



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Sozialpartnerschaft
Dienstleistungen
Engagement
Netzwerk

In dieser Ausgabe:

- ❑ «Mitglieder werben Mitglieder»: DANKE!
- ❑ Landverkehrsabkommen im Rahmen der Bilateralen III
- ❑ Probleme im Berufsalltag – Ella kann helfen

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	Heinz Inderbitzin	heinz.inderbitzin@bluewin.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
	Sozialpartnerschaft	Markus Geist	markus.geist@sunrise.ch
	Vertreter GdI	offen	
Präsidenten Regional-gruppen	Mittelland / Jura	René Knubel	rene.knubel@kvoev-actp.ch
	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Bettina Fuchs	bettina.fuchs@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Thomas Wieland	thomas.wieland@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Ganz herzlichen Dank für euer Engagement bei unserer Werbeaktion «Mitglieder werben Mitglieder!»

Dank eurer Unterstützung und eurem Einsatz haben wir so viele Neumitglieder gewonnen wie noch nie seit Bestehen unserer Frühsommer-Werbeaktion. Ich danke euch ganz herzlich für euren Einsatz.

Wir haben mit der per Ende Juni zu Ende gegangenen Aktion auch noch nie so viele Werber mit 3 und mehr erfolgreich geworbenen Neumitglieder gehabt wie dieses Jahr. Der Rekord liegt bei 11 (ELF!) Neumitgliedern, alle geworben durch Thomas Wieland, Präsident der Regionalgruppe Zürich / Ostschweiz. Dafür dir ganz herzliche Gratulation, lieber Thomas!

Nach der Aktion ist vor der Aktion – die Mitgliederwerbung ist eine Daueraufgabe für alle. Der Erfolg der nun abgeschlossenen Kampagne hat gezeigt, dass wir als KVöV-Mitglieder gute und überzeugende Argumente haben, um im persönlichen Gespräch neue Mitglieder zu gewinnen. Gerne wiederhole ich noch einmal: Je grösser unser Mitgliederbestand, desto mehr Gewicht hat unsere Stimme als Sozialpartner, und desto besser können wir die Anliegen unserer Mitarbeiter vertreten.

BAR-Verhandlungen / IPP SBB

Die Verhandlungen zu den bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) der SBB-Bahnproduktion im Rahmen der Einführung der Integrierten Produktionsplanung (IPP) werden in einem kleineren Teilnehmerkreis ab dem 3. Juli fortgesetzt. Ein Abschluss vor Ende Juni war zu ambitiös.

Die Sozialpartner (transfair, SEV, VSLF, KVöV) und die SBB setzen die Verhandlungen im August 2025 fort.

Falls du mehr über das Projekt IPP der SBB wissen möchtest, einfach [hier klicken](#).

Das Landverkehrsabkommen im Rahmen der Bilateralen III Schweiz – EU

Die Schweiz beabsichtigt gemäss dem Landverkehrsabkommen, den Markt für den internationalen Bahnfernverkehr zu öffnen: Künftig dürften auch ÖV-Unternehmen aus dem europäischen Raum eigenständige Verbindungen in die Schweiz anbieten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Personalverbände haben eine Weisung erarbeitet, welche vor dem Abschluss steht. Sie legt fest, welche Arbeitsbedingungen ausländische ÖV-Unternehmen einhalten müssen. Bis Sommer 2025 steht der finale Entwurf, anschliessend kommt die Vernehmlassung und später würde sie mit dem Gesamtpaket in Kraft treten.

Nachstehend unsere wichtigsten Anliegen in diesem Paket:

❑ Schweizer Löhne für alle

Ausländische Bahnen brauchen eine Konzession oder eine eidg. Bewilligung für eigenständige Fahrten innerhalb der Schweiz. Die Weisung regelt, welche Bedingungen sie erfüllen müssen: Das Schweizer Arbeitszeitgesetz gilt zwingend für alle Streckenabschnitte in der Schweiz.

Gemeinsam mit den Personalverbänden sind zudem detaillierte branchenübliche Löhne bestimmt worden. Diese orientieren sich am Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der SBB nach Erfahrungsjahren für verschiedene Berufskategorien. Auch bei Ferien, Sozialleistungen und Spesen gelten Schweizer Standards.

❑ Kontrolle ist besser

Die Weisung definiert klare Kontrollmechanismen: Wer gegen die Regeln verstösst, muss mit Konsequenzen rechnen.

Die Personalverbände bleiben bei der Überwachung eingebunden – etwa im Rahmen eines Monitorings.

❑ Das Schweizer Eisenbahnnetz bleibt geschützt

Schon heute steht fest: Der Schweizer Taktfahrplan und der Güterverkehr haben Vorrang. Ausländische ÖV-Unternehmen erhalten nur Resttrassen – also Zeitfenster, die nach der Fahrplanplanung der Schweizer Züge noch frei sind. Wer innerhalb der Schweiz Passagiere ein- und aussteigen lässt, muss das Schweizer Tarifsystem übernehmen und Generalabonnement (GA) und Halbtax akzeptieren.

Bestehende und neue Kooperationen zwischen SBB und ausländischen Partnern bleiben auch in Zukunft möglich.

❑ Positive Zwischenbilanz

Mit den geplanten Schutzmassnahmen wird eine «kontrollierte Öffnung» des internationalen Bahnfernverkehrs möglich. Sobald die finale Weisung vorliegt, folgt unsere abschliessende Bewertung.

Probleme im Berufsalltag – Ella kann helfen

Stress und Konflikte am Arbeitsplatz sind heute weit verbreitet. Neue Technologien helfen dabei, besser vorzubeugen. Die Webanwendung «Etwastun?!», entwickelt durch unseren Partner Angestellte Schweiz und WorkMed, wird jetzt um eine digitale Begleiterin namens «Ella» erweitert. Sie basiert auf Künstlicher Intelligenz und unterstützt Nutzer*innen dabei, über mentale Herausforderungen am Arbeitsplatz zu sprechen und gemeinsam Lösungen zu finden. Mehr dazu im Artikel 15 unten

SBB Historic

Historic macht für unsere Mitglieder Gönnerschaften-Angebote. Die Mitglieder des KVöV erhalten einen Aktionspreis für eine [Gönnerschaft von SBB Historic](#). Mehr dazu lesen Sie in diesem Bulletin im Artikel 16 unten.



Ich wünsche euch gute Gesundheit und bis bald.
Herzliche Grüsse und schöne Sommertage.

Markus Spühler
Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe	5
2. Mitglieder werben Mitglieder — Danke für euren Einsatz!	6
3. Das Wichtigste aus der KVÖV Delegiertenversammlung 2025	7
4. SBB: Auf die Stärken der Bahn setzen – auch im Regionalverkehr	8
5. SBB baut neues Bürogebäude in Bern-Wankdorf	9
6. SOB kann automatisierte Fahrassistenz im Linienbetrieb testen	10
7. 25 neue Züge für den Léman Express	11
8. zb Zentralbahn: Stephan Simioni wird neuer Leiter Infrastruktur	12
9. Reto Liechi wird neuer Leiter Produktion Personenverkehr	13
10. Schweiz – London direkt im Zug: Realistisch?	13
11. Wichtige Weichenstellung für Schienengüterverkehr und Rheinschifffahrt	15
12. Nationalrat stellt Weichen für zukunftsgerichtete Bahn 2050	16
13. SBB fordert rasche Erhöhung der Sicherheit im Güterverkehr	17
14. Das erste Schweizer Solarkraftwerk auf Schienen	18
15. Probleme im Berufsalltag – Ella kann helfen	19
16. KVÖV-Angebot für Gönnerschaft SBB Historic	21
17. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	22
18. Impressum und Hinweise	23
19. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick	24

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



Manifestation GR Romandie / Valais

« Dans les coulisses de la Cité du Train »

Visite de ce haut-lieu de la conservation
du patrimoine ferroviaire français
(en français)

Vendredi
5 septembre 2025,
Cité du Train
68200 Mulhouse



Anlass RG Zürich / Ostschweiz

Die Projektallianz am Beispiel Fehmarnbelt

Referat von Michael Nitschke, Dipl. Bauingenieur Rubi Bahntechnik
Aus der Reihe 'KVÖV im Dialog'

Montag,
8. September 2025
SBB Westlink, Zürich-
Altstetten



Pensioniertenanlass KVÖV 2025

Details folgen

➔ Bitte Datum schon vormerken

Mittwoch, 10. September 2025



Anlass RG Zürich / Ostschweiz

Herausforderungen Militärtransporte

Vortrag von Walter Hohl, Experte barrierefreie Publikumsanlagen SBB
Aus der Reihe 'KVÖV im Dialog'

Dienstag,
21. Oktober 2025
SBB Westlink, Zürich-
Altstetten



Nationaler Anlass CH 2/2025

«Herausforderungen an Alstom als ein globaler Anbieter in der Schweiz»

Referentinnen: Jeannine Pilloud, Präsidentin des Verwaltungsrates, und Marie Icardo, Managing Director Switzerland, Alstom Schweiz
(auf Deutsch)

Mittwoch,
23. Oktober 2025
SBB WylerPark,
Wylerstrasse 125,
Bern

2. Mitglieder werben Mitglieder — Danke für euren Einsatz!

Ein riesiges Dankeschön an alle Mitglieder, die sich an unserer Aktion «*Mitglieder werben Mitglieder*» beteiligt haben! Dank eures aussergewöhnlichen Engagements konnten wir so viele neue Mitglieder gewinnen wie noch nie zuvor – ein absoluter Rekord!



Besonders freut uns, dass gleich mehrere Mitglieder drei oder sogar mehr Neumitglieder erfolgreich geworben haben. Ein echter Spitzenwert wurde von **Thomas Wieland**, Präsident der **RG Zürich / Ostschweiz**, erreicht: Er hat unglaubliche **zwölf (12!)** neue Mitglieder geworben – herzlichen Glückwunsch zu dieser grossartigen Leistung! Auch der Präsident der RG Romandie / Valais, **Nicolas Steinmann**, figuriert mit 5 Neumitgliedern ganz oben.

Dieses starke Engagement zeigt, wie sehr unsere Mitglieder hinter dem KVöV stehen.

Doch wir sind noch nicht am Ziel – **bitte werbt weiterhin aktiv mit!** Denn: **Je mehr Mitglieder wir sind, desto stärker ist unsere Stimme gegenüber den Sozialpartnern** und umso besser können wir die Interessen aller vertreten.

⇒ *Also: weiterhin überzeugen — werben — und gemeinsam stark bleiben!* 

3. Das Wichtigste aus der KVöV Delegiertenversammlung 2025

Die 26. Delegiertenversammlung des KVöV fand am 4. Juni 2025 im WylerPark in Bern statt. Nach dem statuarischen Teil fanden Wahlen in den Zentralvorstand statt. Hier in Kurzform zur DV 2025:

13 Vertreter aus dem Zentralvorstand und den Regionen mit jeweils den Präsidenten der Regionalgruppen und ihren Delegierten waren an der diesjährigen DV des KVöV anwesend. Leider gab es einige entschuldigte Abwesenheiten.

Der Präsident, Markus Spühler, präsentierte kurz den Jahresbericht 2024 des KVöV und wies auf einige Highlights hin, insbesondere auf

- ❑ die erfreuliche Entwicklung der Mitgliederzahlen, auch dank der Werbeanstrengungen der einzelnen Mitglieder, wofür der Präsident seinen Dank aussprach.
- ❑ die sehr positive Entwicklung des neuen Kommunikationskanals LinkedIn, der am Versammlungstag bereits fast 1'000 Followers aufweist;
- ❑ die Einführung des attraktiven Spezialangebots für Absolventen der SBB Nachwuchsprogramme SBB Young Talents und SBB Career Starters;
- ❑ diverse sozialpartnerschaftliche Themen.

Der Jahresbericht wird demnächst auf [unserer Website](#) in voller Länge aufgeschaltet.

Die von Gerber Treuhand geprüfte und für gut befundene Jahresrechnung 2024 wurde von den Anwesenden ebenfalls abgenommen und dem Zentralvorstand wurde die Décharge erteilt. Ebenso wurde das Budget für das laufende Jahr gutgeheissen. Zum finanziellen Teil gehört auch die Festlegung der Jahresbeiträge für das jeweils kommende Jahr, die trotz steigender Kosten für 2026 unverändert bleiben.

Zwei neue Mitglieder wurden anschliessend einstimmig und mit Akklamation in den Zentralvorstand gewählt. Es sind dies **Markus Geist im Ressort Sozialpartnerschaft** und **Heinz Inderbitzin, Ressort Finanzen**. Er löst die bisherige Leiterin Finanzen, **Heidi Kalbfuss** ab. Sie leitete das neue Ressort Frauenbeauftragte, war Vertreterin des KVöV beim BAV und leitete während 6 Jahren das Ressort Finanzen.

Der Präsident spricht ihr im Namen des Zentralvorstandes seinen Dank für ihre bisherige Tätigkeit für den KVöV aus und verabschiedet sie mit den besten Wünschen für ihre Zukunft.



Neu: Markus Geist,
Sozialpartnerschaft



Neu: Heinz Inderbitzin,
Finanzen



Besten Dank für deine Arbeit:
Heidi Kalbfuss

Zum Abschluss dankte der Präsident den Delegierten und dem Zentralvorstand für den unermüdlichen Einsatz als Botschafter für die Marke KVöV. Der Begriff «KVöV» ist dank des Einsatzes aller bei sowohl SBB als auch BLS und den Partnern positiv konnotiert.

Im Anschluss fand der traditionelle DV-Anlass statt. Michel Godinat referierte zum Thema «Herausforderungen im Flottenmanagement der Schienenfahrzeuge von SBB-Infrastruktur». Seine Präsentation, ein Résumé sowie einige Stimmungsbilder finden sich [auf unserer Website](#).

4. SBB: Auf die Stärken der Bahn setzen – auch im Regionalverkehr

Medien [berichten](#), dass die SBB künftig weniger regionale Stopps einlegen möchte. Befürchtungen wurden laut, dass die SBB den Regionalverkehr schwächen will. Das Gegenteil ist der Fall: Auch der Regionalverkehr soll in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts öfter fahren. Wenn einzelne Bahnhöfe nicht mehr mit der Bahn bedient würden, bräuchte es eine mindestens gleichwertige Alternative für die Reisenden.

Die Mobilitätsbedürfnisse ändern sich. Vor diesem Hintergrund haben SBB Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar und CEO Vincent Ducrot vor einem Jahr ihre Überlegungen für ein

Zielbild Mobilität ab Mitte des Jahrhunderts aufgezeigt. Es geht dabei um eine Gesamtbetrachtung des öffentlichen Verkehrs, bei dem die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsmittel zum Zug kommen sollen.

Aus Sicht SBB muss das ÖV-System ganzheitlich geplant werden: international, national, regional, lokal. Die Bahn kann sich auf ihre Stärken – die mittleren und langen Distanzen – fokussieren, wenn auf kurzen Distanzen andere Verkehrsträger wie Light-Rails, Trams oder Busse übernehmen. Wenn ein Zug weniger hält und die Züge ähnlich schnell fahren, können auf einer Strecke mehr Züge fahren und sie sind schneller. Der Entscheid, wo die Bahn hält und wo andere Verkehrsmittel besser geeignet sind, liegt bei der Politik. Als Unternehmen bringt sich die SBB mit ihren Überlegungen in die Diskussion ein.

Das Ziel: in 15 Minuten einen Bahnhof erreichen, von dem alle 15 Minuten ein Zug fährt



SBB FLIRT der RER Vaud im neuen Bahnhof Le Day.

Bevor ein Bahnhof nicht mehr mit der Bahn bedient wird, braucht es ein mindestens gleichwertiges Angebot im ÖV. Das können andere Verkehrsträger wie Trams, Postautos oder Busse sein oder in Zukunft auch on demand Angebote oder autonome Fahrzeuge, wie sie [die SBB im Furttal testet](#). Gerade in ländlichen Gebieten kann das ÖV-Angebot verbessert werden, wenn die Verkehrsträger gemeinsam geplant werden und dort eingesetzt werden, wo sie ihre Stärken haben. Für die Reisenden kann es attraktiver sein, einen guten Anschluss an eine Verkehrsdrehscheibe zu haben, wo jede

Viertelstunde ein Zug fährt statt eines Bahnhofes, der näher liegt, an dem jedoch nur jede halbe Stunde oder jede Stunde ein Zug fährt. Denn unsere Reisenden werden auch in Zukunft immer von Tür zu Tür und nicht nur von Bahnhof zu Bahnhof unterwegs sein.

5. SBB baut neues Bürogebäude in Bern-Wankdorf

Die SBB konzentrieren ihre Bürostandorte im Raum Bern im Wankdorf und baut zu diesem Zweck ein zusätzliches Bürogebäude. Der fünfgeschossige Bau der Architekten Herzog und de Meuron bietet Raum für rund 600 Arbeitsplätze. Die Standorte Ostermundigen und Wylerpark gibt das Bahnunternehmen ab.

Das neue Gebäude soll unmittelbar nördlich des bestehenden SBB-Hauptsitzes entstehen. Mit ihm will das Bahnunternehmen unter anderem auch veränderten Bedürfnissen der Mitarbeitenden, etwa nach kollaborativen Räumen, Rechnung tragen.

Geplant ist eine Holzkonstruktion, wie die SBB am Donnerstag mitteilte. In einem Gesamtleistungswettbewerb wurde das Siegerprojekt ausgewählt. Es stammt von Losinger Marazzi, Herzog & de Meuron, Holzprojekt und WMM Ingenieure. Ihre Eingabe habe insbesondere auch in den Bereichen architektonischer Ausdruck, Funktionalität, Ökologie, Ökonomie, Grün- und Freiraum überzeugt, schreibt die SBB.



Geringer CO₂-Fussabdruck und effizient im Betrieb

Der fünfgeschossige Neubau bietet rund 600 Arbeitsplätze. Die oberirdischen Geschosse werden in reiner Holzbauweise erstellt, wodurch das Projekt einen sehr geringen CO₂-Fussabdruck aufweist. Die Holzkonstruktion ist zudem so konzipiert, dass sie in Zukunft demontiert und wiederverwendet werden kann (Design for Disassembly). Das Dach des Gebäudes wird für Photovoltaik genutzt und bietet eine Dachterrasse. Die Fassaden werden ebenfalls zur Energiegewinnung genutzt und sind teilweise begrünt. Die Beheizung erfolgt mit erneuerbaren Energien, der sommerliche Wärmeschutz wird unter anderem durch Verschattung und Verdunstungskühlung erreicht, das entlang des Gebäudes verlaufende «Stadtmoor» als Wasserspeicher genutzt. Die Loggien und die Freiflächen im Innenhof sorgen für zusätzliche Qualität im Aussenraum.

Der Baubeginn ist für Mitte 2026 geplant, die Inbetriebnahme für Mitte 2029. Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 86 Millionen Franken.

Nach Vorliegen der Baubewilligung wird das Gebäude verkauft und zurück gemietet. Damit will die SBB sicherstellen, dass sie genügend flexibel auf Unternehmensentwicklungen reagieren kann und nicht die Verschuldung erhöht.

6. SOB kann automatisierte Fahrassistenz im Linienbetrieb testen

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) erhält vom Bundesamt für Verkehr (BAV) grünes Licht für den Einsatz eines automatisierten Fahrassistenz-Systems (AFAS) im Linienbetrieb. Als erstes Bahnunternehmen der Schweiz wird die SOB die Technologie ab Sommer 2025 auf dem Normalspurnetz zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau (S31) während eines einjährigen Praxistests einsetzen.

Für Fahrgäste ändert sich nichts am gewohnten Reisen: Die Züge werden weiterhin von erfahrenem Lokpersonal geführt. Das automatisierte System unterstützt das Lokpersonal bei Routineaufgaben wie dem Einhalten von Tempovorgaben, Beschleunigen, Bremsen oder Anhalten – vergleichbar mit Assistenzsystemen im Auto. Die Verantwortung bleibt jederzeit beim Menschen. Die Reisenden können sich weiterhin auf ein sicheres und komfortables Zugfahren freuen.

Die Technologie von AFAS wurde von der SOB über Jahre entwickelt und intensiv getestet. Sie erfüllt alle sicherheitsrelevanten Anforderungen und ist auf den Einsatz im Alltag ausgelegt. Ziel des Praxistests ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie Automatisierung den Bahnverkehr effizienter und zukunftsfähiger macht.

Der einjährige Testbetrieb zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau (S31) soll noch vor den Sommerferien 2025 beginnen. Für die SOB ist dies ein bedeutender Schritt in der Weiterentwicklung des Bahnbetriebs. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden nach Abschluss des Projekts der gesamten Branche zur Verfügung gestellt, um die Nutzung automatisierter Technologien auch in anderen Bereichen des Bahnbetriebs zu fördern.

Hintergrund

Die Entwicklung des Assistenzsystems erfolgte seit 2019 in enger Zusammenarbeit mit dem BAV, Technologiepartnern sowie Expertinnen und Experten aus der Bahn- und Industriebranche. Im Mittelpunkt steht ein stufenweiser, verantwortungsvoller Einsatz der Technologie im Alltag – getragen von Sicherheitsdenken, Erfahrung und Innovationskraft.

7. 25 neue Züge für den Léman Express

Aufgrund des Erfolgs des Léman Express plant die SBB, die Kapazität ihrer Züge zu erhöhen. Sie lanciert eine öffentliche Ausschreibung für die Anschaffung von 25 neuen Zügen mit höherer Kapazität. Diese Fahrzeuge sollen frühestens 2032 in Betrieb genommen werden.

Derzeit bedient das Léman-Express-Netz mehr als 40 Bahnhöfe im Genfer Becken auf einer Strecke von rund 230 Kilometern beiderseits der französisch-schweizerischen Grenze. Das 2019 in Betrieb genommene Netz verzeichnet einen starken Anstieg der Fahrgastzahlen und befördert heute täglich mehr als 70'000 Kundinnen und Kunden (80'000, einschliesslich der Fahrgastzahlen des RE33).



Um sich an die stetig steigenden Fahrgastzahlen anzupassen, hat die SBB beschlossen, eine Ausschreibung für vorerst 25 neue Züge zu starten, die mehr Fahrgäste befördern können. Der Auftragswert wird auf über eine halbe Milliarde Schweizer Franken geschätzt und kann nach der Vergabe präzisiert werden. Diese Züge werden die 17 bereits in Betrieb befindlichen Régiolis-Züge und die 23 Flirt-Züge ergänzen. Der Auftrag umfasst auch Optionen für 75 weitere Fahrzeuge.

Die neuen Züge bieten bei gleicher Länge 40 % mehr Sitzplätze als die aktuellen Flotten. Wie die aktuellen Fahrzeuge werden sie sowohl für den Verkehr in der Schweiz als auch in Frankreich zugelassen sein.

Die neuen Züge müssen den modernen Anforderungen der S-Bahn entsprechen: Zusätzliche Multifunktionsbereiche bieten mehr Platz, insbesondere für Fahrräder, Gepäck und Kinderwagen. Der Zugang zu Niederflurwagen wird für Personen mit eingeschränkter Mobilität gewährleistet sein. In der 1. und 2. Klasse sind Steckdosen vorgesehen.

Inbetriebnahme frühestens 2032

Die SBB haben die öffentliche Ausschreibung für den Beschaffungsauftrag lanciert. Interessierte Fahrzeughersteller können bis Ende Februar 2026 ein Angebot einreichen. Die Vergabeentscheidung wird voraussichtlich im Herbst 2026 fallen. Die neuen Züge sollen frühestens 2032 in Betrieb genommen werden.

Dieses Beschaffungsprojekt wird mit der Region Auvergne Rhône-Alpes, den Kantonen Genf und Waadt sowie dem Bundesamt für Verkehr koordiniert, die als Auftraggeber im Regionalverkehr fungieren.

8. zb Zentralbahn: Stephan Simioni wird neuer Leiter Infrastruktur

Der Verwaltungsrat und der Geschäftsführer der Zentralbahn haben Stephan Simioni zum neuen Leiter Infrastruktur gewählt. Der 41-jährige ist derzeit innerhalb des Bereichs Infrastruktur Leiter der Abteilung Steuerung und Entwicklung bei der Zentralbahn. Er wird Nachfolger von Gunthard Orglmeister, der das Bahnunternehmen nach elf Jahren per Ende August 2025 verlassen wird.



Der 41-jährige Stephan Simioni wird neuer Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung der Zentralbahn. Der in Luzern wohnhafte Familienvater ist seit 2017 in verschiedenen Funktionen für die Zentralbahn tätig. Aktuell verantwortet er die Abteilung Steuerung und Entwicklung und ist Stellvertreter von Gunthard Orglmeister, Leiter Infrastruktur.

Stephan Simioni ist Bauingenieur ETH und hat am WSL-Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF und an der ETH doktort. Er hat sich zudem in General Management an der Universität Bern und zum Chief Digital Officer HSLU weitergebildet. Er verfügt über fundierte Kenntnisse im Infrastruktur- und insbesondere im Bahnbereich. Stephan Simioni ist Präsident der Fachgruppe Bautechnik und Umwelt beim Verband öffentlicher Verkehr. Er übernimmt per 1. August den Bereich Infrastruktur der Zentralbahn mit 95 Mitarbeitenden. Mit seinem Team ist er für den Betrieb, den Unterhalt, die Erneuerung und den Ausbau der Bahninfrastruktur zuständig.

«Wir freuen uns sehr, dass wir mit Stephan Simioni eine langjährige und erfahrene Führungsperson der Zentralbahn als Leiter Infrastruktur finden konnten. Er kennt unser Unternehmen sehr gut und bringt neben seiner grossen Erfahrung im Infrastrukturbereich auch vertiefte Kenntnisse in der digitalen Transformation und in der wertschöpfenden Nutzung von Daten mit.», sagt Michael Schürch, Geschäftsführer der Zentralbahn.

Gunthard Orglmeister, der aktuelle Leiter des Bereichs Infrastruktur, wird per Anfang September 2025 seine neue Position als Vorsteher des Amts für Mobilität und als Kantonsingenieur des Kantons Nidwalden antreten.

9. Reto Liechti wird neuer Leiter Produktion Personenverkehr

Reto Liechti übernimmt per sofort die Leitung der Division Produktion Personenverkehr und wird neues Mitglied der SBB Konzernleitung. Er folgt auf Linus Looser, der seit dem 1. Juni 2025 die Division Infrastruktur führt.



Reto Liechti ist seit 2009 bei der SBB in verschiedenen Positionen tätig und war zuletzt Leiter Bahnproduktion sowie Mitglied der Divisionsleitung Produktion Personenverkehr. Seit Anfang Juni 2025 führt er die Division Produktion Personenverkehr interimistisch, per sofort übernimmt er deren Leitung definitiv. Er besitzt einen Master in Strategy and Organisation der Universität St. Gallen und hat Weiterbildungen am IMD sowie der Stanford University absolviert.

In der Division Produktion Personenverkehr arbeiten rund 11'000 Mitarbeitende; sie sorgen in den Bereichen Bahnproduktion, Unterhalt Rollmaterial, Grossprojekte Flotte, Anlagen sowie Transportpolizei täglich dafür, dass der Bahnbetrieb der SBB sicher, pünktlich, sauber und umweltfreundlich abgewickelt wird. Die Produktion Personenverkehr gehört zum Kerngeschäft der SBB und trägt massgeblich zur Kundenzufriedenheit und zum Image bei.

Vor seiner interimistischen Leitung der Produktion Personenverkehr war Reto Liechti während vier Jahren Leiter der Bahnproduktion. Der Rekrutierungsprozess für seine Nachfolge läuft derzeit. Claudio Pellettieri, Leiter Zugführung und Rangier, führt die Bahnproduktion weiterhin interimistisch.

Der VR SBB hat Reto Liechti als neuen Leiter Produktion Personenverkehr PP gewählt. Der KVÖV gratuliert herzlich und wünscht ihm viel Erfolg und Befriedigung.

10. Schweiz – London direkt im Zug: Realistisch?

Mit freundlicher Genehmigung von P.Trippi Services

Das Autorenkollektiv Kaspar P. Woker, Peider Trippi und Kurt Metz haben mit der Unterstützung von Jürg Lüthard, Sylvain Meillasson und Rolf Metz die Idee einer direkten Bahnverbindung von Basel nach London St. Pancras International analysiert.

Hier die Zusammenfassung der per 5. Juni 2025 aktualisierten Version des «White Papers».

London ist heute von der Schweiz aus nur mit einem Bahnhofswechsel in Paris zu erreichen und alternativ nur mit mehrmaligem Umsteigen via Lille Europe.

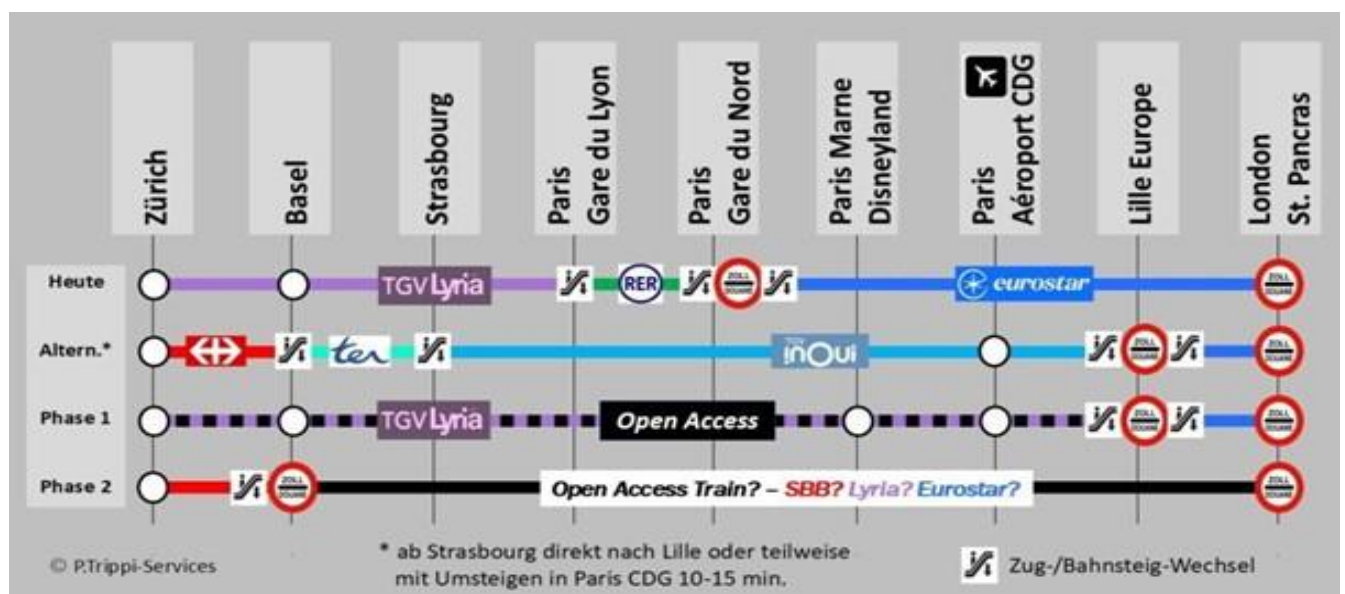
Eine Direktverbindung von Basel nach London St. Pancras International bedingt den Bau eines «sterilen» britischen Terminals in Basel für die Kontrollen von Fahrausweis, Einreisebewilligung, Pass, Zollvorschriften, Sicherheit von Personen und Gepäck. Auf der gesamten Fahrzeit von sechs Stunden durch Frankreich und den Kanaltunnel bleiben die Zugtüren für Passagiere geschlossen.

Dies führt zu besonderen Anforderungen an das Rollmaterial und das Zugpersonal. Die Investitionen in das Terminal in Basel, die für die Langstrecke ausgerüsteten Züge und die Betriebskosten der Verbindung mit sehr hohen Trassenpreisen auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken führen zu teuren Billettpreisen.

Dem gegenüber steht ein verhältnismässig bescheidenes Fahrgastaufkommen, das kommerziell die Führung nur eines Zugpaars pro Tag rechtfertigt; zusätzliche Züge müssten subventioniert werden.

Die Bestellung und Auslieferung von neuem, kanaltunnelfähigem Rollmaterial, der Bau des Terminals inklusive einem 400 Meter langen, sicherheitsmässig abgeschlossenen Gleises, der mit drei Staaten organisatorisch und rechtlich zu vereinbarenden Abkommen (inklusive Abstimmung im Schweizer Parlament) dürften bis in die Mitte der 2030er Jahre dauern.

Technisch ist mit entsprechend grossem Aufwand nahezu alles realisierbar. Politisch, wirtschaftlich und rechtlich sieht es im Fall der anvisierten direkten Zugverbindung zwischen der Schweiz und London anders aus. Der Markt für (zu) lange Bahnreisen am Tag zu Preisen in der Grössenordnung des dreifachen eines Flugs mit Gepäck ist zudem beschränkt. Die Autoren sind daher zum Schluss gelangt, dass das Projekt Schweiz und London chancenlos ist.



Aktuelle und mögliche Schienenverbindungen von der Schweiz nach London. / Quelle: P.Trippi-Services

Ob zudem heute ein politisch gewolltes Prestigeprojekt wie «Schweiz – London direkt per Bahn» angesichts der hohen Investitionen und von bedeutenden Betriebszuschüssen durch die

öffentliche Hand sinnvoll und zeitgemäss ist angesichts der Finanzlage des Bundes und der SBB, überlassen die drei Fachautoren Kurt Metz, Peider Trippi und Kaspar P. Woker den Lesenden.

Weitere Informationen zum Thema:

- Link zur Vollversion der Studie: <https://tinyurl.com/33wnuncb>
- [Schweiz London direkt Update 05-06-2025.pdf](#). Dieses Dokument haben wir auch auf unserer Website unter [>KVöV>Informationen>Dossiers](#) abgelegt.

11. Wichtige Weichenstellung für Schienengüterverkehr und Rheinschifffahrt

National- und Ständerat haben das revidierte Gütertransportgesetz angenommen und damit wichtige Weichenstellungen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie für die Rheinschifffahrt beschlossen. Namentlich will der Bund zukünftig stärker die technologische Modernisierung des Schienengüterverkehrs fördern und sieht vor, die Einführung der digitalen automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge finanziell zu unterstützen. Gleichzeitig soll der Einzelwagenladungsverkehr während einer befristeten Zeit abgegolten werden. Bestellte Angebote des Schienengüterverkehrs von Kantonen werden vom Bund weiterhin und stärker als bisher unterstützt. Ausserdem will der Bund zusätzliche Anreize zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene schaffen, indem er Umschlags- und Verladebeiträge pro transportierten, beladenen Bahnwagen entrichtet. Der VöV hat die Vorlage eng begleitet und begrüsst die Ergebnisse ausdrücklich.

Das Gütertransportgesetz sieht seit Jahren vor, dass Angebote des Gütertransports auf der Schiene eigenwirtschaftlich sein müssen. Umgekehrt lässt sich der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), der nach wie vor einen grossen Teil des Schienengüterverkehrs in der Fläche bewältigt, seit Jahren nicht rentabel betreiben. Aus diesen Gründen hat sich der VöV, zusammen mit anderen Akteuren des Güterverkehrs und der verladenden Wirtschaft, für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs eingesetzt. Das Parlament hat nun auf Vorschlag des Bundesrats diese Stärkung mit der Revision des Gütertransportgesetzes und folgenden Massnahmen beschlossen:

- ❑ Verpflichtungskredit für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene: Für à-Fonds-perdu-Beiträge an die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene wurde ein Verpflichtungskredit von 180 Millionen Franken für die Jahre 2027–2032 bewilligt.
- ❑ Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Modernisierung und Aufrechterhaltung des EWLV: Für Investitionsbeiträge und Abgeltungen für Angebote und Leistungen des EWLV wurden 260 Millionen Franken für die Jahre 2026–2029 bewilligt. Die Abgeltungen und Investitionsbeiträge dienen etwa dazu, ein stabiles Angebot über die Geltungsdauer der Förderung sicherzustellen und die kostendeckende Erbringung der vereinbarten Leistungen zu

ermöglichen. Dabei muss sichergestellt sein, dass Quersubventionierungen von nicht abgeltungsberechtigten Unternehmensbereichen und somit Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen sind. Die Förderung des EWLTV ist auf acht Jahre befristet.

- Verpflichtungskredit für die Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene: Für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene wurden 40 Millionen Franken für die Jahre 2026–2029 bewilligt. Damit hat der Bund die bereits bisher an die Bestellungen der Kantone bezahlten Beiträge deutlich erhöht.

Als weitere Fördermassnahme für den Schienengüterverkehr besteht neu die Möglichkeit, Verladern von Gütertransporten einen pauschalen Umschlags- und Verladebeitrag pro transportierten, beladenen Bahnwagen zu entrichten. Der Bund hat hierzu jährliche Mittel in der Höhe von rund 50 Millionen Franken vorgesehen. Im Gegenzug wird die pauschale Rückerstattung der LSVA für Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr aufgehoben. Zur Stärkung der Rheinschiffahrt besteht neu die gesetzliche Grundlage, dass der Bund die Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein finanziell fördern kann.

12. Nationalrat stellt Weichen für zukunftsgerichtete Bahn 2050

Am Abend des 6. Mai 2025 ist eine weitere Motion für eine zukunftsgerichtete und erfolgreiche Bahn angenommen worden: «Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050 auf nationaler und internationaler Ebene» von Nationalrätin Brenda Tuosto. Ziel ist, dass die Planung der Bahnausbauten beim internationalen Verkehr beginnt und, dass die Ausbauten ein echtes Potenzial aufweisen. Wer künftig umweltfreundlich, schnell und zuverlässig in der Schweiz und nach Europa reisen will, braucht jetzt ein starkes Angebotskonzept 2050.

Die Schweizer ÖV-Unternehmen haben eine 15 Jahre lange Durststrecke hinter sich: Die Zunahme der Passagierkilometer war durchschnittlich nur etwa so gross wie das Bevölkerungswachstum. Die Marktanteilsgewinne blieben sehr bescheiden und sind vor allem Neubaustrecken auf mittleren und langen Distanzen zu verdanken: Gotthard- und Ceneribasistunnel und «Léman Express». Der Siegeszug des ÖV der 1990er und 2000er Jahre, der eng mit der Erfolgsgeschichte «Bahn 2000» und dem Fernverkehr als Standbein verknüpft ist, und um den uns die ganze Welt beneidet, ist leider Geschichte. Im Gegenteil wurde er sogar teilweise mit Fahrplanverschlechterungen geschwächt. Die Schweiz darf das nicht so belassen. Eine «Bahn 2050» muss sich über die Grenzen des Landes hinaus in das europäische Eisenbahnnetz verankern.

Internationales Angebotskonzept bereits im Gesetz verankert

Die Motion Brenda Tuosto will eine neue Erfolgsgeschichte für die Bahn in unserem Land aufgleisen. Sie fordert eine Vision für die Bahn, wie sie bereits heute z.B. in Art. 48a ff. des Eisenbahngesetzes verankert ist. Infrastrukturen sind kein Selbstzweck – sie müssen die Folge eines Angebotskonzeptes sein. Es wird von Parlament, Bundesrat und Bundesamt für Verkehr gefordert, sich an das Gesetz zu halten und die dort festgeschriebene Planungslogik von Bahn 2000 umzusetzen. Die Planung des Taktfahrplanes muss zwingend «oben» anfangen, also beim internationalen und nationalen Verkehr. Nur so ist es möglich, dass auch ein effizienter und kundenfreundlicher Regionalverkehr mit guten Verbindungen zum Fernverkehr und dem Regionalverkehr zwischen den einzelnen Regionen geschaffen werden kann. Die Ausbaumassnahmen

müssen auch ein betriebs- und volkswirtschaftliches Potenzial aufweisen, das zu einer Verlagerung auf die Bahn führt. Dieses muss in Personenkilometer für den Personenverkehr und in Tonnenkilometer für den Güterverkehr gemessen werden. Als Antwort auf die Kostenexplosion hat Bundesrat Albert Rösti die Priorisierung «Verkehr'45» beauftragt. Das zeigt, wie wichtig es ist, jetzt so zu planen wie es auch im Gesetz vorgesehen ist.

13. SBB fordert rasche Erhöhung der Sicherheit im Güterverkehr

Die SBB sind nach den Ausführungen im [SUST-Schlussbericht](#) zur Entgleisung im Gotthard-Basistunnel besorgt über das Unfallrisiko im Güterverkehr: Es ist zu hoch. Die SBB unterstützen die SUST-Empfehlungen und fordert eine rasche Umsetzung. Bis griffige behördliche Massnahmen zu Modernisierung und Unterhalt erlassen sind, wird die SBB schrittweise aus dem Transport von Güterwagen mit sogenannten LL-Bremssohlen aussteigen. Der Grossteil des Ausstiegs wird bis Ende 2025 erfolgen. Zudem wird die SBB die Güterwagen intensiver kontrollieren, um sichtbare Mängel zu erkennen.

Der Abschlussbericht der SUST (Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle) bestätigt, dass ein Radscheibenbruch mit einem von LL-Bremssohlen *[siehe Box unten]* gebremsten Rad die Unfallursache war. Diese Güterwagen gehören international tätigen Wagenhaltern, und die SBB und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern sie innerhalb der Schweiz und Europa. Die SBB haben jedoch keinen Einfluss auf Bauweise und Instandhaltung, trägt aber das Risiko und die finanziellen Folgen von Entgleisungen.

SBB ist besorgt: Das Unfallrisiko ist derzeit zu hoch

Die Häufung von Ereignissen in Europa zeigt, dass das Unfallrisiko zugenommen hat. LL-Bremssohlen führen zu höheren thermischen Belastungen von Rädern als die früheren Graugussbremssohlen. Trotzdem werden gemäss SUST-Bericht nach wie vor die gleichen Wartungsmethoden angewandt. Thermische Belastungen können zu Spannungen und Rissen führen, die allenfalls Radbrüche mit potenziell verheerenden Auswirkungen verursachen.

Es braucht deswegen so rasch wie möglich griffige Massnahmen. Die SBB unterstützen die Sicherheitsempfehlungen der SUST und fordert die zuständigen Behörden in der Schweiz (BAV, Bundesamt für Verkehr) und vor allem in Europa (ERA, Eisenbahnagentur der Europäischen Union) zum raschen Handeln auf. Ansonsten muss aus Sicht der SBB der Einsatz von Güterwagen mit LL-Bremssohlen in der Schweiz und in Europa eingeschränkt oder gar verboten werden.

SBB steigt aus Transport von Wagen mit LL-Bremssohlen aus

Die SBB werden im Güterverkehr schrittweise und so schnell wie möglich aus dem Transport von Wagen mit LL-Bremssohlen aussteigen, bis griffigere behördliche Massnahmen zur Modernisierung und Verbesserung des Unterhalts erlassen wurden. Der Grossteil des Ausstiegs wird bis Ende Jahr und in enger Absprache mit den Kunden erfolgen, um deren Logistikabläufe so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Die SBB möchten diese Verkehre weiterhin führen, jedoch mit sicheren Wagen. Im Eigentum des SBB Güterverkehrs befinden sich keine Wagen mit

LL-Bremssohlen. Im Übrigen werden die SBB Güterwagen intensiver kontrollieren, um sichtbare Mängel zu erkennen. Haarrisse in Rädern durch thermische Überbelastung sind visuell allerdings nicht auszumachen, sondern nur in Instandhaltungswerken.

Gespräch mit BAV und Branche: Sicherheit nachhaltig erhöhen

Die SBB stehen zur Verfügung für das Gespräch mit dem BAV und der Güterverkehrsbranche. Das Ziel ist es, die Sicherheit im Güterverkehr nachhaltig zu erhöhen. Entsprechende Vorstösse sind im eidgenössischen Parlament hängig. Eine angemessene Haftungsbeteiligung der Wagenhalter würde die Sicherheit im Bahnsystem ebenfalls erhöhen: Sie hätten ein Interesse, mehr als nur das Notwendige in Überwachung, Instandhaltung und Modernisierung der Wagen zu investieren.

SBB hat bereits Massnahmen ergriffen

Wie bereits vor Erscheinen des SUST-Abschlussberichts kommuniziert, unternimmt die SBB alles, um die Sicherheit auf der Bahninfrastruktur zu gewährleisten. Sie betreibt dafür ein dichtes Sicherheits-Überwachungsnetz und hat bereits Massnahmen im Zusammenhang mit der SUST-Empfehlung zu den Weichen umgesetzt: Sie hat die Geschwindigkeit bei den Portalbereichen des Gotthard-Basistunnels auf 160 km/h reduziert. Die SBB planen zudem, bei den Spurwechseln vor und im Gotthard-Basistunnel Entgleisungsdetektoren zu installieren. Aktuell wird der Prototyp erstellt.

Der Sicherheitshinweis an SBB Cargo bezüglich Nachweisführung der technischen Kontrolle der Züge wird umgesetzt. Auch hat die SBB hohe Sicherheitsanforderungen an ihre eigenen Wagen.

Unterschiedliche Klotzbremsen im Güterverkehr

Im Güterverkehr kommen verschiedene Bremssohlen zum Einsatz. Graugussbremssohlen (GG-Bremssohlen) sind auf dem Schweizer Schienennetz aus Lärmschutzgründen seit 2020 untersagt. Heute werden entweder Low-noise-low-friction-Bremssohlen (LL-Bremssohlen) oder Kompositbremssohlen (K-Bremssohlen) eingesetzt. Die LL-Bremssohlen sind in Europa am weitesten verbreitet. Allerdings sind zahlreiche Vorfälle bekannt, bei denen LL-Bremssohlen zu Überhitzungen der Radscheiben sowie Eisbildung geführt haben, was die Radscheiben beschädigen kann.

Die SBB haben im Güterverkehr keine Wagen mit LL-Bremssohlen im Eigentum. Sie setzt seit Langem auf K-Bremssohlen.

14. Das erste Schweizer Solarkraftwerk auf Schienen

Ein Westschweizer Start-up hat eine Solaranlage für Bahngleise entwickelt. Sie soll dereinst den Strom für die Eisenbahn liefern. Installiert und gereinigt wird sie per Zug.

Geht es nach den Plänen des Waadtländer Start-ups Sun Ways, soll der Abstand zwischen zwei Bahngleisen bald sinnvoll genutzt werden – zur Produktion von Elektrizität. Das Unternehmen mit Sitz in Ecublens hat ein System entwickelt, bei dem Photovoltaikpanels entlang von Bahnstrecken installiert werden. So sollen die Schienen dereinst einen Teil des Stroms selbst erzeugen können, den die Bahn verbraucht.

In der Nähe des Bahnhofs von Buttes im Val-de-Travers hat Sun Ways die erste Teststrecke für seine Gleis-Solaranlage eingeweiht. Auf einer Länge von rund 100 Metern sollen 48 Solarpanels insgesamt 16'000 Kilowattstunden pro Jahr liefern, während weiterhin die Züge der Transports Régionaux Neuchâtelois über die Schienen brausen. Bürsten, die am Ende der Züge angebracht sind, sollen für die Reinigung der Panels sorgen.

Die Besonderheit des Systems liege in dessen Montage beziehungsweise Demontage, wie Sun Ways [auf seiner Website](#) schreibt. Die Installation erfolge maschinell mithilfe eines Spezialzugs der Firma Scheuchzer. Innert weniger Stunden könne dieser 1000 Quadratmeter Panels verlegen. Wenn Unterhaltsarbeiten am Gleis nötig würden, lasse sich die Anlage mit relativ geringem Aufwand entfernen und anschliessend wieder einbauen, verspricht das Start-up.

Das Projekt kostet Sun Ways 600'000 Franken

Die Kosten für das Pilotprojekt im Val-de-Travers betragen rund 600'000 Franken, wie Sun Ways schreibt. Weitere Teststrecken sind in Frankreich, Spanien und Südkorea geplant. Das Bundesamt für Verkehr hat den Betrieb in Buttes für drei Jahre bewilligt. Ziel sei es, die Infrastruktur unter realen Bedingungen zu testen.



Quelle: Der Standard / Sun Ways

Schon jetzt schweben Joseph Scuderi, dem Kopf hinter dem Gleis-Kraftwerk, aber ganz andere Dimensionen vor. Er will das System zuerst in der ganzen Schweiz und anschliessend weltweit etablieren. Theoretisch könne man darauf fast 2,5 Millionen Panels installieren.

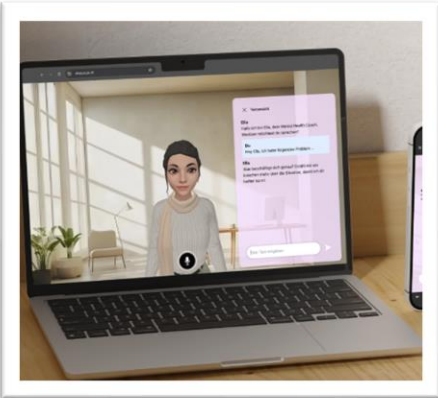
Gemessen an den geschätzten 16'000 Kilowattstunden, die die 48 Panels in Buttes liefern sollen, würden 2,5 Millionen dieser Panels rund 830 Millionen Kilowattstunden pro Jahr erzeugen. Zum Vergleich: Das Kernkraftwerk Gösgen produziert pro Jahr rund 8 Milliarden Kilowattstunden Strom. Dies entspricht etwa 13 Prozent des schweizerischen Stromverbrauchs.

15. Probleme im Berufsalltag – Ella kann helfen

Stress und Konflikte am Arbeitsplatz sind heute weit verbreitet. Neue Technologien helfen dabei, besser vorzubeugen. Die Webanwendung «Etwastun?!», entwickelt durch unseren Partner Angestellte Schweiz und WorkMed, wird jetzt um eine digitale Begleiterin namens «Ella» erweitert. Sie basiert auf Künstlicher Intelligenz und unterstützt Nutzer*innen dabei, über mentale Herausforderungen am Arbeitsplatz zu sprechen und gemeinsam Lösungen zu finden.

«Etwastun?!» gibt es seit 2022. Die leicht zugängliche Plattform begleitet Menschen, die im Arbeitsbereich mit belastenden Situationen zu tun haben. Sie basiert auf den aktuellsten For-

schungen im Bereich der psychischen Gesundheit und bietet ab sofort die Möglichkeit, mit einem KI-Avatar, «Ella», live zu chatten und zu sprechen. «Ella» gibt den Nutzer*innen vorbeugend Unterstützung und Ratschläge.



«Ella» stützt sich auf zwei Hauptquellen: Zum einen auf die Informationen, Übungen und Fallstudien von «Etwastun?!», die von Arbeitspsycholog*innen von WorkMed erstellt wurden, um gezielte Unterstützung zu bieten. In ihren Antworten verweist der Avatar auf geeignete Übungen, die direkt auf der Plattform durchgeführt werden können. Andererseits bringt «Ella» zusätzliches arbeitspsychologisches Wissen ein, um wissenschaftlich fundierte, aber verständlich dargestellte Empfehlungen zu geben.

Stress und Fehlzeiten reduzieren

Psychische Probleme, insbesondere am Arbeitsplatz, werden in der Gesellschaft immer sichtbarer. Daher gibt es vermehrt neue Studien zu diesem Thema. Laut WorkMed und SWICA sind 57 % der Arbeitsunfähigkeiten wegen psychischen Problemen auf Konflikte am Arbeitsplatz zurückzuführen.

Die Auswirkungen können für die Lebensqualität der Betroffenen sowie ihre finanzielle Situation erheblich sein. Lange Absenzen führen dazu, dass der Arbeitsplatz in Gefahr ist – und dass Leistungen von Sozial- und Privatversicherungen bezogen werden müssen. Auch für die Unternehmen, das Gesundheitssystem und damit die Volkswirtschaft sind die Belastungen erheblich.

«Psychische Belastungen am Arbeitsplatz betreffen nicht nur Einzelpersonen – sie fordern auch Vorgesetzte und Teams. Deshalb braucht es für alle niederschwellige, zugängliche Hilfestellungen, die Betroffene und ihr Umfeld stärken. *Ella* bietet genau das: eine interaktive Anlaufstelle, die Hilfe zur Selbsthilfe ermöglicht – anonym, verständlich und jederzeit verfügbar. Damit ist sie ein innovatives Plus auf der Webapp *Etwastun?!*», sagt Rachel Affolter von WorkMed AG.

Für Jan Borer, Arbeitspsychologe bei Angestellte Schweiz, ist daher klar: «In einer Zeit, in der wir zunehmend individuell arbeiten, wird die Eigenverantwortung immer zentraler. Dies trifft insbesondere auf unsere Gesundheit zu. Wir müssen lernen, unser mentales Wohlbefinden proaktiv zu schützen. Der Name «Etwastun?!» soll die Nutzer dazu anregen, etwas zu unternehmen, um in ihrem beruflichen Umfeld psychisch gesund zu bleiben.»

Mehr Information und direkt zu Ella, dem helfenden Chatbot, gibt es [hier auf der Website](#) unseres Partners Angestellte Schweiz.

Ein Avatar, um mir bei Problemen –sei es im Berufsalltag oder auch privat– zu helfen? Anfangs habe ich das auch kritisch hinterfragt. Wir haben dann einen einfachen Selbstversuch gestartet und –siehe da! Ella hat im virtuellen Dialog mit uns ein paar Lösungsansätze entwickelt, die durchaus brauchbar sind. Ella ersetzt in schweren Fällen keineswegs professionelle Hilfe. Der niederschwellige Einstieg aber hilft, bei Problemen endlich «etwas zu tun» und sie nicht vor sich herzuschieben. Probieren geht über Studieren!

16. KVöV-Angebot für Gönnerschaft SBB Historic

Tauchen Sie ein in die faszinierende Geschichte der SBB. Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie den Erhalt des historischen Erbes der SBB. Als Gönner:in erleben Sie Bahngeschichte mit SBB Historic in der ganzen Schweiz.



Werden Sie Gönner:in von SBB Historic und profitieren Sie von exklusiven Vorteilen:

- ☐ Kursbuch kostenlos nach Hause
- ☐ SBB Historic Magazin dreimal jährlich nach Hause
- ☐ 10 % Rabatt auf Shop-Artikel
- ☐ 10 % Rabatt auf ausgewählte Erlebnisfahrten und Veranstaltungen
- ☐ Spendenbescheinigung

Als Mitglied des KVöV erhalten Sie die Gönnerschaft für CHF 80.– statt 100.– pro Jahr. Geben Sie den Rabattcode «KVoeV-20 %» an und Sie erhalten 20 % Rabatt.

Mehr unter: sbbhistoric.ch/unterstuetzen

Über SBB Historic

SBB Historic erhält das historische Erbe der SBB und ihrer Vorgängerbahnen. Die Stiftung macht der Öffentlichkeit über 180 Jahre Schweizer Technik-, Kultur- und Wirtschaftsgeschichte zugänglich und führt Sie mit abwechslungsreichen Veranstaltungen von der Vergangenheit in die Gegenwart. Erfahren Sie mehr über unser vielfältiges Angebot und helfen Sie uns dabei, das Erbe der Schweizer Bahnen auch in Zukunft zu bewahren. Mehr unter www.sbbhistoric.ch

17. 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 zu Anstellung und Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts. https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/
Privat- rechtsschutz	❑ 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/
Weiter- bildung	❑ 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 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 / E-Autos	❑ Rabatt 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 Fahrzeugversicherung. ❑ 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/
Chocorange	❑ Chocorange bietet Schokoladenliebhabern mit Leidenschaft und Liebe himmlische Schokoladenkreationen – mit Mitgliederrabatt. https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/chocorange/



18. 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 viermal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel



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

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

Austritt aus dem KVÖV



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

Pensionierung



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.

19. 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?

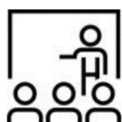
Der Kaderverband

- 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. Dadurch unterscheidet sich der KVöV von anderen, ähnlichen Verbänden;
- hilft beim Networken, indem er Plattformen schafft, wo sich Kader und Entscheidungsträger von Transportunternehmen treffen und austauschen.

Was bringt mir die Mitgliedschaft beim Kaderverband?



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



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



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



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

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

Wo kann ich mich anmelden?



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