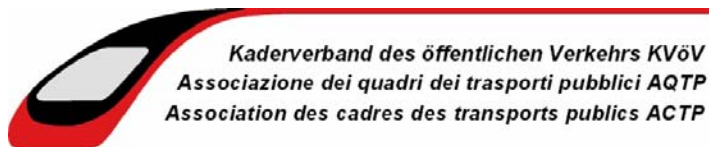


+++ last minute +++  
#15 / 01 Juli 2010



## **Betriebszentrale Zürich: Verhandlungen abgebrochen**

---

Donnerstag, 1.7.2010 @ 13:00, Info Subito

**Die SBB zeigt sich nicht bereit, über die beiden wesentlichen Forderungen der Personalverbände bei der Migration in die Betriebszentrale Zürich Flughafen zu verhandeln. Konsequenterweise mussten SEV, Transfair und KVöV daraufhin die Verhandlungen abbrechen.**

Bereits im November 2010 sollen die ersten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Arbeit in der Betriebszentrale am Flughafen Zürich aufnehmen. Doch noch sind wesentliche Fragen ungeklärt. Es ergeben sich zwei unterschiedliche Problemfelder; eines für die Betroffenen aus Zürich, eines für die Betroffenen aus der Ostschweiz.

### **Zürich: Bei negativem Verhandlungsergebnis GAV-TOCO minus 1800 Franken?**

Der innerzürcherische Umzug an den Flughafen Zürich würde für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Verlust der Regionalzulage 2 bedeuten, da der Flughafen Zürich in der Zone 1 liegt – obwohl die alltäglichen Kosten dort zweifellos mit dem Stadtzentrum identisch sind. Die Verbände und Gewerkschaften fordern deshalb weiterhin die Regionalzulage 2. Diese Forderung ist Verhandlungsgegenstand GAV3-Weiterentwicklung.

### **Ostschweiz: Mehr begrenzte Zeit für die Umstellung**

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihren Arbeitsplatz aus der Ostschweiz an den Flughafen verlegen müssen, verlangen die Verbände und Gewerkschaften ein grosszügiges Entgegenkommen bei den Übergangsregelungen bezüglich Anrechnung des Arbeitswegs beziehungsweise der Doppelmiete. Das Entgegenkommen bezieht sich über das im GAV abgemachte Mass.

### **SBB nicht verhandlungsbereit**

Beide Forderungen sind gerechtfertigt, liegt es doch eindeutig im Interesse des Unternehmens, dass die erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Umzug an den Flughafen mitmachen. Wie reagiert die SBB auf die Forderungen? Sie sagt kurz und bündig: «No go!», mit andern Worten: Darüber lässt sie nicht mit sich reden. Wenn die SBB zwar zu einer «Verhandlung» einlädt, dann aber gar nicht diskutieren will, gibt es nur eine Haltung: Abbruch!

Die Verweigerung findet auf Seiten der SBB statt! SEV, Transfair und KVöV haben der SBB mitgeteilt, dass sie in dieser Frage gesprächsbereit sind und bleiben; wir erwarten aber, dass die SBB zu Verhandlungen bereit ist, die diesen Namen verdienen.

## **Erfolgreicher KVöV-Anlass „Infrastruktur“ in Olten**

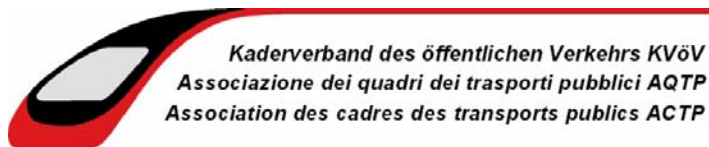
---

Donnerstag, 1.7.2010 @ 13:00, Info Subito

**Über 120 Zuhörer und ein hochkarätig besetztes Podium – so fand am 23.6.10 in Olten der CH-Anlass des KVöV in Olten zum Thema „Schienen-Infrastruktur: Ausbau, Unterhalt, Netzzugang - wie viel und auf wessen Kosten?“ sehr erfolgreich statt.**

Die CEOs von BLS, SOB, der Vizedirektor des BAV sowie der Leiter Infrastruktur SBB diskutierten mit Markus Spühler, Präsident KVöV, über einen Strauss von spannenden Fragen rund um Infrastrukturthemen, aber auch um die Stellung der Mitarbeiter und insbesondere der Kader im Umfeld der aktuellen und zukünftigen Entwicklungen.

+++ last minute +++  
#15 / 01 Juli 2010



Prägnante Aussagen zum Themenkreis und auch kontroverse Meinungen sowie die Fotos finden Sie auf <http://kvoev-actp.ch/ch-anlass.html>.

## Mittelbedarf für Unterhalt des Bahnnetzes steigt

---

Donnerstag, 1.7.2010 @ 13:00, Info Subito

**Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigt, gestützt auf eine Zweitmeinung zum SBB-Netzaudit, dass künftig mehr Mittel für den Erhalt der Infrastruktur nötig sind. Die Höhe wird von den Experten jedoch unterschiedlich beurteilt. Vor diesem Hintergrund haben BAV und SBB vereinbart, eine gemeinsame enge Überwachung des Netzzustandes einzuführen.**

Um zusätzliche Grundlagen über den Zustand der Bahninfrastruktur und die Auswirkungen des intensivierten Unterhalts zu erhalten, führen BAV und SBB im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung bereits ab 2011 ein vertieftes Reporting über den Zustand des Netzes ein. So liefert die SBB Kennzahlen zur Verfügbarkeit und Qualität des Netzes, beispielsweise Angaben zu Schienenbrüchen, durch die Infrastruktur verursachte Störungen oder zu Gleisdeformationen. Aufgrund dieses jährlichen Netzzustandberichts werden in Zukunft laufend aktualisierte Daten zur Verfügung stehen.

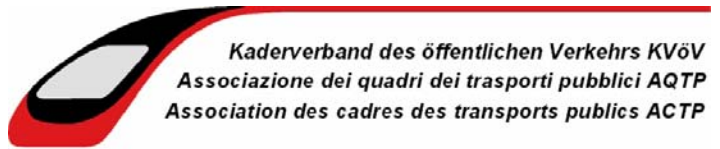
Mit der am 23. Juni 2010 verabschiedeten Botschaft beantragt der Bundesrat für die Jahre 2011/12, die Mittel für die SBB-Infrastruktur pro Jahr um durchschnittlich 160 Mio. Fr. aufzustocken. Der Mittelbedarf für die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur der SBB (aber auch der Privatbahnen) wird nach Einschätzung des BAV auch in den folgenden Jahren 2013 bis 2016 ansteigen. Diese zusätzlichen Mittel sind bisher im Finanzplan des Bundes nicht eingestellt. Mit dem verbesserten Controlling stehen zusätzlichen Informationen über die Entwicklung des Netzzustands zur Verfügung, welche für die Bestimmung des Mittelbedarfs ab 2013 eine wichtige Grundlage darstellen. Schon heute zeichnet sich ab, dass für den Mehrbedarf zusätzliche Einnahmen beschafft werden müssen.

Die Mittel für die Jahre 2011/12 werden durch tiefere Einlagen in den FinöV-Fonds kompensiert. Die Finanzierung der zusätzlichen Mittel für die Jahre ab 2013 ist Thema der vom BAV geleiteten verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Finanzierung Bahninfrastruktur“. Diese erarbeitet derzeit Möglichkeiten für die mittel- und langfristige Finanzierung von Substanzerhalt und auch Ausbau des Schienennetzes. Die Ergebnisse werden im Herbst/Winter 2010 vorliegen.

### Zweitmeinung zum Netzaudit

An einer gemeinsamen Medienorientierung mit dem BAV hatte die SBB im Februar 2010 die Resultate des so genannten externen Netzaudits präsentiert. Dieser kam zum Schluss, dass es für die Substanzerhaltung der bestehenden Anlagen grosse zusätzliche Anstrengungen im Umfang von bis zu 850 Mio. Franken pro Jahr braucht. Das BAV gab darauf eine Zweitmeinung in Auftrag, was die SBB angesichts der Höhe der zusätzlich benötigten Mittel begrüusste; diese liegt nun vor. Auch darin kommen die Fachleute zum Schluss, dass die vorgesehenen Mittel nicht ausreichen, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden SBB Netzes in der Zukunft zu gewährleisten. Vielmehr sei – nach Abzug von Einsparungen dank Effizienzsteigerungen der SBB – ein Mehrbedarf in der Höhe von bis zu 500 Mio. Fr. vorhanden.

**+++ last minute +++**  
**#15 / 01 Juli 2010**



Die Experten der Zweitmeinung beurteilen die Methodik des SBB-Netzaudits als gut, stellen jedoch teilweise Vereinfachungen, ungenaue Datengrundlagen oder etwa konservative Ansätze bei Lebensdauer von Infrastrukturelementen oder beim Wiederbeschaffungswert fest. Die Differenz der Gesamtsummen erklärt sich zu einem grossen Teil dadurch, dass in der Zweitmeinung die Kosteneinsparungen aufgrund Effizienzmassnahmen der SBB bereits in Abzug gebracht sind, während diese im Netzaudit zwar aufgelistet, aber nicht in Abzug gebracht worden waren. Zudem schätzt die Zweitmeinung die möglichen Effizienzgewinne höher ein. Die Zweitmeinung beziffert den Bedarf auf bis zu 500 Mio. Fr. pro Jahr. Mittels zeitlicher Staffelung gewisser Aufgaben kann der Bedarf in der Vierjahresperiode 2013-16 überdies weiter gesenkt werden. Netzaudit und Zweitmeinung bilden zusammen eine gute Basis für die jetzt notwendigen Massnahmen. Angesichts der hohen Kosten, welche der Substanzerhalt des SBB-Netzes verursacht, ist dies unerlässlich. Gefordert sind dabei die SBB selbst, der Bund und auch die Bahnkundinnen und -kunden.

### **SBB leistet gewichtigen Beitrag**

Es ist das Ziel der SBB, den Eigenfinanzierungsgrad laufend weiter zu steigern und so den notwendigen Einsatz der Mittel der öffentlichen Hand möglichst tief zu halten.

Die SBB leistet in diesem Sinn einen gewichtigen Beitrag zur Bewältigung der festgestellten Zusatzkosten im Substanzerhalt. Ein umfassendes Effizienzprogramm soll jährlich wiederkehrende Kosteneinsparungen im Umfang eines dreistelligen Millionenbetrags ermöglichen. Erste Massnahmen dieses Pakets sind bereits in Umsetzung und erlauben Kosteneinsparungen im Umfang von 50 Mio. Fr. ab 2011. Durch ein professionalisiertes Anlagenmanagement wird die SBB die Substanzerhaltungskosten der Bahninfrastruktur so weit wie möglich senken, etwa durch Zusammenfassung von Baustellen oder Überprüfung technischer Standards.

Angesichts der grossen Bedeutung, welche eine gute funktionierende Bahninfrastruktur für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Schweiz hat, sind die Investitionen ins Bahnnetz Investitionen in die Zukunft und in die weitere erfolgreiche Entwicklung des Landes.