



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs



In dieser Ausgabe:

- ❑ «Mitglieder werben Mitglieder»: Wieder Prämien zu gewinnen
- ❑ BAR-Verhandlungen SBB: Zwischenstand
- ❑ Unsere Frühlingsveranstaltungen in der Übersicht

Deine Ansprechpersonen im Kaderverband öffentlicher Verkehr 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	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident Pensionierte	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik, OR & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter Gdl	offen	
Präsidenten Regionalgruppen	Mittelland / Jura	René Knubel	rene.knubel@kvoev-actp.ch
	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Bettina Fuchs	bettina.fuchs@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Selbstfürsorge: Entdecke, warum Selbstfürsorge nicht nur für Einzelpersonen, sondern auch für Führungskräfte und Teams essenziell ist, um langfristig erfolgreich und gesund zu bleiben. Es ist sehr wichtig, um sich selbst zu kümmern. Nicht nur, um seine Gesundheit zu erhalten. Sondern auch, um anderen gute Gefühle zu vermitteln. Mehr dazu in diesem Bulletin im Artikel 14 unten.

Win-win: Gewinne Prämien – wir gewinnen Mitglieder: «Mitglieder werben Mitglieder»



Mit dem Erscheinen dieses Bulletins starten wir unsere Werbeaktion «**Mitglieder werben Mitglieder**». Sie dauert bis zum 30. Juni 2025

Wir laden euch ein, wieder mitzumachen und erneut für jedes geworbene Neumitglied Prämien zu gewinnen. Details dazu im Bulletin und auf unserer Website.

Zum Voraus herzlichen Dank für euer Mitmachen und viel Erfolg beim Werben!

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

BAR-Verhandlungen bei der Bahnproduktion im Personenverkehr SBB: Im Januar hatten wir bereits über den Start von Verhandlungen zu bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) zwischen der SBB und der Verhandlungsgemeinschaft (VG), bestehend aus KVöV, SEV, VSLF und transfair, informiert. Diese Verhandlungen betreffen vorläufig das Kundenbegleitpersonal, das Lokpersonal, das Rangierpersonal und das Zugreinigungspersonal bei der Bahnproduktion im Personenverkehr. Sie finden auf Basis der Vereinbarung über die Verlängerung des GAV SBB statt.

Aus den Forderungen der SBB geht hervor, dass sie die Jahresdiensteinteilung individualisieren möchte, um persönliche Wunschsichten der Mitarbeitenden besser zu ermöglichen. Dabei würden die Arbeitsschichten erst zu einem späteren Zeitpunkt mit den Dienstinhalten ergänzt. Grundsätzlich sieht die SBB vor, Mindestarbeitszeiten beim Kundenbegleitpersonal aufzuweichen, Eingriffe in die Erholungszeit zu ermöglichen, Zeitpauschalen für Arbeiten neben den Kernaufgaben zu reduzieren und zeitliche Einschränkungen bei der Planung von Nacht- und Frühdiensten zu lockern. Die Forderungen der beiden Parteien liegen aktuell weit auseinander und werden nun thematisch strukturiert, was zielgerichtete Debatten und Lösungen ermöglichen soll.

Über den Verlauf der Verhandlungen werden wir weiter informieren. Das nächste Treffen zwischen der Verhandlungsgemeinschaft und der SBB findet am 14. März statt.

DV-Anlass 2025: Anschliessend an unsere 26. Delegiertenversammlung vom 04. Juni 2025 in Bern Wylerpark folgt der Anlass mit dem Re-



ferat «Herausforderungen im Flottenmanagement der Schienenfahrzeuge von SBB-Infrastruktur» von Michel Godinat. Ich würde mich sehr freuen, wenn Ihr alle wieder dabei seid.

FVP@SwissPass: Der Strategierat der Alliance SwissPass hat – in Abstimmung mit dem Vorstand des Verbands öffentlicher Verkehr – die aktuelle Planung für die Referenzierung der FVP-Abonnemente auf den SwissPass zur Kenntnis genommen.

Konkret heisst dies, dass **ab Anfang 2026** keine blauen FVP-Karten mehr herausgegeben werden. Neu wird jede FVP-berechtigte Person einen SwissPass besitzen, um von einem FVP-Abo zu profitieren. Die Abos werden per Ablauf der blauen Karten ab 2026 auf den SwissPass überführt. Die Kommunikation an die FVP-Berechtigten erfolgt durch die zuständige FVP-Service-stelle im Laufe dieses Jahres.

Das FVP-Angebot bleibt grundsätzlich unverändert. Einzig das Halbtax-FVP wird neu jährlich erneuert und nicht mehr wie bisher alle drei Jahre.

Der Bestellprozess, die Verrechnung sowie sämtliche Serviceleistungen zum FVP erfolgen wie heute weiterhin ausschliesslich über die FVP-Servicestellen der FVP-berechtigten Unternehmen. Fragen zum FVP-Angebot richten die FVP-Berechtigten Personen wie bis anhin an ihre zuständige FVP-Service-stelle.

Ist deine E-Mail-Adresse noch gültig? Oder erhältst du das KVÖV-Bulletin per Post? Wer eine E-Mail-Adresse besitzt und unsere Informationen noch per Post bekommt, möchte ich bitten, uns seine / ihre E-Mail-Adresse mitzuteilen. So erhältst du auch kurzfristige News. Ein kurzes E-Mail an uns reicht (info@kvoev-actp.ch). Zum Voraus herzlichen Dank.



Herzliche Grüsse und schöne Frühlingstage.

Markus Spühler
Präsident Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Rückblick auf den Anlass CH 1/2025 mit Véronique Stephan..... 5
2. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe 6
3. «Mitglieder werben Mitglieder»: Wieder mitmachen und Prämien gewinnen..... 7
4. Projekt G-enesi bei SBB Cargo 8
5. SBB: «Boost M6K» 8
6. BLS: Konzept für Sanierung der Betonschäden im Lötschberg-Scheiteltunnel 10
7. 2024 waren die Züge der SBB so pünktlich wie noch nie..... 10
8. Führungswechsel bei SBB Personenverkehr 12

9. Resultate SBB 2024.....	13
10. Verkehr '45: UVEK priorisiert Ausbauprojekte für Schiene und Strasse.....	13
11. «Klimaticket» für die Schweiz?.....	14
12. Einfach einsteigen und losfahren	15
13. Rechtliche Änderungen im öV und im Güterverkehr	19
14. Selbstfürsorge: Achtsame Gestaltung des (Arbeits-) Alltags.....	20
15. Weiterbildung - Angebot 2025 unseres Partners Angestellte Schweiz.....	21
16. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert	22
17. Impressum und Hinweise.....	23
18. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick	24

1. Rückblick auf den Anlass CH 1/2025 mit Véronique Stephan

Als Gastreferentin konnte der KVÖV Véronique Stephan gewinnen. Sie leitet seit 1. Mai 2021 die Division Markt Personenverkehr der SBB und ist Mitglied des Strategierats der Alliance Swiss Pass und Vorstandsmitglied von Schweiz Tourismus und Equality4Tourism.



Das Thema und die Referentin waren offenbar gut gewählt. Fast 150 Teilnehmer hatten sie für den Anlass vom 4. März 2025 im WylerPark der SBB in Bern angemeldet.

Véronique Stephan zeigte in ihrem Referat auf, was die Division Markt Personenverkehr ausmacht, nach welchen Erkenntnissen sie vorgeht, um zum "Einsteigen zu bewegen". Ihre Mission ist es, mehr Menschen

für den öffentlichen Verkehr zu begeistern, Marktpotenziale zu erkennen und zu nutzen und die Nachfrage zu steigern.

Damit trägt die Division wesentlich zur Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene bei. Marketing ist nicht nur Vermarktung, sondern eine marktorientierte Führung mit konsequenter Kundenzentrierung auf die Kundenbedürfnisse.

Sie führt ein «marktorientiertes Unternehmen» - ein Schlagwort, das viele Unternehmen benötigen, wie sie mit einem verschmitzten Lächeln erwähnte. Dann zeigte sie auf, welche Bedeutung das für Markt Personenverkehr hat:

Markt-Monitoring → Bedürfnisse und Wachstumspotenziale erkennen → Angebot und Preis danach ausrichten → Trends erkennen → den klassischen Marketing-Mix der 4P umsetzen.

Interessant war ihre Feststellung, dass die sogenannte «Mobilitätszeit», also die Zeitspanne, in der sich Menschen von A nach B bewegen, kaum verändert hat. Das zeigte sich, als während der coronabedingten Home-Officezeit mit dem Wegfall des Arbeitspendelns die Mobilitätszeit in den Freizeitverkehr verschob.

Zum Thema Wachstumspotenziale führte sie die Jugend auf, die mit gezielten Angeboten beim ÖV gehalten werden soll, auch nachdem sie das Alter erreicht haben, um sich mit individuellem motorisiertem Individualverkehr zu bewegen. Sie heute zu gewinnen und für den ÖV zu begeistern heisst, dass sie auch als Stimmbürger von morgen positiv zum ÖV eingestellt sind.

Beim nachfolgenden Apéro riche bestätigten die Teilnehmer, darunter viele SBB Young Talents, dass die engagierte und spontane Art der Referentin sehr gut ankam und sie nicht nur die Köpfe, sondern auch die Herzen der Anwesenden erreicht hatte.



2. Kommende Informations- und Netzwerkanlässe



MGV RG Romandie / Valais
mit Runden Tisch
« **Les défis et solutions des entreprises de transport régionales** »
(auf Französisch)

Mittwoch, 2. April 2025,
Parc du Simplon
Renens



MGV RG Zürich / Ostschweiz
mit Referat von HH Wieland/Graffagnino/Traber
«**Fahrplan: Produktionsqualität bei Grundlagen und Analysen für Robustheit SBB - Durch: Durchgängigkeit von Planung über Disposition Zugverkehr bis auf den Führerstand.**»
(auf Deutsch)

Dienstag, 8. April 2025,
SBB Westlink
Zürich



MGV RG Mittelland / Jura
mit anschliessendem Referat
«**Die Top Cyberangriffe auf Unternehmen seit 2023**»
(auf Deutsch)

Dienstag, 8. April 2025,
SBB WylerPark
Bern



MGV RG Nordwest-/ Zentralschweiz / Tessin
mit Referat
«**Entgleisung Güterzug im GBT**»
(auf Deutsch)

Donnerstag, 17. April
Rest. Bolero
Luzern



DV-Anlass 2025 «Herausforderungen im Flottenmanagement der Schienenfahrzeuge von SBB Infrastruktur»

Referent: Michel Godinat, SBB Infrastruktur

Bitte Termin schon vormerken

Mittwoch, 4. Juni 2025
WylerPark SBB
Bern

⇒ Details und das Anmeldetool zu den Anlässen finden Sie auf [unserer Website unter >Anlässe](#).

3. «Mitglieder werben Mitglieder»: Wieder mitmachen und Prämien gewinnen.

Auch dieses Jahr wieder wollen wir Mitglieder bei SBB, BLS und SOB gewinnen. Dazu starten wir mit Datum dieses Bulletins die Aktion «Mitglieder-werben-Mitglieder». Wieder könnt ihr Werbeprämien gewinnen. Die Aktion dauert bis zum 30. 6. 2025.

Im Voraus vielen Dank für euer Engagement, für unseren Verband neue Mitglieder zu gewinnen. Ihr wisst am besten, wer in Frage kommt und gewillt ist, bei uns Mitglied zu werden. Unser Verband ist offen für alle Linien-, Fach- sowie Nachwuchskader im öffentlichen Verkehr. Unter Fachkader verstehen wir z.B. Fachverantwortliche, Projektleiter, Einkäufer, Planer – alle, die spezielle Verantwortung tragen und so das Unternehmen weiterbringen.



Sowohl für euch als Werberin, als Werber wie auch für das neue Mitglied gibt es mit unserer Aktion zu gewinnen:

- Für die Neuanmelder übernimmt der KVÖV die Mitgliederbeiträge bis Ende 2025,*
- Ihr als Werberin, Werber erhält für jedes gewonnene Neumitglied eine Prämie von CHF 60.*

Zur Unterstützung haben wir unten und [auf unserer Promo-Website](#) wieder das Kurzvideo «Der KVÖV kurz und bündig» und das KVÖV Fact-Sheet zum Herunterladen und aufgeschaltet. Damit habt ihr eine Vielzahl von überzeugenden Argumenten zur Hand. Auf der zweiten Seite unten auf dem Fact-Sheet findet ihr den QR-Code, mit dem die Kandidaten sich online anmelden können.

Besten Dank für eure Unterstützung und viel Erfolg beim Werben!

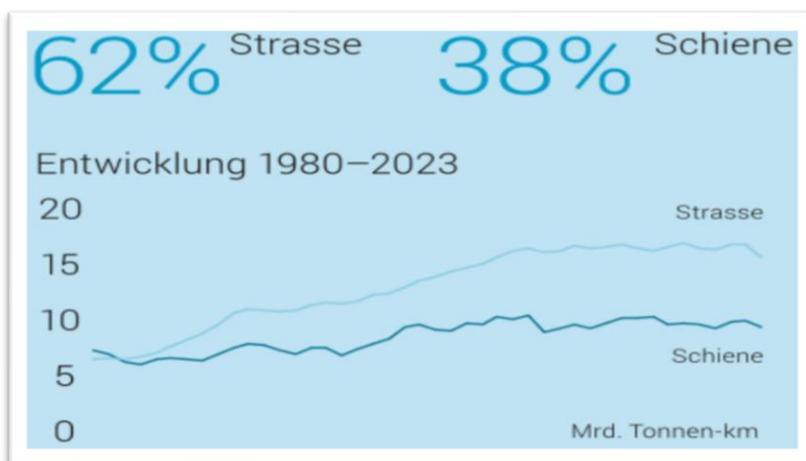
4. Projekt G-enesi bei SBB Cargo streicht Arbeitsplätze

Der Güterverkehr ist unter Druck. SBB Cargo baut deshalb im Rahmen des Projekts G-enesi bis Ende 2025 rund 80 Stellen ab. Der KVÖV erwartet eine optimale Unterstützung der betroffenen Mitarbeitenden!

Wie die SBB angekündigt hat, baut SBB Cargo bis Ende 2025 rund 80 Stellen ab. Der Grund: Das Volumen des Güterverkehrs auf der Schiene stagniert und ist sogar rückläufig. Kommt dazu, dass das Geschäft nicht kostendeckend betrieben werden kann.

Aber: Weniger Mitarbeitende → weniger Flexibilität! Dies kann zu Risiko im Markt führen.

Konkret fallen rund 80 von zirka 2'100 Stellen in der Produktion und in Supportbereichen an diversen Standorten weg.



Quelle: Bundesamt für Statistik

Der Wegfall dieser Stellen ist schmerzlich, vor allem natürlich für die Betroffenen.

Im Konsultationsverfahren zum aktuellen Stellenabbau hat der KVÖV zu bedenken gegeben, dass mit dem Abbau ungewollte Risiken eintreten könnten, beispielsweise Know-how Verlust, der bei einem Wiederaufleben des Schienengüterverkehrs nicht einfach so wieder aufgebaut werden kann.

Mitarbeitende optimal unterstützen

Der KVÖV verlangt für die betroffenen Mitarbeitenden eine optimale Unterstützung bei der Suche nach alternativen Stellen innerhalb oder ausserhalb der SBB, ebenso Hilfe und Begleitung bei der Aus- und Weiterbildung oder bei einer allfälligen Pensionierung.

5. SBB: «Boost M6K»

Die SBB haben sich im Jahr 2022 das Ziel gesetzt, bis 2030 6 Milliarden Franken weniger auszugeben (M6K). Damit soll der Schuldendeckungsgrad auf die vom Bundesrat festgelegte Obergrenze zurückgeführt und finanzielle Stabilität und Handlungsspielraum erlangt werden.

Um dieses Ziel zu erreichen und gleichzeitig Handlungsspielräume zu schaffen, sind zusätzliche

Kosten- und Effizienzmassnahmen notwendig. Zwar hat die SBB in den vergangenen beiden Jahren die gesteckten Ziele erreicht. Einige der geplanten Massnahmen haben indessen noch einen tiefen Härtegrad oder sind mit Risiken behaftet. Ausserdem hat sich seit dem Start von M6K die Nachfrage schneller und stärker erholt als erwartet; dies erfordert zusätzliche Kapazitäten beim Rollmaterial und hat entsprechende Investitionen zur Folge. Zudem ist der Kapitalzuschuss des Bundes mit 850 Millionen Franken um 300 Millionen tiefer ausgefallen als ursprünglich in Aussicht gestellt. All dies schränkt den finanziellen Spielraum ein.

Im Hinblick auf eine solide, gesunde Finanzierung des Unternehmens ist es zwingend nötig, zusätzlichen Spielraum herzustellen und die Risiken in den geplanten Massnahmen zu senken. Deshalb starten die SBB das Programm **«Boost M6K»**: Es geht darum, vorausschauend und divisionsübergreifend zusätzliche Kosten- und Effizienzmassnahmen zu ergreifen und so Freiräume für eine finanziell nachhaltige SBB zu schaffen. Das Programm wird divisionsübergreifend umgesetzt und es wird auch Querschnitts- und Prozessthemen adressieren; Controlling und Reporting der neuen Aktivitäten werden nahtlos in M6K integriert, sodass die Verantwortung für die Ergebniserreichung unverändert in der Linie verbleibt.



Gian-Marco Caggia, bisher Mitglied der Geschäftsleitung SBB Infrastruktur und Leiter Einkauf, Supply Chain und Produktion, übernimmt per Januar 2025 die Programmleitung von **«Boost M6K»**. In dieser Funktion rapportiert er künftig an den CFO. Gian-Marco wird ein Team von 10 bis 12 Personen aus allen Divisionen führen, die aus dem Talentpool rekrutiert werden. Dieses Team erarbeitet gemeinsam mit der Linie mögliche Massnahmen zuhanden der Konzernleitung. Diese werden in die MUP-Planung einfließen, erstmalig bereits im MUP 2026-31. Über das Programm werden wir laufend informieren.

Für den Erfolg von **«Boost M6K»** ist die enge Zusammenarbeit mit der Linie und das Engagement aller Führungskräfte entscheidend. Nur so ist es möglich, die notwendigen Kosten- und Effizienzmassnahmen zu realisieren und die SBB auf einen finanziell nachhaltigen Kurs zu bringen.

Gian-Marco Caggia: Von I-ESP zu «Boost M6K»

Gian-Marco leitet seit 2017 als Mitglied der Geschäftsleitung Infrastruktur den Bereich Einkauf, Supply Chain und Produktion (I-ESP). Er hat den Einkauf und die Logistik professionalisiert sowie das Bahntechnikcenter modernisiert. Gian-Marco hat in seiner Funktion die Weiterentwicklung der Versorgungsketten in der Infrastruktur im Sinn der End-to-End Betrachtung vorangetrieben. Zudem hat er die Baustellensicherheit von Securitrans mit rund 500 Mitarbeitenden erfolgreich bei I-ESP integriert. Zuvor leitete Gian-Marco den Einkauf bei SBB Infrastruktur und den Bereich Logistik & Gepäck beim Personenverkehr. Damit bringt er umfassende Erfahrungen und Kompetenzen für die Leitung von **«Boost M6K»** mit; dies wird uns helfen, die Ziele zu erreichen.

Die interimistische Leitung von I-ESP übernimmt der aktuelle Stellvertreter Michel Godinat. Die Suche nach einer Nachfolge für die Leitung von I-ESP wird eingeleitet.

Der KVÖV gratuliert Gian-Marco Caggia zu seinem neuen Mandat und wünscht ihm und dem Team gutes Gelingen in der herausfordernden Projektarbeit.

6. BLS: Konzept für Sanierung der Betonschäden im Lötschberg-Scheiteltunnel

An zwei Stellen im Lötschberg-Scheiteltunnel zwischen Kandersteg und Goppenstein greift sulfathaltiges Bergwasser die Betonfahrbahn an. Die BLS wird die Fahrbahn an den beiden Schadensstellen voraussichtlich bis Ende Jahr sanieren.



Im letzten Sommer hat die BLS während Kontrollgängen im Lötschberg-Scheiteltunnel Schäden an der Betonfahrbahn festgestellt. Nach genaueren Untersuchungen hat sich gezeigt, dass die Schäden im 15 Kilometer langen Tunnel an zwei Stellen auftreten: einerseits rund 3,5 Kilometer vom nördlichen Tunnelportal bei Kandersteg, andererseits rund 4 Kilometer vom südlichen Portal bei Goppenstein entfernt. Die Schäden an der Beton-

fahrbahn sind auf sulfathaltiges Bergwasser zurückzuführen, das den Beton angreift. Der erhöhte Sulfatgehalt verursacht punktuell oberflächliche Risse und Abplatzungen am Beton. An einigen Stellen ist die Festigkeit des Betons beeinträchtigt, wodurch die Verankerung der Gleise in der Betonfahrbahn geschwächt wird. Die BLS hat diese Bereiche umgehend stabilisiert, um die Sicherheit des Bahnbetriebs zu gewährleisten.

Je nach Ausmass der Schäden sieht die BLS unterschiedliche Sanierungsmassnahmen vor. Auf einer Länge von rund 50 Metern des Tunnels baut die BLS die beschädigte Betonfahrbahn aus und giesst sie mit sulfatbeständigem Beton neu. Auf rund 60 Metern, auf denen der Beton punktuell oberflächliche Risse und Abplatzungen aufweist, wird die Betonfahrbahn ausgetüchtelt und imprägniert. Auf weiteren rund 80 Metern, auf denen die Betonfahrbahn wegen des sulfathaltigen Wassers feucht ist, wird der Beton gereinigt und imprägniert. Diese Massnahmen schützen die Fahrbahn künftig vor dem sulfathaltigen Bergwasser.

Das Sanierungskonzept wird nun weiter konkretisiert und unter Einbezug von externen Fachstellen wie etwa der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa geprüft. Die BLS kann die Schäden unter laufendem Bahnbetrieb beheben. Um den Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, werden die Arbeiten ausserhalb der Ferienzeiten durchgeführt. Die Arbeiten dauern vier bis sechs Wochen.

Die Sanierung der Schäden kostet gemäss heutigem Kenntnisstand zwei bis drei Millionen Franken. Die BLS geht davon aus, dass die Behebung dieser Mängel weitgehend versichert ist.

7. 2024 waren die Züge der SBB so pünktlich wie noch nie

Das Jahr 2024 war für die SBB ein Jahr mit einem Rekordwert bei der Zugspünktlichkeit: 93.2% (Vorjahr: 92.5%) der Züge kamen rechtzeitig an. Insbesondere die Westschweiz und das Tessin konnten ihre Pünktlichkeitswerte steigern. Die Kundenzufriedenheit blieb trotz zahlreichen Baustellen, verschiedener Störungen und wetterbedingter Herausforderungen hoch.

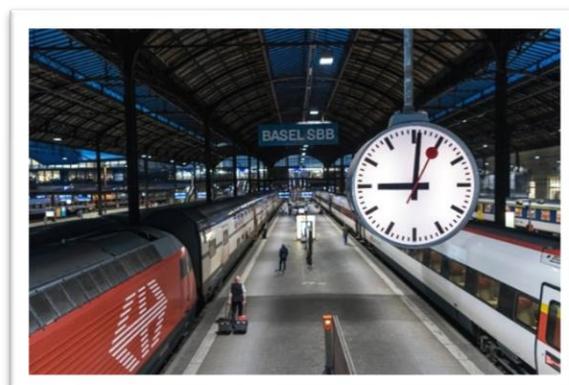
Die SBB konnte die guten Werte von 2023 nochmal steigern – Die Züge waren im letzten Jahr so pünktlich wie nie zuvor:



In nahezu allen Regionen konnte im Personenverkehr der SBB die Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Die Anschlusspünktlichkeit lag wie im Vorjahr bei 98.7%. Die Kundenzufriedenheit bei der Ankunftspünktlichkeit erreichte 87.6 Punkte, eine Steigerung von 1.5 Punkten gegenüber dem Vorjahr. Besonders im Fernverkehr stieg die Zufriedenheit in allen Regionen deutlich an. Dieser Erfolg ist das Ergebnis der intensiven divisionsübergreifenden Zusammenarbeit und dem unermüdlichen Einsatz aller Mitarbeitenden.

Einfluss von Rollmaterial und Wetter

Die hohe Zuverlässigkeit des Rollmaterials und der Infrastrukturanlagen trug massgeblich zur positiven Entwicklung bei. Das Wetter war im Jahresdurchschnitt gut, was sich ebenfalls positiv auf die Pünktlichkeit und die Kundenzufriedenheit auswirkte. Dennoch zeigte sich vereinzelt, wie anfällig das Bahnsystem für extreme Witterungseinflüsse ist. Der starke Schneefall am 22. November 2024 führte zu einem Pünktlichkeitsnegativrekord. Mehrere kurze, heftige Wetterereignisse in der Schweiz und weiteren Regionen Europas hatten einen Einfluss auf den Verkehr in der Schweiz.



Pünktlichkeit in der Westschweiz deutlich verbessert

In der Romandie konnte die Pünktlichkeit durch Anpassungen der Fahrplanzeiten beim Fahrplanwechsel 2023 deutlich verbessert werden: 91.9 Prozent (2.7 Prozentpunkte höher als im Vorjahr). Die Verbesserung der Pünktlichkeit spiegelt sich in der ebenfalls höheren Kundenzufriedenheit. Trotzdem liegt die Westschweiz noch 0.1% unter dem angestrebten Wert (92.0%). Aus diesem Grund trägt der Fahrplan 2025 dazu bei, die Robustheit des Systems zu erhöhen und diese angesichts zahlreicher Baustellen zu gewährleisten.

Pünktlichkeit im Tessin auf Rekordhoch

Die Pünktlichkeit in der Region Süd erreichte mit 92.6 Prozent ein Allzeithoch und lag 2.1 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Die Wiederaufnahme des Verkehrs durch den Gotthard-Basistunnel verlief gut und der Fahrplan blieb stabil. Zudem verbesserte sich im Verlauf des Jahres die Zuverlässigkeit des Rollmaterials. Herausforderungen stellten die schlechte Pünktlichkeit der Verbindungen aus Italien sowie die kurzfristigen Streiks der ausländischen Bahnen dar.

Pünktlichkeit in der Deutschschweiz bleibt stabil hoch

In der Deutschschweiz hatten langanhaltende Bauarbeiten sowie die schlechte Qualität des eingehenden internationalen Personenverkehrs negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Zudem beeinträchtigte der Erdbeben in St. Gallen die Robustheit des Systems. Trotz dieser Erschwernisse erreichte die Deutschschweiz die höchste Pünktlichkeit (Region Mitte 93.71%, Region Ost 93.65%).

Tiefere Kundenpünktlichkeit im Güterverkehr

Im Güterverkehr hat sich die Kundenpünktlichkeit (ehemals Sendungspünktlichkeit Wagenladungsverkehr) im Jahr 2024 um 1.8 Prozentpunkte auf 88 Prozent verschlechtert. Zurückzuführen ist der Rückgang auf die IT-Systemumstellung von Ende 2023, Herausforderungen auf der Gotthardachse, die rückläufige Zuverlässigkeit alter Lokomotiven und personelle Engpässe.

Ausblick auf 2025

Das Jahr 2025 wird aufgrund zahlreicher geplanter Baustellen und Events wie zum Beispiel die UEFA Women's EURO und der Eurovision Song Contest anspruchsvoll. Um die Pünktlichkeit zu halten und weiter zu erhöhen, werden verschiedene Massnahmen umgesetzt. Dazu gehören die Implementierung des Fahrplans 2025 in der Region West, der Ersatz der Altflotte sowie Massnahmen, um die Auswirkungen des Wetters auf die Pünktlichkeit zu senken, beispielsweise die Optimierung des Winterdienstes.

Die Zugspünktlichkeit misst den prozentualen Anteil aller pünktlichen Züge. Ein Zug gilt als pünktlich, wenn er am Zielbahnhof mit weniger als drei Minuten Verspätung eintrifft. In der Anschlusspünktlichkeit wird der prozentuale Anteil der erreichten Anschlüsse gemessen. Damit trägt die SBB dem Umstand Rechnung, dass manche Reisende Anschlüsse verpassen, weil ein Zug unter drei Minuten Verspätung hat und damit als pünktlich gilt.

Zum Vergleich: In Deutschland gilt ein Zug als pünktlich, wenn er am Zielbahnhof mit weniger als sechs Minuten Verspätung eintrifft, in Frankreich und Italien sind es weniger als fünf Minuten.

8. Führungswechsel bei SBB Personenverkehr



Matthias Hofmann übernimmt per 1. Mai 2025 die Leitung des Programms Integrierte Produktionsplanung (IPP) bei Produktion Personenverkehr und wird Mitglied des Leitungsteams Bahnproduktion. In dieser Funktion verantwortet er das Programm IPP, welches die Planung der Leistungen und Ressourcen der Bahnproduktion auf eine neue Basis stellt, um für die zunehmenden Herausforderungen und Dynamik im täglichen Betrieb gerüstet zu sein. Er folgt auf Andreas Haller, der sich wieder auf seine Rolle als Leiter HR Produktion Personenverkehr fokussiert. Vorher führte er in den letzten drei Jahren das Programm IPP erfolgreich.

Nicolas Germanier übernimmt per 1. Juli 2025 die Leitung Regionalverkehr bei Markt Personenverkehr (MP-RV). In dieser Funktion verantwortet er künftig als Mitglied der Geschäftsleitung MP die Entwicklung und Finanzierung des Regionalverkehrs in der ganzen Schweiz. Er folgt auf Werner Schurter, der bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2026 weiterhin die Zürcher S-Bahn betreuen und die Leitung der Region Ost innehaben wird.



⇒ Mehr zum Werdegang der beiden Neuen finden Sie in unserem [Newsletter](#).

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV gratuliert Matthias Hofmann und Nicolas Germanier zu dieser Wahl. Wir wünschen ihnen viel Erfolg und Befriedigung bei den neuen Herausforderungen.

Und wir danken Werner Schurter und Andreas Haller (Leiter HR bei PP) herzlich für die sehr wertschätzende und konstruktive Zusammenarbeit.

9. Resultate SBB 2024

SBB bewegte 2024 so viele Reisende wie noch nie – für den Angebotsausbau braucht es genügend Erträge

Noch nie waren so viele Reisende mit der SBB unterwegs wie im Jahr 2024: Täglich nutzten 1,39 Millionen Menschen die Züge des Fern- und Regionalverkehrs. Die steigende Nachfrage erfordert einen Ausbau des Bahnangebotes. Dafür braucht es eine ertragsstarke SBB. Die Richtung stimmt: Mit dem leicht höheren Jahresgewinn von 275 Millionen Franken ist die SBB zufrieden. Jedoch ist der Schuldenberg nach wie vor hoch, die SBB muss weiter sparen und effizienter werden. Positiv ist auch: Die Reisenden sowie die Mitarbeitenden sind zufriedener.

⇒ Alle Details dazu finden Sie auf [unserem Datenblatt](#), das wir mit dem Newsletter vom 6. März 2025 verschickt haben.

10. Verkehr '45: UVEK priorisiert Ausbauprojekte für Schiene und Strasse

Die Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse und Schiene können nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden. Der jüngste Ausbauschnitt für die Nationalstrasse wurde von der Bevölkerung abgelehnt. Die Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 der Bahn führt zu erheblichen Mehrkosten. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat deshalb die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren. Eine breit abgestützte Begleitung sichert den Einbezug der direkt betroffenen Akteure.

Die Verkehrsperspektiven des Bundesrats zeigen, dass der Verkehr auf Strasse und Schiene weiter zunehmen wird. Der geplante Ausbau der Infrastrukturprojekte ist jedoch mit Herausforderungen verbunden: Der Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrasse wurde im November

an der Urne abgelehnt. Unter anderem wurde die Vorlage als zu umfangreich wahrgenommen. Beim Ausbau der Bahn gibt es Finanzierungs- und Umsetzungsprobleme. Für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 sind zusätzliche Infrastrukturmassnahmen notwendig. Gleichzeitig werden bestehende Projekte teurer. Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten auf rund 14 Milliarden Franken, sofern keine Gegenmassnahmen ergriffen werden.

Vor diesem Hintergrund – erhebliche Mehrkosten bei der Bahn, Nein der Bevölkerung zum Ausbauschnitt bei der Nationalstrasse – hat das UVEK entschieden, die geplanten Infrastrukturprojekte für Strasse- und Schiene zu überprüfen. Es soll untersucht werden, welche Infrastrukturprojekte für die Schweiz Priorität aufweisen und welche allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollen. Zudem soll dargestellt werden, wie die einzelnen Projekte von Strasse und Schiene zusammenhängen, wobei auch die Agglomerationsprogramme einzubeziehen sind. Die Überprüfung und Priorisierung der Infrastrukturprojekte erfolgten unter Einbezug von externer Expertise. Das UVEK hat die ETH Zürich beauftragt, diese verkehrsträgerübergreifende Überprüfung und Priorisierung vorzunehmen. Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH, wird die Arbeiten in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern – dem Bundesamt für Strassen, dem Bundesamt für Verkehr und dem Bundesamt für Raumentwicklung – durchführen.

Priorisierung berücksichtigt bestehende Grundlagen und wird breit abgestützt

Die Priorisierung der Projekte baut auf den bestehenden Grundlagen auf. Zu diesen zählen insbesondere der Sachplan Verkehr, die Verkehrsperspektiven 2050, die Perspektive Bahn 2050 und das Angebotskonzept 2035 sowie das strategische Entwicklungsprogramm für die Nationalstrasse.

Die Arbeiten werden von einer Begleitgruppe und einem Soundingboard beratend begleitet. In der Begleitgruppe vertreten sind die Präsidien der parlamentarischen Fachkommission der Eidgenössischen Räte, die Kantone mit den Präsidien der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz sowie die SBB. Im Soundingboard vertreten sind verschiedene Verkehrsverbände sowie der Städte- und der Gemeindeverband.

Die Ergebnisse der ETH werden im dritten Quartal 2025 erwartet. Sie dienen als Grundlage für die nächsten verkehrspolitischen Schritte. Unabhängig von der bevorstehenden Priorisierung wird die Planung der einzelnen Projekte fortgeführt, damit das Zwischenschalten einer externen Studie nicht zu einer Verzögerung bei der späteren Realisierung führt.

Das UVEK will Sicherheit schaffen, damit Klarheit besteht, wie es mit den betreffenden Verkehrsinfrastrukturen weitergeht. Mit dem Projekt «Verkehr '45» will Bundesrat Albert Rösti eine moderne, gesamtheitliche und verkehrsträgerübergreifende Planung einleiten.

11. «Klimaticket» für die Schweiz?

Der Kanton Jura fordert eine deutliche Preissenkung im öffentlichen Verkehr, um die Klimaziele zu erreichen. Als Vorbild dient das Klimaticket in Österreich. Nachdem der Ständerat die Standesinitiative in der Wintersession mit der Begründung der Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen und mit Blick auf die aktuell angespannte Finanzlage des Bundes abgelehnt hat, empfiehlt

auch die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats, ihrem Rat nicht auf die Vorlage einzutreten. Der Nationalrat wird das Anliegen in der Frühjahrsession behandeln.

Mittels Standesinitiative fordert das Parlament des Kantons Jura die Bundesversammlung dazu auf, einen Entwurf für eine deutliche Preissenkung bei den Angeboten der SBB auszuarbeiten. Vergünstigungen im öffentlichen Verkehr seien eine gute und rasche Möglichkeit, den CO₂-Ausstoss pro Kopf in der Schweiz drastisch zu senken.

Österreich als Vorbild

Als Vorbild dient das *Klimaticket* unseres östlichen Nachbarn: Österreich bietet seit 2021 ein Jahresgeneralabonnement für aktuell €1'179.30, umgerechnet rund 1'106 Franken, an. Das Ziel des Klimatickets war es, möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.



Das Ticket fand gleich zu Beginn grossen Anklang: Mehr als 75'000 Tickets wurden in den ersten zwei Wochen nach der Lancierung verkauft. Heute sind laut offiziellen Angaben über 300'000 Personen in Österreich im Besitz eines Klimatickets.

Preishoheit in der Schweiz obliegt den Verkehrsunternehmen

Nachdem bereits die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) die Initiative mit der Begründung der Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen und mit Blick auf die aktuell angespannte Finanzlage des Bundes abgelehnt hat, sprach sich auch der Ständerat ohne Gegenstimme gegen die Standesinitiative aus.

Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) empfiehlt ihrem Rat mit 16 zu 7 Stimmen die Standesinitiative abzulehnen.

Der Nationalrat wird die Standesinitiative in der Frühjahrsession behandeln.

12. Einfach einsteigen und losfahren

Von LITRA

Neben einem breiten Angebot fördert auch ein einfaches Zugangs- und Bezahlsystem die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. In mehreren europäischen Staaten werden zurzeit innovative Modelle erprobt und implementiert. Oft nehmen dabei Schweizer Unternehmen eine zentrale Rolle ein. Diesen Erfahrungen helfen auch bei der Weiterentwicklung des Ticketings in der Schweiz.

Bereits zum fünften Mal veröffentlicht die LITRA die *Studie «Angebot und Preise des Schweizer öV im internationalen Vergleich»*; kurz Preisvergleichsstudie. In einer Zusatzanalyse wurde untersucht, wie integriert in diesen Ländern die Ticketsysteme sind. Oder aus Sicht des Fahrgasts

formuliert: Wie viele Tickets muss man kaufen, um bei Nutzung mehrerer öffentlicher Transportmittel von A nach B zu gelangen? Und: Sind Fahrplan- und Preisauskünfte für alle öV-Anbieter in einem einzigen Portal verfügbar?

Was für Reisende in der Schweiz schon fast eine Selbstverständlichkeit ist – eine Reise = ein Ticket – ist in anderen europäischen Ländern nach wie vor eher die Ausnahme. Das österreichische KlimaTicket oder das Deutschlandticket sind zwei jüngere Beispiele aus Nachbarländern, die den Zugang zum öffentlichen Verkehr ein Stück weit vereinfacht haben.

Allerdings ist das Tarif- und Informationssystem nur in der Schweiz und in den Niederlanden vollständig integriert, wie die internationale Vergleichsstudie festhält. Einzig in diesen beiden Ländern können Kundinnen und Kunden den öV im ganzen Land mit einem einzigen Fahrausweis nutzen.

In den Niederlanden wird kontaktlos bezahlt

Die Niederlande haben mit der OV-Chipkaart ein nationales Fahrkartensystem. Seit 2023 können Reisende mit einer Bank- oder Kreditkarte kontaktlos im gesamten öffentlichen Verkehr des Landes ein- und auschecken (OVpay). «Dies erleichtert den Zugang erheblich, insbesondere für Touristen, da keine OV-Chipkaart mehr erforderlich ist», konstatiert die Vergleichsstudie.

Heute begibt sich kaum noch ein Fahrgast an den Bahnschalter, um ein einfaches Ticket zu lösen. Auch der Gang zum Billettautomaten ist seltener geworden, seit digitale Lösungen für den Ticketerwerb existieren. Vor diesem Hintergrund haben sich die Niederlande für ein Check-in/Check-out-System entschieden, mit dem ein Ticket kontaktlos von der Karte abgebucht werden kann. Die Transaktionszahlen stiegen bereits in den ersten Monaten auf täglich über 1 Million, das System wird somit von den Fahrgästen präferiert genutzt.

Auch in anderen Ländern wurden in jüngster Zeit neue Bezahlssysteme getestet und eingeführt. Europa ist heute quasi ein Labor für die Suche nach der besten Lösung. In vielen Fällen stehen dahinter innovative Firmen mit Schweizer Wurzeln.

BONNsmart gewährleistet Anonymität

Schauplatz Bonn: In der deutschen Stadt befördert die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWB) auf 3 Tram-, 6 Stadtbahn- und 50 Bus-Linien mit rund 300 Fahrzeugen 92 Millionen Fahrgäste pro Jahr. 2020 führte die SWB mit BONNsmart ein deutschlandweit bis dahin einzigartiges Bezahlssystem ein. Wie in den Niederlanden bei OVpay wird der Ticketpreis über eine Karte bezahlt. In jedem Verkehrsmittel muss diese beim Ein- und Aussteigen kurz an ein Kartenlesegerät gehalten (engl. tap) werden.

Das IT-System im Hintergrund erfasst die Teilstrecken und belastet am Ende des Tages für alle Fahrten den Preis direkt dem Bankkonto. BONNsmart akzeptiert alle kontaktlosen Kredit- und Debitkarten, Maestro, V PAY, ebenfalls Smartphones oder Smartwatches mit hinterlegtem Zahlungsmittel.

2020 eingeführt, wurde das Bezahlssystem BONNsmart im Jahr 2024 von ca. 10 % der Individualreisenden genutzt: Beim Ein- und Aussteigen wird eine Kreditkarte oder ein anderes Zahlungsmittel an ein Kartenlesegerät gehalten. © Scheidt & Bachmann / Partnerprojekt BONNsmart



Entwickelt wurde das System ebenso wie OVpay vom deutschen Familienunternehmen Scheidt & Bachmann, das mit einer Tochterfirma auch in der Schweiz vertreten ist. Andreas Bieniok, Business Development Manager bei Scheidt & Bachmann Schweiz, sieht einen grossen Vorzug von BONNsmart beim Datenschutz: «Unser System generiert bei jedem Tappen eines Zahlungsmittels kryptografisch einen einmaligen Transaktionscode (Token). Daraus wird eine anonyme Tap-History aggregiert.

Die Abrechnung erfolgt über ein temporäres anonymes Transitkonto, das nur für die Abrechnungsperiode (Tag, Fahrt, Monat) geführt wird. Das Verkehrsunternehmen kennt somit alle Fahrstrecken, aber nicht die Namen seiner Fahrgäste.»

Dänemark setzt auf das Smartphone

Der nördliche Nachbar von Deutschland hatte vor gut zehn Jahren die Rejsekort eingeführt. Mit der Reisekarte konnten Däninnen und Dänen landesweit in den öffentlichen Verkehr ein- und auschecken. Seit Frühjahr 2024 wird dieses System schrittweise durch das Smartphone-basierte FAIRTIQ abgelöst, das 2016 in der Schweiz erfunden wurde: Bei Reiseantritt wird die Fahrt in der FAIRTIQ-App mit einer Wischbewegung gestartet, am Ende der Reise mit einer Wischbewegung wieder beendet.

Seit Frühjahr 2024 ersetzt Dänemark die bisherige Rejsekort und integriert stattdessen die FAIRTIQ-Technologie in sein nationales Ticketing-System.

Nach zwölf Wochen verzeichnete die neue Lösung in Dänemark bereits 100'000 Fahrten täglich, was einem Anteil von 20 Prozent an den Reiselord-Fahrten entspricht. «Unsere Lösung soll zum Rückgrat des öV werden; sie ist gerade auch für ältere Menschen einfach zu handeln und gewährleistet beim Einsteigen einen optimalen Fahrgastfluss», sagt Gian-Mattia Schumann, Co-CEO und Gründer der FAIRTIQ AG. Die Abrechnung erfolgt täglich über Kreditkarte oder MobilePay, das dänische Pendant zu Twint. Vielfahrer profitieren von einem Mengenrabatt.

2026 soll die Rejsekort ausgemustert und durch eine vereinfachte Kartenlösung ersetzt werden für diejenigen, die die FAIRTIQ-Lösung nicht nutzen können oder wollen. FAIRTIQ ist neben Dänemark in sieben weiteren Ländern verfügbar. Die Schweizer App feierte im letzten November ihre 200-millionste Reise.

London erprobt Be-in/Be-out

Ein Vorzug der dänischen Lösung: Vergisst ein Fahrgast am Ende der Fahrt den Check-out, wird die Reise nach einigen Minuten automatisch beendet. Das ist möglich, weil die App anhand der Ortungs- und Bewegungsdaten erkennt, dass der Nutzer nicht mehr im öV unterwegs ist. Folgerichtig könnte es bald möglich werden, dass die App auch das Einsteigen ins öffentliche Verkehrsmittel erkennt. Damit könnte eine öV-Fahrt ohne Zutun des Fahrgasts automatisch erkannt und abgerechnet werden.

Diese sogenannte Be-in/Be-out-Lösung wird heute von verschiedenen Unternehmen vorangetrieben. Zum Beispiel von der Luzerner Firma Axon Vibe. Sie hat für mehrere Grossstädte ein

System entwickelt, das bisher noch nicht für die Ticketerstellung genutzt wird, aber das Potenzial einer Smartphone-gestützten Fahrtenerfassung vor Augen führt.

Mit dieser Kampagne zielt Axon Vibe in London darauf ab, diejenigen Personen, welche zeitweise von zu Hause aus arbeiten, am Montag anstelle von Dienstag bis Donnerstag in den öV zu locken, um diesen gleichmässiger auszulasten. © Axon Vibe Ltd.

In London wurde die Axon-Vibe-Technologie im Dezember 2023 eingeführt. Ein Jahr später nutzten 1.6 Millionen Personen das kostenlose Angebot monatlich mindestens einmal. Die App erfasst das Bewegungsverhalten der Nutzer rund um die Uhr und leitet daraus ihr Reiseverhalten ab. «Auf dieser Grundlage können wir das Mobilitätsverhalten der Menschen beeinflussen, indem wir ihnen alternative Reisezeiten und -wege oder alternative Reisemittel wie Taxi oder Leihfahrräder vorschlagen», sagt Roman Oberli, CEO von Axon Vibe.

Transportunternehmen wie ihre Kundinnen und Kunden profitieren so von einer zügigen Beförderung sowie einer gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsmittel und -wege. Die App baut zudem die Brücke zu neuen Geschäftsmodellen: Fahrplantechnisch oder ökologisch erwünschtes Reiseverhalten kann belohnt werden, beispielsweise mit Gratiskaffee bei Starbucks. In New York bezuschusst ein grüner Fonds App-Nutzern die Taxifahrt zur U-Bahn, wenn sie im Gegenzug auf eine Autofahrt ins Stadtzentrum verzichten.

Die Schweiz setzt auf myRIDE

Be-in/Be-out – also die automatische Erkennung einer öV-Fahrt per Smartphone-App – hat das Potenzial, einem Grossteil der Menschen einen selbstverständlichen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Alliance SwissPass, die Branchenorganisation der Schweizer Transportunternehmen und Verkehrsverbände, führte ab Mai 2024 den Pilotversuch myRIDE durch, der hauptsächlich dazu dient, ein neues Preissystem zu testen, der aber auch auf eine möglichst einfache Nutzung des öV abzielt. «Wir denken in Richtung Be-in/Be-out, denn damit haben wir ein Smartphone-basiertes System, das auch für jene vorteilhaft ist, die heute mit GA oder einem Verbundabo unterwegs sind», sagt Projektleiter Nick Balmer.

myRIDE soll bis Ende 2026 zu einem einsatztauglichen Ticket- und Bezahlsystem weiterentwickelt werden, das allen Personen einen einfachen Zugang zum öV ermöglicht. Ziel ist eine Lösung, bei der die Fahrgäste die automatische Erfassung wählen können, wenn sie das wollen, aber auch bei jeder Fahrt per Wischbewegung selbst ein- und auschecken können.

Auch in der Schweiz soll der Zugang in den öV mit myRIDE vereinfacht werden. Aktuell laufen diesbezüglich erste Feldtests. Bis Ende 2026 soll myRIDE zu einem einsatztauglichen Ticket- und Bezahlsystem weiterentwickelt werden. © SBB

Die neue Lösung soll auch dem Datenschutz Rechnung tragen: In Diskussion sind verschiedene Ansätze der Datensparsamkeit, die Datenspeicherung bei vertrauenswürdigen Dritten, oder eine technische Lösung, bei der die Standortdaten direkt auf dem Smartphone verarbeitet und nur der Ticketpreis an die Transportunternehmen übermittelt wird.



EasyRide mit neuen Funktionen

Heute planen und bezahlen in der Schweiz rund 600'000 Personen ihre öV-Fahrten mit der SBB-App EasyRide. Werden die neuen Funktionalitäten von myRIDE in diese gut eingeführte Smartphone-Lösung übernommen, könnte daraus der neue Standardzugang zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz hervorgehen. Ab 2027 könnte die neue Lösung schrittweise eingeführt werden. Ende 2025 entscheidet die öV-Branche, ob und wie das neue Preissystem eingeführt wird.

13. Rechtliche Änderungen im öV und im Güterverkehr

Am 1. Januar 2025 sind verschiedene rechtliche Änderungen in Kraft getreten, die den öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr betreffen. Dazu gehört unter anderem die Revision des Personenbeförderungsgesetzes und seiner Verordnungen. Die neuen Bestimmungen bezwecken klarere Verantwortlichkeiten und effizientere Abläufe im öffentlichen Verkehr.

Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) werden Regelungen für den regionalen Personenverkehr vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. Die Aufarbeitung verschiedener Vorkommnisse bei der Subventionsverwendung hat gezeigt, dass es zudem sinnvoll ist, gewisse Vorschriften zu konkretisieren und, bei Bedarf, gesetzlich zu verankern.

So wird neu auf Gesetzesstufe verdeutlicht, dass im regionalen Bahn-, Bus-, Schiff- und Seilbahnverkehr, der von Bund und Kantonen bestellt wird, keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen («Gewinnverbot»). Weiter wird präzisiert, wie ungeplante Überschüsse zu verwenden sind.

Um den öffentlichen Verkehr weiter zu stärken, werden durch mehrjährige Zielvereinbarungen zwischen den Bestellern und Transportunternehmen die Planungssicherheit und Verbindlichkeit erhöht. Um die Effizienz zu erhöhen, soll zudem ein nationales Benchmarking zu den finanziellen Kennzahlen eingeführt werden, und eine neue digitale Bestellplattform soll das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren. Die Bestimmungen zum Datenschutz der Reisenden sowie zur Finanzierung von Innovationen sind präzisiert worden.

Grenzüberschreitende Fahrzeuge

2025 können die schweizerischen Unternehmen, welche grenzüberschreitende Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen brauchen, weiterhin von administrativen Erleichterungen profitieren. Die entsprechende Zusammenarbeit der Schweiz mit der ERA ist um ein weiteres Jahr verlängert worden.

Förderung des Schienengüterverkehrs

Die finanzielle Unterstützung für den unbegleiteten kombinierten Verkehr durch die Alpen läuft weiter bis Ende 2030. Ab 2025 ist neu, dass der Bund bei Transporten über Distanzen von weniger als 600 km pauschale Förderbeiträge spricht. Zudem sieht die Gütertransportverordnung explizit vor, dass diese Verkehre höher gefördert werden als jene über längere Distanzen. Ziel ist es, insbesondere alpenquerende Binnen-, Import- und Exportverkehre vermehrt auf die Schiene zu verlagern. Bei diesen Verkehren ist der Strassenanteil noch immer relativ hoch.

Preisanpassungen

Per Anfang 2025 sind im Bereich des öV und des Gütertransports auch verschiedene Preise angepasst worden. Im Jahr 2025 ist der Strom für die Güterverkehrszüge etwas billiger (11 Rp./kWh statt 12 Rp.). Hingegen erhöht sich für den Strassengüterverkehr die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Im Rahmen der allgemeinen Teuerung sind die Tarife erstmals seit 2012 erhöht worden – dies um 5 Prozent.

Um den gesetzlichen Vorgaben zur Kostendeckung Rechnung zu tragen sind die Trassenpreise für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur angepasst worden. Der Anstieg variiert je nach Art des Schienenverkehrs.

Der Stundentarif, den das BAV für verschiedene Dienstleistungen des Amtes –grösstenteils im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren (Baubewilligungen) im Eisenbahn- und Seilbahnbereich– verrechnet, steigt von 150 auf 200 Franken. Es ist die erste Erhöhung seit rund 25 Jahren.

14. Selbstfürsorge: Achtsame Gestaltung des (Arbeits-) Alltags

Selbstfürsorge bezeichnet eine bewusste Handlung, die man vornimmt (oder unterlässt), um der eigenen körperlichen, psychischen und sozialen Gesundheit und dem eigenen Wohlbefinden angemessene Aufmerksamkeit zu schenken.

Bei Selbstfürsorge geht es darum, freundlich und mitfühlend mit sich selbst umzugehen. Dazu gehören Massnahmen wie:

- ein fürsorglicher Umgang mit der eigenen Gesundheit
- eine kritische Beurteilung der eigenen Belastbarkeit und Grenzen
- ein individuelles Stressmanagement, das an die Arbeitsbedingungen angepasst ist
- Kenntnisse der eigenen Regenerationsquellen
- Reflexion und Förderung der persönlichen Resilienzfähigkeit
- Einbindung in ein kollegiales und professionelles Unterstützungssystem wie beispielsweise Supervision, kollegiale Beratung oder Coaching.

Selbstfürsorge bedeutet zum Beispiel auch anzuerkennen, dass es oft schwer ist, seine eigenen Grenzen der Belastbarkeit wahrzunehmen und immer wieder eine gute Balance zwischen Anstrengung und Ruhe zu finden. «Ich bin es wert, gut mit mir umzugehen und darauf zu achten, dass andere gut mit mir umgehen.» – das ist eine Grundhaltung der Selbstfürsorge.

Für Fachkräfte ist deshalb ein individuelles Konzept der Selbstfürsorge besonders sinnvoll, um die eigene Gesundheit zu erhalten und das professionelle Handeln, das eine hohe kognitive, emotionale und zwischenmenschliche Aufmerksamkeit erfordert, zu stärken. Selbstfürsorge schützt Fach- und Führungskräfte in ihrer Arbeit, sodass sie von Resilienz, Widerstand und Überleben gestärkt werden.

Bei der Selbstfürsorge geht es darum, mich selbst zu zentrieren. Das bedeutet auch, dass ich dafür sorgen kann, dass es mir gesundheitlich gut geht, dass ich mich ausruhen kann, dass ich mich um mich kümmern kann.

Achtsamkeit als Teil der Selbstfürsorge bezeichnet eine innere Haltung und ein Verhalten der nicht-wertenden Aufmerksamkeit auf das bewusste Erleben im gegenwärtigen Moment.

Es geht also um eine beobachtende und beschreibende Wahrnehmung im Hier und Jetzt: So wie es jetzt gerade ist, ohne es gleich zu bewerten oder verändern zu wollen. Es geht darum, Dinge zu merken und mitzubekommen: Was mache ich hier gerade? Was hat sich verändert? Eine auf Achtsamkeit beruhende Handlung entsteht bestenfalls aus der Selbst-Wahrnehmung und -beobachtung heraus und ist eher bewusst als reflexartig.

Während es bei Selbstfürsorge um das eigene Wohlbefinden geht, steht bei der Selbstoptimierung die ständige Verbesserung der persönlichen Eigenschaften und Fähigkeiten mittels Selbstthematization, rationaler Selbstkontrolle und permanenter Rückmeldungen hin zur bestmöglichen persönlichen Selbstoptimierung im Fokus.

«Sich um sich selbst zu kümmern, ist keine Selbstverliebtheit. Es ist Selbsterhaltung».

15. Weiterbildung - Angebot 2025 unseres Partners Angestellte Schweiz

Bringen Sie sich auf den neuesten Stand und erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und / oder Selbstkompetenzen – Lassen Sie sich von den aktuellen Kursen und Webinaren unseres Partners Angestellte Schweiz inspirieren.

Webinare vermitteln Essenzielles zu einem bestimmten Thema kurz und knapp – und Sie können bequem online dabei sein. Daneben gibt es Halbtages-, Tageskurse sowie Impulsreferate oder auch Kompaktkurse, die mehrere Tageskurse beinhalten.

Das aktuelle Angebot finden Sie auf der Website <https://angestellte.ch/angebote/kurse-und-weiterbildungen/unsere-aktuellen-kurse>.



Wie kann ich mich anmelden?

- Verschiedene Angebote, vor allem im Bereich Weiterbildung, werden über unseren Partner Angestellte Schweiz bereitgestellt. Für KVÖV- und AS-Mitglieder die gleichen Bedingungen.
- Damit Sie Zugang erhalten, müssen Sie zuerst ein Nutzerkonto erstellen. Gehen Sie dazu auf die Seite <https://angestellte.ch/>, dort oben rechts auf >Login, dann auf >Neu registrieren und zu >Erstelle dein Login.

Wichtig: Verwenden Sie für das Login im Feld «E-Mail» jene E-Mail-Adresse, mit der Sie die Informationen vom KVÖV erhalten. Nur damit ist sichergestellt, dass das System Sie als KVÖV-Mitglied erkennt.

16. Dienstleistungen des Kaderverbandes für Mitglieder – Geld wert

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

Rechts- beratung KVöV

- ❑ Unentgeltliche Beratung, Unterstützung und Vertretung für KVÖV-Mitglieder zu Anstellung und Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/>

Privat- rechtsschutz

- ❑ Coop-MULTI-Rechtsschutz: Verkehrs- und Privatrechtsschutz für die ganze Familie des gleichen Haushaltes mit Geltung in ganz Europa und mit Deckung Internet-Rechtsschutz.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz/>

Weiter- bildung

- ❑ Erweitern Sie Ihre Fach-, Sozial- und/oder Selbstkompetenzen und erhöhen Sie damit Ihre Arbeitsmarktfähigkeit. Angebote in Zusammenarbeit mit unserem Partner Angestellte Schweiz.

<https://angestellte.ch/angebote/weiterbildung/>



Kranken- kassen

- ❑ KVöV-Mitgliederkonditionen mit 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/atupri/>



Mobilität / E-Autos

- ❑ Rabatte auf Volvo- und Ford-Neuwagen, zusätzliche Aktionsrabatte.
- ❑ Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf Neuwagen der Marke Audi.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/>



Versicherun- gen

- ❑ ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Fahrzeugversicherung.
- ❑ Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/>

Bank CLER

- ❑ Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/>

Chocorange

- ❑ Chocorange bietet Schokoladenliebhabern mit Leidenschaft und Liebe himmlische Schokoladenkreationen – mit Mitgliederrabatt.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/chocorange/>

17. Impressum und Hinweise

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



Bald pensioniert? Bleiben Sie dem KVÖV treu – gleiche Leistungen, reduzierter Beitrag

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

18. Kaderverband des öffentlichen Verkehrs – alles auf einen Blick

Was ist der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs?

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV ist ein politisch unabhängiger Verband für alle Linien-, Fach- sowie Nachwuchskader im öffentlichen Verkehr. Fachkader sind hier z.B. Fachverantwortliche, Projektleiter, Einkäufer, Planer, IT-Fachkräfte, etc.



Was will der Kaderverband?

Der Kaderverband

- ❑ vertritt seine Mitglieder gegenüber Arbeitgebern bei Verhandlungen um Gesamtarbeitsverträge wie auch die Kader mit Einzelarbeitsverträgen nach OR und hat speziell die Anliegen der Kader im Fokus. Dadurch unterscheidet sich der KVöV von anderen, ähnlichen Verbänden;
- ❑ hilft beim Netzwerken, indem er Plattformen schafft, wo sich Kader und Entscheidungsträger von Transportunternehmen treffen und austauschen.

Was bringt mir die Mitgliedschaft beim Kaderverband?



Rechtsberatung für Mitglieder bei Fragen zu Anstellung, Arbeit und Sozialversicherungen.



Regelmässige, fundierte **Information zu Verkehr, Technik, Führung** via Internet, Bulletin und Anlässen / Referaten.



Vergünstigter **Privat- und Verkehrs-Rechtsschutz** für die ganze Familie.



Sparen Sie Geld! Weitere geldwerte Mitgliederangebote zu speziellen Konditionen bei Banken, Versicherungen und Krankenkassen, für Reisen und Freizeit.

Alle Details zu unseren Mitgliederangeboten auf unserer Website unter kvoev-actp.ch/dienstleistungen/.

Wo kann ich mich anmelden?



Schnell und einfach anmelden über den QR-Code, oder <https://kvoev-actp.ch/mitgliedschaft/mitglied-werden/> eingeben.