

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe Nr. 101:

- ❑ Was ist «Achtsamkeit»?
- ❑ Cargo Sous Terrain – die Bilder
- ❑ BLS: Projekt Railcore

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

Das Jahr 2021 war nochmals stark von Corona geprägt. Eingebrochene Beförderungszahlen und das Fehlen von Kurzarbeitsentschädigung für das Personal im ÖV zeigten deutlich auf, wie wichtig finanzielle Mittel für den öffentlichen Verkehr sind. Diese finanziellen Mittel sind die Basis für Sicherheit, Qualität und Pünktlichkeit UND Personalentwicklung – diese sollen nicht gekürzt werden – so die Meinung des Kaderverbandes.. Wichtig ist auch die konsequente Verlagerung der Transporte auf die Schiene, insbesondere im Güterverkehr, sowie klare Regeln für die multimodale Mobilität.

SBB Cargo befindet sich in einer strategischen und operativen Umbruchphase, die sich über mehrere Jahre ausdehnen wird. Ein Ziel MUSS es sein, auch die motivierten und wissenden Mitarbeitenden wertschätzend als das Kapital von SBB Cargo zu behandeln und klare Perspektiven für die Mitarbeitenden aufzuzeigen. Erfreulich ist, dass der politische Prozess angelaufen ist, der klärt, ob SBB Cargo eigenwirtschaftlich agieren muss oder weiterhin für seine Service public-Aufgaben Anspruch auf Beihilfen des Bundes hat. Der Bundesratsbericht wird im Frühjahr 2022 vorliegen.

Achtsamkeit ist mehr als nur ein Modewort – sie hilft, unseren Alltag zu entschleunigen und Stress zu reduzieren. Wir zeigen, was hinter dem Konzept steckt, wie es unsere Lebensqualität verbessern kann. Das Thema Achtsamkeit wurde lange in die Esoterikecke geschoben. Doch wer sich regelmäßig in Achtsamkeit übt, erwirbt nachweislich mehr innere Ruhe und Gelassenheit. Und das tut der Gesundheit gut. Heute sind positive Wirkungen von Achtsamkeit auf geistige und körperliche Vorgänge wissenschaftlich belegt.

Im Mai 2021 hat die **SBB** gemeinsam mit den Sozialpartnern die Rahmenbedingungen für die **Weiterentwicklung des Lohnsystems** beschlossen, welches per 1. Juni 2022 eingeführt wird. Eine wichtige Neuerung ist das Ende der Personalbeurteilung. Am 1. November 2021 startet die Beurteilungsphase für die Personalbeurteilung (PB) zum letzten Mal. Für Mitarbeitende mit GAV-Verträgen muss die PB 2021 bis am 31. März 2022 abgeschlossen werden.

Anstelle der bisherigen PB tritt der Mitarbeitendendialog MAD. Im Rahmen dieser Dialoge werden die persönliche Arbeitssituation und die Entwicklungsmöglichkeiten besprochen und die Mitarbeitenden erhalten ein Feedback. Regelmässigkeit und inhaltliche Schwerpunkte der Dialoge werden gemeinsam bestimmt. Neu ist die Lohnentwicklung kein Bestandteil des MAD mehr.

Die wichtigsten Neuerungen im Formular MAD 2022: Die Beurteilungsskala (A-E) wird abgeschafft, die Pflichtfelder fallen weg, und es gibt keine Phasen mehr (Vereinbarung, Zwischengespräch und Beurteilung). Dadurch werden die Dialoge besser auf die individuellen Bedürfnisse ausgerichtet.

SBB Cargo startete die Verhandlung mit den Sozialpartnern zur Weiterentwicklung des Lohnsystems im November 2021. Vorgesehen ist eine weitgehende Übernahme des Systems der SBB.

Weihnachtsgrüsse



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

Ich bedanke mich für die Treue, die Sie uns entgegenbringen und wir freuen uns darauf, auch im nächsten Jahr für SIE da zu sein. Bis dahin: «Auf Wiederlesen» im neuen Jahr 2022.



Mit den besten Wünschen für die kommenden Festtage und für ein gutes, gesundes neues Jahr sende ich euch allen

Herzliche Grüsse

Markus Spühler, Präsident

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Rückblick auf unsere Herbstveranstaltungen	5
2. Ausblick auf unsere Anlässe 2022	6
3. Damit der KVÖV nicht im Spam-Ordner landet	7
4. Neue Mitgliederausweise des Kaderverbandes	7
5. Quartalsreporting Bahn 3 2021: Schienengüterverkehr ↗, Personenverkehr →	8
6. Die Südostbahn testet System zur Kundeninformation	9
7. SBB: 286 neue einstöckige Triebzüge	9
8. Neue Züge: Alstom wehrt sich gegen SBB-Auftrag an Stadler Rail	11
9. BLS Unternehmen	11
10. Die BLS saniert jetzt doch den ganzen Lötschbergtunnel	12
11. BLS Cargo erhält europäische Sicherheitsbescheinigungen	13
12. Abschluss Lohnrunde 2022 bei SBB Cargo International	13
13. Jubiläum: 20 Jahre SBB Cargo AG	14
14. Neuer Direktor für TPF INFRA AG	14
15. SBB: Ausbau der Serviceanlage «Wolf» in Basel	15
16. Nochmalige Unterstützung des Bundes für den ÖV	16
17. Cargo Sous Terrain	17
18. Cyber-Attacken durch Insider	19
19. Was bedeutet «Achtsamkeit»?	21
20. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität»	22
21. Dienstleistungen des KVÖV für Mitglieder – Geld wert	23
22. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs	24

1. Rückblick auf unsere Herbstveranstaltungen

Zwei gut besuchte Veranstaltungen des Kaderverbandes konnten unter Corona-Bedingungen erfolgreich durchgeführt werden. Beide wurden «hybrid», also sowohl als Präsenz- wie als Online-Anlässe durchgeführt. Die Rückmeldungen sind sehr positiv.

Mittagsanlass vom 11. November: «Führung und Diversity»

Markus Jordi, Mitglied der Konzernleitung und seit 2007 Leiter Human Resources der SBB AG, referierte in der Fahrplanwerkstatt am SBB Hauptsitz in Bern zum Thema «Führung und Diversity. «Nur ein offener Umgang miteinander und eine gute sowie respektvolle Zusammenarbeit –unabhängig von der sexuellen Orientierung oder Geschlechtsidentität– erlauben allen Mitarbeitenden, ihr Potenzial voll ins Unternehmen SBB einzubringen. Wir wünschen uns eine vielfältige, bunte SBB. Denn: Vielfalt ist unsere Stärke», sagte Markus Jordi.



«Unsere Kundinnen und Kunden sind so vielfältig wie die Schweiz. Das interne Abbild dieser Vielfalt ist ein wichtiger Erfolgsfaktor. Deshalb soll die SBB spürbar bunter werden und geprägt von gemischten Teams sein.» Dies eine wichtige Erkenntnis zu Marktumfeld und -Teilnehmern.

Wie können wir als Kader diesen Grundsatz im Führungsalltag als Botschafter*innen vermitteln und die Stärken eines «diversen» Teams ausschöpfen? Zusammengefasst sieht der Referent folgende Ausprägungen der Grundhaltung der Kader:

- ❑ Vielfalt fördern und bewusst damit umgehen
- ❑ Heterogen zusammengesetzte Führungsteams führen gemeinsam zum Erfolg
- ❑ Alle Mitarbeitende begegnen Unterschieden offen und wertschätzend.

Sie finden die ganze Präsentation, Fotos und das Video zur Veranstaltung auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/anlaesse/mittagsanlass-vom-11-november-2021/>.

CH-Anlass 2 / 2021 vom 16. November 2021:

«Zukunft Schienen-Güterverkehr» aus Sicht von SBB Cargo und HUPAC»

Während der Personenverkehr auf der Schiene noch unter den Folgen der Pandemie ächzt, scheint sich der Schienen-Güterverkehr mehr als erholt zu haben. Gleichzeitig kämpft SBB Cargo gleich an mehreren Fronten. Wie geht es dem Schienen-Güterverkehr aktuell, wie sieht seine Zukunft aus? Wie sieht das kommende Marktumfeld aus, was braucht es, um darin zu bestehen?

Zu diesem Thema konnten wir gleich zwei renommierte Kenner der Branche gewinnen: Désirée Baer, CEO SBB Cargo AG, und Michail Stahlhut, den CEO der HUPAC AG.

Im ersten Referat beschrieb **Désirée Baer**, wie unterschiedlich die Kundenbedürfnisse der Kunden von **SBB Cargo AG** sind: Dem einen Kunden ist der Preis das Wichtigste, der andere will

eine hohe Qualität, also u.a. «Just in time»-Ankunft seiner Ware. SBB Cargo gelingt es mit Erfolg, darauf einzugehen. Das zeigen verschiedene gewonnene Ausschreibungen, so von der Brauerei Feldschlösschen oder der schweizerischen Post.

Schwierig zu lösen sind gegensätzliche politische Vorgaben des Gütertransportgesetzes vis-à-vis den impliziten Erwartungen von Bund und Kantonen an SBB Cargo. Die Referentin zeigte dann auch Varianten für eine zukunftsfähige Binnen-Güterbahn Schweiz auf. Hier finden Sie die ganze Präsentation auf unserer Website: <https://kvoev-actp.ch/wp-content/uploads/2021/11/211116-KVoeV-CH-2-Anlass-SBB-Cargo-AG-Zukunft-Schiene-Gueterverkehr-BD.pdf>.



Gleich in einer seiner ersten Folien zeigte **Michail Stahlhut, der CEO von Hupac AG**, dass sein Unternehmen weltweit tätig ist, und dass der kombinierte Verkehr mit anderen Problemen zu kämpfen hat. Er sieht für den KGV ein grosses Potenzial im Süd-Nord-Verkehr zur Entlastung der deutschen Autobahnen A2 / A5 / A7. « Die aktuelle Lebensumgebung in Europa, Politik und Industrie erzeugt eine MEGA-Möglichkeit, die Leistungsmenge der intermodalen Versorgungsketten mit dem Verkehrsträger Schiene zu vergrössern (s.a. Go Green, Modalsplit Druck, Maritime Vernetzung, Fahrermangel, Covid,...)», betonte der Referent. «Europa ist EIN Wirtschaftsraum, die Südanbindung ist eine Chance! EIN Korridor benötigt EIN Management mit Zukunft!», ruft er in Erinnerung und spricht für zukünftige Verbesserungen die Themen Trassenpreise, Parameter (740m P400) an, die zu standardisieren sind.

Auch seinen Vortrag finden Sie auf unserer Website unter <https://kvoev-actp.ch/wp-content/uploads/2021/11/211116-KVoeV-CH-2-Anlass-Hupac-AG-Zukunft-Schienengueterverkehr-MS.pdf>.

2. Ausblick auf unsere Anlässe 2022

«Nach dem Anlass ist vor dem Anlass» - das gilt auch für den Kaderverband. Bereits sind wir an der Planung für das folgende Jahr.

Mit den Transports publics fribourgeois TPF schon vereinbart steht die erste gemeinsame Veranstaltung der Regionalgruppen Bern/Mittelland & Suisse Romande/Valais:



Regionalgruppen Bern/Mittelland & Suisse Romande / Valais

Besuch des neuen Mobilitätszentrum der TPF in Givisiez/FR

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

Dienstag, 15.
Februar 2022

Treffpunkt am
Bahnhof Fribourg/Freiburg

Weitere Anlässe im ersten Halbjahr 2022

Vielleicht möchten Sie auch schon die nächsten beiden Anlass-Termine des KVÖV in Ihrer Agenda notieren:

- ❑ Der nationale Anlass CH 1 / 22 vom **Dienstag, 29.3.22**, von 18:00 – 20:45h, in Bern
- ❑ Der DV-Anlass 22 vom **Mittwoch, 11.5.22**, ab 17 Uhr, im Westlink SBB in Zürich Altstetten

Weitere Informationen und die Einladungen zu diesen Anlässen folgen, resp. sind wie üblich auf unserer Website unter «Anlässe» zu finden: <https://kvoev-actp.ch/anlaesse/>.

3. Damit der KVÖV nicht im Spam-Ordner landet

Die Sicherheitsvorkehrungen der Unternehmen werden im Hinblick auf mögliche Cyber-Attacken laufend verstärkt. Das hat Einfluss auf die Kommunikation des Kaderverbandes mit seinen Mitgliedern. Wir zeigen Ihnen, dass Sie trotzdem von uns lesen können.

Mitglieder beklagen sich, dass sie vom Kaderverband keine Informationen per E-Mail mehr erhalten, oder, dass unsere Mails beim Empfänger oftmals im Spam-Ordner landen. Um zu verhindern, dass das passiert, fügen wir hier eine Kurzanleitung bei, mit der Sie unsere Mails als «sicher» kennzeichnen und sie damit in Ihrem normalen Posteingangs-Ordner landen.



Die Anpassung dauert nur eine Minute – aber es lohnt sich!

Wo der System-Administrator des Unternehmens eine solche Anpassung nicht zulässt, empfehlen wir, dass Sie sich unsere Mails nicht mehr an die Geschäfts-, sondern an die Privat-E-Mailadresse senden lassen. Lesen Sie dazu auch den Artikel «Erneuerung Mitgliederausweis.»

Anleitung: «[Spam verhindern](#)» auf unserer Website unter >Information >Dossiers >Führung/Management.

4. Neue Mitgliederausweise des Kaderverbandes

Mitte Dezember starten wir den Versand der neuen Mitgliederausweise für die Jahre 2022 – 2024. Sie benötigen den Ausweis, resp. die darauf vermerkte Mitgliednummer, um beispielsweise zu vergünstigten Mitgliederleistungen zu gelangen. Heben Sie ihn deshalb gut auf.



Falls Sie bis im Januar keinen neuen Ausweis erhalten haben, melden Sie sich bitte unter info@kvoev-actp.ch unter dem Stichwort «Mitgliederausweis».

Datenblatt zur Qualitätssicherung

Mit dem Ausweis zusammen versenden wir auch ein Datenblatt. Es zeigt die in unserer Mitglieder-Datenbank von Ihnen erfassten Daten. Wir bitten Sie, diese Angaben zu prüfen

und, falls nötig, nötige Anpassungen auf dem Blatt zu vermerken und es an uns zurückzusenden. Sie helfen uns und sich selbst, dass wir Ihnen unsere Informationen lückenlos zustellen können.

Beachten Sie dabei auch den Hinweis oben, sich unsere Mails neu an Ihre Privat- statt Geschäfts-E-Mailadresse senden zu lassen. Das können Sie mit dem gleichen Datenblatt veranlassen.

Danke für Ihre Mitarbeit.

5. Quartalsreporting Bahn 3 | 2021: Schienengüterverkehr ↗, Personenverkehr →

Quelle: Litra

In den Monaten Juli, August und September haben sich der Personen- und der Güterverkehr auf der Schiene unterschiedlich entwickelt: Im Güterverkehr hat sich der Trend zur Erholung auch in diesem Quartal bestätigt. Beim Personenverkehr bleibt eine vollständige Erholung der Nachfrage ausser Reichweite.

Aktuell weist der Schienengüterverkehr eine Zunahme der Verkehrsleistung von 0.7 Prozent (Nettotonnenkilometer) gegenüber dem Vergleichsquartal 2019 aus. Mit weniger beanspruchten Trassenkilometern wurde eine höhere Nachfrage abgewickelt, der Schienengüterverkehr wurde also insgesamt effizienter. Die Zunahme ist auf gesteigerte Verkehrsmengen im alpenquerenden Transitgüterverkehr zurückzuführen.

Im Bereich des Personenverkehrs wurde das Angebot gemessen in Trassenkilometern etwas ausgebaut (+3,6% gegenüber Vergleichsquartal 2020, +2,7% gegenüber 2019). Dieser positiven Entwicklung beim Angebot steht jedoch eine Nachfrage gegenüber, die weiterhin von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beherrscht wird. Der Rückgang der Personenkilometer beträgt gegenüber 2019 immer noch rund -27%, eine kurzfristige Erholung ist nicht zu erwarten.

	3. Quartal 2021	Veränderung zum Vorjahr
Personen-km	4.02 Mrd.	4.9%
Netto-Tonnen-km	2.95 Mrd.	5.4%
Trassen-km	0.05 Mrd.	3.6%

[Mehr erfahren Sie hier.](#)

6. Die Südostbahn testet System zur Kundeninformation

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) verfolgt Projekte für die bessere Kundeninformation. Am Bahnhof Wattwil erhalten Reisende in einem Pilotprojekt genauere Informationen über die Position der einzelnen Wagen und deren Serviceangebote.

Die Südostbahn testet am Bahnhof Wattwil ein System, um Kundinnen und Kunden über die genauen Einstiegsorte eines Zuges und die Angebote in den einzelnen Wagen zu informieren. Ziel des Pilotversuches mit Anzeigern am Perrondach ist es, den Mehrwert eines solchen Systems für die Kundinnen und Kunden sowie den Nutzen für einen pünktlichen Bahnbetrieb abzuklären.

Während der Pilotphase erfolgt die Kundeninformation zeitgesteuert und nur bei einzelnen Verbindungen des Voralpen-Express. Die üblichen Anzeigetafeln funktionieren auch in der Pilotphase wie gewohnt. Die wissenschaftlich begleiteten Messungen dauern bis Ende 2021. Die Passagierströme werden zu diesem Zweck anonymisiert erfasst, schreibt die Südostbahn.

Trifft Bedürfnis der Reisenden



Dass umfassende Reiseinformationen nebst schnellen und pünktlichen Verbindungen ein zentrales Bedürfnis aller Reisenden sind, hat auch eine Studie der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) gezeigt, welche die Südostbahn mit Unterstützung des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) in Auftrag gegeben hat. Die Handlungsempfehlungen und Erkenntnisse der Studie dienen der Südostbahn und der gesamten Branche als

Hinweise für die Weiterentwicklung von digitalen Angeboten bei der Reiseplanung im öffentlichen Verkehr.

Im kommenden Jahr wird die Südostbahn die Kundeninformation an ihren Bahnhöfen ausbauen. Die Südostbahn installiert an fast 30 Bahnhöfen und Haltestellen digitale Fahrplanstele, sogenannte Smart Information Displays. Diese Geräte zeigen Fahrgästen auf Wunsch unter anderem Echtzeitinformationen zu Verbindungen, Informationen im Störfall oder Hinweise zu Baustellen.

7. SBB: 286 neue einstöckige Triebzüge

Die SBB beschafft gemeinsam mit den Tochterunternehmen Turbo und Regionalps 286 neue einstöckige Triebzüge für den Regionalverkehr. Den Zuschlag hat Stadler erhalten. Es ist das wirtschaftlich und qualitativ beste Angebot.

SBB, Regionalps und Turbo haben im Mai 2020 ein zweistufiges Ausschreibungsverfahren für die neuen einstöckigen Triebzüge gestartet. Im Rahmen der Präqualifikation wurden drei Antragsteller gesucht, die mit einem bewährten Fahrzeugkonzept ihre Erfahrung und spezifische

Marktausrichtung nachweisen konnten. Alstom, Siemens und Stadler erfüllten dieses Auswahlkriterium am besten und wurden zur Erarbeitung einer Offerte eingeladen. Alle drei Anbieter haben Ende April 2021 eine Offerte eingereicht. Die Bewertung gemäss den Zuschlagskriterien* hat ergeben, dass Stadler den Zuschlag erhält. Das Angebot von Stadler überzeugt insbesondere in den Bereichen der Wirtschaftlichkeit und der Qualität.



Die neuen Triebzüge leisten durch eine bessere Motorisierung einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Pünktlichkeit. Der neue Zug soll für die Schweiz, Deutschland und Österreich zugelassen werden.

Ursprünglich hatten SBB, Thurbo und Regionalps 194 Züge ausgeschrieben. Die Anzahl wurde auf 286 erhöht, nachdem die Bahnunternehmen das künftige Einsatzgebiet in Abstimmung mit Bund und Kantonen definitiv festgelegt hatten. Das Investitionsvolumen beträgt 2 Milliarden Franken.

Die ersten Züge werden voraussichtlich ab Dezember 2025 eingesetzt und ersetzen bis voraussichtlich 2034 schrittweise folgendes Rollmaterial:

- ❑ SBB: Ersetzt Domino, Flirt (erste Generation) und lokbespannte Pendelzüge. Bestellt werden 155 Züge, mit 174 Zügen als Option.
- ❑ Thurbo: Ersetzt ab 2025 Gelenktriebwagen (GTW). Bestellt werden 107 Züge, mit 40 Zügen als Option.
- ❑ Regionalps: Ersetzt Domino und Nina. Bestellt werden 24 Züge, mit 10 Zügen als Option.

Durch das gemeinsame Vorgehen und den Kauf einer einheitlichen Flotte können SBB, Thurbo und Regionalps den Bahnbetrieb vereinfachen und zu einem wettbewerbsfähigen und attraktiven Öffentlichen Verkehr für die Bahnkundinnen und -kunden beitragen.

*Die Zuschlagskriterien

Die SBB hat den Grossauftrag gemäss den beschaffungsrechtlichen Bestimmungen vergeben. Die Anbieter wurden zum Prozessbeginn über die Zuschlagskriterien informiert. Für die Bewertung massgebend waren Wirtschaftlichkeit, Qualität, Erfüllungsgrad der Lastenhefte und kommerziell-technische Einzelaspekte.

Bei der Wirtschaftlichkeit werden nicht nur die Investitionskosten berücksichtigt, d.h. der Kaufpreis pro Fahrzeug, sondern auch die Life Cycle Costs: Dazu gehören Kosten für Instandhaltung, Reinigung, Energie und Trassen sowie die Preise für ausgewählte Ersatzteile. Insgesamt hat Stadler bei der Wirtschaftlichkeit am besten abgeschnitten; dies ist auf die tieferen Betriebskosten zurückzuführen.

Bei der Qualität hebt sich Stadler insbesondere durch den Projektplan positiv hervor. So werden unter anderem projektkritische Meilensteine wie Sicherheitsnachweise, Zulassung oder Netzzugang detailliert und nachvollziehbar dargestellt.

8. Neue Züge: Alstom wehrt sich gegen SBB-Auftrag an Stadler Rail

Der französische Zugbauer Alstom teilte mit, dass er Rekurs gegen den oben beschriebenen Milliardenauftrag an Stadler Rail einlegt. Und nicht nur gegen den neuesten Entscheid der SBB, sondern auch gegen jenen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).

Ob und wie lange sich diese Beschaffung nun durch die Beschwerde verzögert, kann die SBB laut einer Mitteilung noch nicht einschätzen. Die SBB bekräftigt, sie habe sich bei der Vergabe des Auftrags an die Vorgaben des öffentlichen Beschaffungsrechts gehalten.

Stadler nahm die Beschwerde von Alstom zur Kenntnis und bedauert, dass sich die Auftragsvergabe dadurch unnötig verlängere. Darüber hinaus wollte das Unternehmen das laufende Verfahren nicht weiter kommentieren. Erst kürzlich machte Stadler Rail mit einem anderen Rechtsstreit von sich reden. Das österreichische Bundesverwaltungsgericht hatte die elektronische Signatur von Stadler als nicht rechtsgültig eingestuft, nachdem Alstom Beschwerde eingereicht hatte.

Gegen dieses Urteil hat Stadler wiederum Rekurs eingelegt. Das Verfahren könne sich noch länger hinziehen. Beim Rechtsstreit ging es um einen ÖBB-Auftrag für 186 Doppelstockzügen im Wert von über drei Milliarden Euro.

Im August sagte Stadler-Verwaltungsratspräsident Peter Spuhler in einer Telefonkonferenz, dass Alstom praktisch bei allen Ausschreibungen, die sie verlieren würden, Einsprache einlege. Das sei ein Unding. Das führe zu Verzögerungen von zwei bis drei Jahren und verursache mehr Aufwand und Kosten.

9. BLS Unternehmen

FVP

Bei den Regelungen FVP hat das BAV bekanntlich Anpassungen ab 2022 vorgegeben. Die Kosten für vergünstigte Fahrausweise können dadurch ändern.

Für das Jahr 2022 gelten bei der BLS die gleichen Bedingungen wie heute. Wie es danach weitergeht, soll im Laufe des Jahres 2022 entschieden und die Mitarbeitenden rechtzeitig informiert werden.

Projekt Railcore

Der Verwaltungsrat hat im Oktober 2021 über die Ablösung von Planungssystem Railopt entschieden. Der Markt solcher Systeme ist überschaubar. Es gilt ein Gleichgewicht zu finden, was die BLS wünscht und was der Markt bietet. Es dauert sicher 4-5 Jahre, bis ein geeignetes System gefunden werden kann, welches den Anforderungen der BLS entspricht. Es wird eine Lösung angestrebt, die während mindestens 10 Jahren einsetzbar sein wird.

Das Planungssystem ist nur für den Personenverkehr vorgesehen. Cargo wird mit Railcube arbeiten, welches nächstens in die Testphase geht und mit der Crossrail schon heute in Deutschland arbeitet. Dieses System ist jedoch nicht für den Personenverkehr geeignet.

10. Die BLS saniert jetzt doch den ganzen Lötschbergtunnel

Aktuell wird der 14.6 Kilometer lange Lötschberg-Scheiteltunnel saniert. Das Bahnunternehmen BLS betoniert nun aber auch die gesamte Fahrbahn des Lötschberg-Scheiteltunnels zwischen Kandersteg (BE) und Goppenstein (VS).

Die BLS und die mit der Sanierung des Scheiteltunnels beauftragte Bauunternehmung waren sich bei der Interpretation des Werkvertrags in die Haare geraten. Statt der ursprünglich vereinbarten 89 Millionen Franken verlangte die Baufirma Marti 157 Millionen Franken. Auf diesen Deal liess sich die BLS letzten Herbst nicht ein. Schliesslich einigten sich die Unternehmen auf einen Kompromiss, der vorsah, die letzten 1.3 Kilometer nicht mit der neuen Fahrbahn auszurüsten.

Nun hat die BLS laut Mitteilung vom Montag entschieden, den Lötschberg-Scheiteltunnel doch auf der gesamten Länge mit einer modernen Betonfahrbahn auszustatten.

Weshalb nun die Kehrtwende?

Mit dieser Entscheidung entspricht die BLS auch dem Wunsch aus der Politik und der Verwaltung. «Wir haben mit dem Bundesamt für Verkehr Gespräche geführt. Danach haben wir die Situation neu beurteilt und sind zum Schluss gekommen, den gesamten Tunnel zu sanieren.», so die BLS. Der Vorteil liege darin, dass sich die gesamte Logistik aktuell im Tunnel befinde.

Das wird im Scheiteltunnel genau gemacht

Im 14.6 Kilometer langen Lötschberg-Scheiteltunnel lässt die BLS die Fahrbahn ersetzen. Das bisherige Trasse aus Holzschwellen und Schotter wird durch eine feste Fahrbahn aus Beton ersetzt.

Mehrkosten sind vorprogrammiert. «Wie hoch diese Kosten sein werden, ist noch offen. Wir rechnen mit zusätzlich 12 bis 13 Millionen Franken. Zuerst wird aber jetzt abgeklärt, welches Bauunternehmen die Sanierung vollzieht.» Es ist noch offen, ob es die Firma Marti sein wird.

Dadurch dauerten die Sanierungsarbeiten aber voraussichtlich bis Ende 2024, also rund ein Jahr länger als vorgesehen, hält die BLS fest. Sie werde versuchen, die Auswirkungen auf den Zugverkehr so gering wie möglich zu halten.

11. BLS Cargo erhält europäische Sicherheitsbescheinigungen

Die Europäische Eisenbahn Agentur ERA hat zusammen mit den nationalen Behörden der Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien BLS Cargo die Sicherheitsbescheinigungen (Single Safety Certificates) für die nächsten fünf Jahre erteilt. Zusammen mit der Netzzugangsbewilligung ist dies die Voraussetzung, dass BLS Cargo in den genannten Ländern als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sein darf.



Die Single Safety Certificates (SSC) bescheinigt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ein tragfähiges Sicherheitsmanagementsystem und damit die Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Bahnbetriebs. Für die Erlangung der SSC ist eine von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) vorgegebene und von den nationalen Behörden anerkannte neue Form (Common Safety Method) für den Aufbau des Sicherheitsmanagementsystems gefordert.



BLS Cargo hat in den vergangenen Monaten ihre Prozesse und Systeme den neuen Anforderungen angepasst und bei der ERA die SSC für die Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien beantragt. Mit ihrem Leistungsausweis und der professionellen Eingabe hat BLS Cargo die kontrollierenden Instanzen überzeugt: BLS Cargo wurde die SSC für die Maximaldauer von fünf Jahren ausgestellt.

12. Abschluss Lohnrunde 2022 bei SBB Cargo International

Die Sozialpartner konnten mit SBB Cargo International die Lohnverhandlungen 2022 abschliessen. Der Abschluss der Verhandlungen zur Erweiterung des bestehenden Gesamtarbeitsvertrags steht noch aus – er ist aber auf der Zielgeraden.



Die Sozialpartner haben sich die auf folgende Anpassungen für 2022 geeinigt:

- ❑ 0.6% der gesamten Lohnsumme werden für individuelle Lohnerhöhung 2022 bereitgestellt;
- ❑ Alle Mitarbeitende, ob mit GAV- oder OR-Arbeitsvertrag, erhalten ab 2022 den im Rahmen des Wechsels der Pensionskasse gestrichenen Ferientag wieder zurück.

Die Details dazu finden Sie auf unserer Website unter <https://kvoev-actp.ch/informationen/aktuell/>.

13. Jubiläum: 20 Jahre SBB Cargo AG

«Gut auf der Schiene – gut fürs Klima»: Zum 20-Jahr-Jubiläum der SBB Cargo AG werden die Re 484 020 in Deutsch und Italienisch sowie die Re 484 011 in Deutsch und Französisch neben tausenden Tonnen von Gütern auch die Botschaft von SBB Cargo durch die Schweiz transportieren.

Die 21 Lokomotiven des Typs Re 484 wurden ursprünglich für Einsätze zwischen der Schweiz und Italien beschafft. Sie werden jedoch seit 8. Januar 2021 schrittweise von SBB Cargo International an SBB Cargo abgegeben und dann im nationalen Verkehr eingesetzt.

Eine bewegte Geschichte

Seit zwei Jahrzehnten besteht die SBB Cargo als Aktiengesellschaft. Zuvor war die SBB als Anstalt des Bundes für den Gütertransport zuständig. Dies änderte sich im Jahr 1999 mit der Bahnreform, die unter anderem die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs beinhaltete. Das Ziel der Reform bestand darin, die Bahn als Verkehrsträgerin kundenorientierter, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen. Damit einher ging beim heutigen Mutterkonzern SBB die Aufspaltung in die drei unabhängigen Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur.



Zwei Re 484 transportieren die Jubiläums-Botschaft durch die Schweiz

So entstand die Basis für die Gründung der Aktiengesellschaft und 20 ereignisreiche Jahre der SBB Cargo AG: mit bedeutenden Innovationen, Pionierleistungen, angepassten Rahmenbedingungen und langjährigen Kundenbeziehungen.

14. Neuer Direktor für TPF INFRA AG

Die Generaldirektion der Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) hat Roger Aerschmann zum Direktor der Tochtergesellschaft Freiburgische Verkehrsbetriebe Infrastruktur (TPF INFRA) AG ernannt. Der derzeitige Leiter Projekte und Technologie bei BLS Netz AG wird seine neue Stelle am Dienstag, 1. Februar 2022 antreten. In der Zwischenzeit bleibt die eingesetzte interimistische Leitung bestehen.



Roger Aerschmann ist ausgebildeter Maschinenbauingenieur (HES) und hat ein Nachstudium-Diplom in Betriebswirtschaft sowie ein CAS in Media-tion. Im Eisenbahnsektor hatte er während sieben Jahre bei den Schweizeri-schen Bundesbahnen (SBB) verschiedene Führungspositionen inne. An-schliessend wechselte er in die Geschäftsleitung der BLS Netz AG als Leiter Anlagenverwaltung und Projekte und später als Leiter Projekte und Tech-nologie mit 120 Mitarbeitenden unter seiner Verantwortung. Seine zahlrei-chen Berufserfahrungen im Sektor des öffentlichen Verkehrs bilden we-sentliche Voraussetzungen für die Leitung von TPF INFRA.

Er ist 51 Jahre alt mit deutscher Muttersprache und beherrscht perfekt Französisch und Eng-lich. Er ist verheiratet und Vater von zwei erwachsenen Töchtern.

Seit Mai 2021 wird die TPF INFRA neu organisiert, um die Erwartungen an eine moderne, effizi-ente und sichere Infrastruktur umfassend zu erfüllen. Zur Erinnerung: Die Gesellschaft TPF INFRA untersteht der Oberaufsicht des Bundes. Ihr Zweck ist den Zugang zum Schienennetz, dessen reibungslosen täglichen Betrieb und seine Anpassung an die Normen sicherzustellen und den Erwartungen der Öffentlichkeit zu entsprechen. Die Tätigkeiten der TPF INFRA sind auf drei Abteilungen verteilt: Anlagenverwaltung (AV), Betriebszentrale (BZ) und Operationelle Füh-rung der Infrastruktur (OFI) sowie eine Zentrale für gemeinsame Dienstleistungen (ZGD).

Der Kaderverband gratuliert Roger Aerschmann herzlich zu seiner Ernennung und wünscht ihm viel Erfolg in seiner anspruchsvollen neuen Aufgabe.

15. SBB: Ausbau der Serviceanlage «Wolf» in Basel

Die SBB Serviceanlage im Basler Wolf entwickelt sich zum zentralen Standort für die Instandhal-tung der internationalen Züge. Damit diese künftig genügend Platz haben für regelmässige Un-terhaltsarbeiten, wird die Anlage bis Fahrplanwechsel 2023/2024 aus-gebaut. Die SBB werden ihre Serviceanlage für die neuen Züge der Typen Giruno und Astoro anpassen. Zwei Hallen-Gleise werden auf 200 m verlängert und überdacht. Ab Ende 2023 stehen dann sechs komplett ausgerüstete 200-m-Standplätze zur Verfügung. Die Investition beträgt 35 Mio. CHF.

Mehr lange Triebzüge, dichter Fahrplan, wachsende Angebotsnachfrage – mit dieser Entwick-lung muss auch die Instandhaltung Schritt halten. Damit die Reisenden auch künftig sicher, pünktlich und komfortabel mit der SBB unterwegs sind, wird die Serviceanlage Basel im Areal Wolf bis Ende 2023 für die längeren Trieb- und Gliederzüge des internationalen Personenver-kehrs (Giruno, Astoro) ausgebaut: Zwei Hallen-Gleise werden auf 200 Meter verlängert und überdacht. Die SBB investiert rund 35 Millionen Franken, die Inbetriebnahme der neuen Hallen-teile erfolgt per Fahrplanwechsel 2023/2024.

Im Beisein von SBB Regionenleiter Michel Berchtold sowie Benno Jurt, Leiter Öffentlicher Ver-kehr Kanton Basel-Stadt, fand am 30. November 2021 der Spatenstich als Auftakt der Bauarbei-ten statt.

30 zusätzliche Arbeitsplätze, moderne Betriebsmittel

Nach dem Ausbau der beiden Hallen-
gleise werden sechs komplett ausge-
rüstete 200-Meter-Standplätze zur
Verfügung stehen. An diesen können
dann die nötigen Servicearbeiten an
Triebzügen wie Astoro oder Giruno
mit Anlagen der neusten Generation
erledigt werden. Zu diesen zählen
wegschwenkbare Fahrleitungen, WC-
Entsorgungsanlagen, Krananlagen
beim Reparaturgleis sowie Dacharbeitsbühnen.



Am Servicestandort Basel arbeiten rund 150 Spezialistinnen und Spezialisten, welche für die regelmässige Wartung von Flotten des SBB-Fern- und Regionalverkehrs sowie des internationalen Personenverkehrs zuständig sind. Neben den Giruno, Astoro, Flirt, Domino gehören auch die Wagen der Flotten IC2000, EW IV, Eurocity sowie die Lokomotive Re 460 dazu. Der Personalbestand wurde in letzter Zeit um über 30 zusätzliche Stellen erhöht. Die Spezialisten in Basel arbeiten in den Bereichen technische Kontrolle, Wartung, Reparaturen, modulare Revision und Reinigung.

16. Nochmalige Unterstützung des Bundes für den ÖV

Das Parlament unterstützt den öffentlichen regionalen Personenverkehr (RPV) bis Ende 2025 mit knapp 4,4 Milliarden Franken. Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat am Montag, 29. November 2021 den entsprechenden Verpflichtungskredit mit 41 zu 0 Stimmen gutgeheissen.

Das sind 250 Millionen Franken mehr als in der laufenden Vierjahresperiode. Das gesprochene Geld soll die Hälfte der ungedeckten Kosten im RPV für die Jahre 2022 bis 2025 decken. Die andere Hälfte übernehmen die Kantone.

Die Gelder sollen in Investitionen für das Rollmaterial und den Ausbau des Angebotes fliessen – unter anderem in die Regionalbahnen der Kantone Zürich, Freiburg und Waadt. Dank der laut Botschaft des Bundesrates «massvollen» Aufstockung um 250 Millionen Franken können neu auch Angebote wie der Nachtbus oder der Umstieg auf Elektrobusse unterstützt werden.

Ständerat Stefan Engler (Mitte/GR), der auch Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn (RhB) ist, begrüsst sehr, dass für solche Innovationen Gelder vorgesehen sind. Zudem bedankte er sich bei den Transportunternehmungen sowie den Nutzerinnen und Nutzern, dass durch den Kredit landesweit ein Verkehrsangebot auf «höchstem qualitativem Niveau» beibehalten werden könne.

Der Ständerat folgte dem Beschluss des Nationalrats in allen Punkten. Das Geschäft ist damit bereit für die Schlussabstimmung.

Zusatzkredite ab 2023 möglich

Einem vom Nationalrat eingefügten Zusatz stimmte der Ständerat ebenfalls einstimmig zu. Dieser besagt, dass der Bundesrat, falls dieser eine Finanzierungslücke erkennen sollte, 2023 Zusatzkredite beantragen kann. Das soll vor allem ermöglichen, die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie separat aufzuarbeiten.

Der Bundesrat hat dem Parlament deshalb bereits einen zusätzlichen Kredit beantragt, über den noch in der Wintersession debattiert wird. Aus Sicht des Bundesrates wäre der Zusatz jedoch nicht nötig gewesen. Das Vorgehen entspreche sowieso dem Plan des Bundesrates, sagte Sommaruga.

Die jeweiligen ordentlichen Kredite gibt das Parlament jährlich im Rahmen der Budgetberatungen frei. In den letzten Jahren sind die Beiträge des Bundes kontinuierlich gestiegen. Gab der Bund 2008 noch 750 Millionen Franken für den Regionalverkehr aus, waren es 2015 bereits 918 Millionen Franken pro Jahr. Bis 2025 werden es jedes Jahr schon fast 1,1 Milliarden Franken sein.

17. Cargo Sous Terrain



Ab 2045 sollen zahlreiche Güter unterirdisch durch die Schweiz geschickt werden können. Das Parlament hat den rechtlichen Rahmen für das Projekt Cargo sous terrain bewilligt.

Der Nationalrat hat am 20. November 2021 den letzten Stolperstein aus dem Weg geräumt. Zuletzt umstritten war noch die Frage, ob bei Enteignungsverfahren für bundesnahe Betrieben ein besonderer Schutz gelten soll. Der Nationalrat ist hier dem Ständerat gefolgt und hat den fraglichen Passus aus dem Gesetz gestrichen. Damit ist die Vorlage bereit für die Schlussabstimmung.

Das Gesetz bildet den rechtlichen Rahmen für das Vorhaben von Cargo sous terrain (CST). Die Aktiengesellschaft will bis 2045 ein unterirdisches Transportnetz für kleinteilige Güter schaffen. Das Konzept sieht einen unterirdischen dreispurigen Tunnel zwischen wichtigen Logistikzentren im Mittelland und in der Nordwestschweiz vor, der rund um die Uhr in Betrieb ist.

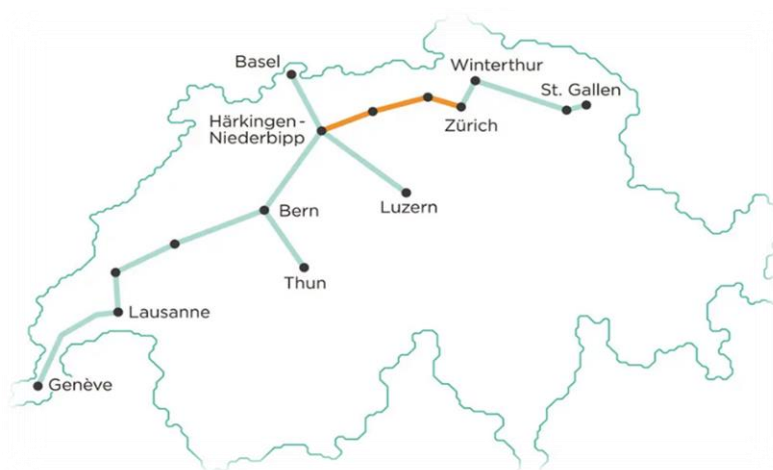


Abb. 1: Geplantes Netz. Orange = erste Teststrecke

Baubewilligung, nächste Etappe

Für die Finanzierung der nächsten Phase bis und mit Vorliegen der Baubewilligung für die erste Teilstrecke erhält CST Mittel in Höhe von CHF 100 Mio. von in- und ausländischen Investoren. Die Gelder fließen, sobald das CST-Gesetz rechtskräftig beschlossen ist. Nach Auslösung der Kapitalzusagen für die Baubewilligungsphase wird der Anteil von Schweizer Investoren im Konsortium zwei Drittel betragen.

Grösste Schweizer Aktionärin sind die Vaudoise Versicherungen, weitere Hauptinvestoren aus der Schweiz sind Mobiliar, Coop, Migros, Die Schweizerische Post, Swisscom, die Zürcher Kantonalbank, Credit Suisse, K+D Valueinvest und Helvetia Versicherungen. Zum Aktionariat gehört auch der europäische Infrastrukturentwickler Meridiam, der Erfahrung und Know-how in das Zukunftsprojekt einbringt.

Wie funktioniert CST?

In dem zu bauenden unterirdischen Tunnelsystem sollen Güter mit rund 30 Kilometern pro Stunde transportiert und an Zugangsstellen vollautomatisch mit Liften ins System eingespeist oder entnommen werden. Der Vollausbau soll ein Netz von 500 Kilometern umfassen, die

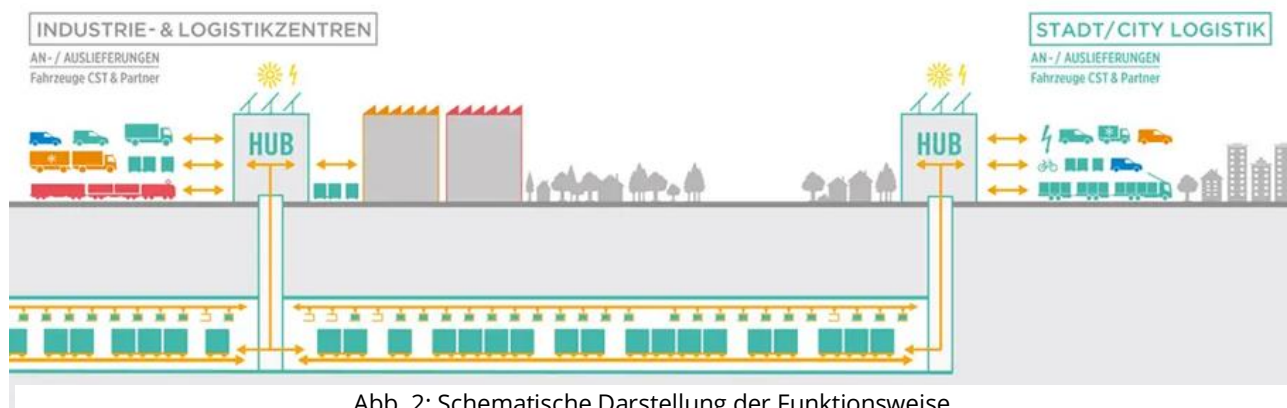


Abb. 2: Schematische Darstellung der Funktionsweise

Kosten werden auf 30 bis 35 Milliarden Franken geschätzt. Der Bund wird sich nicht an der Finanzierung beteiligen, dafür aber bei der Koordination helfen und den gesetzlichen Rahmen schaffen.

Keine Kosten für die öffentliche Hand

Aus der Sicht von CST gewährleistet die vom Nationalrat beschlossene Gesetzesfassung einen umsichtigen Interessenausgleich zwischen den involvierten Akteuren. Dazu gehören Bund, Kantone, Gemeinden und Grundeigentümer sowie die Aktionäre und Investoren von CST. CST stellt einen emissionsfreien und klimaneutralen Lieferverkehr sicher und wird als nachhaltiges Gesamtlogistiksystem ein wichtiger Teil des Schweizer Logistikalltags und der Versorgung von Handel, Industrie und Bevölkerung werden.

Für die öffentliche Hand entstehen durch CST, wie von Beginn weg vorgesehen, keine finanziellen Lasten.



Abb. 3: Cargo sous-terrain: Einzelne Transportwagen

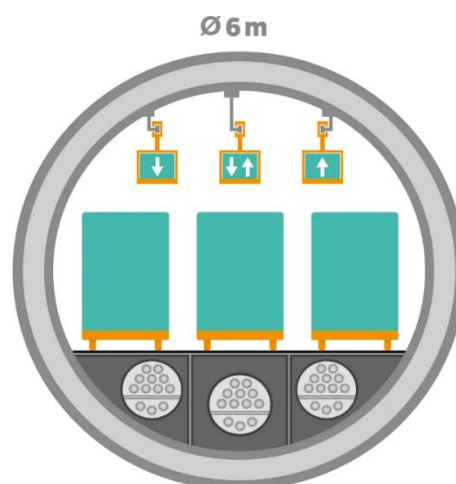


Abb. 4: Tunnel-Querschnitt

18. Cyber-Attacken durch Insider

Cyberattacken richten sich nicht nur gegen Privatpersonen, sondern immer mehr gegen Unternehmen. Auch das HR bietet Angriffsflächen dafür. Wo die HR-Schwachstellen liegen und wie HR sie vermeiden kann.

Eine Schadsoftware kommt im HR oft harmlos daher: zum Beispiel als Bewerbung mit einem infizierten Anhang, sagt Rita Kaspar, Head of Human Resources, der auf Cyber Security spezialisierten Infoguard AG. Weitere Angriffsflächen böten HR-Management-Plattformen, manipulierte Websites oder Anrufe von vermeintlichen Kandidaten, die Informationen für eine Cyberattacke einholen.

Beim Herunterladen von Schadsoftware bleibt es nicht bei der böswilligen Infektion der Infrastruktur. Immer häufiger fordern Cyberkriminelle Lösegeld für die Freigabe und Nichtveröffentlichung der Daten. «Sie wollen mit möglichst wenig Aufwand einen grösstmöglichen Erlös erzielen», sagt Pascal Lamia, Leiter Operative Cybersicherheit und Stellvertreter des Delegierten des Bundes für Cybersicherheit am Nationalen Zentrum für Cybersicherheit NCSC. Lösegeldforderungen sind ein lohnendes Geschäft: Gemäss der Human Risk Review 2021 des Cybersecurity Unternehmens SoSafe bezahlen rund 40 Prozent aller Firmen. Das führt zur Nachahmung: «Die Zahl der Angreifergruppen nahm deutlich zu, sagt Candid Wüest, Vice President des Cyber Protection Research bei Acronis. «Auch in der Schweiz», weiss Pascal Lamia: «2020 verzeichneten das NCSC <nur> 68 Meldungen, im laufenden Jahr waren es bis Ende Oktober bereits 143 Vorfälle.»



Sabotage durch Insider

«Viele Cyberattacken kommen auch durch Insiderwissen zustande», sagt Wüest. Das nicht nur, weil ahnungslose Nutzer versehentlich eine Ransomware herunterladen: «Erpresser rekrutieren Mitarbeitende und bieten ihnen eine finanzielle Beteiligung, wenn sie die Ransomware innerhalb des Firmennetzwerks starten.» Oft seien Cyberattacken aber erfolgreich, weil der

Grundschutz nicht eingehalten werde, weiss Pascal Lamia. Doch was heisst das für ein KMU? «Ein guter Grundschutz bedeutet, Firewalls und Virenschutz einzurichten, regelmässig Updates zu machen und Back-ups zu erstellen. Zudem müssen diese Systeme regelmässig auf ihre Verwundbarkeit geprüft werden.» Daneben müssten Unternehmen gemäss Wüest auch den Authentifizierungsprozess der Mitarbeitenden verbessern: «Eine Mehrfach-Authentifizierung und die Datenverschlüsselung sind wichtig für eine Datenschutz-Strategie.»

Keine E-Mail-Bewerbungen mehr

Um Cyberattacken zu verhindern, nutzt Infoguard in Bewerbungsprozessen eine Onlineplattform, welche die hohen Sicherheitsanforderungen der Firma erfüllt. «E-Mail-Bewerbungen nehmen wir nicht mehr entgegen», sagt Rita Kaspar. E-Mail-Filter und Warnsysteme sorgen beim Cyber-Security-Unternehmen zudem dafür, dass Phishing-Mails kaum mehr in die Mailboxen der Mitarbeitenden gelangen. Dennoch gibt es Täter, die auch solche Sicherheitssysteme austricksen. Deshalb sei es wichtig, Mitarbeitende in Sachen Cyber Security zu schulen: «Manipulierte E-Mails sind nicht immer einfach zu erkennen. Deshalb sollten Mitarbeitende dafür sensibilisiert werden. Das beginnt bei Infoguard schon im Onboarding.» Daneben stehe das HR in ständigem Kontakt zu internen Spezialisten, um die Datensicherheit im HR zu gewährleisten. Mitarbeitende zu schulen, ist auch für Lamia ein wichtiger Ansatzpunkt bei der Prävention von Cyberattacken. Das reicht aber nicht: «Um nach einer Cyberattacke den Betrieb aufrecht zu erhalten, sollten Firmen zudem einen Business Continuity Plan zur Hand haben.»

Datenschutz über die Grenzen hinweg

Betriebe, die ihre HR-Software outsourcen, müssen Dienstleistern künftig vermehrt Fragen stellen: Beispielsweise, wohin ihre Daten übermittelt werden. Das, weil gemäss europäischer Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) Daten nur in Länder mit angemessenem Datenschutz übermittelt werden dürfen. Das heisst in solche, die auf der Liste des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB) aufgeführt sind. «Wer keinen Schweizer Cloud Provider findet, sollte sich an diese Länder halten», empfiehlt Rita Kaspar. «Dazu gehören beispielsweise die EU-Mitgliedstaaten oder das Vereinigte Königreich.»

Hinweis

1. Das nationale Zentrum für Cybersicherheit NCSC des Bundes bietet auf ihrer Website weitere Informationen zum Thema Cybersicherheit: <https://www.ncsc.admin.ch/ncsc/de/home/infos-fuer/infos-unternehmen.html>.
2. Der Kaderverband plant für 2022 einen CH-Anlass zum wichtigen Thema Cybersicherheit. Informationen folgen.

19. Was bedeutet «Achtsamkeit»?

Achtsamkeit ist eine Form der Meditation und stammt ursprünglich aus dem Buddhismus. Achtsam sein heißt Momente bewusst zu erleben und auf seine inneren Regungen zu horchen – ohne zu bewerten. So schützt man seine Psyche und entschleunigt sein Leben.

Im südostasiatischen Buddhismus entstanden, ist das Konzept der Achtsamkeit längst auch in der westlichen Welt angekommen. Hier wird es von seiner religiösen Zielsetzung losgelöst als Weg zu mehr Ausgeglichenheit und Zufriedenheit genutzt. «Achtsam sein» heisst, auf körperliche Empfindungen achten und Emotionen nur betrachten, ohne zu bewerten. So schafft man einen Abstand zwischen Reiz und Reaktion.

Die meisten dieser Achtsamkeitsübungen lassen sich ganz einfach in den Alltag integrieren. So schafft man es ohne viel Aufwand, täglich zur Ruhe kommen und zu entspannen, das Hier und Jetzt wahrzunehmen und bewusster zu leben.

Grenzen von Achtsamkeit

Achtsamkeit hat sich in den letzten Jahren zu einem vermeintlichen „Allheilmittel“ für unterschiedliche Problematiken entwickelt. Da Achtsamkeit, wie beschrieben, in jeder Lebenslage praktiziert werden kann, ist dies auch nachvollziehbar. Auch große Unternehmen nutzen Achtsamkeitsmeditation bereits zur Vorbeugung von Stress für ihre Belegschaft. Doch nicht immer setzen Unternehmen Achtsamkeit nur zum Wohle der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch zur Steigerung der Produktivität ein. Wie bei allen Methoden wirken auch Achtsamkeitstrainings nicht bei allen Menschen gleich. Das heißt auch, dass Achtsamkeit für manche Personen ungeeignet sein kann. Wenn man also merkt, dass Achtsamkeit für einen persönlich nichts ist, sollte das kein Grund zur Beunruhigung sein – ein Allheilmittel stellt auch Achtsamkeit nicht dar.

Zufriedener durch Achtsamkeit?

Achtsamkeit beschreibt die Lenkung der Aufmerksamkeit auf den aktuellen Moment in einer akzeptierenden Art. Diese Haltung hat sich als förderlich für das Wohlbefinden herausgestellt und kann durch strukturierte Meditationsprogramme eingeübt werden. Dabei lernen Sie beispielsweise, negative Gedanken und Gefühle zuzulassen, ohne sich in diesen zu verlieren, sodass auch solche Zustände vorbeiziehen können. Aber auch wer keine Zeit oder Lust hat, sich auf das Meditationskissen zu begeben, kann im Alltag achtsam sein: Ein Sticker auf dem Smartphone kann eine Erinnerungshilfe dafür darstellen, nicht nebenbei noch schnell die E-Mails zu lesen oder soziale Netzwerke zu nutzen. So kann man sich mehr auf die eigenen Handlungen und Wahrnehmungen besinnen und mal wieder einen Kaffee oder ein Essen ganz bewusst genießen, ohne sich nebenbei mit anderen Dingen abzulenken ...

Weiterführende Informationen

Im Internet finden Sie tausende Links zum Thema. Wir haben für Sie einen herausgepickt: <https://www.lernen.net/artikel/achtsamkeit-training-uebungen-mindfulness-298/>.

20. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität»

Schon bekannt? In der Zwischeneit hat der Kaderverband mit drei Herstellern Vereinbarungen abgeschlossen, um 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.

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 Preise oder Prozente publizieren.



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/ford/>.

21. 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 |

22. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVöV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVöV

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVöV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken
GmbH

Erscheint vier Mal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel

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

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

Austritt aus dem KVöV

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

Pensionierung

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