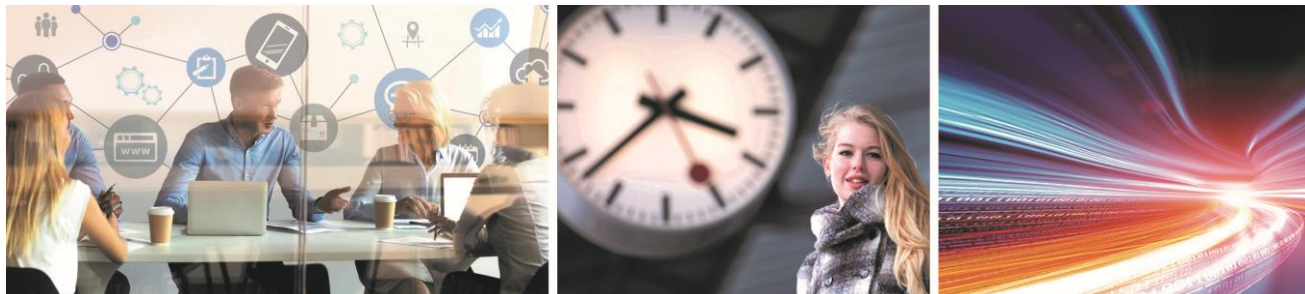


Bulletin
Nr. 103 | Jul - Aug 2022

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



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe:

- ❑ Sparmassnahmen SBB
- ❑ BLS: Neues Lohnsystem Kader
- ❑ Verlängerung strat. Ziele SBB AG

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV · Postfach · 3001 Bern
Telefon: 079 223 05 25 · E-Mail: info@kvoev-actp.ch · Internet: www.kvoev.ch

Ihre Ansprechpersonen im Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentralvorstand 2022 - 2024	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Mitgliederwerbung	Marco Böttrich	marco.boettrich@bav.admin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Projekte	Toni Büchler	info@tonibuechler.ch
	Arbeitsverträge nach OR	Marionna Lutz	marionna.lutz@bav.admin.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter Gdl	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
Präsidenten Regionalgruppen	<i>Mittelland / Jura</i>	<i>Marionna Lutz</i>	marionna.lutz@bav.admin.ch
	<i>Suisse Romande / Valais</i>	<i>Michel Mermoud</i>	michel.mermoud@sbb.ch
	<i>Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin</i>	<i>Heinz Inderbitzin</i>	heinz.inderbitzin@sbb.ch
	<i>Zürich / Ostschweiz</i>	<i>Markus Spühler</i>	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen, geschätzte Kollegen

Führungstalente

Führungspersonen sind kommunikativ, nicht extrovertiert jahrelang hiess es, introvertierte Menschen hätten einen Nachteil in Führungspositionen. Eine neue Studie widerspricht dieser These mit der Korrektur, dass nicht Extrovertiertheit, sondern kommunikative Stärken Führungstalent ausmachen.

«Jawohl, Menschen mit herausragenden kommunikativen Fähigkeiten haben einen Führungsvorteil», so James Lemoine, Associate Professor of Organization and Human Resources an der University at Buffalo School of Management und Co-Autor einer neuen Studie, die vor Kurzem im Journal of Applied Psychology erschienen ist. «Allerdings ist es nicht die Extrovertiertheit, die dabei wichtig ist, denn extrovertierte Menschen sind nicht unbedingt besser in der zwischenmenschlichen Kommunikation als Intro- oder Ambivertierte.» Damit widersprechen die Autoren der Studie laut Forbes der hartnäckigen These, wonach Menschen, die leicht aus sich herausgehen, leicht Kontakt finden und mit anderen ins Gespräch kommen, die besseren Führungspersonen sind – oder vielmehr dass die, welche es nicht tun, grundsätzlich in Führungsaufgaben Nachteile hätten.

Um die Theorie zu erproben, rekrutierten die Forscher über 400 Studierende für eine Studie zur Entscheidungsfindung in Gruppen. Die Teilnehmenden wurden in kleinere Gruppen aufgeteilt und gebeten, verschiedene Initiativen eines fiktiven Unternehmens zu prüfen und zu bewerten. Dazu wurden sie angehalten, die Vor- und Nachteile der Vorschläge in der Gruppe zu besprechen und danach individuell zu beurteilen. Gemäss dem Artikel in Forbes bewerteten sich die Diskussionsteilnehmer nach den Gesprächen gegenseitig anhand eines Massstabes für Führungspotenzial (im Sinne von Fragen wie «Inwieweit haben Sie sich bei der Führung auf XY verlassen?» 1 = überhaupt nicht; 5 = in hohem Grad). Gleichzeitig erfassten die Teilnehmenden ihre Peers in einer Skala zur Beurteilung der extrovertierten Persönlichkeitseigenschaften. Ausserdem analysierten die Forscher die Gesprächsverläufe, die auf Video aufgezeichnet worden waren. Die Ergebnisse zeigten die erwähnten Resultate, dass die Kommunikation und nicht die Extrovertiertheit der Schlüsselfaktor für die Wahrnehmung des Führungspotenzials war – und dass Extrovertierte nicht besser in der Lage waren, in einer Gruppe zu kommunizieren, als Introvertierte.

Wechsel im Zentralvorstand

Mit Datum der DV 2022 tritt **Stefan Hess** als Mitglied des Zentralvorstandes zurück. Wir danken ihm für seinen langjährigen Einsatz in verschiedenen Chargen zum Wohle des Kaderverbandes. Für seine Zukunft wünschen wir ihm alles Gute und beste Gesundheit. Er wird dem KVÖV weiterhin als Delegierter der Regionalgruppe Zürich / Ostschweiz zur Verfügung stehen.

Mit gleichem Datum stösst **Toni Büchler** zum Zentralvorstand. Toni übernimmt und leitet das neue Ressort «Projekte». Wir freuen uns auf die erfolgreiche Zusammenarbeit. Herzlich willkommen, Toni!

Mitgliederwerbung

Euch allen ein sehr grosses und herzliches Dankeschön. Euer Einsatz hat sich wieder gelohnt. Wir konnten wieder viele Neumitglieder im KVÖV begrüßen. Das macht Freude und begeistert. Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie weiter mit. Rekrutierung von Neumitgliedern ist eine Daueraufgabe. Wir können sie nur gemeinsam angehen.

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

Der Kaderverband will bei den Neueintritten gegenüber 2021 nochmals steigern. Zu den Massnahmen, die dazu beitragen sollen, gehören die Stärkung des Netzes sowie Netzwerkanlässe über den Mittag (Mittagsanlässe). Handeln ist entscheidend.



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

Markus Spühler, Präsident KVöV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Ausblick auf weitere Anlässe 2022	5
2. Einblicke in die Sicherheitslage im ÖV – DV-Anlass 2022	5
3. Ein Blick hinter die Kulissen der TPF.....	6
4. «Mitglieder werben Mitglieder»: Herzlichen Dank an alle.....	7
5. Sparmassnahmen bei SBB AG	7
6. SBB Cargo International: Neuer GAV gilt ab 1. Januar 2023	9
7. SBB Cargo: Neues Berufsbild Lokpersonal.....	9
8. BLS: Neues Lohnsystem für Kader	10
9. Wechsel in der Leitung «Ombudsstelle SBB».....	11
10. BLS AG – Lötschberg-Basistunnel	11
11. SBB baut Industriewerk in Yverdon aus	12
12. SBB Personenverkehr – Zukünftige Lokpersonalausbildung.....	13
13. BLS – SBB: Klärung Zuständigkeiten Infrastruktur	13
14. Fünfpunkteplan: Grundlage für Ausbau des Bahnknotens Basel.....	13
15. RhB: Chur West – Bahnhof statt Haltestelle	15
16. Bundesrat: Nächste Schritte zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	16
17. Bundesrat verlängert die strategischen Ziele für die SBB um ein Jahr	17
18. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität».....	18
19. Dienstleistungen des KVöV für Mitglieder – Geld wert.....	19
20. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs	20

1. Ausblick auf weitere Anlässe 2022



Pensionierten-Anlass 2022

Die Vorbereitungen unter der Führung von Hans Schwab, Vizepräsident KVÖV, für den diesjährigen Anlass sind angelaufen.

Weitere Details folgen.

Donnerstag, 27. Oktober
2022



Nationaler Anlass CH-2 / 2022: «Lieferketten»

Engpässe bei Lieferketten sind in aller Munde. Wie sieht es bei SBB Personenverkehr aus?

Referent: **Daniel Moraschetti**, Leiter Unterhalt, Reparatur und Überholung Rollmaterial SBB Personenverkehr.

Weitere Details folgen.

Mittwoch, 2. November
2022

Bern, WylerPark SBB

Reservieren Sie sich die Daten bereits vor!

Weitere Informationen und die Anmeldemöglichkeit zu diesen Anlässen folgen, resp. sind wie üblich auf unserer Website unter «Anlässe» zu finden: <https://kvoev-actp.ch/anlaesse/>.

2. Einblicke in die Sicherheitslage im ÖV – DV-Anlass 2022

Im Anschluss an die Delegiertenversammlung vom 11. Mai 2022 konnten sich die Gäste ein Bild der aktuellen Sicherheitslage im öffentlichen Verkehr machen. Michael Perler, Leiter Security und TPO der SBB referiert gleichermassen spannend und lehrreich zum Thema «Herausforderung Sicherheit».

Sicherheit gewährleisten und verbessern, Straftaten verhindern, unerwünschte Situationen vermeiden: Dafür setzt sich der Bereich Security & Transportpolizei der SBB ein. Dies sowohl für Fahrgäste in den Zügen, für die Kunden in den Bahnhöfen, als auch für die Mitarbeitenden der Transportunternehmen.

Die Aufgaben und Kompetenzen der Sicherheitsorgane sind im Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST) und der entsprechenden Verordnung (VST) geregelt.

Die Transportpolizei der SBB wurde 2002 gegründet und umfasst heute ein Corps von rund 200 Mitarbeitenden. 2019 wurde die Führung der TPO und der Bereich Öffentliche Sicherheit in der



Organisation Security und TPO zusammengefasst, deren Leitung Michael Perler übernahm. Hauptsächlich sichtbar sind die uniformierten Angehörigen der TPO. Im Hintergrund wirken die Mitarbeitenden der Corporate Security Organisation. Zugenommen haben dort die Aufgaben im Bereich Dokumentenfälschungen. Primär analysieren sie laufend die Sicherheitslage, definieren Massnahmen und sorgen für die Einhaltung der vom SBB Konzern vorgebenden Sicherheits-Standards. Sie organisieren nach wie vor Präventionsmassnahmen, zu der auch der legendäre Schulzug gehört.

Die gesellschaftliche Entwicklung macht auch bei den ÖV-Kunden nicht halt. Aktuelle Herausforderungen für die TPO sind der Trend zur 24-Stunden-Gesellschaft, die Individualisierung mit der «Ich-AG» im Vordergrund, die Zunahme der Gewaltbereitschaft und die sinkenden Hemmschwellen allgemein.

Die TPO meistert diese Aufgaben aber generell gut. Das bestätigen die regelmässig von der ETH Zürich durchgeführten Sicherheitsstudien. Insgesamt ist die TPO gut aufgestellt und ein anerkannter Partner in der Polizeilandschaft Schweiz

Auf unserer Website finden Sie [*einige Stimmungsbilder vom Anlass.*](#)

3. Ein Blick hinter die Kulissen der TPF

Unter der Führung von Serge Collaud, Generaldirektor der Transports Publics Fribourgeois (TPF) konnten die Mitglieder der Regionalgruppe Suisse romande / Valais, zusammen mit Kollegen der RG Mittelland / Jura sowie einzelnen Mitgliedern aus Zürich, hinter die Kulissen des neuen und modernen Erhaltungs- und Betriebszentrums dieser supraregionalen Verkehrsunternehmung besichtigen.



Generaldirektor S. Collaud persönlich leitete die Führung.

Im Rahmen ihres ersten gemeinsamen Anlasses 2022 konnten die Regionalgruppen Mittelland / Jura und Suisse Romande / Valais des Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV das neue [*#tpf*](#)-Zentrum in Givisiez unter der Führung des Generaldirektors und des Stabschefs besichtigen. Modernität, Hochtechnologie, Effizienz, aber auch Sicherheit und Nachhaltigkeit im Dienste der Mobilität sind die Schlagworte, um diese moderne Infrastruktur zu beschreiben, wo wir für einmal hinter die Kulissen blicken durften.

Nach Monaten mit wenig physischen Kontakten aufgrund der Corona-Einschränkungen war es ein langersehntes Vergnügen für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, bei einem Apéro riche die persönlichen Beziehungen wieder zu erneuern und zu verstärken.

Ein herzliches Dankeschön an Serge Collaud sowie Michel Birnbaum für ihren Empfang, die Führung und den Apéro riche, und viel Erfolg der [#tpf](#) in ihrem Bestreben, nicht nur die Freiburger, sondern auch die Romands und Berner effizient und nachhaltig zu befördern. Weitere Stimmungsbilder finden Sie [in unserer Fotogalerie](#) auf unserer Website

4. «Mitglieder werben Mitglieder»: Herzlichen Dank an alle

Ende Juni ging unsere diesjährige «MwM»-Aktion zu Ende. Wir versprochen ein Win-win: Eine Werbepremie all jenen Mitgliedern, die erfolgreich neue Mitglieder werben, und die Vorteile der Mitgliedschaft für alle neuen Mitglieder.



Zuerst herzlichen Dank all jenen, die ein oder sogar mehrere neue Mitglieder erfolgreich geworben haben. Wir können es nicht oft genug wiederholen: Je mehr Mitglieder wir haben, desto besser ist unsere Stimme in den Unternehmen zu vernehmen.

Das Echo war beim Start der Werbeaktion Ende März zwar etwas verhalten, langsam aber kam die Aktion in Fahrt, und bei Abschluss erreichten wir wieder ähnliche Zuwachszahlen wie in früheren Jahren. Insgesamt sind wir mit dem Ergebnis zufrieden.

Inzwischen ist die Auszahlung der Prämien an alle erfolgreichen Werberinnen und Werber abgeschlossen.

Bis bald und – «Nach der Werbeaktion ist vor der (nächsten) Werbeaktion!»

5. Sparmassnahmen bei SBB AG

Die SBB-Leitung hat Ende April den Sozialpartnern Sparmassnahmen vorgestellt, die sich direkt auf die Mitarbeitenden von SBB und SBB Cargo auswirken werden. Die Gespräche zwischen den Sozialpartnern sind angelaufen. Hier weitere Details zu den vorgeschlagenen Massnahme.

Für die Verhandlungsgemeinschaft (VG) der vier Personalorganisationen bei der SBB –SEV, VSLF, transfair und Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV sind die angekündigten Sparmassnahmen in dieser Form nicht akzeptabel. Nach mehr als zwei Jahren Pandemie sendet die SBB ein sehr negatives Signal an ihre Mitarbeitenden, die während der Pandemie den öffentlichen Verkehr aufrecht erhalten haben.

Vorgesehene Sparmassnahmen SBB

Die **Abschaffung der Berufsinvalidität** ist eine der drei von der SBB geplanten Sparmassnahmen. Der Grundsatz der Berufsinvalidität ist im Gesamtarbeitsvertrag enthalten, aber ihre Umsetzung ist in einer Vereinbarung zwischen der SBB und der Pensionskasse geregelt.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB sind bei der Pensionskasse SBB gegen Berufsinvalidität versichert. Berufsinvalidität liegt vor, wenn der/die aktiv Versicherte aus gesundheitlichen Gründen für die bisherige oder für eine andere zumutbare Beschäftigung nicht mehr tauglich ist und keinen Anspruch auf eine ganze Rente der Invalidenversicherung IV hat. Berufsinvalidität bedeutet 60 Prozent des versicherten Lohns bis zum Erreichen des Rentenalters. Es kommt eine AHV-Überbrückungsrente von 90 Prozent der AHV-Maximalrente hinzu. Nicht alle haben darauf Anspruch. Die betroffene Person durchläuft zuerst während zwei Jahren die Phase der beruflichen Wiedereingliederung der SBB. Wenn keine Anstellung möglich ist, folgt die Berufsinvalidität, wenn die Person über 50 Jahre alt ist und 10 Jahre Beiträge in die Pensionskasse einbezahlt hat. Die Berufsinvalidität ist gedacht als Lösung für Personen, die einen Monopolberuf ausüben und deren Wiedereingliederung ins Berufsleben –auch ausserhalb der SBB– schwierig bis unmöglich ist.

Sparen will die SBB-Leitung zudem bei den **Risikobeiträgen an die Pensionskasse**. Zudem will die Leitung auch den **Personalbeitrag an die Krankheitskosten** erhöhen.

Die Tabelle zeigt die von der SBB angedachten Massnahmen mit ihren Auswirkungen auf die Mitarbeitenden im Überblick:

1) Aufteilung der Risikoprämien in der PK SBB

aktuell Aufteilung Prämien bisher		von SBB angedacht Aufteilung Prämien neu		Auswirkung für Mitarbeitende	Finanzielle Auswirkung für SBB
SBB 75% = 1.5% BL*	Mitarbeitende 25% = 0.5% BL*	SBB 50% = 1.0% BL*	Mitarbeitende 50% = 1.0% BL*	Zusätzlicher Abzug von 0.5% des Bruttolohns	Einsparung CHF 8 Mio. / Jahr

2) Aufhebung der «Medizinischen Berufsinvalidität»

aktuell	von SBB angedacht	Auswirkung für Mitarbeitende	Finanzielle Auswirkung für SBB
Leistungen bis Pensionierung unter bestimmten Bedingungen	ersatzlose Streichung	Schutz fällt komplett weg	Einsparung CHF 8 Mio. / Jahr

3) Beteiligung an den krankheitsbedingten Fehltagekosten

aktuell Aufteilung Prämien bisher		von SBB angedacht Aufteilung Prämien neu		Auswirkung für Mitarbeitende	Finanzielle Auswirkung für SBB
SBB = 75% = 0.9% BL	Mitarbeitende = 25% = 0.3% BL	SBB = 60% = 1.0% BL	Mitarbeitende = 40% = 0.7% BL	Zusätzlicher Abzug von 0.4% des Bruttolohns	Einsparung CHF 12.5 Mio. / Jahr
Kosten gesamt 1.2% BL		Erhöhung Abzüge von 1.2% auf 1.7%			

*BL = Bruttolohn

Die Auswirkungen auf die Mitarbeitenden (gelb unterlegt) sind klar: Die Kaufkraft der Mitarbeitenden nimmt ab, wir geschmälert, obwohl die Lebenskosten ständig steigen. Zudem

verknüpft die Leitung der SBB eine Einigung zu den 3 genannten Massnahmen mit den Gesprächen zu Salär und Lohn 2023.

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs wird laufend über den Fortschritt informieren.

Der KVöV meint:

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs ist überrascht, wie weit die SBB bei den angekündigten personalrelevanten Sparmassnahmen gehen will. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖV und insbesondere auf die SBB sind bekannt und unbestritten, ebenso die Erwartungen des Bundes, dass die Verschuldung der SBB reduziert werden muss. Trotzdem sind wir der Meinung, dass die angedachten Sparmassnahmen zulasten der SBB-Mitarbeitenden in dieser Form nicht akzeptabel sind.

6. SBB Cargo International: Neuer GAV gilt ab 1. Januar 2023

Der letztes Jahr verhandelte neue GAV SBB Cargo International tritt nun per 1. Januar 2023 in Kraft. Er enthält die Anpassungen und Verbesserungen, wie ihn die Verhandlungsgemeinschaft VG Ende letzten Jahres in einem Beschlussprotokoll festgehalten hat.

Der neue GAV ist eine Weiterentwicklung des aktuellen GAVs, mit punktuellen Verbesserungen – auch für das Kader, z.B. Anhebung der Lohnspektren und neue Zukunftsmodelle, die noch im Jahr 2022 detailliert werden müssen.

Darauf haben sich der Kaderverband KVöV, SEV und der Transfair am 25. Mai 2022 mit der Unternehmensleitung von SBB Cargo International geeinigt. Der VSLF dagegen lehnt **leider** das Verhandlungsergebnis ab und wird ab 1. Januar 2023 nicht mehr Sozialpartner bei SBB Cargo International sein.

7. SBB Cargo: Neues Berufsbild Lokpersonal

Letztes Jahr hat SBB Cargo AG die Berufsbilder der Regionen überarbeitet, die Stellenbeschreibungen aller Funktionen analysiert und mit den zukünftigen Anforderungen –auch innerhalb der SBB– verglichen. Im Fokus der Überarbeitung der Berufsbilder standen neue Technologien, die damit verbundenen Ausbildungen sowie Aufgaben, die entweder neu dazukommen oder die sich verändern.

Anfang Jahr wurden den Sozialpartnern die Ergebnisse der Funktionsbewertungen präsentiert. Daraufhin haben SBB Cargo und die Sozialpartner die Verhandlungen aufgenommen. Nach mehreren Verhandlungsrunden und vertieften Abklärungen haben sich die Parteien nun geeinigt.



Eine Funktionsbewertung der Berufsbilder ist letztmals 2015 vorgenommen worden. Seither sind vor allem in der Funktion Spez. RCP B100 (neu: Lokpersonal SBB Cargo Kat. B100) zusätzliche Tätigkeiten dazu gekommen. Damit werden die Mitarbeitenden vielseitiger einsetzbar, zum Beispiel mit der Funkfernsteuerung oder neuen Arbeitsmitteln wie Funkgeräten, Apps, Prüfer Wagen Ladung (PWL).

Insbesondere beim neuen Berufsbild Lokpersonal SBB Cargo B100 sehen alle den Bedarf, dessen Attraktivität zu steigern, einhergehend mit der Möglichkeit einer höheren Einstufung und Entlohnung. Dazu wird ein Laufbahnmodell eingeführt, in dem sich das Lokpersonal SBB Cargo Kat. B100 im Anforderungsniveau AN F durch Weiterbildung in den nächsten Level und damit ins AN G entwickeln können.

Das Lokpersonal SBB Cargo Kat. B100 erhält im Juni weitere Informationen über die konkrete Umsetzung. Weitere Details zu den Verbesserungen auch [in unserem Newsletter](#).

8. BLS: Neues Lohnsystem für Kader

Variable Lohnbestandteile als effektive zusätzliche Motivationsanreize? Dieses Thema hat der Ausschuss Personal und Entschädigung des VR BLS an seiner letzten Sitzung beantwortet.

Der Ausschuss des VR BLS kam zum Schluss, dass –zumindest in der Schweizer ÖV-Branche– ein Lohnsystem mit zusätzlichen variablen Lohnbestandteilen ausgedient hat. Entsprechend wird der Bereich Personal der BLS beauftragt, das Salärmodell für Linien- und Fachkader zu überprüfen.

Die Arbeitswissenschaft sagt seit längerem, dass variable Lohnbestandteile höchstens kurzfristige Anreize schaffen. Ja, sie können sogar Teamleistungen schwächen, wenn Mitarbeitende ihre individuellen und mit monetärem Anreiz versehene Ziele priorisieren.

Die Umsetzung sieht vor, dass der Grundlohn um einen Teil der zusätzlich erreichbaren variablen Anteile erhöht und in einen neuen Fixlohn umgewandelt wird. Damit verbunden ist eine Vereinfachung des Zielprozesses sowie eine Trennung von Leistungs- und Lohngesprächen.

Von dieser Regelung ausgenommen sind Mitglieder der Geschäftsleitung sowie jene von BLS Cargo AG.

9. Wechsel in der Leitung «Ombudsstelle SBB»

Eveline Mürner leitet ab 1. Mai 2023 die Ombudsstelle SBB. Sie folgt auf Daniel Eigenmann, der per April 2023 in den wohlverdienten Ruhestand geht.



Mit **Eveline Mürner** konnte eine sehr erfahrene und breit vernetzte Persönlichkeit für die Leitung der Ombudsstelle gewonnen werden. Sie arbeitet seit 1999 bei der SBB und ist seit 2019 Leiterin Human Resources von SBB Cargo AG. Davor war sie als Programmleiterin für die Weiterentwicklung des GAV SBB tätig und von 2008 bis 2017 als Leiterin Personalpolitik. Sie hat den Universitäten Bern und St. Gallen ein Studium in Rechtswissenschaften sowie ein CAS in Digital Leadership & Transformation abgeschlossen.

Der Kaderverband gratuliert Eveline Mürner zu ihrer Ernennung und wünscht ihr bereits jetzt viel Freude und Erfolg in ihrer künftigen Funktion.

Daniel Eigenmann, dem scheidenden Leiter der Ombudsstelle, danken wir herzlich für sein Engagement und seinen Einsatz und für die sehr konstruktiven und engagierten Gespräche und Verhandlung als vorheriger Leiter HR bei SBB Cargo AG. Wir wünschen ihm in seinem neuen Lebensabschnitt alles Gute.



10. BLS AG – Lötschberg-Basistunnel

Die Arbeiten für den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels gehen in die nächste Phase: Die BLS hat vom Bund die Plangenehmigungsverfügung für den Teilausbau des Tunnels erhalten. Ob der Basistunnel teilweise oder durchgängig auf zwei Spuren ausgebaut wird, entscheidet das Parlament voraussichtlich 2023.

Die BLS ist beim Ausbau des Lötschberg-Basistunnels einen Schritt weiter. Das Bundesamt für Verkehr hat dem Berner Bahnunternehmen die Plangenehmigungsverfügung für den Teilausbau des Basistunnels erteilt. Die Plangenehmigungsverfügung gemäss Eisenbahnverordnung entspricht einer Baubewilligung.

BLS arbeitet beide Projekte auf denselben Planungsstand aus

Der 35 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel ist nur auf 14 Kilometern zweispurig befahrbar. Auf einer Länge von weiteren 14 Kilometern ist eine zweite Röhre ausgebrochen, aber nicht für den Bahnbetrieb ausgerüstet.



Auf den restlichen 7 Kilometern beim Nordportal existiert nur eine Röhre, die zweite Röhre müsste erst noch ausgebrochen werden. Das Parlament entscheidet voraussichtlich 2023, ob nur die 14 Kilometer lange Rohbau-Röhre bahntechnisch ausgerüstet wird (Teilausbau) oder ob der Basistunnel durchgängig auf Doppelspur ausgebaut werden soll (Vollausbau). Dafür arbeitet die BLS das Projekt für den Vollausbau bis Ende 2022 auf einen vergleichbaren Planungsstand wie das Teilausbau-Projekt aus.

Hauptarbeiten starten voraussichtlich 2026

Die BLS wird die Hauptarbeiten für den Teilausbau erst nach dem Parlamentsentscheid ausschreiben. Damit kann sie das Projekt entsprechend anpassen, wenn sich das Parlament für einen Vollausbau entscheidet. Die Hauptarbeiten für den weiteren Ausbau des Lötschberg-Basistunnels starten voraussichtlich 2026. Der Teilausbau kostet gemäss aktuellem Planungsstand CHF 973,5 Millionen.

Für den Vollausbau ist keine achtmonatige Sperre nötig

Die BLS befürwortet den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels. Mit einem komplett zweispurigen Tunnel gäbe es mehr Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr. Zudem würde der Tunnel als wichtige Verbindung zwischen dem Mittelland und dem Wallis während der ganzen Bauzeit befahrbar bleiben. Bei einem Teilausbau müsste der Tunnel für acht Monate komplett gesperrt werden.

11. SBB baut Industriewerk in Yverdon aus



Das bestehende SBB-Instandhaltungs-Werk in Yverdon wird modernisiert und erweitert, um die schwere Wartung an Reisezügen künftig sicherzustellen. Neu erstellt die SBB in Aigle ein neues Zentrum für die leichte Instandhaltung.

Die Umbauten sollen 2028 beginnen. Die SBB wird voraussichtlich rund 500 Millionen Franken investieren.

In Yverdon arbeiten mehr als 650 Personen. Bis 2030 werden an den beiden Standorten 50 bis 80 neue Stellen geschaffen, längerfristig wahrscheinlich noch mehr.

12. SBB Personenverkehr – Zukünftige Lokpersonalausbildung

Wichtige Meilensteine im Projekt Zweitausbildung Lokpersonal Produktion Personenverkehr (ZWALP) der SBB erreicht.

In der ersten Phase des Projektes wurden die neuen Einsatzrayons definiert.

Als weiteren Meilenstein wird in der zweiten Phase der Aufbau der Ausbildung konzipiert. Wie bisher orientiert sich die Ausbildung am Kompetenzprofil des Lokomotivpersonals. Innovative Lehr- und Lernformen werden integriert und die neue Simulationsumgebung wird einen hohen Stellenwert in der Ausbildung der LfA (Lokführerinnen und Lokführer in Ausbildung) erhalten. Der Lehrgang wird modular gestaltet. So kann die SBB auch in Zukunft flexibel auf sich verändernde Bedürfnisse reagieren.

13. BLS – SBB: Klärung Zuständigkeiten Infrastruktur

Im Zuge neuer Konzessionen haben die Bahnunternehmen BLS und SBB Zuständigkeiten und Abgrenzungen geklärt.



Der Bundesrat hat den neuen Aktionärsbindungsvertrag der BLS Netz AG genehmigt. Damit kann die Bahnbetreiberin wie die SBB eine Konzession bis 2045 erhalten. Gleichzeitig sollten die Bahnunternehmen Abgrenzungsfragen klären.

So endet der gemeinsame Betrieb der Bahnhöfe Brig und Thun. Die BLS betreibt den Bahnhof Thun künftig allein; die SBB jenen in Brig. Die Übergabe ist für den 1. Januar 2025 geplant. Ausserdem tritt die BLS Netz AG den Donnerbühlentunnel beim Bahnhof Bern an die SBB ab. Die SBB übernimmt die Systemführerschaft beim Bahnstrom im Hochspannungsbereich von der BLS Netz AG.

14. Fünfpunkteplan: Grundlage für Ausbau des Bahnknotens Basel

Die Partner für die langfristige Entwicklung des Bahnknotens Basel haben in den letzten drei Jahren ihre Arbeiten in einem Fünfpunkteplan koordiniert. Die Arbeiten zeigen auf, welches Bahnangebot in Basel langfristig nötig ist und welche Infrastrukturausbauten es dafür braucht.

Über Zwischenschritte wurde laufend informiert. Nun liegt der Schlussbericht vor. Er legt dar, dass als erstes eine Erweiterung der betrieblichen Anlagen Basel SBB nötig ist, um während späterer Bauarbeiten und im künftigen Betrieb zusätzliche Kapazität für das Aufrechterhalten

des Bahnbetriebes sicherzustellen. Voraussetzung für eine Realisierung von Herzstück, Tiefbahnhof und weiteren Ausbauten im Knoten Basel ist ein entsprechender Beschluss des Bundesparlamentes.

Langfristig soll der Bahnknoten Basel gemäss der Stossrichtung «Tiefbahnhof Basel SBB plus Herzstück» ausgebaut werden. Über dieses Zwischenergebnis des Fünfpunkteplans wurde im Juni 2021 informiert. Mit der Festlegung einer schrittweisen Abfolge der Angebot- und Infrastrukturausbauten können die Bauarbeiten während des laufenden Betriebs ausgeführt und kann die Finanzierung sichergestellt werden.

Im Rahmen der Schlussarbeiten wurde geklärt, ob einzelne Elemente aus baulichen oder technischen Gründen in einer bestimmten, zwingenden Abfolge gebaut werden müssen. Dazu wurden die für den Angebotsausbau notwendigen Infrastrukturmassnahmen in fünf Paketen gebündelt und untersucht.

Folgende Infrastrukturpakete wurden gebildet:

□ Ertüchtigung Knoten Basel SBB

Der Ausbau (Ertüchtigung) im Umfeld des Bahnhofs Basel SBB zu betrieblichen Zwecken sichert die Kapazität der Service- und Abstellanlagen sowie die Pünktlichkeit und schafft zusätzliche Kapazität während späterer Bauarbeiten und im künftigen Betrieb.

□ Herzstück Westast, inkl. Tiefbahnhof Basel SBB

Der Herzstück Westast, inkl. Tiefbahnhof Basel SBB, ermöglicht zusätzliche Durchbindungen im Regionalverkehr Schweiz–Frankreich sowie eine neue Haltestelle Basel Mitte.

□ Herzstück-Ostast, inkl. Tiefbahnhof Basel SBB

Der Herzstück-Ostast, inkl. Tiefbahnhof Basel SBB, ermöglicht Durchbindungen im Regionalverkehr Wiesental/Hochrhein–Schweiz sowie eine neue Haltestelle Basel Mitte. Ermöglicht werden auch zusätzliche Service- und Abstellanlagen im Basel Bad Bf. Je nach Wahl der Linienführung ist zudem eine Haltestelle Basel Klybeck möglich.

□ Fricktal

Ausbaumassnahmen im Fricktal ermöglichen den S-Bahn-Viertelstundentakt Fricktal und bringen Nutzen für den Güterverkehr.

□ Wisenberg

Das Ausbau-Paket Wisenberg (Tunnel-Neubaustrecke zur Juraquerung) ermöglicht auf der Nord-Süd-Achse (Ergolzthal) Taktverdichtungen im Güter-, Regional- und Fernverkehr.

Die Analyse zeigt, dass als erstes das Paket «Ertüchtigung Knoten Basel SBB» umgesetzt werden muss. Mit diesem werden die Gleisanlagen optimiert und die Kapazitäten in den Abstell- und Serviceanlagen sichergestellt. Dies, um während späterer Bauarbeiten und für künftige Angebote zusätzliche Kapazität für einen zuverlässigen Bahnbetrieb sicherzustellen. Alle weiteren Infrastrukturpakete bauen darauf auf.

Weiter zeigt der Bericht, dass es mit Ausnahme der Ertüchtigung keine technisch zwingende Reihenfolge zum Ausbau der Bahninfrastruktur im Knoten Basel gibt. Die Entscheide dazu können zu einem späteren Zeitpunkt gefällt werden. Für die Realisierung der verschiedenen Elemente sind eine zufriedenstellende Wirtschaftlichkeit sowie entsprechende Bau- und Finanzierungsbeschlüsse des eidgenössischen Parlaments nötig.

Abschluss des Fünfpunkteplans

Das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die SBB AG und von deutscher Seite das Bundeseisenbahnvermögen mit der Deutschen Bahn (BEV mit DB) sind seit 2019 im Gremium Bahnknoten Basel organisiert. In den vergangenen Jahren koordinierten die Partner die Bahnverkehrsentwicklung im Raum Basel entlang von 5 Punkten:

- ❑ wie soll die langfristige Entwicklung in Basel aussehen (Zielbild)
- ❑ welche Perron-Erschliessungen sind im Bahnhof Basel SBB mittel- und langfristig nötig
- ❑ wie wird eine unterirdische Verbindung, das Herzstück, angelegt (Stossrichtungsentscheid)
- ❑ wie wird das Herzstück an die Bahnhöfe Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Basel St. Johann angeschlossen (Stossrichtungsentscheid)
- ❑ welches sind die baulichen und technischen Rahmenbedingungen zur Realisierungsabfolge der verschiedenen Infrastrukturpakete.

Mit der Analyse zur Realisierungsabfolge sind nun alle 5 Punkte bearbeitet. Der Schlussbericht fasst die jüngsten Arbeiten zusammen.

Weiteres Vorgehen

Bereits im Sommer 2021 ausgelöst wurden mit dem Stossrichtungsentscheid die Folgearbeiten zum Fünfpunkteplan: In einer Vorstudie werden seit Januar 2022 die besten Varianten für die Projekte im Bereich Bahnknoten Basel erarbeitet. Untersucht werden beispielsweise die drei unterschiedlich langen Linienführungen des Herzstück-Ostasts, ob die Einbindung des Herzstücks in den Basel Badischen Bahnhof ober- oder unterirdisch erfolgen soll oder die genaue Lage des Tiefbahnhofs Basel SBB und dessen Zufahrten. Die Vorstudie wird voraussichtlich Ende 2024 fertig gestellt.

Wie bereits mit dem Stossrichtungsentscheid vom letzten Sommer kommuniziert, werden die Kosten für Herzstück, Tiefbahnhof Basel SBB und Ertüchtigungen im Kernperimeter Knoten Basel auf insgesamt rund 9 Milliarden Franken geschätzt. Bei entsprechendem Realisierungsbeschluss des Bundes würden die Kosten über den Bahninfrastruktur BIF finanziert. Das Bauen unter Betrieb sowie die Finanzierung erfordern, dass die Ausbauten über mehrere Bahn-Ausbauschritte des Bundes verteilt würden.

15. RhB: Chur West – Bahnhof statt Haltestelle

Der neue Bahnhof Chur West soll der Grundstein für die Weiterentwicklung des aufstrebenden westlichen Stadtteils von Chur werden. Der Gemeinderat wird im Mai und die Churer Bevölkerung soll Ende September 2022 über die geplante multimodale Verkehrsdrehscheibe abstimmen. Die Stadt Chur und die Rhätische Bahn (RhB) sprechen von einer grossen Chance.

Der Stadtteil Chur West entwickelt sich – auch gemäss dem Stadtentwicklungskonzept – zu einem zweiten urbanen Stadtzentrum. Um diese Entwicklung zu fördern und die Bedürfnisse der Mobilität aufzunehmen, haben die Stadt Chur und die RhB zusammen ein weitsichtiges Projekt in Angriff genommen. Nach ersten Diskussionen vor fünf Jahren und der Durchführung eines Projektwettbewerbs im offenen Verfahren, wurde im Mai 2021 das Projekt «ViLICHT» durch die Jury zur Weiterbearbeitung auserkoren. Entsprechend wurde dieses Projekt als Bauprojekt ausgearbeitet und wird am 19. Mai 2022 dem Gemeinderat und voraussichtlich Ende September 2022 der Churer Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt. Ziel ist es, den neuen Bahnhof Chur West im Sommer 2026 in Betrieb zu nehmen.



16. Bundesrat: Nächste Schritte zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektroautos und anderen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sinken die Einnahmen aus den Mineralölsteuern. Sie werden auf Dauer nicht mehr ausreichen, um den Finanzbedarf zu decken. Deshalb plant der Bundesrat, eine Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb einzuführen. An seiner Sitzung vom 29. Juni 2022 hat der Bundesrat die Eckwerte für den Ersatz der Mineralölsteuern festgelegt.

Die Strasseninfrastruktur wird heute zu einem Teil durch die Mineralölsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag finanziert. Um das Klimaziel, bis 2050 keine Treibhausgase mehr auszustossen, zu erreichen, wird der Fahrzeugbestand in Zukunft überwiegend aus Elektrofahrzeugen bestehen müssen. Dadurch sinken die Einnahmen zunehmend und es fehlen Gelder für den Unterhalt und den Ausbau der Infrastruktur. Aus diesem Grund hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) beauftragt, bis Ende 2023 ein Gesetzespaket zur nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die Einführung einer Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, wie beispielsweise Elektrofahrzeuge, auszuarbeiten.

Die Eckpunkte

Die Ersatzabgabe wird sich aus einem festen Betrag pro gefahrenem Kilometer und Fahrzeugkategorie zusammensetzen. Somit entspricht der Charakter dieser Abgabe jenem des derzeitigen Systems für Benzin- und Dieselfahrzeuge. Letzteres bleibt jedoch durch die Einführung der Abgabe unberührt, d. h. Benzin- und Dieselfahrzeuge sind von der Ersatzabgabe nicht betroffen und werden nicht zusätzlich belastet. Der Bundesrat lässt noch offen, wie die Abgabe erhoben werden soll. Möglich sind Lösungen ähnlich zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), aber auch Alternativen ohne geografische Lokalisierung werden geprüft.

Der Bundesrat geht davon aus, dass die Ersatzabgabe bis 2030 in Kraft treten wird. Die daraus generierten Einnahmen werden analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verteilt. Mit der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag werden insbesondere die Strasseninfrastruktur und Agglomerationsverkehrsprojekte finanziert. Ausserdem fliessen rund 40 Prozent der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse (siehe Grafik «Finanzflüsse des NAF und der SFSV» im Anhang).

Die Einführung der Ersatzabgabe bedingt eine Verfassungsänderung.

17. Bundesrat verlängert die strategischen Ziele für die SBB um ein Jahr

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 29. Juni 2022 beschlossen, die strategischen Ziele für die SBB AG 2019-2022 um ein Jahr bis Ende 2023 zu verlängern. Grund hierfür sind offene Fragen bezüglich der politischen Rahmenbedingungen für die Unternehmenstätigkeit der SBB.

Laut SBB-Gesetz legt der Bundesrat für jeweils vier Jahre fest, welche Ziele der Bund als Eigner der SBB erreichen will. Die geltenden strategischen Ziele laufen Ende 2022 aus. Normalerweise stünde bis Ende des Jahres die Erneuerung der strategischen Ziele an. Dem steht entgegen, dass sich zurzeit zwei wichtige politische Rahmenbedingungen für die Geschäftstätigkeit der SBB und ihrer Tochtergesellschaften in der Diskussion befinden. Es handelt sich zum einen um die nachhaltige Finanzierung der SBB und zum anderen um die zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche.

Bezüglich nachhaltiger Finanzierung SBB ist eine Änderung des Bundesgesetzes über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (BIFG) und des SBB-Gesetzes in Prüfung. Je nach Lösungsansatz ergeben sich unterschiedliche Auswirkungen auf die finanzielle Verfassung der SBB, namentlich auf den Verschuldungsgrad und die Möglichkeit zur Aufnahme von rückzahlbaren Darlehen beim Bund.

Weiter ist im Herbst 2022 eine Vernehmlassung zu zwei möglichen Stossrichtungen für die zukünftige Ausrichtung des Güterverkehrs in der Fläche vorgesehen. Welche Lösung schliesslich bevorzugt wird, hat massgebliche Auswirkungen auf die künftige Geschäftsstrategie der Tochtergesellschaft SBB Cargo. Im Kern geht es darum, ob der aufwändige Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) weiterhin eigenwirtschaftlich produziert oder in eine subventionierte Bundesaufgabe verwandelt werden soll.

Aufgrund dieser Ungewissheiten hat der Bundesrat entschieden, keine neuen strategischen Ziele für die SBB festzulegen, sondern die geltenden strategischen Ziele um ein Jahr bis Ende 2023 zu verlängern. Bis dahin sollte genügend Klarheit über die Finanzierung der SBB und die zukünftige Ausrichtung des Güterverkehrs in der Fläche bestehen, so dass stabile strategische Vorgaben für die nächste Zielperiode festgelegt werden können.

Um die Finanzierung der SBB im geltenden Rahmen bis Ende 2023 zu gewährleisten, hat der Bundesrat an seiner heutigen Sitzung ferner beschlossen, dass die SBB im Jahr 2023 beim

Bund zusätzliche Darlehen zu Marktkonditionen im Umfang von maximal 500 Millionen Franken aufnehmen kann. Der entsprechende langfristige Darlehensrahmen wird von 3,5 auf 4,0 Milliarden Franken erhöht.

18. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität»

Der ÖV und Individualverkehr sind längst Partner für die persönliche Mobilität. Der Kaderverband hat mit drei Herstellern Vereinbarungen abgeschlossen, um den Mitgliedern Vergünstigungen für moderne, erstklassige E-Mobilität gewährt. Die ausgewählten Automarken decken unterschiedliche Bedürfnisse für unterschiedliche Käufer ab. Sie haben eines gemeinsam: Alle bieten sie modernste Technologie als voll-elektrisch betriebene Fahrzeuge an.

Wenn Sie ein neues Auto der drei Partnermarken kaufen und vom Mitgliederrabatt profitieren möchten, kontaktieren Sie uns per Mail an → info@kvoev-actp.ch. Wir können Ihnen Auskunft geben, welche Rabatte auf welche Modelle gewährt werden können, und wir stellen Ihnen die für einen Kauf beim Markenhändler Ihrer Wahl von allen Marken verlangte Mitgliederbestätigung aus.

Sind Sie interessiert? Setzen Sie sich bezüglich Rabatt und Konditionen mit uns in Verbindung - aus Gründen der Diskretion möchten wir auf unserer allgemein zugänglichen Website keine Preise oder Prozente publizieren.



Die neueste Modellreihe der Elektro-Fahrzeuge:
Audi e-tron

Mehr dazu auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/audi/>.



Ganz neu auf dem Schweizer Markt: Der Nachfolger des legendären Mustangs, der Ford Mustang Mach E

Mehr dazu auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/ford/>.



Volvo bietet die ganze Palette von mild-hybrid, plug-in hybrid und voll-elektrischen Fahrzeugen an.

Details finden Sie auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/ford/>.

19. Dienstleistungen des KVÖV für Mitglieder – Geld wert

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

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Rechts-
beratung
KVÖV | <ul style="list-style-type: none">❑ Unentgeltliche Beratung, Unterstützung und Vertretung für KVÖV-Mitglieder in allen Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/ |
| Privatrechts-
schutz | <ul style="list-style-type: none">❑ Coop-MULTI-Rechtsschutz: Verkehrs- und Privatrechtsschutz für die ganze Familie des gleichen Haushaltes mit Geltung in ganz Europa und mit Deckung Internet-Rechtsschutz.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz/
http://www.kvoev.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz |
| Kranken-
kassen | <ul style="list-style-type: none">❑ KVÖV-Mitgliederkonditionen mit bis zu 20% Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.❑ Nur bei unserem Partner Atupri verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/ |
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none">❑ Basisrabatt von 12% auf Volvo-Neuwagen, zusätzliche Aktionsrabatte.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/pkw/volvo/❑ Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf Neuwagen der Marke Audi
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/❑ NEU: Ebenfalls schöne Rabatte auf PKWs der Marke Ford
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/ |
| Versicherun-
gen | <ul style="list-style-type: none">❑ ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Motorfahrzeugversicherung.❑ Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/ |
| Bank CLER | <ul style="list-style-type: none">❑ Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/ |

20. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVöV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVöV

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVöV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken
GmbH

Erscheint vier Mal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel

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

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

Austritt aus dem KVöV

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

Pensionierung

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