

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

KVÖV - Bulletin April / Mai 2017

Liebe Kolleginnen und Kollegen

+Aktion 1'555+ - Gewinnen Sie Werbeprämien

Mit einer gezielten Aktion wollen wir wieder neue Mitglieder gewinnen. Helfen Sie mit, werben Sie für den KVöV – und gewinnen Sie je Fr. 50. Alle Details auf Seite 3.

Neuvergabe der Konzession im Personenfernverkehr

Säbelrasseln um die FV-Konzession! Ist das klug? Die Frequenz von Berichten in den Medien über die zukünftige Vergabe der Konzession im Bahn-Fernverkehr der Schweiz nimmt zu. Die SBB wird vom der BLS herausgefordert. Mit diesem Bild haben die Medien schon viele Emotionen aus dem Hut gezaubert und eine spannende und auflagenstärkende Fortsetzungsgeschichte konstruiert. Aber wo bleibt die sachliche Auseinandersetzung: Was hat eine mögliche Aufteilung der bisherigen Konzession und die Vergabe an mehrere Bahnunternehmen für Folgen, wem nützt sie, was bringt es dem Kunden - Steuerzahler?

Auch der KVöV verfolgt interessiert die Ereignisse rund um die Vergabe per Fahrplanwechsel 2017/2018 oder später ... Wir haben dazu für unsere Mitglieder ein «Dossier FV-Konzession» aufgeschaltet, wo relevante Artikel und Berichte abgelegt sind. Schauen Sie vorbei: http://www.kvoev.ch/information/dossiers/zukuenftige-fv-konzessionen.

Jahresergebnis der SBB 2016

Das gute Jahresergebnis 2016 der SBB ist kein Zufall. Sie die SBB-Mitarbeitenden sind motiviert und leisten ausgezeichnete Arbeit, wie die bessere Pünktlichkeit und die höhere Kundenzufriedenheit belegen. Doch der mit RailFit 20/30 bereits begonnene sowie der noch geplante Personalabbau gefährdet Qualität und Sicherheit. Das Ergebnis der SBB zeigt, dass das Personal kompetent und weiterhin auch motiviert ist! Wie lange kann noch verdichtet werden ...?

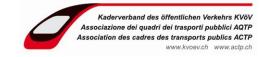
Wahlen PK SBB!

Herzlichen Dank allen, die bei den Wahlen ihre Stimme **René Knubel** gegeben haben. Lieber René, herzlichen Dank für Dein zukünftiges Engagement – für unsere Mitglieder/Versicherten. Ich gratuliere auch den Bisherigen und den Neugewählten für ihre wertvolle und kompetente Mitarbeit zum Wohl aller Versicherten herzlich zur Wahl.



Ich wünsche Ihnen eine gute Vorsommerzeit.

Markus Spühler
Präsident KVÖV



Inhalt

1.	Die nächsten Anlässe – Agenda	2
2.	Gewinnen Sie Werbeprämien: +Aktion 1'555+ startet am 10. Mai	3
3.	Unser Vertreter im Stiftungsrat Pensionskasse SBB - René Knubel	4
4.	Rückblick auf Anlass mit SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar	5
5.	Gesucht: ÜbersetzerIn Deutsch> Französisch	6
6.	Entschädigung für Sonntagsarbeit bei SBB AG	6
7.	Höchstarbeitszeit bei der Transportpolizei TPO	7
8.	Jahresergebnis 2016 der SBB AG	8
9.	Jahresergebnis der BLS AG	8
10.	Rückblick: Abstimmung «Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur»	10
11.	Cyberangriffe können jeden treffen	11
12.	SBB Cargo stellt Güterzug der Zukunft vor	12
13.	Französische Bahn SNCF Logistics steigt bei BLS Cargo ein	13
14.	SBB-Werk Olten: Ersatzneubau für 150 Meter lange Züge	14
15.	Mobiles Arbeiten – nicht nur eine Frage der Technik	15
16.	Errungenschaften der Technik - Floatglas	16
17.	Mitgliederaktion: MAMMUT Web Shop mit Spezialrabatt	18
18.	Unser Kontakt und wichtige Informationen	19
19.	Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum	19

1. Die nächsten Anlässe – Agenda

Hier eine Übersicht auf die nächsten Anlässe des KVöV sowie von befreundeten Veranstaltern. Die aktuellste Information dazu finden Sie jeweils auf unserer Website unter «<u>Anlässe</u>». Merken Sie sich doch die nächsten Anlässe bereits vor.

RG Mittelland- Jura-Anlass 2017: « Entflechtung Wylerfeld »



Doppelreferat: "Vom Bedarf der Entflechtung bis zum zukünftigen 15 kV-Speisekonzept". Referenten: Andreas Wingeier, Key Account Manager Bern Solothurn, und Patrick Hayoz, Systemdesign

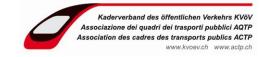
Bern Solothurn, und Patrick Hayoz, Systemde Fahrstrom

Der Anlass ist speziell auch für noch-Nicht-Mitglieder vorgesehen! Bringen Sie doch Kollegen als Gäste mit und zeigen Sie ihnen den KVÖV. Gewinnen Sie dabei Prämien im Rahmen der Mitglieder-Werbung +Aktion 1'555+.

Details und Einladung folgen

Mittwoch, 10. Mai 2017, ab 18h @SBB Hauptsitz,

Auditorium,
Hilfikerstrasse 1, Bern



Pensionierten-Anlass 2017: « Welt der Käsereifung in der Höhle Kaltbach »



Treffpunkt am Bahnhof Sursee, 10.00 Uhr Extrabus nach Kaltbach Mittagessen in Kaltbach bei Emmi Rückfahrt nach Sursee ca. 14.30 Uhr

Details und Einladung folgen

Dienstag, 24. Oktober 2017, ab 10h Emmi Kaltbach

2. Gewinnen Sie Werbeprämien: +Aktion 1'555+ startet am 10. Mai

Von Heinz Wiggenhauser

Auch dieses Jahr wieder wollen wir unseren Mitgliederbestand ausbauen. Je grösser unser Mitgliederbestand, desto besser ist unsere Stimme in den Unternehmungen zu hören, und desto besser können wir die Anliegen unserer Mitglieder vertreten. Wir fokussieren unsere Kräfte für die Mitgliederwerbung in der +Aktion 1'555+, die vom 10. Mai bis zum 16. Juli 2016 dauert.



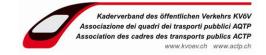
HELFEN SIE UNS, NEUE MITGLIEDER ZU WERBEN!

Sie als Mitglied kennen ja den KVöV bestens und können die KollegInnen an Ihrem Arbeitsplatz, die noch nicht Mitglied sind, am besten von den Vorzügen einer Mitgliedschaft beim KVöV überzeugen. Helfen Sie mit, gewinnen Sie neue Kolleginnen und Kollegen für den KVöV.

- Für jedes durch Sie gewonnene Mitglied erhalten Sie eine Danke-Prämie von CHF 50 in REKA-Checks. Wenn Sie mindestens 3 Neumitglieder erfolgreich geworben haben, erhalten Sie zudem eine Extraprämie von nochmals CHF 50 REKA.
- Für die Anmeldung der durch Sie geworbenen Neumitglieder benützen Sie am einfachsten die online-Version auf unserer speziellen Website <u>www.kvoev.ch/Mitgliedschaft/aktion1555</u>. Achten Sie bei der Anmeldung darauf, dass Ihr Name unter «Ich wurde geworben durch» erscheint.
- Das neue Mitglied wird ab sofort Mitglied, mit Anspruch auf alle Leistungen, der Mitgliederbeitrag für 2017 wird vom KVöV offeriert!

DAMIT NICHT GENUG:

- Alle KVöV-Mitglieder, die als WerberInnen mindestens 3 Neumitglieder bringen, nehmen an der Verlosung eines Wochenendes im Tessin (2 Nächte) für 2 Personen teil.
- Weiter verlosen wir unter allen durch die +Aktion 1555+ geworbenen neuen Mitgliedern 3 alltagstaugliche MAMMUT- / KVÖV-Rucksäcke.



DIESE UNTERLAGEN ERLEICHTERN IHNEN DIE MITGLIEDERWERBUNG

Werben Sie überzeugend: Wir werden für Sie ab Beginn der +Aktion 1'555+ am 10. Mai 2017 Fact-Sheets zur KVöV-Mitgliedschaft auf unserer Internetseite bereitstellen. Alle Details folgen zu Beginn der Aktion am 8. Mai in einem +Aktion 1'555+-Startmailing.

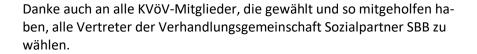
Und den Online-Anmeldetalon auf http://www.kvoev.ch/mitgliedschaft/mitglied-werden kennen Sie ja sicher bereits. Bitte achten Sie darauf, dass Ihr Name als Werber auf der Anmeldung erscheint.

Wie wurden Sie auf den KVöV aufmerksam?	Bitte auswählen v
Ich wurde geworben durch	

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

3. Unser Vertreter im Stiftungsrat Pensionskasse SBB - René Knubel

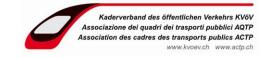
Die Wahlresultate der Wahlen der Arbeitnehmervertreter in den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB liegen vor. Der KVÖV gratuliert René Knubel als Vertreter des KVÖV herzlich zu seiner Wahl.





Die untenstehenden Ergebnisse sind provisorisch, da die formelle Einsprachefrist noch bis zum 1. Mai 2017 läuft. Am 19. Mai 2017 werden wir die definitiven Resultate veröffentlichen. Die Wahlbeteiligung beträgt 20.36%. Gewählt sind:

Name	Liste	Stimmen
Franziska Schneider	Liste 1 / GAV Sozialpartner der SBB / SEV	4'200
Aroldo Cambi	Liste 1 / GAV Sozialpartner der SBB / SEV	4'173
Daniel Ruf	Liste 1 / GAV Sozialpartner der SBB / VSLF	3'954
Markus Rüegsegger	Liste 1 / GAV Sozialpartner der SBB / SEV	3'820
René Knubel	Liste 1 / GAV Sozialpartner der SBB / KVöV	3'727
Andreas Menet	Liste 1 / GAV Sozialpartner der SBB / SEV	3'627



4. Rückblick auf Anlass mit SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar

Von Heinz Wiggenhauser

Der erste nationale Anlass dieses Jahr mit der Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar der SBB AG als Referentin war ein sehr grossr Erfolg: Fast 140 Mitglieder und Gäste sprengten beinahe das Fassungsvermögen des Saales im Kursaal Bern.



So viele Gäste konnte der KVöV am 25. April 2017 im Kursaal Bern noch nie an einer Veranstaltung empfangen. Mit knapp 140 Gästen mussten zuletzt in aller Eile noch Stühle herbeigeschafft und einige extra Teigwaren in den Kochtopf organisiert werden. Der Anlass, zu dem der Präsident des KVöV Markus Spühler die Verwaltungsratspräsidentin der SBB, Monika Ribar, begrüssen durfte, fand äusserst grosses Interesse.

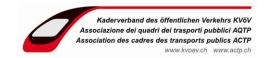
Sehr erfreulich war die Tatsache, dass viele Mitglieder der Einladung, eine Kollegin, einen Kollegen als Gast mitzubringen, rege Folge geleistet wurde. Wir möchten unsere Mitglieder ermuntern, diese Super-Gelegenheit, den KVöV an noch-nicht-Mitglieder vorzustellen, weiterhin zu nutzen.

Mit Eloquenz, Professionalität und Überzeugung hielt Frau Ribar ihr Referat zum Thema «Die SBB in den nächsten Jahren: Herausforderungen, Vision und Strategie, Umsetzung». Verständlich erklärte sie die Funktion der strategischen Führung und VR-Kernprojekte wie zukünftige Arbeitswelt, Digitalisierung, Kulturwandel, das Projekt «fit4future» und weitere. Die Realisierung dieser Projekte im Programm «Transformation II» ist bei der SBB bereits im Gang. Alle diese Kernprojekte dienen dazu, die Kundenorientierung weiter zu verstärken, das Ergebnis resp. die Finanzierung zu verbessern und die Führungs-und Leistungskultur zu fördern.

Die anschliessende Gelegenheit, Fragen zu stellen, wurde eifrig genutzt, und Frau Ribar profilierte sich als fach- und sachkundige Präsidentin der SBB.

Der Abschluss des rundum erfolgreichen Anlasses bildete, wie üblich, ein grosszügiger Apéro riche mit warmen und kalten Leckereien. Die famose Küchenbrigade des Kursaals Bern hatte sich dabei selber übertroffen.

Ihr Referat finden Sie wie üblich auf unserer Webseite www.kvoev.ch unter >Anlässe > Archiv / Fotogalerie.



5. Gesucht: ÜbersetzerIn Deutsch --> Französisch

Seit 2009 erscheinen unser KVÖV Bulletin und die KVÖV-Webseite zweisprachig. Dies ist nur dank der Freiwilligenarbeit unseres jetzigen Übersetzers, Pierre-Yves Udriot, möglich. An dieser Stelle ein herzliches und GROSSES Dankeschön an ihn! Jetzt suchen wir wiederum Freiwillige.



Nach seiner Pensionierung möchte Pierre-Yves Udriot einer Nachfolgerin, einem Nachfolger Platz machen. Sind Sie bilingue Französisch / Deutsch oder ist Französisch Ihre Muttersprache und Sie haben sehr guten Deutschkenntnisse?

Haben Sie zudem etwas Zeit und möchten die Arbeit des KVöV aktiv unterstützen?

Es ist, falls sich genügend Freiwille interessieren, auch möglich, die Übersetzungsarbeiten für das Bulletin und für die Webseite www.actp.ch auf mehrere Personen aufzuteilen.

Gerne würden wir die Übersetzungsdienste fürstlich entlohnen, unsere Einnahmen aus den Mitgliederbeiträgen reichen dazu leider nicht. Wohl aber können wir Ihnen eine jährliche Entschädigung als Dankeschön anbieten.

Melden Sie sich bitte beim Redaktor unter <u>heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch</u> für weitere Informationen.

6. Entschädigung für Sonntagsarbeit bei SBB AG

Seit Anfang Jahr ist der Sonntag bei der **SBB** 16 Franken pro Stunde wert! Die Sonntagsarbeit wird wertvoller. Im 2015 erhielten Angestellte noch 15 Franken pro Stunde, während diese **2017 eine Entschädigung von Fr. 16 erhalten**.

Fazit: Der Einsatz der Sozialpartner hat sich gelohnt!



7. Höchstarbeitszeit bei der Transportpolizei TPO

Überschreitungen der Höchstarbeitszeit bei der Transportpolizei werden entschädigt, es gibt nachträglich eine Barvergütung, rückwirkend bis 2012.

Transportpolizist/innen, die in den letzten fünf Jahren über die Höchstarbeitszeit hinaus arbeiten mussten, erhalten die ihnen zustehenden Barvergütungen nachbezahlt.

Letzten Sommer wurden für den Gotthard-Basistunnel auch Mitarbeitende der Transportpolizei (TPO) in Faido ausgebildet. Dabei mussten einige mit der Hin- und Rückreise über 13-stündige Arbeitstage in Kauf nehmen – während andere SBB-Mitarbeitende vor Ort übernachteten. So resultierten klare Überschreitungen der für Ausbildungen geltenden Höchstarbeitszeit von 12 Stunden, bestehend aus der allgemeinen Höchstarbeitszeit von 10 Stunden und bis zwei Stunden Reisezeit ohne Arbeitsleistung.

Artikel 5 verlangt, dass Überschreitungen der Höchstarbeitszeit von mehr als zehn Minuten durch Freizeit von gleicher Dauer in den folgenden drei Arbeitstagen und mit einer Barvergütung entschädigt werden. Und dass diese Vergütung aufgrund des Stundenlohnes mit einem Zuschlag von wenigstens 25 Prozent zu berechnen ist.

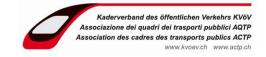
Der AZG-Artikel 5 stellt zudem klar, dass solche Überschreitungen nur aus zwingenden Gründen, wie höhere Gewalt oder Betriebsstörungen, zulässig sind.

Alle Überschreitungen zurück bis 1.1.2012 werden entschädigt.

Bekannt wurde auch, dass bei Beförderungen zu Sportveranstaltungen nicht korrekt abgerechnet wurden. Für solche Einsätze haben die Sozialpartner in den Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) eine Höchstarbeitszeit von 15 Stunden vereinbart. Diese Möglichkeit ist im Artikel 29 der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV) vorgesehen. Demzufolge erfolgt hier eine Barvergütung nur für die Zeit, welche 15 Stunden übersteigt.

Es wurde eine nachträgliche Überprüfung aller fraglichen Dienste bei der TPO verlangt. Dies hat die SBB inzwischen getan, zurück bis zum 1. Januar 2012. Die geschuldeten Barvergütungen sollen im ersten Quartal 2017 ausbezahlt werden. Als Referenzwert für die Auszahlung gilt der Jahreslohn vom Dezember 2016.

In der Zwischenzeit ausgetretene Polizist/innen haben ebenfalls Anrecht auf die nachträgliche Entschädigung.



8. Jahresergebnis 2016 der SBB AG

Das gute Jahresergebnis 2016 der SBB ist kein Zufall. Die SBB-Mitarbeitenden sind motiviert und leisten ausgezeichnete Arbeit, wie die bessere Pünktlichkeit und die höhere Kundenzufriedenheit belegen. Doch der mit RailFit 20/30 geplante Personalabbau gefährdet Qualität und Sicherheit.

Das Ergebnis der SBB zeigt, dass ihr Personal kompetent und weiterhin auch motiviert ist! Dass sich die Pünktlichkeit und die Kundenzufriedenheit verbessert haben, ist ein Leistungsausweis des Personals und zeigt, dass das Unternehmen gut funktioniert.

Doch die mit Railfit20/30 geplanten Sparmassnahmen, insbesondere der Stellenabbau, betreffen das Personal direkt und bedrohen die Leistungsqualität. Es liegt auch auf der Hand, dass die Qualität des Service public mit 1'400 Stellen weniger nicht dieselbe bleiben wird.

SBB-Bilanz 2016 in Kürze

Die SBB beförderte täglich 1,25 Mio. Passagiere, mehr als je zuvor. Die Güterverkehrsleistung erreichte einen Höchststand. Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit sind gestiegen, trotz hoher Bautätigkeit. Das Schienennetz wurde noch nie so intensiv genutzt. Das Konzernergebnis stieg dank Einmaleffekten um 135 auf 381 Mio. Franken, das Betriebsergebnis aber ist gesunken. SBB Cargo erreichte trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld ein positives Ergebnis.

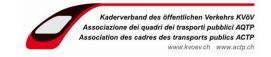
Die Details finden Sie hier: https://company.sbb.ch/de/medien/publikationen/geschaefts-nachhaltigkeitsbericht.html.

9. Jahresergebnis der BLS AG

Die BLS AG hat 2016 ein Konzernergebnis von 15,6 Millionen Franken erwirtschaftet. Der Regionalverkehr Bahn schließt mit einem Verlust von 3,8 Millionen Franken. Alle anderen Geschäftsfelder entwickelten sich positiv. Die Zahl der Fahrgäste hat um über zwei Millionen oder vier Prozent zugenommen – demnach reisten pro Tag durchschnittlich 158.000 Menschen mit der BLS. Gleichzeitig konnte die Pünktlichkeit um ein Prozent auf 95 Prozent gesteigert werden.

Neue Strecken stärken Wachstum

Insgesamt 62,5 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2016 mit der BLS unterwegs. Das sind über zwei Millionen oder knapp vier Prozent mehr als im Vorjahr. Das Verkehrswachstum der letzten Jahre setzt sich somit fort, vor allem beim regionalen Bahnverkehr, dem Kerngeschäft der BLS. Wesentlich zum Wachstum beigetragen hat die Linie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds, welche die BLS seit Dezember 2015 bedient. Auch bei der S-Bahn Bern ist die Zahl der Fahrgäste stark um vier Prozent gestiegen.



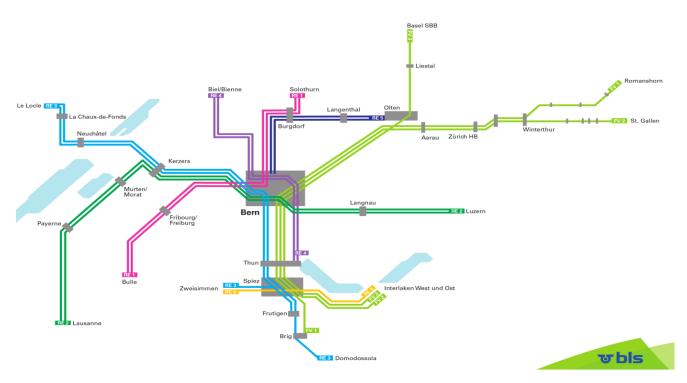
Abgeltung der öffentlichen Hand

Dank zusätzlicher Fahrgäste haben die Verkehrserträge im Personenverkehr um 9,2 Millionen Franken zugenommen. Jedoch lagen die Abgeltungen seitens der öffentlichen Hand um 12,2 Millionen Franken tiefer, so dass die BLS im Regionalverkehr Bahn den Verlust von 3,8 Millionen ausweist.

Angebot für den Fernverkehr

Gemäss den Vorstellungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) fallen mehrere Linien aus dem geplanten RegioExpress-Netz ab Ende 2017 ins Fernverkehrs-Basisnetz. Weil diese Linien allesamt nicht gewinnbringend sind, kann die BLS ihr Konzept nur umsetzen, wenn sie das RegioExpress-Netz durch einzelne rentable Fernverkehrslinien gegenfinanzieren kann. Deshalb möchte die BLS künftig drei durch ihren Marktraum führende Fernverkehrslinien bedienen können. Mit diesen Linien könnte die BLS zwei neue Fernverkehrsverbindungen von Bern über Aarau nach Zürich anbieten und damit zwischen Bern, Aarau und Zürich vier Züge pro Stunde ermöglichen. Zudem entstünde eine direkte Verbindung vom Flughafen Zürich nach Interlaken ins Berner Oberland.

Derzeit stimmt die BLS ihr Konzept in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen ab und erarbeitet anschliessend ein Konzessionsgesuch, das bis Anfang September 2017 beim BAV eingereicht werden muss. Die BLS würde es – wie von Beginn weg angestrebt – begrüssen, mit der SBB eine faire, partnerschaftliche Lösung zu finden.

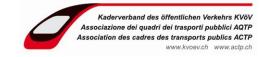


FV1: Brig – Bern – Aarau – Zürich – Zürich Flughafen – Romanshorn

FV2: Interlaken – Bern – Aarau – Zürich – Zürich Flughafen – St. Gallen

FV3: Interlaken – Bern – Olten – Basel.

Quelle: Website BLS https://www.bls.ch/de/unternehmen/medien/medienmitteilungen/2017/04-19-bmk



10. Rückblick: Abstimmung «Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur»



Das deutliche Ja der Stimmbevölkerung am 12. Februar ist ein klares Zeichen für eine ausgewogene Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur. Die Schweiz braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die unser vielfältiges Land verbindet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichert die Finanzierungsgrundlage und damit auch die erfolgreichen Agglomerationsprogramme in den Städten. Zwei Drittel aller Fahrten des öffentlichen Verkehrs finden nämlich auf der Strasse statt.

Bei den Agglomerationsprogrammen liegt der Fokus auf einer Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems. So handelt es sich bei diesen Programmen zu einem grossen Teil um ÖV-Projekte, weil sie ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der Lösung von Verkehrsproblemen haben. Besonders in dicht besiedelten Agglomerationen ist der ÖV die effizienteste Form der Verkehrsbewältigung. Mit dem NAF ist sichergestellt, dass auch in Zukunft beinahe 400 Millionen Franken pro Jahr in diese Agglomerationsprogramme fliessen. So ist das Ja zum NAF ein JA auch zum öffentlichen Verkehr.

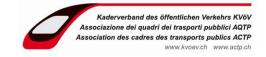
Im Fokus der Frühlingssession 2017 steht der Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr (RPV). Der Bundesrat hat für die Jahre 2018-2021 einen Verpflichtungskredit von 3'960 Millionen Franken für den RPV beantragt – inklusive 155 Millionen Franken, mit welchen sich der Bund an den geschätzten Mehrkosten gegenüber der Plansituation 2017 beteiligen will. Den verbleibenden Finanzierungsmehrbedarf von 727 Millionen sollen gemäss Bundesrat die Kantone und die Transportunternehmen übernehmen.

Ob diese Aufteilung der Mehrkosten sinnvoll ist, weil damit neue Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr drohen, ist fraglich. Die Mehrkosten sollten zu je einem Drittel von den Transportunternehmen, dem Bund und den Kantonen übernommen werden. Gemäss dieser Aufteilung der Mehrkosten muss der Verpflichtungskredit des Bundes um 144 Millionen auf 4'104 Millionen erhöht werden. Die Mehrheit der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unterstützt diesen Vorschlag für eine gerechte Aufteilung der Mehrkosten.

Meinung des KVöV

Der KVöV lehnt diese Aufteilung der Mehrkosten ab, weil damit neue Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr drohen. Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) hat nun beschlossen, dass die Mehrkosten, d.h. die 727 Millionen, zu je einem Drittel von den Transportunternehmen, dem Bund und den Kantonen übernommen wird. Gemäss dieser Aufteilung der Mehrkosten muss der Verpflichtungskredit des Bundes um 144 Millionen auf '4104 Millionen erhöht werden.

Somit begrüsst der KVöV den Entscheid der KVF-S vollumfänglich.



11. Cyberangriffe können jeden treffen



Derzeit überziehen Erpresserbanden Firmen in der Schweiz mit Überlastungsangriffen, Kleinkriminelle kapern Computer von Privatpersonen und fordern Lösegeld. Die Schweiz erlebt eine Welle digitaler Kriminalität. Informationen sind die Waffen der Zukunft.

Stellen Sie sich vor: Es ist Morgen. Sie starten wie jeden Tag ihren Computer auf – und alle ihre Daten sind weg. Ein schwarzes Loch macht sich auf ihrem Bildschirm breit. Einzig eine Meldung poppt auf. Und zwar mit einer Lösegeldforderung für die gesamten Informationen in ihrem Netzwerk. Solche Cyberangriffe haben seit Jahresbeginn stark zugenommen. Meist verschlüsseln die Täter die Daten des Opfers mit dem sogenannten CryptoLocker, einem Trojaner, oder sie überlasten seinen Server. Manchmal drohen die Täter auch damit, sensible Daten zu veröffentlichen. Für die Freigabe der Daten fordern die Kriminellen dann Lösegeld – oft in der Internetwährung Bitcoin. Es ist kein Zufall, dass die Angriffe mit dem Aufkommen neuer Zahlungsmittel wie Bitcoin zugenommen haben. «Damit lässt sich die Identität der Zahlungsempfänger verschleiern.

Was sich zunächst anhört wie eine Szene aus einem Science-Fiction-Film, entpuppt sich zunehmend als erschreckende Realität. Computer werden zu Waffen. Daten sind das Erdöl der Zukunft. Sie haben in vielen Fällen geschäftskritische Bedeutung. Im Zeitalter von Big Data und dem gläsernen Menschen sind Informationen zu einer neuen Währung geworden. Internetkriminalität ist ein globales Milliardengeschäft. Mit Opfern auch in der Schweiz.

Für Aufsehen sorgte beispielsweise im ersten Halbjahr 2016 der Cyberangriff auf die Rüstungsfirma Ruag. Zu den grösseren Ereignissen gehörten ein Angriff auf eine Datenbank der SVP, bei dem 50 000 E-Mail-Adressen kopiert wurden, sowie eine Infektion der Webseite von «20 Minuten». Im Sommer wurden Tausende SMS an Empfänger in der Schweiz versendet, die angeblich von der Schweizerischen Post stammten, jedoch einen Link auf eine Webseite in Lettland enthielten. Beim Anklicken des Links wurde das Opfer auf eine gehackte Webseite weitergeleitet und eine schädliche Android-App installiert.

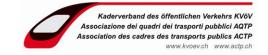
Angriffe auf das System wie diese können jeden treffen. «Es ist ein Irrtum, zu glauben, dass Cyberattacken nur grosse Firmen treffen. In den letzten Jahren ist die Bedrohung durch Cyberkriminalität immer weiter gestiegen. Es ist zu befürchten, dass solche Attacken nicht nur andauern, sondern auch laufend weiterentwickelt werden. Der Markt dafür beruht derzeit auf der Voraussetzung, dass eine kritische Masse von zahlungsbereiten Opfern vorhanden ist. Es wird Firmen abgeraten: Bezahlt niemals Erpressergeld – investiert lieber in eine Abwehr-Infrastruktur. Damit ist das Geld besser angelegt.

Der Aufwand für ein komplettes Sicherheitssystem lohnt sich für jede Unternehmung. Denn der Arm der Justiz muss lang sein, um Cybertäter zu schnappen: Meistens verlaufen die Ermittlungen im Sande, weil die Hacker sehr gut organisiert sind.

Die meisten Attacken sind sogenannte Inside-Threats. Das heisst, sie kommen aus dem Innern der Firma.

25'000 Angriffe pro Tag

Pro Tag finden in der Schweiz bis zu 25'000 Angriffe statt. Und trotzdem wird darüber nur selten gesprochen. Es ist immer noch ein sehr heikles Thema. Deshalb ist es umso wichtiger, dass sich die Informationssicherheit



in jeder Firma zum Thema entwickelt und Sicherheitsoptionen überdacht werden. Dabei müssen viele Überlegungen gemacht werden: Wer hat Zugriff auf Firmendaten? Kann ich nachvollziehen, wer die Daten benutzt hat? Wie kann ich meine Daten effizient schützen? Welche Anwendungen sind besonders verwundbar?

Wer denkt, dass Angriffe nur von aussen kommen, liegt falsch. Die meisten Attacken sind sogenannte Inside-Threats. Das heisst, sie kommen aus dem Innern der Firma, sprich von einem Mitarbeiter aus. Darum braucht es Massnahmen für den internen Informationsaustausch. Folgende Tipps für ein sicheres Firmennetzwerk sind hilfreich:

- Erzwingen Sie Passwortkomplexität für alle Konten, einschliesslich der integrierten Konten.
- Gewährleisten Sie, dass bewährte Methoden und Sicherheitsrichtlinien eingehalten werden.
- Nutzen Sie die Zwei-Faktor-Authentifizierung für alle wichtigen Systeme.
- Um die Chancen der Früherkennung zu erhöhen, ist die Sicherheitsüberwachung ein absolutes Muss.
- Denken Sie daran: Selbsterkennung ist der schnellste Weg zur Eindämmung und Behebung.
- Installieren Sie Patches und halten Sie sich an strenge Kontrollrichtlinien.
- Führen Sie regelmässig interne und externe Scans durch.
- Führen Sie Trainings durch, die das Sicherheitsbewusstsein Ihrer Angestellten fördern.

12. SBB Cargo stellt Güterzug der Zukunft vor

Der Güterverkehr auf der Schiene soll weiter automatisiert sowie leiser und wirtschaftlicher werden. In Muttenz baut SBB Cargo einen Containerzug um. Es sollen neue technische Systeme getestet werden.

Leise, leicht, laufstark, logistikfähig und – in schönstem Neudeutsch – «life-cycle-Kosten-orientiert» soll der Güterzug der Zukunft sein. Am Montagnachmittag hat SBB Cargo den «5L-Zug» in ihrer Service-Anlage in Muttenz bei Basel den Medien vorgestellt. Dort werden zurzeit die ersten von insgesamt sechzehn Rahmen von Contai-

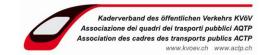


nerwagen mit neuer Technologie ausgerüstet. Im April sollen erste Probefahrten stattfinden, Mitte 2017 startet die vierjährige Testphase.

Von den Drehgestellen über die Radsätze, Bremsen, Schalldämpfung, Telematik und Messsysteme bis zu den automatischen Kupplungen werden Komponenten von dreizehn internationalen Bahntechnologieherstellern verbaut. SBB Cargo leiste mit diesem Projekt Pionierarbeit, betonte Jürgen Mues, Leiter des Asset-Managements.

Digitalisierung ist zentral

SBB Cargo und ihre Partner aus der Industrie und vom Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr



wählten für den Bau des «5L-Zuges» gebrauchte Chassis. Damit lassen sich Erfahrungen für die spätere Optimierung von weiterem Rollmaterial gewinnen, wie Jessica Müller, Wirtschaftsingenieurin und Leiterin des Projekts, bei der Besichtigung von zwei fast schon fertig umgerüsteten Containerwagen erklärte.

Ein zentraler Faktor für die angestrebte Automatisierung des Güterverkehrs sei die Digitalisierung, betonte Jürgen Mues. Chips und Sensoren in den Wagen und entlang der Geleise übermitteln laufend Daten zur Position und zum Zielort der Containerwagen, zu ihrem Zustand, zur Verteilung des Gewichts auf der Ladefläche und vielem mehr. Solche intelligente Technologie ist schon in heutigen Güterwagen vorhanden. Im «5L-Zug» wird sie im Verbund mit automatischen Kupplungen auch die Grundlage für teilautonomes Rangieren und das Zusammenstellen von sogenannten digitalen Zug-Bussen bieten.

Vier Wagen sind mit herkömmlichen Drehgestellen ausgerüstet, an den restlichen zwölf sind neue Produkte von vier verschiedenen Herstellern montiert. Die Radsätze und die Bremssysteme stammen von jeweils drei Firmen. Die Komponenten werden so verbaut, dass jede mögliche Konstellation mindestens einmal vorkommt. Sensoren einer österreichischen Firma übermitteln den Technikern auch ohne Referenzsysteme präzise Werte zur Leistung der einzelnen Bauteile im Einsatz. Die Hersteller lieferten die Demonstrationskomponenten, bei denen es sich zum Teil um Prototypen handelt, kostenlos und werden im Gegenzug wertvolle Daten erhalten.

Weniger Verschleiss und Lärm

Die neuen Drehgestelle sind radial einstellbar. Das heisst, dass die Achsen leicht beweglich sind und sich optimal dem Kurvenradius anpassen, wie Jessica Müller erklärt. Damit verursachen die Räder weniger Verschleiss an den Schienen und auch weniger Lärm. Beides sind Faktoren, die sich positiv auf die Nutzungsgebühren für die Trassen auswirken. Und die Anwohner werden die leiseren Güterwagen auch begrüssen.

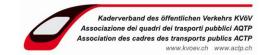
Gleichfalls lärmmindernd wirken schalldämpfende Ringe in den Rädern sowie die Scheibenbremsen an den Achsen. Anders als bei den Klotzbremsen werden die Radscheiben nicht mehr erhitzt und müssen daher nicht mehr zur Vergrösserung der Kühlfläche glockenartig nach aussen gewölbt sein. Die Neuerungen am «5L-Zug» führen laut den Experten von SBB Cargo zu einer Lärmreduktion um 5 bis 10 Dezibel. Damit seien Güterzüge bald nurmehr unwesentlich lauter als Personenzüge.

13. Französische Bahn SNCF Logistics steigt bei BLS Cargo ein

Drei Jahre lang war die BLS Cargo Single. Am Dienstag wurde nun die neue Zusammenarbeit besiegelt: SNCF Logistics, die Güterverkehrs-Tochter der französischen Staatsbahn, wird strategische Partnerin und Grossaktionärin der BLS Cargo.



Die Franzosen übernehmen 45 Prozent am Unternehmen, die BLS selbst behält 52 Prozent an ihrer Cargo-Tochter. Die restlichen 3 Prozent bleiben beim italienischen Spediteur Ambrogio. Was die SNCF für das Paket bezahlt, will die BLS nicht sagen. Die neue Partnerin ist im Vergleich zur BLS Cargo riesig: SNCF Logistics erzielt einen Jahresumsatz von 10 Milliarden Euro und beschäftigt samt allen Tochterfirmen 53 000 Angestellte. Das Unternehmen transportiert Güter aller Art quer durch Europa. Die BLS Cargo hingegen konzentriert sich auf den Nord-Süd-Korridor durch den Lötschberg- und den Gotthardtunnel.





Die Franzosen stellen künftig zwei der sechs Verwaltungsräte von BLS Cargo. Laut BLS-Chef Bernard Guillelmon gibt es «für die Zukunft eine gewisse Erwartung», dass Dividenden ausgeschüttet werden. «Aber zuerst müssen die Ergebnisse stimmen.» Dies war schon länger nicht mehr der Fall: Dividenden sind zuletzt 2008 geflossen. Was sich die BLS Cargo von der neuen Partnerschaft konkret erhofft, sagte Firmenchef Dirk Stahl an der gestrigen Pressekonferenz nicht. Wohl erhofft sich das Unternehmen, dass ihm SNCF Logistics den einen oder anderen Auftrag zuschanzt. Das war bei der früheren Partnerin DB Schenker nicht der Fall. Auch die Cargo-Tochter der

Deutschen Bahn hatte sich an BLS Cargo beteiligt – spannte aber dann zum Verdruss der BLS mit der Haupt-konkurrentin SBB Cargo zusammen.

Kosten in Franken, Ertrag in Euro

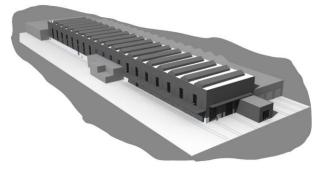
Ob mit oder ohne Partner: BLS Cargo ist wegen des tiefen Euro-Kurses im Dauerstress: Die Kosten für Lokführer fallen, zumindest in der Schweiz, in Franken an, doch die Kunden zahlen in Euro. Im Inland ausländische Lokführer einzusetzen ist für das Unternehmen keine Option. Doch ausserhalb der Schweiz fahren ausländische Lokführer.

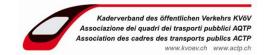
An der Grenze hingegen nicht auswechseln muss BLS Cargo die Lokomotiven: Ein bei Siemens bestellter neuer Loktyp kann die Stromspannungen in den Niederlanden, in Deutschland, der Schweiz und Italien verarbeiten. Fünf dieser Loks sind bereits im Einsatz, zehn weitere folgen. Obwohl Umsatz und Gewinn 2016 gestiegen sind, ist das Unternehmen nur mässig zufrieden. Denn die Zahl der Güterzugfahrten ist wegen der tieferen Nachfrage um 3 Prozent Zusammenarbeit besiegelt: SNCF Logistics, die Güterverkehrs-Tochter der französischen Staatsbahn, wird strategische Partnerin und Grossaktionärin der BLS Cargo. Die Franzosen übernehmen 45 Prozent am Unternehmen, die BLS selbst behält 52 Prozent an ihrer Cargo-Tochter. Die restlichen 3 Prozent bleiben beim italienischen Spediteur Ambrogio. Was die SNCF für das Paket bezahlt, will die BLS nicht sagen. Die neue Partnerin ist im Vergleich zur BLS Cargo riesig: SNCF Logistics erzielt einen Jahresumsatz von 10 Milliarden Euro und beschäftigt samt allen Tochterfirmen 53 000 Angestellte. Das Unternehmen transportiert Güter aller Art quer durch Europa. Die BLS Cargo hingegen konzentriert sich auf den Nord-Süd-Korridor durch den Lötschberg- und den Gotthardtunnel.

14. SBB-Werk Olten: Ersatzneubau für 150 Meter lange Züge

Im SBB-Werk in Olten entstehen zurzeit drei neue Revisionsgleise für die Instandhaltung langer Trieb- und Gliederzüge. Ausserdem gibt es neue Krananlagen, eine neue Gebäudehülle und eine neue Unterflurhebeanlage. Die Investitionskosten liegen bei 37 Millionen Franken.

Das SBB Industriewerk in Olten ist das grösste von vier Industriewerken. Insgesamt 1700 Mitarbeiter –allein in





Olten sind es an die 850– führen Revisionen und Reparaturen aus, beheben Fahrzeugstörungen, halten Komponenten in Schuss und erneuern

ganze Fahrzeugflotten. Jetzt wird die "SBB-Fabrik" für 150 Meter lange Züge umgebaut. Bisher hielten hier nur Einzelwagen für einen "Boxenstopp".

Die Bagger sind aufgefahren. Wie es in einer Mitteilung heisst, werden in einem Ersatzneubau drei neue Revisionsgleise installiert. Ausserdem werden auf einer Fläche von 5000 Quadratmetern neue Krananlagen montiert. Auch die Gebäudehülle wird erneuert. Ebenfalls vorgesehen ist der Einbau einer neuen Unterflurhebeanlage. "Es ist schweizweit die erste solche Anlage für komplette Triebzüge, die die SBB in Betrieb nehmen", heisst es. Mit den neuen Anlagen seien künftig Reparaturarbeiten gleichzeitig unter dem Zug, seitlich, auf dem Dach sowie im Fahrzeug möglich. So könnten ab 2018 375 Triebzüge des Regionalverkehrs instandgehalten werden. Auch die Abläufe und die Produktivität im Werk würden verbessert. Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 37 Millionen Franken.



15. Mobiles Arbeiten – nicht nur eine Frage der Technik

Immer mehr Firmen setzen auf flexible Arbeitsplatzmodelle. Wann, wo und wie gearbeitet wird, steht dank digitalem Wandel plötzlich zur Disposition. Technisch ist heute fast alles möglich. Die Herausforderungen liegen eher in der organisatorischen Umsetzung.

Ein ganz normaler Wochentag: Hunderttausende genervter Pendler quälen sich frühmorgens in kilometerlangen Autoschlangen oder überfüllten Zügen ihren Arbeitsplätzen entgegen. Abends geht es in umgekehrter Richtung wieder zurück. 3 700 000 Beschäftigte sind durchschnittlich 60 Minuten unterwegs zur Arbeit (Bundesamt für Statistik, 2012). Diesem Wahnsinn ein Ende setzen, könnten neue Arbeitsplatzmodelle. Der digitale Wandel im Internet-Zeitalter liefert uns die Grundlage für ein Umdenken in Sachen Arbeit. Wir müssen nicht mehr zur Arbeit fahren, die Arbeit kommt zu uns. Egal, ob wir uns zu Hause, bei einem Kunden oder auf einer Reise befinden. Pendlerstress und Büroengpass? Das war gestern.

Mobiles Arbeiten bietet viele Vorteile, eine Herausforderung ist die Umsetzung.

Technisch (fast) alles machbar

Wer mobil arbeiten will, benötigt eine entsprechende Ausrüstung. Meistens wird das ein Notebook oder Tablet-PC sein, damit das Display ausreichend gross und das Gerät auch per Tastatur bedienbar ist. Ohne Drucker geht es meistens nicht: Stellt ihn der Arbeitgeber fürs Home-Office zur Verfügung? Wird ein mobiler Printer benötigt? Darf der Drucker auch privat genutzt werden? Ähnliche Fragen tauchen auch in Sachen Datenleitung auf.



Technisch ist es heute kein Problem mehr, auf ein zentrales ERP zuzugreifen oder gemeinsam einen Datenspeicher zu nutzen. Entscheidender ist die Frage: Wer kommt kostenmässig dafür auf? Wie wird zwischen privatem und geschäftlichem Gebrauch unterschieden? Und ganz wichtig: Welche Richtlinien gelten bei Virenbefall oder Diebstahl oder beim Verlust eines Gerätes mit Unternehmensdaten? Doch auch ein technischer Stolperstein soll nicht unterschlagen werden: Nicht alle mobilen Applikationen funktionieren offline, also ohne Internetverbindung. Wer unterwegs ist, muss unter Umständen Däumchen drehen. Zwar kann das Handy als Ersatz-Hotspot dienen, doch ist dies aus Kos-

ten- und Performance-Gründen eher eine Notlösung.

Ohne klare Regeln geht es nicht

Völlig losgelöst mobil arbeiten? Wohl kaum. Einerseits sorgt die technisch bedingte Datenverbindung zum Unternehmen dafür, dass der Kontakt nie ganz abreisst, andererseits muss die Arbeit – egal an welchem Ort – trotzdem erledigt werden. Ob dies im Home-Office geschieht, in einem Co-Working Space oder unterwegs, spielt eine untergeordnete Rolle. Viel wichtiger ist die Selbstdisziplin und Eigenverantwortung, die vom Mobile Worker gefordert wird. Die permanente Erreichbarkeit suggeriert eine ständige Verfügbarkeit, die sich nicht selten zum grössten Stress- und Suchtfaktor beim mobilen Arbeiten mausert. Da werden dann «schnell» noch nachts ein paar Mails beantwortet und am Wochenende an der Präsentation weitergearbeitet. Fazit: Mobiles Arbeiten bietet Unternehmen und Beschäftigten viele Vorteile. Nicht zuletzt profitiert auch die Umwelt davon. Die Technik liefert heute fast alles, was das mobile Herz begehrt. Ohne klare Regeln betreffend Organisation, Erreichbarkeit, Sicherheit und regelmässiger Teilnahme an konventionellen Face-to-Face-Pendlermeetings geht es jedoch nicht.

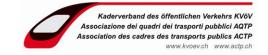
16. Errungenschaften der Technik - Floatglas

Der britische Flachglas-Produzent Pilkington Brothers Ltd. stand 1959 kurz vor dem Konkurs. Der letzte Strohhalm war die Vorstellung des Floatglas-Verfahrens, das Pilkington zur industriellen Reife entwickelt hatte. Es sollte die Flachglas-Produktion weltweit revolutionieren.



Neu-alte Erfindung

Floatglas war der klassische Fall einer «besseren Mausefalle»: Bald gaben sich sämtliche Flachglas-Produzenten aus fünf Kontinenten die Klinke bei Pilkington Brothers in die Hand. Wer keine Patentlizenzen erwarb, würde nicht mehr lange im Geschäft bleiben. Gewelltes, optisch unruhig wirkendes Fenster-, Spiegel- und Autoglas hatte keine Chance mehr, sobald das weit überlegene und erst noch billigere Floatglas verfügbar wurde.



Neu war das sogenannte Floatglas eigentlich nicht. Schon Henry Bessemer (den man für sein Verfahren zum Entkohlen von flüssigem Eisen zur Herstellung von Stahl kennt), hatte Mitte des 19. Jahrhunderts vorgeschlagen, Glas auf flüssigem Zinn auszugiessen. Der Amerikaner William Heal erhielt 1902 ein Patent für ein Verfahren zur kontinuierlichen Produktion von qualitativ hochwertigem Glas durch Ausgiessen auf ein Zinnbad. Doch niemand war interessiert – erst bei Pilkington wurde das Verfahren in die Praxis umgesetzt.

Zwei Jahrzehnte später gab es praktisch nur noch Floatglas. Heute versorgen etwa 250 Floatglas-Anlagen die Welt mit Flachglas höchster Qualität. Davon profitierten auch die Architekten, denen man ein preiswertes, äusserst vielseitig verwendbares Baumaterial in die Hand gab. Mit dem gasgefüllten, einseitig metallisierten Isolierglas lassen sich die strengsten Vorschriften in Bezug auf Wärmeverluste einhalten.

Kontinuierliche Produktion

Bekanntlich ist das Erfinden immer das Einfachste. Wirklich schwierig wird es, wenn ein Produkt in grosstechnischen Mengen und stets makellos bleibender Qualität hergestellt werden soll; natürlich darf es auch praktisch nichts kosten. Wenn man es richtig macht, liefert das Floatglas-Verfahren ohne Nachbearbeitung beidseitig perfekt glattes, planparalleles Glas in Spiegelqualität. Die Rohstoffe sind Quarzsand, Dolomit, Kalkstein, Soda, Natriumsulfat und das Natrium-Kalium-Aluminiumsilikat Nephelin. Dazu kommen innerbetrieblich anfallender Glasstaub, Glasabschnitt und grüne Altglasscherben, um den Eisengehalt auf die gewünschten 0,1 Prozent einzustellen.

Das Rohstoffgemisch wird ständig der Schmelzwanne zugeführt, die mit Erdgas und vorerhitzter Luft befeuert wird. Das flüssige Glas weist eine Temperatur von 1120 °C auf; es fliesst über eine Schwelle aus feuerfestem Stein und verteilt sich auf dem mindestens 70 m langen und 30 cm tiefen Zinnbad. Die zwischen dem flüssigen Zinn und dem flüssigen Glas herrschenden Oberflächenkräfte führen ganz von selbst zu einer Gleichgewichtsdicke des Glases von 4 bis 5 mm.

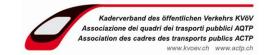
Für dünneres Glas bis zu einer Stärke von 2 mm wird der Fluss des Glases durch die seitlich angebrachte, mit Zahnkränzen versehenen sogenannten Toproller beschleunigt. Damit koordiniert wird die Abzuggeschwindigkeit am Ende des Zinnbades erhöht. Für dicke Platten (bis 24 mm) wird der Fluss des Glases durch Grafitblöcke eingeengt.



Je nach Glasstärke läuft das Glasband mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 15 Meter pro Minute durch die Anlage. Am Ende

des Zinnbads ist das Glas auf 620 °C abgekühlt und formstabil. Es wird auf Transportwalzen geleitet und durchläuft den 120 m langen Temperofen. Dort ist die Temperaturverteilung sehr kritisch, um ein spannungsfreies Glas zu erhalten.

Zum Schneiden wird das erkaltete Glas mit einem Stahlrädchen senkrecht zur Laufrichtung geritzt; gleichzeitig wird das sogenannte Schneidöl aufgeträufelt. Beim Laufen über eine leicht erhöhte Walze bricht die Platte. Auf dieselbe Weise werden die von den Toprollern verformten Ränder abgebrochen; der Abfall geht in die Schmelzwanne zurück. Die Platten-Standardgrösse beträgt in Europa 3,21 mal 6,00 m. Für den Trans-



port werden die Platten mittels automatischer Saughebe-Systeme nahezu vertikal auf A-förmige Transportgestelle gestapelt, die 20 Tonnen Glas aufnehmen. Um zu verhindern, dass die perfekt glatten Platten aneinander haften, werden sie zuvor mit Polystyrolpulver bestäubt.

Zinn als ideales Metall

Zinn ist das ideale Metall für den Floatglas-Prozess: Es schmilzt schon bei 232 °C, doch ist sein Dampfdruck bei der Temperatur des flüssigen Glases immer noch vernachlässigbar, es entstehen keine Dampfblasen. Nachteilig ist lediglich die Luftoxidation des Zinns: Um sie zu verhindern, wird auf die flüssige Metalloberfläche ständig ein Gemisch von 90% Stickstoff und 10% Wasserstoff geleitet. Dieser Gasstrom wird in den Temperofen geführt, wo der Wasserstoff verbrennt.

17. Mitgliederaktion:MAMMUT Web Shop mit Spezialrabatt



Ob Wandern oder Trail Running, Klettern oder Hochtour, hier gibt es das komplette Mammut-Sortiment zur Auswahl. Übersichtlich nach Einsatzbereich und Kategorien sortiert lassen sich alle Produkte vor dem nächsten Abenteuer bequem von zu Hause vergleichen, auswählen und direkt bestellen.

Die brandneue Sommerkollektion ist jetzt online auf <u>www.mammut.ch</u> erhältlich.

Entdecken Sie neue Farben (z.B. air, radiant, barberry, yellowstone), neue Technologien (z.B. Gore-Tex® Active-Technologie, 3D knitted Stricktechnologie) und natürlich jede Menge neue Produkte. Schauen Sie einfach mal rein ins virtuelle Schaufenster und klicken Sie auf das entsprechende Foto:

Neuheiten Damen



Neuheiten Herren



Ausrüstung



Exklusiv für die Mitglieder des KVÖV gibt es ab einem Bestellwert von CHF 200 einen Spezialrabatt von CHF 40.

So einfach erhalten Sie den Rabatt:
Geben Sie den folgenden Code im Warenkorb ein und bestätigen Sie mit "+"

V10-GT8Y-KPAS-KVOEV

Gültig für Einkäufe vom 1.5.2017 bis zum 31.5.2017. Beachten Sie bitte, dass der Rabatt ausschliesslich für Einkäufe im online Shop via www.mammut.ch einlösbar ist.



18. Unser Kontakt und wichtige Informationen

Kontakte KVöV, Postfach, 3001 Bern Website <u>www.kvoev.ch</u> Deutsch info@kvoev-actp.ch 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 Bitte beachten Sie, dass der Austritt aus dem KVöV auch den Wegfall von Dienstleis-KVöV tungen 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.

19. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Postfach, 3000 Bern

Redaktion

Heinz Wiggenhauser Leiter Marketing und Kommunikation info@kvoev-actp.ch

Layout

Heinz Wiggenhauser

Fotos

Hans Schwab, KVöV

Publikation und Mailversand der Online-Version die Xperten GmbH, 8812 Horgen

Druck und Versand der gedruckten Version Eigenleistung KVöV

Redaktionsadresse

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV Postfach, 3001 Bern info@kvoev-actp.ch

Erscheint 6-mal pro Jahr, zweimonatlich