

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs



Sonderausgabe: Der neue Zentralvorstand stellt sich vor

Sozialpartnerschaft
Dienstleistungen
Engagement
Netzwerk

Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr KVÖV

Auskünfte und Information

Geschäftsstelle KVÖV
Tel. 079 474 22 11
info@kvoev-actp.ch



Rechtsberatung für Mitglieder
Tel. 062 836 00 00
info@cooprecht.ch



Zentral- vorstand

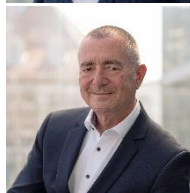
**Präsident
Thomas Wieland**
thomas.wieland@kvoev-actp.ch



**Vizepräsidentin
Bettina Fuchs**
bettina.fuchs@kvoev-actp.ch



**Vizepräsident
Markus Geist**
markus.geist@kvoev-actp.ch



**Marketing&Kommuni-
kation
Melissa White**
melissa.white@kvoev-actp.ch



**Sozialpartnerschaft,
Admin&Rechtsschutz
Markus Spühler**
markus.spuehler@kvoev-actp.ch



**Finanzen
Heinz Inderbitzin**
heinz.inderbitzin@bluewin.ch



Präsidenten Regional- gruppen

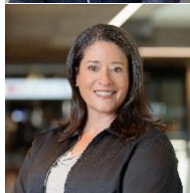
**Mittelland / Jura
René Knubel**
rene.knubel@kvoev-actp.ch



**Suisse Romande / Va-
lais
Nicolas Steinmann**
nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch



**Zentral-, Nordwest-
schweiz, Tessin
Bettina Fuchs**
bettina.fuchs@kvoev-actp.ch



**Zürich / Ost-
schweiz&Partnerschaft
SOB
Thomas Wieland**
thomas.wieland@kvoev-actp.ch



Liebe Kolleginnen und Kollegen



Mit grosser Freude und Respekt durfte ich am 10. Juni 2026 das Präsidium des KVÖV von Markus Spühler übernehmen. Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs ist stark, weil viele Menschen über Jahre als Berufung und mit Herzblut, Verlässlichkeit und Weitblick für ihn gearbeitet haben. Mein herzlicher Dank gilt Markus Spühler für seine grossartige Arbeit als Präsident, Hans Schwab als Vizepräsident sowie Heinz Wiggenhauser für Marketing und Kommunikation. Sie haben den KVÖV geprägt, sichtbar gemacht und als kompetente Stimme für die Kader im öffentlichen Verkehr weiterentwickelt.

Mit Bettina Fuchs und Markus Geist als neues Vizepräsidium, Melissa White als Leiterin Marketing und Kommunikation sowie Markus Spühler als Leiter Sozialpartnerschaft und Administration sind wir für die Zukunft gut aufgestellt. Wir bleiben nah bei euch Mitgliedern, klar in der Haltung für gelebte Sozialpartnerschaft und gut vernetzt in der Branche. Der KVÖV bleibt euer Partner für Interessenvertretung, Beratung, Information, Rechtsschutz, Austausch und attraktive Mitgliederangebote.

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit, den Dialog und neue Impulse. Weitere Informationen zum neuen Zentralvorstand findet ihr in diesem Bulletin.

Gemeinsam sind wir stark.

Beste Grüsse

Thomas Wieland

In diesem Bulletin

1. Mit neuer Führung erfolgreich in die Zukunft – der neue Zentralvorstand stellt sich vor.....	5
2. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe	14
3. «Mitglieder werben Mitglieder» war ein super Erfolg – dank euch!.....	15
4. Verkehrsentwicklung 2025: Hupac behauptet sich in schwierigem Umfeld – Volumen gesteigert	16
5. MehrSpur Zürich–Winterthur: Bauarbeiten für Grossprojekt starten.....	18
6. SBB plant neue Serviceanlage für S-Bahn Zürich bei Güterbahnhof Schaffhausen	21
7. Der TPF Bahnhof La Verrerie wird umgestaltet	23
8. BLS Ergebnis 2025: Starkes Fahrgastwachstum – Kosten steigen mit.....	25
9. Geschäftsjahr 2025: SOB setzt Wachstumskurs fort.....	27
10. Das kann die neue SBB-Lokomotive von Stadler Rail.....	29
11. Bundesrat verlängert Unterstützung für Schienengüterverkehr durch die Alpen	30
12. Verkehr '45: Start der Vernehmlassung	31
13. Bundesrat erteilt Infrastrukturkonzession für Metrolinie m3 in Lausanne	33
14. Mitgliederangebote unserer Partner Audi (verlängert!) und Volvo.....	34
15. Impressum und Hinweise	35
KVÖV – Dein Wegbegleiter im öffentlichen Verkehr	36

1. Mit neuer Führung erfolgreich in die Zukunft – der neue Zentralvorstand stellt sich vor.

An der 26. Delegiertenversammlung des KVÖV vom 10. Juni 2026 in Bern wählten die Delegierten auf Vorschlag des Zentralvorstandes die neue Führung. Dies war nötig, da sich der langjährige Präsident Markus Spühler nicht mehr zur Wiederwahl stellte. Er übergibt sein Amt an Thomas Wieland.

Auch der Vizepräsident, Hans Schwab, sowie der Leiter Marketing und Kommunikation, Heinz Wiggenhauser, standen nicht mehr zur Wiederwahl zur Verfügung und übergeben ihre Aufgaben in neue Hände. Sie bleiben aber dem KVÖV bis 2027 für besondere Aufgaben erhalten.

Bettina Fuchs und Markus Geist amtieren neu als Vizepräsidenten, Melissa White übernimmt die Verantwortung für Marketing und Kommunikation.

Das sind wir: Der Zentralvorstand persönlich

Thomas Wieland, Präsident



Ich freue mich sehr über die Wahl zum Präsidenten des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs KVÖV. Gemeinsam mit dem neu zusammengesetzten Zentralvorstand werden wir uns mit grossem Engagement für die Interessen unserer Mitglieder einsetzen. Der KVÖV steht für eine starke Sozialpartnerschaft, gute Dienstleistungen für seine Mitglieder sowie ein funktionierendes und wertvolles Netzwerk innerhalb der ÖV-Branche.

Seit 36 Jahren bin ich mit Leidenschaft im öffentlichen Verkehr tätig: von der Lehre als Bahnbetriebsdisponent über Tätigkeiten als Fahrdienstleiter ZSW Zürich, Disponent BLZ und BZ, in der Netzplanung und im Verbesserungsmanagement bei SBB Cargo, Product Owner Flux, Autor Grundlagen Fahrplanplanung bis hin zu meinen heutigen Funktionen als Fachlead Analyse und Nachbearbeitung bei SBB Infrastruktur Fahrplan und Betrieb.

Neben der Arbeit begeistern mich Wanderungen im Prättigau, das (thailändisch) Kochen im Bahnhofli Saas im Prättigau und Skifahren bei Sonnenschein.

Bettina Fuchs, Vizepräsidentin

Ich freue mich sehr, dass ich ab dem 1. Juli das Amt der Vizepräsidentin übernehmen durfte. Gemeinsam mit dem Präsidenten und dem Zentralvorstand werde ich mich mit grossem Engagement für die Interessen unserer Mitglieder einsetzen.

Der KVÖV steht für mich für eine starke Sozialpartnerschaft, einen offenen Dialog und ein wertvolles Netzwerk innerhalb der ÖV-Branche.

Besonders am Herzen liegen mir faire Arbeitsbedingungen, eine wertschätzende Führungskultur sowie die Förderung eines offenen und konstruktiven Dialogs zwischen Mitarbeitenden und Arbeitgebern. Ich möchte dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft ein attraktiver und zukunftsfähiger Arbeitgeber bleibt, in dem Menschen ihr Potenzial entfalten und sich langfristig engagieren können.

Seit 18 Jahren bin ich bei der SBB tätig. Meine Laufbahn begann im Verkaufsdienst bei P-OP im Key Account Management, wo ich für den Verkauf von Dienstleistungen der SBB an Dritte verantwortlich war. Anschliessend war ich während zehn Jahren bei der Intervention (I-B), der Blaulichtorganisation der SBB, als Teamleiterin sowie als stellvertretende Rayonleiterin tätig.

Heute arbeite ich bei SBB Telecom als Centerleiterin Engineering.

Meine Energie tanke ich beim Joggen, Schwimmen, Wandern und Velofahren. Ebenso schätze ich die Zeit mit Freunden, das Entdecken neuer Orte auf Reisen sowie die gemeinsamen Momente mit Menschen, die mir wichtig sind.



Markus Geist, Vizepräsident



Es ist mir eine grosse Ehre, ab dem 1. Juli als Vizepräsident des KVÖV wirken zu dürfen.

Die Kadermitarbeitenden leisten einen entscheidenden Beitrag zum Funktionieren und zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig geraten ihre spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen im betrieblichen Alltag und im sozialpartnerschaftlichen Diskurs leicht in den Hintergrund.

Ich möchte mich dafür einsetzen, dass ihre Anliegen sichtbar bleiben, dass ihre Rolle wertgeschätzt wird und dass der KVÖV ihnen eine starke, kompetente und verlässliche Vertretung bietet. Gemeinsam mit meinen Kolleginnen und Kollegen im Zentralvorstand möchte ich Brücken bauen, Lösungen ermöglichen und die Position der Kader im ÖV nachhaltig stärken.

Ich bin seit 35 Jahren – mit einem kurzen Unterbruch in der Medizintechnik – in der Mobilitätsbranche tätig, seit 16 Jahren bei der SBB als Abteilungsleiter zuerst bei Personenverkehr und seit sechs Jahren bei Infrastruktur für Rollmaterialbeschaffungen.

Nebst der Arbeit war ich unter anderem während zwölf Jahren als Gemeinderat tätig, zuletzt als Präsident der Gemeinde Schlosswil und Vizepräsident der (fusionierten) Gemeinde Grosshöchstetten. In der Freizeit pflege ich meine Hobbys Gartenarbeit, Fotografieren und Vogelbeobachtung.

Melissa White, Marketing und Kommunikation

Ich freue mich sehr über die Wahl zur Leiterin Marketing und Kommunikation und damit auch mein Eintritt in den Zentralvorstand des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs KVÖV.

Der KVÖV setzt sich engagiert für die Interessen seiner Mitglieder gegenüber den Arbeitgebern ein und stellt dabei gezielt die Anliegen der Fachkräfte, sowie Nachwuchskader in den Mittelpunkt – ein klarer Unterschied zu anderen Verbänden.

Besonders überzeugt mich die vielseitige Rolle des KVÖV: von der Vertretung seiner Mitglieder bei Verhandlungen von Gesamtarbeitsverträgen bis hin zur Unterstützung von Kadern mit Einzelarbeitsverträgen nach OR. Ebenso wichtig ist mir der Austausch innerhalb der Branche und das Vernetzen unserer Mitglieder.

Mittlerweile bin ich seit über elf Jahren in der öV-Branche tätig. Vorher war ich in der Luftfahrt u.a. am Flughafen Zürich im Passagierdienst tätig, als ich 2014 als Quereinsteigerin zur SBB gewechselt bin. Bis heute habe ich viele unterschiedliche Rollen und Funktionen innegehabt, vom Fahrdienst über die Fahrplanplanung bis heute zur Projektleiterin der Grundlagen Fahrplanplanung. Wie man vielleicht merkt, faszinieren mich komplexe Systeme (Luftfahrt, aber auch die Bahn) und deren Menschen. Kommunikation ist das A und O innerhalb dieser Systeme, da will ich ansetzen, auch im KVÖV!

Neben der Arbeit singe ich leidenschaftlich gern mit Jazzcetera, der Zürcher Jazzchor, wo ich auch im Vorstand bin. Ich bin grundsätzlich ein Musikfan, neben Singen, tanze ich sehr gerne, vor dem Spiegel, auf der Tanzfläche oder mal in einem Tanzkurs. Ich bin viel unterwegs, wenn nicht mit dem öV, dann mit meiner geliebten Vespa oder dem Flugzeug.

Ich freue mich darauf, die wichtigen Aufgaben des KVÖV kommunikativ zu begleiten und zusammen mit dem Zentralvorstand den Verband in seiner Wirkung weiter zu stärken.



Markus Spüehler, Sozialpartnerschaft, Administration und Rechtsschutz



Ich freue mich sehr über die Wahl zum Leiter Sozialpartnerschaft. Meine Themen werden sein: Verhandlungen zum GAV, Lohn, Rechtsschutz, OR-Themen und Administration. Die Pflege der Sozialpartnerschaft erfolgt über eine Vielzahl von Gremien mit direktem Zugang zu Informationen der Unternehmungsführung in den verschiedenen Sparten. Durch den Dialog zwischen Arbeitnehmenden und Arbeitgebenden können Projekte angegangen werden, die für eine ganze Branche von Bedeutung sind. Ich werde mich aktiv für diesen Dialog einsetzen. Neben dem Aushandeln der Verträge kommt dem Verband als Sozialpartner auch eine überwachende Funktion zu: Er prüft den Vollzug der Verträge und interveniert bei Verstössen gegen die Vereinbarungen. Die Sozialpartnerschaft beginnt sowohl bei formellen wie auch informellen Gesprächen. Damit erfahren wir viel über die aktuelle Situation und Anliegen der Arbeitnehmenden. Dies bereitet die Grundlage für spätere Verhandlungen. Die OR-Kader sind angestellt nach den Reglementen HE 1 und HE 2. Der KVÖV hat keine Mitbestimmung zu diesen Reglementen.

Der KVÖV bringt Anregungen (z.B. Lohnmassnahmen, Reglementsanpassungen) in der Form von Empfehlungen ein. OR-Mitarbeitende bezahlen keinen Vollzugskostenbeitrag. Wir unterstützen unsere Mitglieder bei individuellen Anstellungsfragen und sorgen kostenlos für rechtlichen Beistand bei arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Fragen oder Problemen.

Neben der Arbeit bin ich Präsident der Ortsgeschichtlichen Kommission von Zürich Wollishofen (Ortsmuseum). Sehr gerne gehe ich auf Reise (in Europa) und baue mit viel Freude an meiner Modelleisenbahn Spur 0m. Ich bin Arbeitsrichter (Beisitzer/Arbeitnehmerseite) an den Gerichten Zürich, Winterthur, Dietikon, Uster und Pfäffikon ZH.

Ich freue mich darauf, die Aufgaben zusammen mit den weiteren Vorstandsmitgliedern aktiv anzugehen.

Heinz Inderbitzin, Finanzen

Seit gut einem Jahr darf ich mich um die Finanzen des KVÖV kümmern, ein spannendes, aber auch intensives Amt. Wichtig dabei ist es, stets eine lückenlose Übersicht über alle laufenden Geschäfte zu haben und auch zu überwachen, dass das Budget eingehalten werden kann. Dazu sind auch Absprachen mit den andern ZV – Mitgliedern, speziell jedoch mit dem/der Präsidenten/in bzw. dem/der Leiter/in Marketing und Kommunikation notwendig. Also, wie bereits erwähnt, eine spannende und herausfordernde Aufgabe.

Wichtig ist mir auch zu erwähnen, dass ich alle meine Aktivitäten mit meiner Vorgängerin jeweils transparent aufarbeite. Dies darum, dass es für den KVÖV sehr schwierig werden würde, sollte ich plötzlich nicht mehr in der Lage sein (aus gesundheitlichen Gründen oder infolge eines Unfalls) die Aufgaben, insbesondere das Bezahlen von Rechnungen auszuführen. So ist sichergestellt, dass es für den KVÖV auch in einem solchen Fall keine unangenehmen Folgen hätte.

Bis zu meiner Pensionierung hatte ich verschiedenste Funktionen, speziell bei SBB-Infrastruktur inne und war am Schluss bei der Fachführung Betrieb.

Sicher die spannendsten Momente waren als Delegierter SBB für AlpTransit die (betrieblichen) Grundlagen für die Gotthard – Achse mitzugestalten, was dann dazu führte, dass ich für 2 Jahre von AlpTransit Gotthard zu 80% angemietet wurde für die Inbetriebsetzung bzw. die Leitung der Testfahrten aus der BZ Süd im Ceneri Basistunnel.

Privat kann ich seit meiner Pensionierung meine 3 Grosskinder viel mehr geniessen. Zudem ist für mich jedes Jahr ein Besuch meiner Verwandtschaft in Österreich, besser gesagt in Graz, ein wichtiger Punkt.



Nicolas Steinemann, Präsident Regionalgruppe Suisse Romande / Valais



Bevor der KVÖV mit der Fusion der drei ehemaligen Kaderverbände gegründet wurde, war ich schon Mitglied des VIA. Und somit bin ich seit den ersten Stunden Mitglied des KVÖV. Als ich bei der SBB im Jahr 1990 angefangen habe, war für mich immer wichtig, ein berufliches Netzwerk aufzubauen, was der KVÖV eben bietet. Auch wenn die AlpTransit Gotthard AG als Tochtergesellschaft des Konzerns SBB gegründet wurde (in dieser Zeit war ich Verantwortlicher für den Bereich Fahrstrom), bin ich als assoziiertes Mitglied beim KVÖV geblieben, was mich ermöglicht hat, den Kontakt nicht nur mit den SBB-Kollegen zu pflegen, sondern auch mit den Kollegen des BAV.

Seit April 2021 bin ich zurück zum Mutterhaus SBB gekommen und arbeite jetzt im Bereich Safety Management im Wankdorf. Auf Anfrage von Markus Spühler habe mich entschieden, eine aktive Rolle in der Regionalgruppe Romande / Valais zu übernehmen und im Oktober 2022 habe ich das Präsidium der RG Romande / Valais übernommen. Für mich bietet unser Kaderverband wertvolle Dienstleistungen und

eine wichtige Plattform für den fachlichen Austausch. Beides unterstützt die berufliche Entwicklung bei der Bahn. Besonders schätze ich die von ihm organisierten Anlässe, die es ermöglichen, die komplexe Welt der Eisenbahn immer besser kennenzulernen und zu verstehen.

Diese Faszination und Leidenschaft für die Bahn geben mir ebenfalls die Möglichkeit, Vorträge zum Thema Eisenbahn und Mobilität zu halten, als Beispiel nehme ich regelmässig an der Radiosendung *Gare à vous* mit dem Moderator Duja auf RTS 1 teil. Seit 2025 gebe ich ebenfalls an der Fachhochschule HEIG in Yverdon-les-Bains einen Kurs in Eisenbahntechnik im Rahmen des Cursus Bachelor im Gebietsingenieurwesen (génie territorial).

René Knubel, Präsident Regionalgruppe Mittelland / Jura

Seit November 2022 führe ich die Geschicke der Regionalgruppe Mittelland-Jura als deren Präsident und werde dies auch weiterhin mit viel Freude, Enthusiasmus und Engagement zusammen mit meinen Kolleg:innen des Regionalvorstandes tun. Ich empfinde die Arbeit im und für den KVÖV sowohl in beruflicher als auch in persönlicher Hinsicht als eine überaus bereichernde Tätigkeit.

Neben meiner Arbeit im KVÖV vertrete ich diesen seit 2017 als Arbeitnehmervertreter im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB. Nach einer anfänglich stürmischen Konsolidierungsphase in einem anspruchsvollen und dynamischen Umfeld konnten wir die Stiftung schliesslich gemeinsam in ruhigere Gewässer führen.

Zu den SBB schliesslich führte mich 2001 der Auftrag, bei Infrastruktur die Automatisierung der Fernsteuerung des Bahnnetzes (ATR) mit meinem Team als Programm zu führen und diese – ursprünglich – bis 2008 umzusetzen. Schuldenbremse und andere Umstände haben dazu geführt, dass dieser ursprüngliche Plan etwas erstreckt werden musste, das Gros der Arbeiten aber schliesslich mit dem Aufbau und der Inbetriebnahme der vier Betriebszentralen abgeschlossen werden konnte. Über verschiedene Stationen hat mich mein Weg anschliessend zu Fahrplan und Betrieb geführt. Dort kümmerge mich heute zusammen mit meinen Kollegen um das äusserst spannende und anspruchsvolle Gebiet des Anforderungsmanagements für die Kommandoräume und Arbeitsplätze in unseren Betriebszentralen.

In meiner Freizeit erkunde ich während den warmen Jahreszeiten gerne fremde Länder zusammen mit meiner Frau in unserem Campingbus. Bei garstigem Wetter andererseits fröne ich nach Möglichkeit leidenschaftlich dem Modellbau und anderen kreativen Basteleien. Last, but not least übe ich mich in meiner nicht mehr ganz neuen Rolle als Grosspapi und bereite mich langsam auf meinen dritten Lebensabschnitt vor, welcher im August 2028 mit meiner Pensionierung beginnen wird.



Zusammen sind wir der neue Zentralvorstand des KVöV!

Der neue Zentralvorstand des KVöV steht bereit, die Interessen der Kader im öffentlichen Verkehr mit Engagement, Erfahrung und einer starken Stimme zu vertreten. Seit 10. Juni 2026 sind wir folgendermassen aufgestellt:

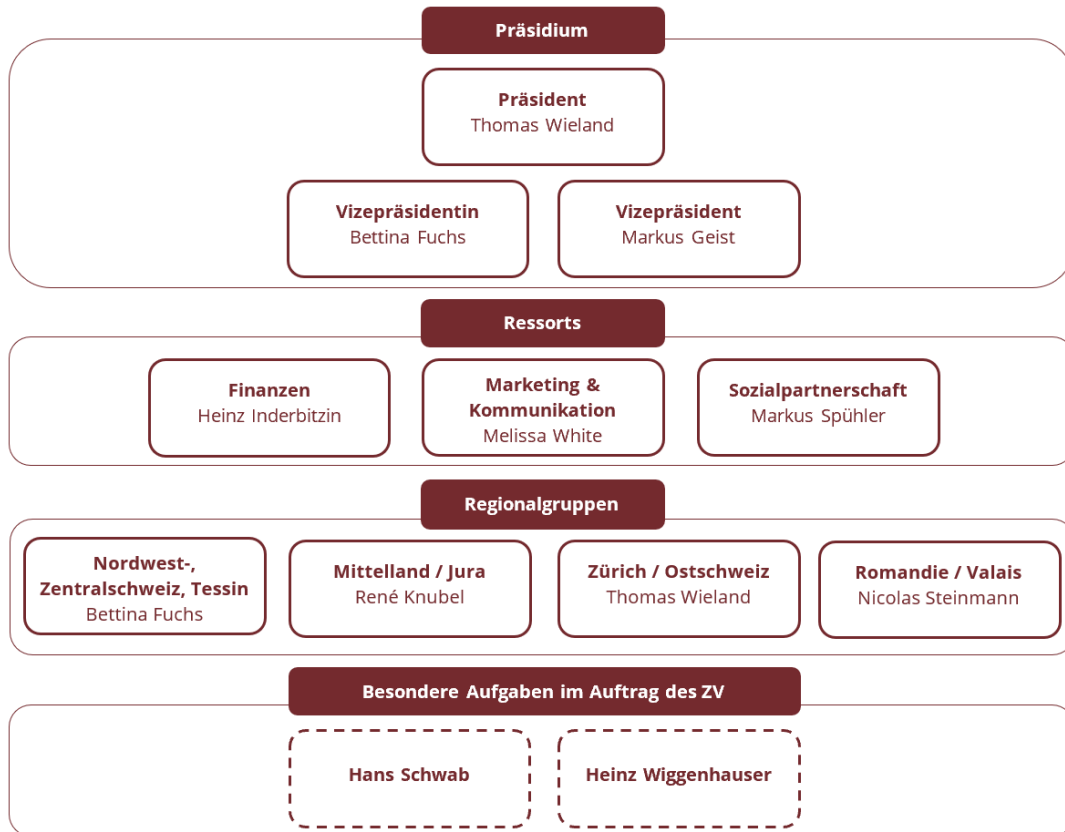


Abb. 1: Organigramm ZV KVöV ab 10. Juni 2026

2. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



Regionaler Anlass RG Zürich / Ostschweiz

«RailCom stellt sich vor – Aufgaben und Tätigkeitsfelder der Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom»

Referentin: Barbara Furrer, Dr. iur., Rechtsanwältin und Präsidentin RailCom.

Auditorium, Zürich Altstetten, SBB Dienstgebäude Westlink

[*Hier die Details und zur Anmeldung*](#)

**Mittwoch,
09. September 2026** Zürich Altstetten



Pensionierten-Anlass des KVöV

Weitere Informationen folgen.

Datum bitte vormerken.

[*Hier die Details und zur Anmeldung*](#)

**Donnerstag,
10. September 2026**



Nationaler Anlass CH 2/2026

«125 Jahre CIT: von Clé du Bern bis KI»

Referent: Dr. Erik Evitmov, Secretary General, CIT International Rail Transport Committee.

SBB WylerPark, Wylerstrasse 125, Bern.

[*Weitere Informationen folgen auf unserer Webseite*](#)

**Dienstag,
20. Oktober 2026** Bern,
SBB Wylerpark

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?

3. «Mitglieder werben Mitglieder» war ein super Erfolg – dank euch!

Danke für euer Engagement! Ihr habt es ermöglicht, dass wir einmal mehr viele neue Mitglieder in unserem Verband begrüßen dürfen. Je zahlreicher unsere Mitglieder, desto mehr Einfluss hat unser Verband bei Gesprächen und Verhandlungen mit den Sozialpartnern.

Herzlichen Dank allen erfolgreichen Werbern

Wir konnten dank eures Einsatzes das letztjährige Spitzenresultat noch einmal toppen – herzlichen Dank allen Werberinnen und Werbern!

Wieso setzen wir auf die Mitgliederwerbung?

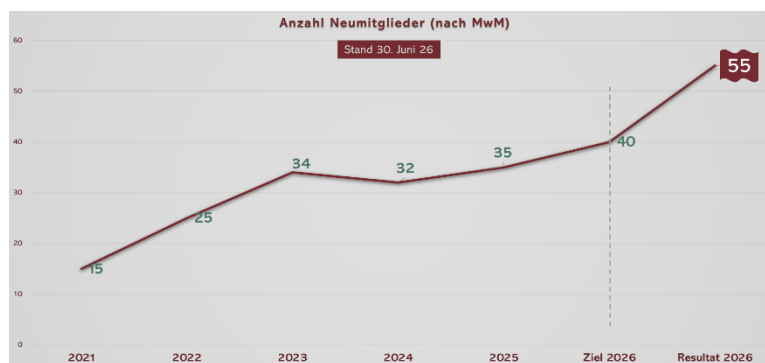
Die Gewinnung neuer Mitglieder ist eine unbedingte Notwendigkeit: Einerseits müssen wir Abgänge aus dem Verband ersetzen, andererseits können wir mit noch mehr Mitgliedern unsere Interessen gegenüber unseren Partnern noch besser vertreten.

Das jeweils grosse Engagement bei unseren Werbeaktionen zeigt, wie sehr unsere Mitglieder hinter dem KVÖV stehen. Diese Loyalität ist spürbar und macht Freude.



Positive Entwicklung der Zahlen

Spannend ist, dass wir mit der Werbeaktion jedes Jahr neue Bestmarken erreichen. Das zeigt die Entwicklung über die letzten Jahre.



Eure Rückmeldungen sind erwünscht!

Wir werden weiterhin Mitgliederwerbeaktionen durchführen, deshalb bitten wir euch Werberinnen und Werber, eure Erfahrung mit uns zu teilen:

- Welches waren die überzeugendsten Argumente?
- Welche Hilfsmittel (Werbevideo, Fact Sheet, Leistungsblatt, etc.) waren hilfreich?
- Wie fandet ihr die süsse «Danke»-Überraschung?
- Allenfalls habt ihr weitere Kommentare und Tipps.

Und allen unseren neuen Mitgliedern sagen wir herzlich willkommen. Wir freuen uns, dass ihr mit an Bord seid.

4. Verkehrsentwicklung 2025: Hupac behauptet sich in schwierigem Umfeld – Volumen gesteigert



Abb. 2: Ein Container-Terminal der Hupac. (Quelle: Hupac)

Im Jahr 2025 beförderte die Hupac Gruppe rund 975.000 Strassensendungen im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene. Damit konnte das Verkehrsvolumen um 4,3% gesteigert werden. Hupac konnte sich damit in der Führungsrolle in Europa und insbesondere auf dem TEN-T-Korridor Rhine Alpine behaupten. Die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur führte auch im Jahr 2025 zu grossen Herausforderungen. Baustellen, Umleitungen und Streckensperrungen waren an der Tagesordnung und werden es auch im Jahr 2026 bleiben. Hupac geht diese Herausforderungen an und investiert in resiliente Angebote, welche im Jahr 2026 bereits umgesetzt werden.

Verkehrsentwicklung 2025

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe rund 975.000 Strassensendungen bzw. 1.853.000 TEU im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Dies entspricht einer Steigerung von 4,3% bzw. rund 40.000 Sendungen gegenüber dem Vorjahr. Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz konnte Hupac den Verkehr trotz der baustellenbedingten Einschränkungen steigern (+4,5% bzw. +24.100 Sendungen). Dies ist teilweise auf die Übernahme von Verkehren auf der Achse Belgien-Italien zurückzuführen. Ohne diese Mehrverkehre wäre die Mengenentwicklung des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz zum zweiten Mal in Folge rückläufig.

Die transalpinen Verkehre via Frankreich und Österreich konnten auf tiefem Niveau gesteigert werden (+26,9% bzw. +5.100 Sendungen). Der nicht-transalpine Verkehr im Kontinental- und Maritimbereich konnte auf knapp 390.000 Strassensendungen gesteigert werden.

Herausforderungen bleiben

Auch im laufenden Jahr stellt sich die Hupac dem teilweise problematischen Zustand der Schieneninfrastruktur und der dadurch erforderlichen Baustellentätigkeit. Der Kombinierte Verkehr steht vor grossen Herausforderungen. In Deutschland wird die Rheintalbahn im Frühling für zwei Wochen gesperrt. In Italien ist im Sommer eine 5-wöchige Sperrung auf der Strecke zwischen Iselle und Domodossola vorgesehen. Dazu kommt die Strecke Troisdorf-Wiesbaden, auf der im zweiten Halbjahr ein lange geplanter Umleitungsverkehr eingerichtet wird.

Gemeinsam mit ihren Bahnpartnern erarbeitet Hupac robuste Umleitungskonzepte. Um marktfähige Lösungen für die europäische Logistik anzubieten zu können, fordert Hupac für Baustellen und Umleitungen die folgenden entscheidenden Bedingungen ein:

- Kapazitäten auf den Ausweich- und Umleitungsstrecken müssen mindestens 90% betragen
- Internationale Koordination der Baustellen, damit zeitgleiche Bautätigkeiten und Sperrungen auf den TEN-T-Korridoren, die gleiche Marktgebiete abdecken können, verhindert werden
- Einhaltung der Produktionsparameter in Bezug auf Profil, Zuglänge und Zuggewicht auch auf den Ausweich- und Umleitungsstrecken sowie Umleitungsstrecken mit möglichst geringen Zusatzkilometern
- Zuverlässige betriebliche Qualität der Ausweichstrecken durch vorbeugende Instandhaltung und durchgehende personelle Besetzung der Leitstellen.

Ausblick

Im transalpinen Verkehr wird sich die Hupac weiterhin stark für eine Stabilisierung der Situation einsetzen. Neben den erwähnten Faktoren in Deutschland gehört dazu auch die linksrheinische Achse durch Frankreich. Diese muss auf einen 4-Meter-Korridor ausgebaut werden, um in Zukunft weitere Mengen effizient verlagern zu können.

Hupac investiert auch bei den Angeboten und in eigene Infrastrukturen, um die Verlagerung voranzutreiben. Seit Anfang Jahr betreibt sie auf ihren Hauptrelationen Köln Nord-Busto Arsizio und Ludwigshafen-Busto Arsizio Angebote mit deutlich höherer Frequenz.

Mit dem Terminal Barcelona Combiconnect konnte die Hupac ihr Netzwerk erfolgreich erweitern. Hupac und der Operateur TP Nova betreiben das Terminal unter der Firma Combiconnect seit Anfang Jahr und erschliessen den wachsenden intermodalen Markt in Spanien mit dem übrigen Europa.

Rückläufiger Trend auf der Nord-Süd-Achse festigt sich

Als einem der Hauptanbieter auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz, beobachtet die Hupac die Entwicklung auf dem transalpinen Korridor durch die Schweiz mit grossem Respekt. Seit 2021 sinken die Mengen im Kombinierten Verkehr kontinuierlich. Im Jahr 2024 wurden 960.000 Lkw-Fahrten registriert. Die in der schweizerischen Verfassung verankerte Zielgrösse von 650.000 Lkw-Fahrten pro Jahr wird damit deutlich verfehlt. Eine Trendwende ist nicht in Sicht, im Gegenteil, im Jahr 2025 dürfte sich die Situation noch einmal verschlechtern haben. Die bewährten Instrumente zur Förderung des Kombinierten Verkehrs sollen deshalb weitergeführt werden. So ist unter anderem sicherzustellen, dass die Betriebsbeiträge für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr auch über das Jahr 2030 hinaus weitergeführt werden. Damit kann die Politik ein klares Zeichen für die langfristige Planbarkeit des Kombinierten Verkehrs setzen und die Anbieter von Mehrkosten, die in der aktuellen Infrastruktursituation sowie wegen der nicht erreichten Produktionsparameter entstehen, mindestens teilweise entlasten.

5. MehrSpur Zürich–Winterthur: Bauarbeiten für Grossprojekt starten

Die SBB hat zusammen mit den beauftragten Baufirmen das Bauprogramm für das Grossprojekt festgelegt. Nun starten die Arbeiten für den Ausbau der Bahnhöfe Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf und Winterthur Töss. Auch für den Brüttenertunnel beginnen erste Vorarbeiten. Der Ausbau des Bahnnetzes bringt den Reisenden künftig mehr Verbindungen im Fernverkehr und den Viertelstundentakt in der Zürcher S-Bahn. Der offizielle Baustart (Spatenstich) findet im Sommer 2026 statt.

Die SBB hat im Januar 2026 die Baubewilligung für das Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur erhalten. Damit kann die Strecke zwischen Zürich und Winterthur auf durchgehend vier Spuren ausgebaut und der Engpass auf einer der meistbefahrenen Strecken der Schweiz behoben werden.

Zukünftig können zwischen Zürich und Winterthur mehr Schnellzüge fahren. Ebenso ist das Projekt das erste Schlüsselement für den Ausbau des Angebots im Regionalverkehr. Die Zürcher S-Bahn ist ein Erfolgsmodell mit täglich mehr als 500'000 Reisenden. Die Kundinnen und Kunden profitieren langfristig vom geplanten Viertelstundentakt, der im Kernnetz der Zürcher S-Bahn zum Grundtakt wird. Damit das Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur die volle Wirkung auf das Bahnangebot entfalten kann, sind allerdings weitere Infrastrukturausbauten im Kanton Zürich notwendig: Ausbau Zürich Stadelhofen, Doppelspurausbauten und Perronverlängerungen.

Die MehrSpur Zürich–Winterthur beinhaltet mehrere Teilprojekte. Die SBB hat zusammen mit den beauftragten Baufirmen das aktuelle Bauprogramm festgelegt. Dieses sieht für die grössten Bauvorhaben folgende voraussichtlichen Termine vor, Verschiebungen sind möglich:

- **Brüttenertunnel:** 9 Kilometer lang, bestehend aus zwei je einspurigen Röhren, Start Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen 2029, geplante Inbetriebnahme aus heutiger Sicht 2037.
- **Ausbau Bahnhof Wallisellen:** Breitere Perrons (Gleis 3/4 Anpassen des Bestandsperrons, Gleis 5/6 Neubau, geänderte Gleisachsen bei beiden Perrons), angepasste Zugänge und Unterführungen, Baustart 2028, geplante Inbetriebnahme Ende 2032. Westlich des Bahnhofs neue, 580 Meter lange eingleisige Brücke. Baustart 2026, geplante Inbetriebnahme 2031.
- **Ausbau Bahnhof Dietlikon:** Zusätzliches viertes Gleis, neue Zugänge zu Perrons, neue Passerelle mit Liften, Neubau Bahnhofsgebäude. Baustart 2027, geplante Inbetriebnahme Sommer 2032. Die Unterführung Bahnhofstrasse wird in tieferer Lage unter den Dietlikontunnel neu gebaut. Baustart 2028, geplante Inbetriebnahme 2031.
- **Ausbau Bahnhof Bassersdorf:** Neue Unterführungen und stufenfreie Zugänge zu den Perrons. Baustart 2027, geplante Inbetriebnahme Sommer 2030. Temporärer Verladebahnhof für den Abtransport des Aushubs aus dem Brüttenertunnel (Rückbau Verladebahnhof ca. 2033).
- **Ausbau Bahnhof Winterthur Töss:** Neue Unterführung und stufenfreie Zugänge, Baustart 2027, geplante Inbetriebnahme Ende 2028. Im Gebiet Neumühle eine 800 Meter lange eingleisige Brücke über bestehende Gleise, Baustart 2027, geplante Inbetriebnahme 2034.
- Diverse weitere bauliche Anpassungen an der Bahninfrastruktur zwischen Zürich und Winterthur.

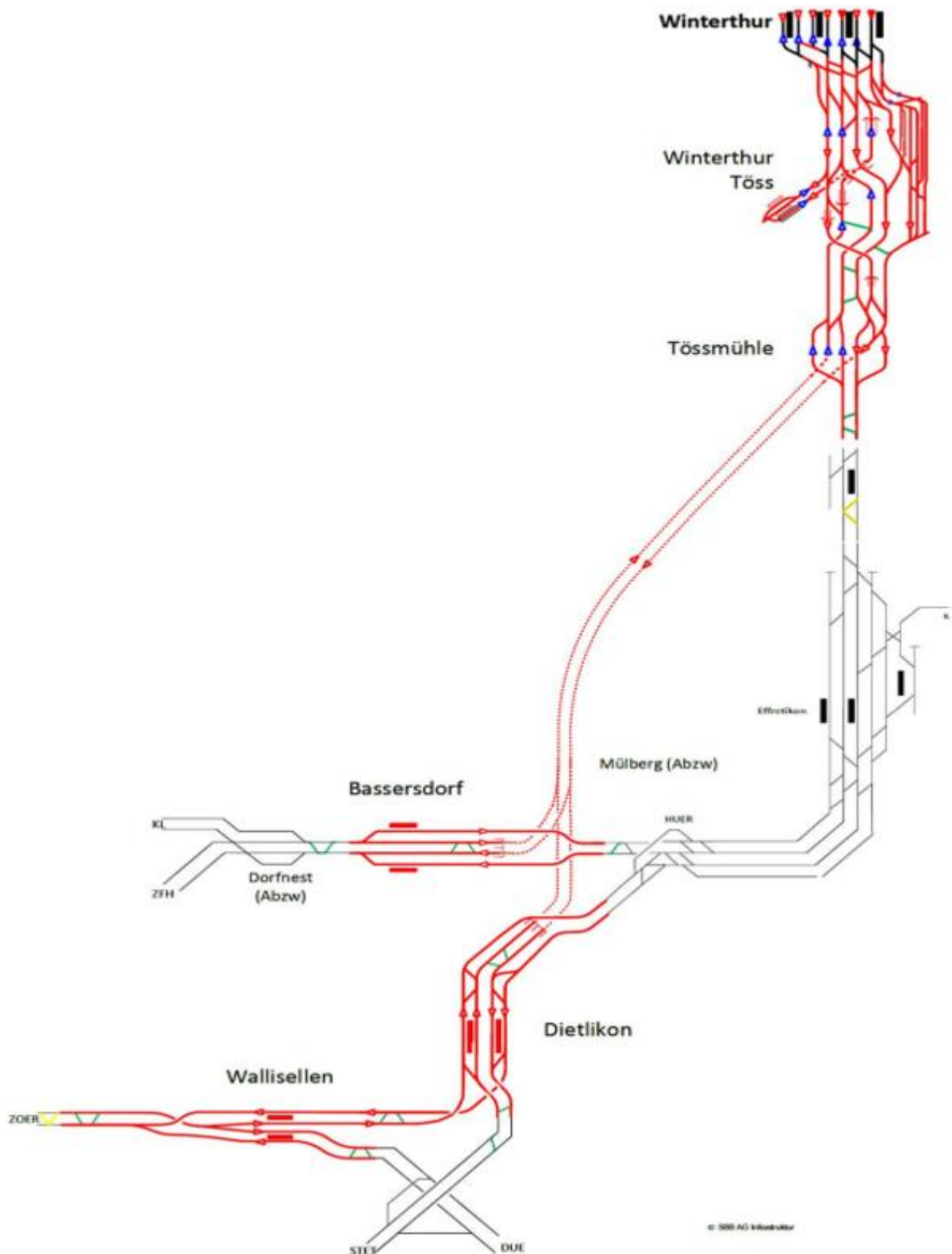


Abb. 3: Betriebskonzept der MSZW: Zwischen Wallisellen und Dietlikon wird im Rechtsbetrieb gefahren. (Farben: schwarz=Bestand, grün=Unterhaltungsspurwechsel, rot=Neu, gelb=Abbruch, Quelle: SBB CFF FFS)

Nun starten die Vorarbeiten im gesamten Projektperimeter: Die Baufirmen erstellen Baustellen- und Installationsflächen, die SBB bereitet die Bahntechnik vor. Diese Arbeiten dauern mehrere Monate. Den offiziellen Spatenstich für MehrSpur Zürich–Winterthur werden der Bund, der Kanton Zürich und die SBB im Sommer 2026 feiern. Nach Abschluss der Hauptarbeiten – gemäss aktuellem Plan 2037 – werden die Installationen zurückgebaut.

Bauarbeiten führen zu Einschränkungen und Lärm

Die SBB baut während rund eines Jahrzehnts in Gleisnähe und in einem der meistbefahrenen Korridore des Schweizer Bahnnetzes. Damit die Züge für die vielen Reisenden am Tag fahren können, kommt die SBB nicht umhin, auch in der Nacht zu arbeiten, wenn keine Personenzüge verkehren. Viele Bau- und Installationsplätze grenzen an Wohngebiete. Emissionen wie Bau- lärm, Staub, Logistikfahrten auf der Strasse oder Erschütterungen sind auch in Nachtstunden und an Wochenenden unvermeidlich. Die SBB tut ihr Möglichstes, um die Anwohnenden vor den Emissionen zu schützen und informiert regelmässig über die bevorstehenden Arbeiten – und dankt für das Verständnis.

Die Bauarbeiten sind so geplant, dass der Bahnbetrieb so wenig wie möglich eingeschränkt wird. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 wird es dennoch für einzelne S-Bahn-Linien Fahrplanänderungen aufgrund der Bauarbeiten geben. Die Fahrplanänderungen sind ab Herbst 2026 im Online-Fahrplan und in der App SBB Mobile ersichtlich. Über weitere Fahrplanänderungen während der Bauzeit wird die SBB wie gewohnt rechtzeitig im Voraus informieren.

Die Kosten für die geplanten Ausbauten zwischen Zürich und Winterthur betragen rund 3,3 Milliarden Franken (Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent). Finanziert wird das Projekt über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes, in den unter anderem Bund und Kantone einzahlen.

6. SBB plant neue Serviceanlage für S-Bahn Zürich bei Güterbahnhof Schaffhausen

Für den Ausbau der Zürcher S-Bahn braucht es mehr Service- und Abstellkapazitäten. Das Areal beim Güterbahnhof Schaffhausen eignet sich betrieblich und wirtschaftlich am besten für eine neue Serviceanlage für S-Bahn-Züge. Das hat die Prüfung der SBB und von Stadt und Kanton Schaffhausen ergeben. Die Anlage wird so geplant, dass die Stadt das Areal schrittweise weiterentwickeln kann.

Für das Erfolgsmodell Zürcher S-Bahn mit täglich über 500 000 Reisenden braucht es künftig mehr Züge und mehr Kapazitäten für die Instandhaltung und die Abstellung. Damit die Pendlerinnen und Pendler täglich in sicheren, pünktlichen und sauberen Zügen reisen, baut die SBB in Schaffhausen eine neue Serviceanlage. Damit wird der Standort als moderner Mobilitätsknotenpunkt langfristig gestärkt. Zudem werden rund 60 Arbeitsplätze geschaffen.

Als Endpunkt mehrerer Linien der Zürcher S-Bahn ist die Stadt Schaffhausen ein bahnbetrieblich geeigneter Standort. Die Züge haben nur einen kurzen Weg in die Serviceanlage – unnötige Leerfahrten im bereits stark ausgelasteten Netz können vermieden werden.

Areal beim Güterbahnhof eignet sich am besten für Serviceanlage

Zusammen mit Stadt und Kanton Schaffhausen hat die SBB seit Februar 2025 mit einer Machbarkeitsstudie mögliche Standorte nördlich des Bahnhofs Schaffhausen geprüft. Diese Flächen befinden sich auf Grundstücken der SBB und werden bereits heute bahnbetrieblich genutzt.

Das Areal beim Güterbahnhof – am nördlichen Ende der Güterhalle – ist für die neue Serviceanlage aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen am besten geeignet. Für die anderen geprüften Optionen im Gleisfeld hätte die heutige Nutzung (Abstellung von Zügen, Freiverlad) verlegt werden müssen. Dies wäre betrieblich schwieriger und teurer gewesen.

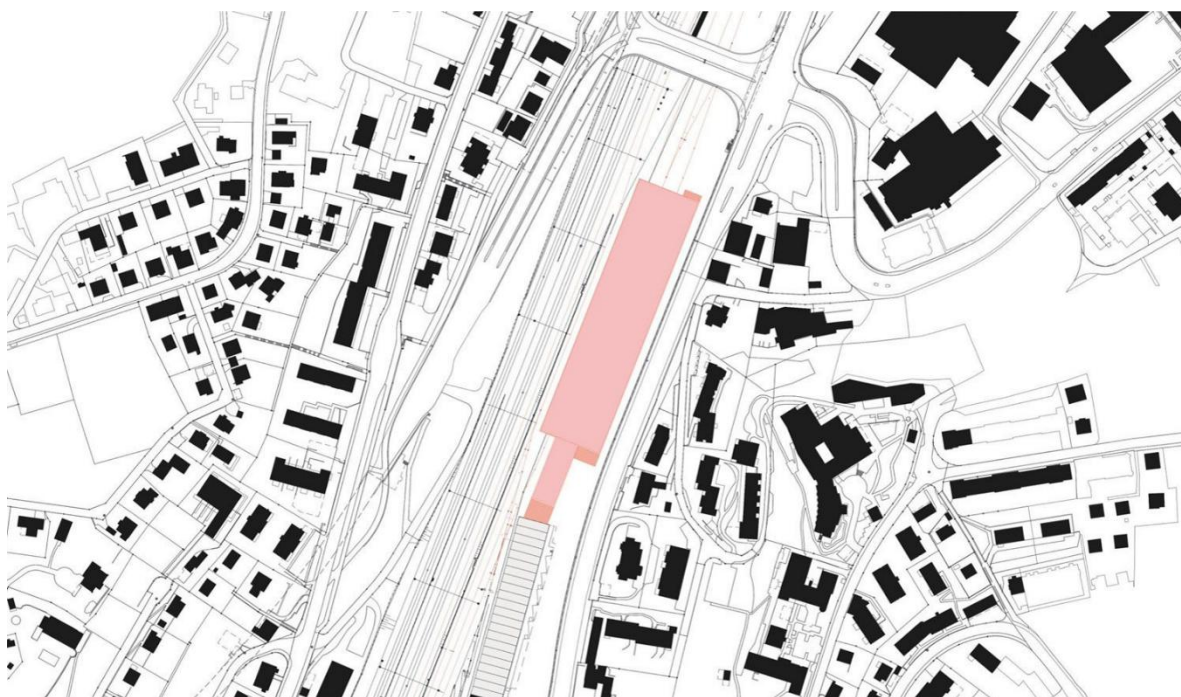


Abb. 4: Die neue Serviceanlage (rot) wird nördlich der Güterhalle in Schaffhausen erstellt. (Quelle: SBB CFF FFS)

Zusammenarbeit für weitere Arealentwicklung

Die Serviceanlage wird so geplant, dass die Stadt Schaffhausen das Güterbahnhofsareal zu einem späteren Zeitpunkt umfassend weiterentwickeln kann. Zur Vertiefung der Optionen für die künftige Arealentwicklung arbeiten die SBB und die Stadt Schaffhausen auf Basis einer gemeinsamen Rahmenvereinbarung eng zusammen. Die Serviceanlage wird so erstellt, dass die Stadt Schaffhausen diese später überbauen kann. Die SBB gewährt die Baurechte über das gesamte Areal des Güterbahnhofs. Die Stadt kann diese im Unterbaurecht an Dritte vergeben.

Drei Instandhaltungsgleise für neue S-Bahn-Züge

Die neue Serviceanlage in Schaffhausen wird rund 220 Meter lang, 40 Meter breit und 10 Meter hoch werden. In der Halle sind drei Instandhaltungsgleise von je 150 Metern Länge geplant. Die Gleisanlagen in Schaffhausen werden für die Abstellung der neuen Züge ebenfalls angepasst. In der Anlage werden die neuen Fahrzeuge der Zürcher S-Bahn instandgehalten.

Die SBB beginnt in diesem Jahr mit der Projektierung der neuen Serviceanlage. Das Plangenehmigungsverfahren kann voraussichtlich in zwei Jahren starten. Die Inbetriebnahme ist für 2032 geplant.

SBB prüft Areal für zweite Anlage in Hinwil

Parallel zu den Arbeiten in Schaffhausen läuft im Kanton Zürich die Standortevaluation für eine zweite Anlage mit Zeithorizont 2050 im Industriegebiet Hinwil West weiter: Die SBB prüft mit der Schweizer Armee die Machbarkeit einer gemeinsamen Nutzung des Armeelogistikcenters. In einer gemeinsamen Absichtserklärung haben die Partner die Ziele, Inhalte und das Vorgehen festgehalten. Vertieft geprüft werden unter anderem Themen wie Verdichtung (bspw. Stapelung von Nutzflächen), gemeinsame Nutzung oder Betrieb von Infrastruktur sowie Auslagerungen.

Die Stadt Schaffhausen hat am 18. März 2026 eine Medienmitteilung dazu auf ihrer Homepage veröffentlicht. Hier kannst du sie lesen: [Stadt Schaffhausen - Entwicklung des Güterbahnhofsareals](#).

7. Der TPF Bahnhof La Verrerie wird umgestaltet

Die Modernisierung des Bahnhofs La Verrerie ist für das Jahr 2028 vorgesehen. Im Amtsblatt vom 17. April 2026 informieren die Freiburgischen Verkehrsbetriebe über die öffentliche Auflage des Projekts. Die Investitionen belaufen sich auf fast 18 Millionen Franken.



Abb. 5: Eine Zugkreuzung im TPF Bahnhof La Verrerie vor dem geplanten Umbau. (Quelle: TPF, Chloe Lambert)

Die Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) setzen die Erneuerung ihrer Infrastruktur auf der Meterspurstrecke (Linien S50/S51 Montbovon – Palézieux) fort. Das Modernisierungsprojekt des Bahnhofs La Verrerie wird diesen Freitag öffentlich aufgelegt. Vorausgesetzt, die Verfahren können wie geplant durchgeführt werden, beginnen die Arbeiten, die etwa ein Jahr dauern, im Frühling 2028.

Anpassung an das BehiG

Mit den geplanten Arbeiten wird der Bahnhof entsprechend den Anforderungen des BehiG (Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen) umgestaltet. Der Bahnhof La Verrerie, der aktuell über keine Perrons verfügt, wird im Rahmen des Projekts mit zwei Perrons und einem Warteraum ausgestattet. Darüber hinaus werden bei dieser Gelegenheit die gesamte Infrastruktur und der Oberbau erneuert. Dabei sollen insbesondere die Oberleitung sowie rund 650 Meter Schienen ausgetauscht werden. Das veraltete Bahnhofsgebäude wird abgerissen.

Durch die Bauarbeiten am Bahnhof La Verrerie sollen zudem die Schliesszeit der Schranken verkürzt werden, wenn die Züge am Bahnhof halten. Die beiden Perrons werden so gebaut, dass die Züge nicht mehr wie bisher auf der Höhe des Bahnübergangs anhalten, wenn sie die

Reisenden ein- und aussteigen lassen. Zudem werden zwei Bushaltestellen gebaut. Die Zufahrtsstrasse zum Bahnhof wird verbreitert, damit die Busse wenden können, denn der Bahnhof La Verrerie ist für die Buslinien zugleich die Endstation.

Im Umfeld des Bahnhofs La Verrerie sind weitere Umgestaltungsmassnahmen vorgesehen, darunter der Bau eines Vordachs im Stil eines Chalet-Bahnhofs, die Einrichtung eines Haltebereichs sowie eines Velounterstands. Der Zugang zum Perron wird für Fussgänger gesichert. Für das Bauvorhaben ist ein Budget von rund 18 Millionen Franken vorgesehen.

8. BLS Ergebnis 2025: Starkes Fahrgastwachstum – Kosten steigen mit

Der öffentliche Personenverkehr in der Schweiz ist so beliebt wie nie zuvor. 2025 stiegen die Fahrgastzahlen bei der BLS um gut drei Prozent auf einen neuen Höchstwert. Gleichzeitig steigen die Kosten, weil die BLS das Angebot laufend ausbaut. Wegen sinkender Nachfrage beim Güterverkehr und finanziellen Sondereffekten verbucht die BLS für das vergangene Geschäftsjahr einen Verlust von 10,3 Millionen Franken.

In den Zügen und Bussen der BLS waren 2025 rund 73,4 Millionen Fahrgäste unterwegs – das sind gut drei Prozent mehr als im Vorjahr. Erfreulich ist, dass sich die hohe Nachfrage mit einer steigenden Qualität deckt. Die Pünktlichkeit, eines der wichtigsten Qualitätsmerkmale, steigt seit mehreren Jahren leicht an. Die positive Entwicklung widerspiegelt sich auch in der Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden. In der Zufriedenheitsumfrage bewerten sie die BLS als vertrauenswürdig, kompetent und verlässlich.

Weniger Mittel der öffentlichen Hand

Die finanzielle Situation ist trotz des Wachstumskurses angespannt. Die BLS baut ihr Angebot laufend aus. Im Jahr 2025 hat die BLS in Abstimmung mit den Bestellerkantonen das Angebot auf den Linien Luzern–Langenthal, Bern–Murten/Payerne und Thun–Konolfingen verbessert. Diese Linien haben überdurchschnittlich stark zum Wachstum der Fahrgastzahlen beigetragen. Durch Angebotsausbauten steigen die Kosten etwa für die Ausbildung zusätzlichen Personals. Trotz steigender Anforderungen bewältigt die BLS den Bahnbetrieb mit weniger finanziellen Mitteln der öffentlichen Hand. 2025 hat die BLS für den regionalen Personenverkehr 11,5 Millionen Franken weniger Abgeltungen bezogen als im Jahr zuvor. Den Spardruck von Bund und Kantonen nimmt die BLS als Ansporn, effizienter zu werden.

Güterverkehr – herausforderndes Umfeld für Verlagerung



Abb. 6: Die BLS Cargo Re475 421 mit einem Ambrogio-Zug in Oberwesel (DE). (Quelle: Stefan Markus)

Das Segment Güterverkehr, das sich aus den Beteiligungen der BLS an der BLS Cargo AG und der RAlpin AG zusammensetzt, war 2025 von zahlreichen geplanten und ungeplanten Bauarbeiten auf dem europäischen Schienennetz geprägt. Die reduzierte Pünktlichkeit und Zugsausfälle verursachten Erlösausfälle und Mehrkosten. Ausserdem reagiert die Logistikbranche sensibel auf die geopolitische Lage, was die Nachfrage dämpft. Die daraufhin bei BLS Cargo eingeleiteten Kostensparmassnahmen konnten den Umsatzrückgang nicht vollumfänglich kompensieren. Zusätzlich belastete die Einstellung der «Rollenden Landstrasse» per Ende 2025 das Ergebnis. Die BLS weist im Segment Güterverkehr ein um 6,8 Millionen Franken negatives Ergebnis aus.

Insgesamt schliesst die BLS das Geschäftsjahr 2025 auf Konzernebene mit einem Verlust von 10,3 Millionen Franken ab. Dieser ist im Wesentlichen auf das anspruchsvolle Marktumfeld im Güterverkehr sowie Sondereffekte in Form von Wertberichtigungen im Lokomotivbestand zurückzuführen.

Das Ziel der BLS ist nachhaltige Mobilität

Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil der Strategie der BLS. Die langfristigen Ziele des nachhaltigen Engagements sind unter anderem die kontinuierliche Verbesserung der Klima- und Umweltbilanz, die verstärkte Nutzung der Kreislaufwirtschaft sowie eine inklusive Arbeitsumgebung für die Mitarbeitenden. Hierzu wurden die wesentlichen Themen in einer Analyse festgelegt und Massnahmen daraus abgeleitet.

Der Nachhaltigkeitsbericht 2025 zeigt die Fortschritte in den entsprechenden Bereichen, etwa beim Schotterrecycling, dem Energiekonzept der Werkstätte Bönigen oder der Runderneuerung von Reifen bei Busland.

9. Geschäftsjahr 2025: SOB setzt Wachstumskurs fort

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) transportierte 2025 erneut mehr Reisende als je zuvor. Sie hat die Qualität im Betrieb weiter erhöht und die Umsetzung ihrer Immobilienstrategie vorangetrieben. Für das vergangene Geschäftsjahr schreibt die SOB trotz eines ausserordentlichen Sondereffekts einen Gewinn von 5,3 Millionen Franken.

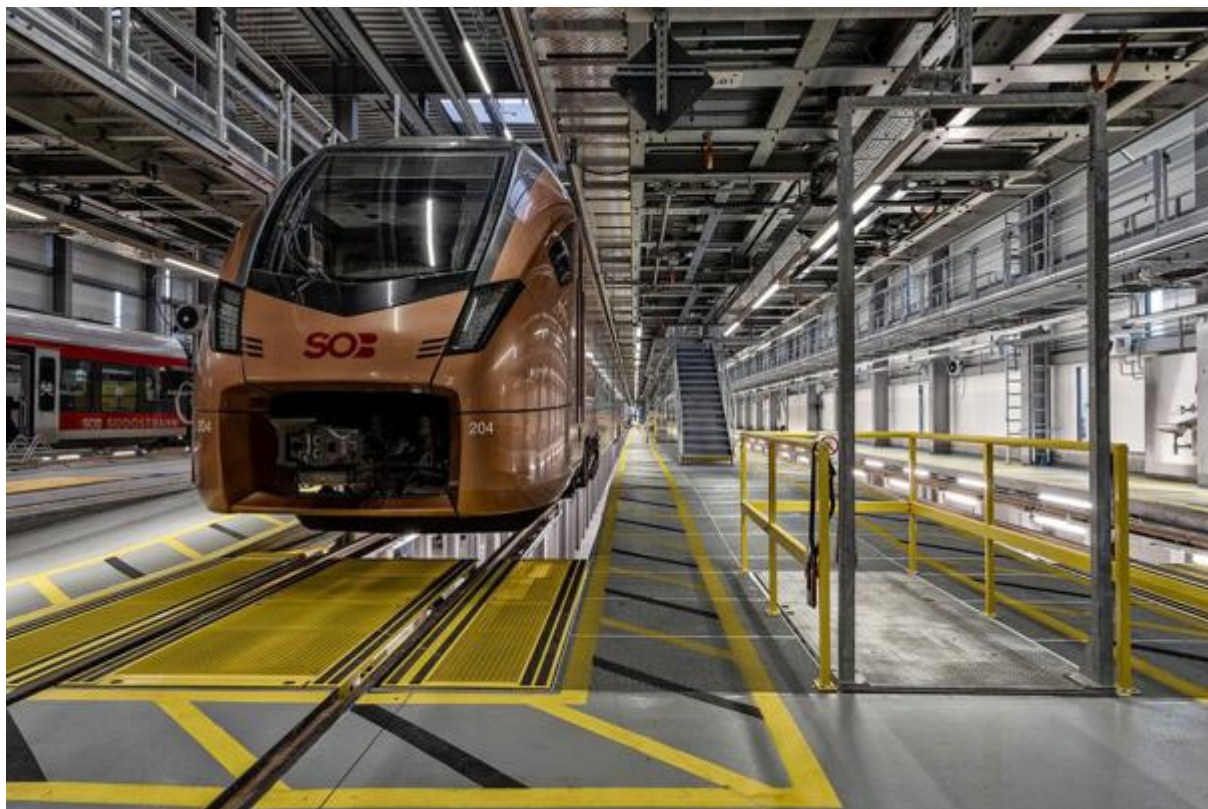


Abb. 7: Ein FLIRT (links) und eine Traverso der SOB im Service-Zentrum Samstagern. (Quelle: SOB, Thomas Lutz)

2025 waren 32,8 Mio. Reisende mit der Südostbahn unterwegs, so viele wie noch nie (Vorjahr 32,1 Mio.). Auch die Pünktlichkeit konnte die SOB im Vergleich zum Vorjahr nochmals steigern: 2025 verkehrten 97,2 Prozent der Züge pünktlich (Vorjahr 95,9 Prozent). Als pünktlich gelten Züge, die mit weniger als drei Minuten Verspätung am Zielort eintreffen.

Umsetzung der Immobilienstrategie

Die Südostbahn schliesst das Geschäftsjahr 2025 mit einem Gewinn von 5,3 Mio. Franken ab (Vorjahr 6,9 Mio. Franken). Der Gewinn ist beeinflusst durch einen ausserordentlichen Sondereffekt in Höhe von -7,9 Mio. Franken, welcher aus der internen Übertragung von 20 Grundstückspartellen der Sparte Infrastruktur, an die nicht abgeltungsberechtigte Sparte Immobilien resultiert.

Mit den Grundstücksübertragungen treibt die SOB die Umsetzung der Immobilienstrategie voran. Sie sind eine notwendige Voraussetzung für die Realisierung entsprechender Immobilienentwicklungsprojekte. Finanziell führen die Übertragungen im Geschäftsjahr 2025 jedoch zunächst zu einer ausserordentlichen Ergebnisbelastung. Ohne diesen Sondereffekt hätte der Gewinn der SOB 13,2 Mio. Franken betragen, wovon die nicht abgeltungsberechtigten Sparten Fernverkehr und Immobilien insgesamt 8,6 Mio. Franken beigesteuert hätten.

Wachstum im Regionalverkehr dank hoher Nachfrage

Der abgeltungsberechtigte Regionale Personenverkehr (RPV) schrieb ein positives Ergebnis von 2,8 Mio. Franken. Im RPV stiegen die Verkehrserlöse deutlich von 68,7 Mio. Franken im Jahr 2024 auf 75,1 Mio. Franken im Jahr 2025. Die Steigerung beruht zum einen auf einer starken Zunahme der Nachfrage, zudem gab es im Sommer 2025 im Verkehrsnetz der SOB keine grösseren Baustellen mit Streckenunterbrüchen. Darüber hinaus trug die neue Linie S81 (St. Gallen–Herisau) zu den Mehrerlösen bei.

10. Das kann die neue SBB-Lokomotive von Stadler Rail

Die SBB präsentieren die Re 494, ihre neue Güterlok aus dem Hause Stadler Rail. Dank modernster Technik spart sie 15 Prozent Strom, reduziert den Gleisverschleiss um 20 Prozent – und fährt erstmals auch mit Strom aus der Batterie.

Die Re 494 ist das neue Aushängeschild der SBB: Gemeinsam mit Zugbauer Stadler Rail aus Bussnang TG haben sie erstmals die neue Güterlok vorgestellt. Die Erwartungen sind hoch: weniger Stromverbrauch, weniger Gleisverschleiss und tiefere Kosten. 36 Lokomotiven hat SBB Cargo beim Zugbauer von Peter Spuhler (67) bestellt. Für weitere 93 Fahrzeuge bestehen Optionen. Langfristig soll die Re 494 die einzige Streckenlokomotive von SBB Cargo werden.

Die neue Lok kommt im klassischen SBB-Rot daher und erinnert mit ihrem schwarzen Fensterband und dem gestreiften SBB-Logo an die legendäre Re 460 aus dem Personenverkehr. Technisch setzt die Lok neue Massstäbe, wie es in einer Medienmitteilung heisst. Dank eines neu entwickelten Lenksystems in den Drehgestellen schont sie die Schienen deutlich stärker als heutige Modelle. Der Verschleiss der Infrastruktur soll so um rund 20 Prozent sinken.



Abb. 8: Stadler Lok «EURO DuFour»

22 Loks auch mit Batterieantrieb

Auch beim Energieverbrauch versprechen sich die SBB grosse Einsparungen. Die neue Lok benötigt laut Mitteilung rund 15 Prozent weniger Strom als die bestehende Flotte. Das senkt die Betriebskosten und hilft beim Erreichen der Klimaziele. 22 der 36 bestellten Fahrzeuge erhalten zusätzlich einen Batterieantrieb. So können die Loks auch auf Gleisen ohne Oberleitung unterwegs sein. Güterzüge können so direkt bis zum Kunden fahren, ohne dass zusätzliche Rangierlokomotiven benötigt werden.

Für die SBB ist die Investition Teil eines grossen Umbaus. Der Güterverkehr soll bis 2033 eigenwirtschaftlich, also ohne staatliche Unterstützung, auskommen. Bis 2040 wird die gesamte Güterwagen- und Lokflotte modernisiert und vereinheitlicht. Dadurch sollen die Betriebskosten laut SBB um rund 60 Prozent sinken.

Gebaut werden die neuen Loks im Stadler-Werk im spanischen Valencia. Erste Tests starten 2026 in Tschechien. Ende 2027 sollen die Fahrzeuge erstmals in der Schweiz unterwegs sein. Die Auslieferung der ersten Serie läuft bis 2029.

11. Bundesrat verlängert Unterstützung für Schienengüterverkehr durch die Alpen

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Um dem negativen Trend entgegenzuwirken, soll die finanzielle Förderung verlängert werden. Die entsprechende Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und den Finanzierungsbeschluss hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 12. Juni 2026 in die Vernehmlassung geschickt.

Im Jahr 2025 betrug der Bahnanteil im alpenquerenden Güterverkehr 68,6 Prozent. Damit hat die Schiene gegenüber der Strasse zum vierten Mal in Folge Marktanteile verloren. Ursachen für den anhaltenden Rückgang des Schienentransports sind vor allem die ungenügende Qualität und Zuverlässigkeit im Schienengüterverkehr entlang der europäischen Nord-Süd-Achsen - insbesondere wegen Bauarbeiten und Streckenunterbrüchen in Deutschland. Dazu kommt das weiterhin angespannte wirtschaftliche Umfeld. Eine Trendumkehr ist nicht vor Ende des Jahrzehnts zu erwarten.

Erfüllung von zwei Motionen

Zur Unterstützung und Stabilisierung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs hat der Bundesrat beschlossen, die gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) bis 2030 befristeten Betriebsbeiträge an den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) bis 2035 zu verlängern. Zudem soll bis 2029 auf den im GVVG vorgesehenen schrittweisen Abbau der Subventionen verzichtet werden. Hingegen erfolgt ab 2030 eine schrittweise Reduktion der Fördersumme. Mit diesem Vorschlag erfüllt der Bundesrat zwei gleichlautende Motionen aus dem Parlament (26.3004 und 26.3009).

486 Millionen Franken bis 2035

Zwischen 2027 und 2030 wird der Bund mit der Weiterführung der Betriebsbeiträge zwischen 55 und 59 Millionen Franken pro Jahr an den UKV zahlen, ab 2030 werden es durchschnittlich 50 Millionen Franken sein. Insgesamt leistet damit der Bund von 2027 bis 2035 Betriebsabgeltungen in der Höhe von 486 Millionen Franken. Finanziert werden die Beiträge über die Mineralölsteuern.

In Verbindung mit der Anpassung des GVVG wird auch eine Anpassung der Gütertransportverordnung (GüTV) vorgeschlagen. Die Vernehmlassung dauert bis am 11. August 2026.

12. Verkehr '45: Start der Vernehmlassung

Der Bundesrat hat am 19. Juni 2026 das Vernehmlassungsverfahren zu «Verkehr '45» eröffnet. Ziel dieser Vorlage ist es, die verschiedenen Projekte bis 2045 aufeinander abzustimmen. Die Vorlage basiert auf den Eckwerten, die der Bundesrat am 28. Januar 2026 festgelegt hat. Sie beinhaltet die Bundesbeschlüsse über die nächsten Ausbauschritte für die Bahn und die Nationalstrasse. Voraussetzung für den geplanten Bahnausbau ist die Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuerpromilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Die Vorlage regelt auch die Bundesbeiträge an das Programm Agglomerationsverkehr und enthält weitere Bundesbeschlüsse und Rechtsanpassungen.

Der Bundesrat will mit der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse «Verkehr '45» den Ausbau von Schiene und Strasse in einer gemeinsamen Vorlage bündeln. Die Vernehmlassung dauert bis zum 9. Oktober 2026.

Ausbau der Bahninfrastruktur benötigt mehr finanzielle Mittel

Bei der Bahn ermöglicht «Verkehr '45» per 2030 eine Verbesserung der Verbindung Biel – Genf. Per 2035 können der Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich und der Halbstundentakt auf den Strecken Basel – Zürich und Bern – Luzern eingeführt werden. Dazu kommen ein Ausbau des Regionalverkehrs im Raum Genf – Lausanne und Taktverdichtungen zwischen Belinzona und Locarno sowie auf weiteren Strecken. Zudem werden dem Güterverkehr mehr Kapazitäten auf der West-Ost-Achse zwischen Lausanne und Zürich via Biel zur Verfügung gestellt. Per 2045 ist die Realisierung von strategischen Netzelementen vorgesehen. Dazu gehören die Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB, der Zimmerberg-Basistunnel II, das vierte Gleis Zürich Stadelhofen, eine erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern und der Grimseltunnel. Diese Elemente schaffen neuen Handlungsspielraum für das Bahnangebot. Hinzu kommen verschiedene Ausbauten mit regionaler Bedeutung, unter anderem in St. Gallen und im Prättigau.

Weitere strategische Netzelemente will der Bundesrat dem Parlament mit einer Botschaft im Jahr 2031 vorlegen. Neben der Finanzierung des Projekts Morges – Perroy gehören dazu nach aktueller Planung die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern sowie eine Durchmesserlinie für Basel. Das ursprünglich geplante Herzstück Basel ist weder innert nützlicher Frist noch zu angemessenen Kosten umsetzbar. Gemeinsam mit den beiden Basel wird eine alternative Lösung für den Bahnhof Basel SBB erarbeitet.

Voraussetzung für den mit «Verkehr '45» geplanten Ausbau bei der Bahn ist die Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Dafür ist eine Verfassungsänderung mit obligatorischem Referendum notwendig. Weiter sollen mit der Vorlage 68 kleinere bis mittlere Ausbauprojekte im Umfang von rund 2,5 Milliarden Franken, die das Parlament im Rahmen früherer Ausbauprogramme beschlossen hatte, gestrichen werden. Hauptgründe sind die beschränkten finanziellen Mittel und die damit verbundene Neupriorisierung der Projekte auf Basis des Gutachtens der ETH Zürich (vgl. Kasten unten).

Ergänzend zu «Verkehr '45» werden zwischen 2035 und den für 2045 vorgesehenen strategischen Netzelementen zusätzliche Ausbauprojekte in Betrieb gehen, die bereits weit fortgeschritten sind und mit «Verkehr '45» nicht mehr überprüft wurden: die Mehrspur Zürich – Winterthur mit dem Brüttenertunnel und der Ausbau des Knotens Bern und des Lötschberg-Basistunnels. Diese Projekte ermöglichen zusätzliche Verbesserungen in der Ostschweiz und im Raum Bern – Wallis.

Ausbau der Nationalstrassen erfolgt in Etappen

Der Bundesrat will die Nationalstrassen dort gezielt ausbauen, wo es besonders häufig zu Stau und unerwünschtem Ausweichverkehr kommt. In den Ausbauschnitt 2027 sollen zwei Projekte der A1 aufgenommen werden: Der sechsspurige Ausbau zwischen Aarau-Ost und der Verzweigung Birrfeld (AG) beseitigt den Engpass auf der West-Ost-Achse zwischen Zürich und Bern. Der sechsspurige Ausbau zwischen Perly und Bernex (GE) entlastet das städtische Verkehrsnetz, indem ein Engpass auf der Autobahnumfahrung von Genf beseitigt wird. Beide Projekte ermöglichen auch kommende Unterhaltsarbeiten und stärken damit die Verfügbarkeit der Nationalstrassen und die Effizienz der eingesetzten Mittel. Bis 2045 plant der Bundesrat, acht weitere Abschnitte gezielt auszubauen.

31 Projekte im Umfang von rund 16 Milliarden Franken, die bisher Teil des Programms zur strategischen Entwicklung der Nationalstrassen (STEP) waren, werden nicht weiterverfolgt. Dazu gehören unter anderem die Ausbauprojekte zwischen Le Vengeron und Nyon sowie zwischen Schönbühl und Kirchberg, die im Rahmen der Volksabstimmung zum Ausbauschnitt 2023 abgelehnt wurden. An ihrer Stelle prüft der Bund betriebliche Massnahmen (z.B. temporäre Umnutzung von Pannestreifen), um zu Spitzenzeiten den Verkehr zu verflüssigen.

Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen

Die Vorlage enthält im Bereich des Programms Agglomerationsverkehr die Bundesbeiträge für die 5. Generation. Der Bundesrat will zahlreiche Projekte in 40 Agglomerationen mit insgesamt 1,68 Milliarden Franken aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanzieren. Die grössten Einzelprojekte, die Bundesbeiträge erhalten, sind die Franca-Magnani-Brücke in Zürich, der neue Bahnhofplatz in Olten, die Umfahrung Hasle bei Burgdorf, die Unterführung Winterthurerstrasse in Uster, das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen, die Verkehrsdrehscheibe Grand-Saconnex / Aéroport, die Tramverlängerung mit Verkehrsdrehscheibe in St-Genis-Pouilly bei Genf und die Beschaffung von Elektrobussen in der Agglomeration Lausanne-Morges.

Zudem enthält die Vorlage den Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen «Riquilifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago)».

Sämtliche Investitionen in den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprojekte stammen aus dem NAF und sind somit zu 100 Prozent nutzerfinanziert.

Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt

Für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrasse ist der verfügbare Zahlungsrahmen bis Ende 2027 definiert. Damit die Strassen langfristig sicher zur Verfügung stehen, will der Bundesrat in den Jahren 2028 bis 2031 9,46 Milliarden Franken (inkl. Mehrwertsteuer, inkl. Teuerung) in den Betrieb, Unterhalt und in die Anpassungen der bestehenden Anlagen an aktuelle Normen investieren. Die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur ist bis Ende 2028 beschlossen und sichergestellt; für die Periode 2029 bis 2032 wird der Bundesrat der Bundesversammlung eine separate Vorlage unterbreiten.

Im Januar 2025 hatte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aufgrund der Mehrkosten beim Bahninfrastrukturausbau und des vom Volk abgelehnten Ausbauschnitts 2023 für die Nationalstrasse bei der ETH Zürich ein Gutachten in Auftrag gegeben. Gestützt auf das Gutachten sowie Einschätzungen und Analysen der zuständigen Bundesämter ARE, ASTRA und BAV hat das UVEK die Vernehmlassungsvorlage zu «Verkehr

'45» erarbeitet, die am 19. Juni 2026 vom Bundesrat verabschiedet wurde. Die Botschaft zuhanden des Parlaments ist für Anfang nächsten Jahres vorgesehen.

13. Bundesrat erteilt Infrastrukturkonzession für Metrolinie m3 in Lausanne

An seiner Sitzung vom 19. Juni 2026 hat der Bundesrat die Infrastrukturkonzession für die Realisierung und den Betrieb der zusätzlichen Metrolinie m3 in Lausanne erteilt. Mit der geplanten Linie, die den Bahnhofplatz mit dem Quartier Blécherette verbinden wird, soll auf die Verdichtung des nordwestlichen Teils der Stadt reagiert und die wachsende Zahl der Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln aufgefangen werden.

Die Metrolinie m3 wird durchgehend unterirdisch geführt, doppelspurig angelegt und vollautomatisch betrieben. Auf einer Länge von etwa 3,5 Kilometern bedient sie sechs Stationen zwischen dem Bahnhof und dem nordwestlichen Teil der Stadt. Die neue Metro ist Teil des vom Kanton Waadt im Agglomerationsprogramm Lausanne–Morges (PALM) vorgesehenen Ausbaus der «Axes forts de transports publics urbains» (leistungsfähige städtische öV-Achsen).

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr mit 144 Millionen Franken (ohne Teuerung und MWST) an der Finanzierung der m3. Die restlichen Kosten für den Bau dieser neuen Infrastruktur – rund 1,3 Milliarden Franken – werden hauptsächlich vom Kanton Waadt getragen.

14. Mitgliederangebote unserer Partner Audi (verlängert!) und Volvo

**Neufahrzeuge mit beachtlichen Mitgliederrabatten, die dein Portemonnaie entlasten!
Sowohl Verbrenner, Hybrid- als auch Elektromotoren unser Partner Audi und Volvo.**

Wenn du ein Neufahrzeug kaufen möchtest, profitiere vom Mitgliederrabatt auf vielen Modellen mit sowohl Verbrenner-, Hybrid- als auch reinen Elektromotoren.



«Vorsprung durch Technik»

Audi Schweiz gewährt Mitgliedern des KVÖV ein exklusives Flottenangebot **Audi Member-Plus**, inklusive dem **Audi Swiss Service Package+** für 10 Jahre oder 100 000 km.

Spezielle Promotion (verlängert!)

Bis Ende September 2026 stellt Audi ihre vollelektrischen Bestsellermodelle:

- Audi A6 e-tron
- Audi Q4 e-tron
- Audi Q6 e-tron



in den Fokus und bietet sie mit einem Nachlass von mindestens 17.3% an.

[Details hier.](#)



Volvo und KVÖV – Zwei sichere Werte

Als Premium-Anbieter vertritt Volvo ähnliche Werte wie der KVÖV: der Mensch im Mittelpunkt, verantwortungsvoller Umgang mit der Umwelt, Sicherheit, Innovation. Deshalb hat der KVÖV Volvo als Partner gewählt.

Für 2026 hat Volvo die Mitgliederrabatte noch einmal erhöht.

Die ganze Modellpalette von Volvo Car Switzerland AG, die Leasing-Angebote sowie die laufenden Aktionen findest du hier:

[KVÖV-Volvo Angebote.](#)

15. Impressum und Hinweise

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8804 Au ZH

Redaktion, Gestaltung & Layout

Melissa White
Leiterin Marketing & Kommunikation KVÖV
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG, Burgdorf

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVÖV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken GmbH

Erscheint viermal im Jahr

Mutation / Adressänderung



Teile uns Adressänderung, Pensionierung, Austritt umgehend mit. Am einfachsten über den [Button](#) auf unserer Website www.kvoev.ch.
Oder per Post an KVÖV, Postfach, 3001 Bern.
Oder per Mail an info@kvoev-actp.ch.

Austritt aus dem KVÖV



Beachte bitte, 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? Deine KVÖV-Vorteile bleiben.

Auch nach der Pensionierung kannst du alle Vorteile deiner Mitgliedschaft weiter nutzen – und das für **nur CHF 66.– pro Jahr**. Für rund CHF 5.50 pro Monat bleibst du dabei und profitierst weiterhin von attraktiven Angeboten.

Der KVÖV begleitet dich weiter – es lohnt sich, dabei zu bleiben.

Jetzt Mitglied werden



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV
Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP
Association des cadres des transports publics ACTP
www.kvoev.ch www.actp.ch

KVöV – Dein Wegbegleiter im öffentlichen Verkehr

Als Mitglied des Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV profitierst du von unserem Netzwerk, Kontakten und Partnerschaften. Der KVöV vertritt als kompetenter Partner seine Mitglieder gegenüber anderen Berufsverbänden und Arbeitgebern, sowohl im GAV- wie im OR-Bereich.

Deine Vorteile auf einen Blick:

Sozialpartnerschaft

- ☐ GAV-Weiterentwicklung
- ☐ Lohnverhandlung
- ☐ Vertretung als Sozialpartner bei SBB, SBB Cargo, SBB Cargo International und Login.
- ☐ Bilaterale Treffen mit der BLS, SOB, BAV, LITRA und VöV.
- ☐ Zugang zu spannenden Veranstaltungen, Fachimpulsen und Entscheidungstragenden.
- ☐ Kollegialer Austausch aus unterschiedlichsten Bereichen
- ☐ Ein wachsendes Netzwerk für Ideen, Entwicklung und Orientierung.

Vernetzung auf Augenhöhe

Rechtschutz & Unterstützung

- ☐ Persönliche Beratung zu arbeits- und sozialrechtlichen Fragen (OR, GAV).
- ☐ Vergünstigter Privatrechtsschutz.
- ☐ Vertretung deiner Interessen gegenüber der SBB als anerkannter Sozialpartner.

Entwicklung fördern – frühzeitig

- ☐ Auch Mitarbeitende ohne Kaderfunktion sind willkommen!
- ☐ Mit dem KVöV bleibst du am Puls der Führungsthemen.
- ☐ Du erhältst Impulse und Kontakte.

Jetzt Mitglied werden: www.kvoev-actp.ch



KVöV • Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Postfach • 3001 Bern • +41 79 474 22 11 • info@kvoev-actp.ch • www.kvoev.ch