

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe:

- ❑ New Work: Definition und Voraussetzungen für die neue Arbeitsform
- ❑ Unsere nächsten Informations- und Netzwerkanlässe
- ❑ SBB und Sozialpartner unterzeichnen Ethik-Codex für HR-Analytics

Ihre Ansprechpersonen im Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentral- vorstand 2022 - 2024	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Mitgliederwerbung	Marco Böttrich	marco.boettrich@bav.admin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Projekte	Toni Büchler	info@tonibuechler.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik, OR & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter GdI	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
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	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

New Work, seit Jahren ein Dauerbrenner, auf das sich hunderte von BeraterInnen und Coaches gestürzt haben – und jeder mit seiner eigenen Interpretation. Bis heute wird der Begriff unterschiedlich diskutiert. Dabei sind es nur zwei Worte, die im Kontext stehen mit der Veränderung unserer Arbeitswelt. Eine Veränderung, die von vielen Faktoren getrieben wird und von denen sich mannigfaltige Herausforderungen für Unternehmen ableiten. Diese umfassen neue Arbeitsmethoden, neue Arbeitsformen, neue Arbeitszeitmodelle, neue Beschäftigungsverhältnisse, ein verändertes Verhalten, eine neue Führungskultur und die Anpassung von Prozessen sowie Management- und Arbeitssystemen. Aufgrund dessen gibt es nicht das «New Work». Jedes Unternehmen muss seinen eigenen Weg in die neue Arbeitswelt finden – zusammen mit den MitarbeiterInnen und Führungskräften. Es gibt kein Weg zurück, sondern nur weiter, aber anders.

Eines aber darf nicht ausser Acht gelassen werden: Das primäre Ziel eines Unternehmens ist, Geld zu verdienen. Am besten durch «New Work»... Mehr dazu am Schluss dieses Bulletins.

SBB Halbjahresergebnis positiv

Zuerst das Erfreuliche: Die SBB schreibt erstmals seit 2019 wieder schwarze Zahlen. Das Halbjahresergebnis fiel mit 99,0 Millionen Franken deutlich besser aus als im ersten Halbjahr 2022 (minus 142,3 Millionen Franken). Noch nie wurden so viele Reisende transportiert.

Im März 2023 wurde bei der Anzahl Reisenden das Vor-Corona-Niveau erstmals übertroffen, wie die SBB am Montag mitteilten. Im ersten Halbjahr 2023 wurden mit 1,33 Millionen Reisenden 21,4 Prozent mehr transportiert als im Vorjahreszeitraum – so viele Reisende wie noch nie.

Der Spardruck bleibe aber wegen der Verschuldung von 11,4 Milliarden Franken hoch, heisst es in der Mitteilung. Auch die Pünktlichkeit in der Westschweiz und dem Tessin sei noch nicht zufriedenstellend. Der positive Trend im internationalen Personenverkehr habe sich fortgesetzt.

Gotthard-Basistunnel – wer setzt sich durch?

Am 23. August wurde die Strecke durch den Gotthardbasistunnel teilweise wieder geöffnet, droht ein Konflikt. Hat der Personenverkehr Vorrang oder der Güterverkehr? Logistikfirmen drängen auf freie Fahrt in der Gotthard-Oströhre.

Ab Ende August 2023 werden rund 90 Güterzüge pro Tag durch den Gotthard-Basistunnel verkehren können. Zusätzlich sind rund 20 Züge über die Panoramastrecke vorgesehen. Im Reiseverkehr ist das Angebot seit dem 24. August verbessert.

Das am 10. August nach der Entgleisung eines Güterzuges stark beschädigte Spurwechsellor habe erfolgreich durch ein mobiles Tor ersetzt werden können, teilte die SBB mit. In den kommenden Tagen fänden noch nötige Anpassungen im Stellwerk statt. Zudem sind laut SBB Probefahrten nötig.

Wie angekündigt verkehrt der Güterverkehr wieder durch den Basistunnel. Pro Tag könnten 110 Güterzüge über die Gotthardachse verkehren. Reisezüge von und nach Italien verkehrten am Donnerstag wieder direkt. Das Sitzplatzangebot im nationalen Verkehr ist nur noch leicht

eingeschränkt. Auch spontane Tagesausflüge ins Tessin seien dann wieder gut möglich. Doch bis wieder die Normalität einkehrt – dauert es noch bis ins 2024.

Lohnverhandlungen für 2024

Der Kaderverband will in Verhandlungen mit der SBB AG und SBB Cargo AG und weiteren Unternehmen eine generelle Lohnerhöhung erreichen. Dem Kaderverband geht es darum, die Löhne nicht nur der Teuerung anzupassen, sondern bei Berufen wie Ingenieure, Projektleiter:Innen, Kader, Fachkader, Fachspezialisten die Löhne attraktiver zu machen und damit auch eine Möglichkeit zu schaffen, das Arbeitszeitpensum zu reduzieren. Das ist umso wichtiger, als die SBB AG einen Teil ihrer Stellen neu mit einem Pensum ab 60 Prozent ausschreiben.

«Mitglieder werben Mitglieder»

Der Kaderverband will bei den Neueintritten gegenüber dem Vorjahr nochmals zulegen. Das ist auch nötig, da viele langjährige Mitglieder jetzt in Pension gehen.

Am überzeugendsten ist die Vorbildwirkung, handeln ist entscheidend. Zeigen Sie neuen Kolleginnen, neuen Kollegen die Vorteile der KVÖV-Mitgliedschaft auf. Auch unsere Mitglieder bei der BLS und SOB bitten wir: Unterstützt uns weiterhin bei der Mitgliederwerbung.

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie wieder mit.

Damit überzeugen Sie potenzielle Neumitglieder:

Kennen Sie dazu unseren [KVÖV-Werbespot auf unserer Website](https://kvoev-actp.ch/mitgliedschaft/)? Er hilft Ihnen bei der erfolgreichen Mitgliederwerbung ... viel Freude dabei 😊. Sie finden ihn mit einem Click und auf <https://kvoev-actp.ch/mitgliedschaft/>.



Ich wünsche Euch gute Gesundheit und bis bald. Herzliche Grüsse und schöne Herbsttage.

Markus Spühler
Präsident KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Unsere nächsten Informations- und Netzwerkanlässe	5
2. SBB Nachwuchsprogramme für junge Talente.....	6
3. Der SBB Trainee Alumni:ae Club – die fünfte Förderstelle.....	7
4. SBB und Sozialpartner unterzeichnen Ethik-Codex für HR-Analytics.....	7
5. Fahrplanänderung wegen Bauarbeiten in der Westschweiz	8
6. La Chaux-de-Fonds: überragende Instandsetzungsarbeit nach dem Sturm.....	9
7. Direktverbindung Neuenburg–La Chaux-de-Fonds: Streckenverlauf nun bekannt	11
8. Neue Leiterin Geschäftseinheit Fahrplan bei SBB Infrastruktur	12
9. SBB eröffnet neue Serviceanlage in Basel für 200m-Züge.....	12
10. Margarethenbrücke in Basel: Einbau der Stützen bis spätestens Ende März 2024	13

11. BAV kontrolliert pro Jahr über 7000 Güterwagen	15
12. Elektro-Postbusse sollen künftig mit SBB-Strom betrieben werden	16
13. Zwischenbilanz zum 49€ «Deutschland-Ticket»	16
14. New Work: Definition und Voraussetzungen	18
15. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	22
16. Impressum und Hinweise	23
17. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick	24

1. Unsere nächsten Informations- und Netzwerkanlässe

Vortrag zum Thema « Le chemin de fer au Japon »



Thomas Graffagnino ist Experte für die Stabilität und Robustheit der Fahrpläne bei SBB. Er konnte 100 Tage bei den japanischen Bahnen verbringen und erzählt von seinen Erfahrungen (in französischer Sprache).

Mehr Information und Anmeldung auf [unserer Website unter «Anlässe»](#).

**Dienstag,
3. Oktober 2023**

Hybrid: Renens
Parc du Simplon
SBB + online

Pensionierten-Anlass des KVöV



Gemütliche Runde für die Pensionierten des KVöV mit einem feinen Mittagessen.

- Dieser Anlass ist bereits ausgebucht -

**Freitag,
20. Oktober 2023**

Hotel Seiler au Lac,
Bönigen

Besichtigung der Werft der CGN in Ouchy



Anlass der RG Romandie / Valais.

Details und Anmeldung folgen.

**Montag,
6. November 2023**

Werft CGN, Ouchy

Jubiläumsfeier «25-Jahre KVöV»



Anlass nach speziellem Programm.

Teil 1: 2 Podien zu den Themen «Die Rolle der Kader in der Zukunft» und «Gelebte Sozialpolitik».

Teil 2: Festliches Diner

**Dienstag,
21. November 2023**

Hotel Schweizerhof,
Bern.

Weitere Informationen folgen anfangs Oktober. Schon jetzt das Datum reservieren!

Mitgliederversammlung Regionalgruppe Romandie / Valais



Mitgliederversammlung 2024 mit anschliessendem Referat.

Bitte Termin schon vormerken – Details folgen.

**Montag,
19. Februar 2024**

SBB Parc du Simplon, Renens

2. SBB Nachwuchsprogramme für junge Talente

Die SBB will auch in die Zukunft eine attraktive Arbeitgeberin bleiben und den Nachwuchs fördern. Junge Talente bringen Begeisterung für die Bahnbranche, frische Perspektiven und Motivation, die Mobilität der Zukunft zu gestalten, mit. Die SBB bietet Studierenden und Hochschulabsolvent:innen verschiedene Nachwuchsprogramme, die ihnen ermöglichen, ihr Talent zu entfalten und ihre Karriere in Fahrt zu bringen.

Hochschulpraktikum

Das Hochschulpraktikum eröffnet Studierenden eine aufregende Gelegenheit, während des Studiums oder im Anschluss daran erste Schritte in die Berufswelt zu unternehmen und dabei die facettenreiche Arbeitswelt der SBB kennenzulernen. Während des Praktikums können sie ihr erworbenes theoretisches Wissen in die Praxis umsetzen, anspruchsvolle Aufgaben in ihrem studienrelevanten Bereich übernehmen und gleichzeitig einen Einblick in die Strukturen und Abläufe der SBB gewinnen.



Trainee Programm

Das Trainee Programm der SBB bietet ambitionierten, offenen, vielseitig interessierten und verantwortungsbewussten Studienabsolvent:innen eine ideale Plattform. Über einen Zeitraum von 18 bis 24 Monaten tauchen die SBB Trainees in vier verschiedenen Förderstellen bzw. Fachbereiche ein und sammeln wertvollen Erfahrungen. Während dieser Zeit erkundigen sie ihr Potenzial und finden heraus, welcher Karriereweg am besten zu ihnen passt. So sind sie optimal vorbereitet, um nach dem Programmabschluss Positionen mit Fach-, Projekt- oder Führungsfunktionen zu übernehmen.

Career Starter Programme

Für Studienabsolvent:innen, die genau wissen, in welchem Bereich sie arbeiten und sich spezialisieren möchten, bietet die SBB eine Vielzahl von Career Starter Programmen an. Diese Spezialprogramme sind in acht verschiedenen Fachbereichen bei der SBB verfügbar – darunter z.B. Signalling, Data Science, Telecom und Train Maintenance. Sie ermöglichen den Teilnehmer:innen, in kurzer Zeit Expertise in ihrem gewählten Bereich zu erlangen und sich zu Spezialist:innen zu entwickeln.

Alle Nachwuchsprogramme können sowohl Voll- als auch Teilzeit durchlaufen werden. Die SBB legt grossen Wert darauf, dass die jungen Talente während des Programms neben der praktischen Erfahrung in verschiedenen Bereichen fundiertes Bahn-Knowhow erwerben und ein umfangreiches Netzwerk aufbauen. Somit sind sie nach dem Programmabschluss bestens gerüstet, um die Weichen für ihre künftigen Herausforderungen bei der SBB zu stellen und weiterhin Grosses zu bewegen.

Weitere Information auf der [Website der SBB hier](#).

3. Der SBB Trainee Alumni:ae Club – die fünfte Förderstelle

Als Trainee Alumni:ae Club (TAC) verlängern wir das Traineeprogramm und vernetzen aktive und ehemalige SBB-Trainees untereinander und über die SBB hinaus. In unserem jährlichen TAC-Event treffen wir uns zu spannenden Events oder Exkursionen und tauchen dabei gerne auch in mobilitätsnahe Welten ausserhalb der SBB ein. An unseren Anlässen referieren erfahrene Führungskräfte. Dabei kommt auch der gesellige Teil nicht zu kurz. Mit unseren über 200 Mitgliedern sind wir eine lebendige, interessierte und engagierte Gruppe, die das Trainee-Feuer ins Arbeitsleben und darüber hinaus weiterträgt.

Weitere Infos: sbb.ch/tac.

Sind Sie Mentorin, Mentor einer Nachwuchskraft?

Der KVöV arbeitet eng mit SBB Young Talents und SBB Trainees Alumni Club zusammen. Wir freuen uns, jeweils auch diese Nachwuchskräfte an unsere Anlässe einzuladen und wollen ihnen so den KVöV vorstellen.

Sollten Sie Mentorin, Mentor einer Nachwuchskraft sein, nutzen Sie die Gelegenheit zur Mitgliederwerbung. Auf unserer Website finden Sie dazu überzeugende Argumentarien.

4. SBB und Sozialpartner unterzeichnen Ethik-Codex für HR-Analytics

Die Sozialpartner SEV, transfair, KVöV und VSLF haben gemeinsam mit der SBB einen Ethik-Codex für den Einsatz von HR-Analytics unterzeichnet. Mit dem Codex setzen SBB und Sozialpartner gemeinsam ein Zeichen zum verantwortungsvollen Umgang mit Daten der Mitarbeitenden und stärken so den Datenschutz.



Innovative Technologien wie ChatGPT werden vermehrt im Arbeitsalltag eingesetzt. Das kann Unsicherheiten auslösen. Die SBB engagiert sich seit jeher stark für den Datenschutz und hält diesbezüglich höchste Standards ein. Mit dem gemeinsam zwischen der SBB und den Arbeitnehmervertretern ausgearbeiteten Ethik-Codex unternimmt die SBB einen weiteren Schritt zum Schutz der Privatsphäre ihrer Mitarbeitenden und setzt Leitplanken

und Grundsätze zum Umgang mit neuen Technologien. Dadurch können im HR-Bereich Technologien, die auf moderne Algorithmik setzen, umsichtig und zielführend im Interesse der Mitarbeitenden und der SBB genutzt werden.

Der Codex tritt rückwirkend per 1. September 2023 in Kraft.

Mit der gemeinsamen Erarbeitung des Ethik-Codexes konnte von SBB und den Vertretern der Verbände eine win-win-Situation geschaffen werden. Die Mitarbeitenden gewinnen eine regulierte Basis, mit der ihre persönlichen Daten verwendet werden, die SBB gewinnt die Möglichkeit zur sinnvollen Anwendung neuer Technologien im HR-Bereich

5. Fahrplanänderung wegen Bauarbeiten in der Westschweiz

Seit dem 14. August 2023 wird der Fahrplan einiger Züge aufgrund von Gleiserneuerungsarbeiten zwischen Puidoux und Palézieux geändert.

Die SBB erneuert das Gleis auf einer Länge von sieben Kilometern zwischen Puidoux und Palézieux vollständig. Während dieser Bauarbeiten wird zwischen dem 14. August und dem 9. Dezember 2023 nur ein Gleis für den Bahnverkehr zur Verfügung stehen. Um den Transport der Kunden unter den bestmöglichen Bedingungen zu gewährleisten, wurde ein spezieller Fahrplan eingerichtet.



Im Fernverkehr werden die Fahrpläne der Züge IC 1, IR 15 und IR 90 geändert: Abfahrtszeiten, Haltebahnhöfe und Anschlüsse ändern sich für die Benutzer dieser Züge. Im Regionalverkehr werden einige Züge durch Busse ersetzt.

Während vier Monaten werden rund sieben Kilometer Gleise zwischen Palézieux und Puidoux komplett erneuert. 11.000 Schwellen, 12.000 Tonnen Schotter und fast 14 Kilometer Schienen werden mit Arbeitszügen an den Ort der Baustelle transportiert.

Im November werden an zwei Wochenenden (4.-5. und 25.-26. November) intensive Arbeiten durchgeführt, um neue Weichen im Bahnhof Puidoux zu verlegen. Sie werden den Betrieb für

das neue Angebot erleichtern, das Ende 2024 zwischen Vevey und Palézieux geplant ist. Der Fernverkehr wird dann zwischen Lausanne und Freiburg durch Busse ersetzt. Einige Regionalzüge werden ebenfalls gestrichen und durch Busse ersetzt.

6. La Chaux-de-Fonds: überragende Instandsetzungsarbeit nach dem Sturm

Von Jean-Philippe Schmidt

Am Montag, dem 24. Juli 2023, verwüstete kurz vor Mittag ein Sturm die Gegend um La Chaux-de-Fonds. Nach wenigen Minuten war der Bahnhof von La Chaux-de-Fonds vom Netz der SBB abgeschnitten. Dank der tollen Arbeit der SBB-Teams verkehren die Züge heute wieder.

Am späten Vormittag des 24. Juli 2023, einem Montag, zieht der Himmel so rasch zu, als würde überstürzt die Nacht einbrechen. Dann kommt Wind auf. Stärker und stärker. Manche greifen noch schnell zum Handy und versuchen zu filmen, wie Gegenstände herumgeschleudert werden. Einige Minuten später dann das Gefühl, in einer anderen Welt aufzuwachen. Alles ist verwüstet. In der Ferne ertönen die ersten Sirenen.

Auch die Bahn bleibt vom Sturm nicht verschont. Erste Alarmmeldungen treffen ein, zunächst von den Lokführern zweier Züge, die wegen eines Stromausfalls plötzlich auf offener Strecke stehen geblieben sind, dann im Technischen Zentrum für die Überwachung der Fahrleitungen in Lausanne. Auf den SBB-Strecken rund um La Chaux-de-Fonds häufen sich die Alarme wegen Stromausfalls. Die Teams von Intervention SBB werden umgehend informiert. Eric Benoit und sein Kollege Vincent Hiltbrand, die in Biel stationiert sind, machen sich auf den Weg. «Je näher wir La Chaux-de-Fonds kamen, desto schwieriger wurde es. Auf den Strassen, über die wir zur Bahnstrecke gelangen wollten, lagen immer mehr Hindernisse», erinnert sich Eric Benoit.



Erste Massnahmen werden ergriffen

Überall verschaffen Teams sich einen Überblick über die entstandenen Schäden und leiten erste Schritte zur Behebung ein. Ein regionaler Krisenstab wird eingerichtet, um die Tätigkeiten zu koordinieren. Am wichtigsten dabei: die Reisenden in den beiden auf offener Strecke stehenden Zügen evakuieren und an ihren Bestimmungsort bringen. In der Zwischenzeit versuchen die Teams von Jean-François Burri, Niederlassungsleiter Instandhaltung in Biel, sich ein Bild vom Umfang der Arbeiten zu machen. «Man konnte die Bäume nicht mehr zählen, die auf die Fahrleitung gefallen waren. Entlang der Gleise lag eine Unmenge an Gegenständen. Selbst ein Gartentrampolin hatte sich in einer Fahrleitung verfangen», erinnert sich der Niederlassungsleiter.

Einige Stunden nach dem Sturm wird ein Busservice eingerichtet, zunächst ohne genauen Fahrplan. Schliesslich sind die Strassen noch mit Hindernissen übersät. Alle drei SBB-Linien, über die La Chaux-de-Fonds angebunden ist, sind – mit mehr oder weniger grossen Schäden – unterbrochen. Nun werden die Arbeiten zur Instandsetzung organisiert. Am wichtigsten ist es, die Strecke Neuenburg–La Chaux-de-Fonds wieder befahrbar zu machen. Danach folgt die Strecke Biel–La Chaux-de-Fonds und dann der Abschnitt in Richtung Le Locle, auf dem die Schäden am grössten sind: Hier müssen Fahrleitungsjoche ebenso wie Mastfundamente neu errichtet werden.

La Chaux-de-Fonds, vor und nach den Bauarbeiten

Ab Dienstagmorgen wird ein regelmässiger Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Inzwischen arbeiten mehr als 50 Kolleginnen und Kollegen mit Hochdruck daran, die betroffenen Strecken wieder instand zu setzen. «Zwischen La Chaux-de-Fonds und St-Imier waren mehr als 30 Bäume auf die Fahrleitung gefallen, ausserdem ein Strommast», berichtet Jean-François Burri. Auch die Leute vom Team Natur der SBB sind im Einsatz. Holzfäller kümmern sich um Bäume, die auf die Gleise zu fallen drohen, und sichern das Umfeld der Strecken. Die für die Fahrleitungen zuständigen Teams reparieren Kabel und ziehen neue. Alle Abteilungen der SBB arbeiten gemeinsam daran, dass die Strecken schnellstmöglich in Ordnung gebracht werden und die Kundinnen und Kunden wieder befördert werden können.

Der Bahnhof Le Crêt-du-Loche vor und nach den Bauarbeiten



Erste Erfolge stellen sich ein: Am Mittwoch, dem 26. Juli 2023, verkehren ab den frühen Morgenstunden die Züge zwischen La Chaux-de-Fonds und Les Hauts-Geneveys wieder, wodurch die höheren Lagen des Kantons wieder angebunden sind. Drei Tage später, am Samstagmorgen, ist auch die Strecke Biel–La Chaux-de-Fonds wieder in Betrieb. Auf dem Abschnitt nach Le Locle waren die Schäden enorm. Hier mussten neue Fahrleitungsjoche und Mastfundamente errichtet werden. Der stark beschädigte Halt Le Crêt-du-Loche wird ebenfalls repariert, ebenso wie die Einrichtungen in La Chaux-de-Fonds. Schliesslich wird am

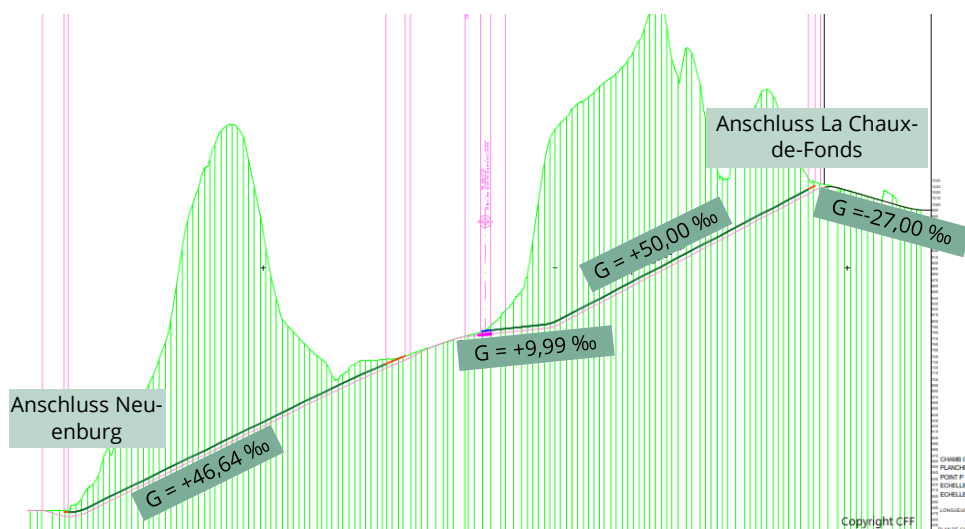
Samstag, dem 19. August 2023, frühmorgens der letzte unterbrochene Abschnitt wieder freigegeben, und die Züge fahren nach Fahrplan.

David Fattebert, Regionenleiter für die Westschweiz, hat die Arbeiten aufmerksam verfolgt: «Meine Bewunderung und mein Dank gilt allen, die inmitten der Ferienzeit gemeinsam daran gearbeitet haben, die Strecke wieder instand zu setzen.»

7. Direktverbindung Neuenburg–La Chaux-de-Fonds: Streckenverlauf nun bekannt

Die Planung der neuen Bahnstrecke schreitet voran. Der Verlauf der künftigen Strecke Neuenburg–La Chaux-de-Fonds ist nun bekannt.

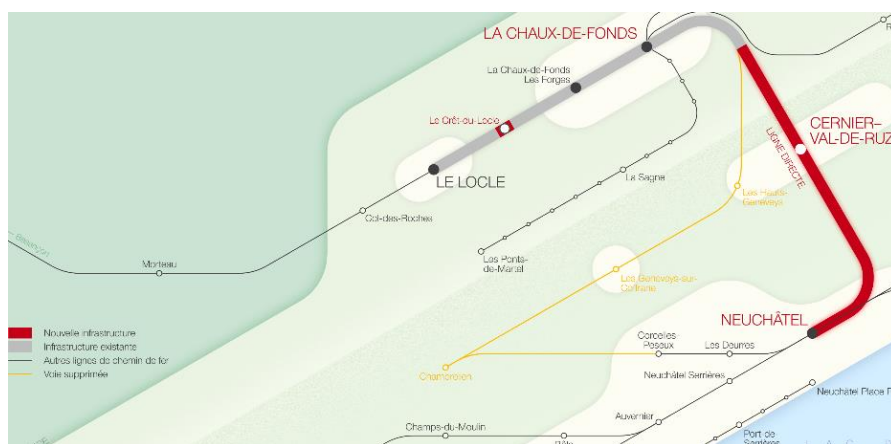
Zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds wird eine neue Direktverbindung gebaut. Das Projekt sieht trotz starker Gefälle (50‰) eine hohe Betriebsgeschwindigkeit (bis zu 130 km/h)



vor – eine Pionierleistung in der Schweiz. Nach ihrer Inbetriebnahme wird die neue Strecke die Fahrzeit zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds (von derzeit 28 auf 15 Minuten) halbieren und einen Viertelstundentakt der Züge zwischen

Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle ermöglichen.

Die Objektstudie ist nun abgeschlossen. Sie diente insbesondere dazu, die beste Variante für die Trassenführung festzulegen. Die Strecke wird zu etwa 90% in einem Tunnel verlaufen. Die gewählte Trasse ist etwa 16 Kilometer lang und sieht einen Zwischenbahnhof in Cernier samt Kreuzung vor.



Nach Abschluss dieses Meilensteins kann ab Herbst 2023 die Vorprojektphase beginnen. Während dieser auf rund zwei Jahre angelegten Phase wird das Infrastrukturprojekt für die neue Strecke eingehend geprüft. Das Projektbudget beläuft sich auf rund 1,3 Milliarden Franken. Auf die Vorprojektphase folgen Bauprojekt und Umweltverträglichkeitsprüfung. Zum Ende des Jahrzehnts soll die öffentliche Auflage erfolgen. Sobald die Baubewilligung rechtskräftig ist, können die Bauarbeiten beginnen, die voraussichtlich sieben bis zehn Jahre dauern werden.

8. Neue Leiterin Geschäftseinheit Fahrplan bei SBB Infrastruktur

Daria Martinoni übernimmt per 1. September 2023 die Leitung der neuen Geschäftseinheit Fahrplan im Bereich Fahrplan und Betrieb (I-FUB) von SBB Infrastruktur. Die Einheit verantwortet die Fahrplanerstellung über sämtliche Planungshorizonte bei I-FUB bis zur Umsetzung und soll so die Robustheit des Fahrplans langfristig weiter verbessern.



Daria ist seit 2019 Leiterin Region Ost bei Markt Personenverkehr. In dieser Funktion verantwortet sie die Entwicklung und Finanzierung des Regionalverkehrs mit Schwergewicht Zürcher S-Bahn. Sie ist zuständig für die Angebotsqualität und den Marktauftritt in der Region und vertritt die Interessen der SBB gegenüber regionalen und kantonalen Behörden. Damit leistet sie einen wesentlichen Beitrag zur Beziehungspflege mit Schlüsselpartnern und zur regionalen Verankerung. Die 51-jährige ist seit 2002 in leitenden Funktionen bei der Angebotsplanung und Netzentwicklung beim Personenverkehr und der Infrastruktur tätig. Bevor sie die Leitung der Region Ost übernommen hat, leitete sie die Netzentwicklung in dieser Region. Daria hat massgebend zum Aufbau der Verkehrsnachfragemodellierung im Personenverkehr beigetragen und die Entwicklung der Zürcher S-Bahn mitgeprägt.

Der KVÖV gratuliert Daria Martinoni, die auch Mitglied des Kaderverbandes ist, und wünscht ihr alles Gute und viel Erfolg in der neuen Tätigkeit.

9. SBB eröffnet neue Serviceanlage in Basel für 200m-Züge

Mehr lange Triebzüge, dichter Fahrplan, wachsende Angebotsnachfrage – mit dieser Entwicklung muss auch die Instandhaltung Schritt halten. Damit die Reisenden auch künftig sicher, pünktlich und komfortabel mit der SBB unterwegs sind, wird die Serviceanlage Basel im Areal Wolf bis Ende 2023 für die längeren Trieb- und Gliederzüge des internationalen Personenverkehrs (Giruno, Astoro) ausgebaut.

Die Anforderungen an die SBB steigen dauernd. Die Züge werden länger, der Fahrplan dichter, die Nachfragen grösser. Aber: Wie repariert man eigentlich einen langen Zug? Ein Rundgang durch die Serviceanlage der SBB in Basel veranschaulicht dies. Wie ein Sackbahnhof präsentieren sich die Räumlichkeiten auf dem Areal Wolf. Hier stehen Zugformationen und warten drauf, überprüft oder repariert zu werden. Auf Knopfdruck hebt sich ein langer Interregio Millimeter für Millimeter in die Höhe. Mitarbeitende der SBB haben so den Rundumblick für ihre Patienten.

«Damit die Reisenden auch in Zukunft sicher, pünktlich und komfortabel unterwegs sind, wurde die Serviceanlage Basel im Areal Wolf für den Unterhalt der Trieb- und Gliederzüge des internationalen Personenverkehrs ausgebaut. Dabei wurden zwei Hallen-Gleise verlängert und überdacht», so Marco Galli, Koordinator Bahnknoten Basel. Mit der neuen Hebebockanlage

können nun bis zu 200 Meter lange Züge für effiziente Unterhaltsarbeiten wie etwa Drehgestellwechsel gehoben werden. Die Hallen-Infrastruktur wurde zudem modernisiert mit weg-schwenkbaren Fahrleitungen, WC-Entsorgungsanlagen, Krananlagen sowie Dacharbeitsbühnen.

150 spezialisierte Mitarbeitende vor Ort

Am Servicestandort Basel arbeiten gemäss Sprecher Moritz Weisskopf rund 150 Spezialistinnen und Spezialisten, welche für die regelmässige Wartung von Flotten des SBB Fern- und Regionalverkehrs sowie des internationalen Personenverkehrs zuständig sind. Neben den Giruno, Astoro, Flirt und Domino gehören unter anderem auch die Wagen der Flotten IC 2000, EW IV, Eurocity sowie die Lokomotive Re 460 dazu.



Der Personalbestand wurde gemäss Mitteilung der SBB im Verlauf der letzten Jahre um über 30 zusätzliche Stellen erhöht. Die Spezialistinnen und Spezialisten in Basel arbeiten unter anderem in Bereichen wie Technik, Reinigung, Logistik, Disposition.

Gekostet hat die neue Serviceanlage 35 Millionen Franken. Im Beisein von GLP-Nationalrätin Katja Christ wurde der neue Hallenteil am Freitag offiziell eröffnet. Die Inbetriebnahme erfolgt im Herbst dieses Jahres. Sie habe viel Herzblut für den öffentlichen Verkehr, so Katja Christ. Insbesondere Nachtzüge hätten es ihr angetan. Weiter betonte Christ die Wichtigkeit der neuen Anlage für den Wirtschaftsstandort und die Bedeutung des Bahnknotenpunktes Basel als «Tor in die Welt».

10. Margarethenbrücke in Basel: Einbau der Stützen bis spätestens Ende März 2024

Sicherheit geht immer vor: Ende Mai 2023 hat die SBB die Lastbeschränkung der Basler Margarethenbrücke verschärft. Seit dem 30. Juni ist die Brücke für den Tramverkehr ganz gesperrt. Die SBB setzt alles daran, die Brücke so schnell wie möglich uneingeschränkt befahrbar zu machen. Leider gestalten sich die Arbeiten aufwändiger als gedacht, da die Anforderungen aufgrund der erweiterten Lastbeschränkung gestiegen sind. Die SBB rechnet damit, dass die Arbeiten bis spätestens Ende März 2024 abgeschlossen sind.

Im Mai 2023 hat eine Substanzerhaltungsstudie der SBB Mängel an der Margarethenbrücke aufgezeigt. Als vorsorgliche Massnahme wurde die Lastbeschränkung der Brücke erhöht und damit die Brücke für den Lastwagen- und Busverkehr gesperrt sowie ein Tramkreuzungsverbot eingeführt. Weiterführende Analysen einer Expertengruppe zeigten Ende Juni auf, dass die Massnahmen nicht ausreichen. Sicherheit hat bei der SBB immer oberste Priorität, weshalb als notwendige Massnahme die Brücke auch für Trams gesperrt werden musste [Margarethenbrücke].

cke: Warum war die Sperrung nötig?]. Wie die SBB am 15. August 2023 an einer Medienkonferenz orientierte, führte nach aktuellen Erkenntnissen eine Kurzstudie aus dem Jahr 2016 zur Einschätzung, dass die Brücke eine weitaus längere Restlebensdauer hat. Seit 2017 werden bei der SBB keine solchen Kurzstudien mehr durchgeführt, da sie zu wenig umfassend sind.



Die Planung für eine mögliche Unterstützung der Brücke ist seit Vorliegen der ersten Studienergebnisse im Gang und wird von der SBB prioritär vorangetrieben. Ausgehend von diesen Studienergebnissen war es das Ziel, die Stützen bis Herbst 2023 zu erstellen. Nach dem Entscheid vom 30. Juni muss jedoch die ursprünglich angedachte Variante überarbeitet und eine aufwändigere Lösung gefunden werden, die der neuen Ausgangslage Rechnung trägt. Die Bauarbeiten zur Un-

terstützung der Margarethenbrücke werden sich deswegen verzögern. Das Ziel ist, die Arbeiten bis spätestens Ende März 2024 abzuschliessen.

Weiteres Vorgehen

Bis Ende August läuft eine Ausschreibung für die Bauarbeiten zur Unterstützung der Brücke. Da die Angebote der Bauunternehmer noch nicht eingetroffen sind, ist der genaue Abschlusszeitpunkt der Arbeiten noch nicht bekannt. Baubeginn ist voraussichtlich Mitte September 2023. Dann wird die SBB auch über den genaueren Zeitplan informieren.

Die Kosten, welche durch die Last einschränkung der Brücke entstehen, sorgen in der Öffentlichkeit für Fragen. Zwischen SBB, BVB, Kantonspolizei und Bau- und Verkehrsdepartement wurde vereinbart, dass jede Partei ihre Folgekosten erfasst und man sich zu einem gegebenen Zeitpunkt über die Zuordnung der Kosten einigt.

Selbstverständlich übernimmt die SBB AG die Schäden, die ihr aufgrund der rechtlichen Ausgangslage zuzurechnen sind. Sie ist zuversichtlich, dass für die Kostenfrage eine einvernehmliche Lösung gefunden wird.

Der SBB ist bewusst, dass die Situation für BVB, Basel-Stadt und vor allem auch die betroffenen Fahrgäste und Anwohnerinnen und Anwohner im Gundeli unbefriedigend ist und der Entscheid zur Sperrung der Brücke für LKW und Tram für Ärger und Unverständnis sorgt. Diese Umstände bedauert die SBB sehr und setzt alles daran, dass die Margarethenbrücke rasch wieder möglichst uneingeschränkt befahrbar ist.

11. BAV kontrolliert pro Jahr über 7000 Güterwagen

Der Unfall im Gotthard-Basistunnel hat die Frage aufgeworfen, wie die Sicherheit im Schienengüterverkehr gewährleistet wird. Verantwortlich für die Sicherheit der Güterzüge sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ergänzend führen die SBB als Betreiberin der Bahninfrastruktur und das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Sicherheitsaufsichtsbehörde Kontrollen im Sinne von Stichproben durch.

Gemäss Art. 17 des Eisenbahngesetzes sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen für den sicheren Betrieb ihrer Züge verantwortlich. Sie müssen ein Sicherheitsmanagementsystem aufbauen, ihr Personal entsprechend ausbilden und geeignete Betriebsvorschriften aufstellen. Sie müssen sicherstellen, dass die weiteren beteiligten Akteure – Verlader, Wagenhalter, Instandhaltungsstellen etc. – ebenfalls ihre Sicherheitsaufgaben wahrgenommen haben. Eine zentrale Aufgabe der Bahnunternehmen ist, die Güterzüge vor der Abfahrt umfassend zu kontrollieren.



Zusätzlich führen die SBB als Betreiberin der Bahninfrastruktur sowie das BAV Kontrollen im Sinne von Stichproben durch. Das BAV kontrolliert schon seit mehr als zehn Jahren jedes Jahr mehrere tausend Güterwagen direkt auf dem Bahnnetz – letztes Jahr waren es über 7000 Güterwagen von über 400 Zügen. Das BAV kontrolliert dabei sowohl schweizerische als auch ausländische Züge, welche das schweizerische Schienennetz nutzen. Das BAV überprüft mit diesen Stichproben, ob die Unternehmen ihren gesetzlichen Pflichten nachkommen. Es hat in den letzten Jahren auch seine Zusammenarbeit mit den Sicherheitsaufsichtsbehörden insbesondere der Nachbarländer intensiviert, da viele Züge grenzüberschreitend fahren. Bei solchen Kontrollen können Fehler entdeckt werden, die mit blossen Auge erkennbar sind. Andere Mängel z.B. an den Rädern oder Achsen können nur in einer Instandhaltungs-Werkstatt mit Hilfe von spezifischen Geräten erkannt werden.

Wenn das BAV bei seinen Kontrollen eine Häufung bestimmter Mängel entdeckt, ergreift es weitere Massnahmen. So hat das BAV 2022 gemeinsam mit SBB Infrastruktur eine Spezialkontrolle zu Laufflächenfehlern an Güterzügen durchgeführt. Daraus resultierte unter anderem eine Weiterentwicklung im Bereich der Zugkontrolleinrichtungen. Bei seinen Kontrollen konnte das BAV feststellen, dass die sogenannten Fehlersummenwerte in den letzten Jahren zurückgegangen sind.

Grundsätzlich ist der Schienengüterverkehr sehr sicher, Unfälle sind selten.

12. Elektro-Postbusse sollen künftig mit SBB-Strom betrieben werden

Am Bahnhof Gelterkinden wollen die Postauto AG und die SBB eine erste Pilotanlage für das Laden von Elektro-Postautos mit SBB-Strom realisieren.

Die Ausschreibung für den Bau der Ladestationen am Bahnhof Gelterkinden ist für Herbst 2023 geplant, die Pilotanlage soll pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in Betrieb gehen. Hintergrund ist die komplette Auswechslung der Postauto-Flotte. Bis spätestens Ende 2040 will die Postauto AG völlig auf fossile Brennstoffe verzichten und ihre 2300 gelben Busse elektrifizieren. Der bisherige CO₂-Ausstoss der Postautos von derzeit 131'000 Tonnen pro Jahr wird somit wegfallen.



Die neuen Elektro-Busse werden mit Batterie betrieben. Diese müssen regelmässig geladen werden. Daher wird die Postauto AG künftig auf Ladestationen an Endhaltestellen und im Depot angewiesen sein. Wegen der Grösse und Beschaffenheit der Gefährte sind die Ladestationen massive Installationen.

Die Bedürfnisse der Postauto AG treffen sich mit den Anliegen der SBB. Diese wollen – gestützt auf ihre Strategie 2030 – die Restkapazitäten im Bahnstromnetz nutzen, um elektrische Energie für den öffentlichen Strassenverkehr bereitzustellen. Das Bahnstromnetz ist für den Bahnbetrieb auf hohe Leistungen ausgelegt und muss daher für die Ladestationen nicht ausgebaut werden.

Das Laden von E-Bussen über das Bahnstromnetz soll nun am Bahnhof Gelterkinden getestet werden. Gelterkinden ist ein Knotenpunkt, von dem zahlreiche Postbuslinien ausgehen. Der Kanton Basel-Landschaft unterstütze als Besteller der Buslinien das Vorhaben, so die Postauto AG und die SBB in einer gemeinsamen Mitteilung. Mit dem Pilotprojekt sollen wichtige Erfahrungen gemacht werden. Denn diese Art der Nutzung des Bahnstromnetzes sei derzeit noch nicht vorgesehen. Für die Pilotanlage in Gelterkinden haben bereits das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Bundesamt für Energie (BFE) und die Regulierungsbehörde im Elektrizitätsbereich (Elcom) grünes Licht gegeben.

13. Zwischenbilanz zum 49€ «Deutschland-Ticket»

Vier Monate nach Einführung des Deutschlandtickets für den Regionalverkehr im ganzen Land zieht die Allianz pro Schiene eine positive Zwischenbilanz. Zugleich appelliert sie an Bund und Länder, sich auf eine dauerhafte Finanzierung zu einigen, um den Erfolg des Tickets nicht zu gefährden.

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege: «Wir bleiben dabei: Das Deutschlandticket ist eine Revolution für den Nahverkehr. Millionen verkaufter Tickets zeigen, dass viele Menschen lange auf einen solchen Anreiz gewartet haben und dass sie bereit sind, den ÖPNV stärker zu nutzen. Langfristig hat das Deutschlandticket damit das Potenzial, das Mobilitätsverhalten der Menschen grundlegend zu verändern.»

Nach nur vier Monaten könne noch niemand seriös den genauen Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene beziffern, sagte Flege. «Menschen entscheiden sich ja nicht von heute auf morgen, ihr Auto für den Weg zur Arbeit dauerhaft in der Garage stehen zu lassen und stattdessen Regionalzüge und Busse zu nutzen. Menschen brauchen vielmehr langfristige Perspektiven, damit sie ihr Verhalten ändern.»

Erste Nutzerdaten in Deutschland



Insgesamt nutzten im Juli und August jeweils rund 10 Millionen Fahrgäste das Deutschlandticket. Im Mai, also dem ersten Monat des Tickets für den Nah- und Regionalverkehr, waren es 9 Millionen Nutzerinnen und Nutzer. Verkauft wurden laut VDV elf Millionen Deutschland-Ticket-Abos.

Acht Prozent der Ticketkäufer gaben in der bundesweiten Marktforschung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen

(VDV) an, vorher den ÖPNV nicht genutzt zu haben. Wie der VDV mitteilte, hatten 42 Prozent schon vorher ein ÖPNV-Abo. 47 Prozent nutzten zwar Bus und Bahn, allerdings ohne Abo.

Nach Ansicht des VDV gibt es noch viel Potenzial für mehr Deutschlandticket-Kunden: In erster Linie sieht der Verband die rund drei Millionen Studierenden in Deutschland.

Damit das Deutschlandticket für noch mehr Menschen attraktiv wird, forderte die Allianz pro Schiene, das ÖPNV-Angebot insbesondere im ländlichen Raum deutlich zu verbessern.

Dauerhafte Finanzierung für Deutschlandticket

«Solange hinter der Finanzierung des Deutschlandtickets immer noch ein Fragezeichen steht, werden die Menschen im Land ihr Mobilitätsverhalten nicht grundlegend und langfristig verändern. Deshalb brauchen wir schnell eine Einigung darüber, wie die Finanzierung dauerhaft gesichert werden soll», sagt Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Erfolg auch in weiteren Ländern

In Österreich hat die Einführung des KlimaTicket Ö vor etwa zwei Jahren einiges bewegt. Die Jahreskarte für den ÖPNV im ganzen Land kostet € 1'095. Zuletzt gaben in einer Befragung des Verkehrsclubs Österreich 57% der Fahrgäste mit Klimaticket an, den Zug für Fahrten zu nutzen, die sie früher mit dem Auto erledigt hätten. Die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer ist seit der Einführung ständig gestiegen.

Portugal hat im August ein 49-Euro-Ticket eingeführt, den Pässe Ferroviário Nacional. Jede und jeder kann dieses Ticket für eine unbegrenzte Zahl an Fahrten in den Regionalzügen nutzen – leider mit Ausnahmen. Denn das portugiesische Exemplar des 49-Euro-Tickets gilt nicht in Städten wie Porto, Lissabon und Coimbra, was natürlich sehr bedauerlich ist. Ein erster Schritt ist aber getan.

Auch **Frankreichs** Präsident Emmanuel Macron hat kürzlich angekündigt, für Frankreich ein 49-Euro-Ticket nach deutschem Vorbild einführen zu wollen. Er habe seinen Verkehrsminister Clément Beaune bereits um entsprechende Schritte gebeten.

14. New Work: Definition und Voraussetzungen

New Work ist die Bezeichnung für ein neues Verständnis von Arbeit in Zeiten von Globalisierung und Digitalisierung. Die zentralen Werte von New Work sind Freiheit, Selbständigkeit und Teilhabe an der Gemeinschaft. Praktische Beispiele für neue Arbeitsformen sind Freelancing, der 6-Stunden-Tag oder Coworking-Spaces.

Das New-Work-Konzept fusst auf der Beobachtung, dass unsere Gesellschaft einem Paradigmenwechsel unterliegt: Wohingegen «Old Work» und seine Arbeitsformen ein Phänomen der Industriegesellschaft seien, verhält es sich anders mit New Work: Dieses ist eine Ausformung der Wissens- und Informationsgesellschaft, in welcher wir heute leben.

Sämtliche Veränderungen, die damit einhergehen, schlagen sich auch in der Arbeitswelt wieder und haben diese vollkommen transformiert. Das Ergebnis ist New Work, das als Sammelbegriff sämtliche neuen Arbeitsformen umfasst, die vor diesem Hintergrund entstanden sind: Als wichtiger Bestandteil der [Arbeitswelt 4.0](#) sind für New Work die Globalisierung, die Digitalisierung und der demografische Wandel entscheidende Entwicklungen, aus denen [Frithjof Bergmanns Beobachtungen](#) hervorgegangen sind.

Heute ist New Work schon längst Bestandteil unserer Arbeitswelt und ein Schritt zurück undenkbar. Doch was genau zeichnet New Work aus?

1. Selbstbestimmung und Selbstverwirklichung

Weg von strengen Hierarchien, hin zu Freiräumen und Verantwortung: Sinn und Zweck der Arbeit liegen beim New Work nicht ausschliesslich darin, Geld zu verdienen, sondern etwas zu tun, das man wirklich möchte und von dem man überzeugt ist. Selbstverwirklichung ist hier das Stichwort: Strenge Arbeitsteilung und Lohnarbeit sind in diesem Feld nicht vorgesehen. Dagegen sind die [persönliche und berufliche Weiterentwicklung und Entfaltung](#) feste Bestandteile, welche nach räumlichen und zeitlichen Freiräumen verlangen.

2. Mixed Teams statt homogener Abteilungen

Auch das Verständnis von Arbeitsorganisation unterscheidet sich beim New Work deutlich von der traditionellen Auffassung. Wohingegen klassischerweise Abteilungen Aufgaben erledigen, erfolgt der Arbeitsablauf beim New Work hingegen in [Projektarbeit](#). Ziel ist auf möglichst effiziente Art und Weise vorzugehen und die Personen in ein Projekt einzubinden, welche die

grösste Kompetenz dafür mitbringen. So entstehen bei jedem Projekt individuelle und neue Netzwerke, welche Personen mit unterschiedlichsten Abteilungen, Hintergründen und Prägungen miteinander verbinden. Das Ergebnis sind sogenannte „Mixed Teams“. Deren Vielfalt an heterogenen Sichtweisen bewirkt häufig anregende Diskussionen, aus denen oftmals effiziente Lösungen entstehen.

3. Innovation statt Tradition

Überzeugung und Spass an der Arbeit regen im besten Fall die Kreativität an. Aus der Ideenwelt des New Work können sich vielfältige Projekte entwickeln, welche in neuen Produkten oder innovativen Dienstleistungen resultieren können. Der Ansatz ist insgesamt sehr pragmatisch: New Work soll ein glücklicheres Arbeitsleben ermöglichen, bei dem man zufrieden ist, es soll und muss aber auch Geld einbringen. Design Sprints oder auch Techniken wie das (Service) Design Thinking sind *agile Methoden*, die darauf ausgerichtet sind, Innovation zu ermöglichen und entsprechen damit voll und ganz der Ausrichtung von New Work.

4. Führung 4.0

New Work braucht einen anderen Typ an Führungskräften. Stichwort: New Leadership beziehungsweise *Führung 4.0*. Eine Führungskraft in einem Unternehmen, das das Konzept von New Work verinnerlicht, sieht sich längst nicht mehr als eine Kontroll- und Weisungsinstanz, sondern vielmehr als Coach und Moderator. Strenge Hierarchien gehören der Vergangenheit an. An die Stelle von Kontrolle setzen die neuen Führungskräfte Empathie und Vertrauen. Aufgabe der Führungskräfte ist es, die Mitarbeiter zu Eigenverantwortung zu befähigen und ihnen eine klare Vision vorzuleben. Die Zusammenarbeit geschieht in New Work stets auf Augenhöhe.

Warum New Work wichtig ist

Digitalisierung, neue Technologien, Automatisierung und die allumfassende Vernetzung haben dazu geführt, dass bestimmte Berufe heute verschwunden sind. Auch die industrielle Produktion hat sich grundlegend verändert. Gute Fachkräfte, zum Beispiel der *Generation Y*, **lassen sich heute nicht mehr nur durch Geld und Status ködern**. Sie zu rekrutieren wird zur zentralen Aufgabe und Herausforderung von Unternehmen. Menschen wollen sich heute in der Arbeit entfalten und ständig weiterentwickeln können, ausserdem möchten sie sich wertgeschätzt fühlen. Arbeitgeber, die das bieten können, sind für Bewerber deutlich attraktiver. Richtig umgesetzt stellt New Work daher eine Win-Win-Situation für Unternehmen und Arbeitnehmer dar.

DIGITAL LEADERSHIP: VORAUSSETZUNGEN FÜR FÜHRUNG 4.0 IM UNTERNEHMEN

Damit die digitale Transformation mit Führung 4.0 gelingen kann, muss ein Unternehmen diese Voraussetzungen erfüllen.

❑ Überzeugung & Bereitschaft der Geschäftsleitung

Digital Leadership bedeutet, dass Unternehmen sich für die digitale Transformation öffnen und sich adäquat für die Zukunft aufstellen möchten. Damit das gelingt, muss die Entscheidung zur Führung 4.0 aber von der Unternehmensleitung bewusst bejaht werden. Denn im Sinne des Change Managements kommt es darauf an, aktuelle Strukturen, Prozesse und die

Unternehmenskultur an sich anzupassen. Ohne die Bereitschaft dazu, wird sich Digital Leadership in einem Unternehmen nicht durchsetzen können.

❑ **Mitwirken der Mitarbeiter**

Die digitale Transformation betrifft nicht nur die Führungsebene, sondern das gesamte Unternehmen, also auch die Mitarbeiter. Damit Führung 4.0 gelingen kann, kommt es nicht nur auf das richtige Führungspersonal an: Die restliche Belegschaft sollte auch bereit sein, an der digitalen Transformation mitzuwirken. Andernfalls wird der Schritt in die digitalisierte Arbeitswelt nicht gelingen.

❑ **Langfristige Planung**

Ein Unternehmen digital zu transformieren, ist eine Aufgabe, die sich über Jahre hinweg ziehen kann. Deshalb muss ein Digital Leader Verständnis bei der Geschäftsführung und den Mitarbeitern schaffen, aber auch die eigentlichen Ziele mit einem passenden Zeitrahmen planen und umsetzen. Kurze Sprints für einen grundlegenden Wandel des Arbeitsumfeldes sind nicht möglich und sollten auch nicht das Ziel von Führung 4.0 sein.

❑ **Lebenslanges Lernen**

Langfristig betrachtet stehen wir noch am Anfang der digitalisierten Arbeitswelt. Das heisst, dass diesbezüglich wahrscheinlich noch einige Entwicklungen und Einsichten auf uns zukommen werden. Die Bereitschaft zu *Lebenslangem Lernen* ist unverzichtbar, um Führung 4.0 langfristig gewinnbringend umzusetzen und davon zu profitieren.

❑ **Kompetenz der Führungskräfte:**

Als Digital Leader wird man nicht geboren. Vielmehr ist es entscheidend, dass Führungskräfte den passenden Führungsstil kennen und ihn auch umsetzen. Selbst wenn ein Unternehmen aktuell noch in starren Mustern verharret, ist es trotzdem möglich, frischen Wind in das Management mit Leadership 4.0 zu bringen. Was den Führungsstil einer digitalen Führungskraft ausmacht:

FÜHRUNG 4.0: DER FÜHRUNGSSTIL EINES DIGITAL LEADERS

In einer global vernetzten und sich ständig wandelnden Wirtschaft verliert die hierarchische Legitimierung von Führung an Bedeutung. Dagegen gewinnt laterale Führung quer durch die Organisation an Gewicht. Beim Thema Führung 4.0 ist das eines der entscheidenden Merkmale eines Digital Leaders.

Das Ziel eines Digital Leaders ist klar: Nämlich die digitale Transformation eines Unternehmens zu sichern und voranzutreiben. Doch wie gelingt das? Wichtig ist, dass ein Digital Leader nicht nur Personalverantwortung übernimmt, sondern auch seine Ziele strategisch verfolgt. Denn insbesondere Klarheit und Struktur in Abteilungen und Arbeitsprozesse zu bringen, ist eine der entscheidenden Aufgaben der Führung 4.0.

Was sollte ein Digital Leader keinesfalls tun?

Für einen Digital Leader ist es besonders wichtig, in einer sich so schnell wandelnden Arbeitswelt wie der heutigen anpassungsfähig zu sein, Klarheit zu schaffen und das Gesamtziel nicht aus den Augen zu verlieren, die digitale Transformation des Unternehmens. Deshalb sind die folgenden Punkte klare No-Gos für einen Digital Leader:

- ❑ keine klaren Ziele vorzugeben,
- ❑ keine Veränderungsbereitschaft zu zeigen

- ❑ und an alten Strukturen festzuhalten (Hierarchien, Top-down-Kommunikation, Macht, etc.).

VOR- & NACHTEILE NEUER ARBEITSFORMEN

Flache Hierarchien, flexibler Arbeitsalltag, Selbstbestimmung – das klingt nach der perfekten Arbeitswelt. Doch bietet New Work nur Vorteile oder klaffen Konzept und nüchterne Realität auseinander?

Vorteile von New Work

- ❑ Wenn Du von zuhause aus arbeitest, bist Du flexibler, sparst täglich viel Zeit und musst nicht zwischen zwei Orten hin und her pendeln.
- ❑ Freie Arbeitsplätze und Räume mit speziellen Funktionen können Produktivität, Kreativität und Innovation steigern.
- ❑ Du kannst selbstständiger und freier arbeiten.
- ❑ Es ergeben sich neue Jobmöglichkeiten und Tätigkeitsbereiche (zum Beispiel [Bot Developer](#)).
- ❑ Kreative Auszeiten (zum Beispiel im Rahmen eines [Sabbaticals](#)) werden verstärkt in den beruflichen Alltag integriert.
- ❑ Im Home Office bist Du weniger abgelenkt als im (Grossraum-)-Büro.
- ❑ Die [Work-Life-Balance](#) kann von den neuen und flexibleren Arbeitsformen des New Work profitieren.

Nachteile von New Work

- ❑ Die neuen Arbeitsformen verlangen ein gutes Zeit- und Selbstmanagement.
- ❑ Eine zu schnelle Umsetzung neuer Arbeitsformen kann [laut der Uni St. Gallen](#) scheitern, wenn es an Planung und Führung mangelt.
- ❑ Die Grenzen zwischen Beruf und Privatleben können sich auflösen, was zu Mehrarbeit führen kann und dem Druck, ständig erreichbar zu sein.
- ❑ Die neuen Arbeitsformen erfordern eine hohe Affinität zur Technik und die Bereitschaft, sich kontinuierlich weiterzubilden.
- ❑ Die Arbeit wird stärker individualisiert und neue Arbeitsformen wie die des [digitalen Nomaden](#) oder des Crowdworkers können recht einsam sein. Coworking Spaces und hochmoderne [Bürokonzepte](#) können aber genau dann einen Ort des sozialen Zusammenlebens und Austauschs schaffen.
- ❑ Durch mobiles Arbeiten sind die Anforderungen an den [Datenschutz](#) gestiegen.

15. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

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

Rechts- beratung KVöV

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

Privatrechts- schutz

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

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 bis zu 20% Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.
- Nur bei unserem Partner Atupri verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/>



Mobilität

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

Versicherun- gen

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

Bank CLER

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

16. Impressum und Hinweise

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVÖV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVÖV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken
GmbH

Erscheint vier Mal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel

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

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

Austritt aus dem KVÖV

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

Pensionierung

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

17. 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, offen 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 die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Arbeitgebern und hat speziell die Anliegen der Kader im Fokus -- unterscheidet sich dadurch von anderen, ähnlichen Verbänden;
- ☐ vertritt seine Mitglieder bei Verhandlungen um Gesamtarbeitsverträge wie auch die Kader mit Einzelarbeitsverträgen nach OR;
- ☐ 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.