



# Kaderverband des öffentlichen Verkehrs



In dieser Ausgabe:

- ☐ Lohnmassnahmen für 2026
- ☐ Neuerungen PK SBB
- ☐ Priorisierungsliste ÖV Schweiz aus dem Weidmann-Gutachten
- ☐ Neues Factsheet KVöV für die erfolgreiche Mitgliederwerbung

## Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr KVÖV

### Auskünfte und Information

**Geschäftsstelle KVÖV**  
Tel. 079 223 05 25  
[info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch)



**Rechtsberatung für  
Mitglieder**  
Tel. 062 836 00 00  
[info@cooprecht.ch](mailto:info@cooprecht.ch)



### Zentral- vorstand

**Zentralpräsident  
Markus Spühler**  
[markus.spuehler@kvoev-actp.ch](mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch)



**Vizepräsident, Pensio-  
nierte  
Hans Schwab**  
[schwab.sonja@bluewin.ch](mailto:schwab.sonja@bluewin.ch)



**Finanzen  
Heinz Inderbitzin**  
[heinz.inderbitzin@bluewin.ch](mailto:heinz.inderbitzin@bluewin.ch)



**Marketing, Komm., PR  
Heinz Wiggenhauser**  
[heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch](mailto:heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch)



**Sozialpolitik, OR,  
Partnerschaft BLS  
Markus Spühler a.i.**  
[markus.spuehler@kvoev-actp.ch](mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch)



**Sozialpartnerschaft  
Markus Geist**  
[markus.geist@sunrise.ch](mailto:markus.geist@sunrise.ch)



### Präsidenten Regional- gruppen

**Mittelland / Jura  
René Knubel**  
[rene.knubel@kvoev-actp.ch](mailto:rene.knubel@kvoev-actp.ch)



**Suisse Romande /  
Valais  
Nicolas Steinmann**  
[nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch](mailto:nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch)



**Zentral-, Nordwest-  
schweiz, Tessin  
Bettina Fuchs**  
[bettina.fuchs@sbb.ch](mailto:bettina.fuchs@sbb.ch)



**Zürich / Ostschweiz  
+ Partnerschaft SOB  
Thomas Wieland**  
[thomas.wieland@kvoev-actp.ch](mailto:thomas.wieland@kvoev-actp.ch)



## *Liebe Kolleginnen und Kollegen*

### **BAR-Verhandlungen bei SBB Produktion Personenverkehr**

Nach zehnmonatigen schwierigen Verhandlungen liegen nun neue bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen (BAR) für das Personal der Kundenbegleitung, der Zugführung (Lokpersonal), des Cleanings und des Rangiers bei der Bahnproduktion des Personenverkehrs SBB vor. Die Verhandlungsgemeinschaft (VG) von KVÖV, SEV, VSLF, und transfair und die SBB-Delegation haben am 10. November die letzten noch offenen BAR-Regelungen fertig verhandelt. Das weitere Vorgehen ist: Die BAR-Texte müssen redigiert, übersetzt und allenfalls von den zuständigen Gremien der Sozialpartner genehmigt werden. Wenn alle Sozialpartner die BAR gutheissen, können diese – insbesondere die Einteilungsphilosophie – voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2027 in Kraft treten, gleichzeitig mit der Ablösung der heutigen Software für die Produktionsplanung und Einteilung, Sopre, durch IVU.rail. Ob gewisse Regelungen bereits früher eingeführt werden können, ist noch offen.

Details zum Inhalt der neuen BAR-Regelungen findet ihr in unserem [\*Newsletter vom 18. November 2025\*](#).

### **Ergebnisse der Lohnverhandlungen für 2026**

Die Lohnverhandlungen waren einmal mehr anspruchsvoll und teils langwierig. Das wirtschaftliche Umfeld, vor allem beim Güterverkehr, ist äusserst anspruchsvoll. Trotzdem konnten die Verhandlungen fristgerecht abgeschlossen werden.

Die Ergebnisse sind im Artikel 2 unten zusammengefasst und verweisen für die Details bei SBB und BLS auf unseren [\*Newsletter vom 12. Dezember 2025\*](#).

### **Personalumfrage SBB**

Die Personalumfrage (PEMO) 2025 zeigt ein erfreulich stabiles Bild: Die meisten Ergebnisse sind konstant geblieben oder haben sich nochmals leicht verbessert – viele auf sehr hohem Niveau. Die Rückmeldungen zeigen: Die SBB hat engagierte Mitarbeitende, die sich stark mit der SBB identifizieren.

76 Prozent der Mitarbeitenden haben sich beteiligt, das sind zwei Prozent mehr als 2024. Damit liefert die PEMO ein repräsentatives Stimmungsbild. Dieses Jahr war herausfordernd, die finanzielle Lage ist nach wie vor angespannt. Deshalb sind solche Werte nicht selbstverständlich.

Drei Kernergebnisse bleiben unverändert: Die Personalmotivation liegt wie letztes Jahr beim Höchstwert von 80 Punkten und die Mitarbeitenden beurteilen ihre direkten Vorgesetzten wieder mit sehr guten 83 Punkten! Das Vertrauen in die Konzernleitung wird erneut mit 63 Punkten bewertet. Es ist wichtig und richtig, dass die PEMO auch genutzt wird, um Besorgnis zu äussern.

Auch wenn das Gesamtbild positiv ist, haben sich in Bereichen und Divisionen einzelne Werte verbessert, andere aber verschlechtert. Bessere Werte sind erfreulich, bei schlechteren ist eine Diskussion/Klärung und auch Massnahmen, wo angezeigt.

## Mitglieder werben Mitglieder

Die Werbeaktion in der ersten Jahreshälfte war ein Riesenerfolg. Und dank eurer unablässigen Werbeanstrengungen zählen wir bald 1600 Mitglieder im KVÖV — DANK EUCH.

Das ist wunderbar 😊. Wir alle werden weiter mit Freude daran weiterarbeiten und noch mehr neue Mitglieder gewinnen — Ehrensache!

Dazu haben wir auf den letzten beiden Seiten ein Factsheet und eine Liste der Kontaktpersonen aufbereitet, das euch bei eurer Werbung unterstützt.



Herzlich, mit weihnachtlichen Grüssen

**Markus Spühler**

**Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV**

## In diesem Bulletin

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe .....                                         | 5  |
| 2. Lohnmassnahmen 2026 .....                                                                | 5  |
| 3. Pensionskasse SBB 2026.....                                                              | 7  |
| 4. Unser assoziiertes Mitglied: Personalverband Transportpolizei PV TPO .....               | 8  |
| 5. Probleme im Berufsalltag – Ella kann helfen .....                                        | 9  |
| 6. Barbara Remund wird neue Verwaltungsrätin SBB.....                                       | 10 |
| 7. Patrick Wittwer wird Vizedirektor Fedpol und Leiter Bundessicherheitsdienst.....         | 11 |
| 8. Neuer Leiter SBB Programm Integrierte Produktionsplanung (IPP).....                      | 12 |
| 9. Stadler rüstet Linie zum Rochers-de-Naye mit modernstem Signalsystem aus.....            | 12 |
| 10. RhB investiert in leistungsfähige Bahndienstfahrzeuge.....                              | 14 |
| 11. Vergabe von SBB-Zügen an Siemens Mobility.....                                          | 15 |
| 12. SBB nehmen 4G-Bahnfunk in Betrieb.....                                                  | 15 |
| 13. Moderne Wartung, mehr Züge: SBB und Thurbo eröffnen Serviceanlage Weinfelden .....      | 16 |
| 14. Neues ICE-Modell der Deutschen Bahn vorgestellt .....                                   | 17 |
| 15. Sanierungskonzept von DB Cargo ist laut Gutachten unzureichend.....                     | 18 |
| 16. Priorisierungsliste aus dem Weidmann-Gutachten steht .....                              | 19 |
| 17. BAV justiert Sicherheitsmassnahmen für den Schienengüterverkehr .....                   | 20 |
| 18. Abkommen Schweiz–EU – Paket Landverkehr.....                                            | 21 |
| 19. Güterverkehr reloaded: Chancen und Potenziale für mehr Transporte auf der Schiene ..... | 22 |
| 20. Westbahn setzte neue China-Züge erstmals im regulären Betrieb ein.....                  | 23 |
| 21. Durch High Performing zum TOP-Kader.....                                                | 25 |
| 22. KVÖV – Dein Wegbegleiter im öffentlichen Verkehr .....                                  | 27 |

## 1. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



**Nationaler Anlass CH 1/2026**

«Der internationale Güterverkehr –  
quo vadis?»

Einschätzung aus Sicht von  
Dr. Dirk Stahl, CEO BLS Cargo

**Bitte Datum schon vormerken**

Dienstag, 03. März 2026,  
in Bern, Ort folgt



Die aktuelle Übersicht zu unseren Netzwerkanlässen findest du auf unserer Website unter [>Anlässe](#).

Wusstest du, dass du auch unsere früheren Anlässe im [Archiv](#) besuchen kannst, jeweils mit der gezeigten Präsentation und Fotos?

## 2. Lohnmassnahmen 2026

### SBB AG / SBB-Cargo AG

Die Verhandlungen konnten Anfang Dezember 2025 abgeschlossen werden. Die Mitarbeitenden profitieren von individuellen Lohnerhöhungen in Höhe von 1.5 Prozent der Lohnsumme.



### **SBB und Verhandlungsgemeinschaft sind zufrieden mit Verhandlungsergebnis**

Die Sozialpartner haben eine gute Lösung gefunden. Sie ermöglicht, die Löhne von Mitarbeitenden zu entwickeln und trägt dazu bei, dass mit dem verhandelten Gesamtpaket weiterhin attraktive Anstellungsbedingungen geboten werden. Letztes Jahr wurde der Fokus auf den Teuerungsausgleich gelegt, dieses Jahr auf die finanziellen Mittel für das SBB Lohnsystem. Die Mitarbeitenden im Lohnaufstieg profitieren sehr stark von diesem Verhandlungsergebnis.



### **SBB Cargo International AG**

Das wirtschaftliche Umfeld bleibt für die Güterbahnbranche herausfordernd. Die weiterhin schwache Konjunktur in Europa, sinkende Transportvolumen sowie die hohe Kostenbelastung zwingen SBB Cargo International zu einer konsequenten Fokussierung auf Effizienz und Kostenkontrolle.

Trotz dieser Ausgangslage ist es SBB CINT wichtig, die grosse Einsatzbereitschaft und Loyalität ihrer Mitarbeitenden zu würdigen. Vor diesem Hintergrund hat sich SBB CINT bewusst für eine andere Form der Anerkennung entschieden, und gemeinsam mit den Sozialpartnern wurde für das Jahr 2026 folgendes Ergebnis erzielt:

## Massnahmen 2026

- ❑ Alle Mitarbeitenden – sowohl GAV- als auch OR-unterstellte – erhalten einmalig einen zusätzlichen Ferientag.  
Damit möchte SBB CINT ihren Mitarbeitenden gezielt unterstützen und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben stärken.
- ❑ Alle Mitarbeitenden mit Zeiterfassung erhalten zusätzlich einen Zeitausgleich von 8 Stunden und 18 Minuten.  
Dieser Ausgleich dient dazu, einen der fünf definierten Brückentage bzw. einen zusätzlichen Ruhetag zu beziehen.

Vor dem eingangs erwähnten wirtschaftlichen Hintergrundes ist –so SBB CINT– ein Ausgleich der Teuerung und eine Reallohnentwicklung aktuell nicht realisierbar. Sobald sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen positiv entwickeln, ist SBB CINT bereit, diese Spielräume für faire Anpassungen zu nutzen.

## BLS AG, BLS Cargo AG



Die Lohnverhandlungen wurden unter ökonomisch anspruchsvollen Rahmenbedingungen abgeschlossen. Die Teuerung wird ausgeglichen, zudem wird ein Zeichen der Anerkennung gesetzt. Die vereinbarten Massnahmen beinhalten insgesamt 1.5% der Lohnsumme. Im Einzelnen:

- ❑ Generelle Lohnerhöhung per 1. April 2026. Die BLS-Mitarbeitenden erhalten eine generelle Lohnerhöhung von 0.2%. Damit wird dem Kaufkraftverlust Rechnung getragen.
- ❑ Anerkennungsprämie im Dezember 2025: Zusätzlich wird eine einmalige Anerkennungsprämie im Umfang von 0.4% (entspricht CHF 400.- bei Vollzeit) an alle Mitarbeitenden ausbezahlt. Damit setzt die BLS ein Zeichen der Wertschätzung für den grossen Einsatz im aktuell herausfordernden Umfeld.
- ❑ Anpassungen Lohnsystem per 1. April 2026: Weitere 0.9% ergeben sich aus der Lohnsystematik für die Anpassung der Erfahrungs- und Leistungsanteile, Funktionswechsel oder systematische Lohnanstiege Lokpersonal.

Insgesamt beträgt das Gesamtpaket 1.5%, davon 1.1% nachhaltig in die Löhne eingebaut.

## Kader- und Fachspezialisten ausserhalb des GAV

- ❑ Die Lohnbandbreiten erhöhen sich um 0.2%. Dies führt zu einem erhöhten Potenzial im Lohnband, es besteht jedoch kein Anspruch auf eine generelle Lohnerhöhung.
- ❑ Insgesamt 1.1% der Lohnsumme werden für individuelle Lohnerhöhungen zur Verfügung gestellt. Die finanzielle Steuerung wird im Lohnrundenprozess definiert und wird im Rahmen des zugeteilten Budgets durch die Führungsperson verantwortet.
- ❑ Anerkennungsprämie von CHF 400 mit Dezemberlohn 2025 (bei Vollzeitanzstellung).

Weitere Details in unserem [Newsletter vom 12. Dezember 2025](#).

## Login

- ❑ Die Lohnsumme wird per 1. Mai 2026 um 1.1% angehoben. Dabei werden 0.3% als generelle und 0.8% als individuelle Lohnerhöhungen ausbezahlt.
- ❑ Das Maximum der Lohnbänder wird entsprechend um 0.3% angehoben.

Der KVöV, SEV und transfair und die Geschäftsleitung login haben diese Lösung sozialpartner-schaftlich verhandelt. Gemeinsam sind wir der Meinung, dass wir für die Mitarbeitenden von login ein gutes Lohnpaket bereitstellen, mit welchem ihr tägliches Engagement und ihre Leistung gewürdigt werden können.



## Südostbahn SOB AG

Die Verhandlungsrunde vom 12. November 2025 hat eine einvernehmliche Lösung zur Lohn-entwicklung 2026 gefunden.

- ❑ Durchschnittliche Lohnerhöhung von 1.25%  
Die Mitarbeitenden der SOB erhalten im Durchschnitt eine Lohnerhöhung von 1,25%. Die Verteilung erfolgt nach bestehender Logik des Gesamtarbeitsvertrages, wobei 0.7% der Gesamtlohnsumme für die Erfüllung des Lohnsystems enthalten sind. Mit den 1.25% wird das Lohnsystem der SOB überproportional bedient und ein Beitrag an die steigenden Lebenshaltungskosten geleistet.
- ❑ Zusätzliche Lohnsummenerhöhung von 0.33%  
Weitere 0,33% der Gesamtlohnsumme werden für zusätzliche, individuelle Lohnerhöhungen, beispielsweise für Mitarbeitende mit Funktionswechsel und Fördermassnahmen ausgesprochen.

Es war dem Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung und der Verhandlungsrunde wichtig, das Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu honorieren.



## 3. Pensionskasse SBB 2026

### Änderungen im neuen Vorsorgereglement ab 1. Januar 2026

Per 1. Januar 2026 wird das Vorsorgereglement angepasst. Die wesentliche Änderung betrifft die Überbrückungspension. Hier gibt es eine erfreuliche Neu-erung. Bekanntlich hat die Schweizer Stimmbevölkerung im Jahr 2024 der Einführung einer 13. AHV-Rente zugestimmt. In Folge dieses Entscheids hat der Stiftungsrat entschieden, auch die Überbrückungspension der PK SBB entsprechend zu erhöhen.

## Pensionskasse SBB

Ab dem 1. Januar 2026 entspricht die **Überbrückungspension** 90 Prozent der maximalen AHV-Rente inkl. 13. Rente. Somit beträgt der maximale monatliche Betrag neu 2 457 Franken. Die Auszahlung der Überbrückungspension wird auch künftig monatlich in zwölf Rentenzahlungen erfolgen. Dabei wird der zusätzliche Beitrag gleichmässig auf die Monatszahlungen verteilt ausbezahlt, dies im Gegensatz zur AHV, wo künftig 13 Rentenzahlungen pro Jahr erfolgen. Für die Berechnungen im Versichertenportal myPK sind diese Änderungen bereits mit eingerechnet.

Wichtig: Diese Änderung betrifft nur Überbrückungspensionen, die ab 1. Januar 2026 neu beginnen. Schon laufende Überbrückungspensionen bleiben unverändert. Das neue Vorsorgereglement führt zu keinen Änderungen bei den bereits laufenden Renten.

### Verzinsung 2026, Verzicht auf Renten-Zusatzzahlung

An den Anlagemärkten kann voraussichtlich auch für 2025 ein positives Ergebnis erwirtschaftet werden. Der Stiftungsrat hat deshalb entschieden, das Kapital der Aktiven Versicherten mit 2,5% zu verzinsen. Dies sind 1,25% mehr als die vom Bundesrat vorgegebene Mindestverzinsung. Die Kapitalflüsse im Jahr 2026 (Austrittsleistungen, Pensionierungen während des Jahres etc.) werden mit 1,25 Prozent verzinst.

Für 2026 ergibt sich hier eine wichtige Änderung: Ab dann gilt dieser unterjährige Zinssatz nur noch für solche Versicherte, die im Laufe des Jahres aus der PK SBB ausscheiden. Bei allen anderen Versicherten hingegen werden die unterjährigen Kapitalflüsse künftig mit dem Zinssatz verzinst, den der Stiftungsrat am Ende des Jahres für das gesamte Kapital festlegt. Dies ist insbesondere auch für Versicherte interessant, die einen Einkauf in die PK SBB tätigen: Sie profitieren bereits im Jahr des Einkaufs von einer allfälligen Zusatzverzinsung.

Rentnerinnen und Rentner erhalten für das Jahr 2025 keine einmalige teuerungsbedingte Zusatzzahlung. Entsprechend dem «Reglement über die Verzinsung der Altersguthaben und Anpassung der laufenden Renten» leistet die PK SBB solche einmaligen Zusatzzahlungen an Rentnerinnen und Rentner nur bei vorhandener Teuerung. Im Jahr 2025 lag die Teuerung nahe bei null, weshalb in diesem Jahr auf eine Zusatzzahlung verzichtet wird.

## 4. Unser assoziiertes Mitglied: Personalverband Transportpolizei PV TPO

Seit 2013 ist der Personalverband Transportpolizei PV TPO assoziiertes Mitglied beim KVöV. Hier eine kurze Vorstellung.

### PV TPO – Wer sind wir?

Der Personalverband Transportpolizei PV TPO ist eine Sektion des Verbands Schweizerischer Polizei-Beamter VSPB. Durch den KVöV vertritt er die Interessen seiner Mitglieder gegenüber dem Kommando TPO sowie zusammen mit dem VSPB, als Berufsverband aller Schweizer Polizeiangehörigen, auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene.

Als Assoziationspartner des Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs KVöV kann der PV TPO zudem die Interessen seiner Mitglieder sozialpartnerschaftlich bei der SBB einbringen.



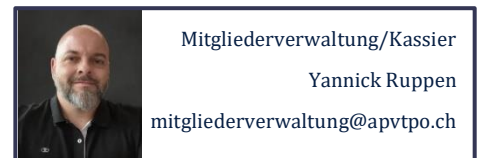
### Welche Vorteile bietet eine Mitgliedschaft dem Korps der Transportpolizei?

- ❑ Interessenvertretung gegenüber dem Kommando TPO
- ❑ Monatliches Mitgliedermagazin «POLICE»

- ❑ Berufs- sowie Privatrechtsschutzversicherung
- ❑ Interessenvertretung in sozialpartnerschaftlichen Verhandlungen gegenüber der SBB durch den KVÖV
- ❑ Mitgliederangebote & Vergünstigungen des VSPB sowie KVÖV
- ❑ Kein GAV-Vollzugskostenabzug

## Kontakt und Ansprechpersonen

[info@apvtpo.ch](mailto:info@apvtpo.ch)



## 5. Probleme im Berufsalltag – Ella kann helfen

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

Im [Bulletin Nr. 116](#) haben wir die neue digitale Begleiterin Ella bereits vorgestellt. Vielleicht hat sie dir auch schon bei Fragen oder Problemen geholfen.

Wir finden, das Thema und vor allem die einfache Möglichkeit, mit Ella die ersten Lösungsschritte in Angriff zu nehmen, rechtfertigen es, auf das Thema zurückzukommen.

### Was ist Ella?

«[Etwastun?!](#)» gibt es seit 2022. Die leicht zugängliche Plattform begleitet Menschen, die im Arbeitsbereich mit belastenden Situationen zu tun haben. Sie basiert auf den aktuellen Forschungen im Bereich der psychischen Gesundheit und bietet ab sofort die Möglichkeit, mit einem KI-Avatar, «Ella», live zu chatten und zu sprechen. «Ella» gibt den Nutzer:innen vorbeugend Unterstützung und Ratschläge.



## Worauf basiert Ella?

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

## Wird Ella auch genutzt?

Diese Frage haben wir an Jan Borer, Arbeitspsychologe FH und Projektmanager für Mental Health bei unserem Partner Angestellte Schweiz, gerichtet. Er sagt dazu:

«Stand heute weist die Web-App «Etwas Tun» (welche die Basis für Ella stellt und mit ihr verknüpft ist) 24'708 Nutzer auf. Im Monat August 2025 wurden 1406 in sich geschlossene Konversationen mit Ella geführt. Davon sind rund 1300 Konversationen auf Deutsch geführt worden, der Rest auf Französisch und Italienisch. Die Konversation drehen sich in den meisten Fällen um die Themen Selbstwert, Überlastung und das jeweilige Arbeitsklima.»

«Die beschriebenen Zahlen decken sich mit den vorhergehenden Monaten (sowohl bezüglich geführter Konversationen als auch registrierten NutzerInnen). Gegenüber den Vormonaten ist ein leichter Anstieg zu beobachten, was auch auf das von TeleTop ausgestrahlte [Fernsehinterview](#) mit Jan Borer zum Thema «Arbeiten ohne auszubrennen» sowie auf die Platzierungen in Online-Medien zurückzuführen ist. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass vor allem Ella auf grosses Interesse stösst. Sie wird rege genutzt und WorkMed bekommt durchweg überaus positives Feedback von den Nutzenden.»

## 6. Barbara Remund wird neue Verwaltungsrätin SBB

Der Verwaltungsrat der SBB schlägt der Generalversammlung vom 29. April 2026 Anna Barbara Remund als neue Verwaltungsrätin vor. Der Bundesrat hat heute den Vorschlag gutgeheissen.



Anna Barbara Remund (60) ist seit 2016 Vizedirektorin im Bundesamt für Verkehr (BAV) und leitet die Abteilung Infrastruktur. Sie wird diese Aufgabe per 31. Januar 2026 abgeben. Die diplomierte Forstingenieurin ETH bringt über 25 Jahre Erfahrung im Bahnwesen und in komplexen Infrastrukturprojekten mit. Vor ihrem Wechsel zum BAV war sie Leiterin Regionalverkehr SBB und Leiterin Personenverkehr BLS. Zuvor war sie unter anderem als Kreisoberförsterin im Kanton Freiburg tätig. Anna Barbara Remund verfügt über einen Executive MBA der Universität St. Gallen.

In ihren leitenden Funktionen beim BAV, der SBB und der BLS erwarb Anna Barbara Remund hervorragende Kenntnisse in der Bahnwelt und in strategischen und Corporate Governance Themen. Zudem verfügt sie über Erfahrungen im Bereich Transformation sowie Change Ma-

nagement und besitzt exzellente Kenntnisse in den drei am weitesten verbreiteten Landessprachen. Sie wird engagiert dazu beitragen, die SBB auf strategischer Ebene im Verwaltungsrat weiterzuentwickeln.

Der Bundesrat hat am 19. November 2025 dem Wahlvorschlag des SBB Verwaltungsrats zugestimmt. Die Wahl selbst erfolgt an der SBB Generalversammlung vom 29. April 2026. Anna Barbara Remund wird ihr Amt mit der Wahl antreten.

Im Frühling 2026 kommt es zudem zu Wechseln im SBB Verwaltungsrat: Monika Ribar tritt als Präsidentin zurück, ihre Nachfolge übernimmt das heutige Verwaltungsratsmitglied André Wyss.

**Der Kaderverband KVöV wünscht Anna Barbara Remund viel Erfolg und Befriedigung und bedankt sich für die sehr gute Zusammenarbeit.**

## 7. Patrick Wittwer wird Vizedirektor Fedpol und Leiter Bundessicherheitsdienst

Der Vorsteher des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes, Bundesrat Beat Jans, hat Patrick Wittwer zum Vizedirektor des Bundesamts für Polizei fedpol ernannt. Er wird ab dem 1. März 2026 den Direktionsbereich Bundessicherheitsdienst leiten.



Patrick Wittwer ist seit über elf Jahren bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) tätig. Seit 2024 führt er als Head of Security die Sicherheit des Konzerns SBB und ist zuständig für den Schutz vor Ereignissen, die in böswilliger Absicht gegen das Unternehmen, die Mitarbeitenden oder die Kundinnen und Kunden gerichtet sind. Als Mitglied der Geschäftsleitung Konzernsicherheit ist er zudem mitverantwortlich für die Cyber-, Betriebs- und Arbeitssicherheit sowie das Krisen- und Kontinuitätsmanagement. Zwischen 2017 und 2024 leitete er den Bereich Corporate Security und war Mitglied der Geschäftsleitung Security & Transportpolizei SBB. In dieser Funktion verantwortete er die schweizweiten Fachstellen im Bereich Sicherheit und führte Ermittlungen in Zusammenarbeit mit internen Stellen und den Strafverfolgungsbehörden.

Seine berufliche Laufbahn begann Patrick Wittwer bei der Kantonspolizei Bern, wo er während acht Jahren unter anderem als Verhandlungsführer sowie als Fahnder tätig war. Der 43-jährige Patrick Wittwer ist ausgebildeter Polizist/Fahnder und verfügt über mehrere Weiterbildungen, darunter einen Executive Master of Business Administration. Seine langjährige Führungs- und Berufserfahrung verleiht ihm ein umfassendes Fachwissen und ein breites Netzwerk im nationalen Sicherheitsumfeld.

Mit dem Bundessicherheitsdienst (BSD) übernimmt Patrick Wittwer einen zentralen Aufgabenbereich von fedpol. Bundesrätinnen und Bundesräte, Mitglieder der Bundesversammlung, exponierte Bundesangestellte, völkerrechtlich geschützte Personen sowie die Gebäude des Bundes und die diplomatischen Vertretungen ausländischer Staaten in der Schweiz stehen unter

dem Schutz von fedpol. Der BSD erarbeitet laufend Gefährdungsanalysen, auf deren Grundlage Schutzmassnahmen festgelegt und in Zusammenarbeit mit den Kantonen umgesetzt werden.

**Der Kaderverband KVöV wünscht Patrick viel Erfolg und Befriedigung und bedankt sich für die sehr gute Zusammenarbeit.**

## 8. Neuer Leiter SBB Programm Integrierte Produktionsplanung (IPP)

Samuel Rindlisbacher übernimmt per 1. Januar 2026 die Leitung des Programms Integrierte Produktionsplanung (IPP) bei Produktion Personenverkehr und bleibt Mitglied des Leitungsteams Bahnproduktion. Mit IPP stellt die Bahnproduktion (BP) die Planung von Leistungen und Ressourcen auf eine neue Basis, um für die Herausforderungen und zunehmende Dynamik im täglichen Betrieb gerüstet zu sein.



Seit 2019 leitet Rindlisbacher die Planung von BP. Dabei hält er unter anderem das Gleichgewicht zwischen Kostenoptimierungen und einer zuverlässigen Bahnproduktion für unsere Kundinnen und Kunden. Er hat BP als professionellen Partner für Angebots- und Fahrplanplanung aufgebaut, um Kundenangebote robust und praktisch umsetzbar zu machen, und die Ressourcenplanung optimiert. Davor leitete Samuel die Strategie und Organisationsentwicklung und war stellvertretender Leiter Unternehmensentwicklung beim Personenverkehr. Er verfügt über lang-jährige Erfahrung in verschiedenen Führungsfunktionen in Bahnunternehmen.

Der 46-jährige ist Betriebsökonom FH und verfügt über ein Executive MBA der HSG mit Vertiefung Business Engineering.

**Der KVöV gratuliert Samuel zu seiner Ernennung und wünsche ihm viel Freude und Erfolg bei der Umsetzung von IPP. Matthias wünschen wir alles Gute für die berufliche und private Zukunft.**

## 9. Stadler rüstet Linie zum Rochers-de-Naye mit modernstem Signalsystem aus

Die Ausrüstung der Bahnstrecke Montreux – Les Rochers-de-Naye mit dem innovativen CBTC-Signalsystem NOVA Pro markiert einen weiteren wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu einem modernen, sicheren und automatisierten Bahnbetrieb. Sie ergänzt die im vergangenen Mai angekündigte Anschaffung der neuen Züge und unterstreicht den konsequenten Modernisierungskurs der Strecke.

Die Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR) modernisiert ihre Bahninfrastruktur auf der Strecke, die Montreux mit dem Rochers-de-Naye verbindet und eine spektakuläre Aussicht auf die

Waadtländer Alpen und den Genfersee bietet. Im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens hat die MVR Stadler mit der Erneuerung der Sicherungsanlagen und der Ausrüstung der gesamten Linie Montreux-Rochers-de-Naye mit dem innovativen Zugsicherungssystem CBTC-Signalsystem NOVA Pro beauftragt *[siehe weiter unten im Beitrag]*.



Das Projekt beinhaltet die Ausrüstung der rund 11 Kilometer langen eingleisigen Strecke, von den acht Hauptbahnhöfen entlang der Strecke sowie vom zukünftigen neuen Depot. Das CBTC-System NOVA Pro von Stadler wird sowohl in den neuen Zügen als auch in den Dienstlokomotiven installiert und gewährleistet damit höchste Sicherheit und Effizienz.

### Ein System für alle Steuerungsfunktionen

Das System basiert auf fahrzeugseitiger Technologie und übernimmt die Zugsicherungsfunktionen (ATP – Automatic Train Protection). Diese Technologie ermöglicht die kontinuierliche Überwachung der Geschwindigkeit von Zügen und kann bei Überschreitung von Grenzwerten eingreifen, indem es den Triebfahrzeugführer warnt und im Notfall automatisch eine Notbremsung auslöst.

Darüber hinaus steuert das System den Betrieb über die Verkehrssteuerung (ATS – Automatic Train Supervision). Es überwacht und koordiniert den Zugverkehr und kann bspw. zu Taktverdichtung auf einer Strecke beitragen.

Zudem übernimmt das System Automatisierungsaufgaben (ATO – Automatic Train Operation). Diese Technologie steuert unter anderem das automatisierte Anfahren und Bremsen eines Zuges und sorgt für einen gleichmässigen, energieeffizienten Fahrbetrieb. Insgesamt entsteht so eine umfassende und skalierbare Lösung für einen modernen Bahnbetrieb.

Mit der Einführung dieses Systems vollziehen die MVR einen entscheidenden technologischen Schritt, indem sie das modernste Signalsystem einsetzen, das derzeit auf dem Markt verfügbar ist.

Für Stadler ist dies bereits der zweite Auftrag für NOVA Pro in der Schweiz auf einer Zahnradbahnstrecke – nach dem Pionierprojekt der Appenzeller Bahnen AG. Das System basiert auf bewährten industriellen Standardkomponenten, die bereits erfolgreich in jüngsten Stellwerksprojekten, unter anderem bei der Montreux Oberland Bernois (MOB), eingesetzt wurden.

Wie Stadler und die MVR im Mai 2025 bekanntgegeben haben, liefert Stadler ab 2029 acht Zahnradbahnen mit grossen Panoramafenstern für die Fahrt auf den Rochers-de-Naye. Indem Stadler nun auch die Signaltechnik installiert, entstehen Synergien zwischen den Fahrzeugen und den Zugsicherungssystemen der Linie.

*CBTC steht für « Communication-Based Train Control ». Dabei handelt es sich um ein fortschrittliches Zugsicherungssystem, das drahtlose Kommunikation nutzt, um die Position der Züge jederzeit präzise zu bestimmen. Dank der Echtzeitinformationen über Position und Geschwindigkeit der Züge können diese genauer, sicherer und effizienter betrieben werden.*

*Die Stadler-Lösung zeichnet sich durch ein klar strukturiertes, modulares Design aus, das kompatibel mit allen Arten drahtloser Kommunikationsnetze ist – einschliesslich 5G und WLAN.*

*Das System lässt sich flexibel an unterschiedliche Automatisierungsgrade anpassen und bietet damit die notwendige Flexibilität, um den wachsenden Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden.*

## 10. RhB investiert in leistungsfähige Bahndienstfahrzeuge

Die Rhätische Bahn (RhB) hat einen Vertrag zur Beschaffung von acht leistungsfähigen Bahndienstfahrzeugen unterzeichnet. Die Fahrzeuge sind multifunktional einsetzbar und werden für 57 Millionen Schweizer Franken bei der Firma Windhoff Bahn- und Anlagentechnik beschafft. Die RhB ersetzt so veraltete Fahrzeuge und wird damit den Anforderungen an die steigende Bautätigkeit gerecht.

Die RhB setzt einen wichtigen Eckpfeiler zur Sicherstellung eines effizienten und zuverlässigen Bahn- und Baustellenbetriebs: Es werden acht neue, baugleiche Bahndienstfahrzeuge für den Geschäftsbereich Infrastruktur beschafft, welche multifunktional eingesetzt werden können. Die RhB kann damit den steigenden Anforderungen an Bau- und Unterhaltsarbeiten sowie die Sicherheit im Bahnverkehr gerecht zu werden.



Ein Bahndienstfahrzeug der Firma Windhoff / Quelle: RhB, Josef Stallmeister

### Steigende Bautätigkeit und veraltete Flotte

Das Bauvolumen der RhB wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Gleichzeitig müssen zahlreiche Infrastrukturprojekte und tägliche Unterhaltsarbeiten zuverlässig durchgeführt werden.

Die bestehende Dienstfahrzeugflotte der RhB besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen, von denen viele ihr Lebensende erreicht haben. Insbesondere die Traktoren Tm 2/2 81–84, Tm 2/2 95–98 sowie das Fahrzeug Xmf 2/2 9921 können nur mit kostenintensiven Revisionen weiterbetrieben werden. Zudem entsprechen die Motorenleistungen nicht mehr den heutigen Anforderungen an Traktion, Kranarbeiten und Arbeitssicherheit. Die Fahrzeuge sind klein, leistungsschwach und ermöglichen nur geringe Anhängelasten, was den effizienten Einsatz bei Bauarbeiten, Interventionen und Winterdienst mit dem gleichzeitig steigenden Fahrplanangebot einschränkt. Ersatzteile sind kaum noch verfügbar, was die Instandhaltung erschwert und verteuert.

### Multifunktionale «Alleskönner»

Die neuen Fahrzeuge sind multifunktional einsetzbar. So haben diese unter anderem eine Krananlage, eine Seilwinde, Greifer oder ein Arbeitskorb und situativ kann ein Saugbagger oder

eine Schneefräse appliziert werden. Die neuen Fahrzeuge erhöhen die Arbeitssicherheit und werden den sechs Bahnbezirken in den Regionen sowie dem Kabelbau zur Verfügung stehen und ermöglichen eine effizientere Versorgung der Baustellen mit Logistik und Material – insbesondere bei gleichzeitig laufenden Projekten. Die Beschaffung kostet 57 Millionen Schweizer Franken, Herstellerin ist die Firma Windhoff Bahn- und Anlagentechnik. Es ist vorgesehen, die Fahrzeuge 2029 in Betrieb zu nehmen. Diese Investition trägt dazu bei, dass die Infrastruktur auch in Zukunft den hohen Anforderungen an Sicherheit, Effizienz und Zuverlässigkeit entspricht. Die Modernisierung der Dienstfahrzeugflotte ist ein wichtiger Schritt, um die Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich zu meistern und den Bahnverkehr nachhaltig zu sichern.

## 11. Vergabe von SBB-Zügen an Siemens Mobility

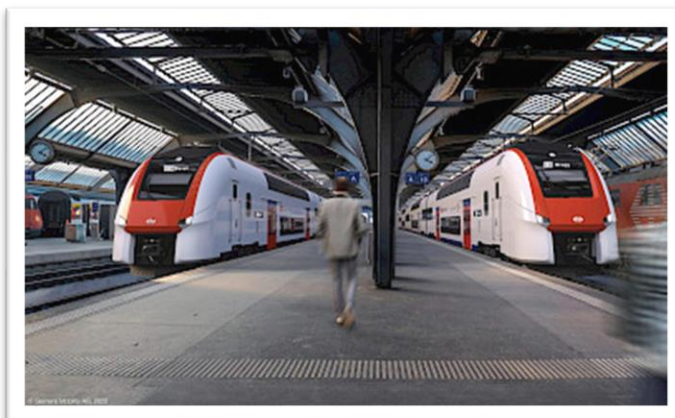
Die SBB beschaffen neue S-Bahn-Züge für Zürich und die Romandie. Den Zuschlag für die Milliardenvergabe erhält Siemens Mobility. Der Mitanbieter Stadler Rail wurde nicht berücksichtigt.

Aus Sicht des Kaderverbandes KVÖV ist es bedauerlich, dass kein Schweizer Anbieter den Zuschlag erhielt. Im Bahnsektor, der für zahlreiche hoch qualifizierte Arbeitsplätze steht, hätte das Gewicht gehabt.

In der Öffentlichkeit wie auch beim unterlegenen Anbieter ist die Enttäuschung spürbar – und wir können diese Enttäuschung verstehen.

Es gibt die gesetzlichen Vorgaben aus dem Beschaffungsrecht (WTO), die einzuhalten sind. Wir gehen davon aus, dass die SBB das Verfahren korrekt und im Rahmen der geltenden Vorschriften durchgeführt hat.

Die an der Ausschreibung teilnehmenden Unternehmen können den Entscheid jeweils beim Bundesverwaltungsgericht anfechten. Was nun Stadler Rail auch macht – sie nimmt das ihr zustehende Recht in Anspruch. Ob und zu welchen Verzögerungen die Anrufung des Verwaltungsgerichts führt, bleibt abzuwarten.



© SBB / Siemens Mobility AG

## 12. SBB nehmen 4G-Bahnfunk in Betrieb

Gemeinsam mit dem Netzerkäufer Ericsson haben die SBB das landesweite Bahnkommunikationsnetz modernisiert. Die neue, auf dem GSM-Standard 4G basierende Infrastruktur ist seit Dezember 2025 im Regelbetrieb.

Der Telekommunikationskonzern Swisscom schaltet Ende Jahr das 3G-Mobilfunknetz ab. Die Technologie dient der SBB heute als Ausweichlösung für den Betriebsfunk in Gebieten ohne den bahnspezifischen GSM-R-Funk. Der Eisenbahnkonzern entschied deshalb vor zwei Jahren, eine neue Technologie auf Basis des 4G-Mobilfunks einzuführen.

Der Netzwerkausrüster Ericsson wurde in einer öffentlichen Ausschreibung mit der Entwicklung, der Lieferung, Rollout und Wartung der neuen Technologie beauftragt. Dafür wurden rund 39 Millionen Franken in die Hand genommen. Die nach Aussage des Herstellers europaweit erste Integration des Eisenbahnkommunikationssystems GSM-R in die hauseigene Kommunikationsplattform mit Voice-over-LTE-Dienst (VoLTE) sei jetzt erfolgreich umgesetzt worden.

Die neue Infrastruktur sei seit Dezember in Betrieb, heisst es seitens Ericsson. In rund 1000 Zügen seien 4G-Dienste an Bord implementiert worden, weitere circa 450 Züge und 1000 Betriebsgeräte nutzten die VoLTE-Technologie. Die Migrationen seien reibungslos verlaufen und wurden durch Schulungen für die SBB-Betriebsteams begleitet.

Die vollständige Umstellung der Kommunikation der Zugflotte und des Smartphone-Betriebs will der Netzwerkausrüster noch im Dezember 2025 schaffen. Anschliessend sollen die Erkenntnisse aus dem Projekt für ähnliche Umstellungen im Eisenbahnbereich genutzt werden. Denn in ganz Europa seien die Bahnbetreiber mit der Abschaltung veralteter Telekommunikationssysteme konfrontiert, erklärt Ericsson.

### 13. Moderne Wartung, mehr Züge: SBB und Thurbo eröffnen Serviceanlage Weinfelden

---

SBB und Thurbo eröffneten am 1. November 2025 die modernisierte Thurbo Serviceanlage in Weinfelden. Die Anlage ermöglicht die Inbetriebnahme und Instandhaltung von 329 neuen Flirt-Evo-Regionalzügen und stärkt den Regionalverkehr sowie den Standort Weinfelden. Thurbo hat 18,4 Millionen Franken in die neue Anlage investiert. Mit dem Tag der offenen Tür wurde die Anlage nun feierlich eröffnet.

Immer mehr Züge befördern immer mehr Reisende. Damit muss auch die Instandhaltung Schritt halten. Sie ist zentral für einen sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Bahnbetrieb. Aus diesem Grund investiert Thurbo 18,4 Millionen Franken in die Erweiterung und Modernisierung der Serviceanlage in Weinfelden, um den Anforderungen eines steigenden Zugangebots und zunehmender Reisendenzahlen weiterhin gerecht zu werden. Jetzt wurde die neue Thurbo Serviceanlage in Weinfelden offiziell eröffnet, wo die SBB die Instandhaltung der Thurbo Züge im Auftrag der Regionalbahn ausführt.

#### Inbetriebnahme und Wartung von 329 neuen S-Bahn-Zügen

Die modernisierte Serviceanlage in Weinfelden ermöglicht nebst der Instandhaltung der Thurbo Flotte auch die Einführung von 329 neuen einstöckigen S-Bahn-Zügen (Flirt Evo) der SBB sowie deren Töchter RegionAlps und Thurbo, da sämtliche 329 Züge in Weinfelden in Betrieb genommen werden. Dank der Standardisierung der Flotte und der Nähe der Serviceanlage in Weinfelden zum Hersteller Stadler in Bussnang und Erlen können Instandhaltung, Schulung und Einführung effizient gebündelt werden.



Die neue Serviceanlage Weinfelden mit einem Thurbo FLIRT EVO [links] und einem Thurbo GTW / Quelle: Dario Häusermann

Die ersten neuen Thurbo Züge werden voraussichtlich im Verlauf des kommenden Jahres 2026 eingesetzt, nachdem sie, wie vorgesehen, in der Serviceanlage während der Inbetriebnahme nochmals gründlich auf ihre volle Funktionalität und Zuverlässigkeit geprüft worden sind. Die Flirt Evo ersetzen die bisherigen Thurbo GTW, welche aufgrund ihrer erreichten Nutzungsdauer bis Mitte der 2030er-Jahre ausrangiert werden müssen. Das Beschaffungsvolumen über alle drei Projektpartner beträgt rund zwei Milliarden Franken.

### Nachhaltig, funktional – und in Holzbauweise ein Hingucker

Die in Holzbauweise realisierte Serviceanlage wurde um rund 30 Meter auf gut 100 Meter verlängert. Sie ist mit einer Photovoltaik-Anlage ausgestattet, die aus 866 Modulen besteht und jährlich knapp 400 Megawattstunden Strom liefert, das entspricht dem jährlichen Verbrauch an elektrischer Energie von rund 150 Haushalten. Diese nachhaltige Technologie unterstreicht das Engagement von Thurbo für umweltfreundliche Lösungen.

### Arbeitsplätze und regionale Entwicklung

Am Standort Weinfelden beschäftigt die SBB künftig bis zu 30 Spezialisten, welche die Instandhaltung der Züge von Thurbo umsetzen. Die Investition am historischen Bahndepot trägt zur Weiterentwicklung der Arbeitsplätze in Weinfelden bei und stärkt die Attraktivität der Stadt als Bahnknotenpunkt.

## 14. Neues ICE-Modell der Deutschen Bahn vorgestellt

Im Fernverkehr der DB ist künftig ein neues Zugmodell unterwegs: Der ICE L hat laut Bahn einen barrierefreien Einstieg – und fährt deutlich langsamer als bisherige Modelle.

Die Deutsche Bahn hat ihren neuen Fernverkehrszug ICE L vorgestellt. Ab dem 14. Dezember soll dieser schrittweise zum Einsatz kommen. Der ICE L ist laut Bahn barrierefrei, da der Zug über keine Treppen verfügt und der Einstieg deswegen ohne Stufen möglich ist. Das «L» im Namen steht für «Low Floor» (Niederflur).

Der ICE L vom spanischen Hersteller Talgo fährt nur mit bis zu 230 Kilometern pro Stunde. Das macht ihn langsamer als andere ICE-Modelle, die mit bis zu 300 Kilometer pro Stunde unterwegs sind. Zudem sind die Wagen des ICE L im Gegensatz zu anderen ICE-Modellen nur etwa halb so lang, was nach Bahngaben ein privateres und leiseres Raumgefühl schaffen soll.



Ausserdem ist der Zug mit neu entwickelten Sitzen und einem neuen Innendesign ausgestattet. Die Bahn will damit nach eigenen Angaben für eine wohnliche Atmosphäre sorgen. Mit dem neuen ICE L setzen die DB ganz klar auf mehr Komfort und Zuverlässigkeit.

Insgesamt 562 Sitzplätze gibt es in dem neuen Zug, 85 davon in der 1. Klasse. Zudem gibt es Reservierungsanzeigen mit farbigen LED-Leuchten, Steckdosen an jedem Platz und mobilfunkdurchlässige Scheiben für guten Empfang. Mit 46 Plätzen soll es den grössten Familienbereich der ICE-Flotte bieten. Hinzu kommen neun Plätze im Kleinkindabteil.

### 79 Züge bestellt

Insgesamt hat die Deutsche Bahn 79 ICE L beim spanischen Hersteller Talgo bestellt. Die Züge sollen zunächst zwischen Köln und Berlin eingesetzt werden. Ab Mai 2026 sollen sie dann auch auf der Strecke Berlin–Hamburg–Westerland fahren, ab Juli folgen weitere Verbindungen unter anderem ins Allgäu.

## 15. Sanierungskonzept von DB Cargo ist laut Gutachten unzureichend

Durch Personalabbau und Fahrzeugverkauf soll die Gütertochter der Bahn wieder rentabel werden. Ein Gutachten hält die Sparmassnahmen jedoch für «zu optimistisch».



Das Sanierungskonzept für die Güterverkehrstochter der Bahn ist einem Gutachten zufolge nicht ausreichend. «Das aktuelle Sanierungskonzept ist (...) objektiv ungeeignet, die Krisenursachen zu beseitigen und eine Wettbewerbsfähigkeit (...) herzustellen», zitierte der Spiegel aus der Analyse des Beratungsunternehmens Oliver Wyman. Zudem sei das Konzept nicht geeignet, eine «nachhaltige Profitabilität» der Bahntochter sicherzustellen und nicht mit «ausreichend konkreten Massnahmen» hinterlegt.

Die Frachtparte der DB muss schon im nächsten Jahr schwarze Zahlen schreiben, denn die Deutsche Bahn darf deren Verluste nicht mehr ausgleichen. So hat es die EU-Kommission im Rahmen eines Beihilfeverfahrens bestimmt. Cargo-Chefin Sigrid Nikutta hatte dem Unternehmen daher strenge Sparvorgaben verordnet, setzte zuletzt auf Personalabbau und den Verkauf von Fahrzeugen.

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung berichtete vergangene Woche, DB Cargo solle nach ihren Plänen in den nächsten Jahren von 19'000 auf 10'000 Beschäftigte schrumpfen. Auch zahlreiche Werkstätten sollten geschlossen werden.

Im Gutachten heisst es laut Spiegel zu der Planung, einige Annahmen seien «sehr optimistisch und im momentanen Markt- und Wettbewerbsumfeld wahrscheinlich nicht erreichbar». Grundsätzlich sei eine erfolgreiche Sanierung des Unternehmens aber möglich. Nach Informationen der Nachrichtenagentur dpa hatte die Bahn die Untersuchung selbst in Auftrag gegeben. Der bundeseigene Konzern äusserte sich bisher nicht zu der Analyse.

## 16. Priorisierungsliste aus dem Weidmann-Gutachten steht

---

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragte Prof. Dr. Ulrich Weidmann von der ETH Zürich für ein Gutachten Verkehr '45. Zur Prüfung gelangten alle anstehenden Verkehrsprojekte auf Schiene und Strasse für den Zeitraum von 2025 bis 2045. Die Präsentation erfolgte am 09.10.2025 in Bern.

Die Begutachtung umfasste 500 Projekte im Gesamtvolumen von 112,7 Mrd. CHF:

- ❑ 39,1 Mrd. CHF für 40 Positionen an Nationalstrassen,
- ❑ 62,2 Mrd. CHF für 135 Positionen an Bahnen
- ❑ und 11,4 Mrd. CHF für 51 Positionen für die Agglomerationen.

Das Gutachten durfte keine Neudefinitionen der gegenwärtigen Ausbaustrategie beinhalten, ebenso keine eigenen Projektvorschläge, Beurteilungen und keine Simulation der Auswirkungen sowie keine eigenen Recherchen. Verwendung fanden die Unterlagen der Ämter.

Die Prüfung umfasste lediglich Projekte, für die bis Januar 2025 ein vollständiges Plangenehmigungsverfahren vorlag oder bis 2045 vorliegen kann. Für sieben Regionen erfolgte eine Priorisierung mit sechs Stufen. Der höhere Betrag von 24 Mrd. CHF für die Bahnen erfordert eine Verfassungsänderung des Art. 87a. 2014 bewilligten Volk und Stände eine bis maximal 2030 befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer (MWST) um 0.1% zugunsten des Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Würde einer Verlängerung bis 2045 zugestimmt, wären die höheren Zuwendungen an den BIF möglich, ohne den heutigen MWST-Satz von 8.1% zu erhöhen, was politisch machbar erscheint. Mit den bereits bestehenden Finanzierungen des BIF stehen seitens des Bundes folglich bis 2045 insgesamt 30,5 Mrd. CHF (BIF14) respektive 40,5 Mrd. CHF (BIF-24) zur Verfügung. Mehr als die aus der Variante BIF-24 vorgesehenen Mittel werden als baulich nicht umsetzbar erachtet.

Generell wird bis 2045 eine Behebung von Kapazitätsengpässen gegenüber Beschleunigungen priorisiert. Zurückhaltung ist aus Kostengründen bei den grossen Personenbahnhöfen geboten. In den Agglomerationen wird den Tramprojekten durchgehend hohe Priorität eingeräumt, insbesondere für Tangentialstrecken. Im Binnenverkehr wird eine Abnahme der schweren Güterzüge (100 km/h, 750 m, 1600 t) erwartet, dafür eine Zunahme der Expressgüterzüge (>120 km/h, 400 m, 800 t).

Von den grösseren Projekten haben eine hohe Priorität erhalten:

- ❑ Tiefbahnhof Genève Cornavin
- ❑ erster Abschnitt zweite Doppelspur Genève – Lausanne
- ❑ Beschleunigung Lausanne – Fribourg
- ❑ Ausbau Westkopf Bahnhof Basel SBB
- ❑ Durchgangsbahnhof Luzern
- ❑ Zimmerberg-Basistunnel 2 (Luzern – Zürich)
- ❑ Erweiterung Bahnhof Zürich-Stadelhofen, 4. Gleis
- ❑ Ausbau der Strecke Zofingen – Lenzburg
- ❑ pragmatische Kapazitätssteigerung Zürich – Aarau
- ❑ Erweiterung Bahnhof Locarno
- ❑ Grimseltunnel, Meterspur Meiringen (Zentralbahn) – Oberwald (Matterhorn-Gotthard-Bahn), Zeitfenster bei gleichzeitigem Bau der Höchstspannungsleitung.

Zurückgestellt auf nach 2045 wurden die Projekte:

- ❑ Wendeanlage Genève Aéroport
- ❑ Das Herzstück Basel für die S-Bahn
- ❑ Neubaustrecke Zürich – Aarau.

Untersucht wurde auch ein Ausbau des bestehenden Abschnitts Winterthur – St. Gallen als Ersatz für die nicht umsetzbare Wank-Kompensation (WAKO). Daraus resultierten gemäss Gutachten «nicht zu rechtfertigende Kosten» von rund 13 Mio. CHF pro Sekunde Fahrzeiteinsparung.

## 17. BAV justiert Sicherheitsmassnahmen für den Schienengüterverkehr

---

**Das BAV hat im September 2025 Massnahmen angeordnet, um die Sicherheit des Schienengüterverkehrs zu gewährleisten. Aufgrund neuer Erkenntnisse hat es diese nun in zwei Punkten angepasst.**

Das BAV hat in seiner Verfügung vom 11. September 2025 zusätzliche Massnahmen festgelegt, um die Sicherheit des Schienengüterverkehrs zu gewährleisten. Dieser Schritt erfolgte auf Basis des im Juni 2025 publizierten Berichts, in dem die unabhängige Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUST) im Nachgang zum Unfall im Gotthard-Basistunnel ein systematisches Risiko für weitere Radbrüche feststellte. Aufgrund des Befundes der SUST und in Absprache mit den Stakeholdern war es für das BAV unabdingbar, sehr rasch Massnahmen zu entwickeln und zu beschliessen. Das BAV hat in seiner Verfügung vom September explizit festgehalten, dass bei Vorliegen neuer Erkenntnisse Anpassungen an den angeordneten Massnahmen denkbar sind.

**Massgebend ist die zurückgelegte Strecke**

Auf Basis des intensiven Dialogs mit den Stakeholdern hat das BAV am 23. Oktober die Verfügung angepasst bzw. weiterentwickelt: Die Vorgaben für die wagentechnischen Untersuchungen bemessen sich neu ausschliesslich nach der zurückgelegten Strecke. In der Zwischenzeit liegen neue Erkenntnisse zu den durchschnittlichen Laufleistungen der Güterwagen vor und es ist bereits heute gesetzlich festgehalten, dass die Wagenhalter den Zustand ihrer Wagen kennen müssen. Aus diesen Gründen kann auf die in der Verfügung vom September vorgesehene, zusätzliche zeitliche Frist verzichtet werden.

### **Umsetzungsfrist für eine Massnahme verlängert**

Eine erste Anpassung hatte das BAV bereits per 9. Oktober vorgenommen: Die Umsetzungsfrist für die angeordneten wagentechnischen Untersuchungen wurde um ein Jahr bis Ende 2026 verlängert. Dies, weil sich im Nachgang zur Verfügung vom 11. September aus verschiedenen weiteren Gesprächen mit der Branche neue Erkenntnisse zu den Umsetzungsmöglichkeiten der Massnahmen ergeben haben. Die für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortlichen Stellen (ECM) zeigten auf, dass für eine erste wagentechnische Untersuchung ein Aufenthalt in einer stationären Werkstatt zwingend notwendig ist.

Abgesehen von den beschriebenen Weiterentwicklungen hält das BAV an allen per 11. September 2025 verfügbaren Massnahmen (wagentechnische Untersuchungen, höherer Mindestdurchmesser für bestimmte Räder, Handlungspflicht nach Überhitzungen, Klangprobe) fest inkl. der Umsetzungsfristen. Weitere Anpassungen sind derzeit nicht vorgesehen.

### **BAV befürwortet europäische Lösung**

Das BAV setzt sich weiterhin für eine Lösung auf gesamteuropäischer Ebene ein, die in der Branche möglichst breit abgestützt ist. Nachdem die europäische Eisenbahnagentur ERA bisher auf die Empfehlungen der SUST nicht eingegangen ist, hat sich das BAV in Absprache mit den Stakeholdern entschieden, in einem ersten Schritt im Interesse der Sicherheit selbst tätig zu werden. Es steht weiterhin in Kontakt mit den europäischen Gremien, um innert nützlicher Frist international abgestimmte Lösungen zu finden.

## **18. Abkommen Schweiz–EU – Paket Landverkehr**

---

Der Bundesrat hat die Abkommen des Pakets zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) gutgeheissen. Das Paket umfasst unter anderem die Aktualisierung der bestehenden Abkommen zu Land- und Luftverkehr sowie den Abschluss eines neuen Stromabkommens – zentrale Themenbereiche des UVEK.

### **Landverkehrsabkommen**

Das Landverkehrsabkommen sichert die Schweizer Errungenschaften im ÖV und die Erfolge der Schweizer Verlagerungspolitik. Sie stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz im Strassen- und Schienenverkehr. Der wichtige Zugang zum EU-Markt ist für Schweizer Unternehmen auf der Strasse und der Schiene gewährleistet. Der internationale Schienenpersonenverkehr wird unter klaren Bedingungen geöffnet, um die hohe Qualität des Schweizer ÖV-Systems – bei-

spielsweise den Taktfahrplan – zu erhalten. Gleichzeitig wird mit der Öffnung eine Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Kundinnen und Kunden von zusätzlichen Angeboten im grenzüberschreitenden Verkehr profitieren können.

Die europäischen Bahnen, die internationale Verbindungen in die Schweiz anbieten, müssen auf dem Schweizer Streckenabschnitt die schweizerischen Sozialstandards einhalten. Der Bund hat zusammen mit den Gewerkschaften und Personalverbänden des öffentlichen Verkehrs diesbezüglich eine Weisung erarbeitet, welche auf Verordnungsstufe verankert werden soll.

Siehe auch das [\*offizielle Faktenblatt des Bundesrates\*](#) zum Landverkehrsabkommen.

## 19. Güterverkehr reloaded: Chancen und Potenziale für mehr Transporte auf der Schiene

---

Der Schienengüterverkehr steckt aktuell in einer Krise. Alle grossen nationalen Anbieter von Transportleistungen sind davon betroffen, die finanziellen Ergebnisse für 2025 und die Erwartungen für 2026 sehen nicht gut aus. Hier ein Bericht dazu, wie die Branche in Deutschland Lösungen für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen Schienengüterverkehr finden will.

Eine Herausforderung unserer Zeit ist es, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Umweltschutz in Einklang zu bringen – auch im Transportsektor. Die Wende hin zu einer umwelt- und klimaschonenden Logistik kann jedoch nur mit einer stärkeren Verlagerung auf die Schiene gelingen. Güterzüge produzieren deutlich weniger klimaschädliche Gase als Lkws und Flugzeuge und punkten zudem mit einer höheren Energieeffizienz.

Doch die Herausforderungen sind gewaltig: Neben mangelnder Zuverlässigkeit und unzureichenden Kapazitäten im Schienennetz kommen Veränderungen in der Zusammensetzung des Güteraufkommens: Während klassische Massengüter wie Kohle oder Öl zurückgehen, steigt beispielsweise der Anteil hochwertiger Stückgüter, von Paket- und Expresslogistik und von neuen Energieträgern wie Wasserstoff oder Ammoniak. Bahnbranche und Politik müssen daher die Frage beantworten, wie der Schienenverkehr sein Angebot an die sich wandelnde Transportnachfrage anpassen kann.

Es gibt aber positive Signale: Denn nach einer aktuellen Untersuchung des Marktforschungsinstituts [\*Future Market Insights\*](#) ist Deutschland das Land in Europa, das mit einer prognostizierten jährlichen Wachstumsrate von 5,8 Prozent bis 2035 das grösste Steigerungspotenzial im Schienengüterverkehr hat.

Als Gründe dafür gibt Future Market Insights das insgesamt wachsende Güteraufkommen an sowie die stärkere Nutzung des Kombinierten Verkehrs. Ausserdem führen den Forschern zufolge steigende Benzinpreise, schärfere Emissionsvorschriften und zunehmende Staus auf den Strassen dazu, dass die Eisenbahn gerade für lange Transportwege zu einer noch attraktiveren Alternative wird.



Rangierbahnhof Limmattal / Quelle: Limmattalerzeitung

Entscheidend für das Eintreten dieser mutmachenden Prognose ist aber natürlich, dass die Politik die richtigen Rahmenbedingungen für die optimale Entfaltung des Schienengüterverkehrs schafft: Der Bund muss mehr Tempo bei der Elektrifizierung machen und Korridore nicht nur sanieren, sondern sie ausbauen, um die Kapazitäten für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu erhöhen.

Mit dem Projekt von [Allianz pro Schiene e.V.](#) namens [Güterverkehr reloaded](#) sorgen sie dafür, dass die Bedingungen für den

Kombinierten Verkehr verbessert werden. Sie untersuchen, welche Güter das grösste Potenzial für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene haben. Sie entwickeln in den nächsten Monaten gemeinsam mit der Branche einen Massnahmenkatalog, was getan werden muss, damit der Güterverkehr auf der klimafreundlichen Schiene so richtig liefern kann.

Das Projekt soll Grundlage und Anstoss sein, sowohl für einen nachhaltigen Wandel in der Branche selbst als auch für die Schaffung der notwendigen politischen Rahmenbedingungen.

Siehe dazu auch ein Positionspapier des Deutschen Bundesamtes für Umwelt DBU mit dem Titel «[Schwere Lasten – grosse Aufgabe – ein Ziel](#)». Interessant ist darin, dass u.a. auf Seite 32 unter «Übersicht der Massnahmen» die Stärkung des Einzelwagenverkehrs vorgeschlagen wird.

## 20. Westbahn setzte neue China-Züge erstmals im regulären Betrieb ein

Der ÖBB-Konkurrent Westbahn ist Anfang November erstmals mit einem der vier neuen Züge des chinesischen Herstellers CRRC im regulären Fahrbetrieb unterwegs gewesen. Der Zug startete um 5.38 Uhr am Wiener Westbahnhof und kam rund zweieinhalb Stunden später in Salzburg an, wie die Salzburger Nachrichten berichteten. Ein Westbahn-Pressesprecher bestätigte auf APA-Anfrage, dass alle Genehmigungen vorliegen.

Die Europäische Eisenbahnagentur ERA hatte die Zulassung für die Doppelstockzüge des chinesischen Herstellers CRRC erteilt. Ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember sollen die vier zusätzlichen Garnituren den Takt auf der Westbahn-Strecke verdichten. Die Westbahn hatte die vier Züge bereits 2019 bestellt. Seit 2022 befinden sie sich in Österreich und absolvierten tausende Kilometer an Testfahrten. Die vier Doppelstockzüge sind für zehn Jahre gemietet, die Westbahn investiert dafür 70 Millionen Euro.

### Westbahn: Europäer kontrollieren Markt

Die Zulassung hatte Kritik von Arbeitnehmervertretern und Bahnindustrie hervorgerufen, die Arbeitsplätze in Europa in Gefahr sehen. Die Westbahn entgegnete, dass in Europa ein Oligopol

herrsche, also dass einige wenige grosse Zughersteller den Markt kontrollieren, was zu langen Wartezeiten und überhöhten Preisen führe.

Mit der Inbetriebnahme ist die Westbahn Europas erster Bahnbetreiber, der Züge der staatlichen China Railway Rolling Stock Corporation im Fernverkehr einsetzt. In Tschechien setzt RegioJet ebenfalls auf Züge von CRRC.



*Einer der neuen CRRC-Züge im Test durch DB Systemtechnik / Quelle:*

### **Die österreichische Arbeiterkammer kritisiert Zugkauf aus China**

Die Arbeiterkammer kritisierte, dass die Westbahn Doppelstockzüge des chinesischen Herstellers CRRC gekauft hat. Der Einsatz auf der Weststrecke wäre «einer der ersten Einsätze von chinesischem Rollmaterial im Personenschienenverkehr in der EU» und ein «Dammbruch, der eine österreichische Schlüsselindustrie, Zukunftsarbeitsplätze und die Krisenfestigkeit der Eisenbahn gefährdet», schreibt Lukas Oberndorfer, Leiter der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien. Österreichs Bahnindustrie sei mit 34'000 Beschäftigten eine Schlüsselindustrie, die viel exportiere und zahlreiche Patente habe.

«Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern haben wir im Bereich der Eisenbahnindustrie in der EU noch die Technologieführerschaft. Diese durch Billiganbieter zu gefährden, wäre industrie- und beschäftigungspolitisch kurzsichtig», so Oberndorfer. Er forderte die EU-Kommission auf, «ihre Zulassungskriterien zu überprüfen». Auch sollten künftig «Steuergelder aus dem Klimaticketverbund an Auflagen wie soziale und ökologische Kriterien und einen Mindestanteil an europäischer Wertschöpfung geknüpft werden».

## 21. Durch High Performing zum TOP-Kader

- Neues  
Mitgliederangebot -

Der Mangel an Führungskadernachwuchs wird immer akuter. Vor allem für TOP-Kader-Positionen fehlt es an fähigen und willigen Menschen. TOP-Kader brauchen Gaben und Talente, einen gesunden Charakter-Code und ein hohes Verantwortungsbewusstsein.

Als langjährige Führungskraft in KMU und Konzernen (z.B. als Einkaufsleiter SBB-P) in Profit- und NPO- Organisationen (als VR) helfe ich Dir gerne. Hast Du Feuer und Herzblut für eine höhere Position?



Wir entwickeln gemeinsam ein auf Dich abgestimmtes Coachingprofil, damit DU Dich im Stellenmarkt durchsetzen kannst. Um Deinen Karriereweg nachhaltig sicherzustellen, achten wir sorgfältig auf Deine Resilienz bzw. psychische Widerstandsfähigkeit.

Willst Du im TOP-Kader Verantwortung übernehmen oder musst Du Dich in Deiner Position behaupten?

Wenn JA, dann werden wir den nachfolgenden **Coaching-Prozess** gemeinsam beschreiten:

1. Wer bist DU und in welchem Setting stehst Du?
2. Wohin willst DU (Ganzheitliche ZIELE)?
3. Was musst DU tun, damit Du Deine Ziele erreichen kannst (Coaching/Mentoring)?
4. Was passiert mit Dir und Deinem Umfeld, wenn Du Dein Ziel erreicht hast und oben stehst – „Work-Life-Balance“?

Ich freue mich auf Deine Kontaktnahme!

Herzlich Dein Peter

Mitglied Kaderverband öffentlicher Verkehr KVÖV

**mundi**  
consulting

**Peter Flury**

Senior Consultant  
Executive Master in General Management  
& Coaching (eMBA/BFH)  
Mobile +41 79 671 31 66

mundi consulting AG  
Marktgasse 55, Postfach CH-3001 Bern  
Tel. +41 31 326 76 76  
[peter.flury@mundiconsulting.com](mailto:peter.flury@mundiconsulting.com)  
[www.mundiconsulting.com](http://www.mundiconsulting.com)



## 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.

## 22. KVÖV – Dein Wegbegleiter im öffentlichen Verkehr

---

Du hast deine Karriere bei der SBB begonnen und vielleicht bist du bereits in einer personellen Führung oder strebst es an, zukünftig mehr Verantwortung zu übernehmen und dich in eine Fach- oder Führungsfunktion einzuarbeiten. Wenn du im Beruf mehr bewegen willst, bist du beim KVÖV – Kaderverband des öffentlichen Verkehrs genau richtig.

### Das bringt dir der KVÖV – heute und morgen

Als Sozialpartner der SBB vertreten wir die Interessen von Fach- und Führungskräften innerhalb des Unternehmens. Gleichzeitig fördern wir gezielt den Austausch, das Lernen und die persönliche Entwicklung – unabhängig davon, ob Du bereits Kader bist oder es noch werden willst.

#### Deine Vorteile auf einen Blick:

##### Vernetzung auf Augenhöhe

- ❑ Zugang zu spannenden Veranstaltungen, Fachimpulsen und Entscheidungstragenden
- ❑ Kollegialer Austausch aus unterschiedlichsten Bereichen
- ❑ Ein wachsendes Netzwerk für Ideen, Entwicklung und Orientierung

##### Sicherheit & Unterstützung

- ❑ Persönliche Beratung zu arbeitsrechtlichen Fragen (OR, GAV)
- ❑ Vergünstigter Rechtsschutz – auch für deinen Haushalt
- ❑ Vertretung deiner Interessen gegenüber der SBB als anerkannter Sozialpartner

##### Entwicklung fördern – frühzeitig

- ❑ Auch ambitionierte Mitarbeitende ohne Kaderfunktion sind willkommen
- ❑ Mit dem KVÖV bleibst du am Puls der Führungsthemen bei der SBB
- ❑ Du erhältst Impulse und Kontakte, die deine Laufbahn gezielt unterstützen.

##### Weitere Dienstleistungen für Mitglieder

- ❑ Eine Übersicht zu unseren weiteren Mitgliedsangeboten findest du hier → QR-Code scannen.



### Und das Beste:

Wenn du jetzt beitriffst, profitierst du sofort von den Benefits, und du kannst bei allen unseren Netzwerkanlässen dabei sein.

### Du willst gestalten. Wir sind an deiner Seite.

Ob erfahrene Führungskraft oder auf dem Weg dorthin: Der KVÖV ist der Ort, an dem sich Menschen mit Verantwortung begegnen, weiterdenken und gemeinsam wachsen.

Fragen oder Interesse am direkten Austausch? Wir sind für dich da:



Markus Spühler  
Präsident KVöV  
✉ [markus.spuehler@kvoev-actp.ch](mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch)

 [Spühler Markus](#)

☎ +41 79 223 05 25



Nicolas Steinmann  
Präsident Regionalgruppe  
Romandie / Valais  
✉ [nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch](mailto:nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch)

 [Nicolas Steinmann](#)

☎ +41 79 743 47 16



René Knubel  
Präsident Regionalgruppe  
Mittelland / Jura  
✉ [rene.knubel@kvoev-actp.ch](mailto:rene.knubel@kvoev-actp.ch)

 [René Knubel](#)

☎ +41 79 611 63 34



Bettina Fuchs  
Präsident Regionalgruppe  
Nordwest- / Zentralschweiz /  
Tessin  
✉ [bettina.fuchs@sbb.ch](mailto:bettina.fuchs@sbb.ch)

 [Bettina Fuchs](#)

☎ +41 76 585 08 15



Thomas Wieland  
Präsident Regionalgruppe  
Zürich / Ostschweiz  
✉ [thomas.wieland@kvoev-actp.ch](mailto:thomas.wieland@kvoev-actp.ch)

 [Thomas Wieland](#)

☎ +41 79 474 22 11

Jetzt Mitglied werden: [www.kvoev-actp.ch](http://www.kvoev-actp.ch)

KVöV – Der Verband für Fach- und Führungskräfte im öffentlichen Verkehr. Heute. Morgen. Gemeinsam.

