

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Speziell in dieser Ausgabe:

- ❑ «Mitglieder-werben-Mitglieder»-
Aktion: Mitmachen + gewinnen
- ❑ Neues Lohnsystem für SBB Cargo
- ❑ Stand Bahnhofausbau Bern
- ❑ SBB testet AR-Datenbrillen

Ihre Ansprechpersonen im Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV

Auskünfte und Information	Geschäftsstelle KVÖV	Tel. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Rechtsberatung für Mitglieder	Tel. 062 836 00 00	info@cooprecht.ch
Zentral- vorstand 2020 - 2022	Zentralpräsident	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vize-Präsident	Hans Schwab	schwab.sonja@bluewin.ch
	Mitgliederwerbung	Marco Böttrich	marco.boettrich@bav.admin.ch
	Finanzen & Partnerschaft BAV	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Bereich Infrastruktur SBB	Stefan Hess	stefan-hess@bluewin.ch
	Arbeitsverträge nach OR	Marionna Lutz	marionna.lutz@bav.admin.ch
	Marketing, Kommunikation & PR	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Sozialpolitik & Partnerschaft BLS	Markus Spühler a.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partnerschaft SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Vertreter Gdl	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
Präsidenten der Regional- gruppen	Mittelland / Jura	Marionna Lutz	marionna.lutz@bav.admin.ch
	Suisse Romande / Valais	Michel Mermoud	michel.mermoud@sbb.ch
	Zentral-, Nordwestschweiz, Tessin	Heinz Inderbitzin	heinz.inderbitzin@sbb.ch
	Zürich / Ostschweiz	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Liebe Kolleginnen, geschätzte Kollegen

Unsicherheit

Die Zeit der Unsicherheit hält weiter an. Niemand weiss, wie sich die Pandemie in der nächsten Wochen und im weiteren Verlauf entwickeln wird. Nach wie vor besteht eine unsichere und besondere Lage.

Bei den Konjunkturprognosen für das Jahr 2022 herrscht grosse Unsicherheit, und zusätzlich belastet der Ukraine – Russland Konflikt die Lage und die Stimmung schwer.

Was aber immer gilt

Achte auf deine Gedanken, denn sie werden zu Worten.

Achte auf deine Worte, denn sie werden zu Handlungen

Achte auf deine Handlungen, denn sie werden zu Gewohnheiten.

Achte auf deine Gewohnheiten, denn sie werden zu deinem Charakter.

Achte auf deinen Charakter, denn der wird dein Schicksal.

Chinesisches Sprichwort

Sozialpartnerschaft

Der erneuerte **GAV mit der Südostbahn AG** wurde abgelehnt. Die Gespräche über die Verhandlungen müssen wieder aufgenommen werden. Es war von Anfang an schwierig für die Verhandlungsdelegationen von SEV, Transfair und VSLF, mit der SOB einen neuen Gesamtarbeitsvertrag auszuhandeln. Zwar kam es Ende letzten Jahres zu einem Abschluss der Verhandlungen, aber es blieb fraglich, ob die Mitarbeitenden den neuen GAV dann auch tatsächlich annehmen würden. Die SOB-Geschäftsleitung wollte die Pausenregelung gemäss Arbeitszeitgesetz AZG anpassen. Das hätte gegenüber dem bestehenden GAV eine Verschlechterung für das Personal bedeutet. Im Gegenzug für dieses Zugeständnis sollte das Personal deshalb höhere Sonntagszulagen und Zeitzuschläge für Frühdienste erhalten. Der Auftrag ist klar: Jetzt müssen Gespräche über Neuverhandlungen aufgenommen werden. Da der aktuell bestehende GAV nicht befristet ist, bleibt vorerst alles beim Alten.

Ähnlich sieht es aus beim GAV von **SBB Cargo International AG**: Auch hier wurde lange über eine Weiterentwicklung des bestehenden GAVs verhandelt. Ende 2021 wurden die ausgehandelten Anpassungen dann in einem Beschlussprotokoll festgehalten. Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF verweigerte aber schlussendlich die Zustimmung zum Protokoll und somit zur Anpassung des GAV. Aktuell sucht eine Präsidentenkonferenz der Verhandlungsgemeinschaft nach Lösungen. Auch hier gilt: Da der aktuell bestehende GAV nicht befristet ist, bleibt vorerst alles beim Alten.

Delegiertenversammlung des Kaderverbandes

Die 23. Delegiertenversammlung mit Anlass vom 11. Mai 2022 findet in Zürich Altstetten (Westlink) statt.

Anlässe des Kaderverbandes

Wir werden dieses Jahr 2022 die beiden nationalen Anlässe sowohl physisch vor Ort und hybrid (Live Streaming) planen und durchführen. Die Zusammenarbeit mit SBB Young Talents und SBB Trainee Alumni Club TAC hat sich bewährt und wir werden sie fortführen.

Es würde mich sehr freuen, wenn Ihr alle wieder mit dabei sind.

„Mitglieder werben Mitglieder“

Auch dieses Jahr wieder wollen wir unseren Mitgliederbestand ausbauen. Bei unserer diesjährigen Aktion gewinnen alle: Für Ihre Unterstützung bei der Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» gewinnen Sie als Werber, als Werberin eine Prämie, und das von Ihnen geworbene Neumitglied gewinnt dank den zahlreichen Vorteilen einer Mitgliedschaft beim Kaderverband. Somit: «win – win» für alle!

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie wieder mit. Alle Informationen dazu finden Sie in diesem Bulletin und natürlich auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/mwm/>.

Bereits jetzt sage ich herzlichen Dank für Eure Unterstützung dabei, eure grosse Flexibilität und Euer Vertrauen in diesen herausfordernden Zeiten.



Herzliche Grüsse und schöne Frühlingstage.

Markus Spühler, Präsident KVÖV

In diesem Bulletin lesen Sie

1. Ausblick auf unsere Anlässe 2022	5
2. «Mitglieder werben Mitglieder» - Danke fürs Mitmachen.....	5
3. Bahnhofausbau Bern erst 2029 fertig.....	6
4. BLS setzt nun doch auf die Werkstätte Oberburg	7
5. Neues Lohnsystem für SBB Cargo	9
6. SBB Cargo Intl. AG: Lohnverhandlung – Weiterentwicklung GAV	11
7. Neue SBB-Reparaturhallen auf Gleisfeld.....	12
8. SOB: Alter GAV bleibt weiterhin gültig	13
9. RAlpin AG – die rollende Autobahn	13
10. SBB: Rangieren mit Batterien	14
11. BAV grenzt Auslegung von Subventions-Vorschriften ein.....	15
12. Kein Lohndeckel für SBB, Swisscom etc.: Ständerat versenkt Reform	15
13. Leise Gleise: Lärminderung im Schienenverkehr.....	17
14. Wie die SBB das Potenzial von Datenbrillen testet	18
15. Die Eisenbahn als Pionierin bei der Elektrifizierung des Verkehrs	20
16. Mitgliederangebot «MULTI-Rechtsschutz»	21
17. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität».....	22
18. Dienstleistungen des KVÖV für Mitglieder – Geld wert.....	23
19. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs	24

1. Ausblick auf unsere Anlässe 2022



Nationaler Anlass CH-1 / 2022

«Cyber Security – Herausforderungen für das System Bahn»

Referent: Marcus Griesser, CISO SBB AG (Chief Information Security Officer).

Info. Keine Anmeldungen mehr möglich. Anlass in Zusammenarbeit mit SBB Young Talents und SBB Trainee Alumni Club TAC.

Dienstag, 29.
März 2022

WylerPark SBB,
Bern



Regionalgruppen Bern/Mittelland & Suisse Romande / Valais

Besuch des neuen Mobilitätszentrum der TPF in Givisiez/FR

Vorinformation: Merken Sie sich den Termin bitte schon vor. Details und Einladung folgen.

Dienstag, 31. Mai
2022

Treffpunkt am
Bahnhof Fri-
bourg/Freiburg

Weitere Anlässe im ersten Halbjahr 2022

Vielleicht möchten Sie auch schon den nächsten Anlass-Termine des KVÖV in Ihrer Agenda notieren:

- ❑ Der DV-Anlass 22 vom **Mittwoch, 11.5.22**, ab 17 Uhr, im Westlink SBB in Zürich Altstetten. Referent: **Michael Perler**, Kommandant der Transportpolizei und Leiter öffentliche Sicherheit SBB.

Weitere Informationen und die Einladungen zu diesen Anlässen folgen, resp. sind wie üblich auf unserer Website unter «Anlässe» zu finden: <https://kvoev-actp.ch/anlaesse/>.

2. «Mitglieder werben Mitglieder» - Danke fürs Mitmachen

Auch dieses Jahr wieder wollen wir unseren Mitgliederbestand ausbauen. Bei unserer diesjährigen Aktion gewinnen alle: Für Ihre Unterstützung bei der Aktion «Mitglieder werben Mitglieder» gewinnen Sie als Werber, als Werberin eine Prämie, und das von Ihnen geworbene Neumitglied gewinnt dank den zahlreichen Vorteilen einer Mitgliedschaft beim Kaderverband. Somit: «win – win» für alle!

In diesem Bulletin finden Sie gleich zwei Beispiele, wo Verbände mit starker Mitgliedschaft die Weiterentwicklung und den Ausbau des bestehenden GAVs verhinderten. Sie setzten ihre Partikularinteressen über die Interessen aller Mitarbeitenden, nicht zuletzt der Kader. Für uns als Kaderverband beweist das, dass wir mit zahlenmässig stärkeren Vertretungen mehr Einfluss gewinnen müssen.



Die Aktion dauert vom 1. April bis zum 30. Juni 2022.

Gemeinsam sind wir stärker – danke für Ihre Unterstützung – machen Sie wieder mit. Alle Informationen dazu finden Sie auf unserer Website <https://kvoev-actp.ch/mwm/>.

3. Bahnhofsusbau Bern erst 2029 fertig

Der neu gestaltete Berner Bahnhof wird mehr kosten und später fertiggestellt. Die politischen Verantwortlichen finden das «bedauerlich», aber «erklärbar».

Der Ausbau des Bahnhofs Bern zieht sich in die Länge. Die Erweiterung wird erst 2029 abgeschlossen, anderthalb Jahre später als geplant.

Schwierige geologische Verhältnisse, hydrologische Probleme, Altlasten und Corona machten den Planern einen Strich durch die Rechnung. Das gaben die SBB, der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und die Stadt Bern am Mittwoch vor den Medien bekannt.



Gemeinsam mit Bund und Kanton arbeiten sie am Grossprojekt «Zukunft Bahnhof Bern». Die 2017 begonnene Erweiterung gilt als dringend nötig, weil der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz an seine Grenzen stösst. In den Stosszeiten herrscht grosses Gedränge.

Mit Problemen konfrontiert war bislang vor allem der RBS. Beim Bau seines neuen Tiefbahnhofs unter den SBB-Geleisen kam es mehrfach zu Verzögerungen. So stiessen die Arbeiter auf ölhaltige Altlasten und Findlinge. Generell erwiesen sich die geologischen Verhältnisse als schwierig. Zum Teil musste man wegen Corona auf dringend benötigtes Material warten.

Enge Verhältnisse

Die Probleme der ersten Bauphase sind vorbei, nun kommen die Arbeiten mit dem Tunnelausbruch gut voran. Doch die verlorene Zeit lässt sich nicht zurückgewinnen: Der RBS-Bahnhof kann nicht Ende 2027 eröffnet werden, sondern erst Mitte 2029.

Das wiederum hat Auswirkungen auf das Projekt der SBB, die eine zusätzliche Personenunterführung und zwei Bahnhofszugänge baut. Denn die beiden Bahnen bauen auf engstem Raum und bei laufendem Bahnbetrieb; ihre Projekte müssen ständig aufeinander abgestimmt werden.

Die SBB gehen neu davon aus, dass sie die neue Unterführung erst Mitte 2028 eröffnen können. Das ist ein Jahr später als vorgesehen.

130 Millionen Mehrkosten

Die Terminverzögerungen wirken sich auf die Kosten aus: Der RBS-Bahnhof dürfte etwa 730 Millionen Franken kosten. Bislang war man von 614 Millionen Franken ausgegangen. Die Ausbauten der SBB werden voraussichtlich 375 Millionen Franken kosten statt 360 Millionen. Die Mehrkosten werden von Bund und Kanton getragen.

Damit die wachsenden Passantenströme bewältigt werden können, ist auch die Stadt Bern gefragt: Sie muss den Verkehr rund um den Bahnhof neu organisieren und eine neue Personenpassage vom Hirschengraben zum Bahnhofzugang Bubenberg bauen. Das Stimmvolk genehmigte dafür 2021 einen Kredit von 112 Millionen Franken.

Zusätzliche Gutachten

Die Projektierung der Verkehrsmassnahmen kommt den Behörden zufolge planmässig voran. Die Planer gehen davon aus, dass auch der Bau der neuen Personenpassage rechtzeitig fertig sein wird.

Bei der Umgestaltung des Hirschengrabens müssen sie allerdings eine Ehrenrunde drehen. Auf sanften Druck der Denkmalpflege werden zusätzliche Gutachten eingeholt, damit das historische Erbe nicht leidet. So soll eine archäologische Expertise klären, wo genau die Tränke lag, die im Boden unter dem Hirschengraben vermutet wird.

Die Gesamtplanung von «Zukunft Bahnhof Bern» sieht weiterhin die gestaffelte Inbetriebnahme der neuen Anlagen vor.

Was fertig ist, wird in Betrieb genommen, so dass die Öffentlichkeit möglichst rasch profitieren kann.

4. BLS setzt nun doch auf die Werkstätte Oberburg

Es wurde immer deutlicher, dass der Bau einer Werkstätte in Chliforst Nord aufgrund juristischer Verfahren über Jahre verzögert oder gar verunmöglicht wird. Damit die Züge sicher fahren können, müssen sie für Servicearbeiten regelmässig in eine Werkstätte. Dafür benötigt die BLS zusätzliche Kapazität. Die BLS plant daher neu den Um- und Neubau ihrer bestehenden Werkstätte in Oberburg bei Burgdorf.

Die BLS hat den Kanton Bern, die Gemeinden und Anwohner sowie Umweltspezialistinnen in ihr Vorhaben, eine neue Werkstätte in Chliforst Nord zu bauen, einbezogen. Trotzdem ist der Widerstand gegen das Projekt auch nach Jahren der Planung sehr gross. Daniel Schafer, CEO der BLS, hat sich in seinen ersten Monaten im Amt ein Bild der Situation verschafft: «Ich will die Blockade lösen. Wir wollen nicht länger auf der Stelle treten und zügig mit dem Bau unserer Werkstätte beginnen. Nur so können wir sicherstellen, dass wir auch in den nächsten Jahren genügend einsatzfähige Züge für unsere Kundinnen und Kunden haben.»

BLS will Stillstand verhindern

Ohne zusätzliche Werkstätten-Kapazität zeichnet sich ab 2027 eine Servicelücke ab. Dadurch könnte ein Drittel der BLS-Züge nur verzögert gewartet werden. Kombiniert mit der Situation in Chliforst Nord, bei der sich abzeichnet, dass juristische Verfahren den Bau einer neuen Werkstätte über Jahre verzögern oder gar verunmöglichen, ist das Risiko eines Stillstands zu gross. Das will die BLS verhindern.

Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg geplant



Deshalb hat die BLS entschieden, die Planung für einen Neubau in Chliforst Nord zu stoppen und einen Um- und Neubau der Werkstätte in Oberburg zu planen. Seit 1977 existiert in Oberburg eine Werkstätte und die BLS ist eine wichtige Arbeitgeberin in der Region. Das Areal ist Teil eines Industriegebiets und liegt am BLS-Streckennetz. Erste Gespräche mit Gemeinden, Politikern, Grundeigentümern und Vertretern der Ämter betreffend Oberburg konnten bereits stattfinden. Stefan Berger, Stadtpräsident von Burgdorf: «Die Stadt unterstützt die Pläne der BLS. Dadurch wird die Geschichte Burgdorfs als «Bahn-Standort» weitergeführt und es können Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden.» Bereits Mitte des vergangenen Jahres gelangte die SP-Fraktion der Stadt Burgdorf mit der Bitte an den Gemeinderat, sich mit Verantwortlichen der BLS zu treffen, um die Möglichkeiten eines Ausbaus der Werkstätte Oberburg mit Blick auf den unsicheren Standort Chliforst Nord zu prüfen. Der Auftrag wurde an der Dezember-Stadtratssitzung angenommen. Das Projekt in Chliforst Nord bleibt gestoppt, bis die BLS umfassende Klarheit über die Umsetzbarkeit des Um- und Neubaus in Oberburg hat. Das Projekt in Oberburg wird bis Ende 2023 weiter ausgearbeitet. Danach soll es dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung vorgelegt werden. Ein möglicher Baustart in Oberburg ist für 2026 vorgesehen. Erste Schätzungen veranschlagen die Kosten für den Um- und Neubau der Werkstätte Oberburg auf rund 200 Millionen Franken.

5. Neues Lohnsystem für SBB Cargo

Nach drei Verhandlungsrunden haben der Kaderverband und die weiteren Verhandlungspartner zusammen mit SBB Cargo das neue Lohnsystem analog der SBB nachverhandelt. SBB Cargo übernimmt die Resultate praktisch identisch. Das neue Lohnsystem wird gemeinsam mit der SBB per 1. Juni 2022 eingeführt und gilt für die GAV-Mitarbeitenden der SBB Cargo. Der Kaderverband hat diesen Schritt im Fokus gehabt und begrüsst diese Übernahme.

Der Kaderverband ist zufrieden, dass SBB Cargo AG das Lohnsystem weiterhin gemeinsam mit der SBB AG betreibt. Es ist gelungen, dieses neue Lohnsystem auch auf SBB Cargo zu übertragen. Bei den Führungs- und Fachkadern werden marktgetriebene Verbesserungen eingeführt. Die Sozialpartner haben zudem vereinbart, dass im 1. Halbjahr 2022 im Zusammenhang mit den neu eingereichten Berufsbildern der Produktion Verhandlungen zu allfälligen zusätzlichen geldwerten Leistungen aufgenommen werden.



Die Verhandlungsergebnisse im Überblick

Der **Lohnanstieg** orientiert sich künftig an einer «Ideallinie» vom Basiswert zum Lohnmaximum. Der direkte Zusammenhang zwischen der Personalbeurteilung (Buchstaben A – E) und der Lohnentwicklung wird aufgehoben. Deshalb sind laufende Dialoge im Sinne von Entwicklungsgesprächen zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden erforderlich.

Neue Lohnsystematik mit gesicherten Lohnerhöhungen

Neu liegt der Entscheid über die Lohnentwicklung stärker bei der Führungskraft, die dafür ein Teambudget erhält. Das Teambudget setzt sich aus individuellen Budgetanteilen zusammen. Die Budgetanteile berechnen sich nur aufgrund der Position der einzelnen Löhne im Lohnband sowie der Erfahrung. Das bedeutet, dass individuelle Leistung und Verhalten hier noch nicht berücksichtigt werden. Je nach Anforderungsniveau sind diese Budgetanteile ganz oder teilweise für die Lohnerhöhungen gesichert:

Anforderungsniveau AN	Gesicherter Anteil Lohnanstieg
AN A – D	100%
AN E – H	65%
Ab AN I	20%

«Gesichert» bedeutet, dass dieser Anteil grundsätzlich fix als Lohnmassnahme übernommen wird. Dieser darf nur bei mangelnder Leistung oder bei Fehlverhalten unterschritten werden. Dies muss von den Führungskräften begründet werden. Die verbleibenden Mittel des Teambudgets verteilt die Führungskraft unter Berücksichtigung individueller Leistung und Verhalten auf die Mitarbeitenden.

Sonderbudget

Für besonders gute Leistungen von Mitarbeitenden können die Führungskräfte zusätzliche Mittel aus einem Sonderbudget beantragen. Die bisher bekannten einmalige Leistungsanteile für A und B (ELA) gibt es daher nicht mehr.

Jährliche Lohngespräche

Die Führungskräfte kommunizieren und erklären ihren Mitarbeitenden die definitiven Erhöhungen jeweils vor der Mai-Lohnrunde in einem individuellen Lohngespräch.

Lohntransparenz

Für die Mitarbeitenden wird sichtbar gemacht, wo sie mit ihrem Lohn in Bezug auf die «Ideallinie» stehen.

Integration Lohnskala Lokführerinnen und Lokführer

Die Lohnskala des Lokpersonals wird in die Basislohnskala integriert, was das Lohnsystem vereinfacht. Ausserdem wird den Lokführerinnen und Lokführer der Kategorie B ein beschleunigter Lohnaufstieg ermöglicht. Damit trägt SBB Cargo den Gegebenheiten auf dem Arbeitsmarkt Rechnung.

Erhöhung der Lohnskalen ab Anforderungsniveau I

Um den Marktgegebenheiten besser Rechnung zu tragen, wird die Lohnskala ab Anforderungsniveau I leicht erhöht. Dies wird insbesondere die Rekrutierung für entsprechende Funktionen massgeblich erleichtern.

Überführung ins neue Lohnsystem

Der aktuelle Lohn jeder und jedes Mitarbeitenden wird unverändert in das neue System überführt. Bestehende Lohngarantien werden weitergeführt, sofern sie nicht aufgrund der Erhöhung der Lohnskalen in den Lohn integriert werden.

Keine Löhne mehr unter Basiswert

Neuanstellungen erfolgen künftig alle innerhalb des Lohnbandes.

Finanzielle Mittel für die Lohnentwicklung

Die gesamten Mittel (inklusive Sonderbudget) für die Lohnentwicklung werden wie bisher jährlich mit den Sozialpartnern verhandelt. Auch das neue Lohnsystem benötigt ausreichende Mittel, um grundsätzlich den Lohnaufstieg in 20 Jahren zu ermöglichen.

So geht es weiter

Bis zur Einführung im Juni 2022 informieren die SBB Cargo und die Verhandlungspartner schrittweise über die Details zum neuen Lohnsystem. Die ersten Lohnmassnahmen nach dem neuen Prozess erfolgen im Mai 2023. Fragen können Sie gerne an Markus Spühler und Heinz Wiggenhauser richten.

6. SBB Cargo Intl. AG: Lohnverhandlung – Weiterentwicklung GAV

Individuelle Lohnerhöhung

Das internationale Marktumfeld bleibt weiterhin angespannt. Dies bedingt, dass SBB Cargo International weiterhin vorsichtig bleiben muss, um ihre Kosten im Griff zu haben. Trotzdem will das Unternehmen die guten Leistungen ihrer Mitarbeitenden anerkennen, die in dem turbulenten Jahr 2021 unter erschwerten Arbeitsbedingungen erbracht wurden.

Die Sozialpartner haben vereinbart, dass 0,6 Prozent der Lohnsumme für den Erfahrungsanstieg als individuelle Lohnerhöhungen im Jahr 2022 eingesetzt werden.

Anpassung der Ferienansprüche ab 2022

Die Geschäftsleitung hat mit den Sozialpartnern beschlossen, die ab 2018 vereinbarte Kürzung der Ferienansprüche um einen Tag aufzuheben. Dies gilt für all Mitarbeitende, die nach **GAV** und **OR** angestellt sind.

Die Bestimmung der Zusatzvereinbarung zum GAV vom 4. September 2018 betreffend den Pensionskassenwechsel, der bis zum 31. Dezember 2028 den Ferienanspruch um **einen Tag** gekürzt hat, wird per 1. Januar 2022 rückgängig gemacht. Damit entsprechen die Ferienansprüche ab 2022 wieder dem GAV.

Weiteres Vorgehen der GAV-Verhandlungen

Nach längeren Verhandlungen konnten Ende 2021 die ausgehandelten Anpassungen in einem Beschlussprotokoll festgehalten werden. Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF verweigerte aber schlussendlich die Zustimmung zum Protokoll und somit zur Anpassung des GAV. Aktuell sucht eine Präsidentenkonferenz der Verhandlungsgemeinschaft nach Lösungen. Da der jetzt bestehende GAV nicht befristet ist, bleibt vorerst alles beim Alten.

Einschätzung von Kaderverband

Der KVÖV ist mit dem Ergebnis der Lohnverhandlungen zufrieden: Neben den 0,6 Prozent der Lohnsumme für individuelle Lohnerhöhungen, haben die Sozialpartner auch einen «zusätzlichen» Ferientag ausgehandelt. Dieser Ferientag entspricht etwa 0,4 Prozent der Lohnsumme. Mit diesen beiden Massnahmen konnten die Wünsche der Angestellten von SBB Cargo International nach einer finanziellen Verbesserung sowie mehr Zeit für Erholung, erfüllt werden.

Nicht zufrieden sind wir mit dem Stand der Verhandlungen zur Weiterentwicklung des bestehenden GAV. Viel Zeit wurde investiert, viele Sitzungen fanden statt, und nun schert ein Verband der Verhandlungsgemeinschaft VG aus. Der Kaderverband ist weiter an einem Abschluss interessiert und für weitere Gespräche innerhalb der VG offen.

7. Neue SBB-Reparaturhallen auf Gleisfeld

Die Züge der SBB müssen laufend instandgehalten werden. In zwei neu erstellten Hallen bei der Duttweiler-Brücke in Zürich erhalten abgenutzte Zugräder ein neues Profil.

Zugräder rollen zwischen 200'000 und 400'000 Kilometer, bevor sie ein neues Profil bekommen, damit sie wieder einwandfrei und ruhig laufen. Mitten im Gleisfeld des Vorbahnhofs Zürich bei der Duttweiler-Brücke bearbeiten Spezialisten im neuen «Radbearbeitungs-Zentrum» RBZ die Radsätze von Personenzügen. Zentrales Instrument dafür ist die 45 Tonnen schwere «Unterflurdrehbank», die im vergangenen Jahr eingebaut wurde, wie die SBB Anfang März mitteilte.



Die neue «Boxengasse» für die Züge der SBB in Zürich: Das Radatzbearbeitungszentrum im Vorbahnhof HB Zürich

Der Prozess möglichst genau geplant werden kann, werden bei der Aussenwäsche der Züge regelmässig auch die Radsätze vermessen und die Abnutzung auf zwei Zehntelmillimeter genau geprüft.

Mit der neuen Anlage können bis zu 20 Radsätze täglich bearbeitet werden, ohne dass sie ausgebaut werden müssen. Für die neue Profilierung wird die Oberfläche des Rades so weit abgedreht, dass Flachstellen beseitigt werden und wieder ein sanftes Abrollen gewährleistet ist.

Ein Radsatz kann drei bis fünf Mal bearbeitet werden, bevor er gegen einen neuen getauscht werden muss, wie es in der Mitteilung heisst. Damit der Prozess

Neue Reparaturhalle - Schnellbau aus Holz

Unmittelbar gegenüber dem RBZ ging fast gleichzeitig eine weitere Halle in Betrieb. Die 130 Meter lange und vollständig aus vorgefertigten Holz-Fertigbauelementen gefertigte Anlage ist ein Novum bei der SBB und wurde innert lediglich sechs Wochen erstellt. Seit vergangem Fahrplanwechsel werden in der Halle kleinere Reparaturen an Komponenten der Zürcher S-Bahn ausgeführt, aber auch ganze Zug-Komponenten wie Pantografen,



Kupplungen oder Batterien getauscht. Die Halle ist mit einem Portalkran ausgerüstet, verfügt über Gruben für Reparaturarbeiten unter den Fahrzeugen sowie Dacharbeitsbühnen für Eingriffe auf dem Fahrzeugdach.

8. SOB: Alter GAV bleibt weiterhin gültig

Die GAV-Verhandlungen bei der SOB verliefen wenig erfolgreich. SOB und der Transfair unterstützten das Verhandlungsergebnis, währenddem der SEV sowie der VSLF dieses ablehnten.

In den Vordergrund wird immer wieder die Opfersymmetrie gestellt. Doch **unerwähnt** bleiben Reorganisationen, Stellenstopp und weitere Massnahmen zur Kostensenkung, welche durch die alle Mitarbeitenden getragen werden.



Fazit: Der laufende GAV bleibt in Kraft – mit all seinen Vor – aber auch Nachteilen – auch für die Mitarbeitenden.

Das meint der Kaderverband:

Es zeigt sich, dass in der Verhandlungsgemeinschaft der SOB gewisse Berufskategorien übervertreten sind und in den Verhandlungen zu viel Einfluss ausüben konnten. Wäre der Kaderverband auch in der VG, wäre die Stimme v.a. der Kader besser vertreten worden.

Aufruf an die Kader der SOB: Werden Sie Mitglied beim Kaderverband, um ähnliches in Zukunft zu verhindern. Wir geben Ihnen eine starke Stimme! Details zum Kaderverband und zur Mitgliedschaft finden Sie auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/>.

9. RAIn AG – die rollende Autobahn

Erfreut und bestärkt durch den Sukkors der Verkehrskommission des Nationalrates im Rahmen der laufenden Vernehmlassung bereitet sich RAIn auf den Weiterbetrieb der Rollenden Autobahn bis 2028 vor.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Beschluss mit dem Finanzrahmen und den notwendigen Gesetzesänderungen ist zentral, ausgewogen und sinnvoll.

Die Rollende Autobahn reduziert schliesslich täglich über 5 Kilometer Stau auf dem stark belasteten Strassennetz und bietet der Transportbranche mit ihrem Angebot eine flexible Verladelösung, insbesondere auch für zeitkritische Transporte auf mittlerer Distanz.



So waren im vergangenen Jahr 17 Prozent aller beförderten Lastwagen mit Lebensmitteln beladen. Um diese ab dem Ende des laufenden Jahrzehntes im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportieren zu können, braucht es die Investitionen in die bahnseitigen Infrastrukturausbauten und Güterverkehrsanlagen sowie die weitere Stärkung und Förderung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

10. SBB: Rangieren mit Batterien

Betriebssituationen ohne Fahrleitungsstrom, wie sie auch im Rangierverkehr vorkommen, stellen im Kontext der SBB-Klimastrategie eine besondere Herausforderung dar. Nun hat das Unternehmen untersucht, ob es technisch und finanziell realistisch ist, die elektrische Rangierlok Ee 922 mit einer Batterie zu bestücken. Dabei hat sich gezeigt: Aus technischer Sicht gibt es keine unüberwindbaren Hürden, die Kosten für die Umrüstung des Prototyps übersteigen die erwarteten Plankosten aber um ein Vielfaches.

Die Ee 922 ist eine elektrische Lok, die im Unterhalt und in der Bahnproduktion eingesetzt wird. Im Unterhalt verschiebt sie Rollmaterial, das sich in Industriewerken und Serviceanlagen befindet. In der Bahnproduktion wird sie für das Rangieren verwendet und sorgt dafür, dass Personenzüge in den Stosszeiten länger, ausserhalb dieser kürzer sind. Die Lok ist aus verschiedenen Gründen besonders gut dafür geeignet, mit Batterien ausgestattet zu werden.

So sind erstens die ca. 12-jährigen Fahrzeuge für Bahnverhältnisse noch jung, am Anfang ihrer Lebenszeit und auf dem Stand der Technik. Zweitens ist die Flotte mit 25 Fahrzeugen vergleichsweise gross. Drittens ist mit den Fahrzeugen eine Mehrfachtraktion möglich: Zwei hintereinandergeschaltete Fahrzeuge können deutlich schwerere Lasten bewegen – entsprechend flexibler könnte die umgebaute Lok eingesetzt werden. Und viertens bieten die Fahrzeuge genügend Bauraum für die Batterien und weitere Komponenten. Weil Triebzüge zunehmend klassische Wagenkompositionen ersetzen, wird die Ee 922 künftig über freie Kapazitäten verfügen; sie könnte also, fünftens, Dieselloks ersetzen, ohne selbst ersetzt werden zu müssen.

Ursprünglich hatte die SBB einen Letzte-Meile-Betrieb angesteuert. In der Studienphase zeigte sich: Möglich wäre weit mehr, es könnten nicht nur kurze Strecken, sondern ganz- und mehrtägige Einsätze mit Strom aus Batterien bewältigt werden.

Nun scheidet das Projekt, zumindest für den Moment, an den unerwartet hohen Kosten. Zumal auch Synergien zu diversen Schnittstellenprojekten die Umrüstung wirtschaftlich nicht rechtfertigen, hat die SBB entschieden, das Projekt einzustellen und den Fokus auf alternative Elektrifizierungsprojekte zu legen.



11. BAV grenzt Auslegung von Subventions-Vorschriften ein

Bei einigen subventionsrechtlichen Vorschriften existiert für die Umsetzung ein gewisser Ermessensspielraum. Zu verschiedenen wichtigen Punkten hat das BAV nun Richtlinien erarbeitet. Diese helfen den Transportunternehmen bei der Auslegung der Vorschriften. Damit setzt das BAV eine weitere Massnahme im Nachgang zum «Fall Postauto» um.

Das BAV erstellt Richtlinien, um die öV-Unternehmen bei der korrekten Interpretation der subventionsrechtlichen Vorschriften zu unterstützen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat Anfragen zur korrekten Interpretation der subventionsrechtlichen Vorschriften bisher einzelfallweise beantwortet. Im Nachgang zum «Fall Postauto» hat sich gezeigt, dass die Transportunternehmen vom BAV präzise und systematisierte Anweisungen zur Auslegung der subventionsrechtlichen Vorschriften wünschen. Deshalb erarbeitet das BAV unter Einbezug der Kantone und Transportunternehmen eine sogenannte «Guidance», d. h. eine Serie von Richtlinien zu den einzelnen interpretationsbedürftigen Themen.

Die ersten Richtlinien sind nun bereit für die Vernehmlassung bei den betroffenen Kreisen. Bereits in Anhörung ist die Richtlinie zu den konzerninternen Verrechnungspreisen. In den nächsten Wochen werden auch die Richtlinien zu den stillen Reserven, zur Mindestgliederung der Kalkulationsstruktur für Plan- und Ist-Rechnungen und zur Finanzierung von Investitionen abgegoltener Seilbahnen in die externe Anhörung gehen. Nach der Bereinigung werden die Richtlinien auf der Internetseite des BAV publiziert, und die betroffenen Unternehmen werden informiert.

Weitere Richtlinien in Erarbeitung

Richtlinien zu weiteren Themen wie etwa zur Anrechenbarkeit von Kosten im Regionalen Personenverkehr und in der Infrastruktur oder zu Nebenerlösen und Nebengeschäften befinden sich in Erarbeitung. Die Guidance bzw. die Richtlinien sind von allen Transportunternehmen anzuwenden, die in subventionierten Sparten tätig sind, d. h. im Regionalen Personenverkehr, in der Eisenbahninfrastruktur oder in weiteren bestellten Verkehrsangeboten.

Die Guidance bzw. die Richtlinien ergänzen die anderen Massnahmen, welche das BAV im Nachgang zum «Fall Postauto» umgesetzt hat. Dazu gehört beispielsweise die Präzisierung bzw. Anpassung bestimmter rechtlicher Bestimmungen oder ein neuer Controlling-Kreislauf. Mit den Anpassungen stellt der Bund sicher, dass er die Unternehmen bei ihrem Auftrag, die Subventionen gesetzeskonform zu verwenden, möglichst gut begleiten kann.

12. Kein Lohndeckel für SBB, Swisscom etc.: Ständerat versenkt Reform

Eine Lohnobergrenze für Kadermitglieder und Verwaltungsräte in bundesnahen Betrieben wird es vorerst nicht geben. Der Ständerat hat einer geplanten Reform den Todesstoss versetzt.

Die Kaderlöhne in bundesnahen Unternehmen haben in den letzten Jahren mehrfach Anlass für Kritik gegeben. Wohl den grössten Unmut weckte der Lohn des ehemaligen SBB-Chefs Andreas Meyer, der zeitweise mehr als eine Million Franken einstrich. Das Thema beschäftigt auch seit Jahren die Politik.

Ein Lohndeckel für Kaderangestellte bundesnaher Betriebe wird es trotzdem nicht geben. Im Ständerat stösst das Ansinnen auf taube Ohren. Die kleine Kammer weigert sich, auf eine Gesetzesrevision einzutreten. Weil sie das am Mittwoch bereits zum zweiten Mal tat, ist die Reform nun vom Tisch.

Der Entscheid bedeutet eine Niederlage für den Nationalrat. Dieser hatte bis zuletzt auf einen Lohndeckel gepocht. Wenn der CEO der SBB nicht wisse, was Anstand sei, müsse man es ihm «legislatorisch beibringen», bemerkte im Dezember Kommissionssprecher Gerhard Pfister (Mitte/ZG) gewohnt pointiert. In der Öffentlichkeit würden die sehr hohen Entschädigungen auf Unverständnis stossen.

Bereits massvolle Lohnpolitik

Nüchterner sieht das der Ständerat. Einen Lohndeckel erachtet die Mehrheit als der falsche Weg. Eine starre Obergrenze sei sinnlos, erklärte Stefan Engler (Mitte/GR) im Namen der Kommission. Zu unterschiedlich sei die Situation in den einzelnen Unternehmen. Aus Sicht der Mehrheit würden dadurch falsche Anreize gesetzt. In gewissen Betrieben könnten gar die Löhne steigen.

Für den Ständerat bedeutet ein Nein zu einer Obergrenze auch kein «Freipass» oder eine «Carte blanche» für Lohnexzesse. In den letzten Jahren habe sich der Bundesrat durch eine massvolle Lohnpolitik ausgezeichnet, in dem er die Saläre nicht angehoben und teilweise sogar gesenkt habe, lautete der Tenor. Die Mehrheit sieht deshalb keinen Handlungsbedarf.

Skeptisch ist nicht nur der Ständerat. Auch der Bundesrat lehnt das Ansinnen ab. Bereits heute verfüge er über geeignete Instrumente, um die Entlohnung der obersten Kader zu steuern und bei Bedarf korrigierend einzugreifen, argumentiert er. Eine gesetzliche Regelung der Höchstlöhne sei daher nicht angezeigt.

Betroffen wäre vor allem Swisscom

Auslöser für die Revision war eine parlamentarische Initiative von alt Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer (SP/BL). Konkret sollte für Verwaltungsräte und Kadermitglieder eine Lohnobergrenze von einer Million Franken gelten. Verboten werden sollen auch Abgangsent-schädigungen. Betroffen wären unter anderem die Unternehmen SBB, Skyguide, Suva, SRG, Swisscom und die Post gewesen.

Getroffen hätte der Lohndeckel vor allem die Swisscom. Als börsenkotierte Aktiengesellschaft ist sie von den Bestimmungen der Kaderlohnverordnung ausgenommen.

13. Leise Gleise: Lärminderung im Schienenverkehr

Um Bahnlärm für Anwohner zu reduzieren, sind nicht nur Lärmschutzwände oder leisere Rad-systeme und Bremsen geeignet. Ein unscheinbares Bauteil unter den Gleisen ist für ein For-scherteam mit Beteiligung der Empa ein Hoffnungsträger für leisere Schienenverkehr.



«Rail Pads» aus elastischem Kunststoff

«Rail Pads» aus elastischem Kunststoff, die zwischen Schienen und Betonschwellen stecken. Sie dienen dazu, den hochbelasteten Fahrweg aus verdichtetem Schotter und Betonschwellen zu schonen, indem sie den Schienen minimale Bewegungen erlauben – wie bei einer Gitarrensaite, die an mehreren Stellen zugleich auf das Griffbrett gedrückt wird. Doch gerade diese Schwingungsfreiheit lässt die Schiene stärker «klingen» – und dieser Lärm ist bei häufigen Geschwindigkeiten zwischen 60 und 160 km/h der entscheidende Faktor.

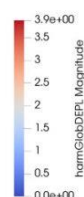
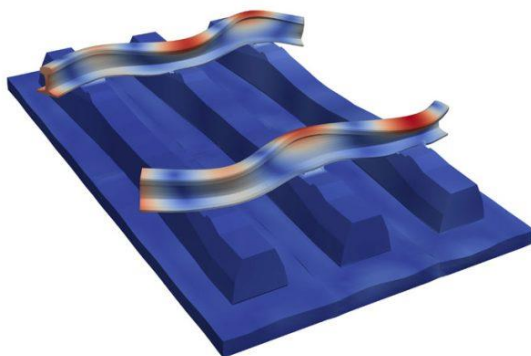
Lärm ist ungesund, auch Bahnlärm. Zwar wurden be-reits hunderte Millionen Franken in Lärmschutzwände investiert, in leisere Bremssysteme und andere Mass-nahmen, um bis 2025 mindestens 80 Prozent der Schweizer Bevölkerung vor Emissionen zu schützen – doch weil der Bahnverkehr weiter zunehmen wird, bleibt viel zu tun.

Um die Belastung weiter zu mindern, setzen For-schende der Empa und der Hochschule für Wirtschaft und Ingenieurwissenschaften des Kantons Waadt unter Federführung der ETH Lausanne auf einen unauffälligen Bestandteil des Schienensystems: «Rail Pads» aus elasti-

Ein massgeschneiderter Verbundwerkstoff

Rail Pads bestehen in der Schweiz meist aus dem harten Kunststoff Ethylvinylacetat (EVA). Zwar würde ein weicheres Material den Fahrweg noch besser schonen – aber zum Preis einer höheren Lärmbelastung. Eine Zwickmühle also, die das Team im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) mit einem Verbundmaterial lösen will. Die Idee: harte Schale, weicher Kern. Ge-nauer: eine Hülle aus EVA und ein Kern aus dem weichen Werkstoff Polyisobutylene (PIB), des-sen Dämpfung präzise auf den Frequenzbereich von etwa 200 bis 2'000 Hertz abgestimmt ist,

in dem die Schwingungen beson-ders geräuschintensiv sind.



Neuland also. Deshalb entwarfen die Fachleute Dutzende Varianten: Sandwich-Strukturen aus flachen Schichten – mit und ohne «Deckel» aus EVA. Zick-zack-geformte PIB-Füllungen, Oberflächen mit Ein-schnitten und allerlei mehr. Doch

um im Labor zu erkunden, wie sich welche Bauart auswirkt, waren aufwändige Vorarbeiten nö-tig.

Das komplexe Zusammenspiel zwischen Schienen, Schwellen und Schotter simulierte eine «Drei-Schwellen-Einheitszelle»: ein Stückchen Fahrweg, knapp zwei Meter lang, versehen mit einem «Shaker», der definierte Frequenzen erzeugt, und einer Sonde, die die Schallintensität misst. Diese Messzelle bildet zwar nicht das reale Verhalten einer Bahnstrecke ab, erlaubt aber präzise Vergleiche unter unterschiedlichen Bedingungen.

Zugleich entwickelten Forscher um Bart van Damme von der Empa-Abteilung «Akustik / Lärm-minderung» eine Simulation des Systems mittels Finite-Elemente-Methoden, die mit den Resultaten der Experimente gut übereinstimmte: die Basis, um das Verhalten schliesslich auf eine längere Bahnstrecke hochzurechnen. Mit diesem Handwerkszeug nahmen die Forschenden ihre Rail-Pad-Designs unter die Lupe. Resultate: Um das Gleisbett zu schonen und zugleich Lärm zu mindern, waren Sandwich-Strukturen, die sich dank Einkerbungen leicht biegen lassen, ungeeignet, so van Damme. Auch die zick-zack-geformte Füllung aus PIB brachte keine Vorteile. Als beste Lösung erwies sich ein PIB-Anteil von über 50 Prozent, eingelegt in eine «Schale» aus dem härteren EVA-Kunststoff.

Vor Tests auf realen Bahnstrecken

Eine einfache Struktur also – mit Vorteilen für Tests, die abkommendem März auf einer Bahnstrecke in Nottwil stattfinden werden.

14. Wie die SBB das Potenzial von Datenbrillen testet

Wie können Datenbrillen Mitarbeitende im Aussendienst unterstützen? Beispielsweise bei der Wartung von komplexen Maschinen wie Windturbinen oder Ölpipelines - oder auch die Schieneninfrastruktur der SBB.

Um diese Frage zu beantworten, trafen sich die SBB, der Datenbrillenhersteller Realware und Augment IT in Zürich. Augment IT ist ein internes Start-up des Zürcher Softwareentwicklers Netcetera, das sich auf Augmented- und Virtual-Reality-Lösungen spezialisiert hat. Vor rund 30 Gästen präsentierten die drei Unternehmen anhand des Beispiels der Maschinenwartung, wie der Arbeitsalltag von morgen aussehen könnte.

Was die Datenbrillen von Realwear können

Der Fokus lag dabei auf der Datenbrille Navigator 500 der Firma RealWear. Die Datenbrille funktioniert selbstständig und muss also nicht an einen PC angesteckt werden. Sie verfügt über Lautsprecher, Mikrofon, Kamera und einem Display, das vor dem rechten Auge montiert ist. So können Nutzer und Nutzerinnen beispielsweise mit Experten telefonieren, während diese auf dem Display Hilfestellungen einblenden. Da man dabei nicht - wie etwa bei der Hololens - durch das Display hindurch blickt, aber man das Umfeld weiterhin sehen kann, spricht man hier eher von Assisted Reality statt Augmented oder Virtual Reality.



Die Geräuschunterdrückung funktioniert dabei bis zu einer Lautstärke von 100 Dezibel, sagte Frédéric Plasson, Regional Director Alps & Eastern Europe bei der Firma RealWear. Das heisst, die Videotelefonie funktioniert auch in Maschinenhallen mit viel Lärm problemlos. Gesteuert wird das Gerät per Sprachbefehle. Um etwa eine Applikation zu starten, muss man nur den Namen der App sagen.

Das rund 2000 Euro teure Gerät ist zudem recht robust. So kann man es von 2 Meter Höhe auf Beton fallen lassen, ohne dass es zu Schaden kommt. Bei der Vorführung stand Plasson sogar auf dem Gerät drauf und es funktionierte anschliessend noch problemlos. Das Gerät kann bei Temperaturen von minus 20 bis plus 50 Grad eingesetzt werden. Der Akku hält bei schwerer Auslastung 6 Stunden, bei normaler bis zu 10 Stunden. Der Akku kann zudem bei laufendem Betrieb ausgewechselt werden; ein verbauter Zweitakku überbrückt die Zeit, die zum Auswechseln benötigt wird.

RealWear arbeitet aktuell daran, Kamera und Display modular zu machen. Alternativ bietet der Hersteller bereits eine Thermalkamera an. Plasson betont, dass das Gerät auch weiterhin IP66 geschützt sein werde, auch wenn die Kamera nicht angeschlossen ist.

Wie die SBB Datenbrillen testet

Wenn es um die Instandhaltung der Infrastruktur geht, steht die SBB vor einer Herausforderung: «Weil die Anlagen und Prozesse im Bahnbetrieb immer komplexer werden, muss sich die SBB mit dem Problem des Wissenstransfers beschäftigen», sagte Günhan Akarçay, Head of Center of Competence on Extended Reality bei den SBB.

Dies ist auch nötig, da junge Mitarbeitende heute seltener ihr ganzes Arbeitsleben bei einem Arbeitgeber verbringe und häufiger den Job wechseln. So kann Spezialwissen in einzelnen Bereichen fehlen. Kann ein Unternehmen das Know-how hingegen konservieren - etwa mithilfe der AR-Technologie - wirkt das allfällige Brain drain entgegen.

«Wie kann Assisted Reality da helfen?», fragte Günhan Akarçay rhetorisch. Die Antwort folgte sogleich. Für ihn sei das Thema Extended Reality in drei Bereichen sinnvoll. Sie könnten bei Schulungen helfen, komplexe Theorie intuitiv und anschaulich zu vermitteln. Sie könnten mit Schritt-für-Schritt-Anleitungen beispielsweise bei der Instandhaltung von Maschinen helfen. Und sie könnten für die Fernunterstützung bei Störungsbehebungen genutzt werden. Dies würde die Effizienz erhöhen. Spezialisten könnten so überall in der Schweiz bei Störungsfällen aushelfen.

Was Mitarbeitende von Datenbrillen halten

Die Akzeptanz durch die Mitarbeitenden ist bei solchen Projekten ein wichtiger Faktor für die SBB. Für derartige Pilotprojekte setze die SBB auf Early Adopter, die gerne solche Technologien testen würden.

Reto Grob, Managing Director von Augment IT, griff die Themen Schulung und Akzeptanz in seiner Rede wieder auf. Er wies auf einen Vorteil der assistierten Fernwartung hin im Vergleich zu "nur" geschulten Mitarbeitenden: «Mind the gap to reality».

Das Training findet nämlich in einem Schulungsraum statt. Die eigentliche Arbeit passiere aber viel später und an einem ganz anderen Ort. Das heisst, die Mitarbeitenden müssen dann Fachwissen abrufen, das zeitlich und örtlich vielleicht schon in weiter Ferne gerückt ist. Mit einer Datenbrille ist das Fachwissen frisch und direkt vor den Augen.

«Diese Technologie ist kein Hype, der vorbeigeht, sondern etwas, das langfristig kommen wird», sagte Grob. Die Frage sei nur, wann. Die Akzeptanz sei aber schon stark gestiegen in den vergangenen Jahren. Dies liege unter anderem auch daran, dass die Hersteller stets neue, bessere Geräte lancieren. Was wiederum auch dazu führe, dass die Akzeptanz weiterhin steigen werde.

15. Die Eisenbahn als Pionierin bei der Elektrifizierung des Verkehrs

Vor 175 Jahren fuhr mit der «Spanisch-Brötli-Bahn» die erste Eisenbahn in der Schweiz. In diesem Artikel geht es um die Elektrifizierung, mit welcher die Bahnen frühzeitig auf einen modernen und im Inland verfügbaren Energieträger setzten.

Während die Bahnen der Gründerzeit noch mit Kohle unterwegs waren, ging 1888 in der Schweiz mit der Tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC) die erste elektrisch betriebene Bahn in Betrieb. Es folgten schrittweise weitere Schmalspurbahnen. 1901 wurde anlässlich der Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins beantragt, auch die Elektrifizierung der Normalspurbahnen zu prüfen.



Der Initiant liess sich laut der späteren Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb «hauptsächlich von der Notwendigkeit leiten, unser Land von den kohlenproduzierenden Ländern unabhängiger zu machen und der schweizerischen elektrotechnischen Industrie ein neues Arbeitsfeld zu eröffnen.» Die Studienkommission selber hob 1912 in ihrem Bericht an die Generaldirektion SBB «die Verwertung der nationalen Wasserkräfte an Stelle der ausländischen Kohle» als Hauptmotiv hervor «und wenn möglich eine Verbilligung des Betriebs». Bereits 1906 bzw. 1913 gingen die verschiedenen Streckenabschnitte der Lötschberg-Simplon-Achse elektrifiziert in Betrieb.

Die Kohleknappheit im Ersten Weltkrieg gab der Elektrifizierung einen grossen Zusatzschub. 1920 ging die Gotthardbahn elektrisch in Betrieb und bis 1928 wurde mehr als die Hälfte der SBB-Strecken elektrifiziert.

Mehrere positive Auswirkungen

Die frühe Elektrifizierung der Bahn in der Schweiz war weitsichtig:

Sie garantierte auf lange Frist die Versorgung mit Energie aus inländischen Quellen – ein Anliegen, das auch heute und weit über den Bahnbetrieb hinaus ein grosses Thema ist.

Sie ermöglichte technischen Fortschritt und eine Leistungssteigerung der Bahn, welche dadurch effizienter und konkurrenzfähiger wurde. Zudem wurden viele Arbeitsplätze geschaffen.

Da –mit Ausnahme der SBB– viele Bahnen statt auf eigene Kraftwerke auf Partnerschaften mit örtlichen Elektrizitätswerken setzten, entstanden auch Impulse für die allgemeine Elektrifizierung des Landes.

Die Anwohner der Bahnstrecken wurden von den Rauch- und Russ-Emissionen der Dampflokomotiven befreit, was die Akzeptanz des Bahnausbaus erhöhte.

Aus heutiger Sicht war die Elektrifizierung auch ein guter Entscheid für den Klimaschutz, auch wenn dieses Argument zu dieser Zeit keine Rolle spielte. Heute ist der Klimaschutz der Haupttreiber für die Elektrifizierung des Verkehrs. Gegenüber dem Strassenverkehr hat die Bahn hier rund ein Jahrhundert Vorsprung.

Führende Rolle der Schweiz

Mit der raschen Elektrifizierung der Bahn nahm die Schweiz bereits in der Zwischenkriegszeit im internationalen Vergleich eine führende Rolle ein. Aus militärischen Überlegungen erfolgte eine weitere Elektrifizierungswelle im Zweiten Weltkrieg. In überaus kurzer Zeit wurde ein weiterer, grosser Teil des Netzes elektrifiziert. Diese wurde nach Kriegsende fortgeführt, um einer drohenden Arbeitslosigkeit vorzubeugen.

Heute ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die Eisenbahn elektrisch verkehrt. Noch ist die Elektrifizierung der Eisenbahn in der Schweiz allerdings nicht ganz abgeschlossen. Das BAV fördert im Rahmen des Projekts «Energierstrategie im öffentlichen Verkehr 2050» Bestrebungen namentlich der SBB, die verbleibenden Dieselflotten bei den Dienstfahrzeugen auf elektrischen Antrieb umzustellen.

16. Mitgliederangebot «MULTI-Rechtsschutz»

Als Mitglied geniessen Sie automatisch Rechtsschutz im Arbeits- und Sozialversicherungsrecht. Mit dem MULTI-Rechtsschutz können Sie auch in anderen Bereichen des Alltags auf rechtliche Unterstützung zählen. Er bietet einen umfassenden Verkehrs- und Privatrechtsschutz für Sie und Ihre Familie.

Ihre Vorteile

- ❑ Übernahme der Kosten bis CHF 300'000 für Anwalt, Expertisen, Gerichts- und Verfahrenskosten, Parteientschädigung, Vorschuss für Kautionen
- ❑ weltweite Deckung für Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen
- ❑ weltweiter Internet-Rechtsschutz bis CHF 50'000 automatisch mitversichert
- ❑ europaweite Deckung für alle übrigen Bereiche
- ❑ spezielle Leistungen für Opfer von Gewaltverbrechen
- ❑ rechtliche Unterstützung durch Spezialisten
- ❑ freie Anwaltswahl
- ❑ unschlagbar günstige Jahresprämie von CHF 138 – nur für Mitglieder.

Alle Informationen und den genauen Leistungsumfang entnehmen Sie der → [MRS-Broschüre inklusive den AVB](#).

17. Mitgliederangebote «Moderne Mobilität»

Der ÖV und Individualverkehr sind längst Partner für die persönliche Mobilität. Der Kaderverband hat mit drei Herstellern Vereinbarungen abgeschlossen, um den Mitgliedern Vergünstigungen für moderne, erstklassige E-Mobilität gewährt. Die ausgewählten Automarken decken unterschiedliche Bedürfnisse für unterschiedliche Käufer ab. Sie haben eines gemeinsam: Alle bieten sie modernste Technologie als voll-elektrisch betriebene Fahrzeuge an.

Wenn Sie ein neues Auto der drei Partnermarken kaufen und vom Mitgliederrabatt profitieren möchten, kontaktieren Sie uns per Mail an → info@kvoev-actp.ch. Wir können Ihnen Auskunft geben, welche Rabatte auf welche Modelle gewährt werden können, und wir stellen Ihnen die für einen Kauf beim Markenhändler Ihrer Wahl von allen Marken verlangte Mitgliederbestätigung aus.

Sind Sie interessiert? Setzen Sie sich bezüglich Rabatt und Konditionen mit uns in Verbindung - aus Gründen der Diskretion möchten wir auf unserer allgemein zugänglichen Website keine Preise oder Prozente publizieren.



Die neueste Modellreihe der Elektro-Fahrzeuge:
Audi e-tron

Mehr dazu auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/audi/>.



Ganz neu auf dem Schweizer Markt: Der Nachfolger des legendären Mustangs, der Ford Mustang Mach E

Mehr dazu auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/ford/>.



Volvo bietet die ganze Palette von mild-hybrid, plug-in hybrid und voll-elektrischen Fahrzeugen an.

Details finden Sie auf unserer Website → <https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/ford/>.

18. Dienstleistungen des KVÖV für Mitglieder – Geld wert

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

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Rechts-
beratung
KVÖV | <ul style="list-style-type: none">❑ Unentgeltliche Beratung, Unterstützung und Vertretung für KVÖV-Mitglieder in allen Fragen des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/rechtsberatung/ |
| Privatrechts-
schutz | <ul style="list-style-type: none">❑ Coop-MULTI-Rechtsschutz: Verkehrs- und Privatrechtsschutz für die ganze Familie des gleichen Haushaltes mit Geltung in ganz Europa und mit Deckung Internet-Rechtsschutz.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz/
http://www.kvoev.ch/dienstleistungen/privatrechtsschutz |
| Kranken-
kassen | <ul style="list-style-type: none">❑ KVÖV-Mitgliederkonditionen mit bis zu 20% Prämienrabatt für die ganze Familie bei Krankenkassen-Zusatzversicherungen.❑ Nur bei unserem Partner Atupri verbleiben Sie auch nach Alter 65 in der Kollektivversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/krankenkasse/ |
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none">❑ Basisrabatt von 12% auf Volvo-Neuwagen, zusätzliche Aktionsrabatte.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/pkw/pkw/volvo/❑ Flottenangebot Audi MemberPlus: Rabatte auf Neuwagen der Marke Audi
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/❑ NEU: Ebenfalls schöne Rabatte auf PKWs der Marke Ford
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/dienstleistungen/pkw/audi/ |
| Versicherun-
gen | <ul style="list-style-type: none">❑ ZurichConnect und Generali: Prämienrabatt auf Hausrat-, Privathaftpflicht und Motorfahrzeugversicherung.❑ Die Europäische: Reise- und Freizeitversicherung.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/versicherungen/ |
| Bank CLER | <ul style="list-style-type: none">❑ Rabatt auf Hypotheken, Courtage und Depotgebühren. Zahl- und Kreditkarten mit Rabatt auf Jahresgebühr.
https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/bankprodukte/ |

19. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs

Herausgeber

Kaderverband des öffentlichen
Verkehrs KVöV
Postfach
3001 Bern

Webmaster und Mailversand Online-Version

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Versand der gedruckten Version

Eigenleistung KVöV

Redaktion

Heinz Wiggenhauser
info@kvoev-actp.ch

Druck

Druckerei Haller & Jenzer AG
Burgdorf

Gestaltung & Layout

Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing & Kommunikation
KVöV

Übersetzung der französischen Version

UTS Übersetzer Team Saarbrücken
GmbH

Erscheint vier Mal im Jahr

Mutationen / Adresswechsel

Bitte teilen Sie uns Adressänderung, Pensionierung, Austritt umgehend mit. Am einfachsten nutzen Sie den [Button](#) auf unserer Website www.kvoev.ch dazu.

Oder Sie senden uns Ihre Mitteilung per Post an KVöV, Postfach, 3001 Bern, oder per Mail an info@kvoev-actp.ch.

Austritt aus dem KVöV

Bitte beachten Sie, dass der Austritt aus dem KVöV auch den Wegfall von Dienstleistungen und den damit verbundenen Vergünstigungen / Rabatten (z.B. Atupri, KPT, Zurich Connect, Multi-Rechtsschutz, etc.) zur Folge hat.

Pensionierung

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