

Interessante VPT-Tagung

In Olten trafen sich die Mitglieder der Bahnsparte der VPT-Unternehmen zur Branchen- tagung und hörten ein aktuelles Referat.

Seite 4

Etienne Grisel

Der Staatsrechtler spricht über die Behandlung von Volksinitiativen.

Interview Seiten 6 & 7



Erfolg bei SBB Cargo International

Für die bisher von SBB Cargo «gemieteten» Lokführer von SBB Cargo International gilt bei Anstellung durch SCI eine Rückkehrgarantie.

Fokus Seite 20

Moderne Bussysteme sind wichtig für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs

Freie Fahrt dem Bus

Dem Bus gehört die Zukunft in den Städten – vorausgesetzt, man ermöglicht ihm die freie Fahrt.

Ob im brasilianischen Curitiba oder in Lausanne: Die Verkehrsplaner setzen auf den Bus als städtisches Verkehrsmittel. Dabei spielt ein Punkt die zentrale Rolle: Der Bus kann nur dann seinen Vorteil ausspielen, wenn er flüssig fahren kann. In der Schweiz zeigt sich im Moment genau die entgegengesetzte Entwicklung: Die Durchschnittsgeschwindigkeit nimmt ab. Die Chauffeure beklagen sich über Kreisel, Fussgängerzonen und Velos im Strassenraum. Die Eigentrasse mit gut definierten Haltepunkten ist eine Voraussetzung, um dem Bus den Weg frei zu machen. VPT-Vizepräsident Ueli Müller, selber Buschauffeur in Thun, sagt schlicht und einfach: «Trennt die Verkehrsteilnehmer!»

pmo



Dossier Seiten 10 bis 12

Kreisel, Personewagen, Zweiradfahrer: Freie Fahrt sieht anders aus.

Neue SEV-Webseite

Rundumerneuerung für die Webseite des SEV: Unter www.sev-online.ch findet sich seit dieser Woche der neue Internetauftritt. Neben mehr grafischer Frische gibt es auch technische und inhaltliche Neuerungen. Wesentlich ist vor allem, dass sich die Seite automatisch an die Form des Anzeigergeräts anpasst, also auf Tablets und Smartphones gut lesbar ist. In einem geschützten Bereich gibt es zudem zusätzliche Inhalte für Mitglieder.

Seite 8

Solide Finanzlage des SEV

Von und für die Mitglieder

Die Mitgliederbeiträge sind die Lebensader des SEV. Das bestätigt die Jahresrechnung 2013, die der Vorstand an seiner letzten Sitzung genehmigt hat. Sie schliesst mit einer «schwarzen Null». Finanzchef Aroldo Cambi spricht von einem «soliden Abschluss», der ausserordentliche Ausgaben umfasst. Darin ist das Projekt Sektionscoach ebenso enthalten wie ein grosser Teil

der Kosten für die Fabi-Abstimmungskampagne. Auf die Rechnung drückt zudem die Tarifierhöhung der Post für Mitgliederzeitungen, also *kontakt.sev*. Ausgegeben hat der SEV sein Geld natürlich vor allem zugunsten der Mitglieder, wobei der Berufsrechtsschutz einen grossen Brocken ausmacht.

Seite 2

ZUR SACHE

Das Resultat von 25 zu 16 im Ständerat für das Eintreten auf den Bau einer zweiten Autobahn- röhre durch den Gotthard (siehe Seite 8) zeigt, dass die Vorlage wohl auch im Nationalrat durch- kommen wird. Die bürgerliche Mehrheit führte für die Verdop- pelung vor allem drei Gründe an: Die Verbesserung der Sicherheit im Strassentunnel, den Willen,

«Eine zweite Gotthardröhre ist nicht der einzige Weg.»

Pietro Gianolli, Gewerkschaftssekretär SEV

eine Verbindung mit dem Tessin zu gewährleisten, und den Um- stand, dass die Mittel für die Verkehrsführung, die es ohne zweite Röhre bräuchte, nicht nachhaltig seien. Bei genauerer Betrachtung führen diese Über- legungen aber nicht notwen- digerweise zum gefällten Entscheid. Ab 2017 wird es zwi- schen dem Tessin und der Zentralschweiz den neue Basistun- nel der Bahn geben: schnell, sicher und mit einer höheren Transportkapazität als heute. Die Verladeterminale für diese neue Verbindung werden, klug ge- plant, die vom Volk gewollte Ver- lagerungspolitik definitiv kon- kretisieren. Die daraus resul- tierende Verminderung des Schwerverkehrs wird die Sicher- heit auf allen Autobahnachsen verbessern, aber auch die Quali- tät der Luft und des Lebens in den durchfahrenen Gegenden. Wie es das Volk immer wollte und wofür es wohl einmal mehr wird stimmen müssen.

NEWS

**Gravierender Unfall
im Grauholtztunnel**

■ Aus zunächst unbekanntem Gründen streifte am Sonntag, 9. März 2014 ein durch den Grauholtztunnel bei Bern fahrender IR-Zug eine Ecke eines Elektroschranks. Dabei wurden an vier Wagen des Zuges Fensterscheiben beschädigt.

Die SBB widerspricht Vorwürfen, sie habe den Vorfall «vertuschen» und die Öffentlichkeit nicht aktiv informieren wollen. Die Kantonspolizei und die Unfalluntersuchungsstelle Sust seien informiert und einbezogen worden (vgl. vorgeschriebene Abläufe bei einem schweren Bahnunfall, auf Seite 4 dieser Ausgabe).

Stolze Passagierzahl

■ Letztes Jahr beförderten die im Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen VSSU vereinigten 17 Schiffsbetriebe 11,9 Mio. Personen, 7% weniger als 2012. Da Frühling und Herbst «sehr nass» gewesen seien, sei dies ein «stolzer Wert», heisst es im Communiqué. Zudem habe 2012 die UBS-Jubiläumsaktion zu Rekordfrequenzen geführt.

**Bundesrat will den
Lohnschutz ausbauen**

■ Im Auftrag des Bundesrats hat eine Arbeitsgruppe unter Leitung der Seco-Staatssekretärin mit Beteiligung der Sozialpartner den Handlungsbedarf bei den flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit geprüft. Die Sozialpartner einigten sich auf punktuelle Verschärfungen wie höhere Bussen und zusätzliche Kontrollen. Was die Erleichterung der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von GAV betrifft, präsentierten sie zwei Varianten. Dazu hat der Bundesrat am 7. März noch nichts entschieden, aber schon mal «Vollzugsverbesserungen freigegeben», wie Bundesrat Schneider-Ammann mitteilte. Trotz dem Ja vom 9. Februar zu einem Kontingentsystem brauche es weiter flankierende Massnahmen, betonte er. Auch gelte das heutige Regime für die nächsten drei Jahre grundsätzlich weiter. **sda**

Jahresabschluss 2013 bestätigt solide Finanzlage des SEV

Trotz Extra-Auslagen eine

**Dank Beitragserhöhung
und Finanzmarkt konnte
der SEV 2013 zusätzli-
che Aufwendungen ver-
buchen, ohne in die ro-
ten Zahlen zu geraten.**

Wie Finanzverwalter Aroldo Cambi bereits in der Februarsitzung angekündigt hatte, konnte er dem Vorstand SEV einen ansprechenden Jahresabschluss für 2013 präsentieren. «Rechnung und Bilanz zeigen, dass der SEV eine solide Finanzlage hat», bemerkte er abschliessend.

Mitgliederbeiträge als Basis

Wie eh und je lebt der SEV vor allem von den Mitgliederbeiträgen, die gegen 90 Prozent der Einnahmen ausmachen. Weitere Einnahmen bilden unter anderem Dienstleistungserträge und Vermögensertrag. Der ordentliche Sachaufwand und Personalaufwand lagen zusammen letztes Jahr deutlich unter den Einnahmen, obwohl unter anderem der massive Tarifaufschlag der Post bei *kontakt.sev*

stark auf die Rechnung drückte. Dies ermöglichte es, die Kampagne zur Fabi-Abstimmung, die GAV-Umfrage und den Schuldenerlass fürs Hotel Brenscino aus der laufenden Rechnung zu bezahlen, ohne in die roten Zahlen zu rutschen.

Mitgliedernutzen

Grosse Kostenblöcke sind vor allem der Berufsrechtsschutz, die Gewerkschaftsorgane (unter anderem der Kongress) und die Kommunikation, also auch *kontakt.sev*.

Allerdings konnte sich Cambi nicht nur freuen. Der Mitgliederückgang hielt unvermindert an, wogegen der Aufwand für die Mitgliederbetreuung und die Dienstleistungen eher anstiegen. Hinzu kommen die tiefen Zinsen der Finanzmärkte, die auf den Vermögensertrag drücken. Er rechnete vor, dass bei insgesamt gleichbleibenden Umständen bereits im Jahr 2016 der Effekt der Beitragserhöhung wieder aufgefressen sei. «Darauf müssen wir uns rechtzeitig vorbereiten», stellte er klar und kün-

KENNZAHLEN

alle Geldbeträge in 1000 CHF

Anzahl Mitglieder	43393
Betriebsvertrag	13677
Finanzerfolg	631
Liegenschaftserfolg	370
Sachaufwand	-6271
Personalaufwand	-8013
Steuern und Ausserordentliches	-379
Jahresergebnis	15
Zuweisungen und Entnahmen	103
Abschluss	118

digte an, die Dienstleistungen genauer unter die Lupe zu nehmen. Der Vorstand setzt eine begleitende Arbeitsgruppe ein.

Zufriedene GPK

Neben der finanziellen gibt es auch die inhaltliche Jahresbilanz, für die die Geschäftsprüfungskommission zuständig ist. In ihrem Bericht beurteilt sie die Tätigkeit des SEV im letzten Jahr weitgehend positiv. So würdigt sie die sehr gute Wiederwahl der Geschäfts-

leitung durch den Kongress als Zeichen für die «grossartige geleistete Arbeit». Kritisch äussert sie sich unter anderem zum Umstand, dass auch im dritten Jahr nach der Einführung des neuen SBB-Lohnsystems noch sehr viele Ressourcen im SEV eingesetzt werden müssen, um für eine korrekte Anwendung zu sorgen und den Mitgliedern zum Recht zu verhelfen.

Positiv würdigt die GPK das Projekt Sektionscoach, da sie die bisherige Mitgliederwerbung durch Unterverbände und Sektionen als zu wenig effektiv beurteilt. Hingegen kritisiert sie, dass die Jugendtagung trotz attraktivem Programm nicht besser besucht war.

Sorgenkind Brenscino

Ein eigenes Kapitel betrifft zudem die Ferienhausgenossenschaft, also das Hotel Brenscino, das die GPK als «Sorgenkind» bezeichnet. Sie fordert den Vorstand auf, sich diesem zu widmen und eine Vorgehensweise aufzuzeigen.

Peter Moor**Warum es jetzt mehr und nicht weniger Lohnschutz braucht**

Kontingente schützen vor gar nichts

**Bereits fordern rechte
Politiker den Abbau der
flankierenden Mass-
nahmen. Das wäre ver-
heerend – für alle Ar-
beitnehmenden.**

Die SVP zeigt ihr wahres, arbeitnehmerfeindliches Gesicht: Der Bündner SVP-Migrationspolitiker Heinz Brand etwa verlangt einen Abbau der flankierenden Massnahmen. Auch der freisinnige Gewerbeverbands-Direktor Hans-Ulrich Bigler kann sich – im Unterschied zu einem grossen Teil der Gewerkerbasis – gut vorstellen, ohne Flankierende, aber mit Kontingenten zu geschäften.

Eine Schweiz mit weniger Lohn- und Arbeitsplatzschutz wäre jedoch schlimm, denn schon heute hat der Lohnschutz Lücken.

Vor der Einführung der Personenfreizügigkeit und der flankierenden Massnahmen war Lohndumping ein weitverbreitetes Phänomen. Denn es gab keine Kontrollen in den Betrieben. Eine Studie der Uni Genf zeigt: Ein Saisonier erhielt damals für die genau gleiche Arbeit fast 15% weniger Lohn als ein Schweizer. Auch die Löhne der Grenzgänger/innen waren tiefer. Erst mit den flankierenden Massnahmen, mit den Lohnkontrollen und Bussen, besserte sich die Situation.

Heute fliegen Dumpingfälle auf. In den letzten Jahren verbesserten sich daher auch die Löhne der Grenzgänger/innen. Das wirkt sich nicht nur positiv für diese selber aus. Es hilft allen Arbeitnehmenden in der Schweiz: Auch ihre Löhne geraten jetzt weniger unter Druck.

**Asiat/innen auf dem Bau und im
Gesundheitswesen?**

Die SVP-Initiative will zurück zu einer Kontingentswirtschaft. Doch Kontingente ohne flankierende Massnahmen schützen die Erwerbstätigen in der Schweiz in keiner Art und Weise. Ein Beispiel: Hätte die Bauwirtschaft Anrecht auf 20 000 Personen ohne Auflagen, so

könnten die Baumeister theoretisch 20 000 Chinesen zu Billiglöhnen einstellen.

Bereits fordern SVP-Gewerkepolitiker, Arbeitgeber Felix Müri und SVP-Migrationspolitiker Brand asiatisches Personal für den Gesundheits- und Pflegebereich. In den Schweizer Spitälern und Altersheimen sollen Chinesen und Philippinas arbeiten. Und das bestimmt zu deutlich tieferen Löhnen als heute im Gesundheitswesen üblich. Logische Folge: Der Lohndruck steigt.

Deshalb brauchen wir schärfere flankierende Massnahmen und nicht schwächere. Nach dem Ja zur SVP-Abschottungsinitiative erst recht. **SGB**

«schwarze Null»

Vorstand in Kürze

Der SEV führt seine Kampagne im Bereich der **touristischen Bahnen** weiter. Nach dem Abschluss des Rahmen-GAV im Kanton Bern geht es nun darum, die Vertragsbetreuung umzusetzen und die Mitgliederbasis in der Branche zu erweitern. Der Vorstand hat einen Bericht genehmigt, der das Vorgehen skizziert. In erster Linie geht es nun darum, ein Netz von Vertrauensleuten aufzubauen und diese gut zu betreuen. Zudem wurde Geld für spezifische Werbemittel gesprochen.

Die **GAV-Verhandlungen** mit der SBB haben begonnen. Wie erwartet braucht es grossen Einsatz, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Resultate liegen noch nicht vor.

Als Nachfolgerin für Renate Sinzig, die die **SEV-Registrierung** aus familiären Gründen verlässt, hat die Geschäftsleitung Anja Meierhans gewählt. Die 38-Jäh-

rige hat die Verkehrsschule in Olten absolviert und zuletzt beim Lehrmittelverlag des Kantons Aargau gearbeitet.

Dem SEV stehen in der **Delegiertenversammlung** des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes neu 11 Sitze zu. Acht davon werden durch die Zentralpräsidenten der Unterverbände besetzt. Der Vorstand hat beschlossen, auf die drei verbleibenden Sitze die Vorstandsmitglieder der Kommissionen zu delegieren, also Stefan Bruderer (Jugend), Madeleine Wüthrich (Frauen) und Eugenio Tura (Migration).

Barbara Amsler hat sich als **Gleichstellungsbeauftragte** des SEV persönlich vom Vorstand verabschiedet und die Gelegenheit zu einer kurzen Bilanz zum Lohngleichstellungsdialog genutzt. Der SEV hat diesen immerhin bei sechs Unternehmen angestossen. Abgeschlossen sind

allerdings erst zwei davon, nämlich bei RhB und Swiss. In beiden Fällen sind die Lohnunterschiede über alles gesehen in einem eher tiefen Bereich, wobei es überall Einzelfälle gibt, die näher zu untersuchen sind. SBB und SEV haben die Arbeiten zwar aufgenommen, aber inzwischen unterbrochen, da gewisse Informationen erst beschafft werden müssen. BLS und TPG sind bisher nicht über eine Absichtserklärung hinausgekommen. Gesamtschweizerisch hat das Projekt seine Ziele klar verfehlt, weshalb gemäss Amsler nun die Zeit der Freiwilligkeit vorbei sei.

Abschliessend rief sie die Unterverbände auf, sich aktiv darum zu bemühen, Frauen in ihre Vorstände und Ausschüsse aufzunehmen. Ihre Nachfolgerin **Lucie Waser** stellte sich dem Vorstand kurz vor.

pmo

Bild der Woche



Am 11. März feierte die Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft in Romanshorn den Spatenstich für den Umbau ihrer rund 100-jährigen Werft für 9 Mio. Franken. Die Halle wird seeseitig um 19 Meter verlängert und die Fahrbahn um 14 Meter verbreitert, um auch die Wartung der grösseren Fähren zu ermöglichen. «Die Investition in die Werft ist ein erfreuliches Bekenntnis zur Zukunft der SBS und zur Hafenstadt Romanshorn, sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Felix Birchler. «Das freut natürlich auch die vielen SEV-Mitglieder bei der SBS.»

MEINE MEINUNG

Wohin dieses Mal?

Jedes Jahr fragen wir uns, wohin wir in die Ferien fahren sollen! Es ist bald wieder so weit – oder wie bei uns vom Zugpersonal: Wir gehen das ganze Jahr über in die Ferien. Ich weiss von einem Kollegen, der die Wintermonate in Thailand verbringt und erst im Mai wiederkommt. Das geht natürlich nur mit unbezahltem Urlaub. Ein anderer Kollege von mir fährt jedes Jahr durch die entlegensten Teile der Erde. Da würden wir wirklich selten hinfahren, zumal das auch ziemlich gefährliche Orte sind.

Ich glaube, sehr beliebte Ziele sind auch die Malediven und Dubai, doch bisher interessieren mich diese Regionen noch nicht so sehr. Ich bin nicht der Strandtyp, diejenige, die den ganzen Tag bei praller Hitze im weissen Sand liegt. Das geht einmal zwei Tage, danach bekomme ich «Hummeln im Hintern», würde man in Berlin sagen. Ich muss etwas tun, nicht einmal etwas Anstrengendes oder Abenteuerlustiges, sondern einen Ausflug machen oder etwas Kulturelles sehen. Dann hat für mich der Urlaub auch einen Sinn.

Zufällig und durch einen Tipp vom Französisch-Aufenthalt habe ich die Kataloge von Globetrotter entdeckt. Wahrscheinlich mache ich jetzt Schleichwerbung, doch es war sehr interessant, da drin zu stöbern. Es geht darum, einmal eine andere Art von Reisen kennenzulernen. Es gibt Spezialreisen, die zum Beispiel nach Katmandu oder nach Indien führen. Doch nicht zu den Touristenorten, sondern weit ab der Zivilisation. Es geht auch zu Trekkingtouren und zu Gastfamilien, um deren Lebensweise kennenzulernen. Es gab sogar eine Reise nach Bolivien, um sich dort den Kaffeeanbau genauer anzusehen. Natürlich gibt es dann dort kein Fünfsternehotel, doch die Reiseberichte versprechen einen unvergesslichen Einblick in die traditionelle Lebensweise. Das klingt sehr interessant für mich.

Noch besser hören sich die Reisen mit der transsibirischen Eisenbahn oder die Segeltouren mit einem traditionellen Dreimaster an. Es sind etwas ungewöhnliche Reisen, doch sie klingen unglaublich spannend. Auf dem Segelschiff wird man dann Teil der Crew und kann sich an den Arbeiten auf dem Schiff beteiligen. Zwischendurch gibt es Landgänge, man kann sich die Route aussuchen und nebenbei wunderschöne Hafenstädte besuchen. Das erscheint für mich wie ein Traum. Ich weiss noch nicht, wann ich das einmal machen werde. Doch ab sofort steht das offiziell auf meiner Einmal-im-Leben-to-do-Liste. Ich freue mich schon darauf, einmal auf so ein Schiff zu gehen und einen Teil der Welt zu umsegeln. Leinen los!

Sabrina Tessmer



Tagung der VPT-Branche Bahn

Nachwirkungen eines Unfalls

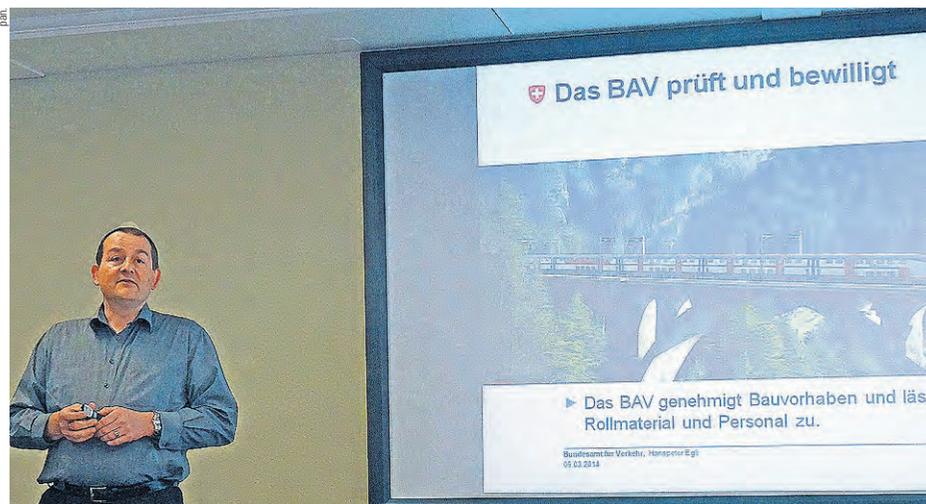
An den Branchentagungen des Unterverbandes VPT kann man über Sprach- und Unternehmensgrenzen hinweg Gleichgesinnte treffen. Und sich spannendes Fachwissen holen!

Um diesen Anspruch zu erfüllen, hatten die Verantwortlichen der Bahnbranche im VPT den Sicherheitsexperten Hanspeter Egli vom BAV zu einem Referat eingeladen. Ausgangspunkt und Grund seiner Ausführungen war der Unfall in Granges-Marnand von letztem Sommer, doch Egli erfüllte seine Aufgabe weit umfassender und sprach über die Massnahmen, die das Bundesamt für Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit des Bahnverkehrs ergreift. Egli ist seit sechs Jahren beim BAV, nachdem er vorher zwanzig Jahre bei der SBB gearbeitet hatte.

Egli stellte zunächst dar, welche Aufgaben das BAV im Zusammenhang mit Sicherheitsfragen überhaupt hat und mit welchen Partnern es zusammenarbeitet. Schon bevor ein Zug fährt, gilt es, verschiedene sicherheitsrelevante Fragen zu beantworten. Das Rollmaterial, die Bahnanlagen, aber auch die Menschen haben Vorgaben zu erfüllen, damit Unfälle möglichst verhindert werden können.

Handlungsbedarf definieren

Das BAV ist dabei zuständig dafür, den Handlungsbedarf auf einer übergeordneten Ebene festzustellen. Es geht also eher um netzweite Wirkungen als um die punktuelle Verbesserung. Das BAV kann je nach Einschätzung die Vorschriften ändern, den Bewilligungsprozess anpassen oder die Schwerpunkte bei der Überwachung in der Betriebsphase ergänzen. Nach einem Unfall können Sanierungsprogramme angepasst werden (gegenwärtig laufen das Programm Tunnelsicherheit und jenes zur Si-



Hanspeter Egli sprach über die Massnahmen des BAV zur Verbesserung der Sicherheit der Bahn.

cherheit auf Bahnübergängen). Auch Massnahmenprogramme können Änderungen erfahren. Bei den Signalfällen betrifft dies etwa die Überprüfung des Abfahrtsprozesses, den Einsatz der Zugsicherung und den sogenannten «Human Factor», auch «Schnittstelle Mensch-Technik» genannt: Was kann getan werden, damit Fehler der Bahnangestellten vermindert und/oder verhindert werden können? Schliesslich sind auch die Arbeitsstellen und Baustellen im Fokus der «Unfallverhinderer».

«System Bahn» wird sicherer

Der Trend bezüglich der Sicherheit bei der Bahn ist positiv, wird immer wieder betont: der Bahnverkehr ist sicher und wird immer sicherer. Doch dies kommt nicht von allein. Erkenntnisse aus Unfällen müssen zu Verbesserungen genutzt werden. Die Entwicklung der Bahnlandschaft stellt dabei alle Beteiligten vor neue Herausforderungen. «Grundlage für den Erhalt der positiven Trends, ist die konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten», war Eglis Schlussfazit.

Angeregte Diskussion

Dem Referat, das die anwesenden Kolleg/innen mit grossem Interesse aufnahmen, folgte eine spannende Diskussion zwischen dem Sicherheitsfachmann und den Bahnprakti-

ker/innen, bei der es teilweise auch um Detailprobleme ging, die von den Bahnangestellten bei der täglichen Arbeit beobachtet werden.

Alle Seiten in der Pflicht

Alle sicherheitsrelevanten Aspekte gerieten dabei in den Fokus: die Fahrzeuge, die Anlagen und die Verhaltensweisen. Klar ist, dass die Sicherheit den Bahnangestellten ein grosses Anliegen ist. Sie ist aber nicht nur die Sache der Behörden und der einzelnen Arbeitenden, sondern auch der Unternehmen.

Aktualitäten aus der Branche

Zu den VPT-Branchentagungen gehören immer auch die Referate zu den Aktualitäten auf gewerkschaftlichem und politischem Gebiet: VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro wünschte sich, dass die noch junge, im Aufbau befindliche Branche Bahn wachsen möge. Dazu brauche es Zeit und Wille, doch er glaubt an die Zukunft. Die Aggressionskarte, die auch vom Bahnpersonal eingesetzt werden könnte, funktioniere nicht, der VPT wolle Verbesserungsmassnahmen evaluieren.

Die Kundgebung im Herbst war kein grosser Erfolg. Je mehr Gewerkschafter auf der Strasse sind, desto eher müssen die Politiker/innen auf uns hören. Die Hälfte der VPT-Sektionen

hat beim Verteilen der Fabi-Flyer mitgemacht – ein wichtiger Erfolg.

Austausch mit Kolleg/innen

D'Alessandro rief dazu auf, an die Jungen zu denken (an der Tagung waren sie erfreulich zahlreich vertreten): Sie müssen in die Vorstände geholt werden. Aber auch die älteren Kolleg/innen müssen in der Gewerkschaft bleiben. Für Pensionierte ist die Gewerkschaft ebenfalls da, und ihre Mitgliedschaft ist wichtig. Die Branchen- und VPT-Versammlungen ermöglichen den nützlichen Austausch mit Kolleg/innen aus anderen Betrieben und so – vielleicht – das Lösen von Problemen.

Mitglieder werben und pflegen

So kam auch VPT-Vizepräsident VPT Ueli Müller zur aktiven Mitarbeit im SEV: Ein Kollege hat ihn mitgenommen an eine Versammlung. Werbung ist nach wie vor wichtig, deshalb muss man die Kolleg/innen immer wieder ansprechen, die Mitglieder dann aber auch pflegen, wenn sie eines individuellen Problems wegen unzufrieden werden. Bei Fragen oder Problemen kann man sich an den Vorstand wenden.

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger berichtete, dass möglicherweise demnächst ein GAV mit Crossrail (im Depot Brig) abgeschlossen werden

kann. Die Werbung der entsprechenden (italienischen) Kolleg/innen läuft an. Die anstehende Erneuerung des GAV SBB wird auch Auswirkungen auf die anderen GAV haben. Weiter orientierte sie über die AZG-Revision (siehe kontakt.sev-Nummern 02/14 und 04/14).

Petition

Auf guten Boden fiel das Anliegen von Laurent Juillerat aus Les Brenets: Er bat um die Unterzeichnung einer Petition zum Erhalt der Linie Le Locle-Les Brenets, mit 4 km Länge und 7 Minuten Fahrzeit. Diese ist infolge der Sparanstrengungen des Bundes von der Schliessung bedroht.

Politische Rundschau

SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz sprach über politische Aktualitäten: Das wichtigste Thema im Bereich des öV war Anfang Jahr sicher die Fabi-Abstimmung. Obwohl das Ja auch Auswirkungen auf den VPT-Bereich hat, ist die Situation in vielen Kantonen aufgrund der schlechten Finanzlage weiterhin schwierig. Dies hat Rückwirkungen auf die GAV, die abgeschlossen werden können. Die Ausgangslage ist also schlecht – und könnte noch schlechter werden.

Über die Mindestlohninitiative wird im Mai abgestimmt. Sie gehört in eine Reihe von Massnahmen zur Verteilungsgerechtigkeit wie die 1:12-Initiative, die Erbschaftssteuer und die Pauschalbesteuerung. Hayoz stellte die geplante Umfrage bezüglich der Qualität der Arbeitsplätze in den Depots vor. Sie soll Anfang April gestartet werden und wird nach Wunsch online oder in Papierform ausfüllbar sein. Basierend auf ihren Ergebnissen soll im Jahr 2015 eine Kampagne gestartet werden.

Mit den Worten «sich gewerkschaftlich organisieren ist eine Notwendigkeit» schloss Branchenpräsident René Tschantz die inhaltsreiche Branchentagung.

Peter Anliker

Lokpersonal überreicht Petition an Cargo-Leitung

Einteilung in der Nähe statt zentral

Gegen 500 Lokführer haben eine Petition unterzeichnet, mit der sie verlangen, dass die operative Lenkung und Einteilung des Lokpersonals von SBB Cargo in der heutigen Form weitergeführt wird.

Eine Delegation von SEV und LPV hat in Basel die Unterschriften an Cargo-Chef Nicolas Perrin übergeben.

«Zentralisierungen dürfen nie auf Kosten des persönlichen Kontaktes und Austausches gehen, die Grundlage für Personalfriedenheit und Sicherung der Produktqualität sind», hielt dabei der für Cargo zuständige Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn fest.

Das Lokpersonal hält in seiner Petition fest, dass das Verschieben der Lokleitung und der «Disposition Lasten» im Jahr 2012 nach Basel schnell

die Grenzen der Zentralisierung aufgezeigt und sich als Fehler erwiesen habe. Das bestehende System habe viele Vorteile. Diese wiegen die eventuellen Einsparungen, die aus einer zentralisierten Steuerung hervorgingen, bei weitem auf.

Nähe bringt viele Vorteile

Als wesentliche Vorteile nennt die Petition: Die Mitarbeiter vor Ort haben vertiefte Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse und kennen die Funktionsweise der örtlichen Teams. Sie können deshalb sehr schnell auf spezielle Erfordernisse reagieren.

Die Tatsache, jeden Mitarbeiter persönlich zu kennen, bringt betreffend der generellen Planung oder im Falle von Änderungen in letzter Minute Vorteile mit sich, unter anderem Wendigkeit und schnelles Reagieren bei Störungen und Unvorhergesehenem.



Auf beiden Seiten freundliches Lächeln: Manuel Avallone, Thomas Giedemann, Urs Kieliger und Philipp Hadorn von SEV und LPV zusammen mit Daniel Eigenmann und Nicolas Perrin (mit Petitionsbögen) von SBB Cargo sowie Blaise Fähndrich vom LPV.

Der Einfluss der geplanten Zentralisierung auf die Personalfriedenheit werde ohne

Zweifel negativ sein, halten die Betroffenen weiter fest. SBB Cargo sicherte den Ge-

werkschaftern eine sorgfältige Prüfung der Anliegen zu.

sev

Luftfahrt

Swiss steigert Ergebnis um 24 %

Die Fluggesellschaft Swiss hat 2013 ein Jahresergebnis (operativer Gewinn) von 264 Mio. Franken erzielt – fast ein Viertel mehr als 2012 (212 Mio.). Möglich gemacht habe dies trotz «schwieriger Marktbedingungen» ihr Kostenoptimierungsprogramm Score, schreibt Swiss.

«Der verschärfte Wettbewerb durch Überkapazitäten, die Währungssituation und das Ölpreinsniveau stellten das Unternehmen auch 2013 vor schwierige Marktbedingungen», heisst es im Communiqué. «Der positive Ergebnistrend ist ein Resultat der zahlreichen Anstrengungen, die wir in den vergangenen Jahren zur Stärkung der

Ergebnisse im Rahmen des Programms Score unternommen haben», wird Swiss-CEO Harry Hohmeister zitiert. «Erfreulich ist insbesondere, dass uns dieses Ergebnis mit einer Gewinnmarge von über 5 Prozent erlaubt, alle Mitarbeitenden des Teams Swiss am Gewinn teilhaben zu lassen.»

Neben einer leichten konjunkturellen Erholung vor allem im vierten Quartal hätten Massnahmen, die im Rahmen des «langfristigen strukturellen Zukunftsprogramms Score» eingeleitet wurden, zunehmend Wirkung gezeigt, schreibt die Swiss. 2012 hätten Score-Projekte 49 Mio. Franken zum Ergebnis beigetragen, und 2013 105 Mio. Insgesamt liefen bisher 230 Score-Projekte. 2013 beförderte Swiss 16,0 Millionen Passagiere: 0,9% mehr als 2012. Insgesamt bot Swiss

3,7% mehr Sitzkilometer an (+6,1% auf Interkontinentalstrecken, -1,1% in Europa). Total wurden 4,7% mehr Sitzkilometer verkauft. Der Sitzladefaktor stieg von 82,9% auf 83,7%. Die Zahl der Flüge sank um 2,9% auf 146 436.

Stellenaufbau

Am 31. Dezember 2013 zählte die Swiss 8250 Mitarbeitende, 2,27% mehr als ein Jahr zuvor (8067). Die Zahl der Vollzeitstellen stieg 2013 von 6790 auf 6956 (+2,44%). «Auch künftig soll der Sicherung von Arbeitsplätzen höchste Priorität zukommen», heisst es in der Medienmitteilung. Für 2014 erwartet Swiss eine leichte Steigerung des Ergebnisses 2013, doch biete die Entwicklung der Währungskurse, der Wirtschaft und der politischen Lage Unsicherheiten. **FI**

KOMMENTAR

Swiss-Glanz droht ganz zu ermannen

Die Swiss kann stolz sein: Ihr finanzielles Ergebnis 2013 lässt sich zeigen. Das Gewinnbeteiligungssystem gemäss dem geltenden GAV lässt auch einen «schönen Batzen» für die Mitarbeitenden springen: 3% des Lohnes, wobei pro Vollzeitjob mindestens 2000 und maximal 4500 Franken fliessen. Glanzvoll könnte sich die Swiss präsentieren, trübten da nicht dunkle Schatten das Bild:

■ Sparprogramme des Mutterkonzerns Lufthansa, ergänzt mit Swiss-Eifer, führen zu Verlagerungen der mit Schweizer Steuergeldern getreteten Arbeitsplätze in Billigländer, zu Kündigungen und Burnouts.

■ Nach erneuter Nullrunde bei den jüngsten Lohnverhandlungen erdreisteten sich die Swiss-Manager zur «patronalen Geste», allen Mitarbeitenden als Weihnachtsgeschenk 500 Franken auszuzahlen – unter Missachtung von GAV und Sozialpartnerschaften, als hätte nicht die Belegschaft selbst dieses Geld erarbeitet.

■ Erst auf mehrfache Intervention von SEV-GATA wurden endlich Lohnnachzahlungen wegen Unterschreitung der im GAV festgelegten Lohnbänder nachbezahlt.

■ Dem Bodenpersonal kündigte die Swiss auf Mitte 2014 den GAV. Ein Affront, nachdem die Gewerkschaften im vergangenen Jahr gar in Kostensenkungsbeiträge im Umfang von gegen 2% eingewilligt hatten.

■ Jetzt präsentiert die Swiss ihr GAV-Sparziel: 3,5 bis 4% Lohn einsparungen durch höhere Wochenarbeitszeit. Echte Sozialpartnerschaft wäre eine «Partnerschaft auf Augenhöhe». Der Tatbeweis muss in den kommenden Monaten erbracht werden, notfalls mit den zwischenzeitlichen Spielregeln eines vertragslosen Zustandes!

Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA und Gewerkschaftssekretär SEV

Unterschiede bei der Umsetzung von Volksinitiativen



Mehr oder weniger Eifer je nach Inhalt und Absender?

Nach dem Ja zur Initiative «Gegen Masseneinwanderung» hat der Bundesrat sofort mit deren Umsetzung begonnen. Die Alpen-Initiative dagegen ist heute, 20 Jahre nach der Annahme durch das Volk, noch immer nicht umgesetzt. Für solche Unterschiede bei der Umsetzung von Volksinitiativen zeigt Verfassungsrechtsspezialist Etienne Grisel, Honorarprofessor der Universität Lausanne, im Interview Verständnis.

■ **kontakt.sev:** Eine Woche nach dem Ja vom 9. Februar zur Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung» hat die Schweiz erklärt, dass sie das Personenfreizügigkeitsabkommen mit Kroatien nicht unterzeichnen wird. Überrascht Sie dieses Tempo bei der Umsetzung dieser Initiative? Kennen Sie weitere ähnliche Beispiele?

Die Geschwindigkeit, mit der der Bundesrat auf die Abstim-

mung vom 9. Februar reagiert hat, indem er – zumindest provisorisch – darauf verzichtet hat, das Personenfreizügigkeitsabkommen mit Kroatien zu unterzeichnen, überrascht nicht. Die angenommene Initiative schreibt eine autonome Steuerung der Einwanderung mittels jährlicher Höchstzahlen und Kontingente vor, und sie verbietet den Abschluss internationaler Abkommen, die diese Regeln nicht einhalten. Die Unterzeichnung des Abkommens zu Kroatien könnte als flagranter Verstoß des neuen Verfassungsartikels 121 a aufgefasst werden. Diesem Vorwurf wollte sich der Bundesrat nicht aussetzen. Der Zufall wollte es, dass sich die Frage zu Kroatien gerade jetzt stellt. In anderen Fällen erschien keine Beeilung nötig. Ebenfalls rasch reagiert hat der Bundesrat aber beispielsweise nach dem Ja zur Zweitwohnungsinitiative am 11. März 2012.

■ **Diesen Initiativtext hat der Bundesrat mit Ausnahmen verwässert, was die Initiant/innen empörte... Und die Alpen-Initiative ist heute noch immer nicht umgesetzt, obwohl das Schweizervolk sie schon vor 20 Jahren annahm. Wird in unserer Demokratie mit ungleichen Ellen gemessen?**

Es wäre übertrieben, zu behaupten, dass die Alpen-Initia-

tive «noch immer nicht umgesetzt» sei. Die Frage, ob eine Initiative umgesetzt wurde, ist oft nicht einfach zu beantworten. Es muss je nach Gegenstand und Tragweite der Volksanliegen differenziert werden. Gewisse Initiativen sind direkt anwendbar und können unmittelbar umgesetzt werden; ein Beispiel dafür ist wohl das Minarett-Verbot. Andere hingegen machen ein Ausführungsgesetz, konkrete Massnahmen und Ausgaben nötig. Die Alpen-Initiative zum Beispiel umfasst zwei Hauptforderungen. Erstens verbietet sie, die Kapazität der Transitstrassen im Alpengebiet zu erhöhen. Dieser Teil der Initiative wurde mit dem Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassen transitverkehr im Alpengebiet

für den Gotthard-Strassentunnel verletzt die Bundesverfassung nicht, sofern die Transitzkapazität nicht erhöht wird. Zudem muss die Schweiz internationale Verpflichtungen im Bereich des internationalen Verkehrs einhalten.

■ **Falls der Bundesrat sein Versprechen, die Transitstrassenkapazität nicht zu erhöhen, tatsächlich einhält und die Leistungsfähigkeit der zwei Röhren nicht gänzlich ausschöpft, droht nach Meinung gewisser Experten aber ein Konflikt mit der EU, der letztlich alle bilateralen Verträge gefährden könnte...**

Unter dem gleichen Blickwinkel betrachtet muss man anerkennen, dass die Schweiz weder die Verpflichtungen, die

würde, das bilaterale Landverkehrsabkommen mit der EU tatsächlich verletzen?

Eine vertiefte Studie ist nötig, um diese Frage optimal zu klären.

■ **Eine weitere Forderung der Alpen-Initiative ist nicht umgesetzt worden, nämlich jene nach der Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene in neun Jahren nach Annahme der Initiative...**

Die Umsetzung dieser zweiten Forderung stösst auf immense Schwierigkeiten, insbesondere finanzieller und technischer Art, aber auch in juristischer Hinsicht, da das internationale Recht den freien Transit und die freie Wahl des Transportmittels garantiert.

■ **Gibt es weitere Beispiele von Initiativtexten, die bereits vor einiger Zeit angenommen wurden, aber noch nicht umgesetzt sind?**

Es gibt weitere Beispiele von Initiativtexten, die vom Volk angenommen wurden und die nicht oder nicht vollständig umgesetzt wurden, oder jedenfalls nicht sofort. So fand das Prinzip einer Mutterschaftsversicherung 1945 Eingang in die Verfassung, doch dauerte es über ein halbes Jahrhundert, bis diese Sozialversicherung eingeführt wurde. Oder zu der 2010 ange-

«Die Alpen-Initiative verbietet, die Kapazität der Transitstrassen im Alpengebiet zu erhöhen. Dieser Teil der Initiative wurde mit dem Bundesgesetz vom 17. Juni 1994 über den Strassen transitverkehr im Alpengebiet sofort umgesetzt.»

sofort umgesetzt. Dieses Verbot ist insgesamt betrachtet gut eingehalten worden ...

■ **Der Bundesrat will nun aber eine zweite Strassenröhre durch den Gotthard bauen. Missachtet er damit nicht den Volkswillen?**

Der Bau einer zweiten Röhre

sie gegenüber der EU eingegangen ist, noch die Pflichten, die ihr das allgemeine internationale Recht auferlegt, missachten darf. Das ist so auch in der Fachliteratur nachzulesen.

■ **Wenn ich Sie richtig verstehe, würde eine zweite Röhre, die nur zu 50% genutzt**

BIO

Etienne Grisel (69) wurde in Neuenburg geboren. Er promovierte 1968 an der Universität Lausanne als Doktor der Rechtswissenschaft, erlangte 1969 in Harvard sein Diplom als Master of Laws und 1971 sein Waadtländer Anwaltspatent. Seit 2009 ist Etienne Grisel Honorarprofessor der Universität Lausanne, wo er von 1978 bis 2009 als Ordinarius öffentliches Recht lehrte. 1973 war er auch Mitgründer des Centre de droit public, dem er danach bis 2009 als Kodirektor vorstand. Der Bund (Bundesrat, Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, parlamentarische Kommissionen) und die Kantone zogen und ziehen ihn immer wieder als Experten bei, sei es für Verfassungsrevisionen oder für die Ausarbeitung von Gesetzen.



Verfassungsrechtsspezialist Etienne Grisel – hier bei einem Interview im Westschweizer Fernsehen – ist nicht der Meinung, dass der Bundesrat bei der Umsetzung der SVP-Initiative «Gegen Masseneinwanderung» übertriebenen Eifer an den Tag legt.

nommenen Initiative für die Rückschaffung krimineller Ausländer gibt es bisher kein Ausführungsgesetz, und das Bundesgericht hat sich geweigert, sie als direkt anwendbar zu interpretieren, indem es eine Rückschaffung verhinderte, die von der Initiative offensichtlich verlangt worden wäre.

■ **Gewisse Initiativen scheinen nur schwer umsetzbar zu sein, wie eben die Rückschaffungs- oder die Alpen-Initiative. Zugleich werden immer mehr Volksinitiativen eingereicht. Was halten Sie davon, die Gültigkeit von Initiativen strenger zu prüfen, bevor die Unterschriftensammlung lanciert wird?**

Bei gewissen Initiativen stellen sich bei der Umsetzung ernsthafte Probleme. Wie ernst diese sind und wie weit sie rei-

rens ab, das vom Stimmvolk angenommen wurde. In gewissen Fällen muss eine komplexe Ausführungsgesetzgebung erarbeitet werden wie beispielsweise für die Initiative «gegen die Abzockerei». In anderen Fällen ist die strikte Umsetzung einer Initiative aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte heikel. Trotzdem werden immer mehr Initiativen ergriffen: Zwischen 1891 und 2000 waren es 130 und seither 60. Zugleich ist der Anteil der angenommenen Initiativen gestiegen: Bis 2000 waren es 10%, seither 15%. Eine strengere Prüfung der Gültigkeit der Initiativen widerspricht unserem Verständnis der direkten Demokratie, die eben gerade die Freiheit garantiert, Vorschläge zu machen und sie dem Volk zur Abstim-

mschränkt, wenn die Gültigkeit vor der Unterschriftensammlung geprüft würde. Die Gültigkeitsprüfung findet daher seit jeher erst nach der Einreichung der Initiativen statt und hält sich an das Prinzip «in dubio pro populo», im Zweifel für das Volk. Das Initiativrecht wird nur durch wenige formelle Regeln (Einheit der Materie und der Form) und eine kleine Zahl zwingender internationaler Normen (zum Beispiel Verbot des Genozids und der Folter) eingeschränkt. Daher werden nur ganz wenige Initiativen für ungültig erklärt. Eine strengere Praxis wäre nicht wünschbar.

■ **Warum?**

Es wäre nicht zweckmässig, das Initiativrecht stärker zu reglementieren als heute. Übrigens sind bisher alle Versuche in diese Richtung gescheitert. Die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes hängen offensichtlich sehr an der Volksinitiative, diese ist ein wesentlicher Pfeiler unseres politischen Systems. Die Beschränkung der Initiative auf die Verfassungsebene stellt bereits eine wesentliche Ein-

mschränkung dar, da zu einem Initiativtext stets noch ein Ausführungsgesetz formuliert werden muss. Dies stellt einen Kompromiss dar. In den Kantonen geht das Initiativrecht viel weiter.

■ **Die Staatspolitische Kommission des Ständerats hat soeben darauf verzichtet, die Ecopop-Initiative «Stopp der Übervölkerung» für ungültig zu erklären, und wollte ihr keinen Gegenvorschlag gegenüberstellen. Wie denken Sie darüber?**

Es gab Zweifel an der Gültigkeit der Ecopop-Initiative, weil sie möglicherweise das Prinzip

■ **Welches Gremium müsste Ihrer Meinung nach eine Ungültigkeitserklärung vornehmen, und nach welchen Kriterien?**

Falls für die Gültigkeit der Initiativen zusätzliche und strengere Bedingungen eingeführt würden, wäre es angebracht, für die Prüfung der Gültigkeit der Initiativtexte ein spezielles Gremium zu schaffen. Die Bundesversammlung wäre dafür nicht die geeignet, weil sie sich aus Politiker/innen zusammensetzt, von denen man annehmen muss, dass für sie politische Überlegungen im Vordergrund stehen. Insbesondere ist zu bedenken, dass die Beurteilung, ob eine Initiative

«Es wäre nicht zweckmässig, das Initiativrecht stärker zu reglementieren als heute.»

der Einheit der Materie verletzen könnte. Doch in Anbetracht der üblichen Praxis unserer Behörden ist diese Initiative zweifellos gültig. Was die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags betrifft, sind die Eidgenössischen Räte völlig frei, dies zu tun oder zu lassen. Dies ist eine rein politische Frage.

mit dieser oder jener Bestimmung des internationalen Rechts vereinbar ist, eine schwierige Aufgabe ist, die nur spezialisierte Richter seriös und objektiv wahrnehmen könnten. Es bräuchte zudem ein rechtliches Verfahren, das die Rechte der einen wie der andern garantieren würde.

Vivian Bologna/Fi

«Das Prinzip einer Mutterschaftsversicherung fand 1945 Eingang in die Verfassung, doch dauerte es über ein halbes Jahrhundert, bis diese Sozialversicherung eingeführt wurde.»

chen, hängt natürlich vom Gegenstand des Volksbegeh-

mung vorzulegen. Diese Freiheit würde allzu stark einge-

Neues Aussehen und neue Technik auf www.sev-online.ch

SEV passt sich im Internet an

Ob am Computer daheim, auf dem Tablet oder dem Smartphone: Die neue SEV-Webseite ist immer gut lesbar – dank neuer Technik.

Optisch aufgefrischt und technisch auf dem neusten Stand präsentiert sich seit dieser Woche www.sev-online.ch, die Webseite des SEV.

Die wichtigste Neuerung ist unsichtbar: Die Seite passt sich automatisch dem Gerät an, auf dem sie aufgerufen wird. Im «Fachdeutsch» nennt sich diese Technik «responsive design» und ist zukunftsweisend, da generell davon auszugehen ist, dass sich mobile Anwendungen in den nächsten Jahren weiter ausbreiten.



Optisch und technisch aufgefrischt: die Webseite des SEV.

Inhaltlich ändert sich im ersten Moment wenig an der SEV-Webseite; aus Aktualitätsgründen werden neu Artikel aus *kontakt.sev* bereits im Internet veröffentlicht, bevor die gedruckte Zeitung erscheint. Im

Verlauf des Jahres ist ein Ausbau der Inhalte vorgesehen. Der Aufbau der Seite ist stärker als bisher darauf ausgerichtet, Interessierten den Beitritt zum SEV zu erleichtern. Gefördert soll auch die Interaktion wer-

den; zahlreiche Seiten lassen neuerdings Kommentare der Leserinnen und Leser zu; diese werden aus rechtlichen Gründen vor der Aufschaltung von der Redaktion geprüft und wenn nötig redigiert.

Nutzen für Mitglieder

Eine wesentliche Neuerung ist, dass die Seite nicht mehr vollständig frei zugänglich ist: Zahlreiche Inhalte mit einem direkten Mehrwert für Mitglieder sind nur noch für diese erreichbar. Mitglieder können sich mit ihrer Mitgliedsnummer (auf dem Ausweis oder jeweils im Adressfeld von *kontakt.sev* zu finden) und ihrem Geburtsdatum anmelden und danach, wie auf vielen Webseiten üblich, ein persönliches Login erstellen.

Vorerst finden sich im Mitgliederbereich Artikel vom «Link zum Recht», die aktuellen SEV-Infos sowie Informationen zur aktuellen Werbekampagne «via sev».

Im offenen Bereich finden sich weiterhin Medienmitteilungen, Zeitungsartikel und natürlich die Agenda als Überblick über die Aktivitäten des SEV, seiner Unterverbände und Sektionen.

App für Android

Für alle Geräte, die mit Android funktionieren, führt der untenstehende QR-Code zu einer App, mit der sich die SEV-Webseite auf einen Fingerdruck aufrufen lässt.



pmo

Zweite Gotthardröhre hat im Ständerat gute Chancen

Gefährlicher Vorentscheid

Der Ständerat ist letzten Donnerstag mit 25 zu 16 Stimmen auf die bundesrätliche Vorlage für eine zweite Strassenröhre am Gotthard eingetreten. Diesen Donnerstag berät er weiter.

Weil der bestehende, einröhrige Strassentunnel saniert werden muss, will der Bundesrat eine zweite Röhre bauen, damit dieser während der Sanierung den Verkehr durch die Alpen weiter ermöglicht. Danach werde in jeder Röhre nur eine Spur befahren und die andere als Pannestreifen benutzt, beteuerte Verkehrsministerin Doris Leuthard. Es handle sich um eine reine «Sanierungsvorlage», welche die Kapazität des Tunnels gleich belasse. Artikel 84 der Bundesverfassung, der vor 20 Jahren mit der Alpen-Initiative angenommen wurde und eine Erhöhung der Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet verbietet, werde eingehalten. Das sei ein Etikettenschwindel und blauäugig, betonten die Gegner, zu denen neben grünen und linken Volksvertreter/innen auch solche aus der Zentralschweiz zählten. Unter dem Druck

der Strasse würden früher oder später beide Spuren freigegeben. Die Autofahrer im Stau würden kaum verstehen, warum ein voll ausgebauter Tunnel nur zur Hälfte geöffnet bleibe, sagte etwa Markus Stadler (GLP/UR).

Zudem würde die Schweiz mit dem Tunnelausbau für die EU erpressbar, warnte Claude Janiak (SP/BL). Das Landverkehrsabkommen verbiete eine mengenmässige Beschränkung der Transittfahrten. Genau das stelle die Sperrung von zwei Fahrspuren aber dar. Leuthard beschwichigte, dass die EU das Vorgehen für vereinbar mit dem Abkommen halte. Das habe ihr der EU-Verkehrskommissar schriftlich bestätigt.

Die doppelt so hohen Kosten der Variante mit zweiter Röhre (2,8 Mia.) rechtfertigte Leuthard damit, dass diese nachhaltiger sei als Verlagerampen, die wieder zurückgebaut werden müssten. Konrad Graber (CVP/LU) dagegen sah in der teureren Variante «ein Missverhältnis von eingesetzten Mitteln und erzielter Wirkung». Er war nicht der Einzige, der befürchtete, dass wegen des Baus der zweiten Gotthard-Röhre viel dringendere Strassenprojekte auf die lange Bank geschoben würden.

sda/Fi

thurbo
Die Regionalbahn.

Die Thurbo AG ist die innovative Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 430 Mitarbeitenden. Schlanke Strukturen und kurze Entscheidungswege gehören zu unseren Stärken. 320 Lokführende bringen unsere Kunden sicher und komfortabel zu ihrem Ziel.

Für unsere Standorte in der Ostschweiz suchen wir ab sofort oder nach Vereinbarung

ausgebildete Lokomotivführer(innen)

Ihre Aufgaben

Sie führen mit unseren neuen, modernen Gelenktriebwagen Regionalzüge durch die Ostschweiz.

Ihr Profil

Sie sind Lokomotivführer(in) Kategorie B (vormals D) Normalspur und vorzugsweise mit P-Modul. Hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft, Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein zählen zu Ihren Stärken. Ferner haben Sie Freude am Umgang mit Menschen.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen fortschrittliche Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem dynamischen Unternehmen.

Unser Kontakt

Urs Sennhauser, Leiter Lokpersonal, Tel. 051 223 49 45
Mirjam Moos Kolb, Personalassistentin, Tel. 051 223 49 85

Wir freuen uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen.

(inkl. Kopie des BAV-Ausweises, Motivationsschreiben, Lebenslauf, Zeugniskopien und gewünschtem Standort)

Thurbo AG, Personalabteilung
Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

www.thurbo.ch
www.facebook.com/thurbo.ch

SBB CFF FFS

SEV-Leute im Nationalrat: Zwischenbericht aus der Frühlingsession

Fanzüge – wie weiter?

Am 12. März hat die Mehrheit des Nationalrates beschlossen, die Revision des Personenbeförderungsgesetzes bezüglich der Fantransporte bei Sportveranstaltungen an den Bundesrat zurückzuweisen.



Für den einen Teil der Nationalrät/innen geht die Revision zu weit.

Der andere Teil sieht Handlungsbedarf, damit Gewaltausschreitungen im Umfeld von Sportveranstaltungen eingedämmt und damit Reisende, Zugpersonal und der Betrieb besser geschützt werden können.

Aus Sicht des von Gewaltausschreitungen betroffenen Personals des öffentlichen Verkehrs bestehen Probleme bei der Beförderung von Fans, und diese müssen jetzt angegangen werden. Dafür habe ich mich in der Debatte eingesetzt. Mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes will der



Der erste Fanzug unter gemeinsamer Verantwortung der Fanarbeit Bern, der YB-Fan-Dachorganisationen und der SBB erreicht am 11. September 2011 von Lausanne her die Bundeshauptstadt.

Bundesrat die Sicherheit bei Fantransporten im Zusammenhang mit Sportveranstaltungen erhöhen. Vorgesehen ist eine Lockerung der Beförderungspflicht. Der Transport von Fans zu Auswärtsspielen bedeutet für den öffentlichen Verkehr eine grosse Herausforderung. Vor allem in Extrazügen, welche die SBB für Fantransporte einsetzt, kommt es immer wieder zu Zwischenfällen. Diese gefährden die Sicherheit der Fahrgäste sowie des Bahnpersonals und schaden dem Image des Fussballs bzw. des Sports generell.

Die Revision hat drei wesentliche Ziele:

■ Die heutigen Charterverträge sollen bei risikoreichen Spielen zum Standard werden.

■ Reisende, Zugpersonal, Fans und Betrieb können besser geschützt werden. Das erhöht die Sicherheit für alle Beteiligten.

■ Die Lockerung der Transportbeförderungspflicht soll auf ein Minimum beschränkt werden und muss verhältnismässig sein.

Nach der Rückweisung im Nationalrat ist jetzt der Ständerat am Ball. SEV-intern werden wir

nun diskutieren, welche Lösungsansätze wir sehen und wie dabei das öV-Personal ziel führend einbezogen werden kann. Ziel muss sein, dass Sportinteressierte, Fans und insbesondere Familien mit Kindern alle Fussballspiele besuchen können, ohne befürchten zu müssen, mit Gewalt konfrontiert zu werden. Auch die Sicherheit des Lok- und Zugpersonals sowie der Sicherheitsleute geniesst höchste Priorität und muss gewährleistet werden können.

Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP/SG und Gewerkschaftssekretärin SEV

Muss das Gesundheitswesen krank bleiben?

Dank medizinischem Fortschritt haben wir heute zahlreiche Krankheiten einigermaßen im Griff. Heilung kann erzielt oder zumindest der Krankheitsverlauf verzögert werden. Nur schon eine erfolgreiche Symptom- und Schmerzbehandlung kann die Lebensqualität Betroffener massiv verbessern. Wenn wir auch weder «Schöpfer spielen» sollen noch können, möchte doch kaum jemand auf medizinische Errungenschaften im Kampf gegen Krankheiten verzichten. Das ist verständlich und auch richtig so.

Mit dem Ausbau der Möglichkeiten steigen die Kosten. Unser nach Geschlecht und Alter risikoorientiertes Kopfprämienensystem führt zu finanziellen Belastungen, die kaum noch

zu tragen sind. Als Gewerkschaften kämpfen wir bei den Lohnverhandlungen regelmässig darum, dass nebst der Teuerung auch die steigenden Prämienkosten mit höherem Lohn wettgemacht werden. Wir wissen, wie oft wir dabei bei den Arbeitgebern schon auf Granit gestossen sind.

Die unterschiedlichen Prämien bei verschiedenen Anbietern für das genau gleiche, durch den Bundesrat definierte Leistungspaket im Krankenversicherungsgesetz (KVG) sind stossend. Die behördliche



Nationalratsdebatte zur Einheitskasse am 5. März.

Empfehlung, jährlich das günstigste Angebot auszuloten und entsprechend den Versicherer zu wechseln, stellt faktisch eine Kapitulation des Staates vor der Macht der Versicherer dar. Dieser lächerliche neoliberale Scheinwettbewerb mit unnötiger Bürokratie und Telefonbelastung hat sich nicht bewährt. Die «Initiative für eine öffentliche Krankenkasse»

räumt damit auf: In Anlehnung an das Erfolgsmodell «Suva» soll eine einheitliche nationale öffentlich-rechtliche Einrichtung die Versicherungsleistungen erbringen. Die Mitwirkung der Betroffenen wäre gesichert, und regionale Unterschiede würden berücksichtigt.

Dass das Parlament die Initiative, die auch den Stempel der Gewerkschaften trägt, im Verhältnis 2:1 abgelehnt hat, zeigt den ungezügelt Einfluss der Versicherer in der Politik. Voraussichtlich im Herbst können die Stimmberechtigten diesen durch Annahme der Initiative die gelbe Karte zeigen und damit auch den Service public stärken.

Philipp Hadorn, Nationalrat SP/SG und Gewerkschaftssekretär SEV

NEWS

Witwe eines Asbestopfers erhält Recht

■ Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) hat die Schweiz zu Genugtuungszahlungen an die Witwe und die beiden Töchter eines an Asbestfolgen Verstorbenen verurteilt. Der Mann hatte 1965 bis 1978 beruflich Kontakt mit Asbest. Im Mai 2004 wurde bei ihm Krebs diagnostiziert, eineinhalb Jahre später starb er. Das Versicherungsgericht des Kantons Aargau und das Bundesgericht wissen die Genugtuungsforderung der Anhörigen mit Hinweis auf die zehnjährige Verjährungsfrist im Verantwortlichkeitsgesetz ab. Die Frau hätte spätestens 1988 klagen müssen, 16 Jahre vor der Krebsdiagnose! Dies kritisierte der EGMR als unmögliche Forderung. «Die Chancen von Asbest-Opfern, Schadenersatz oder Genugtuung zu erhalten, sind mit dem Urteil aus Strassburg gestiegen», sagt Schadensanwalt Martin Hablützel. Er erwartet nun Klagen gegen Firmen wie Eternit, SBB, BLS oder ABB. Der Bundesrat beantragte dem Parlament im November in einer Botschaft, die Verjährungsfrist für Personenschäden, wozu auch Asbest-Schäden gehören, auf 30 Jahre zu verlängern. **sda**

MOB-Personal steht hinter Gleismonteuren

■ Beim Personal der Montreux-Berner Oberland-Bahn MOB sind für die bessere Einreihung der Gleismonteure 162 Petitionsunterschriften zusammengekommen. Diese wurden am 12. März vom Präsidenten der VPT-Sektion MOB, Daniel Monod, und den SEV-Gewerkschaftssekretären Baptiste Morier und Olivier Barraud an den Direktor und den Verwaltungsratspräsidenten der MOB übergeben. Bei dem Treffen sagte die Direktion, sie habe die Löhne von 11 der 30 Betroffenen schon um jährlich insgesamt 17 000 Franken angehoben. Für den SEV ist dies ein Schritt in die richtige Richtung, doch fordert er als nachhaltige Lösung, dass die Monteure der Lohnklassen 1 bis 3 alle zwei Jahre automatisch in die nächsthöhere Klasse befördert werden.

Der Bus hat eine grosse Zukunft

«Trennt die Verkehrsteilnehmer!»

Ueli Müller, Buschauffeur, Vizepräsident VPT



Viele Busnetze brauchen eine Aufwertung

In den Schweizer Städten und Agglomerationen gibt es viel mehr Buslinien als Trams. Ihr Ausbau erfolgt aber oft nur punktuell und pragmatisch. Verkehrsfachleute fordern jetzt einen erhöhten Standard. Dieser drängt sich auch auf, weil die kommerzielle Geschwindigkeit abnimmt.

Eine Umfrage von *kontakt.sev* bei den städtischen Verkehrsunternehmen zeigt es: Die Busse in den Städten und Agglomerationen werden im Mittel langsamer. Die fahrplanmässige Geschwindigkeit habe in den letzten Jahren «um einige Kilometer pro Stunde abgenommen», bestätigt Valérie Maire, Mediensprecherin der Lausanner Verkehrsbetriebe TL. Grund sei die Verkehrszunahme auf einzelnen Achsen.

Ähnlich die Befunde aus Winterthur und Zürich: «Wir werden tendenziell langsamer», sagt die Mediensprecherin der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, Daniela Tobler. Auch hier gab das Verkehrswachstum den Ausschlag und zudem die «Rückeroberung der Verkehrsflächen für den Langsamverkehr».

Da das Tram insgesamt über mehr Eigentrasse verfügt und bei Fussgängerübergängen Vorfahrt hat, scheint es weniger stark betroffen zu sein. Dennoch wird es von der Entwicklung nicht verschont. In Zürich zum Beispiel ist das Durchschnittstempo der Trams in den letzten zwanzig Jahren von 17 auf 16 km/h gesunken.

Bedenklich und teuer

Für den öffentlichen Verkehr ist das keine gute Sache. Mit

dem Tempo sinkt oft auch die Fahrplanzuverlässigkeit. In den Stosszeiten, wenn besonders viele Leute an den Haltestellen warten, bleiben die Busse im Stau stecken. Die Geschwindigkeit ist ein zentraler Erfolgsfaktor von Bus und Tram. Sie spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle, und sie wirkt sich ausserdem auf die Kosten aus: Je langsamer die Busse unterwegs sind, desto mehr Personal und Fahrzeuge sind fürs gleiche Angebot nötig. Das Bummeltempo kommt die Verkehrsbetriebe und die Städte, die sie mitfinanzieren, teuer zu stehen.

Die Fahrplangeschwindigkeiten, die die Busse heute in den Schweizer Städten fahren, liegen meist klar unter 20 km/h. So erreicht Bernmobil auf den Hauptlinien tagsüber ausserhalb der Rushhour eine mittlere Geschwindigkeit von 17,9 km/h. In Lausanne kommt die stark frequentierte Linie 9 (Lutry-Prilly) in den Spitzenzeiten mit 15 km/h voran, während es am Abend immerhin 20 km/h sind.

Bekannte Massnahmen

Viele Massnahmen, mit denen die Fahrzeiten beschleunigt werden können, sind bekannt. Sie wurden und werden auch umgesetzt, sofern es die Verhältnisse und die Finanzen zu-

lassen. Als wichtigste gelten reservierte Spuren, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bei Lichtsignalanlagen, aber auch die Anordnung der Haltestellen auf der Fahrbahn statt in Buchten: Für den Bus ist es ungünstig, wenn er an allen Halten vom Privatverkehr überholt wird und beim Losfahren zuwarten muss. So rutscht er in der Kolonne nach hinten. (Ab und zu sind aber auch Buchten nötig, damit der Bus einen allfälligen Vorrang auf den

Fahrplan kompensieren kann.) Schliesslich

bleiben die Vorkehrungen an den Fahrzeugen selber. Niederflur und zusätzliche Türen erleichtern das schnelle Ein- und Aussteigen der Fahrgäste. Das ist umso wichtiger, weil die Passagierzahlen bei den meisten Unternehmen zunehmen – und damit die Umsteigezeiten: «Wir sind in gewisser Weise Opfer unseres Erfolgs», bestätigt Thomas Niederöst, Direktor von Stadtbus Winterthur.

Thomas Ledergerber, Leiter Netzmanagement von Bernmobil, nennt eine weitere Möglichkeit zum Zeitgewinn: die Erhöhung des Haltestellenabstands. Im städtischen Bereich betrage dieser idealerweise

400 bis 500 Meter. Auf dem Bernmobilnetz sei er aber manchmal kürzer. Allerdings, so schränkt Ledergerber gleich ein, «ist es enorm schwierig, Haltestellen aufzuheben». Als Bernmobil das kürzlich in einem Fall versuchte, «gab es einen Entrüstungssturm».

Politische Hürden

Andere Massnahmen stossen im politischen Alltag ebenfalls auf Widerstand. Für reservierte Busspuren muss in den engen

«Es gibt nicht nur die Schiene, wir müssen auch beim Bus einen grossen Schritt machen.»

Ulrich Weidmann, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich

innerstädtischen Verhältnissen der Individualverkehr Platz abtreten, was Einsprachen der Automobilverbände provoziert. Ähnliches gilt für die öV-Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen. Sie stehen in Konkurrenz zu den Ansprüchen der übrigen Verkehrsteilnehmer, seien es die Automobilisten, Velofahrerinnen oder Fussgänger: «Das geht immer zulasten von jemand anderem», sagt Ledergerber.

Der ETH-Professor Ulrich Weidmann, Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), hat festgestellt, «dass die öV-Priorisierung nicht mehr so stark wirkt wie einst.»

Zumal in Winterthur bestehe noch Optimierungspotenzial, ist Thomas Niederöst überzeugt. Als eine geeignete Massnahme nennt er die Verlagerung der Staus mittels Lichtsignalanlagen an Stellen, an denen es möglich sei, Busspuren zu schaffen: «Dort können wir den Stau dann gewissermassen umfahren.»

Weidmann macht einen anderen Vorschlag vor allem für den Agglomerationsbereich ausserhalb der Zentren, wo Busspuren oft ebenfalls sinnvoll seien. Sie könnten hier bei vorhandener Doppelspur dynamisch ausgestaltet und mit Signalen nur dann reserviert werden, wenn der Bus tatsächlich vorfährt.

Planen wie beim Tram

Weidmann erachtet die Verbesserung des Busangebots als vordringlich. «Es gibt nicht nur die Schiene, wir müssen auch beim Bus einen grossen Schritt machen.» Den Schlüssel zum Erfolg ortet er weniger bei den Fahrzeugen und der Antriebstechnik als auf Seiten der Infrastruktur. Weidmann spricht sich dafür aus, bei der Planung von stark belasteten Buslinien die Denkweise der Tramprojekte zu übernehmen



Zukunft in Lausanne: Skizze der neuen Busachse Pully-Lutry, ein Element des Projekts «axes forts».

und sie nicht wie bisher als «Restmenge» zu behandeln. «Ein Bus ist ebenfalls ein System, das auf dem ganzen Korridor eine passende Infrastruktur benötigt.»

Nebst reservierten Spuren sei die Gestaltung der Haltestellen besonders an den Umsteigepunkten entscheidend. Heute platziert man sie oft einfach dort, wo es gerade praktisch sei. In Zukunft gehe es darum, sie von den Bedürfnissen der Fahrgäste und vom Bus her neu zu gestalten: «Den flexibleren Individualverkehr kann man darum herum anordnen.»

Lausanne in der Pionierrolle

Solche Systeme entsprechen dem, was die Fachleute als «Bus mit hohem Angebotsniveau» bezeichnen. In der Schweiz betätigt sich die Agglomeration Lausanne als Vorreiterin in dieser Sache. In ihrem «Réseau des axes forts» (Netz der Hauptlinien), das ab 2018 in Betrieb geht, sind drei Buslinien «à haut niveau de service» (BHNS) vorgesehen. Dank Eigentrasse und absoluter Vorfahrt an den Kreuzungen sollen die Zuverlässigkeit

und die kommerzielle Geschwindigkeit erhöht werden. Angestrebt sind 18 km/h, was gegenüber dem heutigen Tempo von manchmal bloss 10 km/h ein beträchtlicher Fortschritt wäre. Eine gute Frequenz, Doppelgelenkbusse mit einer Kapazität von 150 Passagieren und Niederflureinstieg sind weitere Merkmale der BHNS-Linien.

Schrittweise zum Tram?

Doch setzt man auf solchen Achsen nicht besser gleich aufs Tram, das 250 Fahrgäste fasst? Laut Ulrich Weidmann gibt es keine feste Regel, ab welchem Passagieraufkommen sich das Tram rechtfertigt. Bei einem Takt des Trams zwischen fünf und zehn Minuten brauche es in den am stärksten frequentierten Abschnitten jedenfalls eine sehr gute Auslastung, für die der Bus alle 2 bis 3 Minuten verkehren müsste. Zusätzlich spielten aber auch städtebauliche Überlegungen eine Rolle: Wenn das Tram dank dem «Schienenbonus» dazu dient, ein Gebiet aufzuwerten und zu entwickeln.

Mehrere mittelgrosse Schweizer Städte überlegen sich, das Tram oder eine Stadtbahn einzuführen, darunter Biel, Luzern und Winterthur. Weidmann erachtet ein schrittweises Vorgehen als pragmatischen Ausweg aus den Grundsatzdiskussionen: Es bestehe die Möglichkeit, eine Verkehrsachse «verkehrsmittelneutral» freizuhalten und auszubauen: Zuerst für den Bus, mit der Möglichkeit zu einem späteren Zeitpunkt aufs Tram umzustellen, wenn sich die Passagierzahl entsprechend entwickle.

Nideröst beurteilt solche «Investitionen auf Vorrat» allerdings mit Skepsis. Der Zeitraum, bis sie einen Nutzen generieren könnten, sei lang: «Vor 2035 ist das Tram für Winterthur nicht erhältlich», ist er überzeugt. Entsprechend müssten die Businfrastrukturen erst mal so ausgebaut werden, dass sie die nächsten 25 Jahre überdauern: «Dank der langen Fahrzeuge ist der Sprung zum Tram nicht mehr so gross wie früher.»

Peter Krebs

Mehr zum Thema auf Seite 12

So sieht es das Personal

■ **kontakt.sev: Wie erleben Busfahrerinnen und Busfahrer die Entwicklung der Fahrgeschwindigkeit?**

Ueli Müller: Die Spitzenzeiten der Pendlerströme werden seit Jahrzehnten länger; in diesen Phasen komme ich mit dem Linienbus an der Endhaltestelle schon zu spät an, statt noch 5 Minuten «Gesundheitspause» zu haben.

■ **Welches sind die Einflüsse, die am stärksten bremsen?**

Kreisel kann man nur sehr langsam befahren. Enge Quartierstrassen lassen jeden Linienbus «schneggeln». Und mit dem Bus Velos zu überholen, scheidet oft am fehlenden Platz.

■ **Welche Massnahmen drängen sich aus Sicht des Personals auf?**

Die Fahrpläne müssen dem Bedürfnis des Personals angepasst und nicht nur nach

theoretischen Berechnungen festgelegt werden.

■ **Systematisch gebaute Busnetze als Alternative zum Tram: Hat das Zukunft?**

Eindeutig: Trennt die Verkehrsteilnehmer! Reserviert kleine Strassen für die Velos und den Zubringerverkehr. Führt die Buslinien über Hauptverkehrsachsen auf Busspuren mit Priorisierung der Lichtsignalanlagen. Trennt auf Bahnhofplätzen und vor Einkaufszentren die Fussgänger und den Rest des Verkehrs voneinander, indem entweder die Haltestellen oder aber der Verkehr unterirdisch geführt wird. Mit diesen Massnahmen haben die Velos ihren Raum, die Busse können zügig fahren, und die Fussgänger fühlen sich auf den grossen Haltestellen wohl.

Ueli Müller ist Vizepräsident des VPT und vertritt im Zentralvorstand die Branche Bus; er arbeitet als Buschauffeur in Thun.

Busse mit eigenen Trassen und gutem Fahrplan lösen Verkehrsprobleme in Wachstumsregionen

Curitiba als Vorbild für die Schweiz?

Dank eines effizienten Systems benützen in der brasilianischen Millionenstadt Curitiba überdurchschnittlich viele Leute den Bus. Trotz der sehr unterschiedlichen Ausgangslage kann die Schweiz davon lernen.

Die brasilianische Millionenstadt Curitiba hat unter Verkehrsspezialisten einen guten Ruf. Sie hat in den 1970er-Jahren ein neuartiges Bussystem eingeführt, das für die Passagiere einen enormen Fortschritt darstellte. Sie waren sich an notorisch überfüllte Fahrzeuge gewöhnt, die sich im überbordenden Privatverkehr ihren Weg suchen mussten. Als 1974 die ersten zwanzig Kilometer eröffnet wurden, lernten sie eine Schnellbusachse kennen, auf der Doppelgelenkfahrzeuge über eigene Strassen fuhren und sich in kurzen Taktabständen folgten. Der Billetverkauf war einfach, der Einstieg erfolgte ebenerdig von einheitlich gestalteten überdachten Haltestellen aus.

Hoher öV-Anteil

Parallel zum Schnellbus schuf Curitiba Fussgängerzonen und Radwege. «Die Stadt führt nicht zuletzt deshalb heute regelmässig die Rangliste bezüglich der Lebensqualität in Südamerika an und ist zum



Doppelgelenkbus auf eigenem Trasse mit genau definierten Haltestellen in Curitiba.

Pilgerort von Verkehrsexperten aus aller Welt geworden», schreibt David Sorg in seiner Masterarbeit über die Bus Rapid Transitsysteme, die 2012 mit dem Prix Litra ausgezeichnet wurden. Die brasilianische 2,2-Millionenstadt hat innert zwanzig Jahren ihr Busangebot vervielfacht. Der öV-Anteil am Gesamtverkehr liegt weit über jenem von vergleichbaren Städten in Südamerika – und die Bewohner bezahlen für ihre Transportbedürfnisse erst noch weniger als anderswo. Unter der Abkürzung BRT (für Bus Rapid Transit) ist das Vorbild von Curitiba inzwischen

zum Exportschlager geworden. Im Jahr 2011 wurden bereits mehr als 120 Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs als BRT bezeichnet, wobei nicht alle «mit der gleichen Entschlossenheit und Gründlichkeit» ans Werk gingen, wie Sorg schreibt. In vielen Städten der Dritten Welt hätten diese Systeme aber «oft nur schlecht funktionierende Verkehrssysteme abgelöst und daher auch enorme Verbesserungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Reisegeschwindigkeit, Umweltauswirkungen und Image des öV ermöglicht», lautet sein Fazit.

Grosse Städte wie Bogotá, Jakarta oder Istanbul setzen auf BRT-Systeme. Ihr Vorteil: Sie lassen sich relativ rasch realisieren und kommen mit Investitionskosten aus, die deutlich unter jenen für eine Stadtbahn oder eine U-Bahn liegen. Curitiba hat seine Busachsen ursprünglich an Stelle einer Metro gebaut, die ein Vielfaches gekostet hätte.

Konsequente Aufwertung als Modell

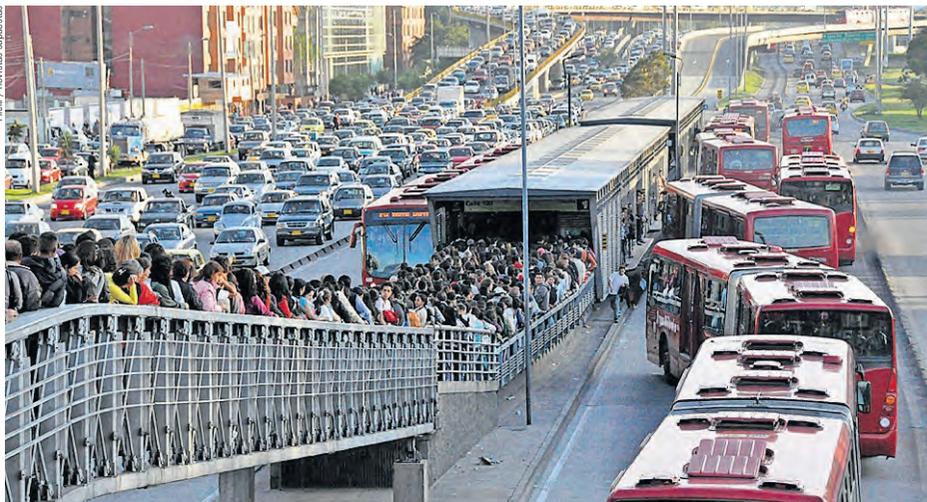
Laut David lässt sich das Modell allerdings nicht ohne Weiteres auf schweizerische Verhältnisse übertragen. BRT-Systeme seien lediglich für «eine schmale Nische zwischen konventionellen Bussystemen und Schienenverkehrssystemen» angezeigt. Zu tun hat das vor allem mit dem höheren Lohnniveau in der Schweiz und in Europa. Deshalb sind schienengebundene Fahrzeuge, die ein grösseres Fassungsvermögen haben und entsprechend mit weniger Fahrpersonal auskommen, im Betrieb günstiger, sobald eine bestimmte Frequenz erreicht wird. BRT-Systeme eignen sich laut Sorg vor allem als «Massenverkehrsmittel in Entwicklungs- und Schwellenlän-

dern mit einem niedrigen Lohnniveau.»

Dem pflichtet ETH-Professor Ulrich Weidmann bei: «Sobald die Löhne steigen, gehen die Überlegungen auch in Südamerika oder China in Richtung Tram oder U-Bahn.» Dennoch sei der BRT-Ansatz wegen der konsequenten Aufwertung der Qualität interessant. Er könne in dieser Hinsicht auch für Schweizer Verhältnisse als Beispiel dienen.

Die europäische Form des BRT heisst Bus with a high level of service BHLS (Bus mit hohem Angebotsniveau, siehe Hauptartikel auf Seite 10).

Die BHLS-Systeme setzen eher auf die Verbesserung der Qualität als auf Quantität. Sie berücksichtigen auch die Tatsache, dass es in den wenigsten europäischen Städten möglich ist, für den Bus über viele Kilometer ein eigenes Trasse zur Verfügung zu stellen. Sie versuchen das Angebot mit unterschiedlichen Massnahmen systematisch zu verbessern, auch wenn es schon einen relativ hohen Standard hat: Damit die Busse schneller und zuverlässiger werden und auch mehr Passagiere aufzunehmen vermögen.



Mobilitätsdruck bei steigendem Wohlstand: Bussystem in der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá.

■ SEV Rhätische Bahn

Schiedsverfahren Rhätische Bahn: Klären, was gilt

Der SEV und die RhB haben einen Vertrag. Der SEV hält sich daran, die RhB aus Sicht des SEV nicht. Das Schiedsgericht soll entscheiden, ob der FAV noch gilt.

Am 28. Juni 2013 hat der SEV den Direktor und den Verwaltungsratspräsidenten der RhB angeschrieben. Das Anliegen: Überprüfung von Lohnvereinbarungen, Aussprache mit einer Gruppe junger Mitarbeitender. Am 19. September 2013 hat der SEV per E-Mail nachgefragt, ob das Anliegen aufgenommen wurde. Am 3. März 2014 hat der SEV ein Antwortschreiben erhalten. Gemäss FAV (Firmenarbeitsvertrag) sind die Vertragsparteien bereit, Anliegen nach Treu und Glauben zu behandeln. Acht Monate sind definitiv zu lang.

Im Herbst 2013 orientiert die RhB den SEV, dass sie eine Krankentaggeldversicherung einführen will, die bei länge-

ren krankheitsbedingter Absenz eines Mitarbeitenden Taggelder an diesen ausrichtet. Bisher bezahlt die RhB – wie im FAV vereinbart – den Lohn zu 80% weiter. Der SEV begründet gegenüber der RhB ausführlich, dass eine Taggeldversicherung Nachteile hat und der FAV geändert werden müsste. Trotzdem führt die RhB die Krankentaggeldlösung auf dem 1. Januar 2014 einseitig ein.

Per Zufall erfährt der SEV, dass die RhB eine «Modellregion Oberengadin» schafft. Sechs Verkaufsmitarbeitende arbeiten neu an verschiedenen Bahnhöfen. Auf Nachfrage des SEV, was dies genau bedeute, verweist die RhB auf den FAV-Artikel 26, wonach «einzelne Mitarbeitende» aus «dienstlichen oder wirtschaftlichen Gründen» an einen anderen Arbeitsort versetzt werden können. Stimmt. Im gleichen FAV-Artikel steht, dass bei einer Versetzung von Gruppen von mehr als fünf Mitarbeitenden die Gewerkschaft vorgängig zu konsultieren ist...

Auf den Fahrplanwechsel 2014/2015 übernimmt die RhB die Rangierdienstleistungen am Bahnhof Chur selbst. Dies betrifft rund 25 heutige SBB-Mitarbeitende, die allenfalls zur RhB wechseln können. Zweifellos eine personalrelevante Absicht der RhB, über die gemäss FAV die Sozialpartner zu informieren sind. So schreibt die RhB Stellen aus, die in der RhB-Funktionslandschaft nicht existieren oder welche die RhB bei der Definition der aktuellen Funktionslandschaft selbst abgeschafft hat.

Solche Beispiele lassen sich beliebig weiterführen. Jüngstes Beispiel ist eine Kündigung, bei der die im FAV festgelegten Massnahmen bei ungenügender Leistung oder unbefriedigendem Verhalten einfach ignoriert werden. Die Mitarbeitenden und der SEV müssen Gewissheit haben, ob der FAV für die RhB noch gilt. Falls nicht, soll das Schiedsgericht korrigierend eingreifen.

Peter Peyer

■ RPV Winterthur-Schaffhausen

Die «eigene» Herbstversammlung soll weiterhin stattfinden

Präsident Danilo Tonina begrüsst am 1. März zahlreiche Mitglieder und Pensionierte sowie Manuel Avallone, Vizepräsident SEV, Elena Obreschkow, Sektionscoach SEV und Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger zur Generalversammlung.

SBB Infos: Der Funk Lisa ist an diversen Standorten im Test und soll im Sommer/Herbst 2014 eingeführt werden (es werden noch Wetten angenommen). Alle Mitarbeiter haben einen Badge erhalten, u. a. als Zutritt zu den Dienstgebäuden. Cargo konnte positive Halbjahreszahlen präsentieren. Die RCP-Standorte erlebten eine gewisse Beruhigung seit der letzten Umstrukturierung des Projekts Netz. In Oberwinterthur sollte eine neue Unterhaltungsanlage entstehen. Die Software Sopre funktioniert noch nicht und wurde zurückgestellt. Operating wird neu organisiert, ZV wird mit Unterhalt zusammengeführt und heisst neu Zugbereitstellung. Manuel Avallone berichtete über die angelaufenen GAV-Verhandlungen. Es werde ein zähes Ringen geben, bis es zu einem Resultat komme. Eine Seite habe ihren Forderungen klar kundgetan, die andere nicht. Im Weiteren erklärte Manuel Avallone die möglichen Modelle zur flexiblen Pensionierung.

Elena Obreschkow stellte ihre Tätigkeit vor. Sie zeigte auf, wie man Leute wirbt und diese auch langfristig an den SEV bindet. Ein Beispiel sind die Altersstrukturen im SEV, ähnlich der SBB.

Für 40 Jahre Treue zum SEV konnten Thomas Schwizer und Rolf Schwizer geehrt werden. 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft feiern Roger Ramp und Christof Brühlhart. An der Delegiertenversammlung wird Alois Strehler die Sektion vertreten und an der Präsidentenkonferenz Christof Brühlhart. Als neuer Werbeobmann wählte die Versammlung Simon Müller.

Der Kassier konnte erfreulicherweise ein Plus in der Kasse verkünden. GPK-Mitglied Franz Nitecki wechselt zum Unterverband Bau, er wird ad interim durch Philipp Güttinger ersetzt. Der Mitgliederbestand konnte stabil gehalten werden.

Die Versammlung stellt den Antrag an die Delegiertenversammlung, die Rangiertagung im Herbst durchzuführen. Die Mehrheit der Mitglieder wünscht auch weiterhin eine «eigene» Herbstversammlung.

Nach Bekanntgabe der Daten 2014 gingen die Versammelten zum gemütlichen Teil mit Apéro, Nachtessen und Lotto über.

Christof Brühlhart

■ PV Winterthur-Schaffhausen

«Es ist nie zu früh für ein Testament, höchstens zu spät...»

Präsident Ernst Schefer begrüsst am 3. März im Hombergerhaus zahlreiche Mitglieder zur Versammlung. Einen speziellen Gruss richtete er an Denise Gut Kägi, Rechtsanwältin, sowie den PV-Chor unter der Leitung von Anita Nydegger. Den Kranken und Verunfallten wünschte er baldige Genesung.

Denise Gut Kägi referierte zum Thema Verfassen eines Testaments und begann mit einigen treffenden Sprüchen wie «Kümmern Sie sich heute um morgen» oder «Es ist nie zu früh für ein Testament – höchstens zu spät». Das eigenhändig abgefasste Testament muss von Anfang bis Ende handschriftlich niedergeschrieben werden inklusive Ort, Datum und Unterschrift. Damit wolle der Gesetzgeber, dass der Verfasser beim Schreiben über den Inhalt nachdenkt. Das Testament kann jederzeit geändert, neu verfasst oder bei Formfehlern angefochten werden. Als Erben können nur Personen im Sinne des Gesetzes eingesetzt werden. Je nach Inhalt des Testaments sollte auch das Pflichtteilsrecht beachtet werden. Aufbewahrt werden sollte es beim Notar, einer Amtsstelle oder einer Vertrauensperson. Das öffentliche Testament (notariell beglaubigt, vertragliche Bindung) ist bei komplizierteren Fällen an-

INFO

Zusammensetzung Schiedsgericht

Das Schiedsgericht ist die Instanz, die bei unterschiedlichen Meinungen über den FAV zu vermitteln hat. Es setzt sich aus fünf Personen zusammen, je zwei von RhB und SEV bestimmt. Gemeinsam wird ein Präsident oder eine Präsidentin ernannt. Kommt dazu keine Einigung zustande, wird es der Präsident des Kantonsgerichts Graubünden. Der SEV hat Barbara Spalinger, SEV-Vizepräsidentin und Juristin sowie Peter Hartmann, ehemaliger SEV-Gewerkschaftssekretär in St. Gallen bestimmt.

Aufgaben Schiedsgericht

Das Schiedsgericht führt Vergleichsverhandlungen zwischen den Parteien durch. Es unterbreitet ihnen Lösungsvorschläge. Scheitern die Vergleichsverhandlungen, so entscheidet das Schiedsgericht endgültig.

(FAV RhB, Art. 6, Abs. 3 und 4)

gebracht. Die Urkunde wird vom Notar aufgesetzt und von Erblasser und Notar unterschrieben. Ausserdem müssen zwei Zeugen, die nicht mit den Erblasser verwandt sind, anwesend sein. Auch hier wird die Urkunde beim Notar aufbewahrt, beendete die Rechtsanwältin ihre Ausführungen.

Werner Meier übernimmt das Amt des Vizepräsidenten und Nelli Zingg wird von Kassier Ernst Imhof in die Buchhaltung eingeführt, sodass sie nächstes Jahr Ernst Imhof ablösen kann. Wir sind wieder auf der Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern. Bitte meldet euch. Das SBB-Sparkonto (Postfinance) ist nur noch für aktive und pensionierte SBB-Mitarbeitende. Konti von Witwen und Vereinen müssen aufgehoben und anderweitig angelegt werden.

Einem Neuzugang stehen drei Todesfälle und ein Austritt gegenüber. Die Sektionsreise führt am 4. Juni ins Emmental. Die Anmeldung erfolgt mittels Einzahlung auf das Postcheckkonto bis 19. Mai (Programm und Einzahlungsschein folgen mit dem Mitgliederausweis). Mit dem Hinweis auf das Frühlingkonzert der «Alten Garde» vom 5. Mai im «Römertor» schloss Ernst Schefer die Versammlung.

Werner Meier

■ VPT Forch

«Wir sind nicht bereit, die Stellen im Verkauf ZVV kampfflos aufzugeben»

Am 12. Februar trafen sich die Sektionsmitglieder zur Generalversammlung. In stiller Wahl wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder und Präsident Albert Krüsi in ihren Ämtern bestätigt. Im Anschluss an die ordentlichen Geschäfte konnten Fabian Zeitlmair und Michael Andree als neue Mitglieder begrüsst werden.

Die Forderung einer zusätzlichen Ferienwoche wird bei den Lohnverhandlungen eingebracht. Durch das enge Budget des ZVV wird es in Zukunft schwierig sein, Lohnerhöhungen zu erhalten. Sektionsbetreuerin und Nationalrätin Edith Graf-Litscher hat in der Verkehrskommission des Nationalrats einen Antrag gestellt, dass der Bundesrat gesetzliche Bestimmungen für die Bestrafung von Laserangriffen schaffen soll. Dafür hat sie von der Schweizer Illustrierten eine Rose erhalten. Angriffe mit Laserpointern sollen in Zukunft als Straftatbestand behandelt werden. Edith Graf-Litscher berichtete auch von der Revision des Personenbeförderungsgesetzes aus Sicht des Personals. Vereine (z. B. Fussball) sollen verpflichtet werden können – im Speziellen bei Risikospielen – Fanzüge zu chartern. Dadurch sollen die Clubs stärker in die

Pflicht genommen werden und die Schäden durch Randalierer nicht mehr von den Transportunternehmen und der Allgemeinheit finanziert werden.

Die Versammelten erhielten die neuen Werbeflyer für Neumitglieder sowie den Flyer für die Mindestlohninitiative (kein Lohn unter 4000 Franken), über die am 18. Mai abgestimmt wird. Am 16. Mai findet die jährliche Besprechung zwischen den Sektionspräsidenten und dem ZVV statt. Aus der Versammlung wurde ein Thema angesprochen, das wir dort gerne zur Sprache bringen: Die Kolleg/innen vom Verkauf möchten wissen, was der ZVV mit den Verkaufsstellen mittel- und langfristig beabsichtigt. «Wir sind nicht bereit, diese Stellen kampfflos aufzugeben!»

Dieses Jahr findet eine Sektionsreise nach Bern mit Besichtigung des Bundeshauses statt. Das Datum wird so früh wie möglich bekanntgegeben. Um in Zukunft Lohnerhöhungen zu erreichen, muss vermehrt im Kantonsparlament gewonnen werden. Die Lobby im Kantonsparlament für das öffentliche Personal ist viel zu klein. Die Herbstversammlung findet am 18. November im Restaurant St. Antonius in Egg statt.

Albert Krüsi

■ SVSE Badminton

20. Plauschturnier in Winterthur



Eine grosse Teilnehmerschar traf sich zum «Frühlings-Shuttle-Fliegen». Erfreulicherweise waren viele neue Gesichter auszumachen. Vormittags wurde in den Gruppenspielen um die massgebenden Positionen für den Start in der Finalrunde gespielt. Dabei wurden bei den «U16» mit Joel Wiegratz und in der Damengruppe mit Claudia Kirchmeier bereits die Kategoriensieger ermittelt. Lampis «Härdöpfelsalat» füllte in der Festwirtschaft die Energiespeicher auf und der «Hunger» übertrug sich auf weiteres Punktesammeln. Im grossen

Finaltableau – ähnlich einem grafischen Fahrplan – war ersichtlich, welcher Schlussrang in Reichweite war. Durch das Spielsystem – alle Teilnehmenden zusammen – trafen verschiedene Spielstärken aufeinander, so waren die Partien noch spannender. Im Final standen sich die Tagesbesten gegenüber: Simon Rutschmann setzte sich gegen Stefan Messerli durch und konnte sich erstmals als Sieger eines Badminton-Plauschturniers feiern lassen. Gewinner waren alle, wars doch ein sportlicher, geselliger Tag!

Roger Baumann

SEV Bildung: Freie Plätze – zögere nicht, melde dich an!

Mitgliederwerbung – Erfolgreich werben für die Gewerkschaft

Donnerstag, 8. Mai im Hotel Bern in Bern

Die Mitgliederwerbung ist und bleibt in den nächsten Jahren in aller Munde. Mit dem Erfahrungsaustausch «Erfolgreich werben für die Gewerkschaft» werden in der Mitgliederwerbung erfolgreiche Kolleginnen und Kollegen über ihre Methoden berichten und in offenen Diskussionen wird es möglich, sich über die eigenen und die anderen Methoden auszutauschen und sich weiterzuentwickeln. Rezepte für die Mitgliederwerbung gibt es nicht wirklich, doch neue Ideen und neue Motivation bringen uns immer weiter.

Inhalt

- Erfahrungsbericht von Werberinnen und Werbern
- Gute Praktiken – schlechte Praktiken
- Was muss ich als Werberin/Werber wissen
- Methoden der Bestandeswerbung
- Werbemethoden in schwierigen Bereichen

Nutzen

- Die Teilnehmenden
- setzen sich mit ihren Strategien in der Mitgliederwerbung auseinander
- erweitern ihr Repertoire an Instrumenten und Strategien für die Arbeit in der Mitgliederwerbung.

Zielpublikum Werbeverantwortliche und Mitglieder von Sektionsvorständen und Unterverbänden und weitere Interessierte

Moderation Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV
Elena Obreschkow, Sektionscoach SEV

Referenten Kolleg/innen sowie weitere Expert/innen
Vertreter/innen aus der Führung der Unterverbände

Anmeldefrist 2. April 2014

Basis-Seminar für Mitglieder von Sektionsvorständen, Kommissionen und anderen Gremien

Der SEV lebt von seinen Sektionen und seiner Milizstruktur. Die Mitglieder der Sektionsvorstände und ehrenamtlich Engagierte sind täglich bei der Basis und werden mit vielfältigen Problemen am Arbeitsplatz konfrontiert. Sie sind verantwortlich für die Organisation der Sektion, erste Ansprechperson für die Organisierten und auch für die Mitgliederwerbung. Dies sind eine Handvoll überlebensnotwendige Bereiche für den SEV, und gleichzeitig kränkeln einige Sektionen und andere kämpfen mit zu wenig Engagement seitens der Mitgliedschaft. Der modulare Bildungskurs soll Sektionspräsident/innen und Vorstandsmitgliedern in diesen Bereichen neue Instrumente und Methoden vermitteln. Die Teilnehmenden werden in den Bereichen Gewerkschaftspolitik, Sektionsarbeit und Methoden zur Mobilisierung und Organisation der Mitglieder eine praxisorientierte Ausbildung erleben. Dieses Seminar wird stark vom Mittun der Teilnehmenden geprägt. Wir wollen nicht nur in der Theorie vom Mitglied als Akteur/in sprechen, sondern dies bereits in diesem Seminar vermitteln und erleben. Dabei werden auch Gestaltungselemente wie offene Lernformen, Film und Diskussionen eingesetzt.

Modul 1: SEV, Organisation und Gewerkschaftspolitik (2 Tage)

Dienstag/Mittwoch, 20. und 21. Mai

im Zentralsekretariat SEV in Bern und Hotel Sternen in Muri bei Bern

Inhalt

- Blick hinter die Kulissen des Zentralsekretariates SEV
- SEV kennenlernen: Strukturen und Prozesse
- Partizipation und Entscheidungswege im SEV
- Kurzgeschichte über die Gewerkschaften und den SEV
- Gewerkschaftspolitik national und international

Nutzen

- Die Teilnehmenden
- kennen die Strukturen und Standpunkte des SEV
- kennen die politischen Grundlagen des SEV-Alltags.

Zielpublikum Sektionspräsident/innen, Mitglieder von Sektionsvorständen, Kommissionen und anderen Gremien

Referent Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV

Anmeldefrist 10. April 2014

Anmeldung für beide Kurse an
Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6,
031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

■ LPV Lötschberg

Fusionsgespräche mit den LPV-Sektionen Aare und Emmental gehen weiter

Präsident Stefan Wölfli durfte eine grosse Anzahl aktiver und pensionierter Kollegen zur 101. Hauptversammlung in Spiez willkommen heissen. Der Präsident informierte, dass das DIS viele Abstürze fabriziert. Die IT-Abteilung kennt das Problem, hat aber kein Gegenmittel auf Lager. Zum Thema Lokomotiven war zu erfahren, dass die Effizienz der von Holland nach Italien durchlaufenden Loks noch nicht da ist, wo sie sein sollte. Auch werden, vor allem am Wochenende, von französischen Kollegen Züge in Basel abgestellt, ohne eine Mitteilung zu hinterlassen, wie der Zug gesichert wurde und durch wen. Das führt zu unklaren Situationen und verzögert die Weiterfahrt der Züge. Die von Deutschland kommenden Züge mit durch-

laufenden Loks werden manchmal noch im LZB-Modus abgestellt. Da die BLS-Lokführer das LZB nicht kennen, entstehen auch hier Verzögerungen. Probleme gibt es auch mit den Zeitkonten, jedoch tut sich unser Arbeitgeber schwer, Verbesserungen anzubringen. BZ soll in diesem Jahr mit verschiedenen Massnahmen einen grossen Betrag einsparen. Eine davon wäre eine Verringerung der vielen Dienstfahrten.

Fusionsgespräche gehen weiter

Zur Fusion der BLS-Sektionen sagt unsere Sektion als letzte (nebst Aare und Emmental) ja zu weiteren Gesprächen. Ob es wirklich einmal soweit kommt, wird in einer Urabstimmung entschieden werden. Das Vermögen der Sektion ist gesunden, dafür wurde an zwei

Abenden das 100-jährige Bestehen gebührend gefeiert. Das Budget sieht fast eine Nullrunde vor. Rechnung und Budget nahm die Versammlung einstimmig an.

Ehrungen

Andreas Boss wurde für 40 Jahre SEV geehrt; 25 Jahre dabei sind Walter Bieri, Damian Kummer und Hanspeter Stucker. Hansueli Fuchs wurde als neuer Vertreter im Depot Thun gewählt. Als Ersatz für Daniel von Arx wird neu der Präsident in die dreiköpfige GAV-Delegation gewählt.

Fachausschuss-Obmann Markus Heimberg informierte, dass die Doppelstockzüge im Grossen und Ganzen gut funktionieren. Beim Fahrgastinfosystem mussten und müssen noch Verbesserungen angebracht werden.

Das fehlerhafte Ansprechen in Einzelfällen bei der Sicherheitssteuerung bei den Lötschbergern konnte behoben werden. Die Ninas sollen ein Refit bekommen, u. a. mit einer besseren Frontbeleuchtung sowie einer elektrischen Schublade bei der Kupplung, wie dies die Lötschberger bereits haben.

Laserschutzbrillen im Test

Die Laserschutzbrillen der Rug haben den Test bei der BLS nicht bestanden. Der Medical Service der SBB konnte zu den Brillen auch kein Okay geben. Ein weiteres Thema ist die Arbeitszeit, bei der der Lokführer keinen Zug fährt. Wie könnte man diese verkürzen? Muss ein Zug, der den ganzen Tag gefahren ist und durch die Nacht eingeschaltet bleibt, unbedingt durch den Lokführer

am Morgen getestet werden, oder könnte das evtl. der Depotmechaniker machen, der schon daran gearbeitet hat?

Roger Schmid, der neue Leiter «Bildung und Prüfung» der BLS, erläuterte das neue Ausbildungsprogramm, das mit den eigenen Leuten durchgeführt werden soll. Für die Ausbildung mit Praktikern steht neu eine zweistellige Anzahl Arbeitsstellen zur Verfügung. Der Lokführer von heute kann zum Teil selber auswählen, welches Thema er aufgefrischt haben will. Zu diesem Zweck erhalten die Mitarbeiter ein Bildungskonto von mehreren Tagen pro Jahr. Dass aber die Kurse in der Freizeit mit Zeitgutschrift vom Bildungskonto gemacht werden sollen, stösst auf wenig Gegenliebe.

Rolf Brunner

■ PV Basel

Prominentestes Mitglied als Ehrengast



Helmut Hubacher (rechts) und Präsident Rolf Deller.

An der Hauptversammlung vom 26. Februar konnte Präsident Rolf Deller die beachtliche Zahl von 140 Mitgliedern begrüßen. Speziell willkommen hiess er als Ehrengast das wohl prominenteste Sektionsmitglied, Helmut Hubacher mit «seiner Gret». Eröffnet und umrahmt wurde die HV durch drei Liedvorträge des Männerchors der pensionierten Eisenbahner Basel. Mit einer Gedenkminute verabschiedete sich die Versammlung von den seit der Herbstversammlung verstorbenen 25 Mitgliedern.

Der kurz gehaltene, aber interessante Jahresbericht des Präsidenten zeigte die gesamte Tätigkeit des Vorstands auf. Er wurde mit Lob und grossem Applaus einstimmig geneh-

ligt. Leider sank der Mitgliederbestand per Ende 2013 auf 1011 Mitglieder. GPK-Präsident Andreas Haller verdankte die Arbeit von Kassier Aldo Pavan und des Vorstands. Die Jahresrechnung schloss mit einem Gewinn von CHF 5402.45 ab. Höhepunkt der Versammlung war das Interview mit Helmut Hubacher. Er war um keine Antwort verlegen und brachte bei allen Fragen geschickt noch einige Anekdoten an. So berichtete er, dass ihm während seiner politischen Karriere auch mal Munition und ein andermal Marroni zugesandt wurden. Für die Familie sei die politische Zeit nicht immer einfach gewesen. Oder als er mit Schreiben begann, gab ihm Robert Bratschi, ehemaliger «Eisenbahngeneral», den Tipp: «Schreibe nicht gescheiter als du bist und mach nur kurze Sätze!» Zum Thema Gripen sagte er, Ueli Maurer nehme immer nur den VW und meine, was den Schweden genügt, genüge auch der Eidgenossenschaft. Helmut ist der Auffassung, dass wir auch ohne Gripen überleben werden. Zum Schluss erhielt Helmut Hubacher

die Urkunde für 70 Jahre SEV-Mitgliedschaft sowie ein Präsent überreicht. Total konnten 93 Mitglieder für unterschiedliche SEV-Zugehörigkeitsdauer eine Urkunde sowie für 25 und 40 Jahre ein SEV-Abzeichen entgegen nehmen. Unter den Mitteilungen des Vorstandes waren wohl folgende am wichtigsten: Gemäss Bankaufsicht Finma dürfen die Konten von Witwen und Witwern von der ehemaligen SBB-Sparkasse (heute Postfinance) nicht mehr geführt werden. Sie müssen bis Ende April 2014 aufgelöst werden. Zugelassen sind nur noch Konten ehemaliger aktiver und nunmehr pensionierter Eisenbahner/innen. Hilfe beim Ausfüllen der Steuererklärung kann man sich beim Basler Gewerkschaftsbund und dem Gewerkschaftsbund Baselland holen. Alle Mitglieder mit einer E-Mail-Adresse sind gebeten, diese Aldo Pavan mitzuteilen. Das ermöglicht der Sektion, Einladungen, Traktandenlisten etc. direkt und auch kurzfristig zuzustellen. Mit den Hinweisen auf die Jahrestätigkeiten endete die Versammlung. **Walter Merz**

■ PV Olten und Umgebung

Immer weniger Mitglieder

Präsident Walter Burgherr konnte zur Hauptversammlung am 11. März etwa 150 Mitglieder begrüßen. Die Tagung wurde umrahmt von Liedern des PV-Männerchors. Neben den üblichen Traktanden war vor allem der Mitgliederschwund ein Thema. In der Innert Jahresfrist hat sich die Zahl der Sektionsmitglieder um 47 Kolleg/innen verringert und der Bestand belief sich am 1. Januar noch auf 1051 Mitglieder. Obwohl die Finanzen gesund sind, schlägt sich der Schwund auch in den Büchern nieder, so beispielsweise bei den Mitgliederbeiträgen.

Zentralpräsident Ricardo Loretan informierte über verschiedene gewerkschaftliche Themen, u. a., dass Bundesrat Alain Berset eine neue AHV-Revision vorlegen will. Zwar ändert sich für die heutigen Rentenbezüger/innen nichts, aber die Vorlage beinhaltet einige Punkte, gegen die sich die SP und die Gewerkschaften wehren, wie z. B. Rentenalter 65 für Mann und Frau. Die Pensionskasse SBB ist zwar mit 102,5% Deckungsgrad saniert, aber noch keineswegs über den

Berg. Die heutigen Rentenbezüger «träumen» auch weiterhin von einer längst fälligen Teuerungszulage. Der Zentralpräsident fragt sich, ob die Zahlung der Sanierungsbeiträge der Aktiven und der SBB nicht zu früh beendet wurde. Beim FVP gibt es nichts Neues, die Erhöhung des Railchecks bleibt weiterhin ein Thema. Wünschenswert wäre, wenn das GA FVP am Schalter gelöst werden könnte und man es mit Reka-Checks bezahlen kann. Zum Schluss machte Ricardo Loretan darauf aufmerksam, dass die Pensioniertenanlässe der SBB im Internet ausgeschrieben sind.

Seit der letzten Versammlung im August 2013 sind 37 Mitglieder gestorben. Die Wahlen warfen keine hohen Wellen, es musste lediglich ein neues GPK-Mitglied gewählt werden. Alfred Lüthi übernimmt das Amt von Niklaus Bieri. Nicht weniger als 55 Jubilare mit 40, 50 und 60 Jahren wurden geehrt. Ein Mitglied blickt sogar auf 80 (!) Jahre zurück. Mit dem Hinweis auf die PV-Reise vom 26. Juni schloss der Präsident die Versammlung. **Arnold Seiler**

■ Unterverband ZPV

Dankesaktion in Lausanne



Bei der Dankesaktion mit Kaffee und Kuchen in Lausanne trafen wir auf einige bekannte Gesichter, aber auch auf viele neue: Der ZPV hat in der Sektion Léman in Sachen Werbung noch viel zu tun. Deswegen werden wir auf jeden Fall wieder einmal dort vorbeischauen.

Sabrina Tessmer

Sektionen

- | | | |
|--|--|--|
| 21. März
14.30 Uhr,
Stettlen,
Hotel Linde | ■ LPV Bern

Hauptversammlung | Eingeladen sind alle aktiven und pensionierten Mitglieder. Die Themen sowie der zeitliche Ablauf sind der Traktandenliste zu entnehmen. Der Gastreferent wird von der BLS gestellt. |
| 22. März
15.30 Uhr,
Luzern,
Rest. Tribtschen | ■ TS Zentralschweiz

Generalversammlung | Als Referenten werden René Windlin, Gewerkschaftssekretär SEV, und Werner Schwarzer, Unterverbandspräsident TS, anwesend sein. Nach der Versammlung wird den Teilnehmern ein Nachtessen offeriert. |
| 27. März
14.30 Uhr,
Winterthur,
Rest. La Bodega | ■ LPV Nordostschweiz

Generalversammlung | Regula Bieri, Gewerkschaftssekretärin SEV, informiert zu den Änderungen des Arbeitszeitgesetzes. Anschliessend wird ein feines Plättli offeriert. |
| 29. März
10 Uhr, Lyss,
Rest. Bären | ■ BAU Bern/Wallis

Generalversammlung | Alle Aktiven und Pensionierten sind herzlich eingeladen. Anmeldung bitte an Markus Neuhaus, Rebeggässli 3, 2540 Grenchen, markus.neuhaus@gmx.ch oder SMS an 079 223 06 22. |
| 29. März
16 Uhr,
Birsfelden,
Rest. Hirschen | ■ RPV Basel

Frühlingsversammlung | Referat von Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV. Gemeinsam diskutieren wir über den neuen GAV. Die Traktandenliste wird in den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Alle dienstfreien Kollegen und Pensionierten sind eingeladen. |
| 4. April
16 Uhr,
Brig-Glis,
Rest. Riverside | ■ ZPV Brig

Generalversammlung | Alle Aktiven, Pensionierten und Auszubildenden sind eingeladen. Im Anschluss an die GV findet der Soireeabend statt. Anmeldung auf ausgehängten Listen im ZP-Lokal oder an Michael Cathrein, 079 479 05 92, schmeichel@gmx.ch. |
| 10. April
17 Uhr,
St. Gallen,
Rest. Kurzeck | ■ ZPV Säntis-Bodensee

Hauptversammlung | Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Als Gast erwarten wir Zentralpräsident Andreas Menet. |
| 12. April
14.15 Uhr,
Wil SG,
Hotel Freihof | ■ AS Ost

Mitgliederversammlung | Erstes Treffen unserer neugegründeten Sektion. Schwerpunktthema «GAV 2015». SEV-Vizepräsident Manuel Avallone ist dazu unser Gastreferent. Anmeldung sofort an Präsident Markus Wittwer, ost@as-online.ch oder SMS an 079 314 65 35. |
| 12. April
9.30 bis zirka
12.30 Uhr,
Olten, Kongress-
hotel Olten
(Achtung – neues
Lokal!) | ■ BAU Nordwestschweiz

Generalversammlung | Zur GV mit anschliessendem Mittagessen, spendiert von der Sektion, sind alle herzlich eingeladen, besonders die Jubilare mit 25 oder 40 SEV-Jahren und auch alle Pensionierten. Zu aktuellen Themen wie der Mindestlohn-Initiative referiert Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und Gewerkschaftssekretärin SEV. Anmeldung bis 5. April an Nicola Porreca, 079 223 01 77, nporreca@gmx.ch. |

Werbeaktion 2014

Ziel = 600 Neumitglieder



VPT belohnt werbefreudige Sektionen!

1. CHF 50.– für die Sektion pro Neumitglied bis max. 20 Werbungen.
2. Für über 20 geworbene Mitglieder werden pauschal zusätzlich CHF 500.– gutgeschrieben.
3. Die zehn Sektionen, die ihren Mitgliederbestand prozentual am meisten erhöhen, erhalten eine **zusätzliche Prämie**.
 - Die Zahlungen erfolgen zugunsten der Sektionskassen;
 - Auszahlung der Prämien nach Aktionsende;
 - Fragen zur Werbeaktion an ueli.mueller@vpt-online.ch.

Und nun viel Spass beim Werben!

Ueli Müller, Vizepräsident VPT

Sektionen VPT

- | | | |
|---|--|---|
| 21. März
20 Uhr, Baar,
Rest. Rössli | ■ VPT Zug

Generalversammlung | Gast: Giorgio Tuti, Präsident SEV. Wir freuen uns über rege Beteiligung und heissen unseren Gast und alle Mitglieder herzlich willkommen. |
| 26. März
18.05 Uhr,
Weinfelden,
Hotel Thurgauerhof | ■ VPT Thurbo

www.vpt-thurbo.ch

Hauptversammlung | Alle dienstfreien Kolleg/innen sowie die Pensionierten sind herzlich eingeladen. Statutarische Geschäfte im Anschluss ans Nachtessen. Traktanden gemäss den Depotaushängen oder Website. Anträge bis 22. März schriftlich an Präsident Gottfried Solenthaler, Vorstand VPT Thurbo, 079 267 80 60, vpt.thurbo@gmx.ch. |
| 2. April
14.15 Uhr,
Spiez,
Gemeinde-
zentrum
Lötschberg | ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Hauptversammlung | Die Traktandenliste wurde persönlich zugestellt. Beschlussfassung über die Fusion der Gruppen BLS und Emmental. Ehrung für 40-, 50- und 60-Jahre SEV-Mitgliedschaft. Bericht aus dem Stiftungsrat der Pensionskasse Symova von Beat Reichen. Gastreferat von Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV. Mitglieder der Gruppe Pensionierte Emmental sind als Gäste herzlich eingeladen. |
| 3. April
15.20 Uhr,
Einsiedeln,
Hotel St. Georg | ■ VPT Südostbahn, Pensionierte Süd

Hauptversammlung | Hauptversammlung mit anschliessendem Nachtessen und gemütlichem Beisammensein. Bitte Hoteleingang benützen. |
| 10. April
19.30 Uhr,
Muotathal,
Rest. Alpenblick | ■ VPT Schwyz

Generalversammlung | Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. |
| 15. April | ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Frühlingswanderung | Leichte Wanderung teilweise entlang der alten Hauensteinlinie von Sissach via Rümlingen, Homburg nach Läfelfingen. Höhendifferenz 280 Meter. Ab Rümlingen 20-minütiger steiler Aufstieg (Stöcke empfohlen). Wanderzeit zirka 3/4 Stunden. Rucksackverpflegung. Interlaken Ost ab 7.29 Uhr, Spiez ab 7.54 Uhr, Thun ab 8.04 Uhr, Bern ab 8.34 Uhr, Olten ab 9.12 Uhr, Sissach an 9.26 Uhr. Auskunft über Durchführung am Vorabend ab 18 Uhr bei Hans Kopp, 033 222 59 15, 079 275 67 63. |
| 15. April
18.15 Uhr,
Schmerikon,
Rest. Seehof | ■ VPT Südostbahn

www.sevsob.ch

Hauptversammlung | Einladung mit Traktandenliste folgt später. |
| 24. April
20.30 Uhr,
Vuippens, Rest.
Maison de Ville | ■ VPT tpf Autobus

Generalversammlung | Alle Kolleg/innen und Pensionierten sind eingeladen. Nach der Versammlung wird ein Essen serviert. |

Pensionierte SBB

- 20. März** 14 Uhr, Biel, Restaurant Romand
PV Biel www.sev-pv.ch/biel-bienne
 Mitgliederversammlung
 Traktanden gemäss Statuten. Wir freuen uns auch auf die Neupensionierten, die wir herzlich begrüssen.
- 25. März** 14.15 Uhr, Fribourg, NH Hotel
PV Fribourg
 Frühjahrsversammlung
 Nebst der üblichen Traktanden Referat von Daniel Huguenot über die Helvetia-Versicherungen. Alle Mitglieder mit Partner/innen sind herzlich eingeladen.
- 27. März** 14.15 Uhr, Rorschach, Restaurant Stadthof
PV St. Gallen
 Hauptversammlung
 Übliche Traktanden wie Kassa, Budget, etc. Referat von Sepp Bühler, Jurist, PV Basel, über das neue Erwachsenenenschutzrecht und Vorsorge und Betreuungsauftrag. Zum Abschluss gibt es einen Imbiss aus der Stadthofküche.
- 1. April** Basel, Restaurant Bundesbahn
Pensioniertes Zugpersonal Basel
 Stammtisch
 Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
- 3. April** Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)
Pensioniertes Zugpersonal Olten
 Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.
- 9. April** 14.30 Uhr, Düringen, Hotel Bahnhof
PV Bern
 Hauptversammlung
 Nebst den statutarischen Geschäften verabschieden wir unseren langjährigen Präsidenten Erwin Gugger. Als Gastreferent konnten wir Nationalrat Matthias Aebischer gewinnen. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner wird einige Lieder vortragen. Bern Bahnhof ab 13.45 Uhr.
- 23. bis 28. August**
PV Luzern
 Wanderwoche in Seefeld, Tirol
 Anreise im modernen Gössi-Car. Unterkunft mit Halbpension im Hotel Schönruh (Tirol). Infos betreffend Unterkunft siehe Website www.schoenruh-seefeld.com. Kosten: CHF 790 pro Person im Doppelzimmer (Platzzahl beschränkt). Für Nichtwanderer werden Tagesausflüge organisiert. Anmeldeschluss: 12. April. Auskunft erteilt Wanderleiter Ferdi Jutzi, 041 610 17 92, Jutzi_ferdi@bluewin.ch.

Sport und Kultur

- 21. März** 10.54 Uhr, Herzogenbuchsee
EWF Herisau www.ewf-herisau.ch
 Wanderung Burgäschisee-Inkwilersee
 St. Gallen ab 8.11 Uhr, Zürich ab 9.57 Uhr. Weiterfahrt mit Bus nach Seeberg. Wanderung von 3½ Std (+/-150m) den beiden Seen entlang über Etziken nach Inkwil. Mittagessen im Restaurant. Anmeldung sofort an Ernst Egli, 071 277 72 36.
- 22. März** 13.35 Uhr, Birsfelden, Birsfelder Hard
SVSE Cross www.waldlaufbasel.ch
 Crosslauf
 Der Waldlauf Basel ist ein Lauf für Jung und Alt, ambitioniert oder gemütlich. Erster Start um 13.35 Uhr, das Hauptfeld startet um 14.10 Uhr.
- 25. März** 18.10 Uhr, Zürich, Hauptbahnhof, VIP-Raum Escher
Eisenbahner Philatelisten Zürich
 Nächstes Sammlertreffen
 Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Der VIP-Raum befindet sich im Nordtrakt Zürich im 2. Obergeschoss.
- 30. März**
Bergklub Flügelrad Bern
 Wanderung Ägerisee
 Abfahrt um 8.00 Uhr nach Luzern; Besammlung um 7.50 Uhr am Zugschluss. Marschzeit zirka 3 Stunden, keine Aufstiege! Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bitte bis 27. März an Fritz Aegler, 033 681 16 47.
- 5. April** 9.40 Uhr, Lausanne (Unterführung West bei Buvette, Aufgang Gleis 1)
EWF Herisau www.ewf-herisau.ch
 Wanderung Unterlauf Venoge
 St. Gallen ab 6.11 Uhr, Lausanne ab 10.04 Uhr, Vufflens-la-Ville an 10.15 Uhr. Von Vufflens der Venoge entlang zur Mündung-Morges in 4 Stunden (+/-100m). Mittagessen im Restaurant. Rückfahrt ab Morges um 17.02 Uhr. Anmeldung bis 3. April an Rolf Vogt, 027 346 11 94.
- 1. Mai** 9.45 Uhr, Aarau, Sportanlage Telli
SVSE Badminton www.svse.ch
 14. SVSE-Schweizermeisterschaft Badminton
 Alle badmintonbegeisterten Spieler/innen von Unternehmungen des öV mit FVP oder einer SVSE-Sektion sind eingeladen. Dies gilt explizit auch für Hobbyspieler/innen. Mitmachen kommt vor dem Rang. Auskünfte bei Patrick Dätwyler, 062 771 41 76. Anmeldeschluss: 6. April.

Diverse

- 1. April** 19.30 Uhr, St. Gallen, Historischer Saal
Kantonaler Gewerkschaftsbund St. Gallen
 Podiumsdiskussion Mindestlohn-Initiative
 Podiumsdiskussion moderiert von Marina Winder, Journalistin. Podium: Paul Rechsteiner, Ständerat SP, Verena Herzog, Nationalrätin SVP, Ruedi Noser, Nationalrat FDP und Hubert Zurkinden, Inhaber Hotel Rhätia, St. Antönien.

Unsere Verstorbenen

- Betschart Maria**, Witwe des Max, Zürich; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.
- Buhri Walter**, Lokomotivführer-Ablöser, Widnau; gestorben im 51. Altersjahr. RPV Thurtal.
- Camastral Emeritha**, Witwe des Christian, Trübbach; gestorben im 88. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.
- Derrer Eugen**, pensionierter Handwerkermeister, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.
- Fehr Hans**, pensionierter Schienen-traktorführer, Stäfa; gestorben im 80. Altersjahr. PV Zürich.
- Fellmann Balthasar**, pensionierter Rangiermeister, Kriens; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.
- Grand Ruppert**, pensionierter Gleismon-teur, Leuk; gestorben im 77. Altersjahr. PV Wallis.
- Habegger Hans**, pensionierter Bahndienst-Vorarbeiter, Utzenstorf; gestorben im 94. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.
- Hänni Gerlinde**, Witwe des Ernst, Basel; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.
- Hertzeisen Pierrine**, Witwe des Rémy, Biel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Biel.
- Hofer Arthur**, pensionierter Loko-motivführer, Birsfelden; gestorben im 92. Altersjahr. PV Basel.
- Keller Ernst**, pensionierter Bahnmeister, Herisau; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Südostbahn.
- Keller Heidy**, pensionierte Verwaltungs-beamtin, Zürich; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.
- Kohler Rudolf**, pensionierter Wagenkon-trollbeamter, Chur; gestorben im 86. Al-tersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.
- Konrad Rudolf**, Basel; gestorben im 89. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.
- Kuhn Berta**, Witwe des Emil, Zürich; gestorben im 98. Altersjahr. PV Zürich.
- Lemmert Uli**, Arlesheim; gestorben im 73. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.
- Nuotcla Vidal**, pensionierter Lokomotiv-führer, Ftan; gestorben im 98. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.
- Nussberger Klara**, Witwe des Leo, Gossau SG; gestorben im 89. Altersjahr. PV St. Gallen.
- Ramseier Otto**, pensionierter Lokomotiv-führer, Burgdorf; gestorben im 93. Alters-jahr. VPT BLS, Pensionierte.
- Rohrbasser Gaston**, pensionierter Loko-motivführer, Villars-sur-Glâne; gestorben im 89. Altersjahr. PV Fribourg.
- Roos Anna**, Witwe des Karl, Uster; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.
- Schnider Emil**, pensionierter Gruppen-chef, Jona; gestorben im 93. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.
- Schöni Ernst**, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.
- Schürmann Willy**, pensionierter Zug-rücksteller, Egerkingen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Sugnaux Maurice**, Teamleiter, Matran; gestorben im 53. Altersjahr. TS Romandie.
- Stäger Christoph**, Handwerkermeister, Kirchleerau-Moosleerau; gestorben im 58. Altersjahr. TS Nordwestschweiz.
- Stampfli Joseph**, Travers; gestorben im 90. Altersjahr. PV Neuchâtel.
- Steffen Willi**, pensionierter Sekretär, Heiden; gestorben im 90. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.
- Strub Klara**, Witwe des Fritz, Läfelfingen; gestorben im 103. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Tiefenauer Hans**, Zug; gestorben im 83. Altersjahr. VPT Zug.
- Trabold Rudolf**, pensionierter Lokomotiv-führer, Flurlingen; gestorben im 91. Alters-jahr. PV Winterthur-Schaffhausen.
- Tresch Ernst**, pensionierter Dienstchef Betrieb, Olten; gestorben im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Walker Gertrud**, Witwe des Franz, Zürich; gestorben im 94. Altersjahr. PV Zürich.

Das Helvetia-Beratungsteam antwortet auf Anfragen

Ist heiraten ein Grund für eine Lebensversicherung?

Wir sind 25 und 28 Jahre alt und wollen heiraten. Wir arbeiten beide Vollzeit und leben auch schon längere Zeit zusammen. Kinder haben wir keine, aber vielleicht in ein paar Jahren. Brauchen wir eine Lebensversicherung?

Liebes Brautpaar

Solange Sie noch keine Kinder haben und beide verdienen, bezahlt Ihr Arbeitgeber die Beiträge an Unfallversicherung, Pensionskasse und AHV/IV. Für den Fall von Erwerbsunfähigkeit, primär wegen Krankheit, sind jedoch viele Berufstätige unterversichert. Daher sollten Sie jetzt schon eine Erwerbsunfähigkeitsversicherung prüfen. Diese gewährleistet der versicherten Person ein Ersatzeinkommen, falls das reguläre Einkommen wegen Erwerbsunfähigkeit bei Krankheit oder Unfall ausfällt. Erwerbsunfähigkeitsversicherungen gehören zu den sogenannten Risikoversicherungen.

Risiko abdecken

Auch die Todesfallversicherungen fallen in diese Kategorie. Hier wird den Hinterbliebenen ein Kapital ausbezahlt, falls die versicherte Person stirbt. Wenn Sie eine Wohnung oder ein Haus kaufen und mit einer Hypothek finanzieren, dienen solche Risikoversicherungen zur finanziellen Absicherung von Ihnen und Ihren Angehörigen. Sie sind relativ flexibel und lassen sich bei veränderten Bedürfnissen relativ einfach anpassen.

Im Unterschied zur reinen Risikoversicherung beinhaltet eine kapitalbildende Lebensversicherung einen Sparteil. Mit dem Sparteil der Prämie wird ein Kapital geäuft. Dieses ergänzt beispielsweise im Alter die Renteneinkünfte und sichert so den Lebensstandard. Zugleich wird mit dem Risikoteil der Prämie ein Todesfallkapital oder eine Erwerbsunfähigkeitsrente versichert. Diese versicherte Leistung wird erbracht, wenn der ent-

sprechende Fall eintritt, und zwar unabhängig vom bereits angesparten Guthaben. Das hilft, Sie oder Ihre Angehörigen finanziell abzusichern.

Zusatzbedarf mit Kindern

Sobald Sie Kinder haben, verändern sich Ihre Verantwortung und Abhängigkeit, und es wird umso wichtiger, Ihre Familie abzusichern. Wenn sich einer oder beide Ehepartner längere Zeit um die Kinder kümmern und nur beschränkt angestellt sein können oder gar ganz auf eine Berufstätigkeit verzichten, fehlen entsprechend Beiträge in die Pensionskasse. Mit einer Lebensversicherung können Sie hier die tiefere Rente im Pensionsalter ausgleichen. Falls Sie selbstständig erwerbend sind, ist wichtig zu wissen, dass bei einer Lebensversicherung das Konkursprivileg gilt. Das heisst, im Todesfall werden die Leistungen an den Ehepartner nicht gekürzt, um Gläubiger zu bedienen. So ist dieses Kapital geschützt und kommt den Begünstigten zu, auch wenn es Ihrer Firma schlecht geht.

Frisch verheiratete Doppelverdiener kommen nach der Heirat oft in eine höhere Steuerprogression. Darum empfiehlt es sich, ab einem gewissen Alter in die Säule 3a einzuzahlen oder allenfalls eine 3a-Lebensversicherung abzuschliessen. Damit können Sie einerseits Steuerabzüge machen und sorgen andererseits für die Zeit nach der Pensionierung vor. Auch ein Einkauf in die Pensionskasse kann interessant sein, wenn alle Rahmenbedingungen stimmen.

Wichtig: Falls Sie bereits eine Lebensversicherung haben, vergessen Sie nicht, Ihren Ehepartner, Ihre Ehepartnerin als Begünstigte/n einzusetzen.

Helvetia Beratungsteam

Haben Sie Fragen zu Versicherungen? Im Blog der Helvetia Versicherungen stehen die Experten Red und Antwort:

www.blog.helvetia.ch



zb Die Zentralbahn.

Suchen Sie eine neue Herausforderung bei der innovativsten Meterspurbahn der Schweiz? Toll! Dann stellen Sie noch heute die Weichen und bewerben Sie sich bei uns im Depot Luzern als:

Lokomotivführer/in (Kat. B)

Ihr Reisegepäck

Sie haben eine abgeschlossene Ausbildung zum/r Lokomotivführer/in (Kategorie B), sind hilfsbereit, freundlich, belastbar sowie handeln und denken kundenorientiert, Sie übernehmen gerne Verantwortung und haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein.

Unser Angebot

Führen der Züge auf dem Netz der Zentralbahn zwischen Luzern, Interlaken und Engelberg durch wunderschöne See- und Berglandschaften, Verantwortung für die Sicherheit und das Wohlbefinden unserer Gäste.

Ihr Kontakt

Für weitere Infos: Alfred Epp, Leiter Lokpersonal, Tel. 079 252 11 66.

Unsere Adresse für Ihre Bewerbungsunterlagen:



zb Zentralbahn AG, Human Resources,
Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
oder an hr@zentralbahn.ch

Wir freuen uns. www.zentralbahn.ch/hr
Gewinnerin Swiss HR Award 2013

www.sev-online.ch

SBB CFF FFS

Hin und weg.

Link zum Recht

Kartoffelernte als Zankapfel

Beispiel einer unklaren Situation, ob etwas Lohn ist oder nicht.

Eine Freistellung während der Kündigungsfrist bedeutet, dass der Arbeitgeber auf die Arbeitsleistung des Arbeitnehmers verzichtet, aber auch, dass sich dieser einen allfällig anderweitig verdienten Lohn grundsätzlich von der geschuldeten Lohnzahlung abziehen lassen muss.

Martin (Name geändert) arbeitet im Baudienst einer öV-Unternehmung, nennen wir sie AlpenBahn AG, und macht über manches Jahr seine Sache gut. Bis es in seinem Betrieb zu einer Umstrukturierung kommt, die zur Folge hat, dass er einen neuen Chef erhält. Viele Arbeitsprozesse

werden neu überprüft und angepasst, und zwar so, dass es Martin wenig behagt, was er auch lautstark kundtut. Nach langem Hin und Her mit dem Vorgesetzten und auch im Team, bei dem es zu einigen Unstimmigkeiten kommt, erhält Martin die Kündigung. Die Intervention des SEV-Berufsrechtsschutzes bewirkt zwar nicht die Rücknahme der Kündigung, aber dafür eine sofortige Freistellung Martins, der überzeugend darlegen kann, dass insbesondere die Friktionen im Team keineswegs nur auf ihn zurückzuführen sind.

So weit, so gut. Martin hat nun genügend Zeit, sich um seine Stellensuche zu kümmern, und ist nach kurzer Zeit erfolgreich. Die neue Stelle, die er gefunden hat, soll er einen Monat nach Ablauf der Kündi-

gungsfrist der AlpenBahn AG antreten. Da er in der Zwischenzeit ja nun viel freie Zeit hat, geht er seinem Schwager, einem Landwirt, bei der Kartoffelernte zur Hand.

Er staunt nicht schlecht, als er ein Schreiben der AlpenBahn AG erhält, in welchem kurz und bündig vermerkt ist, man habe vernommen, dass er eine Anstellung bei seinem Schwager habe, und dass er sich den hier verdienten Lohn auf seinen Kündigungslohn anrechnen lassen müsse. Er solle bitte die Lohnabrechnung einreichen, damit man die Lohnzahlung der AlpenBahn AG entsprechend kürzen könne.

Martin schreibt der AlpenBahn empört zurück: er habe sich für einige Tage aus reiner Freundschaft dazu verpflichtet, dem Schwager zu

helfen. Er habe dabei nichts verdient, sondern lediglich Essen und einige wenige Male auch ein Hunderternötl erhalten. Eben, gibt die AlpenBahn AG zur Antwort, die Mitarbeit bei der Kartoffelernte werde nach gängiger Auffassung nicht umsonst geleistet. Sie beruft sich auf Art. 320 Abs. 2 OR, wonach «ein Arbeitsvertrag auch als abgeschlossen gilt, wenn der Arbeitgeber Arbeit in seinem Dienst auf Zeit entgegennimmt, deren Leistung nach den Umständen nur gegen Lohn zu erwarten ist». Des Weiteren argumentiert sie, die Hunderternötl seien zwar nicht viel, aber da Martin ja wohl auf dem Bauernhof gewohnt habe, sei ein Teil des Lohnes halt in Naturalien erfolgt. Dabei stützt sie sich auf Art. 322 Abs. 2 OR, der besagt, dass Unterkunft und Verpflegung im Hause des Arbeitge-

bers als Teil des Lohnes angesehen werden können.

Nur eine Gefälligkeit

Nun wird es Martin ungemütlich, er schaltet den Berufsrechtsschutz ein. Dieser legt der AlpenBahn AG seinerseits dar, dass es sich hier wirklich nicht um ein Arbeitsverhältnis gehandelt hat, sondern um eine Gefälligkeit. Denn glücklicherweise hatte der Schwager noch andere Erntehelfer, die auch entsprechend – also nicht mit 300 Franken – entlohnt wurden. Zudem hat Martin auch längst nicht täglich mitgearbeitet, sondern nur zwischendurch, so wie er auch nicht ständig auf dem Hof gelebt hat, wengleich er zwei Mal dort übernachtet hat. Die AlpenBahn AG lenkt dann auch rasch ein, und Martin erhält den vollen Lohn bis zum Ablauf der Kündigungsfrist. **Rechtsschutzteam SEV**

Leserbrief

Schlechte Verlierer beim SEV?

«Wir sind die 49,7 Prozent»; **kontakt.sev** 4/14

Ich habe den Artikel über die Grosskundgebung für eine offene und solidarische Schweiz in Bern gelesen. Einverstanden, die 50,3% Befürworter bildeten ein knappes Resultat. Damit ist aber ein demokratischer Entscheid gefällt worden, der nach den hierzulande gelebten Gepflogenheiten ohne Wenn und Aber gilt. Der im Artikel erwähnten Grosskundgebung ist somit kaum Positives abzurufen. Im Gegenteil. Wenn sich nämlich ausgerechnet auch noch der SEV damit brüstet, statt der in Bern erwarteten 5000 Personen deren 12000 gezählt zu haben, betrachte ich das als einen Rückenschuss gegen die freie Meinung der Befürworter der Initiative sowie gegen unsere direkte Demokratie. Der SEV mitsamt den Kundgebungsteilnehmern muss sich

folglich als schlechter Verlierer abstrafen lassen. Mit solchen Anlässen einen gefällten Volkswillen hinterfragen und untergraben zu wollen, zeugt von einem schlechten Demokratieverständnis und ziemlicher Respektlosigkeit. Ehrlicher wäre es gewesen, brauchbare Vorschläge vorzulegen, wie die Initiative nun umgesetzt werden könnte. Oder ist es im Sinne des SEV, immer mehr Arbeitsplätze in der Schweiz von Ausländern besetzen zu lassen?

Andreas Falconnier, PV Bern

Stellungnahme des Autors

Das Hauptthema der Ausgabe 4/14 ist der 20. Jahrestag der Annahme der Alpen-Initiative. Sie ist ein gutes Beispiel dafür, dass der vom Leserbriefschreiber genannte Anspruch an die direkte Demokratie in der Schweiz nicht erfüllt wird. Der bundesrätliche Vorschlag zur Umsetzung der Zweitwoh-

nungsinitiative ist ein weiteres gutes (bzw. schlechtes) Beispiel dafür. Mir scheint, es gilt: Was sich gegen Ausländerinnen und Ausländer richtet, muss schnell und wortgetreu umgesetzt werden, mit Umwelt- und Sozialanliegen darf man gerne etwas lockerer umgehen.

Der SEV macht keinen Unterschied zwischen den Menschen nach Farbe ihrer Pässe. Wir setzen uns dafür ein, dass alle, die in der Schweiz arbeiten, auch Schweizer Löhne erhalten, damit nicht unser Lebensstandard unter Druck gerät. Wir wehren uns also dann gegen (bzw. für) ausländische Arbeitskräfte, wenn diese für Lohndumping missbraucht werden. Aber uns ist klar, dass dieses Land ohne Ausländerinnen und Ausländer schon lange nicht mehr funktioniert hätte. **Peter Moor**

Leserbrief

Allein gegen Krankenkasse

Ich bin seit über 50 Jahren bei der Krankenkasse SBB, heute Atupri, versichert. Nach einem Hirnschlag wurde mir ein bestimmtes Medikament verordnet. Doch das Atupri-Servicecenter lehnte die Kostenübernahme ab, weil das Medikament auf der Spezialitätenliste

Einschränkungen habe, die bei mir nicht gegeben seien. Erst als ich einen Anwalt beizog, war Atupri nach einem halben Jahr doch noch bereit zu zahlen. Das war ein Kampf, den ich allein nie hätte gewinnen können.

Hans Wegmüller,
pens. Zugführer, Allschwil

IMPRESSUM

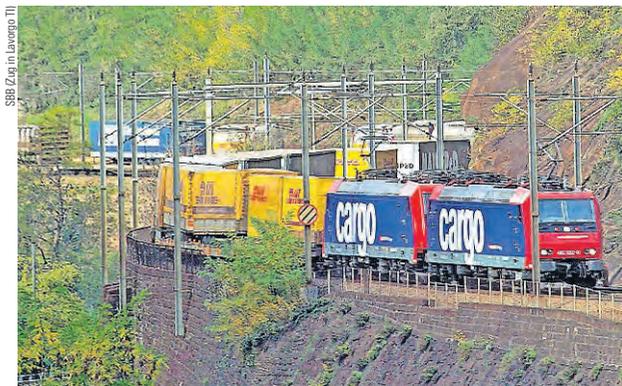
kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich. **ISSN** 1662-8454. **Auflage:** 30 088 Ex. (Gesamtauflage 44 656 Ex.), WEMF-beglaubigt 31.10.2013. **Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch. **Redaktion:** Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter. **Redaktionsadresse:** kontakt.sev, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. **Abos und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. **Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa; 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. **Produktion:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch. **Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG.

Nächstes Erscheinungsdatum von kontakt.sev: Donnerstag 3. April 2014.
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: Donnerstag 27. März, 8 Uhr.
Inserateschluss: Montag 24. März, 10 Uhr.

SBB Cargo International erhält eigenes Lokpersonal

SEV erreicht langfristige Garantien

Per 1. April wechseln über 100 Lokführer von SBB Cargo zu SBB Cargo International. Der SEV forderte Garantien zur Rückübernahme der Betroffenen durch SBB Cargo bei allfälligen Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen sowie zum grenzüberschreitenden Einsatz des Lokpersonals.



SCI führt vor allem Kombiverkehr- (Bild) und Ganzzüge zwischen den Nordseehäfen und Italien, daneben u. a. auch Rola-Züge.

SBB Cargo International (SCI) ist als gemeinsame Tochter der SBB Cargo AG (75%) und des Kombiverkehr-Operators Hupac (25%) seit Anfang 2011 operativ. Dennoch verfügte SCI bisher in der Schweiz – anders als ihre ausländischen Töchter SBB Cargo Italia und SBB Cargo Deutschland – nicht über eigene Lokführer, sondern mietete diese beim Mutterhaus an. «Dies hatten wir damals so abgemacht», erklärt Gewerkschaftssekretär **Philipp Hadorn**, der beim SEV für Cargo zuständig ist. «Dass SCI später eigene Lokführer anstellen würde, haben wir damals im Prinzip schon akzeptiert,

unter bestimmten Bedingungen. Dazu gehörte vor allem ein GAV – wie bei jeder Auslagerung.» Nach langen, zähen Verhandlungen kam per 1. Mai 2012 der SCI-GAV zustande, und zwar nicht nur für die bereits vorhandenen Berufe in Verwaltung und Einsatzzentrale, sondern auch für das noch fehlende Lokpersonal. Die GAV von SBB Cargo und SCI sind insgesamt gleichwertig, doch ist letzterer bei der Arbeitszeit etwas flexibler und sieht bei Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen keinen Zugang zum SBB-Arbeitsmarktcenter mit zeitlich unlimitierter Lohnfortzahlung vor;

immerhin garantiert er aber ansehnliche, individuell auszuhandelnde Leistungen.

Rückkehr bei Kündigung aus wirtschaftlichen Gründen

Im Herbst 2013 legte SBB Cargo den Sozialpartnern ein neues Depotkonzept zur Konsultation vor, das den Übertritt aller knapp 80 Lokführer in Bellinzona und von 30 der rund 100 Lokführer in Basel zu SCI per 1. April 2014 vorsah.

Der SEV stellte zwei Bedingungen. Erstens müsse SBB Cargo die Betroffenen von SCI zurücknehmen, falls diesen aus wirtschaftlichen Gründen gekündigt würde. Anfang 2014

vereinbarte SBB Cargo mit den Gewerkschaften SEV, VSLF, Transfair und KVÖV eine solche Rücknahmegarantie, befristet bis Ende 2018. Die Vereinbarung sieht auch vor, dass die Unterzeichner etwa Mitte 2018 die Auswirkungen des Gotthard-Basistunnels auf das Lokpersonal bei SCI gemeinsam prüfen sollen, um, wenn nötig, Massnahmen zu vereinbaren.

Sicherung der schweizerischen Anstellungsbedingungen

Zweitens verlangte der SEV von der SCI die Zusicherung, dass beim grenzüberschreitenden Einsatz die Lokführer aus italienischen und deutschen Depots insgesamt nicht mehr Zugkilometer auf dem Schweizer Netz fahren dürfen als die Lokführer der Schweizer Depots auf dem deutschen oder italienischen Netz. Dies sicherte SCI den vier Gewerkschaften Ende letzten Jahres in einer zweiten Vereinbarung zu, die frühestens auf Ende 2023 gekündigt werden kann. «Die Langfristigkeit und Rechtsverbindlichkeit dieses Vertrags setzt den Massstab für künftige solche Abmachungen», sagt Philipp Hadorn.

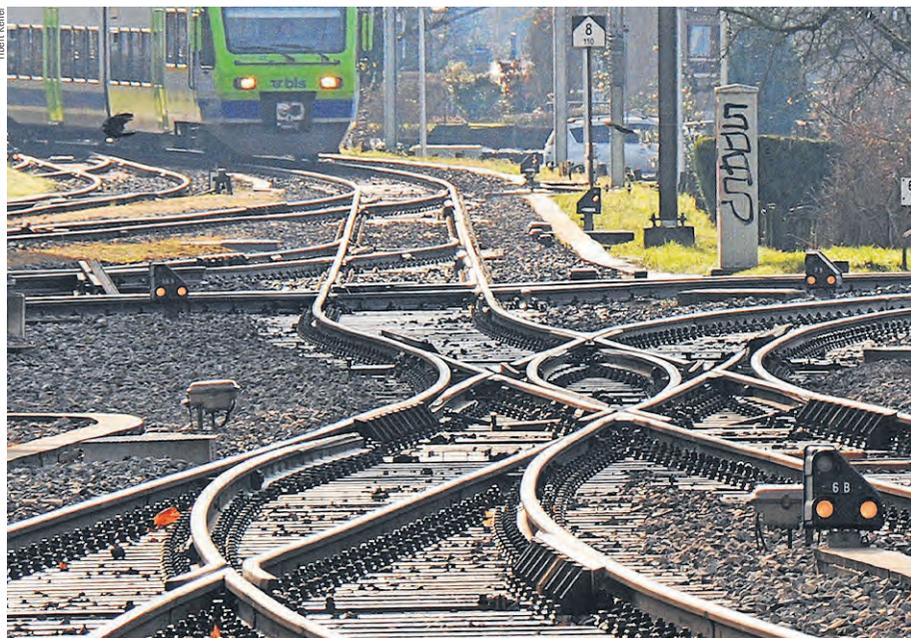
Basis einbezogen

Philipp Hadorn und der Tessiner SEV-Gewerkschaftssekretär **Angelo Stroppini** betonen, dass die Betroffenen beider Standorte wie auch der Unterverband LPV in die Verhandlungen eng einbezogen wurden. «Wir haben in Bellinzona mehrere Versammlungen organisiert, um mit den Kollegen unsere Forderungen, und nach den Verhandlungen das erreichte Resultat, zu diskutieren. Dieses wurde dann einstimmig genehmigt», berichtet Angelo Stroppini. «Dieses Vorgehen hat unseren Rückhalt bei den Betroffenen gestärkt und mehrere Mitglieder gebracht.»

Der SEV verlangt von der SCI-Führung auch, dass sie bei künftigen Streiks der italienischen oder deutschen Lokführer deren Schweizer Kollegen nicht als Streikbrecher einsetzt. Zurzeit laufen noch Verhandlungen über eine entsprechende Vereinbarung.

Dieser Tage wurden/werden an beiden Standorten die SCI-Arbeitsverträge unterzeichnet. In Basel läuft die Rekrutierungsaktion weiter, da sich das Interesse am (freiwilligen) Übertritt in Grenzen hält. **Markus Fischer**

Photomystère: Wo ist das?



Zum Rätselbild in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev*, das vor dem Bahnhof in Bulle FR geschossen wurde, sind nur wenige richtige Antworten eingegangen. Ein erklärendes Bild finden Sie wie immer unter www.sev-online.ch.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat:

François Charrière, Vuadens, Mitglied VPT tpf Rail.

Auch diesmal lautet unsere Frage: «Wo ist das?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost.

Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis **Mittwoch, 26. März 2014**, an:

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an mystere@sev-online.ch

Im Internet:

Unter www.sev-online.ch klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen danach alle Felder aus.