

Jahresbericht des KVöV 2019

1 Der Verband und seine Tätigkeiten

1.1 Zentralvorstand und Delegiertenversammlung

An sieben Sitzungen des Zentralvorstandes und an der 20. ordentlichen Delegiertenversammlung in Bern diskutierten die elf Mitglieder des Zentralvorstandes die anstehenden Aufgaben und fassten die nötigen Beschlüsse.

Ein weiterer Schwerpunkt im Jahr 2019 waren mehrere Workshops zu Strategie und Ausrichtung unseres Verbandes. Zentral ging es um die Fragen: Was können wir tun, was müssen wir tun, und woher nehmen wir Kopf und Hände, um es zu tun?

Im Zentrum stand nicht der Wunsch nach einer Strategie-Präsentation mit farbigen Folien, sondern der Austausch innerhalb des Zentralvorstandes zu aktuellen und zukünftigen Themen, aber auch zur Erledigung des Tagesgeschäfts. Die Möglichkeiten und Grenzen einer Milizorganisation, die auf Freiwilligkeit basiert, wurden erörtert - und auch die Balance zwischen Anwesenheit im Betrieb als Kader und dem Engagement im Vorstand des Verbandes. Dies wird mit zunehmendem Arbeits- und Leistungsdruck nicht einfacher und zeigt sich auch darin, dass es anspruchsvoll wird, Nachwuchs in den ZV zu rekrutieren.

Wenn Sie an einer Mitarbeit in den Vorständen -ob regional oder zentral- interessiert sind, melden Sie sich bitte!

1.2 Anlässe

2019 wurden so viele Anlässe wie noch nie vorher geplant und durchgeführt.

Alle Anlässe waren sehr erfolgreich in dem Sinne, dass es dem KVöV gelang, bekannte, fachkundige und renommierte ReferentInnen zu gewinnen und entsprechend eine sehr grosse Anzahl BesucherInnen zu gewinnen, die jeweils das Gezeigte engagiert diskutierten. Das Echo an den anschliessenden Apéros riches war jeweils sehr positiv. Das gilt sowohl für Anlässe auf nationaler wie auf regionaler Ebene.

1.2.1 CH-Anlässe, DV-Anlass

Die nationalen Veranstaltungen vom 03. April 2019 (CH 1 «Strategie des Fernverkehrs SBB», mit Cornelia Mellenberger) und vom 12. November 2019 (CH 2 «Herausforderung Infrastruktur SBB», mit Jacques Boschung) wurden sehr gut besucht und nach den Referaten fanden beim Apéro interessante und angeregte Diskussionen statt.

Auch der DV-Anlass vom 18. April 2018 («Herausforderungen der Basler Verkehrsbetriebe BVB in die Zukunft», mit Milan Sedlacek) in Basel war gut besucht.

1.2.2 Pensionierten-Anlass

Der 8. Pensionierten-Anlass vom 24. Oktober 2019 fand wieder ein überaus grosses Interesse. Wir konnten die „Schweizer Salinen«, in Schweizerhalle besichtigen. Ein gemeinsames Mittagessen rundete den Anlass ab.

1.2.3 Regionale Anlässe

Im Januar eröffnete die Regionalgruppe Suisse Romande / Valais mit einem Referat zur Montreux-Oberlandbahn MOB.

«Multilokales Wohnen und Mobilität»: so der Titel des Referats der RG Bern / Mittelland im Mai 2019. Die RG Zürich / Ostschweiz zog es zur Appenzeller-Bierbrauerei.

Im September organisierte die RG Zentral-, Nordwestschweiz / Tessin eine unvergessliche Dampfbahnfahrt über die Furka, und die RG Mittelland / Jura konnte Daniel Wydler, Leiter Infrastruktur BLS AG, als Referenten gewinnen.

Zum ersten Mal fand auch als Pilot ein Mittagsanlass im SBB Wylerpark statt, mit einem erfahrenen Referenten von MAMMUT Alpine School zum Thema «Lawinenkunde und Sicherheit im Wintersport», der auch der Mitgliedergewinnung durch eine Kurzvorstellung des KVöV galt.

Eine Stadtführung mit vorweihnachtlichem Ausklang der RG Zürich / Ostschweiz beendete den Reigen.

1.2.4 Partneranlässe

Auch dieses Jahr konnten wir unsere Mitglieder zu Anlässen unseres Partners «Angestellte Schweiz» einladen, so zum Beispiel zu mehreren Workshops über die «Digitale Arbeitswelt 4.0». Dies sowohl in der Deutschschweiz wie auch im Juni in Lausanne zum Referat «Monde du travail 4.0».

1.3 Mitgliederbestand

Unser Verband zählte Ende 2019 rund 1'500 Mitglieder. Davon sind gut 2/3 Berufstätige und etwa 1/3 Pensionierte.

1.4 Bestandesentwicklung

Es gelingt uns zwar, übers Jahr die Abgänge durch Neuzugänge in etwa auszugleichen, was aber zunehmend schwieriger wird. Gründe für diese Entwicklung sind:

- Die Vielzahl der Reorganisationen (Bsp. WeP, NORS, SBB Cargo) führen zu Austritten von Berufstätigen, welche den ÖV-Bereich und damit den KVöV verlassen;
- Viele vorzeitige Pensionierungen, da die Pensionskasse SBB ihre Leistungen laufend reduziert und Kader lieber vorzeitig zu besseren Bedingungen als später zu schlechten in Pension gehen;
- Neupensionierte treten vielfach aus dem Verband aus.

1.5 Mitgliederwerbung

Im Bereich Mitgliederwerbung zeigt sich nach wie vor: Der beste und wichtigste Werbeträger ist das aktive Mitglied. Es kann überzeugend die Vorteile einer Mitgliedschaft aufzeigen. Deshalb haben wir auch wieder die Kampagne +Aktion 1'555+ «Mitglied wirbt Mitglied» mit Erfolg lanciert.

Wir stellen aber fest, dass unsere Präsenz «in der Fläche» ungenügend ist und dass wir weg von den Zentren Mühe haben, Neumitglieder zu finden.

Im Jahr 2019 wurden wieder die neuen SBB-Kadermitarbeitenden sowie die Beförderten mit einem E-Mail begrüsst und auf den KVÖV mit seinen Dienstleistungen aufmerksam gemacht, sofern die Kontaktdaten bekannt waren.

1.6 Zusammenarbeit, Mitgliederdaten-Management

Der Zusammenarbeit mit unserem Partner Angestellte CH und dem Dienstleister für das Mitgliederdaten-Management Corris AG war weiterhin sehr gut.

Aus Gründen, die ausserhalb unseres Einflussbereichs waren, müssen wir die Mitgliederdatenbearbeitung durch die Firma Corris AG per Ende 2019 beenden, was wir sehr bedauern. Ab 2020 wird diese Dienstleistung durch unseren Partner Angestellte Schweiz erbracht.

1.7 Dienstleistungs-Paket

Dienstleistungspaket für KVÖV-Mitglieder:

- Unentgeltliche Rechtsberatung und Rechtshilfe in Berufsangelegenheiten für Mitglieder
- Unentgeltliche Rechtsberatung in Sozialversicherungsfragen für Mitglieder
- Vergünstigter Privat- und Verkehrs-Rechtsschutz für die ganze Familie
- Vergünstigungen bei Krankenkassen und Versicherungen
- Vergünstigungen bei Bankgeschäften
- Rabatt auf Zeitschriften (erweitert)
- Rabatt auf Volvo-Fahrzeuge, Spezialangebote

Die aktuellen Dienstleistungen sind auf unserer Website unter www.kvoev.ch/de/dienstleistungen zu finden.

1.8 Internetauftritt

Die Website mit den zwei Plattformen in Deutsch www.kvoev.ch und Französisch www.actp.ch haben sich bewährt. Im Moment führt Heinz Wiggenhauser mit unserem Webmaster von dieXperten GmbH eine Überarbeitung der Website durch.

Mit der neuen Version wird die Sicherheit für den Benutzer, die Benutzerin massiv erhöht, weil viel höhere Sicherheitsstandards verwendet werden. Daneben wird auch die Benutzer- und Lesefreundlichkeit erhöht.

1.9 XING-Gruppe KVÖV

Treten Sie bei, um schnell Infos zu erhalten. Sie können sich kostenlos auf www.xing.com anmelden.

XING ist das führende soziale Netzwerk für berufliche Kontakte im D-A-CH Bereich. Mehr als 15 Millionen Berufstätige aller Branchen sind auf XING vernetzt, suchen und finden Jobs, fachlichen Rat oder Geschäftsideen, und Sie können sich mit Gleichgesinnten vernetzen. In der Schweiz zählt XING über 1 Million Mitglieder.

Über 150 KVÖV-Mitglieder sind bereits der XING-Gruppe KVÖV beigetreten. Sie finden dort immer wieder Hinweise und interessante Beiträge. Hier geht es zur KVÖV-Gruppe: www.xing.com/communities/groups/kaderverband-des-oeffentlichen-verkehrs-7956-1042624/posts. Nutzen auch Sie diesen Kanal!



2 Sozialpartnerschaft

2.1 Neuer Gesamtarbeitsvertrag für SBB und SBB Cargo (6. GAV)



Die neuen GAVs wurden im Jahr 2018 ausgehandelt und traten am 1.5.2019 in Kraft. Sie gelten drei Jahre bis mindestens 30.4.2022. Die unüblich kurze Laufzeit von nur drei Jahren ist begründet mit der Partnersuche von SBB Cargo.

Mit Abschluss der GAV-Verhandlungen wurde vereinbart, dass während der Laufdauer Verhandlungen über ein neues Lohnsystem geführt werden. Eine weitere wichtige Frage ist, ob dabei die Zulagen in der Pensionskasse PK versichert werden können.

Beim SBB Cargo GAV können während der Laufdauer punktuelle Verhandlungen anberaumt werden.

2.2 Neue unternehmerische Ausrichtung für SBB Cargo

SBB Cargo ist seit 1. Januar 2019 eine eigenständige Konzerngesellschaft!

Die SBB löst die bisherige Division Güterverkehr aus dem Konzern und führt sie seit Anfang 2019 als eine eigenständige Konzerngesellschaft. Die Entflechtung der SBB Cargo AG vom SBB Konzern erfolgte im Jahr 2019 schrittweise. Damit legt die SBB die Basis, um die Drittbeteiligung an der SBB Cargo AG zu realisieren. Zentral ist, den Kunden im Güterverkehr ein weiterhin hochstehendes Angebot zu bieten und das Unternehmen wettbewerbsfähig auszurichten. Erste Erfolge sind bereits sichtbar. Nach dem finanziellen Rückschlag im Jahr 2017 konnte die Division Güterverkehr das Ergebnis 2018 stark verbessern.

Die SBB will die Wettbewerbsfähigkeit der SBB Cargo AG im Markt weiter erhöhen und mit Partnern zusammen die Vorteile der integrierten Bahn nutzen. Deshalb ist SBB Cargo seit Anfang Jahr neu eine eigenständige Konzerngesellschaft; Grundlage dafür war die Gründung der privat-rechtlichen Aktiengesellschaft SBB Cargo AG im Jahr 1999. Die weitere Entflechtung vom SBB Konzern erfolgt nun schrittweise im Verlauf von 2019.

Als eigenständige Konzerngesellschaft wird es SBB Cargo möglich sein, die angekündigte finanzielle Minderheitsbeteiligung (vgl. Medienmitteilung vom 20. September 2018) einfacher umzusetzen. Diese ermöglicht der SBB Cargo AG und den Minderheitsinvestoren eine stärkere Mitgestaltung bei der künftigen Ausrichtung des Güterverkehrs auf der Schiene.

Voraussetzungen geschaffen für Partnerschaft im Jahr 2019

Aufgrund der Ausgliederung der SBB Cargo AG gehört der Leiter der Güterbahn nicht mehr der SBB Konzernleitung an; er wird neu über den Verwaltungsrat von SBB Cargo geführt. Er verfügt aber in der SBB Konzernleitung über ein Mitspracherecht bei allen Themen, die den Güterverkehr betreffen, wie z.B. Leistungsvereinbarungen mit dem Bund, Netz- und Fahrplanplanung, Ausbauschritte, «smartrail4.0» oder Gebiets- und Arealentwicklungen. Ausserdem wird der Verwaltungsrat der SBB Cargo AG erneuert mit dem Ziel, die Gesellschaft stärker nach aussen zu öffnen. Ein neues externes Verwaltungsratsmitglied soll im Frühjahr 2019 eingesetzt werden, die Suche läuft. Die Ernennung des neuen Verwaltungsratspräsidenten ist für die Zeit nach dem Ein-stieg des neuen Partners bzw. der neuen Partner vorgesehen.

3 Schwerpunkte in der Arbeit des KVöV 2019

Der KVöV hatte für das 2019 folgende Schwerpunktdossiers definiert:

- SBB RailFit 20/30
- SBBagil2020
- Weiterentwicklung Personenverkehr SBB WEP
- Best Way der BLS
- Digitalisierung der Mobilität

Diese Dossiers galt es professionell zu begleiten und die berechtigten Anliegen und Sorgen der Betroffenen aufzunehmen und sie gegenüber den jeweiligen Arbeitgebern einzubringen.

Dazu kam ein Schlüsseldossier interner Art:

- Administratives: Wechsel des Dienstleisters für die Mitgliederdatenverwaltung

Unserer Dossier-Arbeit am Beispiel des Projekts «WEP»

Schnell wurde beim Projekt «Weiterentwicklung Personenverkehr SBB WEP» das Ungleichgewicht zwischen Realisierungstempo und Qualität der Projektarbeit sichtbar: Mit der neusten Phase will die SBB diverse Geschäftsbereiche neu zusammenlegen oder auftrennen. Für mindestens 400 Mitarbeitende soll der Arbeitsort ändern. Obwohl aus KVöV-Sicht manche Anpassungen gerechtfertigt sind, werden aber trotz unserer Warnungen Dinge vorangetrieben, was das Gesamtprojekt in Misskredit bringen wird. Diese voraussehbaren Misserfolge sind für die Leitung SBB, aber auch für die betroffenen Mitarbeitenden und am Ende für die Kunden sehr ärgerlich.

Um eine mögliche Abwanderung von Knowhow abzuwenden und die vielen offenen Fragen zu klären, fordert der KVöV die benötigte Zeit zur Klärung der neuen Strukturen. Mehr Zeit ermöglicht bessere Lösungen für die von Arbeitsortwechseln Betroffenen, um zwingend dem Knowhow-Abfluss entgegenzuwirken.

4 Andere Bahnen / Konzessionierte Transportunternehmen KTU

4.1 BLS AG

4.1.1 Sozialplan BLS zum Projekt «BestWay»:

Für die vom BLS-Sparprojekt «Best Way» Betroffenen, die nicht mehr im Unternehmen beschäftigt werden, galt es, einen Sozialplan auszuarbeiten.

Die Verhandlungen wurden im Dezember 2018 aufgenommen und konnten nach zwei intensiven Monaten Anfang 2019 mit einem akzeptablen Resultat abgeschlossen werden. Die Thematik der Über-50-Jährigen war denn auch der grösste Punkt der Diskussionen.

Die BLS bemüht sich, den betroffenen Mitarbeitenden, wo immer möglich, eine zumutbare Stelle innerhalb des Unternehmens anzubieten. Für die Definition der Zumutbarkeit werden die bisherige Tätigkeit, der aktuelle Beschäftigungsgrad, die Arbeitsmarktfähigkeit und das Alter, aber auch der bisherige Lohn berücksichtigt. Die BLS unterstützt die Betroffenen zudem bei der Stellensuche und Neuorientierung.

4.1.2 Einsitznahme des KVöV in die Verhandlungsgemeinschaft

Der KVöV hat sowohl die Geschäftsleitung der BLS AG wie auch die bisherigen Arbeitnehmervertreter für die BLS informiert, dass er beabsichtigt, in der Verhandlungsgemeinschaft als Vertreter der Kader Einsitz zu nehmen. Damit sollen die Anliegen unserer Mitglieder, die bei der BLS AG beschäftigt sind, noch besser vertreten werden.

Bereits jetzt finden regelmässige Treffen zwischen dem Zentralvorstand des KVöV und der Leitung Human Resources der BLS AG statt, mit jeweils einem vor- und nachgelagerten Briefing der BLS- / KVöV-Mitglieder.

4.2 Schweizerische Südostbahn AG SOB

Auch bei der SOB AG beabsichtigt der KVöV, Einsitz in die Verhandlungsgemeinschaft zu nehmen. Es fanden im Vorfeld klärende Gespräche mit der Geschäftsleitung und Leitung HR statt. Die zur gleichen Zeit stattfindenden Lohnverhandlungen bei der SOB zeigten, dass das Kader der SOB über keine Interessensvertreter verfügt und deshalb einem eher einseitig geschnürten Verhandlungspaket zustimmen musste.

Das soll sich ändern!

So fanden dann Ende 2019 3 Workshops bei der SOB in Herisau, Samstagern und Zürich statt, um einerseits den Kadern der SOB den KVöV und seine Ziele vorzustellen und sie von den Absichten des KVöV ins Bild zu setzen.

4.3 Zentralbahn AG zb

Die Lohnsumme steigt um 2,6 Prozent

Bei der Zentralbahn wurden die Lohnverhandlungen am 12. Februar 2019 erfolgreich abgeschlossen – im zweiten Anlauf. Mit allen Leistungen und Nebenleistungen resultierte ein Anstieg der Lohnsumme um 2,6 Prozent!

5 Pensionskasse

5.1 Pensionskasse SBB: Senkung Umwandlungssatz

Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB (PK SBB) hat entschieden, den Umwandlungssatz abzusenken: Für einen Versicherten, der im kommenden Jahr ab 1. März das ordentliche Pensionsalter 65 erreicht, sinkt der Umwandlungssatz von heute 5,18 % auf 5,08 %. Anschliessend wird der Umwandlungssatz in drei jährlichen Schritten weiter gesenkt. Er sinkt per 1. Januar 2020 auf 4,96 %, per 1. Januar 2021 auf 4,85 % und per 1. Januar 2022 auf 4,73 %. Auch alle übrigen Umwandlungssätze für andere Pensionierungsalter werden entsprechend angepasst. Bis 1. Februar 2019 gelten die bisherigen Umwandlungssätze.

Die Anpassung des Umwandlungssatzes ist nötig, weil die Zinsen und dadurch die Renditeerwartungen weiterhin sehr tief sind. Die Massnahmen helfen, die seit Jahren stattfindende Umverteilung zu Lasten der aktiven Versicherten weiter zu reduzieren. Trotzdem verbleiben der PK SBB Umwandlungsverluste, die durch die aktiven Versicherten bezahlt werden müssen.

Die PK SBB bzw. die Arbeitgeber gewähren im Zusammenhang mit der beschlossenen Anpassung des Umwandlungssatzes die folgenden Abfederungen:

1. Der Umwandlungssatz wird nicht in einem Schritt, sondern in vier kleineren Schritten gestaffelt reduziert. Dies führt bei den kurz vor Pensionierung stehenden Versicherten zu tieferen Leistungseinbussen.
2. Für Versicherte mit Geburtsdatum bis 31. Januar 1961 (und älter), die seit dem 1. Februar 2018 (oder länger) ununterbrochen bei der PK SBB versichert sind, gilt eine Besitzstandsgarantie: Wer ab dem 1. März 2019 in Pension geht, erhält mindestens diejenige Alterspension, auf die er bei einem Altersrücktritt per 1. Februar 2019 Anspruch gehabt hätte. Bei teilweisem Kapitalbezug, Auszahlung infolge Scheidung oder Vorbezug für die Wohnbauförderung (WEF) wird diese Garantie proportional gekürzt.
3. Damit die jüngeren Versicherten nur eine geringe Renteneinbusse haben, werden die Spargutschriften um 1,5 % angehoben. Die Finanzierung erfolgt insgesamt paritätisch. Der bislang unterproportionale Anteil des Arbeitgebers bei den jüngeren Versicherten wird hingegen korrigiert.

6 Verkehrspolitik

6.1 Einige Gedanken zur «digitalen Bahn»

Mit SmartRail 4.0 machen die SBB, die BLS, die Südostbahn, die Rhätische Bahn und der Verband öffentlicher Verkehr gemeinsame Sache und wollen die Bahn in die digitale Zukunft führen. Sie arbeiten gemeinsam an der Entwicklung eines neuen Verkehrsmanagement-Systems für die durchgängige Planung und Steuerung des Zugverkehrs. Damit sollen Kosten gesenkt, Kapazitäten erhöht und die Pünktlichkeit und Sicherheit gesteigert werden. Die Arbeiten dazu haben 2017 begonnen. Nun hat SmartRail 4.0 erstmals mit einer Simulation die Machbarkeit aufgezeigt. Das neue System geht jetzt in die Realisierung. Dieses soll bis 2028 in Etappen umgesetzt werden und die heutigen Systeme ablösen.

6.2 Subventionen im öffentlichen Verkehr: BAV stärkt Aufsicht

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) passt sein Aufsichtssystem zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr an. Mit der Neuausrichtung soll besser sichergestellt werden, dass die Subventionen von den Transportunternehmen korrekt eingesetzt werden. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 1. Mai 2019 die Massnahmen zur Kenntnis genommen. Die Hauptverantwortung für die korrekte Verwendung und Verbuchung der Subventionen bleibt jedoch bei den Transportunternehmen.

Der «Fall Postauto» und das Zinsglättungsmodell der BLS haben gezeigt, dass die Transportunternehmen den Fokus vermehrt auf die Gewinnerzielung richten. Um den sorgsamsten Umgang mit Subventionen in den öV-Unternehmen zu stärken, hat das BAV sein Aufsichtskonzept über die subventionierten öV-Bereiche überprüft und überarbeitet.

Mit dem neuen Ansatz hebt das BAV eine bisherige Massnahme auf, welche es als nicht mehr zeitgemäss beurteilt, und setzt sechs neue Massnahmen um:

1. Das BAV prüfte bisher punktuell eine spezialgesetzliche Jahresrechnung, welche alle Kosten und Erträge umfasst, die im bestellten und abgeholzten Regionalverkehr angefallen sind. Es handelt sich um eine Teilrechnung des Jahresabschlusses der Transportunternehmen, die nur einen beschränkten Einblick in die Zahlen erlaubt. Diese Rechnungsprüfung wird aufgehoben.
2. Das BAV entwickelt ein erweitertes Controlling im subventionierten Regionalen Personenverkehr. Ziel ist es, die korrekte Höhe und die Verwendung der Subventionen umfassender zu kontrollieren. Geplant ist unter anderem, Abweichungen von Budget und Rechnung vertieft zu analysieren, stichprobenweise vertiefte Kontrollen durchzuführen und die Zahlen aufgrund eines Benchmarkings auf ihre Plausibilität zu prüfen. Bei der subventionierten Bahninfrastruktur wird ebenfalls ein vertieftes Controlling etabliert. Dieses sieht unter anderem vor, die Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen im Bahnbereich stichprobenweise vor Ort zu überprüfen bzw. überprüfen zu lassen.
3. Das BAV legt nach Rücksprache mit den Branchenorganisationen Prüfungshandlungen fest, welche die abgeltungsberechtigten Unternehmen bei der externen Revisionsstelle zwingend zu beauftragen und durchzuführen haben. Dabei geht es zum Beispiel um die korrekte Verbuchung von Abgeltungen und die korrekte Verwendung von Überschüssen. Dadurch soll die Rolle der externen Revisionsstellen der Transportunternehmen geschärft werden.
4. Das BAV wird von den Transportunternehmen jährliche Selbstdeklarationen zur Einhaltung des Subventionsrechts einfordern und verlangen, dass Transportunternehmen ab einer bestimmten Subventionshöhe (10 Millionen Subventionen Franken pro Jahr) ihre Jahresrechnung durch die Revisionsstelle des Unternehmens ordentlich prüfen lassen.
5. Das BAV wird den Bedürfnissen der Transportunternehmen nach Erläuterungen zur korrekten Interpretation der rechtlichen Vorschriften noch besser Rechnung tragen und hierfür mehr Ressourcen zur Verfügung stellen.
6. Das Controlling durch die Facheinheiten im BAV wird ergänzt durch zusätzliche vertiefte, stichproben- und risikoorientierte Prüfungen der Revision des BAV. Gegenüber heute werden die Prüfungen der Sektion Revision verdoppelt. Damit kann bei den Revisionen das notwendige Kontrollniveau erreicht werden.

Statt das bestehende Aufsichtskonzept mit der subventionsrechtlichen Rechnungsgenehmigung anzupassen, stellt das BAV damit die Aufsicht grundsätzlich auf eine neue Basis. Damit geht das BAV über die Empfehlungen eines Audit-Berichts hinaus, den das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Sommer 2018 bei der Firma BDO in Auftrag gegeben hatte. Dies erfolgt in Absprache mit dem UVEK.

Der Bundesrat hat die Massnahmen an seiner Sitzung vom 1. Mai 2019 zur Kenntnis genommen. Die vom BAV erarbeiteten Massnahmen können grundsätzlich per sofort umgesetzt werden. Wo nötig, erfolgt eine vertiefte rechtliche Abstützung mit der nächsten Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes.

6.3 Ausbau des Bahnnetzes kommt gut voran

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den Standbericht zu den Eisenbahn-Ausbauprogrammen veröffentlicht. Dieser zeigt auf, wie die Umsetzung bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen, der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), beim 4-Meter-Korridor und beim Ausbauschritt 2025 läuft. Der Bericht gibt zudem Aufschluss über den Stand der Arbeiten bezüglich der Lärmsanierung, der Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS sowie der Grossprojekte CEVA Genf und Albulatunnel II. Alle Programme kommen gut voran.

Der Ausbau des Bahnnetzes ermöglicht es, schrittweise zusätzliche Bahnangebote in Betrieb zu nehmen. Die bedeutendsten Verbesserungen fanden im vergangenen Jahr im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich sowie mit der ersten Etappe des «Léman Express» im Raum Genf statt. Diese wurden insbesondere dank der Infrastrukturausbauten im Rahmen des Programms ZEB sowie dem Bau der CEVA in Genf möglich. Dank der ZEB-Ausbauten können seit Ende letzten Jahres zudem Doppelstockzüge auf der Hauptlinie durch das Wallis (Lausanne-Martigny-Brig) verkehren. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke Delle - Belfort im Rahmen des Programms Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz ermöglicht seit dem Fahrplanwechsel im Dezember für die Schweizer Reisenden direkte Anschlüsse auf die TGVs in Belfort-Montbéliard.

Bei den baulichen Fortschritten stach 2018 der Durchstich des über ZEB finanzierten Eppenbergtunnels zwischen Aarau und Olten heraus. Auch in den übrigen Programmen konnten letztes Jahr Fortschritte erzielt werden. Beim Gotthard-Basistunnel betraf es z.B. die Garantie- und Abschlussarbeiten, um den Tunnel und die Anschlüsse an die Stammlinie gemäss der Bestellung des Bundes vollständig fertig zu stellen und einen uneingeschränkten Betrieb zu ermöglichen.

Durch die Ausbauprogramme und das hohe zu verbauende Investitionsvolumen sind die Bahnen stark gefordert. Die Bauarbeiten können in verschiedenen Fällen zu Einschränkungen für die Reisenden führen.

6.4 Bahninfrastruktur Ausbauschritt 2035

Für CHF 12,82 Mrd. will der Ständerat die Bahninfrastruktur bis 2035 ausbauen. Das hat er in der Frühjahrssession als erstbehandelnder Rat der Vorlage beschlossen. Inzwischen hat auch die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) das Geschäft behandelt. Sie hat dabei nur Feinjustierungen vorgenommen.

In der Frühjahrssession hat der Ständerat den Ausbauschritt bereits um wenige Punkte ergänzt. Projekte mit grossem volkswirtschaftlichem Nutzen sollen vorgezogen und die Planung zukünftiger Grossprojekte solle unterbruchsfrei sichergestellt werden. Dies betrifft vor allem das Herzstück Basel und den Durchgangsbahnhof Luzern. Die Projektierungsarbeiten für beide Vorhaben sollen in den Ausbauschritt 2035 aufgenommen werden. Für die Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds beschloss der Ständerat einen Neubau statt einer Modernisierung der bestehenden Strecke, wie vom Bundesrat vorgeschlagen. Der Ständerat hat zudem eine Liste ausarbeiten lassen, die die dringenden Projekte für

den nächsten Ausbauschnitt umfasst. Darin wurde z.B. die Direktverbindung Aarau-Zürich aufgenommen. Auch auf der Liste steht der Ausbau der Strecken Lausanne-Bern sowie Winterthur-St. Gallen.

Das Bahnangebot und die Infrastruktur zwischen Zürich und München sollen gegebenenfalls von Geldern profitieren, die für den Bahnausbauschnitt 2035 vorgesehen sind. Die KVF-S hat ein Postulat beschlossen, das die Frage zum Gegenstand hat, wie die Infrastruktur auf dieser Strecke möglichst rasch ausgebaut werden kann. Der Bundesrat ist bereit, die Frage zu prüfen.

Die KVF-N stimmt den Anträgen des Bundesrats wie den Ergänzungen aus dem Ständerat zu. Sie bewertet die Anpassungen als sinnvoll und zukunftsgerichtet.

Zwei weitere Projekte möchte sie aber in den Ausbauschnitt 2035 aufnehmen: die Bahnhöfe Winterthur Grüze Nord und Thun Nord. Beide Areale weisen anhaltend hohe Wachstumsprognosen für Bevölkerung und Arbeitsplätze aus, begründet die Kommission ihren Entscheid. Eine sinnvolle Weiterentwicklung der beiden Agglomerationen solle deshalb ermöglicht werden. Die Anträge erhöhen das Investitionsvolumen um weitere 69 Millionen Franken auf CHF 12,89 Mrd. Franken.

Der Ausbauschnitt 2035 soll in der Sommersession definitiv durch beide Räte verabschiedet werden und beinhaltet rund 200 Infrastrukturmassnahmen. Neben der Erhöhung der Kapazität des Schienennetzes sind Verbesserungen der Stabilität, der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit für den Personen- und Güterverkehr vorgesehen. Die Finanzierung des Bahnausbaus ist über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert, das Volk und die Stände 2015 mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen haben.

7 Herzlichen Dank!

Den Mitgliedern des Zentralvorstands, den Mitarbeitenden der Rechtsberatung (Angestellte Schweiz), von Corris AG, Atupri und Mammut, sowie allen Vertretern des KVÖV in den verschiedenen Gremien spreche ich an dieser Stelle meinen herzlichen Dank für das grosse und nicht selbstverständliche Engagement, für die geleistete Arbeit und die sehr gute Zusammenarbeit aus.

Auch möchte ich unseren Mitgliedern herzlich danken, welche unermüdlich in den Diensten des KVÖV werben und die Vorzüge einer Mitgliedschaft aufzeigen. Ich weise deshalb an dieser Stelle gerne auf die Mitgliederwerbaktion +Aktion 1'555+ hin. Machen Sie in diesem Sinne weiter – viele Mitglieder sind für einen starken KVÖV wichtig! Danke!

Bern, im April 2020

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV



Markus Spühler
Präsident KVÖV