



# Kaderverband des öffentlichen Verkehrs



In dieser Ausgabe:

- Unsere Informations- und Netzwerkveranstaltungen diesen Herbst
- KVöV in Ticino – Muoviamo insieme il futuro
- Vision oder Utopie:  
«Tunnel durch das Napf-Gebiet»

## Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr KVÖV

<b>Auskünfte und Information</b>	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	<a href="mailto:info@kvoev-actp.ch">info@kvoev-actp.ch</a>
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	<a href="mailto:info@cooprecht.ch">info@cooprecht.ch</a>
<b>Zentralvorstand</b>	Zentralpräsident	Markus Spühler	<a href="mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch">markus.spuehler@kvoev-actp.ch</a>
	Vize-Präsident Pensionierte	Hans Schwab	<a href="mailto:schwab.sonja@bluewin.ch">schwab.sonja@bluewin.ch</a>
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heinz Inderbitzin	<a href="mailto:heinz.inderbitzin@bluewin.ch">heinz.inderbitzin@bluewin.ch</a>
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	<a href="mailto:heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch">heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch</a>
	Sozialpolitik, OR & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	<a href="mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch">markus.spuehler@kvoev-actp.ch</a>
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	<a href="mailto:heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch">heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch</a>
	Sozialpartnerschaft	Markus Geist	<a href="mailto:markus.geist@sunrise.ch">markus.geist@sunrise.ch</a>
	Vertreter Gdl	offen	
<b>Präsidenten Regionalgruppen</b>	Mittelland / Jura	René Knubel	<a href="mailto:rene.knubel@kvoev-actp.ch">rene.knubel@kvoev-actp.ch</a>
	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	<a href="mailto:nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch">nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch</a>
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Bettina Fuchs	<a href="mailto:bettina.fuchs@sbb.ch">bettina.fuchs@sbb.ch</a>
	Zürich / Ostschweiz	Thomas Wieland	<a href="mailto:thomas.wieland@kvoev-actp.ch">thomas.wieland@kvoev-actp.ch</a>

## *Liebe Kolleginnen und Kollegen*

### **Super Beteiligung bei «Mitglieder werben Mitglieder»**

Ganz herzlichen Dank für euer Engagement bei unserer Werbeaktion «Mitglieder werben Mitglieder!» Ihr habt den bisherigen Rekord weit übertroffen. Euer Einsatz hat sich wieder gelohnt. Wir konnten viele Neumitglieder im KVÖV begrüßen. Das macht Freude und begeistert mich.

### **Bitte weitersagen – Netzwerkanlässe als Visitenkarte für den KVÖV**

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

Nach der Werbekampagne ist vor der Kampagne. Mitgliederwerbung ist für uns alle eine Daueraufgabe. Wichtige Massnahmen, die uns mit euch zusammen neue Mitglieder bringen, sind die Stärkung des Netzes sowie Netzwerkanlässe über den Mittag (Mittagsanlässe). Handeln ist entscheidend.

Konkret haben wir für die zweite Jahreshälfte wieder zahlreiche Netzwerk- und Informationsveranstaltungen für euch bereitgestellt – und erstmals auch im Tessin für unsere Tessiner Kolleginnen und Kollegen. Alle Details dazu wie immer auf [unserer Website unter >Anlässe](#).

Diese Anlässe sind auch unsere Visitenkarte. Ladet doch eine Kollegin, einen Kollegen als Gast ein, um mit euch als Gastgeber den Anlass gemeinsam zu besuchen. Das ist die Gelegenheit, Interesse für den KVÖV zu wecken und neue Mitglieder zu werben.



### **Mut zum Führen und Vorbild sein**

Mut zum Führen bedeutet, Risiken einzugehen, klare Entscheidungen zu treffen und den ersten Schritt zu wagen, auch wenn Angst besteht. Vorbild zu sein erfordert Integrität, indem Worte und Taten übereinstimmen, sowie Authentizität und Selbstreflexion, um Werte und Ziele authentisch zu leben. Effektive Führung beinhaltet auch die Förderung des Teams, eine offene Kommunikation und das Eingehen von Verantwortung für das eigene Verhalten und das der Mitarbeitenden.

Die Stimmung im Unternehmen hat viele Facetten. Wer ist denn aus eurer Sicht für die Atmosphäre oder auch für das Betriebsklima entscheidend zuständig? Vermutlich die Führungskraft, sie hat doch hierbei einen grossen Einfluss, häufig direkt und oft unbewusst auf verschiedenen Ebenen. Die wichtigste Ressource eines Unternehmens ist nach wie vor die Menschen, die es beschäftigt. Das Führungsverhalten und der Führungsstil wirken auf diese Ressource in einem erheblichen Mass. Weiterlesen in diesem Bulletin – siehe [Artikel 18 unten](#).

## BAR-Verhandlungen mit der SBB

Nach einem Unterbruch der BAR-Verhandlungen während den Sommerferien wurden diese im August zunächst mit den berufsspezifischen Themen von Cleaning-, Rangier- und Kundenbegleitpersonal fortgesetzt. Am Dienstag, 2. September 2025, fand dann ein weiterer Verhandlungstag zu den Themen des Lokpersonals statt. Die berufsspezifischen Verhandlungen der BAR Lokpersonal konnten auch in dieser Runde noch nicht abgeschlossen werden. Die bereichsübergreifenden Themen werden im Oktober weiterverhandelt. Der nächste Verhandlungstag zur BAR Lokpersonal findet am 17. September statt. Den Abschluss der Verhandlungen plant die SBB für Mitte Oktober 2025. Wir werden euch weiter informieren.



Ich wünsche euch gute Gesundheit und bis bald.

Herzliche Grüsse und einen angenehmen, warmen Herbst.

**Markus Spühler**  
Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

## In diesem Bulletin

1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe .....	5
2. KVÖV im Tessin – Gemeinsam Zukunft bewegen .....	6
3. KVÖV in Ticino – Muoviamo insieme il futuro.....	7
4. Achtung: Spoofing mit falschem KVÖV-Absender.....	7
5. Neuausrichtung von SBB Güterverkehr sichert umweltfreundlichen Güterverkehr .....	8
6. BLS holt sich SAP-Unterstützung für 8,8 Millionen.....	10
7. Zentralbahn kauft acht neue Züge für 193 Millionen Franken.....	11
8. Fusion der Stadler Bussnang und Stadler Rheintal zur Stadler Rail Schweiz .....	12
9. Projektpartner des Bahnhofs Lausanne begrüßen den Baufortschritt .....	12
10. Spatenstich für das neue SBB Werk im Tessin.....	14
11. Vision «Tunnel unterm Napf-Gebiet».....	15
12. Italiens Bahnen wollen «Europas Hochgeschwindigkeits-U-Bahn» bauen.....	16
13. SBB testen umgebauten FV-Dosto auf Schweizer Schienen.....	17
14. Cargo Sous Terrain wohl vor dem Aus: Die Politik muss entscheiden .....	18
15. Verkehrspolitische Vorschau: Herbstsession 2025 .....	19
16. Bericht zum Zustand des Schweizer Schienennetzes .....	20
17. Die Mittel für den Bahnausbau sinken rapide – nun will der Bundesrat handeln.....	22
18. Sei ein gutes Vorbild: Warum dein Verhalten die beste Motivation ist .....	23
19. Werde Gönner von SBB Historic.....	25

## 1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



### Anlass RG Zürich / Ostschweiz

«Herausforderungen Militärtransporte mit der Bahn»

Vortrag von Walter Hohl, Experte barrierefreie Publikumsanlagen SBB  
Aus der Reihe 'KVÖV im Dialog'. Bitte Datum schon vormerken

Dienstag, 21. 10.25  
SBB Westlink, Zürich-Altstetten



### Manifestation GR Romandie / Valais

«PK SBB: Alles zur 2. Säule»

Mit Lunch und Diskussion nach der Präsentation  
(in französischer Sprache)  
Bitte Datum schon vormerken

Mittwoch, 22.10.25  
12h00 - 13h00,  
Auditorium Parc du Simplon, Renens



### 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

(in deutscher Sprache)

Bitte Datum schon vormerken

Donnerstag, 23.10.25  
SBB WylerPark,  
Wylerstrasse 125, Bern



### Anlass RG Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin

«Was bietet der KVÖV seinen Mitgliedern?»

Der KVÖV stellt sich im Tessin vor.

3. piano Fabbricato Viaggiatori Bellinzona  
(sale riunioni FV01 PS03 C10/C11)

(in italienischer Sprache)

Bitte Datum schon vormerken

Donnerstag, 6.11.25  
08h30 – 09h30  
Fabbricato Viaggiatori  
Bellinzona



### Intervento del gruppo regionale Svizzera centrale, nord-occidentale e Ticino

«Chi è l'Associazione dei Quadri dei Trasporti Pubblici (KVÖV) e cosa offre ai suoi membri?»

Presentazione dell'Associazione dei Quadri dei Trasporti Pubblici (KVÖV) in Ticino.

3. piano Fabbricato Viaggiatori Bellinzona (sale riunioni FV01 PS03 C10/C11)

(in italiano). Si prega di annotare la data

Giovedì, 6 novembre  
2025, 08:30 – 09:30 Fabbricato Viaggiatori Bellinzona



### Pensioniertenanlass RG Zentralschweiz / Nordwestschweiz / Tessin

Besichtigung der Zentralbahn in Stansstad: Präsentation, Führung durch die Werkstatt und Leitstelle

Bitte Datum schon vormerken

Donnerstag, 13.11.25  
Zentralbahn,  
Bahnhofstrasse 23,  
Stansstad

## 2. KVÖV im Tessin – Gemeinsam Zukunft bewegen

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs (KVÖV) ist die schweizweite Interessenvertretung für Führungskräfte und Fachexperten im öffentlichen Verkehr – von Bahn, Bus und Schifffahrt bis hin zu Ingenieurbüros und Herstellern. Wir setzen uns für moderne Arbeitsbedingungen ein, schaffen starke Netzwerke und bieten Dir Weiterbildung sowie Plattformen für Dialog und Austausch.



Mit unserem Event im Tessin möchten wir die Region stärker einbinden, neue Mitglieder gewinnen und den Verband noch bekannter machen. Der interregionale Austausch bietet Dir die Chance, Dich zu vernetzen, voneinander zu lernen und die Zukunft des öffentlichen Verkehrs aktiv mitzugestalten.

Wir laden Dich herzlich ein, den KVÖV kennenzulernen. Nutze die Gelegenheit, mehr über unsere Angebote zu erfahren, Fragen zu stellen und Dich mit Kolleginnen und Kollegen auszutauschen.

Das ist DIE Gelegenheit für unsere Tessiner Mitglieder, eine Kollegin, einen Kollegen einzuladen und ihr / ihm den KVÖV vorzustellen.

Bitte den Termin schon vormerken:



Datum: 6. November 2025



Zeit: 08:30 – 09:30

Ort: 3. Stock, Fabbricato Viaggiatori Bellinzona (Sitzungsräume FV01 PS03 C10/C11)

Sei dabei – gestalte mit uns die Zukunft des öffentlichen Verkehrs!

### 3. KVÖV in Ticino – Muoviamo insieme il futuro

---

L'Associazione dei Quadri dei Trasporti Pubblici (KVÖV) è l'organizzazione nazionale che rappresenta i quadri e gli specialisti dei trasporti pubblici – dalla ferrovia, autobus e navigazione fino agli studi di ingegneria ed esecutori. Ci impegniamo per condizioni di lavoro moderne, creiamo reti solide e ti offriamo formazione continua e piattaforme di dialogo.



Con il nostro evento in Ticino vogliamo rafforzare il legame con la regione, attrarre nuovi membri e far conoscere meglio la nostra associazione. Lo scambio interregionale ti offre l'opportunità di creare contatti, imparare dagli altri e costruire insieme il futuro dei trasporti pubblici.



Ti invitiamo calorosamente a conoscere il KVÖV. Approfitta di questa occasione per scoprire i nostri servizi, fare domande e confrontarti con colleghe e colleghi del settore.

Questa è l'occasione perfetta per i nostri membri ticinesi per invitare un collega e presentargli l'KVÖV.

Si prega di segnare già la data. L'invito seguirà a breve.



Data: 6 novembre 2025



Orario: 08:30 – 09:30

Luogo: 3. piano, Fabbricato Viaggiatori Bellinzona (sale riunioni FV01 PS03 C10/C11)

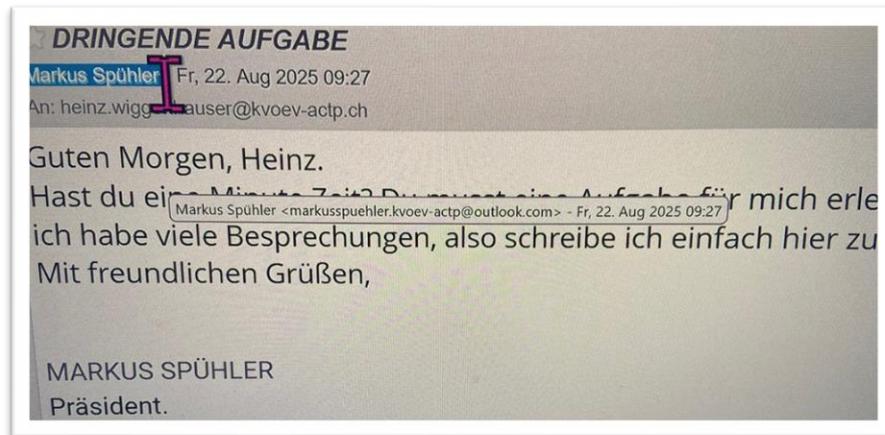
Partecipa anche tu – costruiamo insieme il futuro dei trasporti pubblici!

### 4. Achtung: Spoofing mit falschem KVÖV-Absender

---

Vorsicht: Vermehrt tauchen Mails auf, die einen seltsamen Inhalt haben und teilweise auffordern, einen Link anzuklicken – in letzter Zeit auch mit vermeintlichem KVÖV-Absender.

Spoofing nennt man in der Informationstechnik verschiedene Täuschungsmethoden in Computernetzwerken zur Verschleierung der eigenen Identität. Personen werden in diesem Zusammenhang auch gelegentlich als „Spoofers“ bezeichnet. Früher stand Spoofing ausschliesslich für den Versuch des Angreifers, IP-Pakete so zu fälschen, dass sie die Absenderadresse eines anderen Hosts trugen. Später wurde diese Methode jedoch auch auf andere Datenpakete angewendet.



Falls du ein Mail mit einem —angeblichen— KVöV-Absender und mit verdächtigem Inhalt erhältst, meist mit einer Aufforderung, z.B. einen Link anzuklicken, ist Vorsicht geboten. Der Absender will nichts Gutes!

**Vorsicht:**

Komischer Text mit seltsamer Aufforderung → Absender prüfen.  
Wenn verdächtig / unbekannt → löschen

## 5. Neuausrichtung von SBB Güterverkehr sichert umweltfreundlichen Güterverkehr

Der Güterverkehr der SBB ist nur überlebensfähig, wenn er sich neu ausrichtet. Dieser Artikel beantwortet die wichtigsten Schritte auf dem Weg dazu, insbesondere in Bezug aufs Tessin.

### Das Wichtigste in Kürze

- ❑ Mit der geplanten Neuausrichtung stellt SBB Cargo einen umweltfreundlichen Güterverkehr in der Schweiz langfristig sicher und erhält so Arbeitsplätze.
- ❑ Transformation ist nötig: Der Güterverkehr der SBB schreibt ein jährliches Defizit von CHF 80 Mio. — er muss eigenwirtschaftlich werden, denn der Güterverkehr ist gemäss Auffassung der Politik kein Service Public.
- ❑ Schweizweit kommt es zu einem Abbau von rund 65 Stellen bis Ende 2025, davon rund 40 Stellen im Tessin. Im Tessin wird es aber keine Kündigungen geben. Zurzeit werden SBB-intern Lösungen gesucht. Die SBB nehmen ihre Verantwortung als Arbeitgeberin im Tessin wahr.
- ❑ Der Kombinierte Verkehr in der Schweiz fokussiert auf die Nord-Süd-Achse.

- Das Verlagerungsziel der Schweiz im Transitverkehr bleibt trotz vorzeitigem Ende der RoLa rollende Landstrasse bestehen: Die SBB trägt dazu bei, dass langfristig mehr Güter auf die Schiene kommen. Das funktioniert nur, wenn der Güterverkehr effizient und wirtschaftlich arbeiten kann.

## Die Ausgangslage

Die SBB transportieren Güter klimafreundlich auf der Schiene – mit Einzelwagen, Ganzzügen und kombiniertem Verkehr (KV). Seit Jahren schreibt der SBB Güterverkehr rote Zahlen, hat ein strukturelles Defizit von jährlich 80 Millionen Franken sowie überalterte Loks und Güterwagen. Ziel ist ein finanziell eigenständiger Schienengüterverkehr, wie es der Bund als Eigner verlangt. Güterverkehr in der Schweiz ist kein Service-Public-Angebot.

Den Rahmen dafür bildet das 2022 vorgestellte Konzept «Suisse Cargo Logistics». Weitere Informationen dazu auf der SBB Webseite [«Für mehr Güter mehr Bahn»](#). Es sieht vor, dass die Bahn in Kombination mit der Strasse schwere Güter auf langen Strecken transportiert, wo dies von den Kunden nachgefragt wird. Dafür müssen alle einen Beitrag leisten: der Bund mit vorübergehender Subventionierung, die Kunden mit marktgerechten, fairen Preisen und auch die SBB selbst, die den Schienengüterverkehr effizienter machen und Kosten sparen muss. Dafür investiert die SBB in moderne Loks, Güterwagen und Automatisierung und richtet den Güterverkehr grundlegend neu aus.

## Neuaustrichtung Kombierter Verkehr

Im Kombinierten Verkehr (KV) werden Container, Tank-Container, Wechselbehälter oder LKW-Trailer in Kombination von Strasse und Schiene transportiert. Der Umlad von der Strasse auf die Schiene findet in der Regel mit einem Kran an einer Umschlagsanlage statt. Typische Güter sind Pakete, Chemikalien oder Konsumgüter. Der KV macht lediglich rund sechs Prozent der Transportleistung von SBB Cargo Schweiz aus. Aktuell fährt die SBB beim KV bei einem Umsatz von 18 Millionen Franken 12 Millionen Franken Verlust ein. Um den KV gemäss den Vorgaben des Bundes wirtschaftlich zu machen, richtet die SBB diesen neu aus. Als erste konkrete Massnahme stellt die SBB – wie im Mai 2025 kommuniziert – den Betrieb von schweizweit acht Terminals im KV ein und baut per 2026 die erste Verbindung des neuen kostenoptimierten Produktionsmodells gemäss dem Konzept «Suisse Cargo Logistics» auf. Mit dem Shuttle auf der stark nachgefragten Nord-Süd-Achse wird diese Verbindung zwischen Dietikon und Stabio quer durch die Alpen gestärkt und das neue Angebot getestet. Im schlimmsten Fall führt die Neuaustrichtung im KV zu täglich 70 zusätzlichen Lastwagen auf den Strassen, also jährlich rund 20 000. Zum Vergleich: Heute fahren 30 Millionen Lastwagen auf der Strasse durch die Schweiz.

Die aktuell schlechte Infrastruktur in Deutschland und die dadurch steigenden Kosten gefährden den kombinierten Verkehr (KV) in ganz Europa, was SBB Cargo International und Hupac unter Druck setzt. Ein neues Produktionsmodell soll hier helfen, das Angebot marktfähig zu machen.

## Partnerzüge

Per Ende Jahr stellt die SBB unrentable Verkehre ein, konkret die Führung von Transitzügen für DB Cargo (sogenannte Partnerzüge). Bei den Partnerzügen handelt es sich um Züge, welche DB

Cargo in Deutschland für den Transit nach Italien bündelt und die SBB Cargo Schweiz von Grenze zu Grenze durch die Schweiz fährt. In Chiasso übernimmt die DB Cargo dann diese Züge wieder. Die Verkehre bleiben auf der Schiene, ein anderes EVU wird diese übernehmen. Die weitere Partnerschaft mit DB Cargo im Bereich der Import- und Export-Verkehre von und nach Deutschland ist von diesem Entscheid nicht tangiert.

## Neuausrichtung Einzelwagenladungsverkehr

Im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) werden Güterzüge aus Güterwagen verschiedener Versender und Empfänger zusammengestellt. Die Wagen werden meistens an einer Rampe be- und entladen; zum Beispiel mit Stückgut auf Paletten, mit Briefen, Mineralwasser oder Zement. Hier schreibt die SBB seit Jahren einen hohen zweistelligen Millionenverlust (2024: knapp 80 Millionen Franken). Nach dem politischen Entscheid über die befristete finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehres erarbeitet SBB Cargo Schweiz aktuell im Gespräch mit den Grosskunden ein neues kundenorientiertes und kostenoptimiertes Produktionsmodell, um schweizweit möglichst viele Transporte in einem effizienten Netz abzuwickeln. Die Auswirkungen des neuen Produktionsmodells auf das Personal sind noch nicht bekannt.

## Vorzeitiges Ende der Rollenden Landstrasse

Die RAlpin AG – ein Gemeinschaftsunternehmen von SBB, BLS und Hupac – hat im Mai 2025 angekündigt, die Rollende Landstrasse (Rola) per Ende 2025 früher einzustellen als geplant, nämlich per Ende 2025 statt wie bisher vorgesehen Ende 2028. Die Rola war als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der NEAT gedacht und transportierte 2023 rund 80 000 Lastwagen auf der Bahn, was sieben Prozent am gesamten kombinierten Transitverkehr ausmacht. Trotz Beiträgen des Bundes ist der Weiterbetrieb angesichts unerwartet vieler Einschränkungen auf dem Schienennetz nicht mehr wirtschaftlich möglich. Ziel ist es, mindestens 50 Prozent der Kunden auf der Schiene im unbegleiteten KV zu halten.

Weiterführende Fragen und Antworten (FAQ) zum Thema findest du auf unserer Website unter [>Information](#) [>Dossiers](#) [>SBB Cargo](#).

## 6. BLS holt sich SAP-Unterstützung für 8,8 Millionen

---

Die Verkehrsbetriebe benötigen Unterstützung bei mehreren grossen SAP-Vorhaben. Dabei stehen ihnen 16 Anbieter zur Seite, die mit bis zu 8,8 Millionen Franken rechnen können.



Das Bahnunternehmen BLS hat nach eigenen Angaben in den nächsten fünf Jahren einiges vor mit seinen SAP-Systemen. Der Grossteil der Betriebs- und Weiterentwicklungsaufgaben könne durch eigenes Personal erbracht werden. Wie BLS erklärt, unterliege der Ressourcenbedarf aber Schwankungen, wodurch einige Projekte mit externen Partnern realisiert werden sollen.

## 7. Zentralbahn kauft acht neue Züge für 193 Millionen Franken

Die Zentralbahn investiert in neues Rollmaterial und beschafft weitere fünf Triebzüge des Typs Adler und drei Triebzüge des Typs Fink. Das teilt das Unternehmen am Samstag mit. «Die Platzkapazität der bestehenden Züge stösst an ihre Grenzen», heisst es in der Medienmitteilung. Insbesondere auf den Strecken mit vielen Touristinnen und Touristen – etwa zwischen Luzern und Interlaken sowie zwischen Luzern und Engelberg –, werde der Platz knapp.

Die Zentralbahn führt die Engpässe auf die Zunahme des internationalen Tourismus und des Freizeitverkehrs zurück, aber auch auf das veränderte Reiseverhalten mit mehr Gepäck.

### Fünf zusätzliche «Adler» von und nach Luzern

Die prognostizierte Nachfragesteigerung bis 2030 habe das Unternehmen dazu veranlasst, in die Kapazität und die Modernisierung des Rollmaterials zu investieren. Züge sowohl des Typs Adler als auch des Typs Fink sind bereits heute auf dem Streckennetz unterwegs. Neu werden drei «Adler»-Züge zwischen Luzern und Interlaken unterwegs sein, zwei zwischen Luzern und Engelberg. Die drei neuen Züge des Typs «Fink» wird die Zentralbahn mehrheitlich zwischen Meiringen und Interlaken einsetzen.

Mit dem neuen Rollmaterial können wir die heutigen stündlichen Züge beträchtlich entlasten und mehr Kapazität für Pendlerinnen und Tagesausflügler schaffen.



*ABeh 160 der Zentralbahn (FINK (Flinke innovative Niederflurkomposition))*

## 8. Fusion der Stadler Bussnang und Stadler Rheintal zur Stadler Rail Schweiz

---

Die Stadler Bussnang AG und die Stadler Rheintal AG bündeln ihre Kräfte und fusionierten am 20. Juni 2025 zur Stadler Rail Schweiz AG. Die Zusammenlegung fördert die Zusammenarbeit der beiden Standorte und vereinfacht administrative Prozesse



*Das Stadler-Werks in St. Margrethen. / Quelle: Stadler*  
ben.

Bei der Fusion handelt es sich um einen rein juristischen Zusammenschluss der beiden Gesellschaften. Steuerrechtlich gilt er rückwirkend per 1. Januar 2025. Die beiden Standorte werden neu zwar unter einem Dach, aber mit der jeweils bestehenden Organisation und Führungsstruktur weitergeführt. Der Standort Rheintal wird rechtlich als Zweigniederlassung betrieben.

Durch die Zusammenlegung wird die bereits sehr enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Standorten weiter gestärkt und administrativ deutlich vereinfacht.

Für die Mitarbeitenden hat die Fusion keine spürbaren Auswirkungen: Arbeitsverträge, Führungskräfte, Arbeitsorte und Anstellungsbedingungen bestehen fort. Auch für Kundinnen und Zulieferer ändert sich nichts ausser dem Namen.

Durch die Fusion wird die Zusammenarbeit der beiden Organisationen vereinfacht. Der administrative Aufwand, zum Beispiel bei internen Verrechnungen oder Warenbewegungen, wird reduziert. Redundante Arbeiten fallen weg. Das erhöht die Effizienz und senkt die Kosten.

## 9. Projektpartner des Bahnhofs Lausanne begrüßen den Baufortschritt

---

Am Bahnhof Lausanne fand am 1. September 2025 eine Baustellenbesichtigung mit Bundesrat Albert Rösti, der SBB sowie den Lausanner, Waadtländer und Genfer Behörden statt. Die Projektpartner haben den Dialog und den Einsatz begrüsst, mit denen dieses ehrgeizige Projekt vorangebracht werden konnte. Durch die Verbreiterung und Verlängerung der Perrons soll das Umsteigen vereinfacht, der Komfort verbessert und die Personenaufnahmekapazität des Bahnhofs verdoppelt werden. Bis heute wurden bereits rund 530 Millionen Franken in dieses Grossprojekt im Stadtzentrum investiert, das insgesamt 1,7 Milliarden Franken kostet.

Bei seinem Besuch hat der Leiter des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Albert Rösti den Fortschritt der Bauarbeiten am Bahnhof Lausanne gewürdigt, der zu den Hauptprojekten für die Modernisierung und Stärkung der Bahn in der Romandie zählt. Begleitet wurde er von den Projektpartnerinnen und -partnern Nuria Gorrite, Regierungsrätin des Kantons Waadt, Natacha Litzistorf, Stadträtin der Stadt Lausanne, und Vincent Ducrot, CEO der SBB. Auch



*Blick auf den Bahnhof Lausanne der SBB. / Quelle: SBB*

Pierre Maudet, Regierungsrat des Kantons Genf, war in seiner Rolle als Mitglied des Strategieausschusses des Programms Léman 2030 anwesend. Die Teilnehmenden äusserten sich zufrieden über den Fortschritt der Bauarbeiten und das konstruktive Klima für die weiteren Arbeiten.

Der Umbau des Bahnhofs schreitet seit 2021 voran – dank des Engagements aller Beteiligten und mit Investitionen in Höhe von 530 Millionen Franken bei einem Gesamtbudget von 1,7 Milliarden Franken. Die laufenden Arbeiten umfassen unter anderem den Bau des Untergeschosses des Bahnhofplatzes, die Verstärkung der Südfassade des Bahnhofs sowie den Bau des neuen Epinettes-Gebäudes mit Parking.

### **Die Arbeiten schreiten voran**

Diese drei Bereiche wurden bei der Besichtigung näher beleuchtet. Der Aushub für das Untergeschoss des Platzes ist gut angelaufen, die ersten Bohrungen und der Bau der Bodenplatte sind im Gange. Die Teillinbetriebnahme ist für 2032 vorgesehen (Fertigstellung 2034).

Auf der Epinettes-Seite wird in der etwa 25 Meter tiefen Baugrube das neue Parking gebaut. Dieses wird 2027 fertiggestellt.

An der Südfassade wurden bis anhin 40 Prozent der Verankerungen angebracht. Um den Durchgang zu Fuss während des Abrisses des alten Parkings zu ermöglichen, hat die SBB eine Passerelle zur Verbindung der Rue du Simplon mit der Unterführung West (Richtung Genf) gebaut. Diese ist seit dem 25. August 2025 in Betrieb.

### **Nächste wichtige Etappe: Bau der Perrons und der Unterführungen**

Seit 2023 und mit dem neuen Projektplan haben der Dialog und die verstärkte Einbindung aller Beteiligten dazu beigetragen, die Baustelle bedeutend und effizient voranzubringen. Das letzte Dossier, das noch fertiggestellt werden muss, umfasst den Bau der Perrons und der Unterführungen. Mehr als 500 Teile müssen revidiert werden, um die Perrons so weit wie möglich zu verbreitern. Diese Herausforderung wird derzeit angegangen.

Das Projekt ist weiter auf Kurs, 2025 werden weitere rund 76 Millionen Franken investiert. Die Projektpartner äusserten sich zufrieden mit dem Baufortschritt und betonten die gute Zusammenarbeit und Planung.

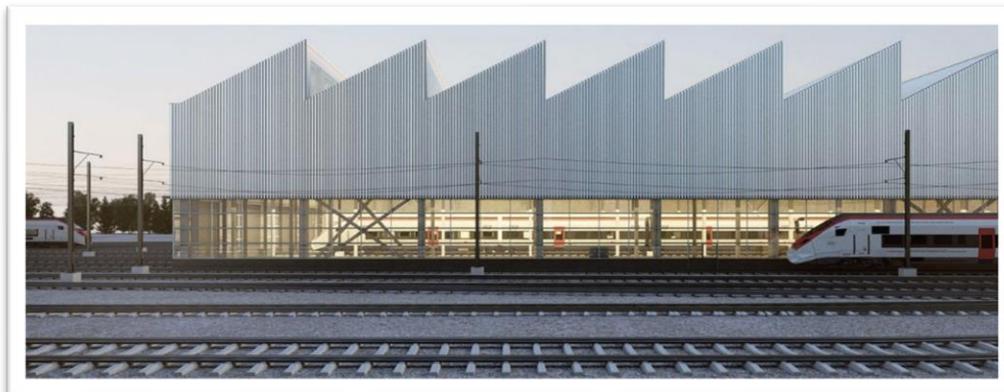
## Erstes Perron 2030

Die nächsten grossen Arbeiten betreffen den Bau der neuen Perrons und Unterführungen. Das erste umgebaute Perron (ganz im Süden) soll 2030 in Betrieb genommen werden, danach folgen bis 2036 nach und nach die vier weiteren Perrons. Der umgebaute Bahnhof soll gemäss der im März 2023 kommunizierten Planung im Jahr 2037 vollständig in Betrieb genommen werden. Während der gesamten Bauarbeiten ist die Durchfahrt von 700 Zügen täglich sowie die Zugänglichkeit der Services und Geschäfte gewährleistet.

## 10. Spatenstich für das neue SBB Werk im Tessin

Der Spatenstich am 5. September 2025 symbolisiert den Start der Bauarbeiten für das neue SBB Werk von Arbedo-Castione (Nuovo stabilimento industriale ferroviario oder kurz NSIF), dessen Inbetriebnahme für Mitte 2028 geplant ist. Insgesamt werden rund 755 Millionen Franken ins NSIF investiert, das 360 Arbeitsplätze und 80 Lehrstellen bieten wird. Mit dieser Investition setzt die SBB ein klares Signal: Der Kanton Tessin ist und bleibt auch in Zukunft eine äusserst wichtige Region.

In Anwesenheit der kantonalen Behörden und der SBB Spitze haben Staatsratspräsident Norman Gobbi, Gemeindepräsident von Arbedo-Castione Luigi Decarli, Stadtpräsident von Bellinzona Mario Branda sowie SBB CEO Vincent Ducrot den symbolischen Startschuss für die Bau-



Neues SBB Industriewerk in Arbedo-Castione. Quelle: SBB

für die Bedeutung des Kantons Tessin. Die SBB investieren in der Region in wichtige Projekte und schafft damit qualifizierte Arbeitsplätze – insbesondere für die Zukunft.

arbeiten des neuen SBB Werks gegeben. Mit dem Spatenstich vom 5. September 2025 feiert die SBB nicht nur den offiziellen Beginn der Arbeiten für das neue Werk, sondern setzt auch ein wichtiges Zeichen

## NSIF – das neue SBB Werk

Das NSIF ersetzt das aktuelle SBB Werk Bellinzona und wird 360 Vollzeitstellen sowie 80 Lehrstellen bieten. Die SBB, der Kanton Tessin, die Stadt Bellinzona und der Bund investieren insgesamt 755 Millionen Franken. Das neue Werk wird voraussichtlich Mitte 2028 in Betrieb genommen. Sein Tätigkeitsschwerpunkt liegt auf der leichten und schweren Instandhaltung der neuen Triebzüge (Giruno, ETR und Flirt TILO), mit einem zunehmenden Anteil elektromechanischer Arbeiten und einem hohen Digitalisierungsgrad. Dank eines Gründachs mit Solarzellen und des Verzichts auf fossile Brennstoffe setzt das neue Werk zudem ein Zeichen für Nachhaltigkeit. Das Werk umfasst eine Gesamtfläche von 150 000 Quadratmetern, wobei das Gebäude allein 40 000 Quadratmeter einnimmt, was acht Fussballfeldern entspricht.

## Die ersten Arbeiten für das Werk laufen bereits

Im Juni 2025 haben die ersten Arbeiten für das neue Werk begonnen: Dazu gehören die übliche Einrichtung der Baustelle, der Aushub für die Untergeschosse und Fundamente sowie die Arbeiten für den unterirdischen Bereich der zukünftigen Zugwaschanlage. In den nächsten Monaten folgen die ersten Betonarbeiten.

Nach der voraussichtlichen Abnahme des Werks im Juni 2028 findet der schrittweise Umzug des heutigen Werks Bellinzona ins NSIF statt.

## Stand der Arbeiten für die Bahninfrastruktur und Erschliessung

2023 wurden Vorarbeiten durchgeführt: Auf der Hauptlinie wurden zwei provisorische Weichen eingebaut sowie unter der Hauptbahnlinie Durchgänge für die neue Infrastruktur gebaut. Zudem wurde ein Teil des Projektgeländes auf- und vorbereitet sowie ein neues Bahntechnikgebäude errichtet und installiert. Darin wird die neue Steuerungsanlage für den Bahnverkehr mit ETCS-Level-2-Technologie untergebracht. Anfang Dezember 2024 wurde die Gleisgruppe 600 in Betrieb genommen. Darüber können die Züge, die von Norden her in die Coop-Verteilzentrale fahren, umgeleitet werden, was den Bahnhof Castione-Arbedo entlastet. So können dort die umfassenden Anpassungsarbeiten an der Bahnanlage beginnen, die bis zur Inbetriebnahme des NSIF dauern werden. Anfang 2025 begannen die Arbeiten für die Gleisfelder beim neuen Werk und der ökologische Ausgleich wurde vorgenommen.

## Landwirtschaftliche Kompensationen

Für das NSIF sind rund 150 000 Quadratmeter Fläche nötig; 8,4 Hektare davon sind Fruchtfolgeflächen (FFF).

In den letzten fünf Jahren hat die SBB zusammen mit dem Tessiner Bauernverband gute Alternativen für die Kompensation der Flächen in Arbedo-Castione erarbeitet. Ein Grossteil der Flächen wurde bereits kompensiert, die Kompensation der letzten Fläche sollte demnächst beginnen. Die ermittelten Flächen befinden sich in den Gemeinden Camorino, Bellinzona, Preonzo, Iragna und Biasca.

## 11. Vision «Tunnel unterm Napf-Gebiet»

---

Vor kurzem erschien im Tages-Anzeiger ein Artikel mit der Idee, zur Entlastung der Achse Bern–Zürich brauche es längerfristig eine neue West-Ost-Verbindung. Der Urheber dieses Vorschlags ist ex-SBB Chef Benedikt Weibel. Dazu müsste man aber die «Festung» des Napf-Massivs durchstossen.

In Kürze geht es um folgendes:

- ❑ Die neue West-Ost-Achse soll die stark wachsenden Regionen Genfersee und Zentralschweiz besser verbinden und die Achse Bern–Zürich entlasten.
- ❑ Der ehemalige SBB-Chef fordert einen Bahntunnel durch das Napf-Massiv nach Luzern.
- ❑ ÖV-Lobbyisten bezweifeln den Nutzen neuer Bahnverbindungen im dünn besiedelten Napf-Gebiet.

Wir haben den Artikel und auch eine Entgegnung von Swiss Railvolution in einem Dossier zusammengefasst. Du findest es hier unter >Information >Dossier >ÖV Schweiz [auf unserer Website](#).

Die Meinungen zum Thema gehen auseinander. Wir überlassen es dem geneigten Leser, sich selbst eine Meinung zu bilden. Nachstehend nur noch eine Bemerkung:



## 12. Italiens Bahnen wollen «Europas Hochgeschwindigkeits-U-Bahn» bauen

Die italienischen Staatsbahnen Ferrovie dello Stato (FS) hegt ehrgeizige Pläne: Sie wollen «die Hochgeschwindigkeits-U-Bahn Europas» errichten – ein Netz, das die wichtigsten Städte des Kontinents verbindet und eine echte Alternative zum Flugzeug darstellen soll. Das kündigte Bahnchef Stefano Donnarumma in einem Interview mit der französischen Wirtschaftszeitung Les Échos (Freitagsausgabe) an.

«Unser Ziel ist die Schaffung eines Konsortiums, das es den Bahnunternehmen ermöglicht, ihre Investitionspläne zu koordinieren. Unser Traum ist ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz – realisiert durch die Zusammenarbeit mehrerer Betreiber», erklärte Donnarumma.

So planen die italienischen Bahnen unter anderem eine schnelle Bahnverbindung zwischen Rom und Berlin

über München und damit Innsbruck. In Spanien hält FS über die Tochtergesellschaft Iryo bereits einen Marktanteil von 25 Prozent im Hochgeschwindigkeitsverkehr.



### Strecke Paris-London

Donnarumma bekräftigte zudem das Ziel der FS, bis 2029 die Bahnstrecke Paris-London mit einem Projekt im Umfang von rund einer Milliarde Euro zu bedienen. Die italienischen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze sollen künftig besser miteinander verknüpft werden –

mit Verbindungen zwischen Paris und Mailand, bei denen sich die Fahrzeit auf fünfeinhalb Stunden verkürzen soll. Aktuell dauert die Fahrt etwas über sieben Stunden.

Unterdessen verzeichnen die italienischen Hochgeschwindigkeitszüge auf der neuen Strecke Paris-Marseille – nur etwas mehr als zwei Monate nach dem Start – eine Auslastung von 76 Prozent, deutlich über den Erwartungen. Die Fahrpreise liegen rund 30 Prozent unter denen der französischen Bahngesellschaft SNCF.

### Bereits Verbindung nach Frankreich

Bereits seit 2021 ist die FS-Gruppe mit dem Frecciarossa-Zug auf der Strecke Mailand-Paris der erste alternative Anbieter im französischen Hochgeschwindigkeitsnetz. Die Verbindung wurde am 1. April 2025 nach einer Unterbrechung infolge eines Erdbebens im Maurienne-Tal wieder aufgenommen. Hinzu kamen in diesem Jahr die Strecken Paris-Lyon sowie – ab dem 15. Juni 2025 – auch Paris-Marseille.

Derzeit befördert Ferrovie dello Stato jährlich rund 230 Millionen Fahrgäste im Ausland. Die internationalen Einnahmen beliefen sich 2024 auf 3 Milliarden Euro – bei einem Gesamtumsatz von 16,5 Milliarden. In den nächsten fünf Jahren soll die Zahl der Passagiere im Ausland um 40 Prozent steigen.

## 13. SBB testen umgebauten FV-Dosto auf Schweizer Schienen

Um mehr Ruhe in die Zugfahrt zu bringen, haben die SBB einen FV-Dosto als Prototyp umbauen lassen. Nach Testfahrten in Tschechien ist dieser nun in die Schweiz zurückgekehrt. Ob alle Doppelstockzüge umgebaut werden, ist aber noch nicht entschieden.



Verzögerungen, Pannen und rucklige Fahrt – der FV Dosto hatte bisher bei Pendlern einen schweren Stand. Weil er während der Fahrt so wankt, erhielt er den Spitznamen «Schüttelzug». Das wollen die SBB ändern.

Im April hatte das Unternehmen deshalb angekündigt, dass ein FV-Dosto nach Tschechien überführt und dort mit umgebauten Drehgestellen getestet werde. Inzwischen ist dieser Prototyp zurück in der Schweiz.

### Tests mit Passagieren im Herbst

«In Tschechien wurden die Sicherheit gegen Entgleisen und die Federung des Zuges getestet. Diese statischen Tests verliefen planmässig und werden nun analysiert», heisst es in einer Mitteilung. Währenddessen soll der Prototyp auf Schweizer Schienen Streckenfahrten absolvieren, um den Fahrkomfort, den Betrieb und die Zulassungsfähigkeit zu überprüfen.

Ausgewählte Personen werden im Herbst zudem bei den Testfahrten dabei sein, um ebenfalls ein Feedback zu geben, heisst es weiter. All diese Erkenntnisse fliessen in eine Gesamtbewertung ein. Und erst dann wird auch entschieden, ob die ganze Flotte umgerüstet wird.

## Umbau im Rahmen der ordentlichen Revision

Sollte sich die SBB für einen Umbau entscheiden, kann die gesamte restliche Flotte von 62 FV-Dostos im Rahmen einer ordentlichen Revision umgebaut werden. Der Umbau würde nach Vorliegen der Zulassung des Bundesamts für Verkehr voraussichtlich Ende 2026 starten und wäre Anfang der 2030er-Jahre abgeschlossen.

Nach heutigem Stand würde der Umbau der Drehgestelle die SBB einen hohen zweistelligen Millionenbetrag kosten, wobei die umgebauten Drehgestelle zukünftig im Unterhalt voraussichtlich günstiger wären als diejenigen mit Wankkompensation. Deshalb geht die SBB nach heutigem Wissensstand davon aus, dass die Investition in neue Drehgestelle nicht nur zu einem höheren Fahrkomfort führen würde, sondern auch wirtschaftlich ist.

## 14. Cargo Sous Terrain wohl vor dem Aus: Die Politik muss entscheiden

**Das Schweizer Infrastrukturprojekt Cargo Sous Terrain (CST) kommt nicht in Fahrt. Erneut sollen Stellen im zweistelligen Bereich abgebaut werden, weshalb das Unternehmen das arbeitsrechtlich vorgeschriebene Konsultationsverfahren startet.**

Vor knapp einem Jahr trat Christian Späth mit grossem Optimismus die Leitung von Cargo sous Terrain (CST) an. Der ehemalige Implan-Manager sollte das milliardenschwere Projekt einer unterirdischen Güterbahn in der Schweiz retten und politische Unterstützung gewinnen. Doch nun zieht die Gesellschaft die Notbremse. Die Geschäftsleitung und Verwaltungsrat haben erkannt, dass die derzeitigen gesetzlichen Rahmenbedingungen keine verlässliche private Finanzierung ermöglichen. Ohne stabile Partnerschaften mit Bund, Kantonen und Städten sei ein Baustart wirtschaftlich nicht vertretbar. Zuletzt war von bis zu 30 Milliarden Franken Investitionen die Rede.

### Visionäres Projekt Cargo Sous Terrain

Unsere Mitglieder erinnern sich: am 9.4.24 stellte Klaus Juch, Bereichsleiter Technik + Bau von *Cargo Sous Terrain* das Projekt im Rahmen einer KVÖV-Veranstaltung vor. Dereinst sollte Cargo Sous Terrain die Schweiz von Ost nach West unterqueren. Das erste Teilstück war zwischen den Logistikbetrieben im solothurnischen Härkingen und Zürich angedacht.

Eine vom Uvek in Auftrag gegebene unabhängige Überprüfung bestätigt, dass das Konzept technologisch und architektonisch grundsätzlich machbar wäre. Die Studie, im Frühjahr abgeschlossen, nahm zentrale Kritikpunkte aus der Sachplan-Konsultation auf und kommt zum Schluss, dass ein solches System realisierbar wäre. Auf Basis dieser Ergebnisse müssen Bund und Kantone nun über das weitere Vorgehen entscheiden.



Zum Abbau der über zehn Stellen läuft jetzt ein Konsultationsverfahren. Derzeit beschäftigt CST laut dem Geschäftsführer rund 30 Mitarbeitende. Bereits im Sommer letzten Jahres gab es bei der Firma einen Stellenabbau.

Man wolle mit dem erarbeiteten Wissen jetzt Angebote für den Bereich Citylogistik machen. Diese seien unmittelbar nachgefragt. Dabei geht es um die Auslieferung von Waren in Städten. Die bisherigen Aktionäre für die Entwicklungsphase seien weiter mit dabei, so Späth. Zu den Hauptaktionären gehören Grossverteiler, Versicherungen, die Post und Swisscom.

Das Ziel sei aber weiterhin, die Idee von Cargo Sous Terrain irgendwann realisieren zu können. Wann, das lässt er offen. Der Bund soll zuerst sagen, ob er das Projekt wirklich will.

### Kritik von Kantonen und Gemeinden

Der Bundesrat genehmigte Ende Juni den Sachplan für den unterirdischen Gütertransport. Zuvor hatten sich Kantone und Gemeinden in der Anhörung zum Teil kritisch geäußert. Zum einen bezweifelten sie die Realisierbarkeit. Zum anderen machten sie sich Sorgen wegen Grundwasser, Mehrverkehr rund um die oberirdischen Verladeanlagen (Hubs) entlang der Strecke und wegen des Umgangs mit dem Ausbruchsmaterial des Tunnelbaus.

Der Kanton Solothurn etwa als direkt Betroffener durch das erste Teilstück meldete «grundsätzliche Bedenken» an. Er forderte Nachweise dazu, wie der langfristige Betrieb durch eine private Firma funktionieren soll. Auch die anderen Standortkantone Aargau und Zürich meldeten sich kritisch zu Wort.

Man habe erkannt, dass man die Kantone und Gemeinden mehr einbeziehen müsse, sagt CST-Geschäftsführer Christian Späth. Dies vor allem, um die Verkehrssituation rund um die Verladestationen zu planen.

## 15. Verkehrspolitische Vorschau: Herbstsession 2025

---

Quelle: LITRA

**Mit der verkehrspolitischen Vorschau informieren wir Sie über die ÖV-Geschäfte im National- und Ständerat. Die Herbstsession 2025 der eidgenössischen Räte dauert vom 8. bis 26. September.**

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität: zuverlässig, ökologisch und volkswirtschaftlich unverzichtbar. Täglich bringt er Millionen Menschen zur Arbeit, in die Schule oder zu Freizeitaktivitäten. Unser ÖV ist ein Standortvorteil, den es in dieser Form in keinem anderen europäischen Land gibt.

Bei diesem Schweizer Erfolgsmodell soll nun gemäss *Entlastungspaket des Bundes* gespart werden. Doch Kürzungen im ÖV sind alles andere als nachhaltige Einsparungen. Im Gegenteil: Weniger Angebot senkt die Attraktivität, verlagert Pendler zurück auf die Strasse, verursacht mehr Staus, mindert die Produktivität und schwächt den regionalen Zusammenhalt. Aus kurz-sichtigen Sparmassnahmen entstehen so hohe volkswirtschaftliche Mehrkosten.

Besonders im Fokus dieser Session steht der regionale Personenverkehr, das [Rückgrat der ÖV-Versorgung der Schweiz](#). Über zweieinhalb Millionen Menschen sind täglich in Zügen, Bussen, Schiffen oder Seilbahnen unterwegs. Die Ticketerlöse decken mehr als die Hälfte der Kosten, den Rest tragen Bund und Kantone. Der Bundesrat beantragt 3'364,5 Millionen Franken für den RPV in den Jahren 2026 bis 2028.



Wir begrüßen diese Unterstützung, doch reicht sie angesichts steigender Kosten und der dringend nötigen Dekarbonisierung der Busse nicht aus. Gemäss Transportunternehmen und Kantonen muss der Verpflichtungskredit um 320 Millionen Franken erhöht werden. Diese Mittel sind kein Luxus, sondern notwendig, um den RPV als Drehscheibe unseres ÖV-Systems zu sichern, die Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge voranzutreiben und den Menschen in allen Regionen weiterhin ein attraktives Angebot zu garantieren.

Neben der Finanzierung des Personenverkehrs steht auch die Verlagerungspolitik arg unter Druck. Mit dem Ende der rollenden Landstrasse droht die Millionengrenze alpenquerender Fahrten erneut überschritten zu werden – ein klarer Verstoss gegen den Verfassungsauftrag. Zusätzliche Mittel müssen deshalb gezielt in den Schienengüterverkehr investiert und die Zulaufstrecken gestärkt werden.

Auf [der Website von Litra](#) findest du detaillierte Informationen zu den kommenden Ratsgeschäften:

- ❑ Mehr finanzielle Mittel für den regionalen Personenverkehr
- ❑ Autoverlade sollen beim Rollmaterial von Bundesbürgschaften profitieren
- ❑ Zweiter NEAT-Zulauf: Schweiz soll Vogesen-Tunnels mitfinanzieren
- ❑ Verkehrskommission will RoLa-Mittel für Verlagerungsziel einsetzen
- ❑ Kommission fordert Sicherung der Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds
- ❑ Bahninfrastrukturfonds im Fokus: Postulat fordert effizienteren Mitteleinsatz

## 16. Bericht zum Zustand des Schweizer Schienennetzes

---

Das schweizerische Schienennetz weist grundsätzlich eine hohe Redundanz auf. Bei Streckenunterbrüchen stehen in den meisten Fällen Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Schwachstellen gibt es auf den Strecken Genf–Lausanne und Olten–Zürich sowie in einzelnen Bahnknoten. Zu diesem Schluss kommt ein Bericht zur Beantwortung zweier Postulate, den der Bundesrat an seiner Sitzung vom 20. Juni 2025 gutgeheissen hat.



*Hier bei Tolochenaz kam es am 9.11.21 zu einer Gleissenkung./ Quelle: SBB*

Der Totalunterbruch der Bahnlinie zwischen Lausanne und Genf wegen einer Gleisabsenkung («Loch von Tolochenaz») führte im Jahr 2021 zu einem mehrtägigen Unterbruch der wichtigsten Eisenbahnachse der Westschweiz. Die Auswirkungen für den Personen- und den Güterverkehr waren erheblich und bis nach Basel, Zürich und Luzern spürbar.

Der Bundesrat hat nach diesem Ereignis eine umfassende Überprüfung der Redundanz und der Zuverlässigkeit des schweizerischen Eisenbahnnetzes in Auftrag gegeben. Damit kommt er einem Postulat aus dem Ständerat (21.4518, Olivier François, FDP/RL

VD) nach. Besonderes Augenmerk richtete er aufgrund eines weiteren Postulats (21.4366, Roger Nordmann, SP VD) aus dem Nationalrat auf die Zuverlässigkeit und Redundanz der Bahnstrecke Lausanne–Genf.

### Alternativrouten grösstenteils vorhanden

Insgesamt stellt der Bericht des Bundesrats dem schweizerischen Schienennetz ein gutes Zeugnis aus. Die Redundanz ist grundsätzlich hoch; bei einem Streckenunterbruch bestehen in den meisten Fällen Ausweichmöglichkeiten. Dies zeigte sich beispielsweise nach dem Unfall im Gotthard-Basistunnel im Sommer 2023 oder nach den Unwetterschäden zwischen Yverdon-les-Bains und Lausanne im Mai 2024. In beiden Fällen konnte der Verkehr ohne grössere Probleme umgeleitet werden.

Die Untersuchungen haben indes gezeigt, dass Unterbrüche auf einzelnen Streckenabschnitten beträchtliche Folgen haben können: Auf den Strecken Genf–Lausanne und Olten–Zürich sowie in den Bahnknoten Bern, Olten, Zürich-Oerlikon, Winterthur und Muttenz besteht bei Unterbrüchen keine ausreichende Redundanz.

### Ausbauten sind vorgesehen

Der Bundesrat stellt fest, dass dafür die entsprechenden Massnahmen ergriffen werden müssen. Zwischen Genf und Lausanne ist eine neue Verbindung mit Anschlüssen an die bestehende Linie geplant. Die erste Etappe hat das Parlament bereits beschlossen. Sie enthält einen neuen doppelspurigen Abschnitt zwischen Morges und Perroy, der grösstenteils in einem Tunnel verläuft. Für die Strecke zwischen Le Vengeron und Perroy sind Studien zu einer zweigleisigen Neubaustrecke entlang der A1 ausgelöst worden. Auch für den Ausbau der Strecke Olten–Zürich ist eine Studie im Gang.

Innerhalb der Bahnknoten ist die Schaffung von Ausweichmöglichkeiten mittels Ausbauten nicht immer möglich oder sinnvoll. Vielmehr stehen präventive Massnahmen im Vordergrund. Technische Anlagen, IT-Systeme und Rollmaterial sind so auszurüsten, dass Unterbrüche mini-

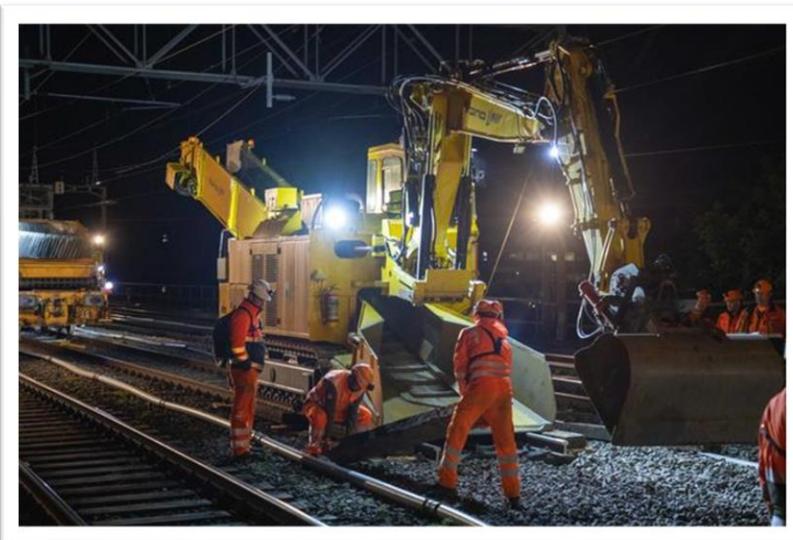
miert werden können. Zudem müssen die Bahnhöfe vor Naturgefahren und Sabotage ausreichend geschützt sein. Schliesslich haben die Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Erhaltungsprogramme besonders diese Streckenabschnitte zu berücksichtigen.

## 17. Die Mittel für den Bahnausbau sinken rapide – nun will der Bundesrat handeln

**Beim Bahnausbau rechnet der Bund mit Mehrkosten von bis zu 14 Milliarden Franken, die Reserven im Fonds für die Schiene bewegen sich gegen null. Auch bei der Strasse droht ein finanzielles Loch. Die Regierung entscheidet über eine neue Steuer.**

Die Schweiz wird im Ausland für ihre Fonds beneidet, mit denen sie den Ausbau und Unterhalt von Schiene und Strasse sichert. In Deutschland gilt die eidgenössische Bahnfinanzierung gar als Vorbild. Doch in den nächsten Jahren schwinden die Reserven rapide, besonders im Bahninfrastrukturfonds (BIF). Per Ende des letzten Jahres beliefen sie sich noch auf rund 1,8 Milliarden Franken. In seiner aktuellen Finanzplanung rechnet der Bund damit, dass die Reserven im Jahr 2028 oder 2029 auf null sinken.

### Einsparmöglichkeiten werden geprüft



Neben den bereits vom Nationalrat bewilligten 16,4 Milliarden Franken fallen zusätzliche Mehrkosten von 14 Milliarden Franken über eine Zeitperiode von zwanzig Jahren an, haben das BAV und die SBB auf Fachebene errechnet. Das überarbeitete Angebotskonzept 2035 werde nun in- und extern überprüft.

Dabei gehe es auch darum, Einsparmöglichkeiten zu prüfen. Dies auch, weil die Finanzierung der Mehrkosten über den Bahninfra-

strukturfonds derzeit nicht gesichert sei, zumal die Instandhaltung des bestehenden Netzes gesetzlich Priorität habe.

Der Westschweizer Verkehrsverband Oustrail zeigte sich in einer Stellungnahme zutiefst besorgt über die grossen Mehrkosten. Sie würden die Zukunft des Bahnverkehrs in der Westschweiz gefährden. Oustrail fordert deshalb die Erstellung einer Gegenexpertise, eine Überprüfung der den Mehrkosten zugrunde liegenden Baustandards und eine gründliche Analyse der Prozesse.

## 18. Sei ein gutes Vorbild: Warum dein Verhalten die beste Motivation ist

Es gibt viele Wege, wie wir andere Menschen inspirieren können, doch einer der kraftvollsten und oft unterschätzten ist unser eigenes Verhalten. Wir reden oft darüber, wie wichtig es ist, anderen zu sagen, was sie tun sollten, wie sie sich verbessern können, oder wie sie erfolgreicher sein können. Aber in Wahrheit lernen Menschen nicht durch Worte — sie lernen durch Beobachtung.

### Handlungen sprechen lauter als Worte

Der ehemalige CEO von Apple, Steve Jobs, ist ein perfektes Beispiel dafür, wie kraftvoll es ist, ein Vorbild zu sein. Jobs war nicht nur ein Visionär, der mit seiner Innovationskraft die Tech-Welt revolutionierte, er lebte auch das, was er predigte. Seine Fähigkeit, trotz zahlreicher Rückschläge und Enttäuschungen weiterzumachen, hat Menschen auf der ganzen Welt inspiriert. Er hat nicht nur über Beharrlichkeit und Leidenschaft gesprochen — er hat sie verkörpert. Und das ist es, was Menschen beeindruckt hat.

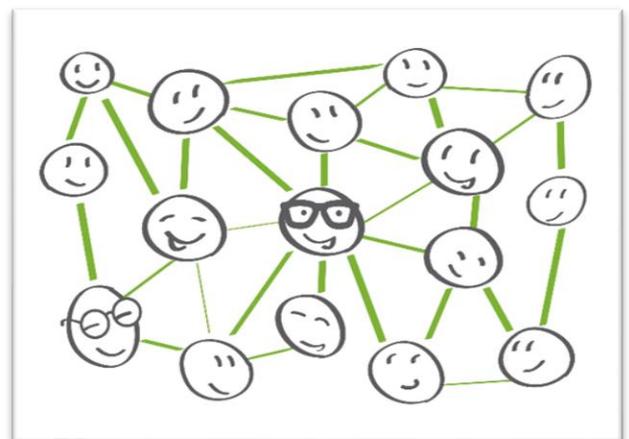
Es reicht nicht, wenn wir den Menschen um uns herum sagen, sie sollen resilient sein, an ihre Visionen glauben ...

Die Art, wie Vorgesetzte ihre Teams führen, hat sich über die Jahre natürlich weiterentwickelt. Autokratisch oder autoritär wird heutzutage in Unternehmen nur noch selten geführt. Entsprechend finden sich mittlerweile moderne Führungsstile, die aber auf den traditionellen Ansätzen aufbauen:

### Gruppenbezogener Führungsstil

Während die bisher gezeigten Stile eher die leitende Person betrachten, legt der neuere gruppenbezogene Führungsstil den Fokus auf die Mitarbeitenden. Dieser Ansatz nach dem Betriebswirt Horst-Joachim Rahn erkennt an, dass es bei der Führung eines Teams kein «*one size fits all*» gibt. Die Personen haben unterschiedliche Bedürfnisse, Persönlichkeiten und Status in der Gruppe. Darauf müssen Vorgesetzte eingehen und ihr Führungsverhalten anpassen:

- ❑ Anspornen: Angestellte, die weniger Leistung zeigen, müssen sie durch messbare Ziele und klare Vorgaben motivieren.
- ❑ Bremsen: Kolleg:innen, die per se gegen alles sind, müssen sie in ihre Schranken weisen, damit die Atmosphäre im Team nicht unter ihnen leidet.
- ❑ Ermutigen: Einige Personen brauchen etwas mehr Zuspruch, bspw. um sich Aufgaben oder Projekte zuzutrauen.
- ❑ Fördern: Gerade Leistungsträger:innen können sich insbesondere durch zusätzliche Verantwortung und Freiheiten weiterentwickeln.
- ❑ Integrieren: Oftmals verstehen sich einige Mitglieder des Teams besonders gut – wenn dabei andere Teammitglieder aussen vor bleiben, sollten Vorgesetzte sie unterstützen, indem sie sie wieder mit einbeziehen.



- ❑ Wertschätzen: Personen, die einfach positive Stimmung verbreiten und Kolleg:innen in schwierigen Situationen aufheitern, müssen sie loben und ihnen zeigen, dass dieses Engagement nicht selbstverständlich für sie ist.

In diesem Kontext gewinnt auch der Stil des *Agile Leadership* an Bedeutung, welcher Flexibilität und Anpassungsfähigkeit in den Vordergrund stellt, um schnell auf Veränderungen reagieren zu können.

## Welche Vor- und Nachteile hat dieser auf die Gruppe ausgerichtete Führungsstil?

Vorteile	Nachteile
+ individuelles Eingehen auf Mitarbeitende	- in der Praxis schwierig umsetzbar
+ Förderung verschiedener Personentypen im Team	- fordernd: Führungskraft muss beobachten, analysieren, einschätzen und Stile abwechselnd einsetzen können

## Fazit: Neue Herausforderungen brauchen neuen Führungsstil

Nur wenn ein Unternehmen gut geführt wird, ist es auf Dauer erfolgreich. Doch den eigenen Führungsstil zu finden, kann für (angehende) Chef:innen herausfordernd sein.

Die von [Weber und Lewin klassifizierten Führungsstile](#) können eine gute Orientierung geben. Welcher Stil zu welchem Arbeitgeber oder Team passt, hängt allerdings von vielen Faktoren ab. Unternehmenskultur, Prozesse, Leitbilder sowie Fachkenntnisse des Personals gehören zum Beispiel dazu. Viele verschiedene Einflüsse kommen zusammen, ändern und entwickeln sich. Auf alles müssen Führungskräfte reagieren, möglichst dynamisch und situationsbedingt – und nicht streng nach wissenschaftlichen Theorien.

Die Transformation der Arbeitswelt – hierunter fallen technologischer Fortschritt, demografischer Wandel sowie neue Arbeitsmodelle wie beispielsweise Homeoffice – bietet viel Potenzial und stellt Führungskräfte gleichzeitig vor grosse Herausforderungen. Ihnen hilft ein moderner und situativer Führungsstil. Nur so können sie Mitarbeitende durch den Wandel lenken und Orientierung bieten.

Das sogenannte New Leadership braucht deshalb einen neuen Führungsstil, der weg von Hierarchien hin zu mehr Teamwork, Eigenverantwortung und Flexibilität führt. Gefragt sind Führungspersönlichkeiten, die empathisch sind, sich selbst hinterfragen und es dabei schaffen, ein Arbeitsumfeld für motivierte, produktive und engagierte Mitarbeiter:innen zu kreieren. So gehen sie gemeinsam in Führung.

## 19. Werde Gönner von 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](https://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](https://www.sbbhistoric.ch)*

## 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/>

## Impressum und Hinweise

---

### Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen  
Verkehrs KVÖV  
Postfach  
3001 Bern

### Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8804 Au ZH  
**Versand der gedruckten Version**  
Eigenleistung KVÖV

### Redaktion

Heinz Wiggenhauser  
[info@kvoev-actp.ch](mailto: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](http://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](mailto: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.

## 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/](https://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.