

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe:

- Sparmassnahmen SBB – die Wende
- Salärverhandlungen 2023:
Ziele des KVöV
- BAV koordiniert Stromsparen für ÖV
- Mitgliederangebote: Weiterbildung

Ihre Ansprechpersonen im Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentral- vorstand 2022 - 2024	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Mitgliederwerbung	Marco Böttrich	marco.boettrich@bav.admin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Projekte	Toni Büchler	info@tonibuechler.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 Regional- gruppen	Mittelland / Jura	Marionna Lutz	marionna.lutz@bav.admin.ch
	Suisse Romande / Valais	Michel Mermoud	michel.mermoud@sbb.ch
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Heinz Inderbitzin	heinz.inderbitzin@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Sparmassnahmen SBB AG

Ein erster Erfolg: Die SBB sistiert die personalrelevanten Sparmassnahmen. In der Sitzung vom 30. August 2022 mit dem Kaderverband KVÖV und den anderen Verbänden der Verhandlungsgemeinschaft VG hat die SBB angekündigt, die per 1. Januar 2023 geplanten Sparmassnahmen zu sistieren. Ob die SBB endgültig auf die Massnahmen verzichtet, hängt davon ab, ob der Bundesrat die bisher vorgesehenen Einsparungen weiterhin von der SBB einfordert.

Neuer GAV SBB Cargo International AG:

Der VSLF unterzeichnet jetzt doch den neuen GAV Cargo International - mit Gültigkeit ab 01. Januar 2023. Zweimal hat der Vorstand VSLF im Herbst 2021 und später nochmals im Frühling 2022 entschieden, das Verhandlungsergebnis der GAV als Grundlage für einen neuen GAV nicht zu unterzeichnen. Aus Sicht des VSLF stellt der neue GAV bei SBB Cargo International eine Verschlechterung der Anstellungsbedingungen für das Lokpersonal dar. In der Folge wurde der bestehende GAV von SBB Cargo International gekündigt. Folglich wäre der VSLF in Zukunft für den neuen GAV nicht mehr Sozialpartner gewesen. Dies wollte der VSLF verhindern, um zusammen mit SBB Cargo International weiterhin am Verhandlungstisch vertreten zu sein. Aus diesem Grund hat der Vorstand VSLF entschieden, den neuen GAV mit Gültigkeit ab 01. Januar 2023 nun doch zu unterzeichnen. Der Kaderverband unterstützt den Schritt vom VSLF im Sinne eines starken und einigen Auftritts der Verhandlungsgemeinschaft.

Lohnverhandlungen SBB AG für 2023:

Der Kaderverband will in den kommenden Verhandlungen mit der SBB AG und SBB Cargo AG eine Realloohnerhöhung erreichen. Dem Kaderverband geht es darum, die Löhne nicht nur der Teuerung anzupassen, sondern die Arbeitsstelle bei SBB mit höheren Löhnen attraktiver zu machen und damit auch eine Möglichkeit zu schaffen, das Arbeitszeitpensum zu reduzieren. Das ist umso wichtiger, als die SBB AG einen grossen Teil ihrer Stellen neu mit einem Pensum ab 60 Prozent ausschreiben. Lesen Sie dazu auch unseren Artikel 3 «KVÖV: Realloohnerhöhungen bei Salären 2023 als Ziel»

«Mitglieder werben Mitglieder»

Liebe Mitglieder – auch unsere Mitglieder bei der BLS und SOB – bitte unterstützt uns weiter bei der Mitgliederwerbung.

Der Kaderverband will bei der Zahl der Neumitglieder gegenüber letztem Jahr nochmals zulegen. Sprecht neue Kolleginnen, Kollegen an und zeigt ihnen auf, was der Kaderverband ist und leistet. Ihr findet dazu zur Visualisierung ein [«Fact Sheet KVÖV»](#) und unser neuestes [KVÖV-Promo-Video](#) auf unserer Website unter [>KVÖV>Mitgliedschaft](#).

Zu den weiteren Massnahmen, die dazu beitragen sollen, gehören die Stärkung unserer Visibilität und das Aufzeigen unserer Kompetenz durch Netzwerkanlässe über den Mittag («Mittagsanlässe»). Handeln ist entscheidend. Die Vorbereitungen laufen.

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung.

Sind Ihre Koordinaten noch korrekt?



Sind Ihre Adresse, E-Mailadresse und der Arbeitgeber noch korrekt?
Wenn Anpassungen notwendig sind - bitte teilen Sie die Korrektur mit.
Klicken Sie dazu den [Button](#) hier oder auf unserer [Website ganz unten](#).



Ich wünsche Euch gute Gesundheit und hoffe, euch bald an einer der nächsten Veranstaltungen wieder persönlich zu treffen.

Herzliche Grüsse und schöne Herbsttage.

Markus Spühler, Präsident KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Ausblick auf weitere Anlässe 2022	5
2. SBB AG: «Sparprogramm unumgänglich» – jetzt sistiert	5
3. KVÖV: Realloohnerhöhungen bei Salären 2023 als Ziel.....	6
4. Halbjahresergebnis 2022 der SBB AG	7
5. BAV: Vorbereitung auf allfälligen Strommangel	8
6. SBB setzt Energie-Sparmassnahmen bereits um	9
7. Die Romandie hat einen neuen SBB-Regionaldirektor.	9
8. Gesamtarbeitsvertrags für SBB Cargo International AG - die nächsten Schritte	10
9. SBB Cargo AG: Einigung zum neuen Berufsbild Lf B100.....	10
10. SBB Cargo AG: Automatische Kupplung und gemietete Loks	11
11. SBB AG erneuern 150-jähriges Werk in Biel.....	11
12. Stadler AG: Markus Bernsteiner zum neuen Group CEO.....	12
13. Rheintalbahn: «Regulärer Betrieb kaum mehr möglich»	13
14. Neuer Plan für die Sanierung des Hauenstein-Basistunnel.....	14
15. Neue Bahnstrecken auf der Ost-West-Achse.....	15
16. 175 Jahre Eisenbahn – und 170 Jahre Eisenbahngesetz	16
17. Mitgliederangebote: Ständige Weiterbildung	18
18. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	19
19. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs.....	20

1. Ausblick auf weitere Anlässe 2022

Mitgliederversammlung RG Suisse romande / Valais



Auf die Mitgliederversammlung mit Wahlen in die Leitung der Regionalgruppe folgt ein Table ronde mit den CEOs von Lémanis und RégionAlps.

[Weitere Details und Anmeldungen](#) auf unserer Website unter «Anlässe».

**Mittwoch,
19. Oktober 2022**
Hybrid: SBB Parc du
Simplon, Renens
+ online

Pensionierten-Anlass 2022



Der Anlass führt uns ins Emmental nach Langnau zum Gasthof «Zum goldenen Löwen».

[Weitere Details und Anmeldungen](#) auf unserer Website unter «Anlässe»..

**Donnerstag,
27. Oktober 2022**
Langnau i.E.

Nationaler Anlass CH-2 / 2022: «Lieferketten»



Engpässe bei Lieferketten sind in aller Munde. Wie sieht es bei SBB Personenverkehr aus?

Referent: **Daniel Moraschetti**, Leiter Unterhalt und Rollmaterial SBB.

Weitere Details folgen.

**Mittwoch,
2. November 2022**
Hybrid: Bern, SBB
WylerPark
+ online

Reservieren Sie sich die Daten bereits vor! Weitere Informationen und die Anmeldemöglichkeit zu diesen Anlässen sind wie üblich auf unserer Website unter «Anlässe» zu finden:

<https://kvoev-actp.ch/anlaesse/>.

2. SBB AG: «Sparprogramm unumgänglich» – jetzt sistiert

Die Bahn hatte sich mit dem Bundesrat im Winter auf Einschnitte geeinigt. Dann kam ihr im Frühjahr das Parlament zu Hilfe. Jetzt steht im Raum, auf die Einsparungen zu verzichten.

Nach der Ankündigung eines Sparprogramms gibt es für die SBB-Beschäftigten nun Grund zur Hoffnung. Der Konzern könnte auf die angekündigten Kürzungen bei Sozialleistungen verzichten. Der Grund dafür ist, dass die Politik die Strategie geändert hat, wie sie die Folgen der Pandemie für die Bahn abfedern will: Das Parlament will noch mehr Geld ausgeben.

In den ersten zwei Corona-Jahren hatte der Konzern ein Riesendefizit von 940 Millionen Franken eingefahren – und das, obwohl Bund und Kantone ihm mit mehr als 600 Millionen unter die Arme griffen. Um in Zukunft wieder eine ausgeglichene Rechnung zu präsentieren, einigten

sich die SBB vergangenen Dezember mit dem Bund, ihrem Eigner, auf Einschnitte: Unter anderem sollten sie 80 Millionen Franken jährlich sparen.

SBB AG beteiligen sich grosszügig an Lohnabzügen

Die SBB wollten das auf Kosten der Belegschaft erreichen. Sie planten, ihre Beteiligung an den Risikobeiträgen für die Pensionskasse zu senken und den Lohnabzug für Kosten von krankheitsbedingten Fehltagen zu erhöhen. Zudem sollten die Leistungen für den Fall der Berufsunfähigkeit wegfallen.

Konzernchef Vincent Ducrot bezeichnete die Einsparungen angesichts der massiven Hilfe durch die öffentliche Hand als «unumgänglich». Auch beteiligen sich die SBB laut eigenen Angaben im Vergleich mit anderen Unternehmen überdurchschnittlich stark an manchen Lohnabzügen. Hierzu sagte Ducrot: «Wir müssen uns diese Situation anschauen, wo wir zu grosszügig oder besser sind als andere.»

Mit Ausnahme des Wegfalls der Invaliditätshilfe stehen die Massnahmen jetzt wieder auf der Kippe. Die SBB haben die Umsetzung sistiert.

Der Stände- und der Nationalrat nahmen nämlich in der Frühlings- und der Sommersession eine Motion an, die den Spardeal zwischen SBB und Bund direkt angreift. Erstens forderte die Motion statt eines Sparprogramms mehr Finanzhilfen für die Bahn.

Zweitens, und darum drehte sich in den Räten der Grossteil der Diskussion, verlangte die Motion, dass der bereits Jahre zuvor beschlossene Plan zum Infrastrukturausbau im Bahnbereich nicht angetastet werden soll. Dies hatte der Bundesrat mit der Abmachung vom Dezember getan, indem er den SBB eine Reduktion der sogenannten Trassenpreise, also der Nutzungsgebühren für das Schienennetz, über rund 1,5 Milliarden gewährte.

Das jedoch wollte die Parlamentsmehrheit, die den Plan für den Bahnausbau bis 2035 in den vergangenen Jahren mühsam erarbeitet hatte, nicht – und nahm die Motion deutlich an.

Jetzt muss der Bundesrat eine Umsetzung der Motion erarbeiten. Wie teuer das Ganze wird und wie es ausgestaltet werden soll, ist dabei noch unklar. Der Bundesrat wird im Herbst über das weitere Vorgehen befinden, teilte ein Sprecher der Finanzverwaltung mit.

Ob die Sparbemühungen der SBB damit passé sind, wird erst dann geklärt. Finanzminister Ueli Maurer hat eine klare Meinung dazu. «Die SBB haben ja nicht nur ein Corona-Problem», argumentierte er im März im Ständerat. «Wir haben dafür zu sorgen, dass die SBB mittel- und längerfristig vor allem im Fernverkehr wieder in die Ertragszone kommen.»

3. KVÖV: Realloohnerhöhungen bei Salären 2023 als Ziel

Die Lohnverhandlungen stehen für die Sozialpartner vor der Türe. Der Kaderverband will in Verhandlungen mit bei SBB AG / SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG sowie bei Login eine Realloohnerhöhung erreichen. Bei weitem Bahnen wird der Kaderverband Empfehlungen einreichen.

Dem Kaderverband geht es darum, die Löhne nicht nur der Teuerung anzupassen, sondern die Berufe bei den beiden Unternehmungen mit höheren Löhnen attraktiver zu machen und damit

auch eine Möglichkeit zu schaffen, das Arbeitszeitpensum zu reduzieren. Das ist umso wichtiger, als die SBB AG einen grossen Teil ihrer Stellen neu mit einem Pensum ab 60 Prozent ausschreiben.

Eine Lohnerhöhung ist mehr als nötig. Seit Jahren sehen wir, wie Angestellte in der Privatwirtschaft mit weniger Verantwortung und ohne unregelmässige Dienste gleiche oder gar höhere Löhne haben. Die SBB muss den Teuerungsausgleich ausgleichen.

Die SBB will die Arbeitsformen anpassen, sie attraktiver machen, um im Wettbewerb nach Fachkräften zu bestehen. So schreibt sie bereits den grössten Teil der Stellen neu ab 60 % Arbeitspensum aus. Der Kaderverband begrüsst diesen Schritt der SBB in Richtung Work-Life-Balance.

Bei den technischen und Ingenieurberufen besteht die Gefahr, dass wegen der mangelnden Attraktivität der Stellen viel Know-how verloren gehen könnte, das für eine gut funktionierende und zuverlässige Bahn unentbehrlich ist. Für dieses Personal ist die Lohnerhöhung zwingend nötig, damit nicht noch mehr Kaufkraft verloren geht.

Diese Umstände gelten auch für andere Berufe, wie für den Verkauf oder die Betriebsleitenden.

Somit verfolgt der Kaderverband in den kommenden Lohnverhandlungen für 2023 nicht nur eine Anpassung an die für die Schweiz ungewohnt hohe Teuerung, sondern darüber hinaus auch eine Realloohnerhöhung. Wir sind uns dabei der Unterstützung der übrigen Partner in der Verhandlungsgemeinschaft sicher.

4. Halbjahresergebnis 2022 der SBB AG

Das Erfreuliche zuerst: Die SBB befördert wieder über 1,1 Mio. Fahrgäste pro Tag – ein ähnlicher Wert wie vor Corona. Allerdings ist der Beitrag des Fernverkehrs im Minus, bei SBB Cargo ist die Situation anspruchsvoll. Stabilisierend wirkten wiederum die Mieterträge Dritter von SBB Immobilien. Die finanzielle Lage hat sich zwar gebessert, ist aber immer noch kritisch.

In den letzten Monaten dieses Jahres waren insgesamt täglich rund 1,1 Millionen Passagiere im Regional- und Fernverkehr unterwegs. Das bedeutet gegenüber 2021 eine Zunahme von 43,9 Prozent, Dies sind aber immer noch 15,1 Prozent weniger als 2019 vor der Corona-Pandemie. Die ersten 3 Monate des laufenden Jahres waren von Corona und Home-Office geprägt, danach folgte aber ein rasanter Aufschwung der Nachfrage, stärker im Fernverkehr als im regionalen Personenverkehr.

Das zeigt sich in den Finanzzahlen: Letztes Jahr musste die SBB als Konzernergebnis einen Halbjahresverlust von CHF 390 Mio. ausweisen – jetzt 2022 sind es «nur» noch CHF 142 Mio.

Die Aussichten für das 2. Halbjahr zeigen, was die Nachfrage betrifft, positive Tendenzen. Unklar ist, inwieweit Corona im Herbst / Winter einen Strich durch die Rechnung machen wird. Sorgen bereiten die hohen Energiepreise. Die SBB fahren zwar mit 90 Prozent Anteil Wasserkraft, die mehrheitlich aus eigenen Kraftwerken stammt. Aktuell produzieren diese jedoch we-

gen der Trockenheit und der tiefen Pegelstände der Stauseen weniger Energie. Und für die Versorgung von Signalen, Stellwerken und Betriebseinrichtungen ist die SBB auf den Energiemarkt angewiesen, wo die Kosten in letzter Zeit markant gestiegen sind.

Die Details erfahren Sie auf unserer Website unter <https://kvoev-actp.ch/informationen/dossiers/oev-schweiz/>.

5. BAV: Vorbereitung auf allfälligen Strommangel

Sollte es im kommenden Winter zu wenig Strom geben, wären auch der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr betroffen. Die Auseinandersetzung mit einer Strommangellage ist für die Unternehmen schon lange ein Thema. Im Hinblick auf das erhöhte Risiko sollten sie sich erneut mit der Thematik auseinandersetzen. Dabei müssen sie analysieren, welche Auswirkungen dies auf ihr Unternehmen hätte und mit welchen Massnahmen die Risiken reduziert werden können. Die öV-Branche arbeitet im Austausch mit den Behörden an entsprechenden Grundlagen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist verantwortlich für die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle. Es führt das entsprechende Leitungsorgan und betreibt eine Geschäftsstelle, welche eng mit den weiteren Akteuren des Bundes und der Branche zusammenarbeitet und Risiken abschätzt. Das Szenario einer Strommangellage gehört bereits seit längerem zu den potenziellen Risiken für den Verkehr. Durch den Krieg in der Ukraine und weitere Entwicklungen hat es sich in den letzten Monaten akzentuiert. Sollte es wie verschiedentlich prognostiziert im kommenden Winter zu wenig Strom geben, müssten gemäss Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle SBB und Postauto für den öffentlichen Verkehr sowie das Bundesamt für Strassen für den Strassenverkehr die Koordination und Führung auf operativer Ebene übernehmen. Eine solche Systemführung kam während der Corona Pandemie erstmals zum Einsatz und hat sich bewährt. Mit ihr wurde sichergestellt, dass der Verkehr abgestimmt auf politische Entscheide wie die Homeoffice-Pflicht heruntergefahren wurde und dies schweizweit einheitlich erfolgte.

Neben den Vorbereitungen des BAV und der Systemführerinnen SBB und Postauto sind gemäss Artikel 8 der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen alle Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber des öV und des Schienengüterverkehrs verpflichtet, sich im Sinne eines eigenen Business Continuity Managements auf eine Strommangellage vorzubereiten. In einer Arbeitsgruppe des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) sind zur Unterstützung branchenweit gültige Konzepte in Arbeit.

Eine solche Vorbereitung soll sicherstellen, dass der Betrieb auch in allfälligen Ausnahmesituationen bis zu einem gewissen Grad aufrechterhalten werden kann. Sie bedingt, dass sich die Transportunternehmen fortlaufend mit einer potenziellen Strommangellage befassen. Die wichtigsten Aufgaben:

- ❑ Sobald die in der Branche erarbeiteten Konzepte und Empfehlungen vorliegen, sollten diese angepasst auf die spezifische Situation des Unternehmens konkretisiert werden.
- ❑ Identifizierung von allfälligen weiteren, spezifischen Prozessen und Leistungen, welche für die Aufrechterhaltung von versorgungsrelevanten Leistungen erforderlich sind.
- ❑ Ableiten von entsprechenden spezifischen Massnahmen.

- Treffen von organisatorischen Vorbereitungen für eine allfällige Umsetzung der Massnahmen.

Der Verkehr ist Basis für eine funktionierende Wirtschaft und ein wichtiger Bestandteil unserer Gesellschaft. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass sich die Transportunternehmen in branchenweiter Abstimmung kontinuierlich mit der Thematik auseinandersetzen, die potenziellen Auswirkungen analysieren sowie mögliche Massnahmen im Hinblick auf allenfalls notwendige politische Beschlüsse vorbereiten.

6. SBB setzt Energie-Sparmassnahmen bereits um

Eine mögliche Energiemangel ist aktuell ernst zu nehmen. Als Unternehmen, das viel Energie benötigt, möchte die SBB mit gutem Beispiel vorangehen.

Die SBB geht somit dem Appell des Bundesrates nach und spart 15 Prozent ihres Gasverbrauchs ein. In den eigenen genutzten Bürogebäuden wird die Heiztemperatur auf 20 Grad gesenkt. Damit kann die SBB knapp 10 Prozent des Gasverbrauchs reduzieren. Die restlichen 5 Prozent werden durch die Umstellung von Gas auf Öl eingespart, obwohl dies die CO₂-Bilanz verschlechtert. Bei einer Verschärfung der Gasmangellage können weitere Anlagen auf Ölfeuerung umgestellt werden.

Um die Stromspeicherreserven zu schonen, hat die SBB weitere Massnahmen in ihren Bürogebäuden festgelegt: Unter anderem wird die Beleuchtung reduziert, die Klimatisierung bzw. Beheizung optimiert und das Warmwasser zum Händewaschen abgestellt. Weiter werden keine SBB Logos auf den Bürogebäuden mehr beleuchtet und die grosse Uhr am SBB Hauptsitz im Wankdorf wurde bereits ausgeschaltet. Die SBB wird dieses Jahr keine Weihnachtsbeleuchtungen in den eigenen Gebäuden und den Bahnhöfen installieren. Dort wo möglich, werden alternative festliche Dekorationen angebracht.



Die legendäre SBB-Uhr - ausgeschaltet

In den beschlossenen Massnahmen und Betriebsoptimierungen sind Ihre Mietflächen nicht berücksichtigt.

Sollte der Bundesrat den Bereitschaftsgrad erhöhen und die SBB weitere Massnahmen festlegen, die den Bahnbetrieb tangieren, werden wir weiter informieren.

7. Die Romandie hat einen neuen SBB-Regionaldirektor.

Am 1. September 2022 hat David Fattebert die Regionaldirektion SBB Romandie von Alain Barbey übernommen, der im Herbst 2022 in den Ruhestand treten wird.

David Fattebert kannte man bis dahin in der Funktion als Leiter des Programms Pünktlichkeit. Der Betriebsökonom begann seine Karriere bei der SBB 1994 im Bereich Bahnbetrieb und Bahnproduktion. Ab 2005 leitete er die Ressourcenplanung der Zugführung Personenverkehr

und war dann Leiter der mittel- und langfristigen Fahrplanplanung, bevor er 2019 zum «Monsieur Ponctualité» ernannt wurde.

David Fattebert, wohnhaft in Châtelard (FR), hat noch viele weitere Trümpfe in der Hand, da er auch Gemeindepräsident seiner Gemeinde und gleichzeitig Abgeordneter im Freiburger Grossen Rat ist. Als ausgezeichnete Kenner der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs wird ihm seine Erfahrung in den Bereichen Führung, Planung und Strategie sicherlich zugutekommen, wenn er die Aufgabe eines Regionaldirektors wahrnimmt, nämlich die Ausarbeitung und Umsetzung des mit den Kantonen vereinbarten regionalen Bahnangebots. Er wird die Direktion der SBB vertreten und auch die Entwicklung der wichtigsten Projekte in der Westschweiz verfolgen.



Die KVÖV freut sich über diese Ernennung und wünscht David Fattebert viel Erfolg in seiner neuen Funktion.

8. Gesamtarbeitsvertrags für SBB Cargo International AG - die nächsten Schritte

Längere Zeit herrschte Unklarheit, ob die 4 bisherigen Vertragsparteien der Verhandlungsgemeinschaft, nämlich der Kaderverband KVÖV, SEV, VSLF und transfair, den weiterentwickelten GAV gemeinsam mit der Leitung von SBB CINT AG unterschreiben würden. Der VSLF ist mit gewissen Regelungen im Tourensystem nicht einverstanden.

Ohne seine Unterschrift wäre der VSLF bei künftigen GAV-Verhandlungen nicht mehr ein Teil der Verhandlungsgemeinschaft. Nun hat sich der VSLF dafür entschieden, doch weiterhin Vertragspartner zu sein. Der nächste Schritt ist die gemeinsame Unterzeichnung des weiterentwickelten GAVs.



Während die vom Kaderverband KVÖV geforderte und begründete Anpassung der Lohnbänder in den neuen GAV übernommen wurde, muss die Ausarbeitung von «Lebensarbeitszeitmodellen» aus Zeitgründen auf 2023 verschoben. Dies hat aber keinen Einfluss auf die weiteren Verhandlungsergebnisse.

Der Kaderverband informiert laufend über den weiteren Verlauf.

9. SBB Cargo AG: Einigung zum neuen Berufsbild Lf B100

Letztes Jahr hat SBB Cargo die Berufsbilder der Regionen überarbeitet und dabei die Stellenbeschreibungen aller Funktionen analysiert und mit den zukünftigen Anforderungen auch innerhalb der SBB verglichen. Im Fokus der Überarbeitung der Berufsbilder standen neue Technologien, die damit verbundenen Ausbildungen sowie Aufgaben, die entweder neu dazukommen oder die sich verändern. Die Personalkommission und die Sozialpartner wurden bei der Erstellung der neuen Berufsbilder angehört.

Anfang Jahr wurden den Sozialpartnern die Ergebnisse der Funktionsbewertungen präsentiert. Daraufhin haben SBB Cargo und die Sozialpartner die Verhandlungen aufgenommen. Nach mehreren Verhandlungsrunden und vertieften Abklärungen haben sich die Parteien nun geeinigt.

Eine Funktionsbewertung der Berufsbilder ist letztmals 2015 vorgenommen worden. Seither sind vor allem in der Funktion Rangierspezialist Cargo B100 (neu: Lokführer bzw. Lokführerin SBB Cargo Kat. B100) zusätzliche Tätigkeiten dazu gekommen. Damit werden die Mitarbeitenden vielseitiger einsetzbar, zum Beispiel mit der Funkfernsteuerung oder neuen Arbeitsmitteln wie Funkgeräten, Apps, Prüfer Wagen Ladung (PWL).

Insbesondere beim neuen Berufsbild der Lokführer und Lokführerinnen SBB Cargo B100 sehen alle den Bedarf, dessen Attraktivität zu steigern, einhergehend mit der Möglichkeit einer höheren Einstufung und Entlohnung. Dazu wird ein Laufbahnmodell eingeführt, in dem sich Lokführerinnen und Lokführer SBB Cargo B100 im Anforderungsniveau F durch Weiterbildung in den nächsten Level und damit ins Anforderungsniveau G entwickeln können.

Diese Neuerungen treten am 1. Januar 2023 in Kraft.

Die wichtigsten Anpassungen für Lokführerinnen / Lokführer SBB Cargo Kat. B100 finden Sie in unserem [Newsletter vom 1. Juni 2022 hier](#).

10. SBB Cargo AG: Automatische Kupplung und gemietete Loks

Die automatische Kupplung, welche in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Bahnen in Erprobung ist, hat noch viele Hürden vor sich. So ist ein automatisches Kuppeln noch lange kein digitaler Zug, mit allen angepriesenen Vorteilen und neuen Nachteilen. Aktuell ist ein grosses Problem, dass die Kupplung am Ablaufberg nicht, während dem Stossen in Schritttempo entkuppelt werden kann. Gerade beim Einzelwagenladungsverkehr wäre die Einsetzbarkeit der Kupplung an Ablaufbergen unausweichlich.

Um ihre Fahrzeugflotte zu erneuern, mietet SBB Cargo 35 moderne Vectron-Lokomotiven ab 2024 um die Altbau-Lokomotiven zu ersetzen. Die Vermietung erfolgt über NorthRail in Zusammenarbeit mit der Schweizer Bank Reichmuth AG, welche die Lokomotiven für acht Jahre an SBB Cargo vermietet. Die Fahrzeuge werden im Siemens Mobility-Werk in München-Allach gefertigt und 2024 ausgeliefert. Die neuen Fahrzeuge sind mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS BL3 ausgestattet.

Der Mietvertrag beinhaltet auch die Instandhaltung der Fahrzeuge, welche somit nicht mehr SBB Cargo durchführt.

11. SBB AG erneuern 150-jähriges Werk in Biel

In Biel sollen auch zukünftig Spezialflotten instandgehalten werden. Deshalb wird das Werk, das schweizweit von Bedeutung ist, nun saniert.

Die SBB wollen ihr fast 150-jähriges Werk in Biel in den kommenden Jahren umfassend erneuern. Der Standort soll künftig verstärkt auf umweltfreundlichere Antriebe ausgerichtet werden. Kostenpunkt: rund 70 Millionen Franken.

Das Werk in Biel ist vor allem für die Instandhaltung von Spezialflotten schweizweit von Bedeutung. Dazu gehören Fahrzeuge, die regelmässig für den Unterhalt von Gleisen und Fahrleitungen, auf Baustellen oder für Messungen eingesetzt werden.

Rund 150 Mitarbeitende sind in Biel tätig. Sie kümmern sich auch um mehrere Flotten von Rangierlokomotiven für den Personen- und Güterverkehr sowie für Industriekunden.



Nun wollen die SBB die Produktionsanlagen in Biel erneuern und die Gebäude für die zukünftigen Aufgaben fit machen, wie das Bahnunternehmen in einer Mitteilung vom Freitag schreibt.

Neben verlängerten Instandhaltungsgleisen sind auch neue Hebe- und Krananlagen sowie Waschvorrichtungen für Fahrzeugteile vorgesehen. Ausserdem werden auch die Heizung und die Abwasserreinigungsanlage erneuert.

Der Baustart ist spätestens für 2026 geplant. 2029 soll die Erneuerung abgeschlossen werden.

Arbeitsplätze sichern

Mit der Investition ins Werk sichern die SBB nach eigenen Angaben langfristig wichtige Arbeitsplätze für die Stadt beziehungsweise die Region Biel.

Das 1877 neben dem Rangierbahnhof Biel gelegene Werk ist mit der Eisenbahnerstadt stark verbunden und blickt auf eine lange Geschichte zurück.

Verschiedene Hallen- und Gebäudeteile – dazu zählen beispielsweise ein Sheddach oder das Eingangsareal – gelten als erhaltenswert. Entsprechend arbeitet die SBB eng mit der städtischen und kantonalen Denkmalpflege zusammen.

12. Stadler AG: Markus Bernsteiner zum neuen Group CEO

Der Verwaltungsrat hat per 1. Januar 2023 Markus Bernsteiner zum neuen Group CEO von Stadler berufen. Peter Spuhler konzentriert sich künftig wieder auf das Amt des exekutiven Verwaltungsratspräsidenten.

Die grossen operativen Herausforderungen und das starke Unternehmenswachstum der letzten Jahre haben Peter Spuhler im Frühjahr 2020 gezwungen, als Group CEO a.i. wieder die operative Führung zu übernehmen. Trotz der Covid-Pandemie und der globalen wirtschaftlichen und geopolitischen Herausforderungen in den letzten zwei Jahren, ist es dem starken Führungsteam von Stadler gelungen, die operative Performance des Unternehmens zu stärken und weiterzuentwickeln. Mit der Nominierung von Markus Bernsteiner zum Group CEO sind die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt.

Markus Bernsteiner (55) ist aktuell stellvertretender Group CEO von Stadler, Executive Vice President der Division Schweiz und leitet die Werke in Bussnang und St. Margrethen als CEO. Er ist seit 1999 für Stadler tätig. Als CEO führte er zunächst das Werk in Bussnang, dann Altenrhein



sowie St. Margrethen, und hatte ab 2018 interimistisch auch die Verantwortung für das Werk in Berlin inne. 2014 war er für die Gründung der Division Components verantwortlich, in der alle internen Zulieferwerke erfolgreich unter einer Führung integriert wurden. Vor seiner Laufbahn bei Stadler war Markus Bernsteiner für die Bühler AG und die Benninger AG tätig. Markus Bernsteiner ist Maschinenmechaniker, Betriebstechniker (HF), hat Weiterbildungen in Betriebswirtschaft (KMU-HSG und AMP-HSG) absolviert und das Executive MBA an der Universität St. Gallen (HSG) abgeschlossen.

Mit der Nominierung von Markus Bernsteiner als Group CEO zieht sich Peter Spuhler in den Verwaltungsrat zurück und konzentriert sich wieder stärker auf die Führung des Strategieprozesses.

Die KVÖV gratuliert zu dieser Ernennung und wünscht viel Erfolg in der neuen Berufung.

13. Rheintalbahn: «Regulärer Betrieb kaum mehr möglich»

Bis zur verspäteten Fertigstellung der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel braucht der Transitgüterverkehr laut der Schweizer Bahnbranche eine linksrheinische Alternative. Wegen der Kapazitätsengpässe drohe eine Rückverlagerung auf die Strasse.

Die Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) sollte eigentlich rasch gesteigert werden. Sie entpuppt sich indes zunehmend als Nadelöhr. Wichtige Ausbauten erfolgen mit viel Verspätung.

Es brauche dringend eine Alternative, weil Baustellen, technische Störungen und unzureichende Umleiterstrecken den Betrieb in einem derartigen Ausmass belasten, dass ein regulärer Güterverkehrsbetrieb kaum mehr möglich ist.

Schon heute überforderten Baustellen das System. Dieses sei derart komplex, dass es nicht mehr beherrschbar sei. Ausweichrouten gebe es derzeit aber keine. So könne man das prognostizierte Wachstum für den Schienengüterverkehr vergessen. Die Folgen für die Güterbahnen, die Kunden und die Klimaziele seien dramatisch.

Es braucht dringend Stabilität

Bereits heute zeigt sich gemäss den Vertretern des Verbandes der verladenden Wirtschaft (VAP), von BLS Cargo, der Hupac AG sowie des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen (NEE) deshalb bei den Verladern die Tendenz zu einer Rückverlagerung auf die Strasse, insbesondere, wenn die Güter zeitnah geliefert werden müssten. Stabilität auf dem Nord-Süd-Korridor sei aber eine Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsverlagerung.

Die Pünktlichkeit der transalpinen Hupac-Züge habe sich von 2016 bis 2022 von 75 auf 51 Prozent verschlechtert. Die durchschnittliche Ankunftsverspätung sei von fünf auf neun Stunden gestiegen. Die Zahl der Zugausfälle habe sich von 7 auf 19 Prozent erhöht.

Die Branche fordert deshalb als erste Massnahme die «rasche Ertüchtigung» der linksrheinischen Strecke Wörth-Lauterbourg-Strassburg. Diese Parallelführung werde dem Baustellenchaos ein Ende bereiten und den Transit-, Import- und Exportverkehr sicherstellen.

Zweite Forderung ist jene nach einem erleichterten Zugang zur Umleiterstrecke via Frankreich. So sollten etwa temporäre Lösungen gefunden werden, damit deutschsprachige Lokführer via Frankreich fahren können.

Zuerst Ersatz, dann Sanierung

Drittens müssten zuerst Umleitungsstrecken betrieblich und bezüglich Infrastruktur so bereitgestellt sein, bevor man auf einem Hauptstreckenabschnitt eine umfassende Sanierung beginne. Und schliesslich gehörten alle Betreiber von Infrastrukturen des Rhein-Alpen-Korridors endlich an einen Tisch. Es brauche zur Absprache und Koordination ein internationales Arbeitsgremium unter Einbezug der Verkehrsministerien der Länder.

Der vertraglich vereinbarte Ausbau der Rheintalbahn sieht ein Upgrade auf vier Spuren vor. 740 Meter lange Züge mit einem Gewicht von 2000 Tonnen sollen die Kapazität der Strecke für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) massgeblich erhöhen.

Das auf 14,2 Milliarden Euro veranschlagte Projekt ist 200 Kilometer lang. Etwas über 60 Kilometer sind fertiggestellt. Bis 2035 ist der viergleisige Ausbau geplant. Bis 2041 sollen die Personenzüge überall auf 250 Kilometer pro Stunde beschleunigen können.

«Rückgrat der Logistik»

Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga räumte bei ihrem Auftritt vor den Vertreterinnen und Vertretern der Bahnbranche ein, dass die internationale Zusammenarbeit nach dem Scheitern der Verhandlungen über ein Rahmenabkommen mit der EU nicht immer einfach sei.

Der Krieg in der Ukraine biete jedoch Gelegenheit für ein Nachdenken darüber, wer die Verbündeten der Schweiz seien, gab die Bundesrätin zu bedenken. Sie betonte, wie wichtig die Bahn auch in sicherheitspolitischer Hinsicht sei. Dies hätten die Ereignisse in der Ukraine gezeigt, wo die Bahn sehr wichtig dabei gewesen sei, Zivilpersonen in Sicherheit zu bringen.

In der Schweiz sei die Bahn für viele Branchen bis heute das Rückgrat der Logistik, betonte Sommaruga weiter. Die Verlagerung der Güter auf die Schiene habe breiten Rückhalt. Der Bundesrat wolle das diesbezügliche Potential der Bahn weiter stärken.

Einige Angebote des Gütertransports auf der Schiene rentierten heute nicht mehr, räumte Sommaruga ein. Für sie sei daher klar, dass es Veränderungen brauche. Sommaruga kündigte an, ihr Departement werde im Herbst eine Vorlage zum Thema in die Vernehmlassung schicken.

14. Neuer Plan für die Sanierung des Hauenstein-Basistunnel

Der Hauenstein-Basistunnel zwischen Tecknau und Olten wird von 2023 bis 2028 komplett saniert. Das hat auch Auswirkungen auf Bahnverkehr. Der neue Sanierungsplan soll das Risiko für Zugausfälle senken.

Planänderung bei den Sanierungsarbeiten des Hauenstein-Basistunnel. Ursprünglich war geplant, dass der zweispurige Hauenstein-Basistunnel während der Bauphase bloss in dem Abschnitt einspurig befahrbar ist, in welchem nachts gearbeitet wird. Im restlichen Tunnel stehen beide Spuren zur Verfügung; die Züge umfahren das gesperrte Gleis via die vier Spurwechsel im Tunnel.



Neu ist geplant, dass zusätzlich während der Schulferien im Sommer eine komplette Spur in der Nacht gesperrt wird. Damit kann die Dauer der Fahrbahnerneuerung von 68 auf 20 Wochen reduziert werden. Während dieser ist das Risiko besonders hoch, dass sich die Freigabe des gesperrten Gleisabschnitts am Morgen verzögert und es zu Zugausfällen kommt.

Gemäss der Erfahrung und Einschätzung der SBB käme es während der über einjährige Bauphase der Fahrbahnerneuerung in etwa drei bis fünf Prozent der Fälle (ca. 10 bis 17-mal) zu Zugausfällen, womit der gesamte Bahnverkehr auf der Linie Basel– Olten während der Morgenspitze massiv betroffen wäre. Die Zuverlässigkeit des ÖV würde darunter stark leiden. Geplante Angebotseinschränkungen werden deshalb ungeplanten Störungen und Ausfällen vorgezogen.

Rund 420 Züge rollen täglich durch den Tunnel

Der Hauenstein-Basistunnel ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen der Region. Der doppelspurige Tunnel ist Teil der Bahnlinie Basel–Olten, eine der Hauptachsen für den Schweizer Güter- und Personenverkehr. Laut den SBB 2019 nutzen im Schnitt täglich rund 100 Güterzüge und 320 Personenzüge den Tunnel.

Die letzten umfassenden Sanierungsarbeiten am Tunnel wurden in den 1980er-Jahren durchgeführt. Um weiterhin einen sicheren und störungsfreien Bahnbetrieb gewährleisten zu können, ist in den Jahren 2023 bis 2028 eine grundlegende Sanierung notwendig.

Bahnersatz mit Bussen für die S9

Während der Sanierung, bei der in der Nacht nur ein Teilabschnitt einer Spur gesperrt ist, werden die Angebotsanforderungen grösstenteils eingehalten, inklusive der weitgehenden Beibehaltung des Bahnbetriebs auf der S9. Für die Arbeiten während der Schulferien im Sommer hat die SBB verschiedene Fahrplankonzepte geprüft, um die Auswirkungen auf das Angebot möglichst gering zu halten.

Die S9 wird in den Randverkehrszeiten, an einzelnen Wochenenden sowie während viermal fünf Wochen während den Schulsommerferien von Ausfällen betroffen sein. Während diesen Zeiten wird ein Bahnersatz mit Bussen angeboten.

15. Neue Bahnstrecken auf der Ost-West-Achse

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates hat eine Motion zum Bau neuer Bahnstrecken auf der Ost-West-Achse beschlossen.

Die Kommission hat sich eingehend mit den Zukunftsaussichten der Bahn beschäftigt. Mit 8 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat sie eine Kommissionsmotion rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn (22.3895) beschlossen, welche den Bundesrat beauftragt, bis 2026 Massnahmen vorzuschlagen, um spätestens bis zum Ende des Jahrzehnts mit der Realisierung von neuen Bahnstrecken zur Verkürzung der

Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen zu beginnen. Die Kommission hält fest, dass das Ziel einer attraktiven und schnellen Fernverkehrslinie auf der Ost-West-Achse seit dem Projekt Bahn 2000 aus dem Jahr 1987 von den eidgenössischen Räten und vom Volk unterstützt wurde. Da die neuen FV-Doppelstockzüge mit Wankkompensation die geplanten schnelleren Kurvengeschwindigkeiten nicht erreichen, bleiben die Fahrzeiten und damit die Anschlussangebote klar unter den Zielvorstellungen. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass das Ziel mit dem Bau neuer Streckenabschnitte erreicht werden soll.

Weiter hat die Kommission ihre Beratungen zu den verbleibenden Differenzen bei der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (21.039) abgeschlossen. Bezüglich einem minimalen unternehmerischen Gestaltungsspielraum bei der Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen (Art. 35a) schlägt die Kommission als Kompromisslösung eine neue klar definierte Ausnahme bei Leistungen ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung vor (11 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung). Auch in der Frage der Gewinnverwendung (Art. 36) beantragt die Kommission eine neue Kompromissformulierung. Die Hälfte des Gewinnes aus den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten, die nicht nach Artikel 32 ausgeschrieben wurden, sowie aus den bestellten Verbesserungen dieser Angebote muss einer Spezialreserve zugewiesen werden, welche nur zur Deckung von Verlusten der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten verwendet werden kann (9 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung).

16. 175 Jahre Eisenbahn – und 170 Jahre Eisenbahngesetz

Mit freundlicher Genehmigung des BAV

Vor 175 Jahren fuhr mit der «Spanisch-Brötli-Bahn» die erste Eisenbahn in der Schweiz. Das Bundesamt für Verkehr beleuchtet im Jubiläumsjahr in den «BAV News» verschiedene Aspekte der schweizerischen Bahngeschichte. In dieser Ausgabe geht es um das Eisenbahngesetz als Basis-Regelwerk für Bau, Betrieb und Weiterentwicklung der Eisenbahn. Fünf Jahre nach Inbetriebnahme der «Spanisch-Brötli-Bahn» setzte das Parlament das erste Eisenbahngesetz in Kraft.

Fünf Jahre nach Inbetriebnahme der «Spanisch-Brötli-Bahn» setzte die Bundesversammlung das erste Eisenbahngesetz in Kraft. Dieses ist bis heute das Basis-Regelwerk für die Bahn, hat aber selbstverständlich im Verlauf der Geschichte unzählige Anpassungen erlebt.

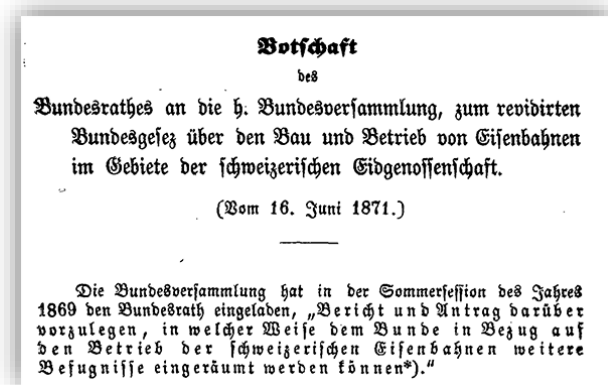
Nachdem sich das Parlament gegen eine Eisenbahn im Staatsbesitz ausgesprochen hatte, überliess es im ersten Eisenbahngesetz von 1852 die Konzessionierung der Privatbahnen den Kantonen. Der Bund hatte nur die Kompetenz, die kantonalen Konzessionen zu genehmigen. Einziger möglicher Ablehnungsgrund war die Verletzung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft. Vorgaben des Bundes gab es nur zu den wesentlichsten technischen Fragen. Geregelt wurde namentlich die Spurweite (4 Fuss 8½ Zoll = 1,435 m). Das war die Grundlage für das heutige Normalspurnetz. Weiter legte der Bund «die Pflicht der Eisenbahnunternehmungen zur Gewährung des Anschlusses untereinander» fest. Überdies hielt er die Bahnen dazu an, Militärtransporte zur Hälfte der niedrigsten von ihnen angewendeten Taxe durchzuführen und sicherte sich die Kompetenzen bei Eisenbahnangelegenheiten im Verhältnis zum Ausland.

Bald wurde klar, dass dem Bund im Eisenbahngesetz mehr Kompetenzen eingeräumt werden mussten. Einerseits, weil sich die Kantone gegen die starken Bahnunternehmen oftmals nicht

durchsetzen konnten und sich verschiedene Bahnen befehdeten. Andererseits, weil mit dem Staatsvertrag zur Gotthard-Bahn der Bund eine aktivere Rolle erhielt.

Das zweite Eisenbahngesetz

Mit dem zweiten Eisenbahngesetz von 1872 übernahm der Bund das Recht der Konzessionerteilung und die Kontrolle über Bau, Betrieb, Tarif- und Rechnungswesen der Eisenbahnen. Er übernahm auch die Funktion der Baubewilligungsbehörde im Eisenbahnwesen («Plangenehmigungen») und eine Aufsichtsfunktion bei der Pünktlichkeit.



Weiter umfasste das zweite Eisenbahngesetz Vorgaben zur technischen Vereinheitlichung, unter anderem der Wagentypen. Während in der Westschweiz das vom Bundesrat als «englisches System» bezeichnete System mit Abteilmwagen zum Einsatz kam (geschlossene Abteile, die nur über eine Aussentür erreichbar waren und keinen Personenfluss im Wagen ermöglichten), waren im Rest des Landes meist Grossraumwagen des «amerikanischen Systems» im Einsatz, die bei den Reisenden deutlich beliebter waren. Der Bundesrat schaffte

die Voraussetzungen, dass nach einer Übergangsphase nur noch letztere zugelassen wurden. In Artikel 29 des Eisenbahngesetzes hielt er fest: «Die Wagen aller Klassen sollen zur Nachtzeit beleuchtet und zur Winterzeit gehörig geheizt, sowie mit Vorkehrungen gegen den Zutritt der Sonnenstrahlen versehen sein.»

Das Eisenbahngesetz wurde mit einer Reihe weiterer Gesetze und Verordnungen ergänzt. Verschiedene davon galten gleichzeitig für die vom Bunde konzessionierten Schiffahrtsbetriebe.

Das dritte Eisenbahngesetz

Das totalrevidierte dritte Eisenbahngesetz wurde am 20. Dezember 1957 verabschiedet und trat am 1. Juli 1958 in Kraft. Es löste nicht nur nach 85 Jahren das Vorgängergesetz von 1872 ab, sondern weitere 15 Bundesgesetze und -beschlüsse im Eisenbahn- und Schiffahrtsbereich. Verschiedene Bestimmungen wurden nun zusätzlich auch für Trolleybus- und Seilbahnunternehmen als anwendbar erklärt.

Nebst vielem anderem wurden 1957 die Vorgaben für die Plangenehmigungsverfahren und die Vorgaben für Kreuzungen von Bahn und Strasse inkl. dem entsprechenden Kostenteiler umfassend revidiert. Das Gesetz legte – nach verschiedenen ad-hoc-Finanzspritzen namentlich in der Kriegs- und Zwischenkriegszeit – auch die Grundlage für eine dauerhafte finanzielle Unterstützung der Bahn durch den Staat.

Rund 40-mal revidiert

Das Eisenbahngesetz von 1957 ist in den Grundzügen weiterhin gültig, doch wurde es rund 40-mal teilrevidiert. Mit der Revision 1995 wurde die Finanzierung wesentlich umgebaut und für sämtliche Verkehrsmittel (Seilbahnen, Schiffe, Busse) vereinheitlicht. Mit der neuerlichen Revi-

sion des Gesetzes 2010 wurden die Finanzierungsregeln im Gesetz auf die Eisenbahninfrastruktur beschränkt. Die Finanzierung des Betriebs von Bahnen, Schiffen und Bussen wurde in das neu gestaltete Personenbeförderungsgesetz überführt. Mit dem Personenbeförderungsgesetz, welches auch die anderen verkehrsmittelübergreifenden Vorschriften übernahm, wurde das Eisenbahngesetz wieder zu einem Gesetz für die Eisenbahn allein.

Zuletzt ist das Eisenbahngesetz 2020/21 substantiell angepasst worden. Mit den Änderungen wurde mehr Transparenz im Eisenbahnsystem geschaffen, der diskriminierungsfreie Zugang der Bahnunternehmen zu den Netzen anderer Bahnen gewährleistet und die Effizienz erhöht. Das Eisenbahngesetz ist damit heute weiterhin das Rückgrat für die Vorschriften, welche einen sicheren, effizienten und international kompatiblen Betrieb der Bahn sicherstellen. Im Fokus stehen der Bau, die Finanzierung und die Planung sowie die Sicherheit der Bahn-Infrastruktur. Für das Funktionieren des gesamten öV-Systems braucht es weitere Gesetze wie das Personenbeförderungsgesetz und das Gütertransportgesetz. Dazu kommt eine grosse Zahl Verordnungen. Die Rechtsentwicklung ist nicht abgeschlossen, nächste Änderungen des Eisenbahngesetzes sind bereits aufgegleist.

17. Mitgliederangebote: Ständige Weiterbildung

Bringen Sie sich auf den neuesten Stand. Erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und / oder Selbstkompetenzen und erhöhen Sie damit Ihre Arbeitsmarktfähigkeit. Zusammen mit unserem Partner Angestellte Schweiz bieten wir für unsere Mitglieder einen ganzen Strauss von Kursen und Seminaren an.



Das Weiterbildungsangebot bringt Sie an den Puls der Arbeitswelt. Der modulare Aufbau der Kurse und Impulsreferate erweitert Ihre Kompetenzen Schritt für Schritt. Sie erhalten konkrete Handlungsempfehlungen

für den Berufsalltag und das nötige theoretische Rüstzeug, um Ihre Kompetenzen im Beruf zu erhalten, zu erweitern oder gezielt zu ergänzen.

Bitte beachte: Auch im zweiten Halbjahr 2022 werden die meisten Kurse (inkl. Tageskurse) weiterhin online durchgeführt. Die Teilnehmer*innen werden jeweils mit der Durchführungsbestätigung informiert.

Schauen Sie sich das ganze Weiterbildungsangebot hier an: weiterbildung@angestellte.ch.

18. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

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

Rechts- beratung KVöV

- **Unentgeltliche Beratung**, Unterstützung und Vertretung für KVöV-Mitglieder in allen Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/>

Privatrechts- schutz

- 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>

Weiter- bildung

neu

- Erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und/oder Selbstkompetenzen und erhöhen Sie damit Ihre Arbeitsmarktfähigkeit. Angebote in Zusammenarbeit mit unserem Partner Angestellte Schweiz.
<https://angestellte.ch/angebote/weiterbildung/>



Kranken- kassen

- 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

- 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

- ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Motorfahrzeugversicherung.
- Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/>

Bank CLER

- Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/>

19. 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.