

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

KVÖV - Bulletin Juni 2016

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Der Sommer naht – obwohl das Wetter nicht -oder noch nicht- mitspielt. Wer sich bei den grossen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs umhört, merkt allerdings nicht viel von schönem Wetter und guter Laune. Zuviele Reorganisationsprojekte mit teils einschneidenden Massnahmen und Konsequenzen für die Mitarbeitenden sind im Gang.

Die Personalverbände sind bei ihrer Mitwirkung mehr als gefordert. Die vielen parallel laufenden Projekte mit entsprechenden Sitzungen und Verhandlungen sind eine Herausforderung.

Gerade angesichts dieser vielen Projekte ist es für die Mitarbeitenden wichtig, einen verlässlichen, erfahrenen Partner zu haben, der, sollte es arg kommen, mit Rat und Tat helfen kann. Damit verbinde ich den Aufruf an Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, an Ihrem Arbeitsplatz für den KVÖV zu werben und noch-nicht-Mitglieder auf die Vorzüge einer Mitgliedschaft beim KVÖV aufmerksam zu machen. Gerade bei den eingangs erwähnten Projekten mit Einfluss auf Personalbestand, Einstufung, Arbeitsort usw. erleichtert es zu wissen, dass der KVÖV seinen Mitgliedern unentgeltliche Beratung und -falls nötig- Rechtvertretung anbietet.

Alles Wissenswerte zu den Angeboten des KVÖV finden Sie zusammengefasst im Fact-Sheet auf unserer Website www.kvoev.ch/aktion1555. Setzen wir zum fulminanten Endspurt an – die +Aktion 1'555+ dauert noch bis zum 30. Juni 2016, und gewinnen wir weitere Mitglieder dazu: Gemeinsam sind wir stärker!

In diesem Sinne schicke ich Ihnen herzliche Grüsse und wünsche einen recht schönen, warmen, erfreulichen Sommer.

Markus Spühler

Präsident KVÖV

Inhalt

1.	+Aktion 1'555+ Mitglieder-Werbeaktion – Auf zum Endspurt	2
2.	Die nächsten Anlässe – Agenda	3
3.	Eisenbahn-Grossprojekte weitgehend auf Kurs	4
4.	Verhandlungen mit Cargo International AG vor dem Abschluss	5
5.	Rückkehr des Nachtzugs? Österreich investiert in neue Verbindungen	6
6.	Bahnstrecke Simplon - Domodossola soll weiterhin von Italien betrieben werden	7
7.	Drei neue Verwaltungsräte im SBB Verwaltungsrat	7
8.	Christoph Hammer wird neuer CFO der SBB	8
9.	Auswertung der «Pro Service Public» Abstimmung	9
10.	Stand Flottenprojekte SBB AG	10
11.	Fahrvergünstigungen FVP - Steuern anfechten?	11
12.	GAV-Verhandlungen BLS AG	12
13.	Impressionen von der Transfer-Tagung „So packen Sie Ihre Weiterbildung“	13
14.	Wahlen in den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB	13
15.	Errungenschaften der Technik: Wir Kinder der Eisenzeit	14
16.	Neue Leistungen und Preisen der Ringier-Axel-Springer-Angebote	15
17.	Vergünstigungen für Mitarbeitende und Pensionierte in Bern / Zürich	16
18.	Unser Partners KPT: Die Nummer 1 bei den Online Krankenkassen	17
19.	Unser Kontakt und wichtige Informationen	18
20.	Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum	18

1. +Aktion 1'555+ Mitglieder-Werbeaktion – Auf zum Endspurt

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

Die +Aktion 1'555+ in Stichworten

- Sie als Mitglied haben die Möglichkeit, aus Ihrem beruflichen Umfeld neue Kolleginnen und Kollegen als Mitglied des KVÖV zu werben. Für jedes neu gewonnene Mitglied erhalten Sie eine Werbeprämie von Fr. 40 in REKA-Checks.
- Falls Sie mindestens 2 Neumitglieder werben, erhalten Sie zusätzlich eine Rucksack-Tasche im Wert von je Fr. 120 unseres Partners MAMMUT. Die Taschen sind mit 40 Litern gross und trotzdem handlich, auch als Rucksack verwendbar – für Sie oder als Geschenk.

- Promotionsmaterial, das Ihnen hilft, Mitglieder zu überzeugen und zu werben, steht auf der speziellen +Aktion 1'555+ -Internetseite zu Ihrer Verfügung: <http://www.kvoev.ch/aktion1555?chglg=1>.
- Die +Aktion 1'555+ dauert noch bis zum 30. Juni 2016 – somit auf in den Endspurt!

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

Wir danken unserem Partner MAMMUT Alpine School für seine Unterstützung.



2. Die nächsten Anlässe – Agenda

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

Merken Sie sich doch die nächsten Anlässe bereits vor.

Anlass Regionalgruppe Mittelland/Jura:

« Grimselbahn – eine neue Verbindung im zentralen Alpenraum »



Referat von Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident
Grimselbahn AG

@Bern, Rest. Mappamondo

Details und den Anmeldetalon finden Sie hier:

<http://www.kvoev.ch/anlaesse/regionale-anlaesse/rq-anlass-mittellandjura>

Mittwoch,
24. August 2016

Bern

Pensionierten-Anlass 2016 des KVÖV:

« Stade de Suisse »



Besuch des «Stade de Suisse», Bern (ehem. Wankdorf)

Details noch in Ausarbeitung – persönliche Einladung folgt

Donnerstag,
27. Oktober
2016

Bern

«Stade de
Suisse»

CH-Anlass 2/2016:**« Vision DB - Strategie DB 2020 »**

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

Details noch in Ausarbeitung

Mittwoch,
2. November
2016

Bern Novotel

3. Eisenbahn-Grossprojekte weitgehend auf Kurs

Die Grossprojekte zum Ausbau der Eisenbahn sind grösstenteils auf Kurs. Dies geht aus den Standberichten 2015 hervor, welche das Bundesamt für Verkehr (BAV) heute veröffentlicht hat. Bei der NEAT schritt die Vorbereitung zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels plangemäss voran. Bei der Lärmsanierung wurde mit dem Abschluss des ersten Sanierungsprogramms ein Meilenstein erreicht. Das Ausbauprogramm Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und die Realisierung des 4-Meter-Korridors verlaufen wie geplant und im Kostenrahmen. Beim Ausbauschnitt 2025 wurden die ersten planerischen Arbeiten aufgenommen. Hier ist absehbar, dass nicht alle Projekte wie vorgesehen bis 2025 umgesetzt werden können.

Beim Grossprojekt Lärmsanierung wurde Ende 2015 ein wichtiger Meilenstein erreicht: Die erste Phase wurde termingerecht und unter den veranschlagten Kosten abgeschlossen. Das Rollmaterial der schweizerischen Bahnen und Wagenhalter konnte fristgerecht saniert werden. Dort, wo die Lärmgrenzwerte dies erforderlich machten und es wirtschaftlich verhältnismässig war, wurden Lärmschutzwände installiert. Dadurch können rund 150'000 Anwohner vor übermässigem Bahnlärm geschützt werden. Bei weiteren rund 90'000 Betroffenen konnte die Situation durch den Einbau von Schallschutzfenstern verbessert werden. Mit dem Nachfolgeprogramm zur Lärmsanierung wird per 2020 lärmigen ausländischen Güterwagen die Durchfahrt durch die Schweiz verboten. Zudem stehen während zehn Jahren rund 200 Millionen Franken für verschiedene weitere Lärmreduktions-Massnahmen zur Verfügung. Damit werden mehrere zehntausend zusätzliche Anwohner vor übermässigem Lärm geschützt.

Bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) konnte im vergangenen Jahr die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels per Ende 2016 plangemäss vorbereitet werden. Im Tunnel wurde ein intensiver Testbetrieb gestartet und das Funktionieren der verschiedenen Komponenten erprobt. Dabei wurden unter anderem Fahrten mit bis zu 275 Stundenkilometer durchgeführt und erste Nachweise erbracht, dass bei einem Zwischenfall im Tunnel die Rettung der Passagiere sichergestellt ist. Zudem schritten die Vortriebsarbeiten für den Ceneri-Basistunnel so weit voran, dass im Januar 2016 der Durchschlag erfolgen konnte.

Ebenfalls auf Kurs waren im Berichtsjahr das Ausbauprogramm Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), die Realisierung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Basislinie sowie - mit kleinen Abstrichen - die Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS und der Anschluss der Schweiz ans ausländische Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Bei ZEB konnten mit dem Spatenstich für den Eppenbergtunnel und dem Start des Plan-genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Bahnhofs Lausanne wichtige Meilensteine erreicht werden. Beim

4-Meter-Korridor wurden erste Tunnels im Tessin angepasst und für den Neubau des Bözbergtunnels konnte das BAV die Baubewilligung erteilen. Weiter wurden im Berichtsjahr Abschnitte der Zufahrtsstrecken zum Gotthard-Basistunnel auf ETCS Level 2 umgestellt.

Erstmals hat das BAV einen Standbericht zum Ausbauschnitt 2025 (AS25) publiziert, den das Parlament vor knapp zwei Jahren mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen hatte. Das BAV erteilte 2015 mit der Plangenehmigung für das Überholgleis Coppet-Founex die erste Baubewilligung für ein AS25-Projekt. Weiter wurden im Berichtsjahr wichtige Grundsatzentscheide gefällt, etwa für einen unterirdischen Bahnhof beim Kapazitätsausbau in Genf und bezüglich Linienführung des Ligerztunnels am Bielerseeufer. Weil sich insbesondere bei Ausbaumassnahmen bei grossen Bahnknoten zeitliche Verzögerungen und Mehrkosten abzeichnen, hat das BAV Steuerungsmassnahmen eingeleitet. Unter anderem hat es die Bahnen beauftragt, bei einzelnen Projekten die Planung zu überprüfen, um den Kostenrahmen einhalten zu können. Das BAV wird den Stand des Ausbauprogramms und das weitere Vorgehen im Rahmen der Vorlage für den Ausbauschnitt 2030 aufzeigen. Dies entspricht dem Prinzip der rollenden Planung, welches mit der FABI-Vorlage eingeführt wurde.

Es ist absehbar, dass sich der Ausbau des Bahnnetzes wegen der Häufung von Baustellen auf den Verkehr auswirken wird. So kann es sein, dass während Bauphasen auf bestimmten Strecken öfter umgestiegen werden muss, zudem können einzelne Verbindungen wegfallen und einige Strecken müssen länger gesperrt werden. Das BAV ist bestrebt, zusammen mit den Bahnunternehmen möglichst kundenfreundliche Lösungen zu finden.

4. Verhandlungen mit Cargo International AG vor dem Abschluss

SBB Cargo International (CINT) muss sich, wie alle SBB-Divisionen und -Tochterfirmen, an den Massnahmen der SBB zur Abfederung der Pensionskassenmassnahmen beteiligen. Bekanntlich hat die SBB AG einen hohen Betrag in die PK eingeschossen, um die Senkung des Umwandlungssatzes zu kompensieren. Die Mitarbeitenden von CINT sind bereit, ihren Teil beizutragen. Somit wird die Arbeitszeit über die nächsten 4 Jahre angehoben, dafür der GAV bis Ende 2020 verlängert.

Zur Klärung der Frage, wie die Mitarbeitenden von CINT die Kosten der PK-Massnahmen mittragen sollen, fanden seit Anfang Jahr verschiedene Gesprächsrunden zwischen der Leitung von CINT und der Verhandlungsgemeinschaft statt. Die Meinungen dazu gingen teilweise sehr weit auseinander, es wurde heftig, aber fair diskutiert.

An der letzten Sitzung vom 17. Mai wurde eine tragfähige Lösung erarbeitet, die anschliessend durch die Verbände den Mitarbeitenden von CINT zur Prüfung vorgelegt wurde. Die Mitarbeitenden von SBB Cargo International stimmten dem Abkommen über die Stabilisierungsmassnahmen ihrer Pensionskasse zu und zeigten ihre Bereitschaft, ihren Teil zur Sicherung ihrer Renten und der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu leisten.

Inhalt des Abkommens

Das Ergebnis im Detail:

- Verlängerung des aktuellen GAV bis 2020; in den Jahren 2016 und 2017 stehen für individuelle Lohnerhöhungen mindestens 0,7 Prozent der Lohnsumme zur Verfügung und in den Jahren 2018 bis 2020 je 0,8 Prozent.

- Im Gegenzug verlängert sich die tägliche Arbeitszeit ab 1. Januar 2017 auf 498 Minuten (+4'), bei 2075 Jahresarbeitsstunden. Zudem wird 2016 bis 2018 der Einzelferientag gemäss GAV-Artikel 68.2 suspendiert.

In den nächsten Tagen wird das Abkommen zwischen den Partnern unterschrieben und kommuniziert.

5. Rückkehr des Nachtzugs? Österreich investiert in neue Verbindungen

Der KVÖV hat die Ankündigung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), das eigene Nachtzugnetz grenzüberschreitend auszuweiten, mit Freude aufgenommen. «Der Nachtzug ist ein fester Teil der Eisenbahnkultur, dem viele Reisende sogar ein besonderes Flair zugestehen.», so der Tenor von vielen Nachtzug-Fans. Die ÖBB-Nachtzug-Offensive hat daher gute Chancen.

Chancen für ÖBB-Nachtzüge

An der Bilanzpressekonferenz der ÖBB in Wien hatte ÖBB-Chef Kern von einem jährlichen 4 Prozent-Wachstum im Nachtzugsegment berichtet und Investitionen in neue Züge von 230 Millionen Euro angekündigt. „Wir hoffen, dass es der ÖBB auch mit ihren deutschen Verbindungen gelingt, diesem wesentlichen Baustein des Systems Eisenbahn neues Leben einzuhauchen“, und verwies auf einen Bericht des österreichischen „Standard“, wonach die ÖBB ganz gezielt den Rückzug der DB aus dem Nachtzuggeschäft kompensieren wolle. Auch die Russische Staatsbahn und die Briten haben jüngst massive Investitionen in ihre Nachtzugverkehre angekündigt.

Politik macht Nachtzügen das Leben schwer



Kritisiert wird, dass beim Nachtzug-Angebot längst viel mehr möglich wäre, wenn die Politik die Bremser-Rolle aufgeben würde. Unternehmen und Fahrgäste seien in der Vergangenheit von der Politik allein gelassen worden. Verwiesen wird darauf, dass Passagiere von grenzüberschreitenden Nachtzügen beim Ticketkauf in Deutschland bis zur Grenze den vollen Mehrwertsteuersatz zahlen müssten, während die meisten Staaten in der EU keine Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Zugtickets erheben. Flugpassagiere zahlen ebenfalls keine Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Tickets.

Dazu kommt eine Ungleichbehandlung bei den Energiesteuern. Airlines und Flugpassagiere zahlen keine Kerosin- und Ökosteuern. Bahnen und Zugpassagiere werden dagegen mit der Stromsteuer sowie der EEG-Umlage belastet und zahlen Ökosteuern. „Die Politik macht den Nachtzügen das Leben schwer“. Nach Österreich zahlen die Bahnen in Deutschland den höchsten Stromsteuersatz in der EU.

Der *Zugreiseblog* (<http://www.zugreiseblog.de/oebb-nachtzuege-deutschland/>) nennt die Strecken, die ab Fahrplanwechsel im Dezember 2016 die voraussichtlich von den Österreichern befahren werden:

- Hamburg – Frankfurt – Passau – Wien (bereits laufend)
- Düsseldorf – Frankfurt – Passau – Wien (bereits laufend)
- Düsseldorf – Frankfurt – Nürnberg – München – Innsbruck
- Hamburg – Frankfurt – Nürnberg – München – Innsbruck
- **Zürich** – Frankfurt – Erfurt – Berlin – Hamburg (Bedienung ab 30. Juni)

- München – Salzburg – Villach – Venedig/Mailand/Rom

Damit könnte immerhin ein Teil der von der DB aufgegebenen Nachtverkehre unter dem Dach der ÖBB fortgeführt werden.

6. Bahnstrecke Simplon - Domodossola soll weiterhin von Italien betrieben werden

Der Bundesrat spricht sich dagegen aus, Unterhalt und Betrieb der Eisenbahnlinie an der Simplon-Südrampe zu übernehmen. Die Ausgaben von rund 550 Millionen Franken würden für Ausbauten im Inland fehlen. Dies hält der Bundesrat in seinem Bericht zu einem Postulat der nationalrätlichen Verkehrskommission fest.

In einem Postulat hat die Verkehrskommission des Nationalrats den Bundesrat beauftragt, zu prüfen, ob die Strecke zwischen dem Südportal des Simplontunnels bei Iselle und Domodossola besser ausgelastet werden könnte, wenn die SBB oder die BLS die Betriebsführung und den Unterhalt von der italienischen Infrastrukturgesellschaft RFI übernehmen würde.

Der Bundesrat hat am 10. 6.16 seinen Bericht zum Postulat verabschiedet. Darin kommt er zum Schluss, dass mit Italien keine Gespräche über eine derartige Übertragung von Aufgaben aufgenommen werden sollen. Der Nutzen wäre im Vergleich zu den Kosten relativ gering. Der Bericht zeigt auf, dass eine aus der Schweiz gesteuerte Betriebsführung zwar die Abläufe vereinfachen, jedoch die Kapazität nicht erhöhen würde.

Für die nötigen Erneuerungen der Infrastruktur und der Zugsicherungssysteme entlang der Strecke müssten gemäss Berechnungen der SBB rund 550 Millionen Franken investiert werden. Dazu kämen jährliche Folgekosten von rund 15 Millionen Franken. Diese Ausgaben würden dazu führen, dass andere Ausbauten auf dem schweizerischen Schienennetz verzögert würden.

Die Schweiz bleibt aber nicht untätig: Im Rahmen der Treffen zwischen der Schweiz und Italien zur Umsetzung der Simplonkonvention werden Verbesserungen angestrebt. Das BAV hat dazu eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Längerfristig könnten mit dem Ersatz veralteter Stellwerke durch das moderne Signal- und Zugsicherungssystem (ETCS Level 2) zudem zusätzliche Streckenkapazitäten geschaffen werden.

7. Drei neue Verwaltungsräte im SBB Verwaltungsrat

Beat Schwab, Head Real Estate Investment Management der Credit Suisse, Erich Ammann, CFO der Schindler Group, sowie Georg Kasperkovitz, Finance Director bei Mondi ersetzen die ausscheidenden Verwaltungsräte Ulrich Gygi, Conrad Löffel und Hans-Jürg Spillmann. Der Bundesrat hat diese Vorschläge gutgeheissen und sie der GV SBB vom 15. Juni 2016 empfohlen.

Per 15. Juni 2016 treten nebst Verwaltungsratspräsident Dr. Ulrich Gygi auch die Verwaltungsräte Conrad Löffel und Hans-Jürg Spillmann altershalber zurück. Der diplomierte Wirtschaftsprüfer Conrad Löffel ist seit

2008 Verwaltungsrat und Vorsitzender des Prüfungsausschusses; der selbständige Unternehmensberater Hans-Jürg Spillmann ist seit Juni 2011 Verwaltungsrat und Vorsitzender des Ausschusses Infrastruktur.

Für die drei frei werdenden Sitze schlägt der SBB Verwaltungsrat Dr. Beat Schwab, Erich Ammann und Dr. Georg Kasperkovitz vor. Hier ein Kurzportrait der drei Verwaltungsräte:



Der 49-jährige Beat Schwab arbeitet bei der Credit Suisse als Head Real Estate Investment Management und ist in dieser Funktion Managing Director. Zuvor war er u.a. CEO der Win-casa AG, Mitglied der Geschäftsleitung der ISS Schweiz AG und Geschäftsführer und Mitinhaber der Sevis AG, Facility Services. Schwab hat an der Universität Bern als Dr. rer. pol. promoviert und anschliessend ein MBA an der Columbia University erworben.



Der 58-jährige Erich Ammann ist seit 2001 CFO und Mitglied des Executive Committee der Schindler Gruppe. Zuvor war er u.a. Head of Group Controlling bei Schindler und CFO bei Schindler USA. Ammann hat den Abschluss als Betriebsökonom, HWV St. Gallen, und einen Executive MBA an der University of Pennsylvania abgeschlossen.



Der 49-jährige Georg Kasperkovitz ist seit Ende März Finance Director der Business Unit «Consumer Packaging» beim Papier- und Verpackungsmittelhersteller Mondi. Zuvor war er als Vorstand für Finanzen und Produktion für den erfolgreichen Turnaround der Rail Cargo Austria AG verantwortlich. Als Partner beim Beratungsunternehmen McKinsey hat er mehr als zehn Jahre lang weltweit Projekte im Personen-, Güterverkehr und Infrastrukturbereich geleitet. Kasperkovitz hat an der Technischen Universität Wien Maschinenbau studiert und dissertiert; er verfügt über einen Master in Business Administration der Harvard-Universität.

Bereits Ende Januar 2016 hatte der Bundesrat den Vorschlag gutgeheissen, die heutige Vizepräsidentin Monika Ribar als neue Verwaltungsratspräsidentin der SBB zu wählen. Die Wahl der neuen Präsidentin und der neuen Verwaltungsräte erfolgte an der Generalversammlung vom 15. Juni 2016.

Die KVöV dankt Dr. Ulrich Gygi, Conrad Löffel und Hans-Jürg Spillmann bereits heute für ihr langjähriges, erfolgreiches Wirken.

8. Christoph Hammer wird neuer CFO der SBB

Der 45-jährige Christoph Hammer wird per 1. Januar 2017 SBB Finanzchef und in dieser Funktion Mitglied der neunköpfigen Konzernleitung. Er ist zurzeit Leiter des weltweiten Gruppen-Controllings bei Hilti und folgt auf Georg Radon, der seine Funktion per Ende Jahr abgibt.

Christoph Hammer leitet seit Juni 2013 das Gruppen-Controlling des weltweit tätigen Werkzeugherstellers Hilti und ist in dieser Funktion auch verantwortlich für das Performance-Management, Planung / Forecasting, Reporting, Finanzprozesse und die Hilti-Shared Service Centers. Zuvor war er bei Hilti CFO der Region Nordeuropa und von Hilti Grossbritannien sowie CFO von Hilti Schweiz. Weitere berufliche Stationen waren Starbucks Schweiz / Österreich, wo Christoph Hammer CFO und stellvertretender CEO war, sowie das Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen Price-WaterhouseCoopers, wo er Associate Partner und Direktor war.



Christoph Hammer ist Betriebsökonom HWV und hat sich unter anderem am Institut für Management Development IMD in Lausanne weitergebildet. Er ist verheiratet, Vater von zwei Kindern und lebt mit seiner Familie in St. Gallen.

Christoph Hammer folgt auf Georg Radon, der bekanntlich seine heutige Funktion als CFO auf Ende 2016 abgibt. Georg Radon wird zu SBB Consulting wechseln, wo er Spezialaufgaben sowie einige Mandate übernimmt.

9. Auswertung der «Pro Service Public» Abstimmung

Jeder Dritte ist unzufrieden mit Post, SBB und Swisscom. Dies zeigt eine Umfrage der Tamedia-Gruppe. Lange sah es so aus, dass die Initiative «Pro Service public» von den Stimmbürgern angenommen würde, wie verschiedenen Meinungsumfragen zeigten. Aus diesem Grund waren die anvisierten Unternehmen Post, Swisscom und SBB während des Abstimmungskampfes beunruhigt. Bei der Initiative «Pro Service public» entschieden sich viele erst im letzten Moment, wie die Nachbefragung von Tamedia zeigt. Zwar wurde die Initiative abgelehnt, doch die subjektive Meinung der Abstimmenden zum Service public muss trotzdem ernst genommen werden.

Dreckige Züge, teure Pakete, hohe Roaming-Tarife: Kundenreklamationen prägten die Debatte über die Initiative «Pro Service public», die am 5. Juni 2016 mit einem Nein-Anteil von 67,6 Prozent von den Stimmberechtigten abgelehnt wurde. Das klare Ergebnis kann dahingehend interpretiert werden, dass die meisten Leute trotzdem zufrieden mit SBB, Post und Swisscom sind. Dies bestätigt auch die Abstimmungs-Nachbefragung von Tamedia, an der sich zwischen Freitag und Sonntag rund 13'000 Personen beteiligten. Dort wurden die Teilnehmenden gefragt, wie zufrieden sie mit den drei Unternehmen seien. Die Mehrheit verteilte genügende Noten. Rund 20 Prozent der Befragten gaben sowohl Post, SBB wie auch Swisscom auf einer Skala zwischen 1 und 10 eine 8. Keine andere Note wurde öfter verteilt. Für rund ein Drittel der Befragten sind die Leistungen aber ungenügend (Note 1 bis 4). Der Nein-Anteil der Initiative war gleich hoch. Die Auswertung zeigt jedoch, dass nicht nur Unzufriedene für die Initiative gestimmt haben.

Eine klare Mehrheit war zudem der Ansicht, dass ein Ja zur Initiative keinen Einfluss auf die Preise und das Angebot von Post, SBB und Swisscom habe. Dennoch waren viele Gegner der Meinung, bei einem Ja käme es zu einem Leistungsabbau. Dies war das zweitwichtigste Argument. Am meisten sorgte man sich um die unternehmerische Freiheit der bundesnahen Betriebe.

Die Diskussion vor der Abstimmung drehte sich auch stark um die hohen Löhne der Chefs. Diese waren für die Befürworter aber nicht das wichtigste Argument. Nur für 26 Prozent war es das Hauptargument. 61 Prozent gaben an, dass sie vor allem Ja gesagt hätten, weil Post, SBB und Swisscom nicht Gewinne machen sollten und gleichzeitig Leistungen abbauten.

Durch die Nachbefragung wird auch ersichtlich, warum die Initiative trotz gutem Start auf der Zielgeraden eingebrochen ist. 39 Prozent der Befragten haben sich erst kurz vor der Abstimmung entschieden. Das ist im Vergleich zu anderen Abstimmungen ein enorm hoher Wert.

10. Stand Flottenprojekte SBB AG

Verschiedene Projekte zur Beschaffung oder Nachrüstung von Fahrzeugflotten stehen bei SBB Personenverkehr an. Hier folgt ein kurzer Überblick über den aktuellen Stand.

ETR 610: Stand Erweiterung 2. Serie (4 Züge)



Aufgrund der wiederkehrenden Probleme mit der Flotte ETR 610 wurden diverse Massnahmen eingeleitet, die nun Früchte tragen – der Projektfortschritt entspricht den Vereinbarungen, die im Februar / März mit dem Management von Alstom getroffen wurden.

Im April bereits waren Fortschritte bei der Qualität der Produktionsergebnisse feststellbar.

Am 21.04.16 konnte die Homologation D für Einfachtraktion erreicht werden.

Insgesamt wird von Besteller und Hersteller sehr viel mehr Wert auf eine gute Zusammenarbeit gelegt. Dies belegen mehrere gemeinsam absolvierte Kaizen Workshops als Vorbereitung für die Betriebseinführung der 4 Züge.

Fernverkehrs-Doppelstockzug

Auch hier sucht die SBB den Erfolg über gemeinsame Kaizen Workshop mit Bombardier. Ende März steht ein Testfahrzeug in der Schweiz zur Verfügung und besteht die SIOP-B- und TBS-Abnahmen.

Am 01.04.16 fand ein Spitzengespräch SBB-Bombardier statt. Das Ergebnis daraus ist eine überarbeitete ambitionöse Planung. Das erste Fahrzeug soll im April 2017 ausgeliefert werden, darauf folgt eine enge Lieferkadenz.



Die Typentests werden parallel und seriell in der Schweiz / Hennigsdorf (D) / Velim (Tschechien) vorangetrieben. Ziel ist es, weitere Test-Fahrzeuge in der Schweiz einzusetzen.

Die Aktualisierung des Projekt-Anforderungskatalogs ist zu ca. 95% durchgeführt.

Beschaffung «Giruno»



Anfangs März konnte der erste Rohwagenkasten freigegeben werden. Die Fertigung der restlichen RWK ist termingerecht angelaufen, die Montage hat mit dem Ausbau im Innen- und Aussenbereich begonnen.

Insgesamt verläuft aus Sicht des Bestellers die Abstimmung mit der Projektleitung des Herstellers Stadler sehr gut. In verschiedenen Meetings konnte zusammen der Produktionsprozess noch optimiert werden.

Die laufend Analyse der betrieblichen Situation auf der Nord-Süd-Achse zeigt derzeit Handlungsbedarf vor allem

im Bahnhof Luzern und den Publikumsanlagen in Arth-Goldau auf.

Nachbestellung FLIRT für die Eröffnung des Monte Ceneri Basistunnels

Für die Eröffnung des Ceneri Basistunnels CBT benötigt die SBB ab Fahrplanwechsel 2021 fünf weitere Fahrzeuge des Typs FLIRT TILO 6-teilig, plus weitere 5 für Trenord. Aufgrund der Überschreitung von Übergangsfristen der TSI können baugleiche Fahrzeuge nicht mehr zugelassen werden.

Um vorgängig eine mögliche Ausnahmegenehmigung für «Bestandesfahrzeuge Flirt» zu prüfen und somit Mehrausgaben zu verhindern, wird die Flirt CBT Bestellung auf Oktober 2016 geschoben.



11. Fahrvergünstigungen FVP - Steuern anfechten?

In der April-Sitzung des Vorstands standen die Pensionierten im Mittelpunkt. Gleich beide Hauptgeschäfte betrafen die Kolleginnen und Kollegen, die im Ruhestand sind oder ihn demnächst antreten.

Zuerst ging es um das Thema, das die Pensionierten seit Jahren umtreibt: die Fahrvergünstigungen. Wie in vielen andern Lebensbereichen spüren die Pensionierten auch hier einen Zeitenwandel, der nicht zu ihrem Vorteil ist. Erst wurden von den Unternehmen Leistungen gekürzt, und nun kommt auch noch die Steuerpflicht für die vergünstigten Generalabonnemente hinzu. Zahlreiche Pensionierte fühlen sich im Stich gelassen.

Am kürzeren Hebel

Tatsächlich hat der KVÖV mehrfach Ansatzpunkte geprüft, um Auswege aus der schrittweisen Verschlechterung zu finden. Diverse Treffen mit SBB und VÖV führten nicht zum Ziel, weshalb als nächstes die Ideen für rechtliche Schritte erwogen wurden.

Schliesslich gab der KVÖV ein Gutachten in Auftrag, das abklären sollte, ob aufgrund der inzwischen eingeführten Steuerpflicht die Vereinbarung mit dem VöV angefochten werden könnte. Rechtsprofessor Thomas Koller von der Uni Bern stellte nun dem Vorstand seine ernüchternden Resultate vor. Er sehe ausgesprochen wenig Chancen, dass der KVÖV erfolgreich einen Grundlagenirrtum geltend machen könnte, da die Steuerpflicht ein Nebenaspekt bei der Frage der Fahrvergünstigungen sei. Weiter wies er darauf hin, dass selbst ein Erfolg mit diesem Argument nicht zu einer Verbesserung der Situation führe, da dann lediglich die Vereinbarung mit dem VöV aufgehoben wäre. Ob eine Neuverhandlung zu einem besseren Resultat führen würde, sei sehr fraglich.

Steuern rechtlich anfechten?

Ob die Weisung der Steuerkonferenz rechtmässig sei, dass den Pensionierten für die Vergünstigung ein Ruhegehalt verrechnet werde, könne er nicht abschliessend beurteilen. Da müsste der KVÖV mit einem einzelnen Mitglied den langen Weg gehen und die Steuerveranlagung anfechten. Auch hier sei die Erfolgchance aber als eher klein einzuschätzen, meinte Koller.

Der Vorstand reagierte auf diese Aussagen teils konsterniert, teils kämpferisch: «Wir müssen diesen Prozess dennoch führen, um unseren pensionierten Mitgliedern zu zeigen, dass wir für sie bis zum Letzten gehen», war eine Meinung. Diese setzte sich jedoch nicht durch: Mit grosser Mehrheit entschied der Vorstand, von einem Prozess abzusehen. Der Grundsatz, den der KVÖV bei jedem Rechtsschutzfall anwende: «Wenn die Erfolgsaussicht einer Klage praktisch bei Null liegt, werden wir dies dem Mitglied sagen und uns der unerfreulichen Realität stellen.»

12. GAV-Verhandlungen BLS AG

Weniger Erfreuliches gibt es zu den laufenden GAV-Verhandlungen bei der BLS AG zu berichten. Ein schneller Abschluss rückt in weite Ferne.

Die gegenwärtige Situation

Im Moment sind die Verhandlungen zwischen der Geschäftsleitung BLS und den Arbeitnehmervertretern erneut unterbrochen. Grund dafür ist, dass jeweiligen Ansichten und Positionen sehr weit auseinanderliegen, dies auch zum zukünftigen Lohnsystem, wie die BLS-Geschäftsleitung es sich vorstellt. Wann die Wiederaufnahme der Gespräche erfolgen soll, ist nicht bekannt.

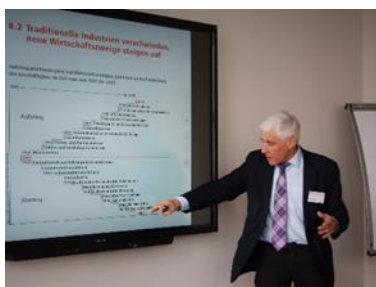
Somit ist es kaum mehr wahrscheinlich, dass ein Abschluss der Verhandlungen bis Ende Juni 2016 und eine Einführung per Anfang 2017 erzielt werden kann.

13. Impressionen von der Transfer-Tagung „So packen Sie Ihre Weiterbildung“

Von Hansjörg Schmid, Angestellte Schweiz

Die Schweizer Weiterbildungslandschaft ist enorm vielfältig und manchmal etwas kompliziert. Viele Wege führen zu den unterschiedlichsten Zielen. Die zunehmende Digitalisierung erhöht die Zahl der Möglichkeiten noch. Für sich den richtigen Weg zum richtigen Ziel zu finden, ist gar nicht so einfach.

Die Transfer-Tagung „So packen Sie Ihre Weiterbildung“ vom 14. April in der KV Business School in Zürich vermittelte den Teilnehmenden Orientierung im Weiterbildungsdschungel. In seinem Keynote-Referat zeigte der Bildungsexperte, ehemalige Preisüberwacher und alt Nationalrat Rudolf Strahm auf, wie rasant und dramatisch sich unsere Arbeitswelt verändert. Dies wirke sich auf die Weiterbildungsangebote aus. Weiterbildung werde wichtiger und Weiterbildungswillige müssten sich in immer kürzeren Abständen neu orientieren.



Dies konnten die Tagungsteilnehmenden gleich vor Ort und unter kundiger Anleitung in vier Welt-Cafés. In Claire Barmettlers (Trainerin und Seminarleiterin advenias ag) Workshop ging es darum, herauszufinden, welche Weiterbildung ich überhaupt brauche. Marissa Rosenmund vom Amt für Jugend und Berufsberatung Zürich gab Tipps, wie man die richtige Weiterbildung findet.

Alex Ertl, Rechtsanwalt der Angestellten Schweiz, führte aus, wie man die Weiterbildung vertraglich am besten regelt. Bei Hans-Peter Hauser (Kontext Weiterbildung) schliesslich diskutierten die Teilnehmenden, wie sich eine Weiterbildung nachher umsetzen lässt.

Rudolf Strahm glaubt nicht an eine künftige Arbeitswelt ganz ohne Menschen. Aber der Mensch und der Roboter müssten sich die Hand geben.



An den Welt-Cafés wurde aufgezeichnet, diskutiert, ausgetauscht.

Statements Teilnehmende

„Die Transfer-Tagung zeigte mir, wie wichtig Aus- und Weiterbildung ist. Sie gab mir wertvolle Hinweise, wie ich eine Weiterbildung finden kann.“ Jürg Stephan, Atos

„Ich suchte gute Informationen, es kamen mehr als erwartet. Ich nahm viel Motivation mit, eine Weiterbildung zu suchen.“ Veronica Pilipovic, Sulzer

14. Wahlen in den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB

Die vier Vertragspartner der SBB in der Verhandlungsgemeinschaft haben sich darauf geeinigt, mit einer gemeinsamen Liste eine stille Wahl für den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB herbeizuführen. Weiterhin stehen dem SEV vier der sechs Sitze der Personalvertretung zu, je einer dem VSLF und dem KVÖV.

Nominierte Mitglieder:

KVöV	1 Sitz	René Knubel (I-B-APM, neu)
VSLV	1 Sitz	Daniel Ruf (LF ZUE)
SEV	4 Sitze	Andreas Menet (ZPV), Markus Rügsegger (AS), Aroldo Cambi (Finanzchef SEV, alle bisher) und Franziska Schneider (Rechtsdienst SEV, neu)

Nominierte Ersatzmitglieder

KVöV	1 Sitz	Markus Spühler (HR-TKB, neu)
VSLV	1 Sitz	Stephan Gut (LF ZUE)
SEV	4 Sitze	Hanspeter Eggenberger (RPV), Marjan Klatt (LPV), Peter Käßler (AS, extern, alle neu) und Sia Lim (stv. Finanzchefin SEV, bisher)

15. Errungenschaften der Technik: Wir Kinder der Eisenzeit

Eisen ist das Grundmetall des Gusseisens und aller Stähle, unter Einschluss der Edelmetalle. Es ist unser wichtigster Strukturwerkstoff; die Menschheit benötigt davon Jahr für Jahr etwa eine Milliarde Tonnen. Wir Europäer stecken seit dem 8. vorchristlichen Jahrhundert voll in der Eisenzeit, und so wird es wohl noch lange bleiben.

Im Mittleren Osten war das Eisen als exotischer Werkstoff aber schon vor mindestens 6000 Jahren bekannt. Allerdings gab es damals lediglich nickelhaltiges Meteor-Eisen. Die Sumerer verarbeiteten es vermutlich als Erste. Sie bezeichneten dieses Eisen als «himmlisches Kupfer», denn es fiel in der Form von Meteoriten vom Himmel; zudem war Kupfer für sie der Archetyp der Metalle. Weil Eisen so unerhört wertvoll war, gab man daraus gefertigten Schmuck und Kultgegenstände hochgestellten Persönlichkeiten mit ins Grab.

Die Rohstoffbasis blieb lange sehr prekär, denn es gab einfach zu wenig Eisenmeteorite. Die Situation verbesserte sich erst vor etwa 3500 Jahren, als im heutigen Armenien am Ostufer des Schwarzen Meeres die Bildung von Eisenpartikeln an der Oberfläche von zufällig ins Feuer geratenen Brocken bestimmter Steine beobachtet wurde – es waren die Eisenoxide Magnetit und Hämatit, die von dem im Feuer entstandenen Kohlenmonoxid teilweise zu Metall reduziert wurden.



«Himmlisches Kupfer»

Diese extrem wichtige Beobachtung machten anscheinend Angehörige des Kizwadana genannten Volkes am Ostufer des Schwarzen Meeres. Sie entwickelten mit Holzkohle betriebene, gemauerte «Hochöfen» zur Produktion von Eisen. Die Hethiter besetzten das Land der Kizwadana und kamen so in den Besitz einer der wichtigsten «Geheimwaffen» aller Zeiten. Im Grab des 1337 v. Chr. verstorbenen Pharaos Tutanchamun fand man einen prachtvollen Eisendolch – aus nicht-meteoritischem Stahl, der vermutlich hethitischen Ursprungs war. – Auf Kreta wurde Eisenerz schon im 2. vorchristlichen Jahrtausend verhüttet, in Ägypten um 1000 v.

Chr. Eine erste Blütezeit für Stahl gab es in Europa zur La-Tène-Zeit um 500 v. Chr. Sehr spät – nämlich erst um 200 n. Chr. – kam das Eisen nach China. Vermutlich wurde eine eigenständige Verhüttung durch importierte Stahlgegenstände angestossen und führte zu einer hochstehenden Gusseisenkultur. Ganz ohne Eisen und Stahl blieben Nord- und Südamerika wie auch Australien, ehe diese Kontinente von Europäern erobert wurden. Oxidische Eisenerze reduziert man heute noch im Prinzip auf dieselbe Weise, wie es die Hethiter 1500 v. Chr. taten. Nur verwendet man in unseren Hochöfen nicht mehr Holzkohle, sondern Steinkohlekoks als Reduktionsmittel und Energiequelle.

Erst im 19. Jahrhundert wurde klar, dass der zur Reduktion des Erzes benötigte Kohlenstoff auch ins Eisengefüge gerät und je nach Konzentration zu hartem, brüchigem Gusseisen oder hochzähem, wunderbar elastischem Stahl führt, mit deutlich weniger als 2 Prozent Kohlenstoff. Die Kunst der Stahlkoche bestand immer darin, aus dem stark kohlenstoffhaltigen bei der Erzreduktion anfallenden Roheisen den Kohlenstoff teilweise zu entfernen. Doch ganz ohne Kohlenstoff geht es nicht: Reines Eisen eignet sich nur als Blumendraht.

Gewöhnlicher Stahl (man bezeichnet ihn als Kohlenstoffstahl) ist spottbillig; darum werden heute nur noch sehr reiche Erzvorkommen genutzt, die im Tagebau ausgebeutet werden können. Wichtig ist auch der preiswerte Bahntransport zum nächsten Hochseehafen. Dies trifft insbesondere in Westaustralien, in West- und Südafrika sowie in Brasilien zu. Pro Sprengung werden in den dortigen Bergwerken bis zu einer halben Million Tonnen Erz abgebaut, das anschliessend gebrochen, gemahlen und aufkonzentriert wird.

Man lädt das Erz auf Waggons zu je 100 Tonnen, die zu zwei Kilometer langen Einheitszügen zusammengestellt werden. Die Stahlfertigung beginnt im Hochofen, der heute 30 Meter hoch ist und mit einem Gemisch von Eisenerz, Koks sowie Kalk als Schlackenbildner beschickt wird. Man bläst auf über 1000 °C vorerhitzte Luft ein, um das Reduktionsmittel Kohlenmonoxid zu erzeugen. Das flüssige Eisen wird periodisch abgestochen, dasselbe gilt für die darüber schwimmende Schlacke.

Elektrostahlöfen

Das flüssige Eisen geht dann direkt zum angeschlossenen Stahlwerk, wo sein Kohlenstoffgehalt auf den gewünschten Wert gebracht wird. Je nach Verwendungszweck gibt man ein breites Spektrum von Legierungselementen zu. Anschliessend wird der flüssige Stahl kontinuierlich zu Brammen vergossen, die gleich weitergewalzt werden. Elektrostahlöfen gibt es erst seit dem 20. Jahrhundert zur Wiederverwertung von Schrott und zur gezielten Herstellung genau definierter Legierungen, darunter die nichtrostenden Stähle.

16. Neue Leistungen und Preisen der Ringier-Axel-Springer-Angebote

Die seit 2014 bestehende Vereinbarung mit Ringier Axel Springer Schweiz AG konnte im Juni verlängert und angepasst werden. Sie finden nachstehend die aktuellen Abonnementspreise/Angebote:

Titel / Sprache	Preis 1-Jahres Abonnement*	Ausgaben / Jahr	Ersparnis mit KVÖV
Bilanz / DT	CHF 152.60 statt CHF 218	23 Ausgaben	30 Prozent
Handelszeitung / DT	CHF 181.30 statt CHF 259	50 Ausgaben	30 Prozent
PME Magazine / FR	CHF 88.20 statt CHF 126	12 Ausgaben	30 Prozent
Schweizer Bank / DT	CHF 81.20 statt CHF 116	12 Ausgaben	30 Prozent
Schweiz. Versicherung / DT	CHF 81.20 statt CHF 116	11 Ausgaben	30 Prozent

*Abo-Preis inkl. 2,5 MwSt. und Versand. Angebot nur gültig für Neuabonnenten in der Schweiz. Bei Auslandbestellungen zzgl. Versandkosten. Der Versand der Prämien erfolgt nach Zahlungseingang. Bei der Bestellung eines Auslands-Abonnements können leider keine Prämien und Zusatz-Produkte wie Guides zugestellt werden.

Zudem erhalten alle Neuabonnenten ein einmaliges Begrüssungsgeschenk!

Details und Bestellvorgang finden Sie auf unserer Website <http://www.kvoev.ch/dienstleistungen/zeitschriften>.

17. Vergünstigungen für Mitarbeitende und Pensionierte in Bern / Zürich

Die grossen Geschäfte in den Bahnhöfen Bern und Zürich gewähren auf Anfrage und gegen Vorweisung des SBB-Ausweises Rabatte auf ihre Produkte.

Eine Liste finden Sie dazu auf unserer Website unter <http://www.kvoev.ch/dienstleistungen/diverse>. Beachten Sie, dass Änderungen vorbehalten sind und es den Geschäften freisteht, weitere Bedingungen mit dem Rabatt zu verbinden. Schauen Sie sich die Liste an und finden Sie Ihr neues Lieblingsgeschäft.

18. Unser Partners KPT: Die Nummer 1 bei den Online Krankenkassen



**Mehr als
20%
Prämien
sparen**

Von der KPT können Sie auch mal ganz wenig erwarten.



Die führende Online-Krankenkasse mit persönlicher Beratung. Wechseln Sie jetzt zur Krankenkasse mit den ausserordentlich zufriedenen Kunden. Wann macht's auch bei Ihnen Klick? Für Ihre persönliche Offerte und das bequeme Wechselpaket: <https://kollektiv.kpt.ch/kvoev-actp/de>, Telefon 058 310 98 70 oder via den QR-Code und Ihr Smartphone.



**KPT
CPT**
Einfach gut versichert.

19. Unser Kontakt und wichtige Informationen

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

20. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum

Herausgeber Kaderverband des öffentlichen Verkehrs Postfach, 3000 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
Layout Heinz Wiggenhauser	Redaktionsadresse Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV Postfach 457, 3000 Bern 7 info@kvoev-actp.ch
Fotos Hans Schwab, KVÖV	

Erscheint 6 mal pro Jahr, zweimonatlich