungen und Datensicherheit. Auch muss auf die Bestimmungen zu Arbeits- und Ruhezeit, Gesund-

heitsschutz und allfällige Arbeitszeiterfassung hingewiesen werden. Nur so können sich Arbeitgeber und Arbeitnehmende künftig auf gemeinsame Grundlagen berufen und verfügen über die notwendige Rechtssicherheit für die Ausübung von Homeoffice.

Anlässlich der eben zu Ende gegangenen Sommersession 2021 des Parlaments hat Daniel Jositsch, Präsident des Kaufmännischen Verbands Schweiz und Mitglied von die plattform, eine entsprechende Motion im Parlament einreichen.

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs ist als Mitglied von die plattform, der politischen Allianz unabhängiger und lösungsorientierter Angestellten- und Berufsverbände, ebenfalls der Meinung, dass Homeoffice über die Corona-Pandemie hinaus bleiben wird. Aus diesem Grund ist eine gesetzliche Regelung dringend notwendig. Aus diesem Grund unterstützen wir die Motion Jositsch und werden laufend zum Thema Homeoffice berichten.

*die plattform, bei der der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Mitglied ist, ist die politische Allianz unabhängiger und lösungsorientierter Angestellten- und Berufsverbände. Sie setzt sich für starke und selbstbewusste Berufsleute in Dienstleistungs- und Wissensberufen ein. <https://die-plattform.ch/>.

3. Pensionskasse SBB: Senkung Umwandlungssatz

Die Pensionskasse SBB (PK SBB) senkt per 1. Januar 2023 den Umwandlungssatz. Für Versicherte, die im Jahr 2023 das 65. Lebensjahr vollenden, sinkt der Umwandlungssatz von 4,72% auf 4,54%.

Die Hauptgründe sind das lang andauernde Negativzinsniveau sowie PK-SBB-spezifisch der äusserst hohe Rentneranteil im Bereich von rund 60%. Letzterer erhöht die zu erzielende Rendite, die die Pensionskasse braucht, um den Deckungsgrad stabil zu halten. Die Umwandlungssätze fallen zwar im Bereich von 4 %, doch die PK SBB federt dies mit einem umfassenden Massnahmenpaket ab. Die Vertretung der Arbeitnehmenden im Stiftungsrat, mit ihnen der Kaderverband, hat eine umfassende Abfederung verlangt. Der Gesamtstiftungsrat ist der Forderung denn auch nachgekommen. Dabei wurde das Ziel verfolgt, das Massnahmenpaket so zu gestalten, dass nicht nur einzelne Altersgruppen davon profitieren, sondern alle.

Die wesentlichen Massnahmen sehen so aus:

- ❑ Zum einen wurde eine 4 %-Verstärkung sämtlicher Altersguthaben beschlossen, deren Effekt sich vor allem bei älteren Jahrgängen entfaltet (Einzahlung 1.1.2023). Kurz vor der Pensionierung stehende Versicherte werden somit keine bis nur geringfügige Rentenkürzungen erfahren.
- ❑ Zum anderen wird die Verzinsung der Alterskapitalien aller Aktiven systematisch erhöht. Diese Massnahme kommt allen Mitarbeitenden zugute. Die Generationengerechtigkeit ist ein grosses Anliegen. Mit der hier geschilderten Lösung kann diese berücksichtigt werden. Die Pensionskasse SBB finanziert das Massnahmenpaket selbst.

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs ist über die erneute Senkung des Umwandlungssatzes nicht erfreut. Der Stiftungsrat hat aber die hinter dem Entscheid stehenden Tatsachen klar ausgewiesen: Sie sind längerfristig gesehen ohne eine Korrektur nicht erfreulich. Mindestens ist es gelungen, eine Abfederung der Kürzung durchzusetzen.

Stand Pensionskasse SBB (31.07.2021):

Der Deckungsgrad der PK SBB lag bei 115.2% Der Anlageerfolg ergab 688.4 MCHF (ytd), die Rendite lag bei 3.7% (ytd)

4. Kehrtwende bei SBB Cargo: Das Gütertransportunternehmen soll sein Netz nicht weiter verkleinern

Der Güterverkehr in der Schweiz bleibt trotz Sparprogrammen das Sorgenkind des SBB-Konzerns. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga erkennt «Handlungsbedarf», auch um die angestrebte Verlagerungspolitik nicht zu gefährden.

Die Staatskonzerne sollen ihr Unternehmen «eigenwirtschaftlich führen», so will es die Politik. Deshalb erhalten sie nicht nur allerlei Abgeltungen, sondern auch viele Freiheiten. Doch in Bezug auf SBB Cargo findet nun ein Umdenken statt – bei Experten, im Parlament und auch beim zuständigen Verkehrsdepartement (Uvek). Nach einem erneuten Defizit von gut 35 Millionen Franken räumen alle ein: Es gibt kein eigenwirtschaftliches Geschäftsmodell für die kleinteilige Feinzu- stellung innerhalb der Schweiz.



Bis anhin versuchte die SBB-Gütertochter, an der auch mehrere private Strassentransportunternehmen beteiligt sind, das Defizit mit Sparprogrammen auszumerzen. Der nachhaltige Erfolg blieb aus. Zudem widerspreche ein weiterer Abbau den Bedürfnissen der Klimapolitik, betont SP-Nationalrätin Edith Graf-Litscher. «Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.»

Abbau gefährdet die Verlagerungs- und Klimapolitik

Nationalrätin Graf-Litscher (SP/TG) will deshalb per Vorstoss vom Bundesrat wissen, ob und wie die Rahmenbedingungen angepasst werden müssten – und rennt damit im Departement von Simonetta Sommaruga offene Türen ein: Vorstösse wie dieser sind fürs Uvek eine willkommene Gelegenheit «für eine Standortbestimmung zum Güterverkehr», wie Uvek-Sprecherin Annetta Bundi auf Anfrage betont. Und «für eine politische Grundsatzdiskussion» darüber, wie der Güterverkehr der Zukunft aussieht und welche Rolle SBB Cargo dabei spielen solle.

«Es besteht klar Handlungsbedarf und die Arbeiten sind angelaufen», sagt Bundi. Mit einer klaren Botschaft an die Adresse von SBB Cargo: Es dürfe «aufgrund von kurzfristigen unternehmerischen Entscheidungen nicht zu einer Redimensionierung des Netzes und zu einem dauerhaften Verkehrsverlust auf der Schiene kommen».

Auch bei SBB Cargo hat man das Problem erkannt, beharrt aber offiziell darauf, dass ein eigenwirtschaftlicher Betrieb im Binnengüterverkehr «absolut möglich», aber nicht immer mit verlagerungspolitischen Erwartungen vereinbar sei.

5. Neuer Konzern-Finanzchef bei SBB AG

Franz Steiger wird per 15. September 2021 neuer Chief Financial Officer (CFO) und Mitglied der Konzernleitung. Er folgt auf Christoph Hammer, der sich entschieden hat, beruflich nochmals einen Schritt zu machen und die SBB zu verlassen.

Franz Steiger leitet seit 2017 den Bereich Finanzen bei SBB Immobilien. Dabei hat er die Steuerungsinstrumente, das Reporting und das Datenmanagement überarbeitet und auf Konzernebene einen wichtigen Beitrag zu verschiedenen Schlüsselprojekten geleistet.

Vor seiner Zeit bei der SBB war er von 2005 bis 2017 in verschiedenen leitenden Funktionen bei Switzerland Global Enterprise (ehemals Osec) tätig: als stellvertretender CEO und Leiter des Bereichs Transformation und Digitalisierung, CFO und Leiter Business Support. Seine früheren beruflichen Stationen waren bei Hertz und Siemens. Er ist 49 Jahre alt und lebt in Menziken.

Ausbildung: Abschluss als eidg. dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling, Executive Master in Corporate Finance und einen Executive MBA der Universität Zürich.



Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs gratuliert Franz Steiger zu seiner Wahl. Gleichzeitig bedanken wir uns bei seinem Vorgänger Christoph Hammer für die gute Zusammenarbeit. Beiden wünschen wir für ihre berufliche und private Zukunft alles Gute.

6. Diversity und Führung: 5 Jahre SBB QueerNet: Vielfalt als Stärke

Von Thomas Eichenberger, KVÖV-Mitglied & Mitglied des Kernteams von SBB QueerNet.

Im Herbst 2016 gründeten einige engagierte queere Mitarbeitende der SBB mit Unterstützung der Konzernleitung das LGBTI*-Netzwerk «SBB QueerNet». Dieses interne Netzwerk setzt sich für Akzeptanz und Toleranz der LGBTI*-Community ein und ist für alle SBB Mitarbeitenden offen. Damit unterstützt SBB QueerNet den Austausch zwischen Menschen mit unterschiedlicher

sexueller Orientierung und/oder Geschlechtsidentität und erhöht das gegenseitige Verständnis. Dies steht auch im Einklang mit der offenen SBB Unternehmenskultur, unabhängig von Geschlecht, Sprache, Herkunft, Alter\$, Religion, Kultur, sexueller Orientierung oder Geschlechtsidentität, wofür sich das Unternehmen schon seit Jahren einsetzt.

Die sexuelle Orientierung und Geschlechtsidentität von Mitarbeitenden wird zwar häufig als nicht unternehmensrelevant und Privatsache bezeichnet. Tatsache ist jedoch, dass wir einen grossen Teil unseres Lebens bei der Arbeit und im Job verbringen. Daher unterstützt die SBB im Rahmen von Diversity die Weiterentwicklung von SBB QueerNet.

Neben der Organisation von verschiedenen internen Anlässen unter dem Titel «QueerTalk» ist SBB QueerNet seit 2017 auch jährlich an den verschiedenen Pride-Veranstaltungen in Zürich, Genf oder Lugano mit dabei und wird von SBB Top-Kadern als «Ally» (Verbündete) aktiv unterstützt. Daneben ist SBB QueerNet auch der kompetente Ansprechpartner für LGBTI*-Themen innerhalb der SBB und unterstützt Führungskräfte in diesem Themenbereich. Und seit 2018 sitzt auch eine Vertretung von SBB QueerNet im Diversity & Inclusion Council der SBB zur Verbesserung und Verankerung des Themas in den Divisionen und Konzernbereichen und um «blinde Flecken» in der Organisation zu entdecken, zu besprechen und erste Lösungsansätze zu entwickeln. Wichtig ist auch die Vernetzung mit anderen LGBTI*-Firmennetzwerken, login, Gewerkschaften und Kaderverbänden.

Am 26. März 2019 hat die SBB auch das «Swiss LGBTI Label» erhalten. Mit dem Label werden Unternehmen ausgezeichnet, die eine offene und inklusive Organisationskultur leben und die Inklusion von LGBTI*-Menschen fördern. SBB QueerNet hat hier auch wesentlich dazu beigetragen, dass die SBB dieses Label erhalten hat.

Obwohl also SBB QueerNet in den letzten fünf Jahren schon einiges erreicht hat, gibt es noch Luft nach oben - auch bei der SBB. Noch immer müssen sich queere Mitarbeitende in gewissen Personalkategorien verletzende oder diskriminierende Sprüche anhören. Sei es direkt oder hinter dem Rücken, wie zum Beispiel: «Wer von euch ist der Mann in der Beziehung und wer die Frau?» oder «Was? du bist lesbisch, Du siehst ja gar nicht danach aus!» oder «Ach, ihr bekommt in einer eingetragenen Partnerschaft wirklich auch 3 Tage Urlaub für die «Eintragung»? Weitere Themen, auf die wir ein Auge drauf haben sind die gendergerechte Sprache, gendergerechte Bildwelten oder «Pinkwashing».

Kurz: Auch nach 5 Jahren gibt es noch einiges zu tun in Sachen LGBTI* bei der SBB.

Alle sind wir unterschiedlich – gemeinsam sind wir einmalig.

Hinweise:

- ❑ SBB Mitarbeitende finden SBB QueerNet auf dem Intranet, der eigenen Communication Site sowie dem QueerNet-Yammer-Kanal.
- ❑ Interessierte ausserhalb der SBB können sich unter folgender Mailadresse bei SBB QueerNet melden: queernet@sbb.ch.

«Queer» ist Englisch und bezeichnet als Adjektiv jene Dinge, Handlungen oder Personen, die von der «Norm» abweichen.

«LGBTI» ist die Abkürzung für die englischen Wörter Lesbian, Gay, Bisexual, Transexuell/Transgender und Intersexual – auf Deutsch: Lesbisch, schwul, bisexuell, transsexuell/transgender und intersexuell.

«Diversity» ist Englisch und meint den bewussten Umgang mit Vielfalt in der Gesellschaft. Das heisst, die vielfältigen Leistungen und Erfahrungen von Menschen zu erkennen und sie als Potential zu begreifen und zu nutzen.

In eigener Sache:

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs hat schon länger erkannt, dass «Diversity» in all seinen Aspekten ein Führungsthema für Kader auf allen Stufen ist.

In Zusammenarbeit mit dem Leiter HR auf Stufe Konzern, **Markus Jordi**, und dem Vertreter von QueerNet, **Thomas Eichenberger**, werden wir am 11. November 2021 einen Mittagsanlass zum Thema durchführen. Weitere Informationen folgen.

7. Neue Leiterin «Energie» bei SBB Infrastruktur

Joëlle Hars wird neue Leiterin Energie (I-EN) bei SBB Infrastruktur. Sie übernimmt den Bereich spätestens ab März 2022.



Sie ist seit 2017 Leiterin Financial Steering und stellvertretende CFO bei der SRG SSR in Bern. Davor war sie während zehn Jahren bei der BKW AG in Bern in verschiedenen Funktionen tätig: als Leiterin Controlling, als Leiterin Corporate Finance und Leiterin Energiewirtschaft und Risk.

Bei der Firma Planair AG baute sie zwischen 2007 und 2010 die internationale Sektion Grossprojekte im Bereich Ingenieurberatung Energie und Umwelt auf. Davor war sie in Führungsfunktionen in der Industrie tätig.

Joëlle studierte Bauingenieurwesen an der ETH Lausanne und schloss einen Master in Management of Logistical Systems ab. An der Edinburgh Business School absolvierte sie ein MBA. Sie ist 46 Jahre alt und wohnt in Bern.

Der Kaderverband gratuliert herzlich und wünscht viel Erfolg.

8. Coronavirus: Bundesrat beschliesst weitere finanzielle Unterstützung der SBB

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 1. September 2021 das Eidg. Finanzdepartement (EFD) beauftragt, die Limite der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für kurzfristige Darlehen von 750 auf 950 Millionen Franken zu erhöhen. Damit können die Finanzierungslücke bis Ende 2021 infolge der Coronakrise gedeckt und die beschlossenen Investitionen sichergestellt wer-

den. Zur längerfristigen finanziellen Stabilisierung der SBB soll bis Ende 2021 ein Konzept erarbeitet werden. Gestützt darauf will der Bundesrat über die weiteren Finanzierungsschritte entscheiden.

Die Coronakrise stellt die SBB vor grosse Herausforderungen und führte insbesondere im Fernverkehr aufgrund des Nachfrageinbruchs zu grossen Ertragseinbussen und Verlusten. Die Verschuldung der SBB ist deshalb 2020 um 1,5 Milliarden Franken angestiegen und wird 2021 vermutlich um eine weitere Milliarde ansteigen. Die finanzielle Situation der SBB bleibt auch in den kommenden Jahren angespannt, weil einerseits Rollmaterial erneuert werden muss. Andererseits sind Investitionen in zusätzliche Züge und Wartungseinrichtungen erforderlich, um den Angebotsausbau entsprechend der vom Parlament beschlossenen Infrastrukturausbauschritte (AS 2025 und AS 2035) wie geplant realisieren zu können. Hinzu kommen Investitionen im Immobilienbereich.

Mitte 2020 hat der Bundesrat beschlossen, den Rahmen für kurzfristige Darlehen der Bundesresorerie auf maximal 750 Millionen Franken zu erhöhen, um einen Liquiditätsengpass der SBB infolge der Coronakrise zu verhindern. Die SBB weisen allerdings auch in den nächsten Jahren einen erhöhten Finanzierungsbedarf aus. Aufgrund der hohen Investitionen der SBB und der geringeren Gewinne in den nächsten Jahren dürfte die vom Bundesrat in den strategischen Zielen vorgegebene maximale Nettoverschuldung (6,5 x EBITDA) frühestens 2030 wieder erreicht werden. Aufgrund dieser schwierigen finanziellen Situation hat der Bundesrat ein zweistufiges Vorgehen beschlossen:

- Die Finanzplanung der SBB zeigt bis Ende 2022 im Basisszenario eine Finanzierungslücke von maximal 1,2 Milliarden Franken (2021: 200 Mio. und 2022: 1 Mrd.). Der Bundesrat hat das EFD angewiesen, die Limite der SBB für kurzfristige Tresoriedarlehen mit Laufzeiten von weniger als einem Jahr von 750 auf 950 Millionen Franken zu erhöhen. Damit kann der Finanzierungsbedarf der SBB bis Ende 2021 gedeckt werden. Solche Tresoriedarlehen dienen als Vorschüsse und werden ausserhalb der Vorgaben der Schuldenbremse vergeben.
- Für die Zeit nach 2021 will der Bundesrat die finanzielle Situation der SBB vertieft analysieren. Ende 2021 will er Varianten zur nachhaltigen finanziellen Stabilisierung des Unternehmens vorlegen. Der Bundesrat strebt an, dass sich das Unternehmen in naher Zukunft wieder aus den eigenen Erträgen finanzieren und die Obergrenze für die Nettoverschuldung ab der Mitte des Jahrzehnts wieder einhalten kann. Gestützt auf dieses Konzept will der Bundesrat entscheiden, wie er den künftigen Finanzierungsbedarf der SBB decken will.

9. Ausbau Zürcher S-Bahn: Brüttener Tunnel

Entlastung für einen der grössten Bahn-Engpässe der Schweiz ist in Sicht, Zürich soll mit Winterthur noch besser am ÖV angebunden werden. Der Brüttener Tunnel verspricht eine Reduktion der Fahrzeit um 6 Minuten. Einstich auf der Winterthurer Seite wäre ausserhalb von Töss, hinaus kommt man östlich von Bassersdorf. Entlastet wird die kurvenreiche und vielbefahrene zweigleisige Strecke zwischen Winterthur und Effretikon.

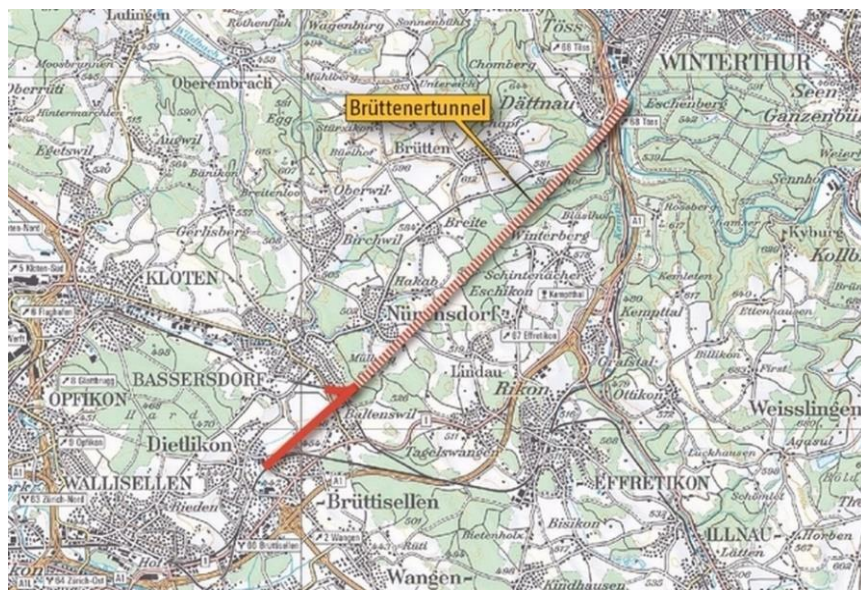
National- und Ständerat gaben im Bahn-Ausbaustritt 2035 grünes Licht für das 2,4 Milliarden Franken teure Vorhaben. Das Projekt umfasst verschiedene Teilprojekte: Zusätzlich zum eigentlichen Brüttenertunnel werden die Anlagen der Bahnhöfe Dietlikon, Wallisellen und Bassersdorf sowie die Zufahrt zum Bahnhof Winterthur neu gebaut.



Anders aber als die Durchmesserlinie beansprucht der nächste Bahnausbau auch Natur und Landschaft.

Das ist auf diesem Foto ersichtlich: Heute liegt noch viel Grün um die Aktuelle Trasse, das überbaut werden wird.

Der Tunnel ist das kleinere Problem. Voraussichtlich in fünf Jahren beginnen die SBB mit dem Bau von zwei Röhren zwischen Winterthur Töss und Bassersdorf sowie Dietlikon. Pläne gab es bereits vor über dreissig Jahren unter Brütten, weshalb man vom Brüttenertunnel spricht. Dieser verläuft in Zukunft nun aber zum grössten Teil im Untergrund der Nachbargemeinde, weshalb er eigentlich Lindauer Tunnel heissen müsste.



2023 wird das Projekt öffentlich aufgelegt und bei optimalem Verlauf könnten drei Jahre später die ersten Baumaschinen auffahren. Bis die ersten Züge durch den neuen Tunnel fahren, dürfte es aber gemäss SBB noch eine Weile gehen. Die Eröffnung ist im Idealfall auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2034 geplant.

10. Aufsicht im regionalen Personenverkehr

Die Bestellung und Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Kantone sind auch bei der Aufsicht über die korrekte Verwendung der Subventionen mitbeteiligt: Mit dem Controlling im Rahmen des Bestellprozesses und mit der Prüftätigkeit ihrer Finanzkontrollorgane.

Bund und Kantone finanzieren den regionalen Personenverkehr gemeinsam – und sind auch gemeinsam für die Aufsicht zuständig. Dies ist ein Ergebnis aus den zahlreichen Diskussionen rund um den Subventionsfall bei PostAuto AG und der BLS AG.

Die gesetzliche Verantwortung für die korrekte finanzielle Führung und Berichterstattung im subventionierten regionalen Personenverkehr (RPV) liegt bei den Geschäftsleitungen und Verwaltungsräten der Transportunternehmen. Bund und Kantone unterstützen die Wahrnehmung dieser Verantwortung im Rahmen ihrer Aufsicht. Der Vollzug muss zwischen Bund und Kantonen koordiniert werden. Dieser Grundsatz gilt auch im RPV: Dort werden die Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt, mit je rund einer Milliarde Franken jährlich finanziell unterstützt und auch gemeinsam beaufsichtigt. Bei der gemeinsamen Überwachung ist zwischen zwei Instrumenten zu unterscheiden:

- Der Controlling-Kreislauf bei der Gewährung von Subventionen durch das BAV und die kantonalen Ämter für Verkehr soll sicherstellen, dass die Subventionen zweckmässig und wirtschaftlich eingesetzt werden und die Empfänger die vereinbarten Leistungen vollständig, in guter Qualität, gesetzmässig und nach den auferlegten Bedingungen erbringen. Die kantonalen Ämter für den öffentlichen Verkehr sind bei der Festlegung des Angebotes, der Offertprüfung und den Verhandlungen federführend. Somit tragen sie eine wesentliche Verantwortung für das Controlling der Leistungserbringung und haben eine gesetzliche Pflicht zur Aufsicht über den Subventionseinsatz. Dies bedeutet konkret, dass die Fachämter im Rahmen des Bestellprozesses die Leistungserbringung der Transportunternehmen beurteilen und gestützt auf die eingereichten Unterlagen prüfen, ob die Transportunternehmen die gesetzlichen Vorschriften eingehalten haben, z.B. ob sie unzulässige Kosten verrechnet haben oder ob Quersubventionierungen vorliegen.

Die kantonalen Ämter verfügen über die notwendigen Grundlagen für ihr Controlling: Die Unternehmen mit Abgeltungen sind gegenüber den Kantonen auskunftspflichtig. Sie müssen dazu dem Bund und den Kantonen zahlreiche Unterlagen zur subventionsrechtlichen Prüfung einreichen. Die Kantone können im Rahmen ihrer Prüftätigkeit weitere Unterlagen verlangen. In vielen Kantonen ist die Verantwortung für die Aufsicht über die Verwendung der eingesetzten Subventionen in kantonalen Staatsbeitragsgesetzen festgehalten.

- Die Finanzaufsichtsorgane des Bundes und der Kantone führen ergänzend auf Grundlage der nationalen und kantonalen Finanzkontroll-, Subventions- und Staatsbeitragsgesetze unabhängige und vertiefte Prüfungen durch. Dies mit dem Ziel, die Ordnungsmässigkeit, Rechtmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung risikoorientiert zu prüfen. Die zuständigen Finanzaufsichtsorgane sind die Revision des BAV, die Eidgenössische Finanzkontrolle und die kantonalen Finanzkontrollen. Die Aufsichtspflichten und Aufsichtskompetenzen der kantonalen Finanzaufsichtsorgane sind in der Regel in den kantonalen Finanzkontrollgesetzen statuiert.



Im Zusammenhang mit einem aktuellen Bericht der kantonalen Geschäftsprüfungskommission zum Subventionsfall BLS haben sich Vertreter des Kantons Bern jüngst auf den Standpunkt gestellt, die Aufsicht im RPV falle in die alleinige Verantwortung des Bundes. Sie berufen sich dabei auf Artikel 52 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG). Dieser Artikel regelt zwar die Aufsichtskompetenzen des BAV auf Bundesebene. Er besagt jedoch keinesfalls,

dass das BAV die alleinige Aufsichtsbehörde ist. Bei Subventionsleistungen sind insbesondere die Vorgaben der Subventions-, Staatsbeitrags- und Finanzkontrollgesetze zu beachten.

In der Diskussion über die Aufsicht im RPV wird manchmal auch darauf Bezug genommen, dass das BAV bis Ende 2018 jeweils mit einem formellen Schreiben die Jahresrechnung der Transportunternehmen genehmigte. Aber auch diese in der Zwischenzeit abgeschaffte Rechnungsgenehmigung war kein Ersatz dafür, dass die Kantone aufgrund der gesetzlichen Grundlagen sowohl über ihre öV-Ämter als auch über die kantonalen Finanzkontrollen eigenständige Prozesse zum Controlling und zur Aufsicht haben müssen.

Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen bei der Aufsicht im RPV soll weiter optimiert werden. Damit trägt das BAV einer Empfehlung Rechnung, welche die Geschäftsprüfungskommission des Ständerats im Nachgang zum Fall Postauto abgegeben hatte. Das BAV hat verschiedene Massnahmen ergriffen, z. B. zum Austausch und der Abstimmung mit den Kantonen bezüglich des Controllings der Leistungen. Weiter erfolgt jährlich ein formalisierter Austausch zwischen der Eidgenössischen Finanzkontrolle, den kantonalen Finanzkontrollen und der Revision des BAV. Mit der laufenden Revision des Personenbeförderungsgesetzes sollen die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, damit das BAV die Erkenntnisse aus den Prüfungen der Finanzaufsichtsorgane des Bundes mit den kantonalen Stellen künftig besser austauschen kann.

11. Nexxiot: Bernard Guillelmon wird Senior Advisor

Der neue Senior Advisor soll mithelfen, die datengesteuerten Dienstleistungen in den Bereichen Asset Management und Predictive Diagnostics auszubauen und zu vermarkten. Bernard Guillelmon, der eine beratende Funktion einnimmt, bringt seine Expertise in den Bereichen Bahnbetrieb und -instandhaltung im Güter- und Personenverkehr ein, um einen unmittelbaren Nutzen für die Kunden von Nexxiot zu schaffen.



Bernard Guillelmon wurde von Nexxiot angefragt, da er über umfassende Fachkenntnisse im Bereich Schienengüterverkehr und ein großes Netzwerk in der Branche verfügt. So war er unter anderem in Vorstandspositionen von namhaften Unternehmen wie Ermewa, als Präsident von UIC Europe und als CEO von BLS tätig. Er wird Nexxiot gegenüber wichtigen Entscheidungsträgern in einem globalen Markt positionieren, der jährlich mehrere Milliarden Euro erwirtschaftet.

Gemäss Bernard Guillelmon wird in den nächsten Jahren die Überwachung des Fuhrparks für die Betreiber als auch für die Instandhaltung verantwortlichen Stellen von entscheidender Bedeutung sein. Nexxiot habe durch seine Geräte am Fahrzeug bereits die technischen Barrieren beseitigt. Jetzt wolle das Unternehmen die Prozesse mit Hilfe der Daten, der Analytik und unserer Fachkompetenz transformieren und verbessern.

Das in der Schweiz ansässige IoT-Unternehmen («Internet of Things») Nexxiot entwickelt Hardware- und Softwarelösungen zur Erhöhung der Transparenz, Sicherheit und Effizienz sowie zur Vermeidung von Umsatzverlusten durch Optimierung der Flottenauslastung und Automatisierung von Prozessen, primär im (Bahn-) Güterverkehr. Darüber hinaus offeriert Nexxiot Big-Data-Analysen für Flotten-Vermieter, -Betreiber und deren Kunden, um bessere datengestützte Entscheidungen ermöglichen. Das Unternehmen ist ein Spin-off der ETH Zürich.

Bernard Guillelmon ist Gründer und Geschäftsführer der Firma «Bridge The Gap» (www.bridgethegap.ch), welche Unternehmen im Investitionsgütermarkt (Energie, Immobilien, Mobilität) berät. Er ist ebenfalls als Sparring-Partner für Kader und Berater in systemischer Unternehmensentwicklung in der ganzen Schweiz tätig.

12. Deutschlandtakt – das neue Eisenbahn-Zeitalter

Von unserem Partner Allianz pro Schiene.

Jede halbe Stunde ein Zug von Stadt zu Stadt. Auch auf dem Land bequemes Umsteigen ohne lange Wartezeiten. Das ist der Deutschlandtakt. Zugfahren wird überall in der Republik so leicht wie heute S-Bahn-Fahren in der Metropole. Diese Vision für ein neues Eisenbahn-Zeitalter soll bis 2030 in Deutschland Realität werden – mit zusätzlichen, verlässlichen und schnellen Verbindungen für Menschen und Güter auf der Schiene. Die ersten Pläne liegen vor. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an.

1. Was ist der Deutschlandtakt?

Öfter. Schneller. Überall. So das Versprechen des Deutschlandtakts an die Reisenden und Unternehmen, die Güter auf der Schiene transportieren. Im Kern geht es um den gezielten Ausbau des Schienennetzes, damit Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt werden können. An wichtigen Knotenbahnhöfen treffen die Züge künftig immer zur gleichen Zeit ein und fahren kurz danach wieder ab. So entstehen optimale Umsteigemöglichkeiten und leicht zu merkende Fahrpläne.

Auch dichtere Takte gehören zum Konzept. Fernverkehrszüge zwischen großen Städten sollen künftig im Halbstundentakt fahren. Das erhöht nicht nur die Flexibilität der Reisenden – durch die garantierten Anschlüsse profitiert das System Bahn auch in der Fläche. Gleichzeitig soll mehr Kapazität für Güterzüge geschaffen werden.

■ Eine neue Philosophie in der Verkehrspolitik

Statt jede Strecke einzeln zu planen und zu hoffen, dass am Ende alles irgendwie zusammenpasst, steht künftig der ganzheitliche Ansatz im Vordergrund. Welchen Fahrplan brauchen wir in Deutschland? Das ist beim Deutschlandtakt die Leitfrage. Die Planung orientiert sich an den Bedürfnissen der Reisenden und der Kunden. Schon allein deswegen leitet der Deutschlandtakt ein neues Zeitalter ein.

Der Deutschlandtakt soll damit einen substantziellen Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen des Bundes leisten: Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen und Steigerung des Marktanteils im Schienengüterverkehr auf mindestens 25 Prozent.

2. Wie funktioniert der Deutschlandtakt?

Der Deutschlandtakt ist ein Projekt für das ganze Bundesgebiet. Vor allem drei Aspekte stehen im Zentrum des Deutschlandtakts und sollen die Schiene attraktiver machen.

■ Besserer Fahrplan

Bahnreisende aus der Schweiz kennen das Phänomen bereits: Zu jeder vollen und halben Stunde rollen Fernverkehrs- und Regionalzüge in die Knotenpunkte des Landes ein. Innerhalb weniger Minuten gelingen die Anschlüsse und die Reisenden sind wieder auf dem Weg zu ihren Zieldestinationen.

Durch verlässliche Abfahrten immer zur selben Zeit soll das Bahnfahren in Deutschland einfacher und intuitiver werden. Lücken im Fahrplan sollen dabei ebenso ausgemerzt werden, wie das Problem, dass Züge je nach Tageszeit zu unterschiedlichen Uhrzeiten abfahren. Eine Abfahrtszeit. Jede Stunde gleich. So einfach kann es sein.

■ Kürzere Reisezeiten

Der Deutschlandtakt nimmt die gesamte Verbindung in den Blick. Es zählt nicht der schnellste Weg auf einer bestimmten Teilstrecke, sondern die kürzeste Reisezeit auf der Gesamtstrecke.

Das bedeutet, dass Züge auf manchen Abschnitten schneller fahren und Anschlüsse optimiert werden müssen. In einzelnen Fällen kann es aber auch bei den heutigen Fahrzeiten bleiben – wenn damit am Knotenpunkt alle Verbindungen in alle Richtungen problemlos erreicht werden können.

■ Häufigere Verbindungen

Neben den besseren Anschlussmöglichkeiten soll auch die Dichte des Fahrplans erhöht werden. Je häufiger die Taktung der Züge, desto mehr Flexibilität haben die Reisenden. Am Ende sollen Bahnreisende einfach zum Bahnhof kommen können und intuitiv zum Ziel gelangen.

3. Güterverkehr und der Deutschlandtakt

Mehr Personenzüge, dichtere Taktung. Wo aber bleibt der Güterverkehr, werden sich Viele fragen. Um es klar zu sagen: Der Schienengüterverkehr ist ein fundamentaler Baustein und Bestandteil des Deutschlandtaktes. Das passt zum Ziel der Allianz pro Schiene, auch den Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zur Straße zu stärken. Wir haben daher Wert daraufgelegt, dass die Schienengüterverkehrs-Unternehmen schon frühzeitig in den Prozess des Deutschlandtaktes miteinbezogen wurden.

■ Bessere Planbarkeit

Durch den Deutschlandtakt werden die Slots auf den Schienen stärker systematisiert. Weniger Stückwerk, mehr Planung. Von dieser Systematisierung profitiert auch der Güterverkehr. Insgesamt kann durch den Plan auch die Auslastung der Schiene erhöht werden. Und das kommt nicht nur der Eisenbahn zugute – sondern der Umwelt und dem Klimaschutz.

■ Besseres Güterangebot

Für Güterbahnen, Spediteure und Transportunternehmen ist Flexibilität ein hohes Gut. Daher wurden im Deutschlandtakt von vornherein zusätzliche Kapazitäten und Trassenkorridore mitgedacht („Katalogtrassen“). Als Allianz pro Schiene wollen wir in Zukunft noch mehr Güter auf der Schiene sehen. Um dieses Wachstum bewerkstelligen zu können, muss aber konsequent in den Infrastrukturausbau investiert werden.

4. Vorbild Schweiz? Was wir in Deutschland von unseren Nachbarn lernen können

Die Diskussion in Deutschland über die Einführung eines integralen Taktfahrplans ist maßgeblich durch das Schweizer Vorbild inspiriert. Unsere Nachbarn sind uns in diesem Feld schon vier Jahrzehnte voraus. Was können wir also von den Eidgenossen lernen? Vor allem Durchhaltevermögen und die Erkenntnis, dass sich politischer Wille auch in den finanziellen Rahmenbedingungen niederschlagen muss.

Ganze 20 Jahre dauerte es, bis die größten Knotenpunkte des Landes (Zürich, Bern und Basel) ihre volle Leistungskraft erreichten. Dieses Durchhaltevermögen zahlt sich jedoch aus: Heute hat die Schweiz die höchste Fahrplandichte weltweit, die Bevölkerung nutzt das Angebot in einem nie gekannten Ausmaß und mehr als 40 Prozent des gesamten Güterverkehrs fahren auf der Schiene.

Der Ausbau des Angebots kam jedoch nicht von ungefähr. Seit Jahren führt die Schweiz unsere Tabelle der Pro-Kopf Investitionen in den Schienenverkehr an. Nur wenn die Politik vollmundigen Worten auch Taten folgen lässt, kann die umweltverträgliche Mobilität auf der Schiene ihr volles Potential entwickeln. Dass das funktioniert, zeigt das System in der Schweiz. Dort ist jedes noch so abgelegene Dorf in den Alpen mit wenig Aufwand und ohne großen Zeitverlust mit dem öffentlichen Personenverkehr zu erreichen.

Anmerkung: Der Artikel ist leicht gekürzt. Den ganzen Artikel finden Sie unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/deutschlandtakt/>.

13. Transparenz bei den regionalen ÖV-Linien dank Kennzahlen

Der Bund und die Kantone bestellen gemeinsam rund 1'400 Linien des regionalen Personenverkehrs und finanzieren sie mit rund zwei Milliarden Franken pro Jahr. Damit stellen sie die Grunderschliessung des Landes mit ÖV-Angeboten sicher. Die Beteiligung der öffentlichen Hand ist unabdingbar, da nur die wenigsten Linien eigenwirtschaftlich sind. Um die Transparenz gegenüber den Steuerzahlenden und der Öffentlichkeit zu erhöhen, publiziert das BAV künftig für alle Linien nebst dem Kostendeckungsgrad auch die Höhe der Abgeltungen.

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der rund 1'400 Bahn-, Bus-, Schiff- und Seilbahnlinien im regionalen Personenverkehr (RPV) liegt bei etwa 50 Prozent. Das bedeutet, dass die Einnahmen der Transportunternehmen –mehrheitlich aus verkauften Fahrausweisen– nur etwa die Hälfte der Kosten der ÖV-Grunderschliessung decken. Deshalb unterstützen die Steuerzahlenden den RPV mit rund zwei Milliarden jährlich. Um ihnen gegenüber Rechenschaft abzulegen und für alle Interessierten einen Vergleich zu ermöglichen, publiziert das Bundesamt für Verkehr (BAV) künftig für alle Linien nebst dem Kostendeckungsgrad auch die Höhe der Abgeltungen. Publiziert werden jeweils die Planwerte aufgrund der Offerten sowie die Ist-Werte aufgrund der Jahresrechnungen.

In einem ersten Schritt werden die Plan-Kostendeckungsgrade und -Abgeltungen 2020 veröffentlicht. Diese Werte basieren auf den Offerten, die die Transportunternehmen 2019 - also vor Corona - für das Jahr 2020 eingereicht hatten. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Passagieraufkommen und die Einnahmen sind in diesen Zahlen damit nicht berücksichtigt. Die Corona bedingten Effekte werden in den Ist-Werten für das Jahr 2020 ersichtlich sein, diese werden bis Ende Jahr erwartet.

14. Die neue Arbeitswelt – Veränderung beginnt im Kopf

Der Wandel der Arbeitswelt ist in vollem Gange – und wir sind mittendrin. Gemeinhin tituliert als „Future of Work“, „New Work“ oder „Arbeiten 4.0“, wird dieser Wandel zur Bewegung, DEM Reizwort der heutigen Zeit. Doch was steckt dahinter? Was macht die Zukunft der Arbeitswelt im Kern aus? Und wie verändert sich die Praxis hinter dem Modebegriff?

(Digitale) Transformation – Der Treibstoff von Future of Work

Um zu begreifen, was es für die praktische Umsetzung von Future of Work braucht, hilft es, sich die durch die Digitalisierung und Globalisierung hervorgerufenen Entwicklungen vor Augen zu führen: Mobile Endgeräte machen den Arbeitnehmer überall und zu jeder Zeit erreichbar. Mit Big Data und künstlicher Intelligenz sind schon die next steps absehbar. All dies birgt eine neue Form der Konnektivität: Vernetzung. Erreichbarkeit. Unabhängigkeit. Flexibilität. Schnelllebigkeit. Damit einher geht eine maßgebliche Umprägung unseres privaten wie beruflichen Alltags, welche neue Perspektiven auf die Organisation sowie zeitliche Einteilung der Arbeit hervorbringt. Die Spielregeln der Arbeitswelt werden dadurch neu geschrieben.

Future of Work: Viele Facetten – eine Grundidee

Wer Future of Work in eine allgemeingültige Definition packen möchte, wird schnell enttäuscht. Denn die neue Arbeitswelt hat diverse Dimensionen, obgleich hinter all den verschiedenen Perspektiven auf die Arbeitswelt 4.0 ein gemeinsamer Grundgedanke steht. Den zuvor dargelegten globalen Megatrends folgen viele weitere Entwicklungen, die die Zukunft der Arbeit maßgebend bestimmen: Ein offenes Wissensmanagement, flache Hierarchien, Work-Life-Balance, die offene Fehlerkultur und kurze Kommunikationswege sind einige der Aspekte von Future of Work, welche immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Des Pudels Kern: Was ist Future of Work?

Future of Work ist also ein innovativer Ansatz in der Gestaltung neuer Arbeitswelten und zugleich die Anpassung an die Herausforderungen des gesellschaftlichen Wandels hin zur Wissensgesellschaft in der Konnektivität, Flexibilität und Kreativität von neuer Relevanz sind. Die Zukunft der Arbeit ist dynamisch, agil und digital. Future of Work ist dabei Wegbereiter von Strukturen und Arbeitsräumen, bietet Freiräume für Selbstbestimmung und bringt innovative Technologien hervor.

Um die Komplexität des Wandels greifbar zu machen, kann „Future of Work“ in vier grundlegenden Facetten betrachtet werden:

■ Leadership, Culture & Mindset

Die Arbeitswelt 4.0, vor allem mit Blick auf die orts- und zeitunabhängige Arbeit und Mensch-Maschine-Kollaboration, bedingt ein verändertes Verständnis von Führung. Neue Anforderungen müssen erfüllt werden, um MitarbeiterInnen durch den digitalen Wandel zu leiten.

■ Skills & Competences

Veränderung erfordert neue Kompetenzen, um fit für die Arbeitswelt von morgen zu bleiben. Die Facette Skills geht daher der Frage nach, welche Fähigkeiten wir heute und morgen brauchen, um zukunftsfähig zu bleiben.

■ Tools & Methods

Der technische Fortschritt schneidet tief in unsere Arbeit ein. Welche technischen Systeme und Methoden kennzeichnen den Arbeitsalltag von morgen? Wie gehen Traditionsunternehmen mit KI um? Auch diese Fragen gilt es zu berücksichtigen.

■ Spaces

Agile Teams, Co-Working und Home-Office: unterschiedliche Formen einer immer flexibleren Zusammenarbeit kennzeichnen die neue Arbeitswelt. Dies fordert ebenso veränderte Anforderungen an die Infrastruktur der Arbeitsbereiche.

Der Change im Unternehmen – Startschuss für Veränderung

Future of Work steht also für eine ganzheitliche Veränderung. Doch welche Voraussetzungen müssen beachtet werden, bevor die Zukunft im Unternehmen einzieht? Wie wird sich der Transformationsprozess auf die Organisation und Mitarbeiter auswirken?

Wie können Führungskräfte Ihre Mitarbeiter in diesen Veränderungsprozess mitnehmen? Die Transformation der Arbeitswelt verursacht Unsicherheit und bringt besondere Herausforderungen für Führungskräfte mit sich. Die Zukunft mit der Gegenwart zu vereinbaren und damit den Spagat zwischen alter und neuer Arbeitswelt zu bewältigen, kann nicht von heute auf morgen gelingen.

Um Future of Work zu leben, ist es nötig, bei sich selbst und den persönlichen Schlüsselkompetenzen anzusetzen. Von besonderer Bedeutung dabei: Das eigene Mindset. Um Veränderung anzunehmen, gilt es das Mindset zu öffnen und Fragen zu stellen.

Der Mind Change – Den Schalter umlegen

Denn die Zukunft gehört denen, die Fragen stellen. Unternehmen und Arbeitnehmer sollten daher nicht zögern, den Status quo der Transformation stets herauszufordern und damit auch die Sinnhaftigkeit ihrer Tätigkeit zu hinterfragen. Es gilt, Visionen zu schaffen und sich vor Augen zu führen: Was mache ich, was kann ich, was möchte und muss ich lernen und vor allem wo möchte ich hin?

Veränderung beginnt im Kopf: Die intrinsische Motivation wird zum Schlüsselfaktor für erfolgreiches Handeln. Nicht außer Acht zu lassen ist die Unternehmenskultur, welche mit den persönlichen Werten übereinstimmen sollte. Unternehmen stehen dabei vor der Herausforderung, ihren Charakter im Einklang mit den äußeren Einflüssen zu festigen, ohne dabei ihren Unternehmenskern, Werte und Vision aus den Augen zu verlieren. Wechselfähigkeit und Weitblick.

Das Einnehmen einer neuen Perspektive. Flexibilität und Balance – Fähigkeiten, die Unternehmen heute aufweisen müssen, um die Zukunft mit der Gegenwart zu vereinbaren.

15. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität»

Wir freuen uns, vor kurzem mit Ford Schweiz einen Vertrag abgeschlossen zu haben, der unseren Mitgliedern Vergünstigungen für moderne, erstklassige E-Mobilität gewährt. Die ausgewählten Automarken decken unterschiedliche Bedürfnisse für unterschiedliche Käufer ab. Sie haben eines gemeinsam: Alle bieten sie modernste Technologie als voll-elektrisch betriebene Fahrzeuge an.

Wenn Sie ein Neufahrzeug kaufen und vom Mitgliederrabatt profitieren möchten, kontaktieren Sie uns per Mail an info@kvoev-actp.ch. Wir können Ihnen Auskunft geben, welche Rabatte auf welche Modelle gewährt werden können, und wir stellen Ihnen die für einen Kauf beim Markenhändler Ihrer Wahl von allen Marken verlangte Mitgliederbestätigung aus.



Die neueste Modellreihe der Elektro-Fahrzeuge:
Audi e-tron

Mehr dazu auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/audi/>.



Ganz neu auf dem Schweizer Markt: Der Nachfolger des legendären Mustangs, der Ford Mustang Mach E

Mehr dazu auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/ford/>.



Volvo bietet die ganze Palette von mild-hybrid, plug-in hybrid und voll-elektrischen Fahrzeugen an.

Details finden Sie auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/volvo/>.

Sind Sie interessiert? Setzen Sie sich bezüglich Rabatt und Konditionen mit uns in Verbindung (aus Gründen der Diskretion möchten wir auf unserer allgemein zugänglichen Website keine Zahlen mehr publizieren).

16. Dienstleistungen des KVÖV für Mitglieder – Geld wert

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

- | | |
|--|---|
| Rechts-
beratung
KVÖV | <ul style="list-style-type: none">❑ Unentgeltliche Beratung, Unterstützung und Vertretung für KVÖV-Mitglieder in allen Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/ |
| Privatrechts-
schutz | <ul style="list-style-type: none">❑ Coop-MULTI-Rechtsschutz: Verkehrs- und Privatrechtsschutz für die ganze Familie des gleichen Haushaltes mit Geltung in ganz Europa und mit Deckung Internet-Rechtsschutz.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz/
http://www.kvoev.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz |
| Kranken-
kassen | <ul style="list-style-type: none">❑ KVÖV-Mitgliederkonditionen mit bis zu 20% Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.❑ Nur bei unserem Partner Atupri verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/ |
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none">❑ Basisrabatt von 12% auf Volvo-Neuwagen, zusätzliche Aktionsrabatte.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/pkw/volvo/❑ Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf Neuwagen der Marke Audi
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/❑ NEU: Ebenfalls schöne Rabatte auf PKWs der Marke Ford
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/ |
| Versicherun-
gen | <ul style="list-style-type: none">❑ ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Motorfahrzeugversicherung.❑ Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/ |
| Bank CLER | <ul style="list-style-type: none">❑ Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/ |
| MIVO Mit-
gliedervor-
teile | <ul style="list-style-type: none">❑ MIVO: Attraktive mit Rabatte bis zu 60 %. Das Angebot wird laufend erweitert und umfasst Autos Reisen Hotels Mode Sport & Gesundheit Essen & Trinken Haus & Garten Elektronik
https://angestellte.ch/angebote/verguenstigungen/details/mivo-mitgliedervorteile |

17. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs

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

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVöV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken
GmbH

Erscheint viermal 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.