



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Sozialpartnerschaft
Dienstleistungen
Engagement
Netzwerk

In dieser Ausgabe:

- ❑ Prämien gewinnen: Zweite Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» 2024
- ❑ Führungskraft als Coach? Möglichkeiten und Grenzen
- ❑ Im Oktober: Versand der neuen KVöV-Mitgliederkarte 2025 - 2027

Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentral- vorstand	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident Pensionierte	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik, OR & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter Gdl	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
Präsidenten Regional- gruppen	Mittelland / Jura	René Knubel	rene.knubel@kvoev-actp.ch
	Suisse Romande / Valais	Nicolas Stein- mann	nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch
	Zentral-, Nordwest- schweiz, Tessin	Bettina Fuchs	bettina.fuchs@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Die Führungskraft als Coach? Möglichkeiten und Grenzen

Die Frage, ob gute Führungskräfte auch gleichzeitig gute Coaches sein müssen, wird in der Branche zum Teil kontrovers diskutiert. Dabei steht es ausser Frage, dass Führungskräfte die Förderung und die Entwicklung der eigenen Mitarbeiter als eine wichtige, eine A-Aufgabe, ansehen sollten, die nicht delegierbar ist.

Der Führungskraft als Coach bieten sich viele Möglichkeiten zur individuellen Mitarbeiterförderung, doch sind ihr in der Rolle als Coach auch **enge Grenzen** gesetzt.

Das Wort Coach kommt aus dem Englischen und bedeutet ursprünglich Kutsche. Heute bezeichnet man damit im Englischen einen Trainer beim Sport oder einen Reisebus. Beim Coaching geht es also darum, jemanden (oder ein Team) von einem Punkt zum anderen zu führen.

Coaching bringt Menschen weiter, die Ziele erreichen wollen, aber nicht genau wissen, wie; die produktiver werden wollen oder ganz einfach noch besser werden wollen in dem, was sie tun. Wenn Sie Ihre Mitarbeiter richtig coachen, fördern Sie die Eigenverantwortung und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter. Setzen Sie ihn in die Lage, für eigene Aufgaben auch eigene Lösungen zu entwickeln, so identifiziert sich der Mitarbeiter in wesentlich höherem Masse mit seiner Aufgabe. Es geht jedem Menschen so: Gelingt es, seine Probleme selbstständig zu lösen, steigt das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten. Auch in der Zukunft wird er nun Probleme eher als Aufgaben oder Herausforderungen sehen und sich ihnen mit Selbstvertrauen stellen. Festzustellen bleibt auf jeden Fall, dass Führungskräfte ein gewisses Mass an „Coachingverhalten“ zeigen müssen. Dabei gilt es aber auch, die Grenzen dabei zu erkennen, denn als Führungskraft dürfen Sie nur in beruflichen Themen coachen, während alle anderen, persönlichen Lebensbereiche für Sie tabu sind. In ihrem Führungsverhalten sollen sie den Mitarbeitern spezifische Fähigkeiten vermitteln und Verhaltenshinweise aufzeigen, die diese als neu gelerntes Verhalten direkt in die betriebliche Praxis umsetzen können. Dazu zählen Weiterbildung, Training, Supervision, Training on the Job und Feldtraining. Am ehesten dürfte der Begriff „Training on the Job“ zutreffen. Hier stehen die berufliche Relevanz und die Anliegen des Mitarbeiters in seinem Fachbereich im Mittelpunkt. Die Führungskraft ermittelt Weiterbildungsbedarf und eventuell brachliegendes Potential. Persönliche Förderung, Hilfe bei privaten Konflikten und bei der Karriereplanung treten in den Hintergrund.

Erlaubnis als Voraussetzung

Sehr wichtig hierbei ist, dass die **Mitarbeiter** Ihnen dieses **Coaching** auch „erlauben“, d.h. der Mitarbeiter muss freiwillig mit Ihnen in den Coachingprozess gehen. Ist diese Einstellung nicht gegeben, ist ein Misserfolg bereits vorprogrammiert.

Der Mitarbeiter braucht also ein Motiv und dazu die entsprechende Einsicht und Motivation. Erst dann kann ein Coach helfen, weiterzukommen.

Themen, bei denen Sie als Führungskraft coachen können:

- ❑ Vermittlung und Fördern von Wissen, Fähigkeiten und Kenntnissen, so z.B. Fach- und Produktwissen, Markt und Kundenkenntnisse und Organisationsabläufe.
- ❑ Entwickeln, Coachen und Trainieren von Fähigkeiten über z.B. Verkaufsgespräche und Produktpräsentationen, sowie die Vertiefung und Implementierung von Trainingsmaßnahmen.

- ❑ Korrekturen am Verhalten oder an Arbeitstechniken.

Neue KVöV Mitgliederkarte – neue Aktion «Mitglieder werben Mitglieder»

Auch an unsere Mitglieder bei der BLS und SOB – bitte unterstützt uns bei der Mitgliederwerbung.

Bis Mitte Oktober erhalten unsere Mitglieder ihre neue Mitgliederkarte 2025 – 2027. Zusammen mit dem Versand laden wir euch ein, wieder an unserer Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» mitzumachen und erneut – wie schon im Frühsommer—für jedes geworbene Neumitglied Prämien zu gewinnen. Details dazu im *Artikel* 2 unten. Zum Voraus herzlichen Dank für euer Mitmachen und viel Erfolg beim Werben!



Wahlen 2024 für den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB

Der KVöV ist sehr zufrieden mit dem Resultat der Wahl der Personalvertretung im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB für die Amtszeit 2025–2028: Unser Kandidat und bisheriger Stiftungsrat **René Knubel**, wurde wieder gewählt. Der SEV verliert einen Sitz. Neu dafür ist Frau Anina Döbeli von I-EN-EFF in den Stiftungsrat gewählt worden.

Pensionskasse SBB

Nach der Veröffentlichung des Wahlergebnisses läuft bis am 24. September 2024 eine Einsprachefrist gemäss Wahlreglement Artikel 14. Wenn keine Einsprache eintrifft, wird das definitive Ergebnis am 26. September 2024 publiziert.



Herzliche Grüsse und schöne Herbsttage.

Markus Spühler
Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe	5
2. Neue KVöV-Mitgliederkarte 2025 - 2027	6
3. Zweite Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» 2024.....	7
4. André Wyss wird neues Verwaltungsratsmitglied der SBB	7
5. Armin Weber wird neuer CEO der SOB.....	8
6. SBB Cargo: Mit Strom aufs Anschlussgleis	9
7. SZU vergibt Grossauftrag für Sicherungsanlagen neu an Stadler Rail	9
8. Stadler Rail beliefert die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn	10
9. SOB: Test für Fahrassistenz	11
10. SBB Transportpolizei führt Bodycams ein.....	12
11. Bahnverkehr in der Westschweiz wird nun in Renens gesteuert.....	13

12. BAV aktualisiert Planungsgrundlagen für Bahn-Ausbau	14
13. BAV: Erfolgreicher Einsatz für leisere Züge	15
14. Mobilität rund um den Luzerner Bahnhof neu organisieren	16
15. Herausfordernde Verfahren für Eisenbahn-Grenzbetriebsstrecken.....	17
16. Strengere Sicherheitsanforderungen für Bahntunnel.....	18
17. Generali – neuer Webauftritt – gleiche Mitgliederleistungen	20
18. Krankenkassen: Weniger Rabatte auf Zusatzversicherungen ab 2025	20
19. Weiterbildung - Angebot 2024 unseres Partners Angestellte Schweiz.....	21
20. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert.....	22
21. Impressum und Hinweise.....	23
22. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick	24

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



Herbstanlass Regionalgruppen Mittelland /
Jura und Suisse Romande / Valais

Flottenstrategie und Buselektrifizierung der Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Bitte Termin schon vormerken

Mittwoch,
30. Oktober 2024
Verkehrsbetriebe Biel / Bi-
enne



Anlass RG Zürich / Ostschweiz

Besuch der ZSG-Werft in Zürich

Bitte Termin schon vormerken

Mittwoch,
6. November 2024
Zürich



Anlass RG Romandie / Valais

«Krisenbewältigung am Beispiel der Entgleisung im Gotthard-Tunnel»

Referent: Elmar Burgener, Leiter SBB Infra-
struktur Betriebsführung

Bitte Termin schon vormerken

Donnerstag,
14. November 2024
Parc du Simplon SBB
Renens



Nationaler Anlass CH 2/2024

Referent: Peter Kummer, Leiter Infrastruk-
tur SBB und Konzernleitungsmitglied

Bitte Termin schon vormerken

Mittwoch,
13. November 2024
Bern



DV-Anlass 2025

«Strategie Rollmaterial SBB Infrastruktur – Schwerpunkt Dekarbonisierung»

Referent Michel Godinat, SBB Infrastruktur
Bitte Termin schon vormerken

Mittwoch,
4. Juni 2025



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

2. Neue KVÖV-Mitgliederkarte 2025 - 2027

In der ersten Hälfte Oktober werden Sie Ihre neue KVÖV-Mitgliederkarte per Postversand erhalten. Die bisherigen Karten sind noch bis Ende 2024 gültig.

Ihre neue Mitgliederkarte ist wieder in der bewährten «Schmetterlingsform» gestaltet. Sie können sie ganz einfach ablösen und zusammenlegen. Wir haben das Design leicht angepasst und auf der Ausweiskarte die E-Mail-Adresse des KVÖV vermerkt, ebenso die Telefonnummern für Rechtsauskünfte.

Für viele Dienstleistungen und Angebote werden Sie im Kontakt mit dem Anbieter Ihre auf dem Ausweis vermerkte Mitgliedernummer benötigen. Bewahren Sie den Ausweis also sicher auf.

Wichtig:

Sollten Sie nach dem 20. Oktober noch keine neue Mitgliederkarte erhalten haben, melden Sie sich bitte per Mail an info@kvoev-actp.ch mit dem Betreff «Ausweis nicht erhalten». Dies könnte der Fall sein, falls Sie letzthin umgezogen sind und wir noch Ihre alte Postadresse gespeichert haben.

So wird die neue Ausweiskarte aussehen:

 <p>Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP Association des cadres des transports publics ACTP www.kvoev.ch www.actp.ch</p> <p>Mitgliederkarte Carte de membre Tessera di socio</p> <p>Vorname Name Doppelname No. 812 345</p>	<p>Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Association des cadres des transports publics Postfach / Case postale 3001 Berne <i>Association des cadres des transports publics</i></p> <p>Information info@kvoev-actp.ch Rechtsauskunft +41 62 836 00 00 info@cooprecht.ch Conseil juridique +41 21 641 61 20 info.fr@cooprecht.ch Protezione giuridica +41 91 825 81 80 info.it@cooprecht.ch</p> <p>www.kvoev-actp.ch/</p>
--	---

3. Zweite Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» 2024

Zusammen mit dem Versand der neuen Mitgliederkarte laden wir Sie ein, bei unserer zweiten Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» 2024 mitzumachen und Prämien zu gewinnen.

Mit dem Versand der neuen Mitgliederkarten -siehe vorherigen Artikel- erreichen wir alle unsere Mitglieder. Wir nutzen das und laden alle Mitglieder ein, wiederum neue Mitglieder zu werben und Prämien zu gewinnen.

Für jedes Neumitglied erhalten Sie wieder CHF 60. Wenn Sie gleich 3 und mehr Neumitglieder werben, erhalten Sie zusätzliche einen Bonus von CHF 60. Für das Neumitglied andererseits übernimmt der Kaderverband den Mitgliederbeitrag bis zum 30. Juni 2025 – so gewinnen beide. Entsprechend auch der Slogan «win – win» für diese «Mitglieder-werben-Mitglieder»-Aktion.



Die Aktion dauert vom Oktober bis zum 30. November 2024, sodass Sie Ihre Werbepremie(n) noch vor Weihnachten 2024 erhalten werden.

Wie üblich schalten wir auf unserer Website alle Informationen zur Aktion, zusammen mit unserem Werbevideo und dem Fact-Sheet auf, damit Sie erfolgreich werben können.

Wir danken schon jetzt für Eure Mitwirkung bei der Aktion und wünschen viel Erfolg beim Werben.

4. André Wyss wird neues Verwaltungsratsmitglied der SBB

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 21. August 2024 die Wahl von André Wyss in den Verwaltungsrat der SBB gutgeheissen. Wyss soll an der Generalversammlung der SBB im April 2025 als Mitglied des Verwaltungsrats gewählt werden und im Jahr 2026 das Präsidium von Monika Ribar übernehmen.

André Wyss (1967) ist Schweizer und lebt in Bottmingen (BL). Er ist seit 2018 CEO des international tätigen Schweizer Bau- und Immobiliendienstleisters Implenia. Zudem ist Wyss Verwaltungsrat der Ina Invest AG und Mitglied des Gesellschafterrats der E. Merck KG.

André Wyss absolvierte nach seiner Lehre als Chemikant ein Wirtschaftsstudium an der Höheren Wirtschafts- und Verwaltungsschule und bildete sich an der Harvard Business School weiter. Vor seinem Wechsel zu Implenia war Wyss in der Konzernleitung von Novartis tätig, wo er zuletzt die weltweite Produktion und alle zentralen Services mit rund 40 000 Mitarbeitenden führte sowie weitreichende internationale Erfahrungen sammelte. Er verfügt über ein profundes Verständnis der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Schweiz und bringt somit alle Voraussetzungen für seine neue Aufgabe bei der SBB mit.



André Wyss, neuer designierter VR SBB

Wahlverfahren und Nachfolge

Die Generalversammlung wählt die Mitglieder des Verwaltungsrates der SBB AG und das Präsidium jeweils für eine Dauer von zwei Jahren. Als Alleinaktionär der SBB nimmt der Bund die Befugnisse der Generalversammlung wahr. Die amtierende Verwaltungsrätin Véronique Gigon wird ihr Mandat per Generalversammlung 2025 niederlegen. SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar scheidet aufgrund der Amtszeitbeschränkung von zwölf Jahren an der Generalversammlung 2026 aus dem Amt aus.

Um die Nachfolge von Monika Ribar nahtlos sicherzustellen, wurde frühzeitig durch den Bund ein Findungsprozess durchgeführt, aus dem André Wyss als geeignete Person hervorging. Der Verwaltungsrat der SBB hat an seiner ausserordentlichen Sitzung vom 12. August 2024 beschlossen, dem Bundesrat die Wahl von André Wyss zu beantragen.

Bei Implenia wird er seine Tätigkeit per Ende März 2025 beenden. Wyss wird an der ordentlichen Generalversammlung der SBB im April 2025 als Mitglied des Verwaltungsrats gewählt werden und soll im Jahr 2026 das Präsidium übernehmen. Während eines Jahres wird er gemeinsam mit Monika Ribar im Verwaltungsrat tätig sein und sich dabei auch auf die Übernahme des Präsidiums vorbereiten.

5. Armin Weber wird neuer CEO der SOB

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) hat Armin Weber zum neuen CEO gewählt. Der 49-Jährige leitet aktuell den Fernverkehr der SBB und ist Mitglied der Geschäftsleitung Markt Personenverkehr.

Armin Weber, aktuell Leiter Fernverkehr der SBB AG, wird per 1. März 2025 neuer CEO der SOB AG als Nachfolger von Thomas Küchler, der in Pension geht.

Der KVöV gratuliert zur Wahl und ist mit Benedikt Würth, Verwaltungsratspräsident der SOB, überzeugt, dass die Positionierung der SOB als innovatives und kunden-orientiertes Bahnunternehmen mit Armin Weber weiter gestärkt wird.



Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Armin Weber und seinem Führungsteam und bedanken uns gleichzeitig bei Thomas Küchler für die grosse Unterstützung.

6. SBB Cargo: Mit Strom aufs Anschlussgleis

Die SBB hat sich mit der Ambition «Klimaneutrale SBB» das Ziel gesetzt, bis 2030 die Emissionen von Treibhausgasen gegenüber 2018 zu halbieren und bis 2040 weitgehend klimaneutral zu werden. Deshalb soll auch die Nahzustellung im Schienengüterverkehr emissionsfrei werden. Heute verursacht die Flotte der SBB-Rangierloks jährlich rund 10'000 Tonnen an Treibhausgasemissionen. Dies entspricht den jährlichen Treibhausgasemissionen von rund 770 Privatpersonen in der Schweiz. SBB Cargo will jetzt die Weichen für den Wechsel auf emissionsfreien Antrieb stellen, mit dem neu lancierten Projekt «Betriebserprobung vollelektrische Rangierlokomotiven». Der Titel deutet es an: Es werden nicht direkt neue Lokomotiven beschafft, vielmehr werden über die nächsten vier Jahre neue Fahrzeuge von verschiedenen Herstellern eingesetzt, um die technische und betriebliche Machbarkeit zu erproben.

Die rund 1500 privaten Firmenanschlüsse ans Schienennetz gelten als Schnittstelle zum umweltschonenden Güterverkehr. Die Waren werden jedoch meistens von Rangierlokomotiven abgeholt und gebracht, die noch mit Diesel angetrieben werden. Mit einem neuen Projekt stellt «SBB Cargo» jetzt die Weichen für den Wechsel auf elektrische und mit Batterie betriebene Rangierlokomotiven.

Im Güterverkehr hat die Bahn dank dem hohen Elektrifizierungsgrad einen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassentransport. Ganz am Anfang und Ende der Strecke gibt es jedoch eine Lücke im ökologischen Angebot. Auf dem letzten Streckenabschnitt zu Firmen und Logistikzentren müssen oft auf den rund 1500 Anschlussgleisen Dieselloks eingesetzt werden. Dafür hat die SBB Cargo AG unter anderem 44 Diesel-Fahrzeuge des Typs Am 843 zur Verfügung. Diese sind aufgrund ihres anspruchsvollen Lastprofils schwierig zu elektrifizieren. In sechs Jahren sollen diese dennoch mit Lokomotiven ersetzt werden, die sowohl mit Strom aus einer Fahrleitung als auch autonom mit Batterie fahren können.

Der Markt von batteriebetriebenen Rangierlokomotiven ist im Aufbau. Die SBB rechnen mit drei bis vier Fahrzeugen, die im Projektfenster bis Anfang 2028 getestet werden können. Bevor ein Kauf in Frage kommt, müssen die Fahrzeuge beweisen, dass sie den Anforderungen des Alltags gewachsen sind. Bei der Technik geht es darum, dass genügend Energie und Leistung bei unterschiedlichen Steigungen, Geschwindigkeiten oder Anhängelasten verfügbar ist. Und im Betrieb muss sich zeigen, ob die Lokomotiven typische Arbeitstage an den ausgewählten Standorten bewältigen können. Von der verfügbaren Kapazität der Batterie in verschiedenen Alltagssituationen hängt ab, ob, wo und wie lange sie zwischendurch nachgeladen werden müssen.

7. SZU vergibt Grossauftrag für Sicherungsanlagen neu an Stadler Rail

Die SZU modernisiert ihre Infrastruktur. Ursprünglich hat sie dafür Siemens einen 57-Millionen-Franken-Auftrag erteilt. Doch die inländische Konkurrenz hat sich gewehrt – mit Erfolg.

«Pünktlicher, bequemer und schneller» - so das Motto der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) für ihr Modernisierungsprogramm «SZU_4.0. Ein Baustein dazu ist die netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen.

Erneuert werden müssen in diesem ersten Schritt die Leittechnik und die Stellwerke im gesamten Netz. Dafür hat die SZU vor einem Jahr an Siemens einen Direktauftrag in Höhe von 57 Millionen Franken vergeben, um Zeit zu sparen. Doch haben Konkurrenten gegen die Direktvergabe Einsprache erhoben. Daraufhin hat die SZU beschlossen, ein Submissionsverfahren einzuleiten und einen Teil des Auftrags neu zu vergeben, da die Vergabe zu diesem Zeitpunkt noch nicht rechtsgültig war.

Während es für die Leittechnik keine sinnvolle Alternative für das Siemens-System «Ittis» gebe, gelte dies nicht für die Stellwerke. «Die Firmen Hitachi, welche die Bahntechnik-Sparte von Thales übernommen hat, und Stadler Rail bieten durchaus Konkurrenz», sagt Reto von Planta, Infrastruktur-Chef der SZU.

Erhalten hat den Zuschlag nach der Neuvergabe nun die Firma Stadler Signalling AG aus Wallisellen. Zum Entscheid führten neben den Kosten auch die Qualität. Die SZU und die Stadler Signalling AG werden die nächsten zehn Jahre zusammenarbeiten. Für den weiterhin bestehenden Auftrag an Siemens zur Bereitstellung der Leittechnik geht die SZU von Kosten von über rund 4,5 Millionen Franken aus.

Eineinhalb Jahre verloren

Durch die Neuausschreibung und das damit verbundene Submissionsverfahren hat die SZU allerdings rund eineinhalb Jahre Zeit verloren. Noch ist die Vergabe des Zuschlags nicht rechtskräftig. Die SZU warte jetzt die 20-tägige Einsprachefrist ab. Danach werde der Vertrag mit den Lieferanten finalisiert und unterzeichnet, teilt von Planta mit.

8. Stadler Rail beliefert die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn

Stadler Rail fertigt für die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn bis zu 27 Triebzüge im Gesamtwert von 235 Millionen Franken. Das neue Rollmaterial soll die alte Flotte der Sihltalbahn ersetzen, ausbauen und einen dichteren Taktfahrplan ermöglichen.



Aktuelle doppelstöckige Komposition der Sihltalbahn

Die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn bestellt bei Stadler Rail 17 dreiteilige Personentriebzüge und ein Ersatzteilpaket. Der Auftrag umfasst zudem die Option auf bis zu 10 weitere Fahrzeuge. Der Gesamtwert beträgt 234.65 Millionen Franken.

Die Züge ersetzen die bisherigen acht primär doppelstöckigen Zugskompositionen, die im Moment auf der Sihltalbahn S4 zwischen Zürich HB und Sihlwald eingesetzt werden und nach teilweise über 30 Jahren ersetzt werden müssen.

«Mit den neuen Zügen verabschieden wir uns bewusst von den Doppelstockwagen», so Raphael Wettstein, Leiter Bereich Rollmaterial und Mitglied der Geschäftsleitung. «Untersuchungen haben gezeigt, dass einstöckige Züge auf dem SZU-Streckennetz mit den kurzen Haltestellenabständen ein schnelleres Ein- und Aussteigen ermöglichen. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt für einen effizienten und pünktlichen Betrieb». Zudem sind die Distanzen zwischen den einzelnen Stationen auf dem Streckennetz gering, was zur Folge hat, dass sich die Passagiere durch die kurze Fahrt häufig gar keinen Platz im oberen Stock suchen.

9. SOB: Test für Fahrassistenz

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) will den teilautomatischen Fahrbetrieb aufnehmen. Der Test erfolgt in Regionalzügen auf der Strecke zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg im Kanton Schwyz. Im Normalspurnetz ist die SOB laut eigenen Aussagen das erste Bahnunternehmen, welches ein Fahrassistenzsystem im laufenden Betrieb einsetzen will.

Starten soll der Versuchsbetrieb mit Passagieren ab Herbst, sofern das Bundesamt für Verkehr die nötige Bewilligung erteilt. «Geplant ist, dass das Lokpersonal der SOB das Fahrassistenzsystem aktivieren kann», sagt Patrick Zanchetta, Leiter des Bereichs Bahnautomation bei der Schweizerischen Südostbahn, auf Anfrage von Radio SRF. Er bestätigt damit einen entsprechenden Bericht der «Neuen Zürcher Zeitung».

Verantwortung bleibt beim Lokpersonal

«Wird die Assistenz aktiviert, übernimmt der Rechner die Einstellung der Geschwindigkeit», sagt Zanchetta. «Vergleichbar ist dies mit dem Abstands-Tempomaten eines modernen Autos.» Der Zug stoppe damit automatisch bei entsprechenden Signalen auf dem Schienennetz oder bei den vorgesehenen Haltestellen. Wer hinter der Fahrassistenz, indessen Sparpläne vermutet, liegt laut SOB falsch. «Bei der SOB gibt es keine Projekte, die führerloses Fahren im Fokus haben», sagt Patrick Zanchetta. «Unser Ziel ist es, die Vor- und Nachteile eines solchen Systems auszuloten».



Das Lokpersonal sei allerdings immer anwesend. «Der Lokführer ist immer in der Verantwortung. Er kann jederzeit eingreifen».

In den nächtlichen Betriebspausen hat die SOB laut der «NZZ» diese Art Autopilot bereits getestet. Nun soll die Fahrassistenz bald im Betriebsmodus zum Einsatz kommen. Auf der rund 20 Kilometer langen Strecke zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg. Einem Eisenbahn-Abschnitt, den die SOB selbst gebaut hat.

Zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg testet die SOB teilautomatische Züge

Der Fahrgast soll davon nichts merken. Zanchetta: «Das Verhalten des Systems ist sehr ähnlich wie die Fahrweise des Lokpersonals». Vielmehr wolle man herausfinden, welche Auswirkungen

die Steuerung durch den Computer auf den Fahrplan habe. Ob gewisse Reservezeiten beispielsweise verkürzt werden könnten, was zusätzliche Kapazitäten für weitere Fahrten freimachen würde. «Uns interessiert aber auch, wie das Lokpersonal auf das System reagiert».

10. SBB Transportpolizei führt Bodycams ein

Ab September 2024 setzt die Transportpolizei der SBB schweizweit Bodycams ein. Die Bodycams sollen bei Konflikten deeskalierend wirken und so zur Sicherheit von Reisenden und Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr beitragen.

Die Transportpolizei steht mit über 200 Polizistinnen und Polizisten schweizweit auf Arealen des öffentlichen Verkehrs und in Zügen im Einsatz. Darüber hinaus sorgt sie jährlich bei über 500 Grossveranstaltungen und Sportanlässen (Stand 2023) für Sicherheit und Ordnung im Bahnumfeld. Die Sicherheit der Reisenden und Mitarbeitenden hat dabei oberste Priorität.

Regelmässige Kundenzufriedenheitsumfragen zeigen, dass das Sicherheitsempfinden im Bahnumfeld höher ist als im übrigen öffentlichen Raum. Die generelle Sicherheitslage in den Zügen und Bahnhöfen ist

gesamtschweizerisch stabil. Gesellschaftliche Entwicklungen machen jedoch nicht Halt vor den Bahnhöfen und Zügen.

Um die Sicherheit von Kundinnen und Kunden und Mitarbeitenden weiter zu erhöhen, führt die Transportpolizei ab September 2024 Bodycams für Polizistinnen und Polizisten ein. Jede Patrouille wird mit mindestens einer Bodycam ausgestattet. Insgesamt werden 100 Bodycams beschafft.

Einsatz von Bodycams

Der Einsatz dieser Technologie ist ein wichtiger Schritt zur Modernisierung der Ausrüstung der Polizistinnen und Polizisten im täglichen Präsenz- und Interventionsdienst. Bodycams dienen der Abschreckung von potenziellen Täterinnen und Tätern, der Deeskalation von Konflikten und, wenn nötig, der Aufzeichnung zur Beweissicherung. Die Bodycam zeichnet nicht durchgehend auf, sondern wird einsatzbezogen durch die Polizistinnen und Polizisten der Transportpolizei ausgelöst, was für das Gegenüber deutlich erkennbar ist. Die Polizistinnen und Polizisten kündigen die Aktivierung der Bodycam jeweils mündlich an, sofern es die Situation erlaubt. Bei Aktivierung blinken die drei Front-LED rot und ein Signalton ertönt. Auch die zu kontrollierende Person kann die Aktivierung der Bodycam verlangen.



*Eine Polizistin der Transportpolizei mit Bodycam an ihrer Weste.
Quelle: SBB CFF FFS*

Datensicherung und Datenschutz

Die aufgezeichneten Videodaten werden auf Servern der SBB in der Schweiz gesichert. Zugriff auf diese Aufnahmen haben ausschliesslich spezialisierte Fachkräfte der Transportpolizei zu Beweis Zwecken. Eine manuelle Bearbeitung oder Löschung der Aufnahmen ist nicht möglich. Nach 100 Tagen werden die Daten automatisch gelöscht, sofern keine Editionsverfügung der Untersuchungsbehörde zur Herausgabe der Daten vorliegt. Jede Löschung wird dokumentiert.

11. Bahnverkehr in der Westschweiz wird nun in Renens gesteuert

Seit 4 Uhr am 1. September 2024 wird der gesamte Bahnverkehr in der Westschweiz von der neuen Betriebsleitzentrale (BZ West) in Renens gesteuert, die in einem der drei Gebäude des regionalen Hauptsitzes der SBB untergebracht ist. Der Übergang vom alten zum neuen Zentrum verlief reibungslos.

Ab 4 Uhr morgens wurde die Verkehrsleitung der SBB vom alten Standort in Lausanne in den eigens dafür errichteten Neubau in Renens verlegt. Der Umzug verlief reibungslos. In den letzten Monaten wurden zahlreiche Tests durchgeführt, um sicherzustellen, dass dieser Vorgang keine Auswirkungen auf die Kunden und den Bahnverkehr hat.

Das dritte SBB-Gebäude im Parc du Simplon in Renens beherbergt nun die rund 400 Mitarbeitenden der Betriebszentrale, der technischen

Dienste, der Koordination und der Kundeninformation, die bisher in Lausanne angesiedelt waren, sowie die Schulungsräume. Das Erdgeschoss wird für die Vermietung von Räumen für das Handwerk zur Verfügung stehen. Damit sind endlich über 1400 SBB-Mitarbeitende aus allen Abteilungen für die Romandie am neuen Hauptsitz in Renens wieder vereint.

Um diesen strategischen Schritt für die Bahn in der Westschweiz so gut wie möglich vorzubereiten (es ist das erste Mal, dass eine Betriebszentrale in ihrer Gesamtheit umgezogen ist), wurden in den neuen Räumlichkeiten Testsitzungen durchgeführt: Seit Mitte Mai haben die Verkehrsverantwortlichen mehrere reale Tests auf den neuen Anlagen durchgeführt.

Die Architektur des Gebäudes wurde so gestaltet, dass es den spezifischen Kriterien seiner Funktion gerecht wird: So wurden die Treppenhäuser und Aufzüge auf den Giebeln geplant und gebaut, um eine große zentrale Plattform für alle Mitarbeiter zu bieten, die in der Verkehrssteuerung tätig sind, wobei der Abstand zwischen den Stützen durch die Größe der speziellen Arbeitsplätze definiert wird. Auch die Breite des Gebäudes wurde genau nach den Bedürfnissen der Einsatzzentrale angepasst.



Die neue Betriebsleitzentrale, BZ West, in Renens. Quelle: SBB CFF FFS

Dieses Bauwerk ist das letzte Gebäude im SBB-Teil des Simplon-Park-Quartiers. In diesem neuen Stadtteil, der an die Turnhalle Renens angrenzt, befinden sich rund 270 Wohneinheiten, Verwaltungsflächen, Geschäfte, Handwerk und der Hauptsitz der Schweizerischen Bundesbahnen in der Westschweiz. Rund 270 Millionen Franken hat die SBB in dieses Quartier investiert, davon 85 Millionen Franken für den Neubau der Gebäude- und Betriebszentrale.

Die Verkehrsverantwortlichen in der Betriebszentrale Renens sorgen dafür, dass der Schienenverkehr 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche reibungslos abläuft. Sie sorgen für die Sicherheit des Verkehrs, die Pünktlichkeit der Züge und ergreifen Maßnahmen, wenn es zu Störungen kommt. Sie sind die Schutzengel der Bahnen in der Westschweiz. Die Betriebszentrale Renens bewirtschaftet mehr als 800 Kilometer Bahnstrecken, täglich verkehren rund 2500 Züge.

12. BAV aktualisiert Planungsgrundlagen für Bahn-Ausbau

Das BAV erarbeitet derzeit die nächste Vorlage zum Bahn-Ausbau (Botschaft 2026). In diesem Zusammenhang hat es die Planungsgrundlagen sowie den Leitfaden zur Kostenmethodik aktualisiert. Um den Prozess möglichst transparent zu gestalten, macht das BAV die aktualisierten Unterlagen auf [seiner Internetseite zugänglich](#).



Das BAV ist im Auftrag des Parlaments daran, für das Jahr 2026 die nächste Botschaft zum Bahn-Ausbau zu erstellen. In dieser werden nebst einer Aktualisierung der laufenden Ausbauprojekte Massnahmen für die Konsolidierung des Angebotskonzepts mit Zeithorizont 2040 im Vordergrund stehen. Mit dem Fortschreiten der Arbeiten hat das BAV nun die bisherigen **Planungsgrundlagen vom Februar 2023 aktualisiert und verfeinert**. Dies war insbesondere in Bezug auf die Bewertungskriterien für neue Ausbau-Projekte notwendig, damit diese Bewertungen mit einheitlichen Kriterien nachvollziehbar und transparent vorgenommen werden können. Gemäss den verfeinerten Planungsgrundlagen werden die Projekte in Bezug auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis, auf den Beitrag zum Abbau von Nachfrage-Überlasten, auf die Übereinstimmung mit der Perspektive BAHN 2050 sowie bezüglich der Auswirkungen auf Bodennutzung und Schutzgebiete geprüft.

Weiter erläutert das BAV in den aktualisierten Grundlagen wichtige Eckwerte des Planungsprozesses (Inhalte und Ziele, Vorgehens- und Terminplan, Organisation und Rollen). Es stellt zudem den verkehrs- und finanzpolitischen Rahmen dar sowie den Handlungsbedarf im bisher geplanten Angebotskonzept 2035 hinsichtlich Produzierbarkeit, Fahrbarkeit, Rollmaterial und zusätzlicher Infrastruktur.

Aktualisierung des Leitfadens zur Kostenmethodik

Das BAV hat zudem den 2016 in Kraft gesetzten Leitfaden zur Kostenmethodik überprüft und aktualisiert. Mit diesem können die Infrastrukturbetreiberinnen für die Planung von Ausbauten im Auftrag des BAV die erwarteten Kosten ermitteln. Die Auswertung von Projekten aus dem Ausbauschnitt 2035 zeigt, dass die angestrebte Stabilität der Endkosten nicht immer erreicht wurde. Weil die Infrastrukturbetreiberinnen die Grundkosten oder die Risikozuschläge unterschätzt haben, kam es zu Kostensteigerungen. Vor diesem Hintergrund hat das BAV den Leitfaden Kostenmethodik überarbeitet und präzisiert. Der aktualisierte Leitfaden gilt ab sofort. Er ist folglich bei allen Studien und Projekten anzuwenden, die für die Botschaft 2026 im Auftrag des BAV erarbeitet werden.

13. BAV: Erfolgreicher Einsatz für leisere Züge

Die Massnahmen des Bundes für leisere Züge zahlen sich aus. Die Anwohnerinnen und Anwohner von Bahnstrecken sind heute sogar einer deutlich tieferen Lärmbelastung ausgesetzt, als einst in den Schutzzielel angepeilt wurde. Das geht aus dem neusten Monitoring-Bericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) hervor.

Die im Jahr 2023 gemessenen Lärmpegel sind mehrheitlich vergleichbar mit denen des Vorjahres. Nach den deutlichen Pegelreduktionen ab 2020 (faktisches Verbot sämtlicher, auch ausländischer Güterwagen mit Grauguss-Bremsen) ist eine Verstetigung der Messwerte festzustellen. Bei allen Messstationen liegen die Emissionswerte heute deutlich unter den Emissionen, die im Rahmen der Lärmsanierung als Ziel festgelegt wurden:



SBB Cargo Spezialzug «Tour de Suisse» 2010. Quelle: SBB CFF FFS, Gian Vaitl

- ❑ Güterzüge sind heute rund 10 dB(A) leiser als zu Messbeginn 2003. Das entspricht einer Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke.
- ❑ Personenzüge sind heute rund 6 dB(A) leiser als zu Messbeginn 2003. Das entspricht einer Reduktion der wahrgenommenen Lautstärke um ein Drittel.
- ❑ Bei den Personenzügen liegen die Vorbeifahrtspegel im täglichen Betrieb in der Regel unter den Grenzwerten für neu zugelassenes Rollmaterial. Dies trifft seit dem Jahr 2020 auch für einen überwiegenden Teil der Güterwagen zu.

Dennoch wird das Programm zu Gunsten eines anwohnerverträglichen Bahnverkehrs noch nicht abgeschlossen. Wenn die Zugszahlen zukünftig wie erwartet steigen, ist mittelfristig wieder mit einer leichten Zunahme der Lärmpegel zu rechnen. Deshalb werden insbesondere Forschungsarbeiten für Innovationen im Bereich der Lärmbekämpfung weiterhin vom Bund unterstützt.

14. Mobilität rund um den Luzerner Bahnhof neu organisieren

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern werden künftig doppelt so viele Menschen rund um den Bahnhof unterwegs sein. Um dies zu bewältigen, muss das Bahnhofsumfeld als grösste Zentralschweizer Mobilitätsdrehzscheibe neu geplant werden. Der Kanton und die Stadt Luzern haben dafür eine Projektvereinbarung für einen gemeinsamen Masterplan unterzeichnet. Grundlage bilden die von der Stadt Luzern durchgeführte Testplanung und die anschliessend vom Kanton erarbeitete gesamtverkehrliche Überprüfung der Testplanungsergebnisse. Der aktuelle Planungsstand sieht unter anderem eine Vereinfachung der Knoten am Bahnhofplatz, neue Bus-Hubs und eine öV-Achse auf der Zentralstrasse vor.

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) macht aus dem heutigen Kopfbahnhof eine zeitgemässe Mobilitätsdrehzscheibe und ermöglicht neue, häufigere und schnellere Verbindungen – in der S-Bahn genauso wie im Fernverkehr. Der DBL ist das Schlüsselprojekt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Luzern und der ganzen Zentralschweiz. Heute ist das Luzerner Bahnsystem voll ausgelastet, neue Verbindungen sind nicht mehr möglich. Ein Viertelstundentakt in der S-Bahn oder der vollständige Halbstundentakt im Fernverkehr können erst mit dem Durchgangsbahnhof realisiert werden. Profitieren werden alle Regionen des Kantons Luzern.

Weichen stellen für die grösste Mobilitätsdrehzscheibe der Zentralschweiz

Der Durchgangsbahnhof wird voraussichtlich in den 2040er-Jahren in Betrieb genommen. Mit dem grösseren Bahnangebot werden etwa doppelt so viele Menschen im Bahnhofsumfeld unterwegs sein wie heute. Um dies zu bewältigen, müssen die Umsteigemöglichkeiten auf Bus, Velo, Schiff, Taxi und Auto sowie die Zugänge zum Bahnhof und somit auch der Bahnhofplatz als Mobilitätsdrehzscheibe neu gedacht und geplant werden. Im Stadtzentrum ist der Platz begrenzt, die Mobilität wird aber weiter zunehmen.

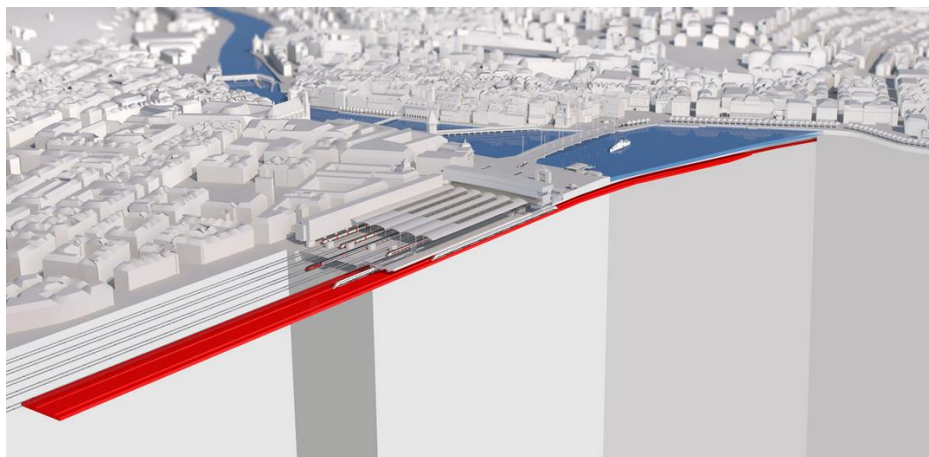
Analysen mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell haben gezeigt, dass die Zunahme der Mobilität im Horizont 2040 nur mit einer Vereinfachung der Knoten am Bahnhofplatz und einer Neuorganisation des Gesamtverkehrs bewältigt werden kann.

Das komplexe System vereinfachen und entflechten

Der bestehende Bus-Hub Nord (angrenzend an die Seebrücke) wird von zwei neuen Bahnhofplätzen und Bus-Hubs auf der Ost- und Westseite des Bahnhofs ergänzt. Dazu sollen gemäss der Studie Bus 2040 des Verkehrsverbands Luzern weitere Buslinien durchgebunden werden, womit der Bahnhofplatz Nord nicht mehr von Bushaltestellen dominiert werden soll. Es entstehen neue und grosszügigere Bahnhofzugänge und urbane Aufenthaltsräume. Auch Fuss- und Veloverbindungen unter dem heutigen Gleisfeld hindurch sollen den Bahnhof besser mit den umliegenden Quartieren verbinden. Die Zentralstrasse wird zur öV- und Velo-Achse und der Bahnhofplatz wird vom Durchfahrtsverkehr möglichst entlastet. Das ist wichtig für den Verkehrsfluss und die Effizienz am Bahnhofplatz: Je weniger Möglichkeiten es gibt, abzubiegen, desto flüssiger läuft der Verkehr. Standorte für die Bahnhofsvorfahrt, Kurzzeitparkplätze, Kiss+Ride und Taxi sind Gegenstand der Abklärungen. Für den Verkehr über den Bahnhofplatz werden unterschiedliche Verkehrsführungen während und ausserhalb der Stosszeiten geprüft.

Möglichst durchgehende Busspuren und wo notwendig Buspriorisierungen auf der Achse Kriens-Ebikon und weiteren Strecken in der Stadt und Agglomeration, genauso wie der Bypass, sind wichtige Elemente, um den Stadtverkehr zu entlasten. Ein leistungsfähiges und zuverlässiges Bussystem ist zentral für die Mobilität in und um Luzern.

Der Durchgangsbahnhof Luzern ist auf Kurs



Über die Realisierung und Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern entscheidet das Bundesparlament im Rahmen der nächsten Botschaften über den Ausbau der Bahninfrastruktur. Der DBL soll in der Botschaft 2026 als Gesamtprojekt verankert werden. Konkret sollen mit der Bot-

schaft 2026 die Teilprojekte Tiefbahnhof und Dreilindentunnel finanziert werden. Als zweite Finanzierungsetappe folgt der Neustadttunnel im Rahmen der Botschaft 2030. Die Kosten für die drei Projektteile werden auf 3,3 Milliarden Franken geschätzt. Je nach Bundesentscheiden und Verfahrensverlauf ist ein Baustart frühestens Anfang der 2030er-Jahre zu erwarten. Die Bauzeit wird auf 11 bis 13 Jahre geschätzt.

Alle Infos: durchgangsbahnhof.lu.ch

15. Herausfordernde Verfahren für Eisenbahn-Grenzbetriebsstrecken

Wegen der Weiterentwicklung des EU-Rechts sind die Abkommen für Grenzbetriebsstrecken zwischen der Schweiz und den Nachbarländern nicht mehr anwendbar. Das BAV empfiehlt den Bahnen, sich für die Zulassung von neuem Rollmaterial und für Sicherheitsbescheinigungen frühzeitig mit den Behörden der Nachbarländer und der Europäischen Eisenbahnagentur in Verbindung zu setzen.

Vor rund zwei Jahren hatte die EU der Schweiz mitgeteilt, dass die bestehenden Abkommen zum Bahnverkehr auf grenznahen ausländischen Strecken wie Brig – Domodossola oder Schaffhausen – Singen nicht mehr anwendbar sind. Dies, weil die Abkommen nicht mehr kompatibel sind mit dem weiterentwickelten EU-Recht. Die zuständigen Behörden der EU-Nachbarländer benötigen für neue Abkommen mit der Schweiz ein Mandat der EU-Kommission.

Sondierungsgespräche mit den Nachbarländern haben ergeben, dass die Aushandlung angepasster Abkommen für die Grenzbetriebsstrecken unter diesen Umständen wenig realistisch ist. Das BAV hat deshalb die entsprechenden Arbeiten sistiert, bis die Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets in der Schweiz von der Europäischen Kommission als vollständig abgeschlossen bestätigt wird. Ab diesem Zeitpunkt wird es für das BAV möglich sein, die Abkommen direkt mit den Sicherheitsbehörden der Nachbarländer neu auszuhandeln. Mit der Inkraftsetzung des revidierten Eisenbahngesetzes und der Eisenbahnverordnung auf den 1. Juli 2024 hat die Schweiz den in ihrer eigenen Kompetenz liegenden Teil der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets umgesetzt. Die zur vollständigen Umsetzung erforderliche Anpassung des Landverkehrsabkommens ist jedoch nur auf lange Frist möglich.

BAV empfiehlt Bahnen, frühzeitig Kontakt aufzunehmen



RE Lötschberger der BLS im Bahnhof Iselle. / Quelle: BLS

Bis neue Abkommen in Kraft sind, kann neues Rollmaterial für den Verkehr ins grenznahe Ausland nicht mehr wie früher in vereinfachten Verfahren zugelassen werden. Stattdessen muss es durch die Europäische Eisenbahnagentur in Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden der Nachbarländer geprüft und genehmigt werden. Dasselbe gilt für vom BAV ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen, die bisher für den Verkehr auf den grenznahen Stre-

cken akzeptiert wurden.

Das BAV empfiehlt den Bahnen, sich in der Zwischenzeit für die Zulassung von neuem Rollmaterial für den Einsatz auf normalspurigen Grenzbetriebsstrecken sowie auch für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen frühzeitig mit den zuständigen Sicherheitsbehörden der Nachbarländer bzw. der Europäischen Eisenbahnagentur in Verbindung zu setzen.

Zu den Grenzbetriebsstrecken der Meterspurbahnen hat das BAV ebenfalls Gespräche mit den ausländischen Ministerien aufgenommen. Diese laufen weiter. Auch hier empfiehlt das BAV den Bahnen, frühzeitig Kontakt aufzunehmen.

16. Strengere Sicherheitsanforderungen für Bahntunnel

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Sicherheitsanforderungen an bestehende Eisenbahntunnel verschärft. Neu verlangt das BAV unter anderem die bessere Signalisation der Fluchtwege. Nach Angaben der Bahnunternehmen, welche für die Sicherheit in Bahntunneln und die Umsetzung der Vorschriften verantwortlich sind, werden demnach in den nächsten Jahren 134 Tunnel mit neuer Fluchtwegkennzeichnung ausgerüstet. Insgesamt gibt es auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz rund 1800 Tunnel.

Die «Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnel» des BAV stammen ursprünglich aus dem Jahr 2009. Sämtliche Eisenbahntunnel der Schweiz entsprechen dieser Richtlinie. Im Jahr 2022 hat das BAV die Vorgaben an die technische Entwicklung und die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse angepasst. Die Aktualisierung betrifft einerseits das Klassierungssystem und andererseits die Fluchtwegsignalisation. Die überarbeitete Richtlinie enthält genaue Angaben darüber, wo und wie Fluchtwege und allfällige Notausgänge ausgeschildert sein müssen und welche weiteren Massnahmen je nach Tunnelkategorie nötig sind. Bei der Festlegung der Tunnelkategorie wird nach Alter, Anzahl Gleise und Röhren, Länge und Zugdichte unterschieden.

Bis Ende 2023 mussten die Bahnen dem BAV Angaben liefern, wie sie auf Basis der aktualisierten Richtlinie die Sanierungsmassnahmen planen. Dazu gehören ein Zeitplan, eine Kostenschätzung sowie die Aufnahme dieser Massnahmen in die Investitionsplanung. Gemäss den Rückmeldungen entsprechen von den rund 1800 Tunneln auf dem Eisenbahnnetz bereits



Gut sichtbare Signalisation der Fluchtwege erhöht die Sicherheit in Eisenbahntunneln. / Quelle: SBB CFF FFS

heute mehr als 90 Prozent der überarbeiteten Norm. Bei 134 Tunneln müssen die Unternehmen neue Fluchtwegkennzeichnungen anbringen. Bei 18 Tunneln sind umfangreichere Anpassungen nötig. Die Unternehmen werden diese im Rahmen des ordentlichen Substanzerhalts oder anlässlich von ohnehin geplanten Bauarbeiten umsetzen.

Das BAV führt bei den Infrastrukturbetreiberinnen periodisch und risikoorientiert Kontrollen durch und prüft, ob die Unternehmen ihre Verantwortung bei der Tunnelsicherheit wahrnehmen. Wäre dies nicht der Fall, würde das BAV dem Unternehmen für den Tunnel die Betriebsbewilligung entziehen.

Die Sicherheitsanforderungen entwickeln sich weiter

Die Weiterentwicklung von Sicherheitsanforderungen für Infrastrukturanlagen ist ein kontinuierlicher Prozess. Schritt haltend mit der technischen Entwicklung und den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen müssen Aufsichtsbehörden ihre Normen und Richtlinien periodisch aktualisieren. Die Betreiberinnen und Betreiber der Bauten sind ihrerseits angehalten, die neuen Vorgaben umzusetzen. Die Infrastrukturbetreiberinnen sind verantwortlich für die Sicherheit der Tunnel.

Während für alte Tunnel die Richtlinie «Sicherheitsanforderungen in bestehenden Eisenbahntunneln» gilt, gelten für den Neubau eines Tunnels die SIA-Norm 197 und die internationalen Vorgaben (TSI SRT). Diese enthalten unter anderem Vorgaben zu Sicherheitsstollen, Querverbindungen, Nothaltestellen oder Zufahrtsmöglichkeiten für Rettungsfahrzeuge.

Dass ältere Tunnel einer anderen Norm entsprechen als neue, bedeutet nicht, dass sie deswegen unsicher wären. Zwischenfälle sind sehr selten. Zudem sind der Zustand und die Ausgestaltung des Tunnels nur ein Faktor bei der Beurteilung der Sicherheit in Bahntunneln. Nebst der Infrastruktur sind es die Fahrzeuge, das Personal, die Kommunikationsmittel und die Sicherheitsvorkehrungen auf offener Strecke, die im Gesamtsystem Bahn die Tunnelsicherheit massgeblich mitbestimmen [siehe Faktenblatt]. Die Weiterentwicklung der Anforderungen für bestehende Tunnel sind damit ein weiteres Puzzle-Teil, welches mithilft, den hohen Sicherheitsstand der Bahntunnel in der Schweiz zu halten bzw. ihn punktuell noch weiter zu verbessern.

17. Generali – neuer Webauftritt – gleiche Mitgliederleistungen

Unser Partner Generali hat ihren Webauftritt überarbeitet und modernisiert. Die vorteilhaften Leistungen für Mitglieder des KVÖV bleiben aber dieselben:

- ❑ Bis zu 19% Rabatt auf unsere Versicherungen
- ❑ Auch Personen im selben Haushalt profitieren
- ❑ Persönliche Beratung für Ihre Bedürfnisse
- ❑ 24h-Service im Schadenfall



Hier können Sie ganz einfach ein Angebot bestellen: <http://www.generali.ch/kvoev-actp>.

18. Krankenkassen: Weniger Rabatte auf Zusatzversicherungen ab 2025

Krankenkassen können mit Partnern Kollektivverträge abschliessen. Die Eidgenössische Finanzmarktaufsicht FINMA gibt den Krankenversicherern die geltenden, aufsichtsrechtlichen Bestimmungen und Anforderungen für die Gewährung von produktspezifischen Rabatten für Zusatzversicherungen vor.

Diese Bestimmungen regeln, dass die gewährten Rabatte aufgrund der Vertragsentwicklung jährlich überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Die ersten Krankenkassen-Partner haben uns bereits ihre angepassten Mitgliederangebote resp. Bedingungen für 2025 mitgeteilt:

atupri

Gemäss FINMA werden maximal kumulierten Rabatte von 10% toleriert. Da atupri neben dem Kollektivrabatt auch weitere Rabatte gewährt (z. B. Kombinationsrabatte je nach Versicherungsmodell), würden die maximal erlaubten 10% unweigerlich überschritten werden. Aus diesem Grund senkt atupri den Kollektivrabatt per 1. Januar 2025 auf 5%, um die genannten Vorgaben einzuhalten.

Einige wenige ihrer Zusatzversicherungsprodukte dürfen zudem nicht mehr rabattiert werden.

Wichtig ist: Sämtliche Versicherungsleistungen gemäss den in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen (ZVB) beschriebenen Leistungsarten und -höhen bleiben den Versicherten vollumfänglich erhalten.

Kunden, die finanziell stark betroffen sind, bitten wir, sich an unseren Kundenservice zu wenden. Es besteht die Möglichkeit, gemeinsam eine Lösung zu finden, um die finanzielle Belastung zu mildern.



Als Mitglied profitieren Sie und Ihre Familie von 5 % Rabatt auf die Spital-Zusatzversicherungen der Visana Gruppe.

Details unter <https://angestellte.ch/mitgliedschaft/mitgliedervorteile/krankenkassen/visana>.

Coop-Gutschein



Beantragen Sie bis zum 31.12.2024 eine Offerte oder einen Beratungstermin und Sie erhalten als Dankeschön einen Coop-Gutschein im Wert von CHF 30.–. [Beratungstermin vereinbaren](#).

Neu können auch Sachversicherungen abgeschlossen werden: Hausrat, Privathaftpflicht, Gebäudeversicherung.

Die Krankenversicherer werden die bei ihnen versicherten KVÖV-Mitglieder im Laufe des Oktobers im Detail informieren.

19. Weiterbildung - Angebot 2024 unseres Partners Angestellte Schweiz

Bringen Sie sich auf den neuesten Stand und erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und / oder Selbstkompetenzen – Lassen Sie sich von den aktuellen Kursen und Webinaren unseres Partners Angestellte Schweiz inspirieren.

Webinare vermitteln Essentielles zu einem bestimmten Thema kurz

und knapp – und Sie können bequem online dabei sein. Daneben gibt es Halbtages-, Tageskurse sowie Impulsreferate oder auch Kompaktkurse, die mehrere Tageskurse beinhalten.



Das aktuelle Angebot finden Sie auf der Website <https://angestellte.ch/angebote/kurse-und-weiterbildungen/unsere-aktuellen-kurse>.

Hier ein Beispiel:

Schluss mit Aufschieben!

Die Aufschieberitis (Prokrastination) begleitet viele von uns ein Arbeitsleben lang. Wie können wir aufhören, Aufgaben vor uns herzuschieben? [Webinar am 1. Oktober 2024](#) online, 1 Stunde.

20. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

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

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

Privatrechtsschutz **Coop-MULTI-Rechtsschutz: Verkehrs- und Privatrechtsschutz** für die ganze Familie des gleichen Haushaltes mit Geltung in ganz Europa und mit Deckung Internet-Rechtsschutz.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz/>

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



Krankenkassen KVÖV-Mitgliederkonditionen mit Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.
 Nur bei unserem Partner **Atupri** verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/atupri/>



Mobilität Basisrabatt von 12% auf **Volvo-Neuwagen**, zusätzliche Aktionsrabatte.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/pkw/volvo/>
 Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf **Neuwagen der Marke Audi**
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/>
 NEU: Ebenfalls schöne Rabatte auf PKWs der Marke Ford
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/>

Versicherungen 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/>

21. Impressum und Hinweise

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVÖV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVÖV

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVÖV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken GmbH

Erscheint vier Mal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel



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

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

Austritt aus dem KVÖV



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

Pensionierung



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

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.

22. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick

Was ist der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs?

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV ist ein politisch unabhängiger Verband für alle Linien-, Fach- sowie Nachwuchskader im öffentlichen Verkehr. Fachkader sind hier z.B. Fachverantwortliche, Projektleiter, Einkäufer, Planer, IT-Fachkräfte, etc.



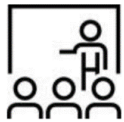
Was will der Kaderverband?

- Der Kaderverband
- ❑ vertritt seine Mitglieder gegenüber Arbeitgebern bei Verhandlungen um Gesamtarbeitsverträge wie auch die Kader mit Einzelarbeitsverträgen nach OR und hat speziell die Anliegen der Kader im Fokus -- unterscheidet sich dadurch von anderen, ähnlichen Verbänden;
 - ❑ hilft beim Networken, indem er Plattformen schafft, wo sich Kader und Entscheidungsträger von Transportunternehmen treffen und austauschen.

Was bringt mir die Mitgliedschaft beim Kaderverband?



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



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



Vergünstigter **Privat- und Verkehrs-Rechtsschutz** für die ganze Familie.



Sparen Sie Geld! Weitere geldwerte Mitgliederangebote zu speziellen Konditionen bei Banken, Versicherungen und Krankenkassen, für Reisen und Freizeit.

Alle Details zu unseren Mitgliederangeboten auf unserer Website unter kvoev-actp.ch/dienstleistungen/.

Wo kann ich mich anmelden?



Schnell und einfach anmelden über den QR-Code, oder https://kvoev-actp.ch/mitgliedschaft/m_itglied-werden/ eingeben.