

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

KVÖV – Bulletin März 2018

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Auf Reorganisation folgt Reorganisation!

Das nächste Sparpaket bei der SBB ist bereits geschnürt. Sein Name: «**SBBagil2020**». Die abermalige Sparrunde soll Veränderungen in der Division Infrastruktur und in der Organisationsstruktur mit sich bringen. Die SBB will das Silodenken in den Konzerndivisionen brechen. Gleichzeitig überprüfen die Staatsbahnen, welche Dienstleistungen an Drittfirmen ausgelagert werden können. Mit dem Programm «SBBagil2020» will die SBB die interne Zusammenarbeit verbessern und ein neues Führungsmodell entwickeln.» Bei früheren Anpassungen sei die organisatorische Veränderung «bewusst» zurückgestellt worden. «Mit «SBBagil2020» sollen nun diese organisatorischen, prozessualen und strukturellen Herausforderungen angegangen werden.

Das erneute Umbauprojekt wird lanciert, bevor die laufende Reorganisation abgeschlossen ist. «Railfit 20/30» sieht den Abbau von 1400 Jobs bis Ende 2020 vor. Es wurde im September 2016 präsentiert und soll die Konzernrechnung um gesamthaft 1,2 Milliarden Franken entlasten. Viele Details sind noch unklar. Fest steht aber, dass die neue Reorganisationsübung «SBBagil2020» der Höhepunkt einer turbulenten Zeit ist. Sie folgt auf einen **Kahlschlag bei SBB Cargo**. 800 Jobs fallen bei der Gütertochter in den nächsten Jahren weg. Den Entscheid dazu hat der SBB-Verwaltungsrat Ende Februar gefällt.

Dazu kommt, dass die SBB mit der **Schliessung von Bahnhofsschaltern** in der Politik für Aufsehen sorgt. 2017 hat der Betrieb vier Schalter geschlossen. 2018 folgen neun weitere. Betroffen sind die Standorte Basel Euroairport, Turgi, Zürich Tiefenbrunnen, Saint-Maurice, Küssnacht am Rigi, Erlenbach, Renens, Münchenbuchsee und Palézieux. Was 2019 folgt, ist noch offen. Das Vorgehen der SBB ist wohl, was gemeinhin «Salamitaktik» genannt wird.

Pensionskasse SBB: Der Verwaltungsrat SBB hat das Dossier beraten. In Übereinstimmung mit der Haltung der Konzernleitung SBB will der VR SBB noch weitere Abklärungen in dieser Sache vorgenommen haben (Handlungsdruck, Eintretenswahrscheinlichkeiten, Sensitivitäten bezüglich Schuldendeckungsgrad usw.) und zudem sind dringend vorgängig Absprachen mit dem Eigner (Eidg. Finanzverwaltung, UVEK) vorzunehmen. Ein definitiver Entscheid ist für Mai 2018 vorgesehen.

Die Verunsicherung bei Kader und Mitarbeitenden wächst mit der Zahl der angekündigten Sparübungen. Die Sozialpartner sind gefordert, all die Auswirkungen der Reorganisationen im Auge zu behalten. Dazu kommt die Umgestaltung der Konzernleitung SBB, die weitere Konsequenzen auf die Organisationen haben wird. Auch die Öffentlichkeit wundert sich zunehmend, wohin der SBB-Zug wohl fährt – wenn er denn noch fährt...



Markus Spühler
Präsident KVÖV

Inhalt

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Die nächsten Anlässe – Agenda | 2 |
| 2. | Weiterentwicklung zum GAV 2019 - Erwartungen weit auseinander | 3 |
| 3. | SBB Cargo AG: Abbau von einem Drittel der Mitarbeitenden bis 2023 | 4 |
| 4. | Preis für Peter Jedelhauser | 5 |
| 5. | BLS lanciert Ticket-App «lezzgo» schweizweit | 6 |
| 6. | Verwaltungspersonal der öV-Unternehmen untersteht seit 1.1.18 dem Arbeitsgesetz | 6 |
| 7. | Fast eine Million Gäste mit der BLS Schifffahrt unterwegs | 7 |
| 8. | Ausbau der Schieneninfrastruktur – trotz Digitalisierung notwendig | 8 |
| 9. | Wechsel in der SBB Konzernleitung | 9 |
| 10. | Italienische Hochgeschwindigkeitszüge werden amerikanisch | 10 |
| 11. | Der Schienengüterverkehr erholt sich | 11 |
| 12. | 2 Monate gratis und 20 % Rabatt: Mivita Zusatzversicherung von Atupri | 12 |
| 13. | KVÖV und Volvo sind Partner – Rabatte für Mitglieder | 13 |
| 14. | Unser Kontakt und wichtige Informationen | 14 |
| 15. | Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum | 14 |

1. Die nächsten Anlässe – Agenda

Gleich 2 höchst spannende Referate mit bekannten Referenten erwarten uns in den nächsten Wochen – um die Qual der Auswahl zu vermeiden, melden Sie sich doch gleich für beide an!

Weitere Details und die online-Anmeldung finden Sie unter <http://www.kvoev.ch/de/anlaesse>.

CH-Anlass 1 / 2018: « Wie die Armee uns alle schützt »



Referat mit dem Chef Kommando Operationen der Schweizer Armee, **Korpskommandant Aldo Schellenberg**.

Details und Anmeldung [hier](#) oder unter www.kvoev.ch/de/anlaesse/nationale-anlaesse/ch-anlass

**Dienstag,
10. April 2018**

Ab 18h

**Bern WylerPark
SBB**

DV-Anlass 2018: «Die BLS zwischen Markt und Staat»



Referat von **Bernard Guillelmon**,
CEO der BLS AG

Details und Anmeldung [hier](#) oder unter
www.kvoev.ch/de/anlaesse/nationale-anlaesse/dv-anlass.

Mittwoch,
18. April 2018

Ab 18h

**Bern, Novotel, Am
Guisanplatz 2**

CH-Anlass 2 / 2018 - Jubiläumsanlass



Reservieren Sie sich schon das Datum für den CH-2- /
Jubiläumsanlass am 6. November 2018 mit **Dr. Peter
Füglistaler**, Direktor Bundesamt für Verkehr als
Referenten.

Mit diesem Anlass würdigen wir auch das 20-jährige Be-
stehen des KVÖV.

Verpassen Sie diesen Anlass nicht!

Dienstag,
6. November 2018

**Bern, Hotel
Schweizerhof**

2. Weiterentwicklung zum GAV 2019 - Erwartungen weit auseinander

Nach dem 2. Verhandlungstermin vom 23. Februar 2018 zeigt sich, dass die Befürchtungen wahr werden: Die SBB beharrt auf ihren sehr rigiden Forderungen. Von einer Weiterentwicklung, wie die Verhandlungsrunden ursprünglich genannt wurden, ist wenig zu spüren. Eher sollen Kosten eingespart werden. Die Erwartungen zwischen SBB und der Verhandlungsgemeinschaft VG der Arbeitnehmervertreter KVÖV, SEV, VSLF und transfair liegen sehr weit auseinander.



Die Verhandlungen finden in einem Umfeld von extremem Druck auf den Konzern SBB statt. Die Politik macht Druck, Stichworte Fernverkehrskonzession, Fernbusse. Negative Schlagzeilen machen auch die neuen Doppelstock-FV-Züge, das Planungssystem SOPRE, die Pensionskasse der SBB. Das Umbauprogramm RailFit 20/30 mit einem geplanten Abbau von 1400 Stellen bis 2020 läuft im Hintergrund weiter.

In diesem Umfeld sitzen nun SBB und die Verhandlungsgemeinschaft (VG) am Tisch, um die Weiterentwicklung des Gesamtarbeitsvertrags für SBB und SBB Cargo zu diskutieren, allerdings mit diametral verschiedenen Definitionen von «Weiterentwicklung»:

Die VG sieht die Anstellungsbedingungen im aktuellen GAV generell als gut an. Sie sollen punktuell noch verbessert werden, so z.B. für die Mitarbeitenden im Schichtbetrieb durch Anpassung der Zulagen. Zudem soll der Digitalisierung und damit verbunden dem Trend zur Telearbeit durch eine Verbesserung von Arbeitsmarktfähigkeit, Daten- und Gesundheitsschutz Rechnung getragen werden.

Die SBB hingegen will schlicht ihre Personalkosten durch Erhöhung der Arbeitszeit, Senkung der Löhne und Vereinfachung der Kündigungen sowie die Streichung von Ferientagen für die über 60-Jährigen reduzieren.

Die gelebte Sozialpartnerschaft garantiert im eingangs erwähnten turbulenten Umfeld Stabilität für Unternehmen und Mitarbeitende. Deshalb ist es für Kader und Mitarbeitende schwierig zu verstehen, mit welchen harten Forderungen die SBB die Verhandlungen eröffnet hat. Noch wäre es Zeit, ihre Ansprüche auf ein erträgliches Mass herunterzuschrauben und nicht noch eine weitere interne Grossbaustelle zu eröffnen.

Der Kaderverband appelliert an die SBB, den «Reset»-Knopf zu drücken und für die nächste Runde einen reduzierten Forderungskatalog auf den Verhandlungstisch zu legen.

3. SBB Cargo AG: Abbau von einem Drittel der Mitarbeitenden bis 2023

Eine Milliarde Franken betragen die aufgelaufenen Verluste der letzten fünfzehn Jahre bei SBB Cargo. Die letzte grosse Sanierung 2012 hatte zwar die Lage kurzfristig entspannt. Inzwischen ist SBB Cargo wieder in die roten Zahlen abgerutscht. Für 2017 resultiert ein Verlust von 37 Millionen Franken. Der Abbau von einem Drittel der Belegschaft soll die Zahlen wieder zurück ins Schwarze bringen

Schuld am Verlust ist unter anderem der aufwendige Transport von einzelnen Wagenladungen aus 344 Bedienpunkten. Die Gütermenge dieser Sparte sank seit 2011 um einen Drittel. Gründe sind die rückläufige Industrieproduktion in der Schweiz, kleinere Sendungen und erhöhte Anforderungen an Tempo und Flexibilität. Bei der Hälfte der 344 Anschlüsse transportieren die Rangierteams im Schnitt lediglich zwei Wagen pro Tag, was in diesem ressourcen- und planungsintensiven Geschäft nicht effizient ist.

Am 28. Februar 2018 hat der Verwaltungsrat der SBB grünes Licht gegeben, um Remedur zu schaffen: Bis 2023 sollen gegen 750 der 2115 Cargo-Stellen und bis 100 der 344 Bedienpunkte gestrichen werden. Es ist fraglich, ob die Ausdünnung des WLV-Netzes die Wettbewerbsposition von SBB Cargo stärkt: Der Güterverkehr ist ein Wachstumsmarkt und soll in der Schweiz bis 2040 um 45% wachsen, wie die Bundesverwaltung schätzt und was der Bund auch in seiner Botschaft übermittelt.

Der Zeitpunkt der Massnahmen ist umstritten. Einerseits sagt SBB Cargo, jedes Zuwarten vergrössere den finanziellen Verlust. Auf der anderen Seite kommt die SBB damit der politischen Entscheidungsfindung zuvor. Bekanntlich hat der Bundesrat in Erfüllung eines Postulats der ständerätlichen Verkehrskommission in einem Bericht verschiedene Eignermodelle für SBB Cargo AG dargestellt und bewertet. So soll der Verwaltungsrat von SBB Cargo AG gestärkt und seine Unabhängigkeit erhöht werden.

Der Bundesrat soll sicherstellen, dass SBB und SBB Cargo keinerlei strategische Weichenstellungen zur Zukunft von SBB Cargo vornehmen, bis der Verwaltungsrat von SBB Cargo unter der Leitung eines „unabhängigen“ Präsidiums eine Strategie entwickelt hat, die der Unternehmung eine nachhaltige Weiterentwicklung sichert.

Besser ist es, zusammen mit Partnern, Kunden und der Politik neue Lösungen zu finden: Die Güterbahn sucht deshalb zusammen mit ihren Kunden nach Alternativen zu den 170 Anschlüssen. Das können Zusammenle-

gungen, Kooperationen mit der Strasse oder eine Finanzierung durch den Kanton sein. Bei einer solchen Subvention würde sich der Bund, wie beim regionalen Personenverkehr, im gleichen Umfang wie der Kanton finanziell beteiligen. Besonders im Fokus steht das Netz von SBB Cargo im Berner Oberland und im Jura.

Der KVÖV stützt die Forderung des Bundesrats und begrüsst die Lösungsfindung auf neuen Wegen, statt einfach nur abzubauen. Dass als zusätzliche Massnahme SBB Cargo zusammen mit den Sozialpartnern für die betroffenen Mitarbeitenden nachhaltige Lösungen schaffen muss, erachtet der KVÖV als selbstverständlich.

4. Preis für Peter Jedelhauser

Der KVÖV freut sich mit seinem Mitglied Peter Jedelhauser, der einen renommierten Preis der europäischen Bahnindustrie in Empfang nehmen durfte, zusammen mit Renzo Simoni von AlpTransit.



Die Auszeichnung wurde vom Verband der europäischen Bahnindustrie (Unife) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) verliehen. Stellvertretend für alle Mitarbeitenden bei Bau und Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) durften Peter Jedelhauser (SBB) und Renzo Simoni (ehemals CEO AlpTransit Gotthard AG) heute Abend in Brüssel den European Railway Award 2018 entgegennehmen. Verliehen wird der wichtigste Preis der europäischen Bahnbranche von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen CER und vom Verband der europäischen Eisenbahnindustrie UNIFE.

Mit dem Preis zollt die Jury dem längsten Eisenbahntunnel der Welt Tribut: Im Herzen des Kontinents gelegen, bringt der Gotthard Basistunnel (GBT) auf der wichtigsten europäischen Güterverkehrsachse – dem Korridor Rhein-Alpen – Güter und Menschen schneller und zuverlässiger zusammen.

Die Jury begründete ihre Wahl unter anderem mit der überragenden verkehrspolitischen Rolle, die der Tunnel für den transalpinen Güterverkehr in Europa spielt. Sie lobte die beiden Preisträger Peter Jedelhauser und Renzo Simoni für ihre massgeblichen Rollen bei Bau und Inbetriebnahme des GBT.

CER-Exekutivdirektor Libor Lochman betonte: «In der Schweiz gibt es ein klares Bekenntnis von Öffentlichkeit und Politik, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Der GBT ist Teil dieses Plans und von grossem Wert für die europäischen Bürger.» Philippe Citroën, Generaldirektor UNIFE fügte an: «Der längste Eisenbahntunnel der Welt ist nicht nur ein Beispiel herausragender europäischer Ingenieurskunst. Durch die Überwindung geografischer und infrastruktureller Hindernisse zeigt uns der Tunnel, wie der Eisenbahnverkehr eine entscheidende Rolle in einer leistungsfähigen und ökologisch nachhaltigen europäischen Wirtschaft spielen kann.»

Peter Jedelhauser war es in seiner Dankesrede wichtig, neben all den technischen Superlativen eines nicht zu vergessen: «Beim Gotthard-Basistunnel hat sich einmal mehr gezeigt: trotz aller technologischen und organisatorischen Fortschritte bleibt letztlich der Mensch der entscheidende Erfolgsfaktor.» In diesem Sinne dankte er allen Involvierten.

Der KVÖV gratuliert insbesondere seinem Mitglied Peter Jedelhauser!

5. BLS lanciert Ticket-App «lezzgo» schweizweit

Seit dem 10. Januar 2018 ist die Ticket-App «lezzgo» für alle Fahrgäste nutzbar, die mit dem öffentlichen Verkehr reisen – und zwar in der ganzen Schweiz (GA-Bereich) und über Verbundsgrenzen hinweg.

Die App steht ab sofort in den Stores von iOS und Android zum Download bereit. Anfang Februar integriert die BLS die «lezzgo»-Funktion auch in die App BLS Mobil; somit können Kunden künftig über BLS Mobil nicht nur den Fahrplan abfragen und Tickets im Voraus lösen, sondern auch mit einem elektronischen Ticket mit nachträglicher Bezahlung reisen.



Die Möglichkeit der automatischen Reiseerfassung auf nationaler Ebene entspricht einem Kundenbedürfnis. Dies hat eine Befragung von 200 Kunden im Rahmen des nationalen Tests «lezzgoPlus» ergeben. Die App «lezzgo» ist zwar eine Eigenentwicklung der BLS, aber dennoch keine Einzellösung. Die dahinter liegenden Regeln und Standards für die einheitliche Preisberechnung und die einheitliche Kontrolle wurden im nationalen Test «lezzgoPlus» gemeinsam mit Postauto und SBB erarbeitet. Der Test

hat gezeigt, dass die automatische Reiseerfassung schweizweit technisch funktioniert.

Mit der Lösung zur automatischen Reiseerfassung wird die BLS nicht andere Vertriebsarten wie Abos, Billetautomaten oder bediente Schalter ersetzen. Die ÖV-Nutzer werden auch in Zukunft ihr Ticket über sämtliche Vertriebskanäle lösen können. Die BLS hält die Datenschutzbestimmungen ein und gibt keine Daten von «lezzgo»-Nutzern an Dritte weiter.

6. Verwaltungspersonal der ÖV-Unternehmen untersteht seit 1.1.18 dem Arbeitsgesetz

Das Arbeitszeitgesetz (AZG) unterscheidet bezüglich den Bestimmungen über Arbeits- und Ruhezeiten zwischen Verwaltungs- und Betriebsdienst. Mit dem revidierten AZG unterstehen Mitarbeitende im Verwaltungsdienst seit dem 1. Januar 2018 den Bestimmungen des Arbeitsgesetzes (ArG) und nicht mehr denen des AZG.

Das Parlament verabschiedete 2016 eine Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes. Diese wird voraussichtlich zusammen mit der zu revidierenden Verordnung zum Arbeitszeitgesetz im Dezember 2018 in Kraft treten. Der Bundesrat hat nun auf Vorschlag der ausserparlamentarischen, paritätisch zusammengesetzten AZG-Kommission entschieden, die neuen Bestimmungen über das Verwaltungspersonal bereits auf den 1. Januar 2018 in Kraft zu setzen. So können rascher neue Arbeitsmodelle im Verwaltungsbereich eingeführt und dadurch die Attraktivität als Unternehmen erhalten werden. Die übrigen Bestimmungen der Verordnung, die im Dezember 2018 in Kraft treten sollen, betreffen beispielsweise Fragen wie die Pausenregelung oder Ruhschichten bei Betriebsstörungen.

Das Verwaltungspersonal wird damit künftig nicht mehr unter das AZG, sondern unter das Arbeitsgesetz (ArG) fallen. Das AZG hat gegenüber dem Arbeitsgesetz, dem die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten in der Schweiz unterstehen, teilweise andere Bestimmungen, um das reibungslose Funktionieren des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten. Die Regelungen des AZG ermöglichen ein flexibles Arbeiten zu stets wechselnden Tageszeiten und an allen Tagen im Jahr.

Die spürbarste Auswirkung für die Mitarbeitenden in ÖV-Unternehmen, die nicht unmittelbar im Betrieb arbeiten, besteht ab 1. Januar darin, dass Nachtarbeit anstelle eines Zeitzuschlages neu mit einem Lohnzuschlag von 25% und Sonntagsarbeit mit einem Lohnzuschlag von 50% entschädigt werden. Zudem ist Nacht- und Sonntagsarbeit in der Verwaltung nur noch zulässig, wenn sie vorgängig durch die Aufsichtsbehörde (SECO/beco) bewilligt wurde.

Der Wechsel des Verwaltungspersonals vom Geltungsbereich des AZG in den Geltungsbereich des ArG hat einen Zuständigkeitswechsel vom UVEK (BAV) zum WBF (SECO) bzw. zu den Kantonen zur Folge.

7. Fast eine Million Gäste mit der BLS Schifffahrt unterwegs

Im Jahr 2017 transportierte die BLS Schifffahrt 975'000 Gäste auf dem Thuner- und Brienersee – das sind gleich viele Passagiere wie im Vorjahr. Um den Betrieb der Winterschifffahrt zu sichern, reicht die BLS beim Kanton Bern zwei Gesuche ein: Eines zur generellen Erhöhung des Seepiegels und eines zum Verzicht auf ausserordentliche Seeabsenkungen.



Von Januar bis zum 5. November 2017 waren insgesamt 975'000 Fahrgäste auf den BLS-Schiffen unterwegs – das sind gleich viele Personen wie im Vorjahr. Auf dem Thunersee transportierte die BLS 643'000 Personen (-0,7%), auf dem Brienersee 332'000 Personen (+1,5%). Das Wetter wirkte sich auf die Frequenzen aus: Nach einem guten Saisonstart waren die Schiffe im September schlecht und im Oktober wiederum gut ausgelastet.

Die Winterschifffahrt hat als touristisches Angebot im Berner Oberland zunehmende Bedeutung. Um im Winter fahren zu können, ist für die Schifffahrt ein konstant hoher Seepiegel unverzichtbar. Die BLS wird deshalb beim Kanton Bern zwei Gesuche einreichen: Eines zur generellen Erhöhung des Seepiegels und eines zum Verzicht auf ausserordentliche Seeabsenkungen. Ein konstant hoher Seepiegel macht die Navigation von grossen Schiffen in den Kanälen und im Bereich der Werft erst möglich. Die Bevölkerung, Gemeinden und Interessensvertreter konnten sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zu den Gesuchen äussern.

Im Rahmen dieser Mitwirkung ist auch ein Umweltverträglichkeitsbericht einsehbar, den die BLS in enger Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Ämtern erarbeiten liess. Laut Bericht könnte sich die Erhöhung des Seepegels auf die Schilfbestände und die Amphibiengewässer am Ufer auswirken. Wird das Reglement geändert, definiert die BLS in Absprache mit den betroffenen Ämtern Massnahmen, um allfällige negative Auswirkungen frühzeitig zu erkennen.

8. Ausbau der Schieneninfrastruktur – trotz Digitalisierung notwendig

Von Norbert Schmassmann, Präsident Verband öffentlicher Verkehr VÖV

Mit der Digitalisierung befindet sich auch unsere Mobilität in einem starken Wandel. Doch wie schnell und wie spürbar der Wandel kommen wird, weiss niemand genau. Deshalb ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur zwingend. Der Blog von VÖV-Präsident und LITRA-Vorstandsmitglied Norbert Schmassmann.



Die Mobilität wandelt sich. Die Digitalisierung durchdringt alle Lebensbereiche, auch die Mobilität. Wie „digital“ der öffentliche Verkehr in Zukunft aussehen wird, weiss zurzeit niemand ganz genau. Dass es teilweise oder ganz führerlose Züge, Trams und Busse geben wird und dereinst selbst-fahrende Autos auf den Strassen verkehren werden, ist aufgrund der technologischen Entwicklung anzunehmen. Nur weiss man nicht, ab wann. Das ist die offene Frage. Sicher ist nur der Wandel. Zudem werden neue Antriebsformen an Bedeutung gewinnen; so wird die Elektromobilität den strassengebundenen öffentlichen Verkehr grundlegend verändern. Auch hier ist die Frage: wie

schnell?

Vieles bleibt, wie es ist

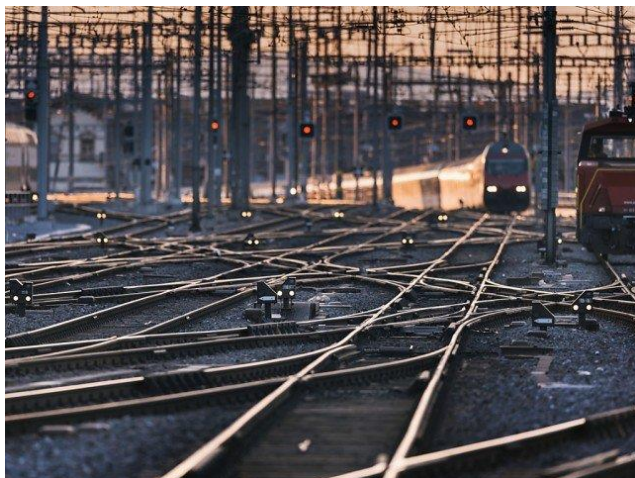
Trotzdem wird es im Bereich der Mobilität „Konstanten“ geben. Vieles wird sich nicht verändern: So der Mensch mit seinen Mobilitätsbedürfnissen. Trotz Digitalisierung und neuen Mobilitätsformen bleiben wichtige Grundbedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden, nämlich die ÖV-Errungenschaften, unverändert: Alle wollen einen zuverlässigen, pünktlichen, sauberen und bezahlbaren ÖV, d.h. angenehm reisen (möglichst mit Sitzplatz), sowie einen funktionierenden zuverlässigen Güterverkehr, der aber die Personenmobilität möglichst nicht tangiert, was erhöhte Anforderungen an die Logistik stellen wird.

Innerhalb des ÖV wird ein dichtes Angebot mit optimalen Anschlüssen und guten Umsteige-beziehungen wichtig bleiben, und zwar flächendeckend in der ganzen Schweiz. Hier darf davon ausgegangen werden, dass dies unverändert wichtig bleiben wird.

ÖV in Zukunft noch bedeutender

Dank seiner Zuverlässigkeit und seiner Qualität ist der ÖV in der Schweiz äußerst beliebt. Die Nachfrage wird wachsen, einerseits, weil die Gesamtmobilität wächst, und andererseits, weil die politischen Bestrebungen nach wie vor in Richtung Erhöhung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV gehen. So wird gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundes das Verkehrswachstum weitergehen. Der Bund geht bis 2040 von einer Zunahme um 40 Prozent aus, der Anteil des öffentlichen Verkehrs soll dabei von 19 auf 23 Prozent zunehmen. Es ist eine grosse Herausforderung, dieses Wachstum sinnvoll zu bewältigen und zu finanzieren. Eine Steigerung des ÖV-Anteils an der Gesamtmobilität ist wie gesagt ein sehr wichtiges Element, um die Ziele der Energiestrategie zu erreichen. Kurz: Die Bedeutung des ÖV wird also noch zunehmen.

Engpässe auch bei besserer Nutzung der Infrastruktur



In dieser Situation wird die Digitalisierung helfen, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen. Hier unternimmt die ÖV-Branche viel, um dies zu erreichen. Eine bessere Infrastrukturnutzung genügt aber nicht, um das Verkehrswachstum aufzufangen. So ändert die Digitalisierung nichts an der Tatsache, dass viele Bahnhöfe zu geringe Kapazitäten aufweisen und wegen der erwarteten Kundenströme ausgebaut werden müssen. Ebenso kann die Haltedauer der Züge in Bahnhöfen und an Stationen kaum verkürzt werden.

Um das erwartete und prognostizierte Verkehrswachstum bewältigen zu können, braucht es nebst einem effizienteren Einsatz der bestehenden Infrastrukturen auch einen weiteren Ausbau der Schiene. Denn nur auf der Schiene können in grossen Gefässen viele Leute rasch zu verschiedenen Bahnhöfen/Haltestellen zuverlässig und pünktlich (und somit exakt planbar) transportiert werden. Analoges gilt in den Städten und Agglomerationen, wo es wegen der gebündelten Nachfrage nach Transportleistungen weiterhin Tram- und Buslinien mit grösseren Gefässen geben wird. Die Mobilität

in Städten nur mit selbstfahrenden Autos bewältigen zu wollen, würde am Platzbedarf der vielen kleinen Transportgefässe scheitern.

Grosses Engagement der Branche für einen Ausbau

Deshalb setzt sich der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) nach wie vor stark für einen weiteren Ausbau des ÖV und insbesondere auch der Schiene ein. Eine gute ausgebaute Schieneninfrastruktur ist das Rückgrat des ganzen öffentlichen Verkehrssystems. So unterstützt der VöV den vom Bundesrat vorgelegten Ausbauschnitt 2035. Da aber Eisenbahninfrastrukturen nicht von heute auf morgen gebaut werden können, sondern dem Bau eine lange Planungsphase vorangeht, sind Infrastrukturbauten langfristig zu planen. Wir sind dies den kommenden Generationen, die auch ähnliche bis gleiche Mobilitätsbedürfnisse haben werden, schuldig.

Als aus der Zentralschweiz stammender Verbandspräsident freut es mich, dass der Bundesrat in seiner Antwort auf eine Interpellation von Ständerat Konrad Graber festhält, dass er gewillt ist, die Projektierungsarbeiten am Durchgangstiefbahnhof Luzern zügig zu einem baureifen Projekt voranzutreiben.

9. Wechsel in der SBB Konzernleitung

In der 9-köpfigen SBB Konzernleitung stehen in den nächsten 12 Monaten zwei Wechsel an, zum einen aufgrund eines altersbedingten Rücktritts, zum andern aufgrund der persönlichen Lebensplanung. Die Suche nach Nachfolgerinnen oder Nachfolgern ist eingeleitet. Sie wird geleitet von CEO Andreas Meyer, der das Unternehmen auch in den nächsten Jahren führen wird.

Die anstehenden, langfristig geplanten Wechsel gab SBB Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar an der Kaderkonferenz in Luzern bekannt.



Philippe Gauderon, Leiter Infrastruktur, wird dieses Jahr 63 Jahre alt. Er hat den Wunsch geäußert, frühzeitig per Ende 2018 in Pension zu gehen. Er wird dies nach 23 Jahren bei der SBB tun, die letzten zehn Jahre als Leiter Infrastruktur, zehn Jahre beim Personenverkehr und drei Jahre als Kreisdirektor in Lausanne.

Jürg Stöckli leitet die Division Immobilien seit Dezember 2010 und hat sie erfolgreich zum ertragsstarken Pfeiler der SBB weiterentwickelt. Der 49-jährige hat sich im Rahmen seiner Lebensplanung entschieden, im Frühling 2019 die SBB nach mehr als 8 Jahren in der Konzernleitung zu verlassen und sich beruflich neu zu orientieren.



Die Nachfolge-Suche ist eingeleitet. Der Verwaltungsrat hat SBB CEO Andreas Meyer damit beauftragt, begleitet vom VR-Personalausschuss.

10. Italienische Hochgeschwindigkeitszüge werden amerikanisch

Die private Bahngesellschaft Italo wollte eigentlich an die Börse gehen. Das Angebot eines grossen amerikanischen Infrastrukturfonds in Höhe von fast 2 Mrd. € war aber zu verlockend.

Der amerikanische Infrastrukturfonds GIP übernimmt für 1,98 Mrd. € die private italienische Bahngesellschaft Italo (früher Nuovo Trasporto Viaggiatori). Das seit 2012 auf Hochgeschwindigkeitsstrecken fokussierte Unternehmen wollte im März eigentlich mit rund 40% seines Aktienkapitals an die Mailänder Börse gehen. Der Börsengang wird nun abgeblasen, vorausgesetzt, dass die Wettbewerbs- und Kartellbehörde der EU grünes Licht für die Übernahme gibt.

Wachsender Marktanteil

In den ersten Jahren hatte Italo mit grossen Schwierigkeiten gekämpft. Seit einer Kapitalaufstockung und einer radikalen Umstrukturierung 2015 konnte die Bahngesellschaft bei Umsatz und Gewinn aber deutlich zulegen. 2017 steigerte sie ihren Umsatz um 25% auf 455 Mio. €. Italo verfügt über 42 Hochgeschwindigkeitszüge und transportierte im letzten Jahr 12,8 Mio. Passagiere. Die staatliche Bahngesellschaft Trenitalia beförderte im selben Zeitraum 130 Mio. Passagiere, 26 Mio. von ihnen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken. Das heisst, Italo kommt in diesem Bereich mittlerweile auf einen Marktanteil von fast der Hälfte.

Zu den bisherigen Aktionären von Italo gehören unter anderem die Mailänder Grossbank Intesa Sanpaolo, die Versicherungsgruppe Generali, der Investmentfonds Peninsula, der Luxusschuh-Hersteller Diego Della Valle und der ehemalige Ferrari-Chef Luca Cordero di Montezemolo, der auch als Verwaltungsratspräsident des Unternehmens amtiert.

Das Angebot der Amerikaner war vor zwei Tagen ziemlich unerwartet gekommen, und die Manager wie auch die industriellen Investoren standen einem Verkauf anfangs kritisch gegenüber. Nachdem GIP (Global Infrastructure Partners) das Angebot nochmals erhöht hatte, stimmten die Aktionäre der Übernahme in der

Nacht auf Donnerstag dann aber doch einstimmig zu. Der Deal war ganz einfach zu gut. Die bisherigen Aktionäre sollen darüber hinaus die Möglichkeit erhalten, 25% des Aktienpakets zurückzukaufen. Zudem sollen der Verwaltungsratspräsident (Montezemolo) und der bisherige CEO vorerst im Amt bleiben.

Crédit-Suisse-Connection

Die amerikanischen Investoren sehen in Italien offenbar noch einiges Wachstumspotenzial. Sie hoffen aber wohl auch auf Expansionsmöglichkeiten durch die völlige Liberalisierung des europäischen Bahnverkehrs bis 2020. GIP wurde 2006 von Crédit Suisse und General Electric gegründet und ist in Manhattan beheimatet. Noch heute sind mehr als die Hälfte der Partner ehemalige Manager von Crédit Suisse. Mittlerweile verwaltet der Fonds ein Vermögen von 40 Mrd. € und ist einer der grössten im Infrastrukturbereich weltweit. Er kontrolliert über ein Dutzend Unternehmen, unter anderem die Flughäfen von Gatwick und London City sowie den Hafen von Melbourne.

11. Der Schienengüterverkehr erholt sich

Die Verkehrsleistung im Güterverkehr ist vergleichsweise stark gewachsen, während die Nachfrage im Personenverkehr stagniert. Zurückzuführen ist das Wachstum im Schienengüterverkehr auf den Unterbruch der Rheintallinie im Vorquartal.

Der Güterverkehr hat sich im vierten Quartal 2017 vom Streckenunterbruch bei Rastatt erholt: Im Vorquartal verzeichnete der Schienengüterverkehr noch einen deutlichen Rückgang von 6.4 Prozent. Ende 2017 stieg die Verkehrsleistung hingegen um 3.7% auf 3.11 Milliarden Nettotonnenkilometer. Die starke Zunahme dürfte auch auf einen Nachholeffekt nach dem Unterbruch der Rheintallinie zurückzuführen sein.

Im Personenverkehr zeigt sich ein anderes Bild: Wie bereits im Vorquartal sank die Verkehrsleistung: Die Personenkilometer gingen leicht zurück von 5.26 auf 5.25 Milliarden Personenkilometer (-0.2 Prozent). Das wirkt sich im Total auch auf die Trassenkilometer aus, da der Personenverkehr der Grossteil der Trassen beansprucht (-0.2 Prozent, 49.6 Millionen Trassenkilometer).

| Übersicht Verkehrsleistung | 4. Quartal 2017 | Veränderung zum Vorjahresquartal |
|-----------------------------|-----------------|----------------------------------|
| Personenkilometer (Mrd.) | 5.25 | -0.2% |
| Nettotonnenkilometer (Mrd.) | 3.11 | 3.7% |
| Trassenkilometer (Mio.) | 49.6 | -0.2% |

Verkehrsentwicklung seit 2014

Im Mehrjahresvergleich wird der Aufholeffekt im Schienengüterverkehr nach der Wiederöffnung der Rheintalstrecke deutlich: Die Verkehrsleistung des Güterverkehrs im vierten Quartal 2017 weist, verglichen mit dem gleichen Zeitraum in den vergangenen vier Jahren, den höchsten Wert aus.

Trotz leichten Rückgangs ist die Verkehrsleistung im Personenverkehr im vierten Quartal wiederum höher als die Verkehrsleistungen der vorhergehenden Quartale des Jahres 2017. Der Saisoneneffekt 2017 ist im Vergleich zu den Vorjahren aber abgeschwächt.

12. 2 Monate gratis und 20 % Rabatt: Mivita Zusatzversicherung von Atupri

atupri

Der Gesundheitsversicherer

Jetzt profitieren: Wer die Zusatzversicherung Mivita neu abschliesst, erhält die ersten zwei Monatsprämien geschenkt. Zudem profitieren KVöV-Mitglieder von mehr als 20 % Rabatt auf Mivita.

Schliessen Sie jetzt bis zum 30. September 2018 Mivita ab und erhalten Sie die Zusatzversicherung 2 Monate gratis. Nebst dieser zeitlich begrenzten Aktion profitieren KVöV-Mitglieder immer von bis zu über 20 % Rabatt auf die Zusatzversicherung Mivita:

| Mivita | Rabatt |
|---|--------|
| Generell für KVöV Mitglieder | 10 % |
| Mit 3 Jahresvertrag | 2 % |
| Mit 5 Jahresvertrag | 4 % |
| Mit Grundversicherung Sparmodelle HMO oder FlexCare | 10 % |
| Mit Grundversicherung Sparmodelle TelFirst oder CareMed | 5 % |

Mivita ist die clevere Zusatzversicherung

Sie möchten in jedem Alter den optimalen Versicherungsschutz, sich aber nicht um administrative Dinge kümmern? Dann liegen Sie mit der Zusatzversicherung Mivita genau richtig. Die Mivita Leistungen richten sich nach Alter und Geschlecht – das heisst, Sie bezahlen gewisse Leistungen nur dann, wenn Sie diese im Leben auch wirklich brauchen. So ist im höheren Alter etwa Sturzprävention ein Bedürfnis, während Verhütung nur in jungen Jahren ein Thema ist. Nebst altersspezifischen Leistungen gibt es bei Mivita natürlich auch Leistungen, die in jeder Lebensphase wichtig sind: So wird etwa Alternativmedizin in jedem Alter grosszügig finanziell unterstützt.

Weitere Informationen

- **Prämienrechner** – Berechnen Sie Ihre Prämie unverbindlich (die 10 % KVöV-Rabatt auf die Zusatzversicherung sind in der Offerte noch nicht enthalten).
- **Offerte** – Gerne stellen wir Ihnen eine persönliche Offerte inklusive 10 % Rabatt zu.
- **KVöV & Atupri** – informiert über alle Produkte und Leistungen für KVöV-Mitglieder.
- **Persönliche Beratung** – Gerne beraten wir Sie auch persönlich am Telefon. Rufen Sie uns einfach gratis an: [0800 200 888](tel:0800200888).

13. KVÖV und Volvo sind Partner – Rabatte für Mitglieder



Volvo gewährt unseren Mitgliedern nicht nur einen ständigen Rabatt von 12%, einlösbar beim Volvo-Händler Ihrer Wahl, sondern wird uns regelmässig mit zusätzlichen lukrativen Aktionen überraschen.

Als Premium-Anbieter vertritt Volvo ähnliche Werte wie der KVÖV: Der Mensch im Mittelpunkt, Sicherheit, Innovation.

So kommen Sie in den Genuss des Mitgliederrabatts

Wenn Sie vom Volvo-Mitgliederrabatt profitieren möchten, so senden Sie uns kurz ein Mail mit dem Stichwort «Volvo-Rabatt» an info@kvoev-actp.ch mit Ihrem Namen und Ihrer Mail-Adresse. Wir senden Ihnen darauf per Mail eine Bestätigung Ihrer Mitgliedschaft beim KVÖV, die Sie Ihrem Volvo-Händler vorweisen können – das ist schon alles.

Die Spielregeln

- Der Rabatt wird vom Bruttolistenpreis des Fahrzeugs inklusive Werksoptionen berechnet. Es gelten ausschliesslich die mit dem Volvo Vertragshändler vereinbarten Preise, Konditionen und Lieferfristen.
- Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt ausschliesslich über die offiziellen Volvo Vertretungen in der Schweiz.
- Die Fahrzeuge müssen mindestens sechs Monate und 6'000 km auf den Namen des bezugsberechtigten Mitglieds immatrikuliert sein.

Die Angebote von Volvo Car Switzerland AG

Die ganze Modellpalette von Volvo Car Switzerland AG finden Sie unter www.volvocars.com/de-ch.

Noch für kurze Zeit:

Klicken Sie hier für die [Spezial-Aktion Januar – März 2018](#)

Weitere Aktionen werden folgen.

14. Unser Kontakt und wichtige Informationen

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

15. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum

| | |
|--|---|
| Herausgeber Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Postfach, 3001 Bern | Publikation und Mailversand der Online-Version dieXperten GmbH, 8812 Horgen |
| Redaktion Heinz Wiggenhauser Leiter Marketing und Kommunikation info@kvoev-actp.ch | Druck und Versand der gedruckten Version Eigenleistung KVÖV |
| Gestaltung Heinz Wiggenhauser | Redaktionsadresse Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV Postfach, 3001 Bern info@kvoev-actp.ch |
| Fotos Hans Schwab, KVÖV | |

Erscheint 4-mal pro Jahr, dreimonatlich