

---

## KVöV – Bulletin Februar 2010

---

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Ab dieser Ausgabe wollen wir etwas mehr Farbe und frischen Wind in euer Leben bringen – durch das Facelifting des KVöV-Bulletin-Auftritts. Und dazu brauchen wir nicht einmal Botox..., etwas mehr Druckerfarbe genügt.

Ich habe mich vom bewährten, aber etwas verstaubten ‚kursiv‘ getrennt und hoffe, dass dadurch das Bulletin noch leichter lesbar wird. Gerne erwarte ich eure Zustimmung oder eure Kritik dazu.

Für das erste Bulletin im 2010 haben wir folgende Themen zusammengestellt:

1. Salär 2010 – Vor dem Schiedsgerichtsentscheid
2. SBB Infrastruktur in grosser Bewegung (Best IO)
3. GAV4 – Position KVöV
4. Vorinformation zu den Anlässen des KVöV 2010
5. Abstimmung über den Umwandlungssatz BVG
6. Netz-Audit der SBB
7. KVöV-Mitglied wird neuer BAV-Direktor
8. +Aktion 1'777+ - Vorinformation
9. Initiative gegen MegaTrucks
10. KVöV-Service für Mitglieder
11. Neu: Mitgliederausweise für KVöV-Mitglieder

Ich wünsche viel Spass beim Lesen. Meine Empfehlung: beachtet insbesondere auch die Artikel 5 und 8 - in eurem eigenen Interesse.

Wie immer bin ich gespannt auf Rückmeldungen, am einfachsten per Mail an [info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch).

Mit freundlichen Grüssen

Heinz Wiggenhauser  
KVöV Marketing und Kommunikation  
[heinz.wiggenhauser@sbb.ch](mailto:heinz.wiggenhauser@sbb.ch)

## **1. Salär 2010 – Vor dem Schiedsgerichtsentscheid**

Von Markus Spühler

---

Die Salärverhandlungen mit der SBB zur Bestimmung der Saläre 2010 sind nach drei Verhandlungsterminen ergebnislos abgebrochen worden. Wie geht es weiter? Es wurde, wie für diesen Fall gemäss GAV 3vorgesehen, das Schiedsgericht angerufen. Dies erfolgte Mitte Januar 2010. Die SBB als Arbeitgeber und die Sozialpartner (KVöV, SEV, transfair und VSLF) als Arbeitnehmervertreter stellen sowohl die Richter wie auch die Parteien. Für den KVöV stellt sich Eric Wagner als Richter zur Verfügung, als Klägerpartei wird uns Markus Spühler vertreten. Als Schiedsgerichtspräsident konnte Ständerat Eugen David (CVP, SG) gewonnen werden. Nun gilt es, bis zum Gerichtstermin von Anfangs März 2010 ein griffiges Argumentarium zu erstellen, um so den Verhandlungen im Schiedsgericht einen für die Mitarbeiter und die KVöV-Mitglieder positiven Verlauf zu geben und mit einem guten Ergebnis, sprich mit einer verdienten Lohnerhöhung, die Salärrunde 2010 abzuschliessen.

## **2. SBB Infrastruktur in grosser Bewegung (Best IO)**

Von Markus Spühler

---

### **Wiederaufnahme des Einbezugs der Arbeitnehmervertreter**

Nach einem im letzten Jahr durch die Verhandlungsgemeinschaft (VG) geforderten Marschhalt wurde erreicht, dass die VG für jeden weiteren Schritt des Reorganisationsprozesses von den einzelnen Bereichen das Konsultationsverfahren verlangen kann. So ist es auch im Leitfaden Reorganisation vorgesehen. Das Konsultationsverfahren dient dazu, dass die VG Schritte / Umsetzungen hinterfragen kann und konstruktive Vorschläge zuhanden der Projektleitung Reorganisation einbringen kann.

Es wurden 5 Blöcke aus folgenden Bereichen gebildet und das Vorgehen terminiert:

1. Januar - Juni 2010: Einkauf / Supply Chain / Produktion, Informatik, Finanzen
2. Februar – Juli 2010: Energie, Telekom, Elektroanlagen / RSQ
3. März – Juli 2010: Anlagen und Technologie / Projekte
4. Mai – Sept, 2010: Instandhaltung
5. August – Dez. 2010: Fahrplan und Netzdesign / Betrieb.

Mit dieser Intervention stellt die Verhandlungsgemeinschaft sicher, dass die Richtlinien für Reorganisationen eingehalten werden und sozialverträgliche Lösungen gefunden werden.

### **Begleitausschuss Migration Betriebszentralen (BZ)**

Die Zielsetzung ist, dass gemeinsam konstruktive Lösungen zur Migration BZ erarbeitet werden. Der KVöV unterstützt dieses Vorgehen, das einer guten sozialpartnerschaftlichen Zusammenarbeit entspricht.

Die Leitung Betrieb sieht die grossen Herausforderungen der vielen Veränderungsprojekte, von denen alle Mitarbeitenden in irgendeiner Form direkt betroffen sind. Die Vorgehensweisen werden in den nächsten Monaten erarbeitet und in Verhandlungen definiert. Der KVöV wird sich einsetzen, dass gute Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit der Betrieb so sicher und stabil wie gewohnt in guter Qualität produzieren kann.

### **3. GAV4 SBB – Position KVöV**

Von Urs Meier

---

Im Vorfeld der Diskussionen mit den anderen Arbeitnehmerverbänden hat der KVöV seine wichtigsten Forderungen an einen allfälligen GAV4 SBB in der Geschäftsleitung KVöV besprochen und definiert.

Gleichzeitig haben wir aber auch festgestellt, und dies im Gleichschritt mit den anderen Arbeitnehmer-Verbänden, dass wir grundsätzlich weiterhin mit dem GAV3 leben können und eigentlich nur punktuelle Anpassungen am aktuellen GAV3 für nötig erachten. Wir haben dies auch der Arbeitgeberseite so vorgeschlagen. Es läuft nun eine Frist, in der versucht wird, eine Verlängerung des GAV3 um ein Jahr zu erreichen. Damit bestünde ausreichend Zeit, um z.B. Grossprojekte wie ToCo GAV sauber abzuschliessen, da es ja ein Bestandteil von GAV4 werden soll. Dasselbe gilt für gewisse, aus unserer Sicht sinnvolle Anpassungen im Bereich NOA.

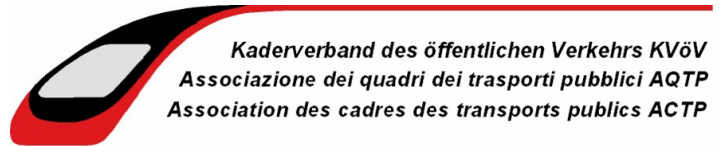
Sollte dieses Agreement mit der Arbeitgeberseite nicht zustande kommen, erwarten uns äusserst harte Verhandlungen, die sehr leicht –so die Einschätzung des KVöV- in üblen Kämpfen und einem vertragslosen Zustand enden könnten. Aus unserer gemeinsamen Optik wäre dies das Letzte, was die SBB in diesen für sie schwierigen Zeiten braucht. Das Klima zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmervertretern dürfte sich dann massiv verschlechtern und somit eine Einigung für einen zukünftigen GAV4 sehr, sehr schwierig machen.

### **4. Vorinformation zu den Anlässen des KVöV 2010**

Von Heinz Wiggenhauser

---

Von 2 interessanten Anlässe sind bereits die ersten Details bekannt:



## Delegiertenversammlung vom 22. April 2010 in Biel

Donnerstag, 22. April 2010

Im Mercure Hotel Plaza in Biel

15.00 Uhr Delegiertenversammlung

→ 17.00 Uhr Begrüssungsapéro

→ 17.30 Uhr Vortrag von Fredy Miller, Direktor der Aare-Seeland-Mobil,  
zum Thema: "Entwicklung des öffentlichen Verkehrs am  
Jurasüdfuss aus Sicht der asm".

Zu diesem Vortrag sind alle KVöV-Mitglieder herzlich eingeladen, eine separate Einladung folgt.  
Bitte melden Sie sich jetzt schon an über <http://kvoev-actp.ch/delegiertenversammlung.html>

## CH-Anlass des KVöV

Diese Anlässe sind bereits in der Planung:

Mittwoch, 23. Juni 2010 um 17.30 Uhr in Bern

Mittwoch, 8. September 2010 um 17.30 Uhr in Olten

Bitte reservieren Sie sich bereits jetzt diese Daten! Wie üblich wird ein spannendes Thema aus der Arbeitswelt mit kompetenten Referaten und Diskussionen vorgestellt und danach ein Stehdinner offeriert – für KVöV-Mitglieder alles unentgeltlich!

## 5. Abstimmung über den Umwandlungssatz BVG

Von Heinz Wiggenhauser

Am Wochenende 6./7. März können wir über 3 eidgenössische Vorlagen abstimmen. Jene, die wohl am meisten Emotionen auslöst, ist die Frage zur beruflichen Vorsorge, wo es um die neuerliche Anpassung des Mindestumwandlungssatzes geht.

Der Mindestumwandlungssatz dient dazu, die Renten der Pensionskassen zu berechnen. In einer früheren Abstimmung wurde die Senkung von damals 7.2% auf 6.8% gutgeheissen. Die neue Vorlage, über die wir am 1. März-Wochenende abstimmen, sieht vor, diesen Satz für Neurennten zum zweiten Mal nach unten anzupassen, bis er im Jahr 2016 6,4 Prozent erreicht. Damit soll die 2. Säule finanziell stabil bleiben. Gegen die Vorlage wurde das Referendum ergriffen, deshalb die Volksabstimmung.

Die Abstimmungsfrage lautet: "Wollen Sie die Änderung vom 19. Dezember 2008 des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) (Mindestumwandlungssatz) annehmen?"

Der KVöV möchte keine direkte Stimmempfehlung abgeben, da unser Vertreter im Stiftungsrat der PK SBB in seiner Funktion als Bewahrer der PK die Vorlage zur Senkung des Mindestumwandlungssatzes klar unterstützt.

Für einige geht das Referendum vom 7. März über die Senkung des Mindestumwandlungssatzes in der beruflichen Vorsorge aber um mehr als um Prozentpunkte: diese zentrale Abstimmung kann man mit Fug und Recht in einem grösseren Zusammenhang sehen, wobei es darum geht, vor weiteren Auseinandersetzungen zur AHV und der Arbeitslosenversicherung die Weichen richtig zu stellen.

Zudem stammt der Druck zur Senkung vor allem von den grossen Versicherungsgesellschaften, welche selber aber keine Transparenz über die Verwendung der Mittel gewähren und anerkanntermassen überhöhte Risiko- und Verwaltungsbeiträge einkassieren. Zudem zahlen sie die erwirtschafteten Mittel aus der 2.Säule nicht den Versicherten aus, sondern behalten sie in Fonds zurück, aus denen dann in Jahren mit schlechter Rendite wieder Geld entnommen wird, was quasi bedeutet, dass die Versicherten das Eigenkapital der Versicherer zu einem grossen Teil stellen und so diesen eine phänomenale Eigenkapitalrendite ermöglichen.

Im Weiteren ziehen die Versicherer über die „Legal Quote“ 10 Prozent der Prämie*innahmen* (statt 10 Prozent des mit den Prämiegeldern erwirtschafteten *Gewinns*) für sich ein.

Fazit: viele Versicherte wünschen zuerst eine bessere Transparenz und eine saubere Anwendung der „Legal Quote“, bevor sie bereit sind, einer weiteren Senkung des Umwandlungssatzes zuzustimmen.

Es gibt auch die alte Bauernregel „nur die allerdümmsten Kälber wählen ihre Metzger sälber“ – ist vielleicht etwas Wahres dran?

So oder so: wichtig ist es, die eigene Meinung zur Abstimmung kund zu tun. Nehmen Sie teil an der Abstimmung und denken Sie beim Ausfüllen des Wahlzettels an Ihre zukünftige Rente.

## 6. SBB Netz-Audit

Von SBB K-KOM

---

### Anlagenzustand noch gut, künftig aber mehr Mittel nötig

An einer gemeinsamen Medienorientierung informierten Vertreter von SBB und BAV am 19.2.2010 in Bern über den Zustand des SBB Netzes sowie den künftigen Finanzbedarf für dessen Substanzerhalt. Basis der Analyse bildet der von der SBB vorgelegte Netzaudit-Bericht. Darin kommen die Fachleute zum Schluss, dass der Anlagenzustand heute mehrheitlich gut ist. Künftig benötigt die SBB für Unterhalt und Erneuerung ihres Netzes jedoch deutlich mehr Mittel: Der Bericht spricht von einem zusätzlichen Finanzbedarf von jährlich bis zu 850 Mio. Franken. Darin enthalten ist der Abbau eines in den vergangenen 15 Jahren aufgelaufenen Nachholbedarfes in der Höhe von 1,35 Mia. Franken.

Die Anlagen der SBB auf ihren Zustand überprüfen und den künftigen Mittelbedarf untersuchen: Damit hatte die SBB 2009 die Beratungsunternehmen Roland Berger Strategy Consultants und Ernst Basler + Partner beauftragt; das Bundesamt für Verkehr BAV begleitete das Projekt. Untersucht worden sind sämtliche 22 Anlagengattungen von SBB Infrastruktur – von Gleisen, Weichen, Fahrleitungen über Stellwerke und Streckensignalisierungen bis hin zu Kraftwerken, Kundeninformationssystemen oder Tankanlagen.

An einer gemeinsamen Medienorientierung in Bern informierten heute der Direktor des Bundesamtes für Verkehr, Max Friedli, sowie SBB CEO Andreas Meyer und SBB Infrastrukturchef Philippe Gauderon über die Erkenntnisse des Berichtes und den daraus abgeleiteten Finanzbedarf für die nächsten Jahre.

«Insgesamt ist der Zustand der Anlagen mehrheitlich gut», bilanziert der Netzaudit. Mehr als drei Viertel der Anlagen sind in gutem oder mittlerem Zustand. Anlagen, die in die Kategorie «schlecht» fallen, müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei Anlagen in kritischem Zustand: Dies kommt gemäss Netzaudit indes nur vereinzelt vor; die SBB hat hier bereits Massnahmen geplant und zum Teil eingeleitet.

Trotz des guten Zustandes der Anlagen besteht jedoch grosser Handlungsbedarf: «Künftig sind erheblich mehr Mittel für den Substanzerhalt notwendig», stellt der Schlussbericht zum Netzaudit fest. Im Vergleich zur Finanzplanung von SBB Infrastruktur fallen zwischen 2010 und 2016 durchschnittlich Zusatzkosten von insgesamt 850 Mio. Franken pro Jahr an:

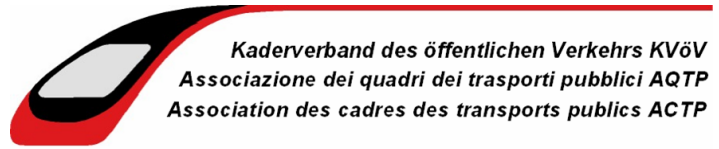
1. das Halten des heutigen guten Anlagenzustands kostet jährlich durchschnittlich 410 Mio. Franken mehr als geplant;
2. der Abbau des Nachholbedarfs von 1,35 Mia. schlägt über zehn Jahre mit jährlich rund 130 Mio. Franken zu Buche;
3. zusätzliche Aufwendungen zur Erfüllung neuer gesetzlicher Auflagen wie beispielsweise für Tunnels oder das Behindertengesetz kosten pro Jahr 150 Mio. Franken;
4. der zwischen 2010 und 2016 erwartete Mehrverkehr kostet jährlich 20 Mio. Franken mehr;
5. zudem sind für die Behebung struktureller Mängel gemäss Netzaudit jährlich 140 Mio. Franken nötig; darunter fallen die Anpassung der Publikumsanlagen (Perrons, Unterführungen, Zugänge) an das Passagieraufkommen oder die Investitionen in redundante Übertragungsleitungen zur Sicherstellung der Stromversorgung.

Mehr Geldmittel sind insbesondere bei der Fahrbahn sowie bei Brücken notwendig. Sämtliche Zahlen bewegen sich in einer Bandbreite von +/- 10 Prozent. 2009 betrug die Ausgaben der SBB für den Substanzerhalt 1,48 Mia. Franken.

### **Mehrverkehr lässt Anlagen schneller altern als erwartet**

Als Hauptgrund für den aufgelaufenen Nachhol- sowie den prognostizierten Mehrbedarf nennt der Expertenbericht den Mehrverkehr und das langfristige Verkehrswachstum. So ist die Netzbelastung seit 1995 um 47 Prozent gestiegen, davon allein zwischen 2002 und 2009 um 17 Prozent. Eine stärkere Netzbelastung verkürzt die Lebensdauer der Anlagen erheblich, insbesondere bei der Fahrbahn. Zudem schränkt die Verkehrssteigerung wegen kürzerer Intervalle auch in zunehmendem Masse die Bautätigkeit ein – geringere und in der Summe teurere Baugrößen sind die Folge. Ein zweiter Grund für den Mehrbedarf sind die Baukosten: Diese sind bei der Fahrbahn stark gestiegen, so beispielsweise bei der Erneuerung von Schotter und





Schienen allein zwischen 2006 und 2008 um 17 Prozent. In etwa gleich geblieben sind in den vergangenen 15 Jahren hingegen die Einnahmen aus Bundesmitteln und Trassenerlösen.

Fazit: Trotz Mehrverkehr und stärkerer Alterung der Anlagen standen nicht mehr Mittel zur Verfügung; hinzu kommt auch noch die Teuerung. All diese Elemente führten dazu, dass bei gleichbleibendem Budget der SBB für den Substanzerhalt weniger getan werden konnte. Deshalb kommt es nun zu einem scheinbar sprunghaften Anstieg des Mittelbedarfs.

### **Eigene Sparpotentiale realisieren**

Philippe Gauderon, Leiter von SBB Infrastruktur, betonte, die SBB werde ihren Beitrag zur Deckung des Mehrbedarfs leisten und ihre Produktivität laufend weiter steigern: «Wir haben Anfang Jahr ein Programm zum Abbau von 300 bis 350 Verwaltungsstellen in der Division Infrastruktur eingeleitet. Dies führt zu Einsparungen von jährlich 60 Mio. Franken.» Weiter sollen Standards angepasst und Abläufe vereinfacht werden mit dem Ziel zusätzlicher Kosteneinsparungen. Der Expertenbericht geht hier von einem Einsparpotential von jährlich ca. 100 Mio. Franken aus.

SBB CEO Andreas Meyer stellte klar, dass es «auch im hochbelasteten Netz keine Kompromisse bezüglich Sicherheit und Qualität gibt, darüber sind sich Bund und SBB einig.» Nebst der Realisierung eigener Einsparmöglichkeiten sei die SBB zudem gefordert, Projekte weiterhin konsequent zu priorisieren. «Um die künftig erforderlichen Finanzmittel für eine auch in Zukunft leistungsfähige und qualitativ einwandfreie SBB Infrastruktur aufbringen zu können, kommen wir um eine Erhöhung der Mittel der öffentlichen Hand für die Infrastruktur im Rahmen der Leistungsvereinbarung SBB–Bund nicht herum», so Meyer weiter. Falls eine Nutzerbeteiligung nötig würde, müsste sie moderat ausfallen, um nicht den Modalsplit zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz zu beeinflussen. Meyer skizzierte auch, welche Konsequenzen zu gewärtigen wären, falls der Substanzerhalt der Anlagen nicht gesteigert und der Nachholbedarf nicht möglichst rasch abgebaut werden könnten: «Betriebsbeschränkungen, vermehrte Langsamfahrstellen und letztendlich Verspätungen für unsere Kunden wären die Folgen.» Zusätzlich erinnerte er daran, dass, wie im Rahmen der Leistungsvereinbarung üblich, auch Mittel zur Stabilisierung des Fahrplans sowie zur Beseitigung von dringenden Engpässen – beispielsweise der Einsatz von Doppelstock-Zügen auf der Achse Lausanne–Wallis, der Bau des Gateway Limmattal für den Kombinierten Güterverkehr oder die Realisierung der Leistungssteigerung Bern-Ost zur Verkürzung der Zugfahrzeiten – vorzusehen seien.

### **Nachholbedarf: 1,35 Mia. Fr über 15 Jahre**

In den vergangenen 15 Jahren ist gemäss Netzaudit ein Nachholbedarf beim Substanzerhalt der SBB Bahnanlagen im Umfang von 1,35 Mia. Franken entstanden – vor allem in den Anlagengattungen Fahrbahn, elektrische Anlagen, Wassernetze und Fahrstrom. Dies entspricht 1,8 Prozent des Wiederbeschaffungswerts aller Anlagen. Oder mit andern Worten: Über 15 Jahre ist ein Rückstand im Substanzerhalt von neun Monaten entstanden. Der Netzaudit-Bericht hält dazu fest: «Dieser geringe Anteil am Wiederbeschaffungswert zeigt, dass die Substanz des Netzes bisher nur wenig beeinträchtigt ist.»

Der Nachholbedarf wird auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Selbst wenn nun so viel mehr Mittel für den Substanzerhalt zur Verfügung gestellt werden, wie sie gemäss Expertenbericht nötig sind, wird sich der Nachholbedarf bis 2012 auf rund 2,25 Mia.. Franken erhöhen und erst danach absinken. Der Grund liegt darin, dass die notwendigen Investitionen wegen des

Planungsvorlaufs und der erforderlichen Baukapazitäten erst ab 2013 in grossem Umfang getätigt werden können. Bleiben Zusatzmittel hingegen ganz aus, steigt der Nachholbedarf bis 2016 auf mehr als 4 Mia. Franken an.

Im September 2009 war als Zwischenbericht des externen Audits ein Nachholbedarf von rund 1 Mia. Franken bekannt geworden. In der zweiten Phase des Audits hat sich gezeigt, dass der Nachholbedarf bei der Fahrbahn grösser war als im ersten Schritt errechnet. Grund: Der Verschleiss dieser stark belasteten Anlagengattung hat sich bei der Überprüfung als höher erwiesen als bei der ersten Berechnung.

## 7. KVöV-Mitglied Peter Füglistaler wird neuer BAV-Direktor

Von Markus Spühler



Der Bundesrat hat Peter Füglistaler zum neuen BAV-Direktor ernannt. Der Kaderverband KVöV gratuliert dem KVöV-Mitglied und Finanzchef von SBB Infrastruktur herzlich zu seiner ehrenvollen Wahl.

Peter Füglistaler wird seine Arbeit als neuer Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) auf 1. Juni 2010 antreten. Er ist Nachfolger von Dr. Max Friedli, der auf diesen Zeitpunkt altershalber zurücktreten wird. Peter Füglistaler arbeitet seit 1996 bei der SBB, zuerst als Leiter Unternehmensplanung, anschliessend als Generalsekretär und seit 2001 als Leiter Finanzen und Recht bei SBB Infrastruktur.

KVöV-Präsident Markus Spühler wünscht Peter Füglistaler alles Gute und viel Befriedigung in der neuen Herausforderung.

## 8. +Aktion 1'777+ - Vorinformation

Von Heinz Wiggenhauser

Sie erinnern sich: letztes Jahr führten wir zum ersten Mal die +Aktion 1'777+ durch – ‚Mitglieder werben Mitglieder‘. Fast fünfzig Neumitglieder konnten so für den KVöV gewonnen werden. Am Ende des Jahres konnte erfreut festgestellt werden, dass dadurch die Mitgliederzahl des KVöV im Bereich der Berufsaktiven nach vielen Jahren des Rückgangs erstmals wieder zugenommen hatte – diese Erfolgsstory wollen wir fortsetzen!

Auf Grund des letztjährigen Erfolges hat die GL des KVöV daher beschlossen, die Aktion auch 2010 wieder im ähnlichen Stil durchzuführen. Die Details werden jetzt ausgearbeitet und in der März-GV der GL KVöV zur Freigabe vorgelegt.

Soviel sei schon mal verraten: es wird sich für die Mitglieder lohnen, neue KollegInnen zu werben, da es wieder schöne Werbepremien gibt!



- Überlegen Sie sich doch jetzt schon, wen in Ihrem Bekannten- oder Arbeitsumfeld
- Sie von den Vorzügen der KVöV-Mitgliedschaft überzeugen wollen – planen auch
- Sie Ihre persönliche Werbekampagne!

Ziel ist es nach wie vor, die Mitgliederzahl Richtung 1'777 Mitglieder hochzujagen. Je grösser der Mitgliederbestand des KVöV ist, desto mehr Gewicht wird unsere gemeinsame Stimme zur Vertretung der KVöV-Anliegen haben.

So gesehen ist es doch eine klare Win-Win-Situation: Sie können Werbeprämien gewinnen, und mit wachsender Mitgliederzahl werden Ihre und unsere Anliegen noch besser vertreten – und das Netzwerk natürlich auch dichter, besser und grösser!

Weitere Information mit allen Details folgen in der April-Ausgabe des KVöV-Bulletins.

## 9. Initiative gegen MegaTrucks

Von Hans Winkelmann

### Was sind ‚Mega-Trucks oder ‚Gigaliner‘?

Die Transportindustrie in Europa will zur Produktivitätssteigerung 60-Tonnen-MegaTrucks mit 25 Metern Länge einführen: 1 Chauffeur kann damit 50% mehr Güter transportieren als bisher, bei gleichbleibenden Lohnkosten.

Hier ein Überblick über die rechtliche und politische Situation und zur Position des KVöV.

### Situation in Europa

Gegenwärtig gelten für Lastwagen, die in Europa unterwegs sind, folgende Merkmale:

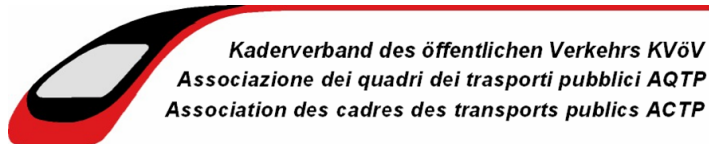
- maximales Gewicht 40 Tonnen, maximale Breite 2,55 Meter, maximale Höhe 4 Meter und
- maximale Länge 18,75 Meter .

Diese Abmessungen entsprechen der EU-Richtlinie 96/53. In der Schweiz gelten diese Normen seit 2005. Einige wenige europäische Länder machen allerdings bereits heute Ausnahmen.

In Europa wird seit mehreren Jahren die Einführung von schwereren (60 Tonnen) und längeren (25 Meter) Lastwagen diskutiert. In einigen Ländern, darunter Schweden und Finnland, zirkulieren diese MegaTrucks bereits für Holztransporte.



In den Niederlanden, in Dänemark, Belgien und Deutschland laufen derzeit Testversuche. In Dänemark wurden bereits 19 Millionen Euro für die Verbreiterung von Strassen ausgegeben. Frankreich hat im März angekündigt, den Einsatz von Gigalinern ebenfalls testen zu wollen.



Umweltverbände befürchten, dass die EU unter dem Druck der Lastwagen-Lobby einknicken und grünes Licht für 60-Töner geben wird.

Andere Länder wie Österreich und Italien sprechen sich im Moment gegen die Riesen-Lastwagen aus. Damit Österreich die 60-Töner zulassen könnte, müsste das Land Milliarden von Euro in die Anpassung von Brücken investieren.

### **In der Schweiz**

Die Folgen wären die gleichen wie in Österreich. Der Unterhalt der Strassen würde mehr Kosten. Auch hätten MegaTrucks eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse zur Folge. Das Schweizervolk will aber eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Gemäss einer Umfrage der Alpen-Initiative wollen 80 Prozent der Schweizer keine 60-Töner auf den Strassen. Die Verkehrssicherheit würde abnehmen. Ein 60t LKW hat 50% mehr kinetische Energie als ein 40-Töner. Die Folgen: Längerer Bremsweg, Leitplanken müssten verstärkt / ersetzt werden.

### **Position KVöV**

Der KVöV unterstützt den VCS und die Alpeninitiative sowie weitere Umweltverbände aktiv, damit in der Schweiz keine 60-Töner zugelassen werden.

Die Lastwagenlobby in der Schweiz ist auch gegen 60-Töner, weil dies sehr hohe Investitionen zur Folge hätten, die kaum amortisiert werden können. Auch wären die MegaTrucks zu lang für die CH-Strassen, ausgenommen die Autobahnen. Dies wurde durch Bruno Planer in einem Interview mit SF DRS so bestätigt.

In 15 Kantonen entlang der Nord-Süd-Achse wurden parlamentarische Vorstösse lanciert. In den Begehren wird der Bundesrat aufgefordert, gegen eine Zulassung der 60-Töner Stellung zu beziehen. Eine Standesinitiative im Tessiner Grossen Rat fordert beispielsweise den Bund auf, die Länge der Lastwagen in der Schweiz auf 18,75 Meter und das Gewicht auf 40 Tonnen zu beschränken.

Weitere Infos gibt es auf [www.nomegatrucks.ch](http://www.nomegatrucks.ch) (in verschiedenen Sprachen).

## **10. Frauentemo – 13. März 2010**

Von Markus Spühler / Claudia Blumetti

### **Aufruf der KVöV-Frauen zur Frauentemo**

2010 findet die dritte weltweite Aktion der Marche mondiale des femmes statt. Rund um die Welt mobilisieren sich die Frauen, um die Gleichstellung voranzutreiben. Sie fordern ein

Recht auf Erwerbsarbeit und soziale Sicherheit, den Zugang zu öffentlichen Gütern (Service Public), Frieden und ein Ende der Gewalt an Frauen. In der Schweiz findet der Höhepunkt am Samstag, 13. März 2010 mit einer eindrücklichen und fantasievollen Kundgebung in Bern statt. Die Verbandsfrauen rufen zu einer starken Teilnahme auf. An der Frauendemo wollen auch die KVöV-Frauen ein starkes Zeichen setzen.



MARCHÉ MONDIALE DES FEMMES  
TROISIÈME ACTION INTERNATIONALE

Besammlung Schützenmatte 13.30 Uhr; Schlusskundgebung auf dem Bundesplatz; Frauenfest in der Reithalle in Bern.

## 11. KVöV-Service für Mitglieder

Von Urs Meier

Dank der Partnerschaft mit SKO können KVöV-Mitglieder von den gleichen Konditionen profitieren wie die SKO-Mitglieder. Dies gilt auch für diverse Vergünstigungen bei Bank-Produkten der BankCoop.

In folgenden drei Bereichen bekommen KVöV-Mitglieder Vorzugskonditionen:

### 1. Hypotheken

- 0.20 % Basisrabatt auf die Richtsätze der BankCoop für die Hypothekarmodelle "variable Hypothek" und "Festhypothek".
- Weitere 0.15 % Zusatzvergünstigung auf die Richtsätze, wenn Sie CHF 100'000.- an Vermögenswerten zur BankCoop transferieren oder sich die Belehnung der Liegenschaft auf maximal 66 2/3 % beläuft.

### 2. Kreditkarten und Maestro-Karte

- Maestro-Karte : Übernahme der ersten Jahresgebühr von CHF 30.-.
- Kreditkarten (VISA / Master): Im ersten Jahr kostenlos, ab dem 2. Jahr zahlen Sie nur die halben ordentlichen Jahresgebühren.

### 3. Kauf und Depot von Wertschriften

- 25 % Rabatt auf die Courtageansätze beim Kauf und Verkauf von Wertschriften.
- 25 % Rabatt auf die Depotgebühren.

Profitieren Sie davon! Bereits bei einer Hypothek von CHF 200'000.- zum Beispiel macht die Einsparung bis zu CHF 700.- pro Jahr aus!

## 12. Neu: Mitgliederausweise für KVöV-Mitglieder

Von Urs Meier

Ab diesem Jahr werden Sie einen KVöV-Ausweis erhalten. Dieser wird zusammen mit der Rechnung für den Verbandsbeitrag ca. Mitte März 2010 zugestellt. Wenn Ihnen der Verbandsbeitrag vom Lohn abgezogen wird, erhalten Sie den Ausweis mit einer „Null-Rechnung“.

Als Mitglied des KVöV erhalten Sie vergünstigte Dienstleistungen von unseren Partnern wie Zurich Connect, Bank Coop, Abos für Wirtschaftszeitschriften u.a. und profitieren auch von den Mitglieder-Konditionen bei SKO-Veranstaltungen. Tragen Sie Ihren KVöV-Ausweis also stets bei sich damit Sie sich jederzeit mit Ihrer Mitgliedernummer ausweisen können.

