

Herunterladen ganz einfach: PDF-Version unter <http://www.kvoev.ch/information/aktuell.html>

KVÖV - Bulletin April 2016

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Die SBB will bis 2020 mindestens 550 Mio. CHF und bis 2030 rund 1,75 Mrd. CHF an Gesamtsystemkosten einsparen.

Sie überprüft dabei bestehende Angebots- und Betriebskonzepte. Hintergrund sind stark steigende Kosten des Eisenbahnsystems. Dem gegenüber dürften die Kosten anderer Verkehrsträger markant sinken. Zusammen mit dem Beratungsunternehmen McKinsey werden bis Sommer 2016 Szenarien und Massnahmen des Programms RailFit 20/30 erarbeitet. Bereits heute ist geplant, bis Ende 2020 rund 900 Stellen abzubauen.

Unser Anliegen ist es, mit der SBB zusammen die Konsequenzen dieser Sparmassnahmen auf die Mitarbeitenden so sozialverträglich wie möglich zu halten. Dazu verlangen wir, dass die SBB mit rechtzeitiger Aus- und Weiterbildung und einer genauen Personalplanung effektive Stellenverluste vermeidet und der Abbau «natürlich», d.h. über die normale Fluktuation, erfolgt.

Mit Besorgnis sehen wir für das gesamte SBB-Personal, insbesondere aber für die Kader, eine mögliche Arbeitsverdichtung sowie den Verlust der Abgrenzung zwischen Arbeit und Erholungszeit. Wir werden die Entwicklung aufmerksam verfolgen, um rechtzeitig intervenieren zu können.

„Mitglieder werben Mitglieder“

Auch dieses Jahr wieder wollen wir unseren Mitgliederbestand ausbauen. Wir haben für Ihre Unterstützung bei der Aktion „Mitglieder werben Mitglieder“ sowohl eine Prämie für Sie als Werber, als Werberin, wie auch ein Geschenk für das von Ihnen geworbene Neumitglied.

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie wieder mit. Details dazu finden Sie in diesem Bulletin im Artikel 1 [«Vorinfo zur +Aktion 1'555+ Mitglieder-Werbeaktion»](#).

Herzliche Grüsse und schöne Frühlingstage.

Markus Spühler
Präsident KVÖV

Inhalt

1.	Vorinfo zur +Aktion 1'555+ Mitglieder-Werbeaktion	2
2.	Die nächsten Anlässe – Agenda	3
3.	Rückblick den 1. CH-Anlass mit Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo	4
4.	Umbau Division Personenverkehr SBB	5
5.	Umbau von «Bildung SBB»	6
6.	Renato Fasciati wird neuer RhB-Direktor	7
7.	Der neue Geschäftsleiter der Zentralbahn heisst Michael Schürch	7
8.	Anna Barbara Remund übernimmt Leitung Infrastruktur im BAV	8
9.	Personenverkehr SBB – Selbstbedienung beim Ticketkauf im Fokus	8
10.	Bahnkorridor Aarau – Zürich: Direktverbindung statt Chestenberg-Tunnel	9
11.	Fahrplanplanung zwischen Kapazität und Stabilität	10
12.	Frankenstärke nach Jahr 1 ohne Mindestkurs bei SBB Personenverkehr	12
13.	Bahnnetzausbau verzögert sich	13
14.	Bahnfahren häufig billiger als Fliegen	13
15.	Südostbahn entwickelt revolutionäres Ticketsystem	15
16.	Schwierige Zeiten für die Pensionskassen	15
17.	Spezialangebot MAMMUT – lassen Sie sich überraschen	17
18.	Neues Produkt unseres Partners KPT: SICURANTA	18
19.	Unser Kontakt und wichtige Informationen	19
20.	Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum	19

1. Vorinfo zur +Aktion 1'555+ Mitglieder-Werbeaktion

„Mitglieder werben Mitglieder“: Auch dieses Jahr wieder wollen wir unseren Mitgliederbestand ausbauen. Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung bei der +Aktion 1'555+ „Mitglieder werben Mitglieder“ sowohl mit einer Prämie für Sie als Werber, als Werberin, wie auch mit einem Geschenk für das von Ihnen geworbene Neumitglied.

Die +Aktion 1'555+ in Stichworten

Für dieses Jahr haben wir die Kampagne von Mai bis Juni mit 3 Schwerpunkten vorgesehen:

1. «Mitglieder werben Mitglieder» - MwM

Sie als Mitglied haben die Möglichkeit, aus Ihrem beruflichen Umfeld neue Kolleginnen und Kollegen als Mitglied des KVÖV zu werben. Für jedes neu gewonnene Mitglied erhalten Sie eine Werbeprämie von Fr. 40 in REKA-Checks.

Falls Sie mindestens 2 Neumitglieder werben, erhalten Sie zusätzlich einen Gutschein für den neuen MAMMUT Online-Shop im Wert von Fr. 100.

2. Plakat-Direktwerbung von Neumitgliedern

Parallel zur obigen Kampagne wollen wir mit Plakaten noch-nicht-Mitglieder direkt ansprechen. Allen,

die sich direkt anmelden, wie auch jene Neue, die über die «MwM»-Aktion geworben werden, erhalten für 2016 die Mitgliedschaft geschenkt.

3. Inserat in «SBB unterwegs»

Zur Unterstützung der beiden Werbemassnahmen werden wir in der Mitarbeiterzeitung «SBB unterwegs», die am 18. Mai als Sondernummer zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erscheint, gemeinsam mit unserem Partner MAMMUT Alpine School ein Inserat mit tollen Angeboten erscheinen lassen.

Promotionsmaterial, das Ihnen hilft, Mitglieder zu werben, wird auf einer speziellen +Aktion 1'555+ -Internetseite zu Ihrer Verfügung stehen.

Die +Aktion 1'555+ dauert vom 2. Mai bis zum 30. Juni 2016.

Wir danken unserem Partner MAMMUT Alpine School für seine Unterstützung.



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

2. Die nächsten Anlässe – Agenda

Hier eine Übersicht auf die nächsten Anlässe des KVöV sowie von befreundeten Veranstaltern. Die aktuellste Information dazu finden Sie jeweils auf unserer Website unter «[Anlässe](#)»

<p>« Umfeld, Herausforderung und Strategie des ZVV »</p> <p>Referat von Dominik Brühwiler, stv. Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes</p> <p>Donnerstag, 21. April 2016, ab 17:00h @ Zürich Altstetten – SBB Westlink, Raum „VULKAN“</p> <p>Programm und Anmeldung</p>	<p>DO, 21. April 2016</p> <p>Zürich</p>
<p>bk16 - Trinationaler Bahnkongress Basel</p> <p>« Sieben Räume in einem Zug – Menschen und Güter grenzenlos verbinden »</p> <p>Referenten aus Wirtschaft, Fachwelt und Politik, u.a. Peter Spuhler (Stadler Rail), Lars Thomsen (Zukunftsforscher), Andreas Meyer (CEO SBB)</p> <p>@Basel, Congress Center Basel</p> <p>Details und Programm</p>	<p>DI / MI 26./27. April 2016</p> <p>Basel</p>

Anlass Regionalgruppe Mittelland/Jura:

« Grimselbahn – eine neue Verbindung im zentralen Alpenraum »

Referat von Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident Grimselbahn AG

@Bern

Details noch in Ausarbeitung

 MI, 24. August
 2016

Bern

CH-Anlass 2/2016:

« Vision DB - Strategie DB 2020 »

 Referent: Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG und der DB
 Mobility Logistics AG.

Mittwoch, 2. November 2016 @ Novotel, Bern

Details noch in Ausarbeitung

 MI,
 2. November 2016

Bern

3. Rückblick den 1. CH-Anlass mit Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo

„Umfeld, Herausforderungen und Strategie von SBB Cargo“ -

Résumé des Vortrags von Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo AG, vom 7. März 2016


 Ein kurzes Résumé des Referats sowie alle Folien dazu finden Sie unter <http://www.kvoev.ch/anlaesse/archiv-fotogalerie-events>

„Transport“ hat selten den Ruf, einen Mehrwert zu schaffen. Das Transportwesen trägt aber wesentlich zur Wertschöpfungsdifferenz zwischen Herstellungskosten und Verkaufspreis bei. Dies wird aber kaum so zur Kenntnis genommen. 4 zentrale Faktoren beeinflussen die Wirtschaft:

Menschen, Marketing, IT, Logistik. Einer der Eckpfeiler der EU ist der Ausbau der Transportwege – dort hat man den Wert des Transports, der Logistik erkannt. Dies war schon die Motivation für die Hansestädte im Mittelalter.

Stärken und Chancen

Die Stärken von SBB Cargo sind

- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit im Gegensatz zur Strasse
- Mengenbündelung auf Hauptstrecken
- Nachtsprung vs. Nachtfahrverbot für LKW

- Starke Kundenbindung im Wagenladungsverkehr – beidseitiger Invest (Wagen, Anschlussgleise, IT-Systeme)
- Kontinuierlichen, effizienten Logistikfluss mit knappem Platzbedarf (1 Wagenlänge an der Rampe)

Daraus ergeben sich folgende Chancen:

- Extrem hohes Potenzial der technischen Automation und Produktivitätssteigerung
- Planbarkeit und Planungssicherheit mit Fahrplan
- Restriktives Strassenregulativ im Strassenverkehr
- „Green Logistics“ im Trend, auch wegen CO₂-Restriktionen
- Binnenmarktschutz dank Cabotage-Verbot (EU) für Strassengütertransport.

3 Schwerpunkte 2016

1. Vollständig neues Konzept im Wagenladungsverkehr;
2. Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels;
3. Reduktion der Strukturkosten (LKW-Unternehmen 10-13%; SBB Cargo 25-30%)

3 Handlungsbereiche

- Chancen im Markt nutzen
- „Intelligenter Güterwagen“
- Reduktion der Instandhaltungskosten in Zusammenarbeit mit der Industrie und anderen Bahnen.

Das Zitat von Nicolas Perrin zum Schluss des Referats:

«Güterverkehr hat nicht nur schwierige Zeiten durchzumachen, sondern auch eine spannende Zukunft»

4. Umbau Division Personenverkehr SBB

Per 1. Juli 2016 wird die Division Personenverkehr der SBB reorganisiert. Am 7. April fand dazu der Informationsanlass für die Mitarbeitenden zum Projekt „P2.0“ statt.

Zuerst stellte Jeannine Pilloud (Leiterin Personenverkehr) das Projekt in groben Zügen vor, insbesondere die Ausgangslage und die Herausforderungen, ebenso die neue Organisation. Dabei betonte sie, dass kein Stellenabbau geplant sei und die bisherigen Arbeitsorte bestehen bleiben.

Anschliessend stellten die neuen Leiter der Bereiche „Verkehr“ (Toni Häne) und „Regionen“ (Werner Schurter) in getrennten Veranstaltungen sich und ihre Bereiche, Aufgaben und Herausforderungen ihren neuen Mitarbeitenden vor.

Toni Häne betonte, die Arbeit sei bisher nicht schlecht gemacht worden, man wolle einfach noch besser werden. Ebenso sagte er, „wir brauchen alle von Ihnen, es hat genügend Arbeit für alle“.

Nach der Vorstellung des Führungsteams des „Verkehrs“ übernahmen die Teamleitenden ihre nominierten Mitarbeitenden und zeigten ihnen ihre Organisation und Aufgaben noch vertiefter auf.

Beim Team Angebotsplanung wurde nochmals erwähnt, dass die Arbeitsorte bleiben, man aber auch auf „Work anywhere“ setze und die Mitarbeitenden die Aufgaben mitgestalten könnten.

Zum weiteren Vorgehen wurde auf die im April stattfindenden Einzelgespräche mit den Mitarbeitenden verwiesen. Die Präzisierung der Aufgaben in den Teams findet im Mai statt, die Stellenbeschreibungen werden im Juni finalisiert.

Die Veranstaltung fand in einer ruhigen Atmosphäre statt, die Kernbotschaften „kein Stellenabbau“ und „bisherige Arbeitsorte bleiben“ verfehlten ihre Wirkung nicht. Eine gewisse Verunsicherung war verständlicherweise dennoch zu spüren, ist doch vieles noch unklar und muss bis zur Umsetzung ab 1. Juli 2016 noch konkretisiert werden.

Die Verhandlungsgemeinschaft (SEV, KVÖV, transfair, VSLF) begleiten den Umbau mit dem zwischen SBB und der VG abgesprochenen sog. «Leitfadenverfahren».

5. Umbau von «Bildung SBB»

In der Bildung SBB wurde in den letzten zwei Jahren intensiv gearbeitet und viel erreicht. Gleichzeitig trifft zu, dass die heutigen Prozesse und Strukturen unsere Arbeit erschweren und die Leistungsbezüger nicht umfassend zufrieden sind. Es muss einfacher, schneller und verständlicher werden. In den vergangenen Monaten wurden deswegen die Prozesse und Strukturen vereinfacht und wichtige Voraussetzungen für eine Verbesserung der Zusammenarbeit mit der Linie geschaffen, die wird per 1. September 2016 umgesetzt.

Vereinfachen der Prozesse und Strukturen

Die neuen Prozesse sind schlanker und die Schnittstellen zu den Leistungsbezügern klarer. Der Bildungsbedarfserhebungsprozess wurde vereinfacht. Für die Mitarbeitenden sind die Verantwortlichkeiten im Leistungserstellungsprozess klar definiert.

Voraussetzung für die Vereinfachung der Prozesse ist eine Veränderung der Struktur und Rollen. Aus der ehemaligen Mitarbeitendenentwicklung entstehen per September drei Fachbereiche, welche möglichst «end-to-end» für einen nach Inhalten definierten Produktbereich verantwortlich sind. Damit werden Rollen geschärft und Schnittstellen reduziert.

Verbessern der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit mit den Divisionen soll verbessert werden. Die Divisionen sind Partner bezüglich Fachexpertise und Klärung des Bildungsbedarfs. Gemeinsam wird eine Bildungscommunity gebildet.

Durch die organisatorischen Anpassungen verändert sich für die Leistungsbezüger Folgendes: Die Leitenden Fachbereich sind die zentralen Ansprechpersonen für die Leistungsbezüger. Dadurch können die Themen klar adressieren und rasch bearbeiten.

Personelle Änderungen

Bei etwa 280 Mitarbeitenden (70 Prozent) wird es zu keiner Veränderung der Funktion kommen. Sie werden in Form einer Teaminformation oder persönlich durch die zuständige Führungskraft informiert.

Ungefähr 80 Mitarbeitenden wird eine neue Stelle innerhalb der Bildung angeboten (Nomination). Sie erhalten zwischen 5. und 6. April 2016 eine Einladung zu einem persönlichen Gespräch mit der Führungskraft und HR.

Etwa 30 Mitarbeitende sind von einem Stellenverlust betroffen und erhalten zwischen 5. und 6. April 2016 eine Einladung zu einem persönlichen Gespräch mit einer Führungskraft und HR. Diese Mitarbeitenden werden im ordentlichen Präventionsprozess gemäss GAV SBB durch das Arbeitsmarktcenter betreut. Es ist ein grosses Anliegen, Unterstützung zu leisten und eine bestmögliche Anschlusslösung zu finden.

Andreas Schächtele wird seine Aufgabe als Leiter Bildung SBB abgeben. Die Suche der Nachfolge ist eingeleitet. Sandra Hutterli übernimmt per sofort interimistisch die Leitung Bildung SBB.

Das Vorgehen:

Ab 5.4.16	Tandemgespräche
7.4. – 13.5.16	Information aller Mitarbeitenden
15.4.16	Alle Mitarbeitenden haben einen Termin oder Gespräch bereits durchgeführt
Ab 15.4.16	Laufende Updates zum Stellenbesetzungsprozess
28./29.4.16	Camp Führungskräfte
1.9.16	Start neue Organisation

6. Renato Fasciati wird neuer RhB-Direktor

Der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn (RhB) hat den neuen Direktor der RhB gewählt. Renato Fasciati (40), seit 2011 Geschäftsführer der Zentralbahn, wird Nachfolger von Hans Amacker, der aus gesundheitlichen Gründen per Ende Oktober 2015 vorzeitig in Pension gegangen ist.



In seiner bisherigen Aufgabe als Geschäftsführer der Zentralbahn hat der neu gewählte Direktor der RhB, Renato Fasciati, fünf Jahre Erfahrung in der operativen Leitung eines Bahnunternehmens gesammelt.

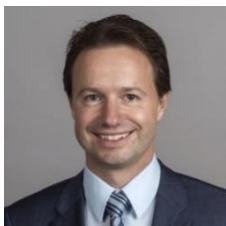
Renato Fasciati hat Volkswirtschaft studiert und berufsbegleitend den Dokortitel an der Universität St. Gallen (HSG) erworben. Er war Berater bei McKinsey, 2007 bis 2011 Projektleiter Corporate Development im Generalsekretariat der SBB und anschliessend Leiter Unternehmensentwicklung und Mitglied der Geschäftsleitung der SBB Cargo. Im 2011 wurde

Renato Fasciati zum Geschäftsführer der Zentralbahn gewählt, welche aktuell 350 Mitarbeitende beschäftigt und einen Betriebsertrag von rund 113 Millionen Franken erzielt.

Christian Florin wird auch weiterhin die Stellvertretung des Direktors wahrnehmen und als Bereichsleiter Infrastruktur für die erfolgreiche Realisierung zahlreicher wichtiger Infrastrukturprojekte wie Albulatunnel II, Bahnhof St. Moritz, neue Zugsicherung oder Bahnhof Landquart verantwortlich zeichnen.

7. Der neue Geschäftsleiter der Zentralbahn heisst Michael Schürch

Michael Schürch ist aktuell Leiter Projektbildung und Auftragssteuerung bei der SBB. Er wird Nachfolger bei der Zentralbahn von Renato Fasciati, der neuer Direktor der Rhätischen Bahn wird.



Der genaue Zeitpunkt von Schürchs Stellenantritt ist noch offen, wie die Zentralbahn mitteilte. Der 40-Jährige habe den Verwaltungsrat mit seiner Persönlichkeit, seinen Erfahrungen sowie seiner hohen sozialen Kompetenz mit ausgeprägter Führungsfähigkeit und grossem Verantwortungsbewusstsein überzeugt.

Der in Nottwil lebende Schürch hatte in der Vergangenheit diverse Führungsfunktionen bei der SBB inne. Seit Anfang 2016 leitet der gelernte Bahnbetriebsdisponent und Betriebswirt bei SBB Infrastruktur die Geschäftseinheit «Projektbildung und Auftragssteuerung».

8. Anna Barbara Remund übernimmt Leitung Infrastruktur im BAV

Anna Barbara Remund wird neue Vizedirektorin und Abteilungschefin Infrastruktur im Bundesamt für Verkehr (BAV). Die 51-jährige Bernerin leitet heute den Regionalverkehr der SBB. Sie folgt auf Toni Eder, welcher per Anfang Jahr zum Generalsekretär des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation befördert wurde.

Anna Barbara Remund wird ihr neues Amt spätestens per 1. September 2016 antreten. Sie ist eine ausgewiesene Kennerin des öffentlichen Verkehrs und schweizweit sehr gut vernetzt. Seit 2010 leitet Anna Barbara Remund bei der SBB den Regionalverkehr und ist stellvertretende Leiterin der Division Personenverkehr. Sie ist unter anderem verantwortlich für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs in Abstimmung mit den Kantonen und dem Bund, für Rollmaterial-Beschaffungen und für grenzüberschreitende S-Bahn-Projekte. Weiter präsidiert sie die Verwaltungsräte der SBB-Regionalverkehrs-Tochtergesellschaften Turbo, Zentralbahn, Tilo, RegionAlps sowie SBB GmbH.



Zuvor leitete Anna Barbara Remund von 2001 bis 2010 den Bereich Personenverkehr bei der BLS. Unter anderem war sie für den Aufbau und die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern zuständig.

Anna Barbara Remund schloss an der ETH Zürich das Diplomstudium als Forstingenieurin ab und absolvierte an der Universität St. Gallen ein Nachdiplomstudium in Unternehmensführung.

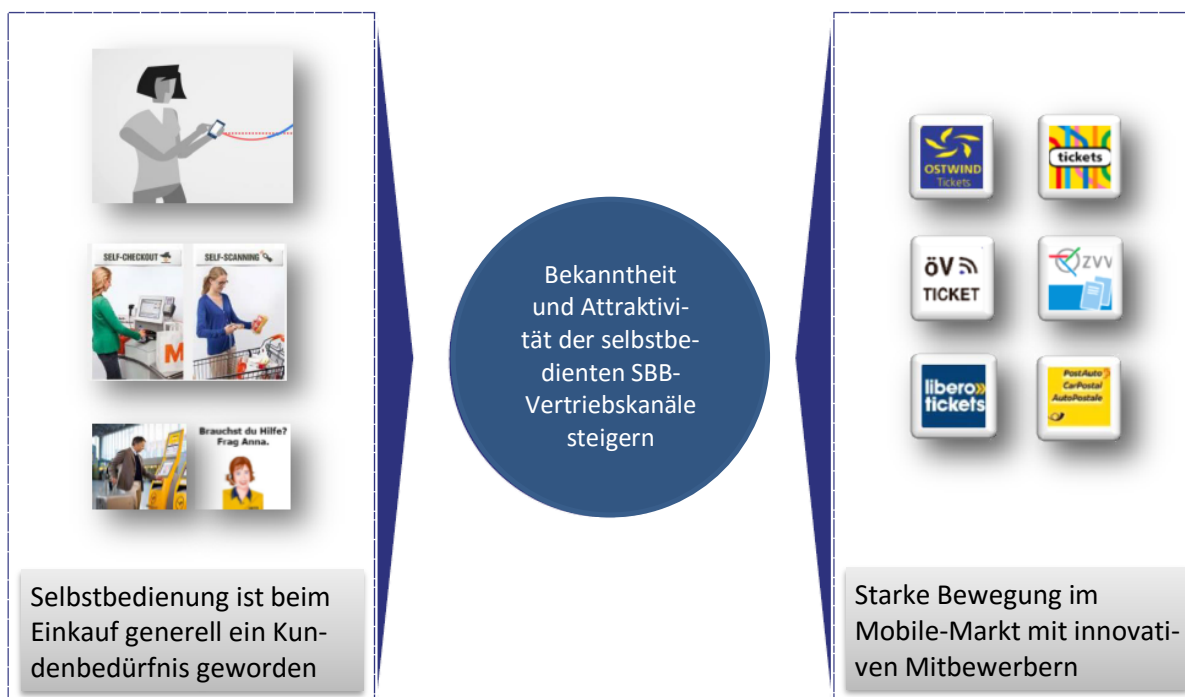
Bis zum Amtsantritt von Anna Barbara Remund wird die Abteilung Infrastruktur des BAV interimistisch von Rudolf Sperlich geführt.

9. Personenverkehr SBB – Selbstbedienung beim Ticketkauf im Fokus

Die SBB setzt im Verkauf von Billets vermehrt und immer stärker auf die Selbstbedienung. «Dies entspricht einerseits dem Kundenbedürfnis, andererseits auch betriebswirtschaftlichen Überlegungen», so die Argumentation. Für 2016 steht die Promotion der Selbstbedienung im Verkauf noch stärker im Mittelpunkt.

Warum steht die Selbstbedienung 2016 im Fokus

Die SBB setzt im Verkauf von Billets vermehrt und immer stärker auf die Selbstbedienung. «Dies entspricht einerseits dem Kundenbedürfnis, andererseits auch betriebswirtschaftlichen Überlegungen», so die Argumentation. Für 2016 steht die Promotion der Selbstbedienung im Verkauf noch stärker im Mittelpunkt.



Wie soll dieses Ziel erreicht werden?

Dazu ist ein Massnahmenpaket definiert worden:

- Zahlreiche grössere und kleinere Massnahmen sollen über das Jahr dem Kunden die Vorteile der Selbstbedienung und die verschiedenen Kanäle dazu aufzeigen. Im persönlichen Kontakt werden die Verkaufsmitarbeitenden den Kunden auf die vielfältigen Möglichkeiten aufmerksam machen.
- Aktive Lenkung der Kunden auf die online- und Mobile-Kanäle, insbesondere mit gezielten Medienkampagnen.
- Die Verkaufsautomaten sollen kundenorientiert weiterentwickelt werden. Angestrebt wird auch das automatische Einlesen von QR-Codes, mit denen RailAway Reisepakete angeboten werden.

Es dürfte interessant sein, zu beobachten, ob und wie die Kunden reagieren und ob die ambitionösen Ziele erreicht werden.

10. Bahnkorridor Aarau – Zürich: Direktverbindung statt Chestenberg-Tunnel

Der Bahnkorridor Aarau – Zürich ist stark belastet. Längerfristig sind darum weitere Massnahmen nötig, um den Engpass zu beheben. Nach einem Variantenvergleich sind Bundesamt für Verkehr (BAV) und SBB zum Schluss gekommen, den Bau einer neuen direkten Verbindung Aarau – Zürich-Altstetten weiter zu verfolgen und die Planungen für einen Chestenberg-Tunnel einzustellen.



Das BAV entschied 2011, für die Kapazitätserhöhung auf der Strecke Aarau – Zürich nebst dem bis dahin im Vordergrund stehenden Chestenberg-Tunnel weitere Varianten zu prüfen. Dies gestützt auf eine Zweitmeinung der ETH Zürich. Diese stellte als Alternative eine Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich-Altstetten zur direkten

Querung des Reusstals zur Diskussion.

Im weiteren Verlauf der Arbeiten zeigte sich, dass eine direkte Linienführung Aarau – Zürich-Altstetten mit einem rund 30 Kilometer langen Tunnel zur Querung des Reusstals betrieblich und wirtschaftlich besser abschneidet als der Chestenberg-Tunnel. Zudem müsste man für die Variante mit Chestenberg- und anschließendem Honeret-Tunnel für den Anschluss im Raum Gruemet ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung queren. Weiter zeigte sich, dass der Chestenberg-Tunnel den Raum Lenzburg nicht wie erhofft vom Güterverkehr entlasten könnte.

Als nächster Schritt wird die SBB nun im Auftrag des BAV die genaue Linienführung, die bauliche Machbarkeit und die Kosten einer direkten Verbindung Aarau – Zürich-Altstetten abklären. Die betroffenen Kantone Aargau und Zürich wurden über den Variantenentscheid informiert.

Der Zeitpunkt für die Realisierung der neuen Verbindung ist offen. Der Entscheid wird im Rahmen der ordentlichen Planung des Bahninfrastruktur-Ausbaus gefällt. Das Parlament legt jeweils alle vier bis fünf Jahre die nächsten Ausbauschritte fest.

Vorab will der Bund die Kapazität auf der Strecke Aarau – Zürich mit kleineren Massnahmen ausbauen: Im Rahmen des bereits beschlossenen Ausbauschritts 2025 werden eine Verbindungslinie zwischen Birr und Mägenwil sowie eine Erweiterung des Bahnhofs Mägenwil realisiert. Diese Ausbauten erlauben die Einführung des Halbstundentakts für die S-Bahn, ohne dass dabei der Güterverkehr verdrängt wird.

11. Fahrplanplanung zwischen Kapazität und Stabilität

Verglichen mit den 9300 Mitarbeitenden in der SBB-Infrastruktur verkörpern die 120 Fahrplanplaner ein bescheidenes Trüppchen. Doch dieses hat innerhalb der knapp 30 000-köpfigen SBB-Belegschaft eine Schlüsselfunktion inne, denn die Herkulesarbeit der Bewältigung wachsender Passagier- und Warenströme lässt sich nur durch ein komplexes Zusammenspiel innerhalb der Planungszirkel überhaupt zustande bringen. Stolz vermelden die SBB, dass die Schweizer Weltmeister im Bahnfahren seien, rollen auf dem gut 3200 Kilometer langen SBB-Netz doch täglich rund 10 000 Züge, die fast eine Million Menschen befördern. Dazu gesellen sich Gütertransporte von täglich 200 000 Tonnen.

Druck auf Fahrzeiten

Auch Laien ist verständlich, dass angesichts des permanenten Ausbaus des Bahnangebotes und der wachsenden Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen die verfügbaren Fahrplantrassen knapper und knapper werden. Fachleute verstehen unter einer Trasse die Berechtigung –analog zum aviatischen Slot-, eine bestimmte

Bahnnetzstrecke zu fix definierten Zeiten mit einem spezifischen Zug (Länge, Gewicht, Profil, Geschwindigkeit) zu befahren.

Die steigende Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs entspricht umweltpolitischen Zielen, doch sie bildet gleichzeitig eine Knacknuss für die 120 Fahrplanplaner, die an den Standorten Lausanne, Bern, Zürich, Luzern und Bellinzona den Fahrplan über verschiedene Planungshorizonte erstellen und aufgrund der praktischen Erfahrungen das Fine Tuning vornehmen. Stefan Füglistaller, Leiter Verkehrsplanung Region Ost am Standort Zürich, umschreibt das wie folgt: «Wir müssen die tägliche Gratwanderung zwischen Kapazität und Stabilität meistern.» Es gilt, möglichst alle Angebotswünsche im Fahrplan zu vereinen und im Bahnnetz abzuwickeln. Doch insbesondere in dicht bebauten und stark bevölkerten Ballungszentren und angesichts der explodierenden Nachfrage wird dies zunehmend schwierig.

Beim Güterverkehr ist auch der Druck auf kürzere Fahrzeiten spürbar gestiegen, verstärkt sowohl durch die Konkurrenz des Strassentransports als auch durch den Wettbewerb unter den Anbietern, verkehren doch auf dem SBB-Netz 35 Bahnunternehmen des Güter- und Personenverkehrs. Die Kantone platzieren die Angebotsbestellungen für den Regionalverkehr und für die S-Bahnen; damit die Kantone in die langfristige Fahrplanplanung einbezogen sind, arbeiten sie eng mit den SBB zusammen.

Nachts werden die meisten Unterhaltsarbeiten ausgeführt und, soweit möglich, der Güterverkehr abgewickelt. Aufgrund der wachsenden Inanspruchnahme der Infrastruktur ist die ehemals mögliche zeitliche Trennung von Personen- und Güterverkehr nicht mehr umsetzbar. «Wir müssen alles unter einen Hut bringen», kommentiert Füglistaller an seinem modernen Arbeitsplatz am Vulkanplatz in Zürich Altstetten. «Zudem haben die schweizerischen Bahnbenützer hohe Erwartungen ans Pünktlichkeitsniveau.» Gibt es diesbezüglich beim Güterverkehr noch einen gewissen Spielraum, herrscht beim Personenverkehr praktisch Nulltoleranz.

Wie aber gehen die Fahrplanplaner vor, um den vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen regulatorischen Rahmenbedingungen bei der Festlegung des Jahresfahrplans zu genügen? Zuerst in der Hierarchie figurieren die Züge für den Fernverkehr und den Gütertransport; dann werden das interregionale Angebot für den Personenverkehr und das Zustellnetz für den Wagenladungsverkehr integriert, anschliessend die regionalen Angebote der S-Bahnen und des Nahgüterverkehrs. Zum Einsatz kommen dabei verschiedene elektronische Planungswerkzeuge wie Streckengrafiken, Gleisbelegungspläne, Netzgrafiken und das Planungstool Nets (netzweites Trassensystem). Ein Teil der IT-Systeme wird eingekauft, andere wiederum sind Eigenentwicklungen der SBB und finden laut Füglistaller auch das Interesse ausländischer Bahnen. Vor Inbetriebnahme eines Fahrplans wird dieser auf Stabilitätsrisiken untersucht; man bemüht sich, mittels ausgeklügelter IT-Systeme Schwachstellen präventiv auszuschalten. Die Fahrpläne werden simuliert und daraufhin untersucht, wie sie bei Verspätungen funktionieren.

Flankierende Massnahmen

Eingang in die Berechnungen finden im Weiteren die verschiedenen Bauphasen innerhalb des Streckennetzes; entweder wird der Fahrplan angepasst, oder es braucht flankierende Massnahmen. So wird beispielsweise bei verspäteten Zügen die Wartefrist von 3 auf 0 Minuten reduziert. Nach erfolgtem Fahrplanwechsel analysieren die Planer die Fahrplanstabilität mit dem sogenannten Open Timetable regelmässig; diese Untersuchungen ermöglichen Optimierungen im dichten Fahrplan. Auch neue Signalisationssysteme und Geschwindigkeitsanpassungen führen zu Verbesserungen. Selbstverständlich spielen in die Gestaltung und das Fine Tuning des Fahrplans regionalpolitische Komponenten ebenfalls hinein.

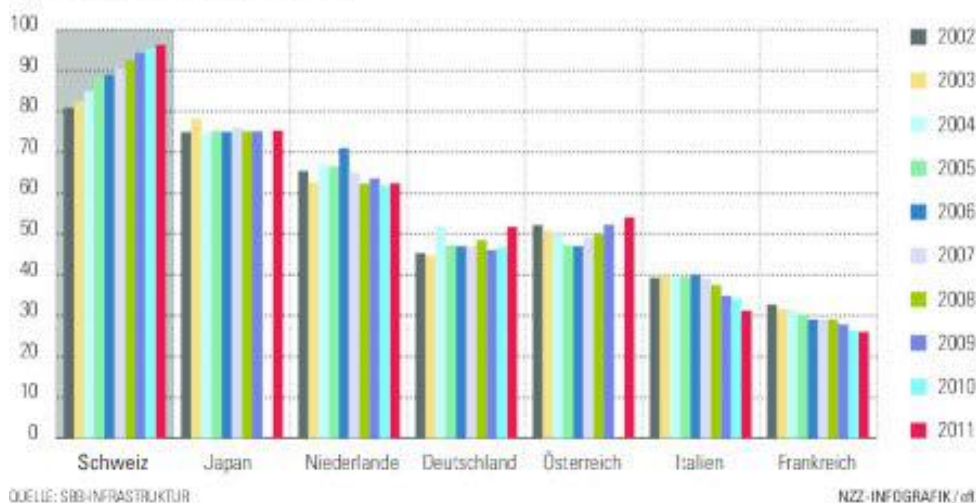
Je stärker die Nachfrage wächst, desto stärker tritt die Wechselwirkung zwischen Kapazität und Stabilität zutage. So zeigen sich in Hauptverkehrszeiten zunehmend Engpässe. Wenn nun die Planer weniger Fahrplanrisiken eingehen, erreichen sie zwar generell höhere Pünktlichkeit, erwirtschaften aber weniger Netznutzungseffizienz. Wenn sie hingegen auf mehr Planungsrisiken setzen, ist der Preis dafür eine gezielte punktuelle Verschlechterung der Pünktlichkeit – es resultiert dafür eine gesteigerte Netznutzungseffizienz. Um die Rush-hour überhaupt bewältigen zu können, wird denn auch zunehmend diese Variante favorisiert.

Auch Bahnkunden gefordert

Alle Einflussfaktoren angemessen zu berücksichtigen, erfordert von den Spezialisten nicht nur Fachwissen und einen weiten Erfahrungshorizont, sondern auch operative Betriebserfahrung. Eine breitgefächerte Weiterbildung mit dem Fokus auf dem Gesamtverkehr hilft ihnen, die Zusammenhänge zu erkennen. Wenn die Fahrpläne tatsächlich funktionieren, empfindet Verkehrsplanungsleiter Füglistaller Freude und Befriedigung. Dann gelingt ihm und seinen Kollegen der heikle Balanceakt zwischen Kapazität und Stabilität. Aber auch die Bahnbenützer sind gefordert und sollen zum Erfolg beitragen, so ist er überzeugt: «Durch entsprechendes Verhalten können sie die Pünktlichkeit der Züge weiter verbessern, insbesondere durch das zügige Ein- und Aussteigen oder das Benutzen aller verfügbaren Türen eines Zuges.»

Netznutzungseffizienz

Zugkilometer pro Kilometer Schiene und Tag



QUELLE: SBB-INFRASTRUKTUR

NZZ-INFOGRAFIK / ed.

Quelle: SBB-Infrastruktur

12. Frankenstärke nach Jahr 1 ohne Mindestkurs bei SBB Personenverkehr

Anfangs 2015 hob die Schweizerische Nationalbank SNB den Mindestkurs CHF : € auf. Viele Schweizer Unternehmen, die ins Ausland exportieren oder im Ausland Erträge in Euros einnehmen, kamen durch die plötzliche Verteuerung des Schweizer Frankens zum Euro, oder weil die im Ausland erwirtschafteten Euros plötzlich 20% weniger wert waren, in Schwierigkeiten.

Die Division Personenverkehr der SBB zog nach einem Jahr Bilanz und gab einen Überblick über die Auswirkungen auf die der sogenannten «Frankenstärke», die mit der Aufhebung der Wechselkurs-Untergrenze (Fr. 1.20 für 1€) am 15. Januar 2015 begann.

- Gesamtheitlich hat der Personenverkehr der SBB einen Negativeffekt durch die Frankenstärke erlitten. Gründe sind sinkender Verkehr in die Schweiz mit Verkäufen im €-Ausland und die Bereinigung €-Bestand.

- Andererseits ist es Personenverkehr Operating gelungen, Einkaufseinsparungen sowohl bei Ersatzteilen wie auch bei der Flottenbeschaffung zu realisieren. Die Verhandlungen mit Zuliefern und Herstellern gehen weiter und sind noch nicht abgeschlossen
- Für das Industriewerk Bellinzona wurde der geplante Umsatz im Drittgeschäfte 2015 infolge des für die umliegenden Ländern hohen Schweizer Frankens nicht erreicht. Als Massnahme hat Bellinzona ein Kosteneinsparungsprogramm gestartet.

13. Bahnnetzausbau verzögert sich

Der Ausbau des Schweizer Schienennetzes läuft langsamer als geplant. Der Ausbauschritt 2025, mit dem vor allem auf der Ost-West-Achse Engpässe behoben werden sollen, dürfte sich laut Bundesamt für Verkehr (BAV) verzögern.

Es sei absehbar, dass nicht alle Projekte wie vorgesehen bis 2025 umgesetzt werden könnten, teilte das BAV am 5. April 2016 mit. Wegen der komplexen Situation in den grossen Bahnhöfen könnten besonders die Ausbauten in Genf, Bern und Basel nicht termingerecht umgesetzt werden. Die Inbetriebnahme bei diesen Projekten könnte sich um bis zu sechs Jahre verzögern, wie das BAV im ersten Standbericht zum Ausbauschritt 2025 festhält.

Als Gründe werden die vielen Bauphasen und Schnittstellen zu anderen Projekten genannt. Zudem dürften die Kosten für den Ausbauschritt 2025 höher ausfallen als geplant. Das Parlament hatte für die rund 60 Projekte 6,4 Milliarden Franken bewilligt. Laut BAV zeichnen sich nun Mehrkosten von rund 380 Millionen Franken ab. Dabei handle es sich erst um eine Schätzung. Da noch nicht alle Projekte im Detail geplant sind, kann das BAV noch keine verbindliche Kostenprognose aufstellen. (sda)

14. Bahnfahren häufig billiger als Fliegen

Fluggesellschaften wie EasyJet oder Ryanair werben auf ihren Websites gerne mit Flügen zu Billigtarifen — Preise unter 20 Euro sind keine Seltenheit. Eine Untersuchung der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) zeigt nun aber, dass die Bahn auf sehr vielen Strecken die preisgünstigere Alternative ist.

„Die Bahn schneidet im Preisvergleich besser ab als das Flugzeug, aber niemand weiss es“, sagt Thomas Sauter-Servaes, Leiter Studiengang Verkehrssysteme. Die Wissenschaftler verglichen in der vom internationalen Verband der Eisenbahnen in Auftrag gegebenen Studie nationale und grenzüberschreitende Strecken in Europa. Darunter finden sich vor allem Verbindungen zwischen den grösseren Städten, etwa Lyon-Paris oder Berlin-Frankfurt, aber auch internationale Linien wie London-Brüssel oder München-Wien. In 82 Prozent aller untersuchten Fälle waren Bahnverbindungen günstiger als Flüge. Im Schnitt liessen sich 37 Prozent einsparen.



Auf der Strecke Frankfurt-Hamburg beispielsweise konnten Geschäftsreisende mit dem Zug bis zu 214 Euro sparen. Bei den internationalen Verbindungen kamen die Forscher auf einen durchschnittlichen Flugticketpreis von 214 Euro. Bahnbillette kosteten im Vergleich nur 146 Euro pro Person - 32 Prozent weniger.

Spitzenreiter ist die SNCF. In 96 Prozent aller Fälle war es günstiger, die Strecke mit der französischen Staatsbahn anstatt im Flugzeug zurückzulegen. Die deutschen und italienischen Bahnunternehmen waren in fast 80 Prozent der Fälle günstiger als die fliegende Konkurrenz. Eine weitere Arbeit analysierte fünf internationale Strecken ab der Schweiz nämlich Paris-Genf/Zürich sowie von Zürich nach Frankfurt, Stuttgart und München. Der Zug war hier in 80 Prozent aller Fälle günstiger.

Die Bahnunternehmen versagen beim Marketing

Der Vergleich beschränkt sich auf Verbindungen, bei denen die Reise mit Zug oder Flugzeug ungefähr gleich lang dauert. Die Studie vergleicht dabei die realen Reisedauern. So wird die Zeit für den Weg von Start und Ziel zum Zug und zum Flugzeug eingerechnet. Diese zusätzliche Zeit ist bei Flugverbindungen deutlich höher, weil die Passagiere länger zum Flughafen reisen und dort aufwendige Sicherheitskontrollen absolvieren müssen.

Die Forscher haben für die Studie Hunderte von Reisen gebucht; dabei versetzten sie sich in die Rolle von drei typischen Nutzergruppen – Familien in den Ferien, Geschäftsreisende sowie Paare, die ein Wochenende in einer anderen Stadt verbringen wollen.

Am grössten war der Preisvorsprung der Bahn bei kurzfristig gebuchten Ferienreisen. Geschäftsreisen und Wochenendausflüge brachten geringere, gemäss der Studie aber immer noch erhebliche Einsparungen. Die Fluggesellschaften waren nur bei einzelnen Verbindungen preisgünstiger, etwa auf der «Rennstrecke» London-Paris. Dort herrscht zwischen den Fluggesellschaften ein intensiver Wettbewerb.

Doch warum ist der Preisvorteil der Bahnen so wenig bekannt? Jeannine Pilloud, Chefin Personenverkehr SBB, zeigt sich selbstkritisch. *«Die Bahnunternehmen hatten im Marketing nicht gut gearbeitet»*. Studienautor Thomas Sauter-Servaes bestätigt, dass die Fluggesellschaften im Preismarketing sehr erfolgreich sind. Dies hat die Branche allerdings mit zweifelhaften Mitteln erreicht. Die Buchungsportale für Flüge sind laut Sauter-Servaes oft „intransparent und unfair“. So müsse etwa Gepäck extra gebucht und bezahlt werden, oder die Bezahlung mit bestimmten Kreditkarten sei kostenpflichtig. Die Flugportale gaukelten so niedrige Preise vor. Bis zum Ende des Buchungsprozesses lagen diese aber nicht selten 40 Prozent oder mehr über dem ersten inserierten Angebot. Ein weiteres Problem der Bahnen ist, laut Jeannine Pilloud, dass grenzüberschreitende Zugreisen noch nicht so einfach buchbar sind wie Flüge. Pilloud erwartet dank der Einführung einer neuen Software im öffentlichen Verkehr auf Ende Jahr aber eine deutliche Verbesserung der Buchungsmöglichkeiten. *„Längerfristig müssen die Bahnen aber mehr unternehmen“*, sagt sie - zum Beispiel eine Art „Comparis für Europareisen“ schaffen. So werde ein transparenter Preisvergleich inklusive tatsächlicher Reisezeit möglich.

Warum bieten Webportale der Bahnen keine Flugreisen an?

Sauter-Servaes empfiehlt den Bahnen, ihre Verbindungen auf bekannten Portalen wie Ebookers anzubieten. Noch besser wäre es, eigene Websites aufzubauen. Diese sollten den Preisvorteil der Bahn und die reale Reisezeit — also inklusive der Prozesszeiten am Flughafen — aufzeigen. Die Portale der Bahnen sollten sich nicht auf Bahnbillette beschränken, sondern auch Flugtickets anbieten. *„Wenn der Kunde dann trotzdem den Flug bucht, bleibt dem Bahnunternehmen immerhin die Provision.“* In der Studie wurden auch Fernbuslinien analysiert. Diese unterboten die Preise von Flugzeug und Zug meist nochmals sehr deutlich. Der Bus braucht laut Sauter-Servaes *„üblicherweise deutlich länger, weshalb er qualitativ nicht mit Zug oder Flugzeug mithalten könne.“*

15. Südostbahn entwickelt revolutionäres Ticketsystem

Die Südostbahn (SOB) plant ein neues Billettsystem für die Schweiz. Ende Jahr will sie eine sogenannte integrierte Mobilitätsplattform aufschalten. Der Clou an der Website ist, dass sich mit ihr nicht nur OV-Tickets für die ganze Schweiz buchen lassen, sondern eine breite Palette unterschiedlicher Transportmittel. Laut SOB-Chef Thomas Kuchler lassen sich Leihwagen, der Fahrdienst Uber, Taxis, Flüge oder ganze Reisen inklusive Hotel buchen. Gespräche mit entsprechenden Anbietern liefen, diese zeigten sich interessiert. Das Softwaresystem stammt vom Industriekonzern Siemens. „Ziel ist, dass die Konsumenten bei uns ihre gesamte Reise buchen können, unabhängig vom Transportmittel“, sagt Kuchler.

Falls die Plattform zum Erfolg wird, soll sie in eine eigene Gesellschaft ausgelagert werden. Die 200 öffentlichen Verkehrsunternehmen arbeiten seit langem an neuen digitalen Billettsystem. Hinter den Kulissen herrscht jedoch Streit über den einzuschlagenden Weg.

Laut Kuchler muss die Branche bei der Digitalisierung viel schneller handeln. Sie müsse eine eigene Lösung auf den Markt bringen, bevor der Bund ihr Monopol für den Verkauf von Billets aufhebe. Sonst würden die Schweizer Transportunternehmen das lukrative Geschäft an Internetgiganten wie Google oder andere ausländische Anbieter verlieren.

16. Schwierige Zeiten für die Pensionskassen

Mageres Jahr 2015

Die extrem tiefen – bis negativen – Zinsen machen es für die Pensionskassen schwierig, die notwendigen Renditen für die Erfüllung der mittel- bis langfristigen Leistungsversprechen zu erzielen. Die Performance der Pensionskassen in der Schweiz betrug 2015 nur 0,7 Prozent. Dies ist weniger als der Mindestzins, den sie ihren Versicherten gutschreiben müssen und liegt zudem auch unterhalb der notwendigen Sollrenditen, die die Kassen benötigen, um ihre langfristigen Verpflichtungen zu erfüllen.

Bei der Pensionskasse des Bundes PUBLICA war, abgesehen von den Vorsorgewerken der Rentenbeziehenden, vorwiegend eine negative Performance zu verzeichnen. Die Nettorendite des Anlagevermögens (32,1 Mia.) der 14 offenen Vorsorgewerke betrug 2015 durchschnittlich -2,5 Prozent, Der durchschnittliche Deckungsgrad der offenen Vorsorgewerke lag Ende Jahr schätzungsweise bei 99 Prozent.

Kontroverse um den Kapitalbezug bei den Pensionskassen



Im Vorsorgewerk Bund «Publica» können beim Altersrücktritt bis zu 50 Prozent der Summe aus dem Altersguthaben als einmalige Kapitalabfindung bezogen werden. Wünscht die versicherte Person bei Altersrücktritt mehr als die 50 Prozent als einmalige Kapitalabfindung zu beziehen, so muss die Meldung zum Bezug dieser Kapitalabfindung spätestens ein Jahr vor dem Altersrücktritt schriftlich bei PUBLICA eingegangen sein. Die maximal mögliche Höhe der Kapitalabfindung beträgt 100 Prozent des beim Altersrücktritt vorhandenen Guthabens. Im Jahre 2014 wurden 1271

Millionen Franken als Altersrenten und 115 Millionen Franken als Kapitalleistungen bei Pensionierungen ausgerichtet. PUBLICA ist eine Pensionskasse mit einem hohen Anteil an überobligatorischen Leistungen (über 75 %).

Beschränkung der Kapitalbezüge in der beruflichen Vorsorge?

Leistungen der zweiten Säule werden normalerweise in Rentenform ausgerichtet. Wer sein Altersguthaben ganz oder teilweise als Kapitalabfindung bezogen hat, erhält keine oder nur eine gekürzte Rente. Um zu verhindern, dass solche Personen später auf Ergänzungsleistungen zur AHV angewiesen sind, schlug das Eidg. Departement des Innern vor, den Kapitalbezug in der beruflichen Vorsorge zu beschränken. Die interessierten Kreise konnten bis zum 18. März zu den Vorschlägen Stellung nehmen.

Variante 1 sah vor, dass für den obligatorischen Teil der beruflichen Vorsorge ein Kapitalbezug ausgeschlossen wird. Dieser Teil der beruflichen Vorsorge darf ausschliesslich als Rente bezogen werden. Diese Variante wurde mit folgendem Beispiel erläutert: anstelle Kapitalbezuges von 299'000 Franken ist eine jährliche Altersrente von 20'375 Franken zu beziehen. Variante 2 ging weniger weit, indem nur für 50 Prozent des obligatorischen Teils ein Kapitalbezug ausgeschlossen wird.

Kapitalbezüge sind für die Pensionskasse eine Entlastung

Die Verwaltung einer Rente ist teurer als eine einmalige Kapitalauszahlung. Wer 100 Prozent des Guthabens bezieht, übernimmt alle Risiken, die sonst bei der Pensionskasse verbleiben: insbesondere das Anlagerisiko und das Langlebighkeitsrisiko.

Verpflichtung zu einem hohen Kapitalbezug

Schlagzeilen machte im Februar die Pensionskasse der Credit Suisse. Die tiefen Zinsen, die tiefen Erwartungen an die Rendite an den Kapitalmärkten und die kontinuierliche steigende Lebenserwartung haben diese Pensionskasse zu radikalen Massnahmen veranlasst. Neben einer starken Senkung der Umwandlungssätze wird die maximale Altersrente beschränkt: sie beträgt höchstens 98'700 Franken. Angespartes Alterskapital, das nicht zur Finanzierung der maximalen Altersrente benötigt wird, zahlt die Pensionskasse als einmalige Kapitalabfindung automatisch aus. Für die Pensionskasse verschwinden hohe Rentenverpflichtungen aus ihrer Bilanz. Und gutverdienende Kader haben bei der Pensionierung zu überlegen, wie sie das ausbezahlte Kapital anlegen.

Abwärtsspirale in den Reglementen der Pensionskassen

In den letzten Jahren sind – wegen der steigenden Lebenserwartung und der anhaltend sehr tiefen Zinsen – bei den öffentlichen, dem Bund nahestehenden Pensionskassen die Umwandlungssätze gesenkt worden. Der Umwandlungssatz bildet die Brücke, die vom angesparten Vorsorgekapital zur Rente führt: er bestimmt die Höhe der künftigen Renten. Jede Senkung des Umwandlungssatzes bewirkt Leistungseinbussen, d.h. tiefere Renten. Auch der technische Zinssatz – zur Verzinsung des Alterskapitals der Rentenbeziehenden – wurde überall nach unten angepasst. Er widerspiegelt die langfristigen Erwartungen an die Rendite. Beide Massnahmen sind schmerzhaft für die Angestellten und ziehen hohe Kostenfolgen nach sich.

Leitwerte bundesnaher PKs am 1. Januar 2016 (Rücktrittsalter 65)

Umwandlungssatz	Stand der technischen Zinssätze
<ul style="list-style-type: none"> ▪ PUBLICA: 5,65 Prozent ▪ RUAG: 5,8 Prozent ▪ Swisscom: 6,11 Prozent ▪ Post: 5,35 Prozent ▪ SBB: 5,22 Prozent. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PUBLICA: 2,75 Prozent ▪ RUAG: 2,5 Prozent ▪ Swisscom: 2,75 Prozent ▪ Post: 2,25 Prozent ▪ SBB: 2,5 Prozent.

17. Spezialangebot MAMMUT – lassen Sie sich überraschen

GOTTHARD 2016: NEAT WANDER- UND GLETSCHERTREKKING mit MAMMUT Alpine School

Am 1. Juni 2016 wird der Gotthard-Basistunnel offiziell eröffnet – nach 17 Jahren Bauzeit. Ein Meilenstein im Tunnelbau, ein Meisterwerk, erschaffen von vielen starken Händen und gescheiterten Köpfen.

Zur Feier dieses historischen Geschehens wandert die Mammut Alpine School auf einem 5-tägigen Trekking der NEAT-Strecke nach, hoch über dem Tunnel, in der wunderschönen Gebirgslandschaft des Gotthardmassivs.

Seien Sie dabei und entdecken Sie neben der eindrücklichen Bergwelt und den gemütlichen Berghütten spannende Fakten zum NEAT-Bau!

Wir freuen uns, in Zusammenarbeit mit MAMMUT Alpine School die „Spezialangebote Gotthard“ anbieten zu können. Details folgen Ende April, zusammen mit der +Aktion 1'555+ des KVÖV. Lassen Sie sich überraschen!



Unser Partner:

<http://alpineschool.mammut.ch>



MAMMUT[®]
ALPINESCHOOL

18. Neues Produkt unseres Partners KPT: SICURANTA



Sicuranta – die Aufnahmegarantie

Investieren Sie jetzt für mehr Dienstleistungen und Komfort in der Zukunft: Mit Sicuranta sichern Sie sich für wenig Geld die halbprivate oder private Abteilung der Spitalkostenversicherung.

Wer noch in der Ausbildung ist, gerade eine Familie gründet oder längere Reisen plant, möchte die Kosten für die Krankenkasse möglichst tief halten. Ein paar Jahre später sieht das aber vielleicht schon ganz anders aus.

Investition in die Zukunft

Die KPT bietet Ihnen die Möglichkeit einer Aufnahmegarantie in die halbprivate oder private Abteilung der Spitalkostenversicherung: Sicuranta.

So funktioniert Sicuranta

Sie schliessen heute Sicuranta ab, wie bei Zusatzversicherungen üblich mit einer Gesundheitsprüfung, und wählen eine Vertragsdauer. Sie sichern sich damit für wenig Geld den späteren Zugang zu mehr Leistungen und Komfort. Nach Ablauf der Sicuranta-Vertragsdauer treten Sie ohne Gesundheitsprüfung direkt in die garantierte Spitalkostenversicherung ein.

Das Sicuranta-Paket Ihrer Wahl

Stellen Sie das Sicuranta-Paket Ihren Bedürfnissen und Ihrer Lebenssituation entsprechend zusammen. Wählen Sie die Spitalkostenversicherung Halbprivat, Privat oder Privat Welt und eine Vertragsdauer von 5, 10, 15 oder 20 Jahren. Haben Sie Fragen zu Sicuranta? Lassen Sie sich unverbindlich beraten – wir sind gerne für Sie da.

Profitieren Sie vom Kollektivrabatt der KPT

Als Mitglied von KVöV erhalten Sie bei der Krankenkasse KPT Zusatzversicherungen zu besonders attraktiven Preisen. Insgesamt winken Ihnen mehr als 20 % Rabatt. Lassen Sie sich persönlich und unverbindlich beraten: Kundendienst KPT, Telefon 058 310 91 11 oder berechnen Sie schnell und einfach Ihre Prämie:
<https://kollektiv.kpt.ch/kvoev-actp/de>

19. Unser Kontakt und wichtige Informationen

Kontakte	KVÖV, Postfach 457, 3001 Bern info@kvoev-actp.ch	Website www.kvoev.ch Deutsch www.actp.ch Französisch
Auskünfte	Geschäftsstelle KVÖV, Tel. 079 223 05 25, Email info@kvoev-actp.ch Rechtsfragen Tel. 044 360 11 11, Email recht@angestellte.ch	
Mutationen	Bitte teilen Sie uns Adressänderung, Pensionierung, Austritt umgehend mit. Am einfachsten nutzen Sie den Button auf dem Internet dazu. Oder Sie senden uns Ihre Mitteilung per Post an KVÖV, Postfach 457, 3001 Bern oder per Email an info@kvoev-actp.ch	
Austritt aus dem KVÖV	Bitte beachten Sie, dass der Austritt aus dem KVÖV auch den Wegfall von Dienstleistungen und den damit verbundenen Vergünstigungen / Rabatten (z.B. KPT, Zurich Connect, Multi-Rechtsschutz, etc.) zur Folge hat.	
Pensionierung	Wussten Sie schon, dass Sie alle Vorteile der Mitgliedschaft auch als Pensionierter behalten können – und das bei einem reduzierten Mitgliederbeitrag von nur noch Fr. 66 pro Jahr? Das entspricht pro Monat noch etwa dem Preis einer guten Tasse Kaffee!	

20. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum

Herausgeber Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Postfach 457, 3000 Bern 7	Publikation und Mailversand der Online-Version dieXperten GmbH, 8812 Horgen
Redaktion Heinz Wiggenhauser Leiter Marketing und Kommunikation info@kvoev-actp.ch	Druck und Versand der gedruckten Version Eigenleistung KVÖV
Layout Heinz Wiggenhauser	Redaktionsadresse Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV Postfach 457, 3000 Bern 7 info@kvoev-actp.ch
Fotos Hans Schwab, KVÖV	

Erscheint 6 mal pro Jahr, zweimonatlich