

Fritz Augsburger

Der Peko-Präsident SBB Infrastruktur tritt ab – aber der Gotthard ruft.
Seiten 6 und 7



Finanzloch beim Netzunterhalt der SBB

«Es gibt enorm viel zu tun, aber es fehlen dafür die Mittel», klagt SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber. Er warnt vor kurzfristigem Sparen.
Dossier Seiten 10 bis 12

Mindestlohn für Busfahrer/innen

Dank dem SEV setzt in Genf das Amt für Arbeitsinspektion und Arbeitsverhältnisse die BAV-Richtlinie bei den TPG-Subunternehmen durch.
Seite 20

GAV-Verhandlungen werden verlängert

GAV SBB braucht Zeit

Der neue GAV SBB ist praktisch fertig verhandelt. Doch für die Details braucht es noch etwas Zeit.

Am Erscheinungstag dieser Zeitung findet die GAV-Konferenz statt. Die Verhandlungsdelegation erläutert dort den Stand der Verhandlungen und die Gründe, weshalb es noch nicht zum Abschluss gekommen ist. «Insgesamt war die Zeit knapp; es wäre darum gegangen, an zwei Verhandlungstagen alles zu bereinigen, was zuvor innert vier Monaten in Arbeitsgruppen und Verhandlungsrunden aufgeleistet worden ist», erklärt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, der die gewerkschaftliche Verhandlungsde-

legation leitet. «Wir wollten kein Risiko eingehen und haben zusammen mit der SBB entschieden, dass es sinnvoll ist, sich noch die Zeit zu nehmen, um die Texte sauber zu bereinigen.» Avallone zeigt sich zuversichtlich, dass ein Resultat erreicht wird, das für die Mitglieder passt. «Wir hatten aus der Umfrage bei unseren Mitgliedern den Auftrag, Pensionierungsmodelle auf den Tisch zu bringen, und da sollten wir zu einer Lösung kom-

men, die sowohl für einen grossen Teil des Personals als auch fürs Unternehmen eine Verbesserung bringt.» Doch nicht nur die älteren Jahrgänge sollten vom Abschluss profitieren, sondern



auch jene, die erst seit kurzer Zeit bei der SBB arbeiten: «Es zeichnet sich ab, dass die Lohnentwicklung verbessert wird», hält Avallone fest. Zugeständnisse machen die Gewerkschaften der SBB mit einer leichten Flexibilisie-



rung der Arbeitszeit und mit einer Annäherung der beruflichen Neuorientierung an die gesetzliche Praxis – allerdings ohne den «Contrat social» aufzugeben. Die zusätzliche Zeit soll nun genutzt werden, um mit der SBB in den nächsten Monaten an den Details zu feilen. In der nächsten Ausgabe von kontakt.sev folgt ein Bericht von der GAV-Konferenz, der den aktuellen Verhandlungsstand aufzeigen wird.

pmo



SEV klagt gegen Crossrail

Seit Anfang Juni arbeiten die ersten Lokomotivführer bei Crossrail in Brig – zu Löhnen, die einmalig tief sind. Damit betreibt Crossrail nach Meinung des SEV nicht nur Lohndumping, sondern verletzt auch eine zwingende Bedingung, die für die Netzzugangsbewilligung vorgegeben ist: branchenübliche Anstellungsbedingungen. Der SEV hat deshalb beim Bundesamt für Verkehr formell Anzeige gegen Crossrail eingereicht.

Seite 2

Durchmesserlinie Zürich

Generationenbauwerk feierlich eröffnet

Seit dem 15. Juni fahren S-Bahn-Züge in Zürich durch den neuen Bahnhof Löwenstrasse und den Weinbergtunnel. Diese bringen der Kundschaft kürzere Reisezeiten, mehr Verbindungen und Sitzplätze, für den Bahnbetrieb mehr Kapazitäten – und dem Lokpersonal völlig neue Fahrpläne.



Seite 4 Pellet blickt als Romand etwas neidisch auf die DML.

ZUR SACHE

Erst in anderthalb Jahren wird die Zürcher Durchmesserlinie voll wirksam. Aber schon jetzt zeigt sich einer der grossen Vorteile – auch für das Personal: Da die Züge keine Spitzkehre mehr machen müssen, ergeben sich interessantere Einsätze fürs Lokpersonal. Wenn die Fernverkehrszüge Ende 2015 ebenfalls den Durchgangsbahnhof benüt-

«Die Durchmesserlinie schafft Arbeitsplätze. Ob dies auch für den Gotthard gilt, wird sich zeigen müssen.»

Peter Moor, Chefredaktor kontakt.sev

zen können, werden zahlreiche weitere Lokführerinnen und Zugbegleiter neue Touren erhalten. Der Bahnausbau in Zürich ist fürs Personal aber auch vorteilhaft, weil er nicht nur direktere Verbindungen, sondern auch zusätzliche Züge bringt. Die Durchmesserlinie schafft neue Arbeitsplätze.

Ob dies für den nächsten grossen Ausbauschritt im Schweizer Bahnnetz ebenfalls gilt, scheint eher ungewiss: Der Gotthard-Basistunnel wird zwar auch einen Ausbau im Angebot mit sich bringen. Gleichzeitig bringt er aber eine massive Fahrzeitverkürzung, sodass innert eines Arbeitstages zusätzliche Fahrten möglich sind. Ob Fahrzeitverkürzungen und Mehrverkehr sich ausgleichen, wird sich noch zeigen müssen, nicht nur beim Personenverkehr, sondern vor allem auch beim Transit-Güterverkehr.

NEWS

Qualitätsmessung im Regionalverkehr

Die «NZZ am Sonntag» hat einen Newsletter des Bundesamtes für Verkehr entnommen, dass dieses ab Ende 2015 mit den Kantonen schrittweise ein System einführen will, um die Qualität des regionalen Personenverkehrs (RPV) in der Schweiz zu messen. Ziel ist laut BAV-Vize-Direktor Pierre-André Meyrat die «dauerhafte Einhaltung von Mindeststandards». Die Steuerzahler finanzieren den RPV, da sei es «völlig normal, dass sie einen angemessenen Gegenwert für ihr Geld erhalten». Jährlich investierten Bund und Kantone je 900 Mio. Franken in RPV-Leistungen. Neben einer automatisierten Pünktlichkeitsmessung auf allen Linien sollen Testkunden die Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation prüfen. Alle Messwerte sollen in eine Datenbank fließen. Diese würde ein Bonus-Malus-System ermöglichen wie z. B. jenes für die SBB-Leistungen im ZVV.

In der «NZZ am Sonntag» warnt Ueli Stüchelberger, Direktor des Branchenverbandes VöV, das System dürfe den Unternehmen nicht zu viel Aufwand und Kosten verursachen und keine falschen Anreize setzen – z. B. bei der Pünktlichkeit. Denn wenn bei Verspätungen nicht mehr gewartet und Fahrpläne vorsichtiger kalkuliert würden, sei der Kundschaft auch nicht gedient.

Korrigenda

«Alpnachstad» und «Stansstad» sind sich nicht nur sprachlich nahe, sie liegen auch nur 6 km auseinander. Dennoch sollte man die beiden Orte am linken und rechten Ufer des Alpachersees nicht «velwechsern». Genau dies taten wir aber in der Kolumne der *kontakt*-Ausgabe 10/14. Weder der Autor noch die Leute, die sich danach mit dem Text beschäftigten, bemerkten den Fehler, alle Sicherheitssysteme versagten. Die Redaktion entschuldigt sich; zur Sühne zeigten wir auf der letzten Seite der Ausgabe 11/14 die Talstation der Pilatusbahn, die definitiv in Alpnachstad liegt.

Vorstand SEV diskutiert über die Organisation der GAV-Konferenz

Basis im Mittelpunkt

Soll die GAV-Konferenz verkleinert werden? Nein, findet der SEV-Vorstand: Die Stimme der Basis ist für eine Gewerkschaft unersetzlich.

VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro stellte eines klar: «Ich rede den SBB-Unterverbänden nicht drein, wie sie ihre Arbeit organisieren.» Seine Aussage zur GAV-Konferenz war denn auch allgemeiner Art: «Unsere breite Basis ist unser stärkstes Argument gegenüber den Unternehmen!» Eine breit abgestützte GAV-Konferenz bedeutet eine Aufwertung des Verhandlungsergebnisses, gleichzeitig stärkt sie aber auch den Verhandlungsdelegation den Rücken. Diese Meinung war einhellig im Vorstand SEV.

Intern besser organisieren

Die Diskussion wurde geführt, weil 2011 ein Kongressantrag eine deutliche Verkleinerung der GAV-Konferenz verlangte. Als Begründung wurde damals

Sektionscoaching: Weiter so!

Sektionscoach Elena Obreschkow legte dem Vorstand ihren Zwischenbericht zur Mitte des Projekts vor. Sie präsentierte eindrucksvolle Zahlen, sowohl was ihre Kontakte mit Sektionen betrifft als auch bezüglich der Mitgliederentwicklung im SEV.

Während die Beitritte im 2014 deutlich über den Vorjahren

liegen, sind die Austritte fast ebenso klar im Rückgang. Das führt dazu, dass (abgesehen von den Todesfällen) eine seit vielen Jahren nicht mehr erreichte Verbesserung stattgefunden hat.

Fürs zweite Jahr des Projekts setzt Elena Obreschkow den Schwerpunkt einerseits auf die weitere direkte Kontaktnahme

mit Sektionen, andererseits aber auf die Vernetzung der Sektionen untereinander. Die Nachwuchsförderung und der Ausbau des Vertrauensleute-Netztes sind weitere Elemente, wo sie Akzente setzen will.

Zudem gilt es, zentral Hilfsmittel und Grundlagen für die Sektionen bereitzustellen. *pmo*

angeführt, die heutige Konferenz sei zu gross, um innerhalb der Delegationen kompetent über die Inhalte diskutieren zu können. Der Antrag wurde damals von Geschäftsleitung, Vorstand und letztlich auch vom Kongress verworfen, aber doch der Auftrag damit verbunden, die Organisation der GAV-Konferenz zu überprüfen.

In der Zwischenzeit hat sich an der Grundhaltung nichts geändert: Die GAV-Konferenz mit ihren rund 150 Delegierten wird weiterhin als richtiges Gremium erachtet, um Verhand-

lungsergebnisse zu beurteilen. Tatsächlich wiesen aber mehrere Zentralpräsidenten darauf hin, dass es schwierig sei, die Delegierten aus dem eigenen Unterverband immer auf dem gleichen Wissensstand zu halten. Da gebe es noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Als wesentlich wurde aber vor allem die Flächenwirkung des Gremiums in dieser Grösse erachtet: Da die meisten Personalstandorte mit eigenen Delegierten in der Konferenz vertreten sind, gelangen die Informationen über Vertragsverhandlungen direkt an die Basis.

Service public stärken

Weiter führte der Vorstand SEV eine Diskussion zu einem Positionspapier, das dem Kongress des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes im Oktober unterbreitet wird. Darin geht es in sehr breiter Art um den Service public. Für den SEV sind darin die Abschnitte zum öffentlichen Verkehr am wichtigsten, ohne aber den Blick aufs Ganze zu verlieren.

Der SEV wird am SGB-Kongress von 19 Delegierten vertreten, wobei auch der vorgegebene Frauenanteil erreicht wird. *Peter Moor*

VORSTAND IN KÜRZE

Neue Aufgabenverteilung: **Lucie Waser**, die im April im SEV die Stelle als Gleichstellungsbeauftragte und damit die Verantwortung für die Frauenkommission angetreten hat, ist ab sofort auch für die **Jugendkommission** zuständig. Sie übernimmt diese Aufgabe von Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz, der mit den Aufgabenbereichen BLS und Bildung stark ausgelastet ist. Lucie Waser stockt ihr Pensum von 50 auf 80 Prozent auf; sie bringt Erfahrung aus der Jugendpolitik mit.

Die Praxis der **Einladungen an SEV-Kongresse**, wird vereinheitlicht. Bisher gab es für verschiedene

Gruppen (Zentralpräsidenten, Gewerkschaftssekretäre, administratives Personal) unterschiedliche Regelungen. Neu werden sie alle nach der Pensionierung jeweils an vier Kongresse eingeladen mit Ausnahme der obersten Führung; diese wird an alle Kongresse eingeladen. Ausländische Gäste werden nur an die zweitägigen Kongresse eingeladen.

Der Vorstand gibt grünes Licht für die Unterzeichnung des **GAV des Swiss-Bodenpersonals** (Seite 5) und für allfällige Kampfmassnahmen bei den Subunternehmen der **Genfer Verkehrsbetriebe** (Seite 20). *pmo*

Mobilisierung bei den TPG

Nicht auf dem Rücken des Personals sparen!

Diesen Donnerstag geht das Personal der Genfer Verkehrsbetriebe TPG auf die Strasse.

Über 300 TPG-Mitarbeitende haben letzte Woche an einer von den Gewerkschaften SEV, Asip und Transfair gemeinsam organisierten Versammlung im Depot Jonction einstimmig Kampfmassnahmen beschlossen. Das Personal ist aufgebracht über die Erklärung der Direktion, möglicherweise 120 Stellen abbauen zu müssen, um den Einnahmefall von 14–15 Mio. Franken wegen der

Volksinitiative «Stopp den Tarifierhöhungen bei den TPG» zu kompensieren. Die Gewerkschaften stoppen die Gespräche mit der Direktion über den Status und organisieren diesen Donnerstag ab 16 Uhr eine Demo unter dem Motto «Nicht auf dem Rücken des Personals sparen!» Zudem wurde eine Resolution verabschiedet, die im Fall von Sparbeschlüssen in den Sommerferien Zusatzmassnahmen androht und die Direktion auffordert, keinen Dienstleistungsvertrag mit dem Kanton zu akzeptieren, der die Abgeltungen für die TPG senkt. *vbo/Fl*

BAV soll klare Regeln festlegen

Crossrail: SEV zeigt an

Der SEV macht den nächsten Schritt: In einer formellen Anzeige ans Bundesamt für Verkehr verlangt er die Festsetzung branchenüblicher Löhne.

Seit einigen Wochen sind erste Lokführer bei Crossrail in Brig angestellt. Ohne sich um die Proteste des Personals und des SEV zu kümmern, hat Crossrail ihre Dumping-Löhne umgesetzt. Dem SEV liegt ein Vertrag vor mit einem Lohn von 3600 Franken – nach Abschluss der Ausbildung (bei 41 Stunden Arbeitszeit pro Woche und 13 Monatslöhnen), also ein Jahreslohn von 46 800 Franken.

Branchenübliche Löhne, per sofort

Das kann der SEV nicht akzeptieren; er hat deshalb formell Anzeige beim Bundesamt für Verkehr BAV eingereicht, in welcher er verlangt, die «Crossrail AG aufzufordern, branchenübliche Anstellungs- und Lohnbedingungen per sofort und rückwirkend auszu-



Die Fallhöhe bei der Crossrail ist zurzeit gross.

richten.» Als Druckmittel müsse das BAV Crossrail den Widerruf der Netzzugangsbewilligung androhen.

Der Masstab ist gesetzt

Der SEV begründet seine Klage weiterhin mit den geltenden Gesamtarbeitsverträgen bei SBB Cargo und BLS, die jeweils deutlich höhere Einstiegsgehälter enthalten. Für den SEV ist klar, dass diese Verträge mit den beiden massgeblichen Güterbahnen in der Schweiz festlegen, was das Mass ist für die Branchenüb-

lichkeit. Der SEV ergänzt deshalb seine Forderungen ans BAV mit dem Punkt: «Wir beantragen Ihnen, umgehend Mindestlöhne für den Schienengüterverkehr festzulegen, wie Sie dies für den Busbereich gemacht haben.»

Im Frühling hatte das BAV festgelegt, dass der Mindestlohn für Buschauffeure bei 58 300 Franken jährlich zu liegen habe. Auch bei diesem Entscheid hatten die Gesamtarbeitsverträge des SEV mit den Unternehmen der Branche als Grundlage gedient. pmo

Bild der Woche



Vincent Leggiero, Sektionspräsident SEV-TPG, vor über 300 Kolleg/innen im TPG-Depot Jonction.

MEINE MEINUNG

Gestohlene Jahre

Nennen wir ihn Ali. Er ist aus einem Land geflohen, in dem Bürgerkrieg herrscht. 2002 bewirbt er sich in der Schweiz um Asyl. Es folgt ein langwieriges Asylverfahren. 2007 wird ihm ein vorläufiges Bleiberecht zuerkannt (Ausweis F).

Ali kann zunächst bloss stunden- oder tageweise arbeiten, doch nach einiger Zeit findet er eine feste Stelle. Der Arbeitgeber will den geschickten und fleissigen Mitarbeiter behalten, und so bekommt Ali 2010 eine Aufenthaltsbewilligung (Ausweis B). Er spricht inzwischen sehr gut Deutsch, hat viele Freunde hier und eine Freundin. Er freut sich, dass er schon bald den Schweizer Pass beantragen kann.

Nun erfährt er eines Tages, dass jetzt ein neues Gesetz in Beratung sei, welches die Voraussetzungen für die Einbürgerung verschärfen werde (Bürgerrechtsgesetz).

Zwar würde die notwendige Mindestaufenthaltsdauer von derzeit zwölf Jahren vielleicht ein bisschen verkürzt, doch würde von den Einbürgerungsanwärtern neu eine Niederlassungsbewilligung (Ausweis C) verlangt. Eine solche könnte Ali aufgrund seiner Aufenthaltsdauer und seiner Arbeitsbewilligung während der letzten Jahre im besten Fall 2015 erhalten.

Nicht so schlimm, denkt er sich zunächst, wenn sich die Einbürgerung etwas verzögert. Doch im eidgenössischen Parlament hecken ein paar listige Asylwölfe eine schlaue Zusatzklausel aus. Sie verlangen, dass für die Berechnung der Gesamtaufenthaltszeit in der Schweiz bloss jene Jahre gezählt werden, seit denen jemand im Besitz eines B- oder C-Ausweises ist. Für Ali würde dies bedeuten, dass acht von den zwölf Jahren, welche er bis heute hier verbracht hat, nicht mitgerechnet würden.

Als Ali in der Schweiz ankam, war er zwanzig. Wenn er dereinst einen Pass bekommen sollte, wird er schon gegen vierzig gehen, denn auch das Einbürgerungsverfahren

«Als Ali in der Schweiz ankam, war er zwanzig. Wenn er dereinst einen Pass bekommen sollte, wird er schon gegen vierzig gehen.»

ren dauert eine gewisse Zeit. Obwohl er hier Steuern und AHV bezahlt, wird er sein halbes Leben ohne politische Rechte verbracht haben. Und um unter dem Schutz des Schweizer Passes seine Eltern noch einmal zu sehen, wird es vielleicht schon zu spät sein. Nicht aber zu spät zum Wählen und Abstimmen – und Ali weiss auch schon, wer seine Stimme erhalten wird und wer bestimmt nicht.

Monika Barth



Die Durchmesserlinie in Zürich ist eröffnet

Weiterer Bahnausbauschritt

Die «Durchmesserlinie» bzw. der Weinbergtunnel als ihr wichtigstes Element ist eröffnet worden. Sie bringt eine markante Kapazitätssteigerung auf der West-Ost-Achse.

Am vorletzten Samstag lud die SBB im Hauptbahnhof Zürich zum grossen Fest: sie übergab der Bevölkerung den neuen Bahnhof Löwenstrasse und liess sie erstmals den neuen Weinbergtunnel durchfahren. 200 000 Besucher/innen sollen der Einladung gefolgt sein und 10 000 fuhren mit dem «Tunnelturbo» durch den nigelneuen Tunnel, womit alle Fahrten ausgebaut waren, wie die SBB stolz vermeldete. Am vorangehenden Donnerstag hatte die offizielle Eröffnung für die Vertreter/innen der Politik, der Partnerfirmen und die Medien stattgefunden.

Epizentrum des Eisenbahnnetzes

Die Freude über das «nach sieben Jahren Bauzeit pünktlich und unter Einhaltung der Kostenvorgaben» in Betrieb genommene Werk war allseits gross. Der Kanton (Regierungsrat Ernst Stocker) rühmte sich, dass nur dank seiner Vorschussfinanzierung die Realisierung möglich geworden war. Der Bahnhof Zürich sei das Epizentrum des Schweizer Eisenbahnnetzes. Die gut zwei Milliarden, die das Bauwerk



Der grosse Moment: Bundesrätin Doris Leuthard, assistiert von Ernst Stocker und Andreas Meyer, eröffnet mit dem Durchschneiden des Bandes die Durchmesserlinie. Rechts Corine Mauch, obschon nicht Mitglied der «Orange Army» zur Feier doch in Orange erschienen.

gekostet hat – zwei Drittel bezahlt der Bund, ein Drittel der Kanton –, rechtfertigte er mit dem Argument: «Die vorhandenen Mittel müssen dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen bringen.»

«Zürich ist eine öV-Stadt»

Die Stadt (Stadtpräsidentin Corine Mauch) freute sich über den Ausbau beim öffentlichen Verkehr und den damit verbundenen «Standortvorteil» für Zürich: «Zürich ist eine öV-Stadt.» Bundesrätin Doris Leuthard fand, «was für Zürich gut ist, ist gut für das ganze Land», die Durchmesserlinie bringe «eine Verbesserung für den öffentlichen Verkehr» an einem Ort, wo in einigen Jahren täglich eine halbe Million Menschen

passieren würden. Leuthard war begeistert von der «Meisterleistung» und dankte «für den Chrapf» der Arbeiter.

Dank an die «Orange Army»

SBB-CEO Andreas Meyer wies auf die kürzeren Fahrzeiten, den gestiegenen Komfort und die zusätzlichen Verbindungen und damit auf den Nutzen für die Kund/innen hin. In einem Satz seines Referates kam er auch noch auf die Bauarbeiter zu sprechen, die die Durchmesserlinie gebaut haben, auf die «Orange Army», wie sie in einem Fernsehbeitrag von CNN genannt worden waren: «Ich möchte der Orange Army ein grosses Dankeschön sagen.» Sonst klang in Meyers Worten vor allem der Stolz: «Wir haben

die besten Leute», stellte er fest, und meinte damit die Ingenieure. Der Bau der Durchmesserlinie habe vor sieben Jahren begonnen, und ebenfalls vor sieben Jahren sei er zur SBB gekommen. «Heute», fand Meyer, «sind wir alle ein bisschen Durchmesserlinie.»

Nutzen für das Personal

Für die Fahrgäste bedeutet der neue Bahnhof Löwenstrasse vor allem neue (kürzere) Umsteigewege, Kundenlenker weisen ihnen den Weg. Was aber bedeutet der neue Bahnhof für das Personal, insbesondere für die Lokomotivführer? Laut LPV-Zentralpräsident Hans-Ruedi Schürch bringt die neue Linie «völlig neue Fahrpläne, 60% der Touren in der Ost- und Zen-

tralschweiz ändern». Dies ist aber nicht nur schlecht: «Durch die erhebliche Fahrplanumgestaltung am linken Zürichseeufer entstehen längere Wendezeiten etwa in Pfäffikon, die für verschiedene Bedürfnisse schon lange gewünscht waren. Bei 200 Meter langen Kompositionen braucht es bei der Richtungsänderung zwei Führer, was nun wegfällt.» Für Kollegen in Winterthur und Ziegelbrücke bringt die DML aber eher eine Monotonisierung. Noch befahren die neue Strecke nur die S-Bahn-Lokomotivführer (Linien S2, S8 und S14), der Fernverkehr befährt den neuen Bahnhof erst ab dem 13. Dezember 2015. Dann werden es täglich 460 Züge sein: 140 im Fernverkehr und 320 S-Bahn-Züge. pan.

Untendurch fahren statt eine Spitzkehre machen

Wo Züge die Richtung ändern müssen, geht Zeit verloren: im Beispiel der Durchmesserlinie Zürich verkürzen sich die Fahrzeiten dank dem wendungsfreien Betrieb um 6 Minuten – ein relativ kleiner Gewinn. Viel wichtiger ist, dass das System bei einem solchen Kopfbahnhof eine erhebliche Kapazitätseinbusse erleidet: weil beim Ein- und Ausfahren weite Teile des Gleisfeldes durch-

fahren werden müssen, blockieren sich die Züge gegenseitig. Dagegen fahren in einem Durchgangsbahnhof die nachfolgenden Züge ein, während der ausfahrende Zug den Bahnhof verlässt. Dies macht den Betrieb leistungsfähiger, auch wenn das früher nötige An- und Abkoppeln und Umstellen der Lokomotiven dank der Verpendelung schon heute entfiel. Kopfbahnhöfe weisen fast alle

grossen Städte auf – die Bahn kam erst in die Stadt, als diese schon gebaut war und ein Durchfahren durch die dichte Bebauung unmöglich geworden war. Eine Lösung des Problems bieten unterirdische Verbindungen, auch durch U- oder S-Bahnen, oder der Bau neuer Durchgangsbahnhöfe am (heutigen) Stadtrand, wodurch freilich der (frühere) Hauptbahnhof seine Bedeutung verliert. pan.

Alle Informationen im Buch und auf DVD

Die Durchmesserlinie ist von den aktuellen Medien gebührend gefeiert worden, unter anderem mit einer grossen Sonderbeilage im «Tages-Anzeiger» – die sich die SBB von den am Bau beteiligten Partnern finanzieren liess. Wer sich längerfristig für die Durchmesserlinie interessiert, kann für 12 Franken die DVD kaufen (via www.vorfilm.ch), die während des Baus realisierte

vier Kurzfilme sowie einen Film über die fertiggestellte Linie vereinigt. Im AS-Verlag ist zudem der grossformatige Bildband «Durchmesserlinie. Das Wunder von Zürich» erschienen, der viel mehr als nur Informationen zur neuen Linie bietet, da er auch das Bahnsystem um Zürich im Lauf der Zeit thematisiert. Er ist für 88 Franken im Buchhandel erhältlich. pan.

SEV und Unia zeigen auf: Die Rollmaterialindustrie in der Schweiz hat Zukunft

Besser aus- und weiterbilden

Die Schweizer Rollmaterialindustrie hat Zukunft: Das geht aus einer Studie der Gewerkschaften Unia und SEV hervor. Forschung und Ausbildung sind die entscheidenden Faktoren, die es zu fördern gilt.

Die Rollmaterial- und Verkehrstechnik-Industrie der Schweiz ist heute international gut aufgestellt und konkurrenzfähig. Das zeigt eine Studie der Metron Verkehrsplanung AG, die Unia und SEV gemeinsam in Auftrag gegeben haben. Der eben erst erfolgte Zuschlag an Stadler Rail für den Bau der neuen SBB-Gotthardzüge bestätigt diese Erkenntnis. Diese starke Position ist aber mittel- und langfristig überhaupt nicht gesichert.

Die Zukunft der schweizerischen Bahnindustrie hängt

ganz wesentlich von der politischen Steuerung der Verkehrspolitik, von den Investitionen in Infrastruktur, Forschung und Entwicklung sowie von der Qualität und Förderung der Berufsbildung und der Investitionen in Fachhochschulen und Universitäten ab. Deshalb wäre es aus Sicht von Unia und SEV unverantwortlich, die Ausgestaltung des Verkehrssystems ausschliesslich dem freien Markt zu überlassen.

Die Strukturentwicklung der untersuchten Unternehmen der Rollmaterialindustrie belegt, dass sich das Qualifikationsprofil im Allgemeinen erhöht hat, und dass die Anforderungen an die Grund- und Weiterbildung weiterhin steigen werden. Höheres Qualifikationsniveau und gestiegenes Anforderungsprofil führen zu einem deutlichen Handlungsbedarf. Als Probleme werden von den Unternehmen genannt:

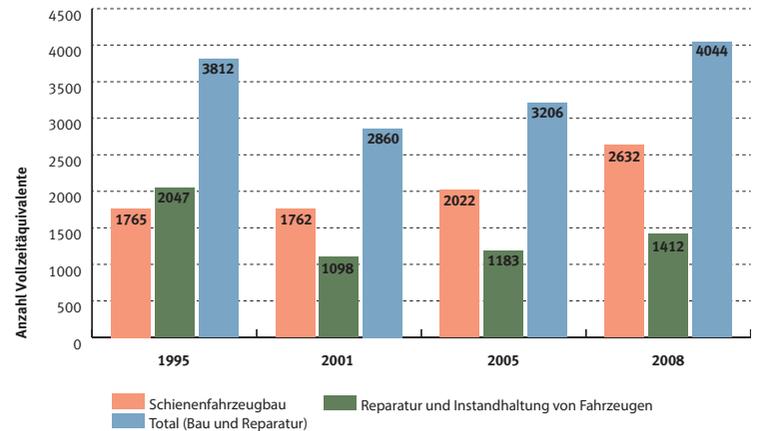
- genereller Mangel an Fachkräften mit den entsprechenden Rekrutierungsproblemen;

- verstärkte Notwendigkeit, hochqualifizierte Fachkräfte auf dem internationalen Markt zu rekrutieren;

- Stagnation für die Arbeitsplatzchancen von Hilfskräften aufgrund

der wachsenden Zunahme des Bedarfs an qualifizierten Arbeitskräften.

Die beiden Gewerkschaften haben aus der Studie einen Forderungskatalog abgeleitet mit dem Ziel, das hohe technische Niveau zu halten und zu entwi-



Entwicklung der Beschäftigung in der Schweizer Rollmaterialindustrie 1995 bis 2008: Im Schienenfahrzeugbau (rosa) stagnierten die Stellen bis 2001 und stiegen dann markant an, während sie sich im Bereich Reparatur und Instandhaltung (grün) sogar halbierten, bevor sie ab 2001 wieder kontinuierlich zunahmen.

ckeln. «Damit werden langfristig die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung insgesamt gesichert», betont der Sektorleiter Industrie der Unia, Nationalrat Corrado Pardini. SEV-Präsident Giorgio Tuti ergänzt: «Die Bahnunternehmen und die Bahnin-

dustrie müssen gemeinsam an der Zukunft arbeiten; die sinnvolle Arbeitsteilung dient beiden Seiten.» pmo

Der vollständige Bericht ist auf sev-online.ch zu finden (Medienmitteilung vom 12. Juni 2014).

Urabstimmung über den neuen Gesamtarbeitsvertrag für das Swiss-Bodenpersonal

Knappes Ja der Mitglieder von SEV-GATA

Mit 52 % Ja-Stimmen hat die Basis der Gewerkschaft SEV-GATA den neuen GAV für das Swiss-Bodenpersonal angenommen. Die Botschaft an die Swiss ist klar: Die Sparmöglichkeiten bei den Arbeitsbedingungen für das Bodenpersonal sind nun ausgereizt.

«Das knappe Abstimmungsresultat ist darauf zurückzuführen, dass der GAV dem Personal neben einer Reihe von Verbesserungen zwei bedeutungsvolle Nachteile bringt», erklärt Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA und Gewerkschaftssekretär SEV, «eine Erhöhung der Wochenarbeitszeit und eine Anpassung der Schichtsysteme.»



Swiss Transport Workers Union
Groundstaff Aviation Technics and Administration

Letztere stösst auf grosse Skepsis wegen der Absichtserklärung der Swiss, die Arbeitszeiterhöhung und die Ferienregelung auch bei den Mitarbeitenden in der Technik rigoros durchzusetzen, obwohl diese durch extrem harte Schichtarbeit belastet sind.

«Auch wenn die Abschlussvereinbarung die Einsetzung einer paritätischen Gruppe zur Lösung dieser Fragestellung vorsieht, zeichnen sich grundlegende Differenzen ab», hält Philipp Hadorn fest. SEV-GATA werde diese Verhandlungen mit Mitwirkung der betroffenen Schichtmitarbeitenden führen.

Entscheidend sein werde dabei nach gewohnter Praxis die Akzeptanz der Betroffenen für die auszuhandelnde Lösung sowie die Militanz, zu der sie bei Bedarf bereit sein werden.

«Noch scheint die Swiss zu verkennen, welche Belastung die Wartung der Flugzeuge über Nacht, bei jedem Wetter und in unregelmässigem Dienst für die Gesundheit und das soziale Leben bedeutet», bedauert Philipp Hadorn.

Umsetzungsreif sind folgende GAV-Massnahmen:

- Erhöhung des Ferienanspruches um 1 Tag

- rückwirkende Erhöhung der individuellen Basissaläre per 1. Januar 2014 um 1 %

- Einführung des variablen Erfolgsbeteiligungsmodells EBM in Ablösung des bisherigen Gewinnbeteiligungsmodells GBM rückwirkend per 1. Januar 2014

- Einführung eines garantierten Topfes für individuelle Leistungsprämien geäußert mit 0,75 % der jährlichen Salärsumme

- Erhöhung der Pikettentschädigung auf 50 CHF (Mo–Fr) bzw. 100 CHF (Sa, So, Feiertage)

- Kündigungsschutz für Mitarbeitende im Alter von 55 bis 58 Jahren

- Anwendungserweiterung des Sozialplanes auf Frühpensionierungen

- Erhöhung der wöchentlichen Arbeitszeit von 41 auf 42 Stunden

- Erhöhung des ordentlichen Rentenalters um 1 Jahr auf 64

mit entsprechender Erhöhung des Alterskapitals.

«Die anhaltenden Konflikte der Swiss-Leitung mit ihrem Personal in allen Berufskategorien führen zum Abbau der Loyalität der Passagiere aus der Schweiz zu ihrem früheren Favoriten-Carrier – ein wirtschaftliches Risiko, das die Swiss noch zu verkennen scheint», analysiert Philipp Hadorn. Mit dem Hut als Nationalrat fügt er an: «Immerhin wurde die Swiss reichlich mit Schweizer Steuergeld ausgestattet, bis sie als attraktive Braut von der Lufthansa übernommen wurde. Mit ihrer Personalpolitik riskiert sie allmählich, die ihr heute noch gewährten Privilegien zu verlieren.» SEV-GATA*

*SEV-GATA ist die Abteilung Luftverkehr des SEV, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals; www.sev-gata.ch

Wohnort Camorino, Arbeitsort Zürich: Wie aus dem Betriebsdisponenten ein Peko-Präsident wurde



«Es braucht beide: Peko und SEV»

Fritz Augsburg ist ein Mann der ersten Stunde bei den SBB-Personalkommissionen. Nun gibt er die Führung der Peko Infrastruktur ab – aber aus der Frühpensionierung wird doch nichts. Die Aufgabe, an der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels mitzuwirken, hat ihn zu sehr gereizt.

■ **kontakt.sev:** Du bist seit Beginn Mitglied der Personalkommission Infrastruktur. Wie hat sie sich in diesen gut 13 Jahren entwickelt?

Fritz Augsburg: Sie hat sich stark entwickelt. Anfänglich mussten wir unsere Aufgaben erst etwas finden. Wir beschäftigten uns anfänglich stark mit uns selbst, inzwischen haben wir eine solide Situation erreicht. Wir können heute sagen: Bei personalrelevanten Geschäften ist die Peko dabei.

■ **Wie hat sich die Organisation entwickelt?**

Wir hatten zeitweilig fünf Fachgruppen in der Peko Infrastruk-

tur, jetzt sind es noch drei: eine für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, eine weitere für «Compensation und Soziales», wo von Arbeitsbekleidung bis Personalverpflegung alles dazu gehört, und die dritte befasst sich mit allgemeinen Themen zur Mitwirkung. Zudem haben wir die Kontakte zur Fläche aufgebaut. Jede Flächen-Peko hat einen Betreuer, der in aller Regel auch an deren Sitzungen teilnimmt. Seit einigen Jahren laden wir die Flächenpräsidenten viermal jährlich zu einer Sitzung ein, wo sie sich untereinander austauschen können und wir sehen, was in der Flä-

che läuft. Es gibt dort sehr aktive Personalkommissionen, aber auch andere.

■ **Ist die Peko eine Schatten-gewerkschaft?**

Ich würde es nicht ganz so sagen. Aber es hat natürlich Rei-

«Die Aufgabe als Peko-Präsident braucht Toleranz und Zivilcourage.»

bungen gegeben. Nicht alles, was wir gemacht haben, war beliebt. Es entstand der Eindruck, dass gewisse Gewerkschaftssekretäre Angst hatten, man nehme ihnen etwas weg. In den letzten Jahren haben wir uns nun recht gut gefunden. Die meisten Peko-Präsidenten haben einen guten Kontakt zum SEV. Es braucht beides, Peko und Gewerkschaft.

■ **Wo liegt die Stärke der Peko?**

Ich habe den Eindruck, dass wir manchmal eine breiter abgestützte Haltung vertreten als die Gewerkschaft. Gerade die Sprachregionen sind in gewissen Unterverbänden schlecht vertreten; da haben wir einfach den besseren Zugang. Wichtig ist, dass wir gut zusammenarbeiten. Leider klappt der Informationsaustausch nicht immer, aber meist ist das nicht schlechter Wille, sondern man denkt einfach nicht daran.

■ **Ist der Trennstrich der Aufgaben klar gezogen?**

Nein! Wir hatten nun eine tripartite Arbeitsgruppe «Rollenklärung», die dann von der SBB in «Weiterentwicklung betriebliche Mitwirkung» umbenannt wurde. Da waren Peko, Unternehmen und Gewerkschaften drin. Aber wir konn-

ten ja nicht verhandeln, das war nicht unsere Zuständigkeit, und so gab es auch keine Weiterentwicklung.

■ **Was gibst du deinem Nachfolger mit auf den Weg?**

Es braucht viel Toleranz: man hat verschiedene Kostgänger! Es braucht auch Zivilcourage, seine Meinung zu vertreten.

■ **Mehr gegenüber der Leitung oder der Basis?**

Eindeutig gegenüber der Leitung. Es ist aber auf meiner Stufe nicht schlimm. Für ein Flächenmitglied, das mit seinem direkten Vorgesetzten eine Auseinandersetzung hat, ist es viel schwieriger. Ich habe allerdings nicht Knatsch mit Philipp Gauderon; die Probleme gibt es in den Geschäftsbereichen, meist ab der zweiten Stufe, und dort kann ein Flächenpräsident nichts ausrichten.

■ **Was beschäftigt dich besonders?**

Was viele Ressourcen bindet, sind die Einzelfälle, etwa 8 bis 12 pro Jahr. Diese Gespräche mit drei oder gar vier Parteien sind schwierig. Das geht gelegentlich an die Substanz, auch weil man mit niemandem darüber sprechen darf. Gerade Mobbing-Geschichten sind sehr heikel. In den meisten Fällen endet es doch damit, dass das schwächste Mitglied der Kette nachgeben muss, selbst wenn es recht hat. Aber wenn so viel Geschirr zerschla-

BIO

Fritz Augsburg ist 63-jährig. Er ist verwitwet und Vater von drei Söhnen. Er lebt in Camorino und arbeitet in Zürich.

Aufgewachsen im Solothurner Bucheggberg, absolvierte er die Verkehrsschule Biel und danach die Lehre als Betriebsdisponent. Nach einem Sprachaufenthalt kehrte er nur für kurze Zeit in den Norden zurück, bevor er definitiv im Tessin landete, unter anderem als Bahnhofsvorstand in Faido und in Cadenazzo.

Schon früh präsiidierte er die SBV-Sektion Tessin, später die Vereinigung der Stationsvor-

stände, bis zu deren Auflösung. Nach dem Rücktritt von Eric Levrat als Zentralpräsident des SBV führte er interimistisch während eines Jahres den Unterverband bis zum Antritt von Elisabeth Jacchini.

Als die SBB Personalkommissionen einführt, wurde er Vizepräsident der Peko Infrastruktur und Mitglied der Peko Konzern; seit 2005 leitet er die Peko Infrastruktur im Vollamt.

Auf Mitte Jahr gibt er das Präsidium ab; sein Nachfolger ist der bisherige Sekretär Walter Buchmann.



Fritz Augsburger an seinem Arbeitsplatz in Zürich Westlink.

gen ist, lässt es sich häufig nicht mehr flicken.

■ **Was ist dein grösster Erfolg als Peko-Mitglied?**

Peko-Erfolge sind Erfolge der kleinen Schritte! Richtige Reisser, die wir lanciert hatten, kann ich nicht nennen. Aber es gibt kleinere Erfolge, auf die ich stolz bin: So haben wir bei der Einrichtung des Bürogebäudes in Bellinzona Pedemonte erreicht, dass alle Bürotische höhenverstellbar sind. Das gilt nun bei allen Renovationen und neuen Büros. Wir konnten dem Unternehmen aufzeigen, dass es sich lohnt. Etwas anderes: Bei der persönlichen Schutzausrüstung haben wir viel darauf hingewirkt, dass ein gesundes Mass gilt. Wir konnten den Leuten am Schreibtisch klarmachen, dass besondere Verhältnisse zu berücksichtigen sind, etwa die Hitze in einem Rangierbahnhof. Hinter allen Erfolgen steckt viel Arbeit, Hartnäckigkeit und Geduld.

■ **Nun kommt ein neuer Lebensabschnitt!**

Das war eigentlich anders geplant... Ursprünglich hatte ich vor, mich frühzeitig pensionieren zu lassen, um meine erkrankte Frau zu pflegen, aber sie ist dann leider verstorben. So plante ich neu, in diesem Sommer das Peko-Präsidium abzugeben und immer noch etwas vorzeitig in Pension zu gehen; ich hatte auch schon in die Überbrückungsrente eingezahlt. Da nächstes Jahr wieder Peko-Wahlen sind, wollte ich dem Nachfolger die Möglichkeit geben, sich etwas zu profilieren.

■ **Und?**

Eines Abends rief mich der Personalchef der Infrastruktur an und bot mir eine neue Aufgabe an. Ich bin als Peko-Mitglied schon seit einigen Jahren an PONS beteiligt, der Projektorganisation Nord-Süd. Da geht es um alles, was mit Gefahren im Gotthard-Basistunnel zusammenhängt, aber auch um die Rekrutierung und Ausbildung. Wir haben unter anderem die Fahrzeugbeschaffung begleitet, und auch all die Fragen zu Hitze und Tunnelarbeit.

Das interessiert mich alles sehr. Nun hat mir der Personalchef vorgeschlagen, bei PONS das Changemanagement zu übernehmen. Meine Aufgabe ist noch nicht ganz klar definiert, aber ich sollte die Person

«Bei einem Arbeitsunfall im Basistunnel kann man nicht einfach die 144 anrufen und es kommt ein Rettungsfahrzeug.»

sein, die zwischen verschiedenen Geschäftsbereichen vermittelt, damit alle Mitarbeitenden ungefähr auf dem gleichen Stand sind. Heute haben wir sehr grosse Wissensunterschiede. Ich sollte dafür schauen, dass man nicht nur den 11.12.16 im Auge hat, sondern auch was danach passiert.

■ **Um welche Themen geht es?**

Zuerst müssen wir anständige Arbeitszeitmodelle erarbeiten. Wir sind schon etwas vorangekommen, aber unsere Vorschläge haben der Leitung nicht gefallen, weil sie ziemlich Personal brauchen. Wichtig ist auch die Frage der Tunneltauglichkeit, die wir schon früh angesprochen haben. Die

se Prüfung ist zwar auch medizinisch, aber in erster Linie psychologisch. Die Verhältnisse beim Unterhalt im Tunnel sind schwierig. Bei einem Unfall kann man nicht die 144 anrufen und es kommt ein Ret-

tungsfahrzeug. Es steht einzig die andere Röhre zur Verfügung, und da kann keine medizinische Unterstützung kommen – es kommt einfach der nächste Zug. Es braucht jetzt laufend Veranstaltungen, um die Leute zu informieren, was da auf sie zukommt.

■ **Du arbeitest also genau noch bis zum 11. Dezember 2016?**

Ja, aber nur noch 60 Prozent. Zu 40 Prozent gehe ich in Pension, womit ich auch ein Zeichen setzen will. Die Möglichkeit zur Teilpensionierung wird zu wenig genutzt. Ich arbeite dann 2016 bis ans Jahresende, obwohl ich das Pensionierungsalter im Mai erreiche.

■ **Musst du weniger weit pendeln als jetzt?**

Ja, ich bekomme ein Büro in Bellinzona, allerdings ist noch nicht klar wo.

■ **Und danach: Gibt es etwas, das du dir schon lange vorgenommen hast?**

Schon jetzt werde ich im Juli erstmals in meinem Leben eine längere Reise machen, mit meiner Schwester nach Kanada. Ich bin nicht so der Ferientyp, ans Meer liegen ist nicht mein Ding. Zudem werde ich wieder etwas Weinbau machen; meinen eigenen Rebberg musste ich aufgeben, als ich zur Peko kam, weil die Reben heikel sind und manchmal kurzfristig etwas Pflege brauchen. Und ganz bestimmt werde ich bei Fra Martino mitmachen, der im Tessin das «Tischlein-deck-dich» führt. Ich habe mich bereits über die Möglichkeiten informiert. Anfänglich werde ich im Lager in Cadenazzo arbeiten, aber gerne würde ich als Hobbykoch auch in einer Küche mithelfen.

PARLAMENTS BESCHLÜSSE TEIL 1

Ja zu IA0-Abkommen für Hausangestellte

■ Nach dem Ständerat genehmigte auch der Nationalrat die Ratifizierung des Abkommens Nr. 189 der Internationalen Arbeitsorganisation IA0, das weltweite Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen der Hausangestellten verankert. Diese gehören zu den am meisten ausgebeuteten Arbeitskräften. Während der Ständerat das Abkommen mit 35:0 annahm, argumentierten im Nationalrat Sprecher der SVP und eines Teils der FDP, «dass die Schweiz ja sowieso alles erfüllt – also wieso noch ein Abkommen unterzeichnen!» Andere Opponenten sagten: «Vielleicht erfüllen wir nicht alles, und dann müssen wir plötzlich noch handeln.» Das werden sie künftig womöglich müssen, da der Rat mit 99:82 zustimmte.

Erhöhung der Kinderzulagen vertagt

■ Der Ständerat hat mit 24 zu 13 Stimmen eine Motion von Paul Rechsteiner SP/SG abgelehnt, die eine Erhöhung der heutigen Minimalsätze von 200 Franken im Monat für die Kinderzulage und 250 Franken im Monat für die Ausbildungszulage um je 50 Franken verlangte. Rechsteiner begründete seine Forderung mit der Teuerung. Die Sätze seien vor rund zehn Jahren festgelegt worden. Unterdessen seien die Kinderkosten aber gestiegen: Gemäss Zahlen des Bundesamts für Statistik müsse heute ein Paar für ein Einzelkind mit Ausgaben von 942 Franken im Monat rechnen, gegenüber 819 Franken vor zehn Jahren. In einem Einelternhaushalt koste ein Einzelkind sogar 1201 Franken. Bei Paaren mit zwei Kindern lägen die monatlichen Ausgaben bei 754 Franken pro Kind, bei solchen mit drei Kindern bei 607 Franken. So vermöchten die Zulagen die Kosten bei Weitem nicht zu decken. Sozialminister Alain Berset erklärte, derzeit sei eine parlamentarische Initiative mit beinahe identischen Forderungen in der Vorprüfung. Deren Beratung gelte es abzuwarten. Der Ständerat schloss sich dem an. **sda**

Sonntage I

■ Läden in den Randregionen sollen nicht von zusätzlichen Lockerungen des Sonntagsarbeitsverbots profitieren. Für sie bestünden genügend Möglichkeiten, und die Versorgung der Bevölkerung sei sichergestellt, befand der Ständerat. Komme hinzu, dass gerade Läden für den Grundbedarf auf dem Land vielfach Familienbetriebe seien. Und ihnen sei die Sonntagsöffnung erlaubt, wenn ein Familienmitglied bediene. Die Motion von Nationalrat Yannick Buttet (CVP/VS) hatte Gleichbehandlung mit den Bahnhof- und Tankstellenshops gefordert – nach bewährter Salamtaktik... **sda**

Sonntage II

■ Der Ständerat hat eine Motion von Jean-René Germanier (FDP/VS), die eine Garantie von nur noch 12 arbeitsfreien Sonntagen für das Luftfahrt-Bodenpersonal verlangte, stillschweigend abgeschrieben, weil sich die Sozialpartner (darunter SEV-GATA) inzwischen auf 18 freie Sonntage geeinigt haben. Zuvor mussten Flughäfen und Fluggesellschaften dem Bodenpersonal gemäss Gesetz 26 arbeitsfreie Sonntage gewähren. Vereinzelt mussten Angestellte dennoch mehr arbeiten, was aber mit einer Ausnahmebewilligung möglich war. **sda**

Entsendefirmen besser belangbar machen

■ Der Bundesrat muss eine Verschärfung des Entsendegesetzes für in die Schweiz geschickte Arbeitnehmer/innen prüfen. Der Ständerat hat ein Postulat von Luc Recordon (Grüne/VD) gutgeheissen, das die Entsendeunternehmen verpflichten will, vorübergehend in der Schweiz eine Niederlassung zu gründen und eine Kontaktperson zu benennen. Dies, damit Sanktionsentscheide gegen sie nicht mehr auf diplomatischem Weg übermittlelt werden müssen. Das mache es ihnen heute leicht, Sanktionen zu umgehen, kritisierte Recordon. Er warnte, die Entsendungen seien die wichtigste Ursache des Lohndumpings. **sda**

Nationalrat genehmigt dritte Tranche aus dem Infrastrukturfonds

1,69 Mia. für den Aggloverkehr

Der Nationalrat hat aus dem 2006 geschaffenen Infrastrukturfonds Gelder für 38 Agglomerationsverkehrsprojekte bewilligt und damit 2 Projekte mehr berücksichtigt als der Bundesrat.

Der Bundesrat hatte 1,68 Mia. Franken für 36 Projekte beantragt. Der Nationalrat fügte zwei Projekte in den Regionen Interlaken und Chablais hinzu und erhöhte den Bundesbeitrag für Projekte in der Region Basel. Damit steigt der Umfang

der dritten Tranche der Agglomerationsprogramme von 1,68 auf 1,69 Mia. Franken. Davon profitieren ab 2015 38 Projekte. Bei diesen übernimmt der Bund jeweils 30 bis 40% der Gesamtkosten. Generelle Kritik äusserten nur SVP-Vertreter, die «eine weitere Quersubventionierung des Schienenverkehrs mit Strassengeldern» befürchteten. Die Vorlage geht nun an den Ständerat.

Infrastrukturfonds fast leer

Für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen hatte

der Bund 2006 den zeitlich befristeten Infrastrukturfonds geschaffen, dotiert mit insgesamt 6 Milliarden Franken. Davon bleiben nach Auszahlung der ersten beiden Tranchen in den Jahren 2006 und 2010 und der dritten Tranche ab 2015 noch 250 Mio. Franken übrig für zukünftige Agglomerationsprogramme ab 2019. Diese will der Bundesrat mit dem neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF finanzieren, wozu letzte Woche die Vernehmlassung zu Ende ging – siehe SEV-Vernehmlassungsantwort auf Seite 13. **fi**

Güterverkehr

Verlagerung auf Schiene wird länger gefördert

Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat einer Erhöhung der Gelder für den kombinierten Verkehr und einer Verlängerung der Zahlungsdauer zugestimmt.

Mit der Annahme der Alpen-Initiative hatten Volk und Stände 1994 der Politik den Auftrag erteilt, den alpenquerenden Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Ziele sind in einem Gesetz verankert. Demnach sollen nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2018 noch höchstens 650 000 Lkw die

Schweizer Alpen durchqueren. Die Realität ist davon aber weit entfernt. Gemäss dem jüngsten Verlagerungsbericht können mit den bisherigen Massnahmen zwar jährlich bis zu 700 000 Lkw-Fahrten vermieden werden. Immer noch fahren aber rund 1,2 Mio. Lkw durch die Schweizer Alpen.

Zahlungen bis 2023

Um das Verlagerungsziel zu erreichen, kann der Bund Massnahmen beschliessen. Unter anderem wird die Verlagerung mit Betriebsabteilungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr gefördert. Das Parlament hatte den Bundesrat

damit beauftragt, den Zahlungsrahmen zu erhöhen und zu verlängern. Der Nationalrat stimmte der Vorlage im März zu. Der Ständerat ist ihm nun einstimmig gefolgt. Damit kann der Zahlungsrahmen für die Jahre 2011 bis 2018 um fünf Jahre verlängert und um 180 Mio. Franken auf 1,675 Mia. Franken erhöht werden.

Der kombinierte Verkehr soll unterstützt werden, bis die Neat durchgehend in Betrieb ist und ihre Wirkung entfaltet. Die Unterstützung der rollenden Landstrasse ist vom Entscheid des Parlaments nicht betroffen, sie bleibt bis 2018 befristet. **sda**

Weiterbildungsgesetz: kein grosser Wurf, aber ein Schritt vorwärts

Leichter Zugang zu anerkannten Abschlüssen

Das Parlament hat die Verantwortung der Arbeitgeber für die Weiterbildung der Mitarbeitenden endlich festgelegt.

Das Weiterbildungsgesetz hat die Differenzvereinbarung überstanden. Der Artikel 5, der bestimmt, dass die öffentlichen und die privaten Arbeitgeber

die Weiterbildung ihrer Mitarbeiter/innen begünstigen, wurde von einem Teil der Rechten erbittert, aber schlussendlich erfolglos bekämpft. Erst im letzten Moment hat der Nationalrat klein beigegeben und ist auf die Linie von Bundes- und Ständerat eingeschwenkt.

Trotz dieses Zugeständnisses ist das Gesetz nur ein kleiner Wurf. Festzuhalten ist aber

doch, dass die gesetzliche Verankerung der Grundkompetenzen einen Schritt nach vorn bedeutet. Dieser Fortschritt ist nicht zu unterschätzen: Er ermöglicht neue Synergien zwischen der obligatorischen Ausbildung und der beruflichen Grundausbildung und kann so den Zugang von Erwachsenen zu einem anerkannten Abschluss erleichtern. **SGB**

PARLAMENT 2

Nein zu Ecopop

■ Nach dem Ständerat hat auch der Nationalrat die Ecopop-Initiative für gültig erklärt, entgegen der Meinung der CVP, die diese für ungültig erklären wollte, da sie mehrere Ziele verfolge. In der Beurteilung des Inhalts der Initiative war man sich im Rat jedoch einig: Sie wurde als «absurd», «widersprüchlich» und «anmassend» bezeichnet. Stillschweigend empfahl der Rat sie einstimmig zur Ablehnung. Die Initiative will die Zuwanderung auf 0,2 % der ständigen Wohnbevölkerung beschränken und mindestens 10 % der Entwicklungshilfegelder für freiwillige Familienplanung einsetzen. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund will sie ebenfalls aktiv bekämpfen, u. a. weil sie nur die ständige Wohnbevölkerung erfasst, nicht aber Kurzaufenthalter und Grenzgänger/innen. Sie würde somit befristete und prekäre Arbeitsverhältnisse fördern.

Bericht zu Ceneri-Losen Ende August

■ Beide Räte haben den Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) für letztes Jahr zur Kenntnis genommen. In dem schon im April veröffentlichten Bericht äussert die NAD Besorgnis, weil am Ceneri-Basistunnel Verzögerungen und höhere Kosten drohen. Die AlpTransit Gotthard AG muss nach einem Gerichtsurteil zwei Aufträge neu vergeben. NAD-Präsident Philipp Hadorn hielt fest, dass die Einhaltung der Eröffnung im Jahr 2019 für die Güterverkehrsverlagerung von grosser Bedeutung sei. Bis Ende August muss ein Bericht des Bundesamts für Verkehr Szenarien aufzeigen. Der Gotthard-Basistunnel liegt im Plan und soll im Dezember 2016 den Betrieb aufnehmen. Die Kostenprognose für die Neat sank um 185 Mio. auf 18,5 Milliarden Franken.

Inhaltsleer

■ Der Ständerat hat aus dem Gegenvorschlag des Nationalrats zur Stipendieninitiative diverse Punkte gekippt, die Harmonisierung und Chancengleichheit zwischen den Kantonen gestärkt hätten.

100 Jahre Volkshaus Bern

Ein Haus für die Arbeiterschaft

Das «Hotel Bern» ist unter Gewerkschafter/innen der ganzen Schweiz wohlbekannt, die sich hier zu Versammlungen treffen. Es ist 100-jährig.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fochten in der Stadt Bern konservative und fortschrittliche Kreise heftig gegeneinander. Die Arbeiterschaft machte Versuche, sich zu organisieren, eine 1875 gegründete Arbeiterunion konnte sich nach einer Neugründung 1890 mit dem ersten hauptamtlichen Arbeitersekretär, Nikolaus Wassilieff, erfolgreich behaupten und es fanden seit 1890 auch Maifeiern statt. Doch 1893 wurde im Kanton sogar die rote Fahne verboten! Die Arbeiterschaft brauchte eine stärkere Organisation und bessere Strukturen. Im gleichen Jahr 1893 wurde die «Berner Tagwacht» als sozialdemokratische Zeitung gegründet. Um sich treffen zu können, brauchten die Arbeiter ein eigenes Lokal – denn oft erhielten sie von Wirten keine Säle. Deshalb kaufte der «Grütliverein» (er war 1852 im Kanton Bern noch verboten worden) 1893 eine Liegenschaft an der Zeughausgasse und baute hier das erste Volkshaus der Schweiz als «Zentralpunkt der Arbeiterbewegung, von dem alle Kräfte ausströmen».

Säle im Eisenbetonbau

Es wurde eine «Volkshaus AG» gegründet, die vom Grütliverein und der Arbeiterunion kontrolliert wurde. Nach dem Kauf einer angrenzenden Liegenschaft und dank der Hilfe der Stadt konnte an den Neubau gegangen werden. Dieser im Oktober 1914 eingeweihte Eisenbetonbau weckte in der damals noch weitgehend aus Sandsteinhäusern bestehenden Stadt nicht nur Freude! Das Volkshaus bot Sitzungsräume und einen Saal mit bis zu 1400 Plätzen, dazu einfa-



Blick in die hauseigene Lingerie – die seit dieser Aufnahme bereits wieder modernisiert wurde.

che Hotelzimmer, ein Restaurant, Wannenbäder (viele Arbeiterwohnungen hatten noch keine eigenen Bäder) und Büros der Gewerkschaften.

Das Volkshaus als Schaltort der Weltgeschichte

Im Volkshaus fanden wichtige Konferenzen statt, so im Februar 1915 jene der Delegierten bolschewistischer Auslandsgruppen unter Lenin, im März 1915 eine internationale sozialistische Frauenkonferenz, präsiert von Clara Zetkin. Lenin soll im Restaurant gesessen und seine Leute instruiert haben, was er auch bei der internationalen sozialistischen Jugendkonferenz im April 1915 machte – er war inzwischen ja schon 45-jährig. Vom Volkshaus aus begannen auch die Zimmerwalder Konferenz im September 1915, zu der Tagwacht-Redaktor Robert Grimm eingeladen hatte und an der Leute wie Lenin und Trotzki teilnahmen, und die Nachfolgekonferenz vom April 1916 in Kiental.

Am 7. November 1918 ruft das «Oltner Aktionskomitee» vom Volkshaus aus zum «Proteststreik» auf, aus dem der Landesstreik wird.

Notwendiger Umbau

Doch Ende der 30er-Jahre geht es dem Volkshaus wirtschaftlich schlechter, nur knapp

kann der Konkurs abgewendet und ein Neustart gewagt werden – er gelingt.

Im Innern werden verschiedene Umbauten vorgenommen, doch noch immer haben die Zimmer keine Duschen eingebaut. Helmut Hubacher sagt, dies sei der Grund gewesen, dass er 1963 als frischgebakener Nationalrat nicht im Volkshaus logiert habe.

Schliesslich tut die Volkshaus AG den notwendigen Schritt nach vorne: das Gebäude wird vollständig ausgetrennt, nur die Fassade bleibt stehen. Im neuen, 1983 eingeweihten Haus gibt es neue Tagungssäle mit Wandteppichen von Hans Erni – und das Hotel erhält den «unbelasteten» Namen Hotel Bern – was damals viele Genossen als Verrat empfinden.

Dreissig Jahre später, im letzten Herbst, wird aus dem «Restaurant zu de 7 Stube» nach einem neuerlichen Umbau endlich wieder das «Volkshaus 1914». Das Hotel Bern ist als Viersternhaus zum Business- und Seminarhotel mit 100 Zimmern geworden, wo sich allerdings auch Familien wohlfühlen. Und Otto Stich und Micheline Calmy-Rey wohnten während ihrer Zeit im Bundesrat im Hotel Bern.

Noch heute sind die Gewerkschaften und nahestehende Organisationen wichtige Kunden im Hotel Bern und führen hier Tagungen durch – insgesamt werden jährlich rund 3000 Veranstaltungen mit über 100 000 Teilnehmenden durchgeführt.

pan.

INFO

Das Volkshaus gehört den Gewerkschaften

Die Volkshaus AG gehört 28 Aktionär/innen, wobei die Unia mit 52,9 % Mehrheitsaktionärin ist, gefolgt von Coop mit 16,7 % und dem SEV mit 14,1 %, und bietet 58,02 Vollzeitstellen. Der Verwaltungsrat, dem auch der SEV-Finanzchef angehört, verfehlte nicht, an der Jubiläumsveranstaltung den Mitarbeitenden seinen Dank auszusprechen.

Das Volkshaus zahlt einen Mindestlohn von über 4000 Franken, was sich auch darin niederschlägt, dass viele der Mitarbeitenden seit vielen Jahren im Volkshaus tätig sind. Auf der andern Seite ist das Volkshaus auch ein Ausbildungsbetrieb. Die Lernenden werden das Haus in diesem Sommer als «Lehrlingshotel» führen.

Ungeplante Mehrkosten bei der Instandhaltung: SBB beschliesst Sparmassnahmen

«Die Gefahr ist gross, dass es zu kurzfristigen Sparübungen kommt, die kurzfristig sind und sich mittelfristig rächen.»

Urs Huber, Gewerkschaftssekretär, Leiter SEV-Team Infrastruktur



Netzunterhalt: viel Arbeit, aber zu wenig Geld

Mit dem Massnahmenprogramm «Finanzierung und Steuerung Bahnnetz» will bzw. muss die SBB Infrastruktur ungeplante Unterhaltsarbeiten am Bahnnetz selber finanzieren, weil die Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Jahre 2013–2016 zu wenig Mittel vorsieht. Zusatzbeiträge will der Bund erst für 2016 prüfen. Kurzsichtiges Sparen kann aber zu ineffizienterem Arbeiten und so letztlich zu Mehrkosten führen.

Am 25. März gab die SBB an der Medienkonferenz zu ihrem Konzernergebnis 2013 bekannt, dass die Division Infrastruktur im letzten Jahr ein Defizit von 72,3 Mio. Franken verzeichnen musste. Dies nach einem Plus von 37,1 Mio. im 2012, und obwohl sie 2013 erneut mehr Trassenkilometer verkauft hat (170 Mio., +2,7%). Dieses Defizit erklärte die SBB-Medienmitteilung damit, dass mehr Unterhaltsarbeiten nötig gewesen seien als ursprünglich geplant, die zu Mehrkosten von 129 Mio. Franken geführt hätten. Grund dafür seien «neue Erkenntnisse», die sich «insbesondere durch den Einsatz eines neuen Diagnosefahrzeugs und aus der Untersuchung eines Schienenbruchs in Schwenbach» ergeben hätten.

Höhere Fahrbahnbelastung

Genauere Informationen zu diesem zusätzlichen Bedarf an Netzunterhalt veröffentlichte die SBB dann in der April-Ausgabe ihres Mitarbeitermagazins «Unterwegs» und in ihrer Medienmitteilung vom 21. Mai zum Netzzustandsbericht 2013. «Mehrverkehr sowie rascher beschleunigendes und bremsendes neues Rollmaterial setzen der Fahrbahn zu», wird der Leiter Anlagen und Technolo-

gie bei SBB Infrastruktur, Wassim Badran, in «Unterwegs» zitiert. Die durchschnittliche Nutzungsdauer der Fahrbahn habe sich von 37 Jahren auf 33 Jahre verkürzt.

Mit dieser wachsenden Belastung der Fahrbahn habe deren Unterhalt in den letzten Jahren nicht Schritt gehalten, wie die seit fünf Jahren erstellten Netzzustandsberichte zeigten:

Nachholbedarf seit 1995 laufend gestiegen

■ 2009 schätzte ein erstes, externes Audit den Nachholbedarf auf 1,35 Milliarden Franken und datierte den Ursprung des Erneuerungsrückstandes auf das Jahr 1995.

■ Der Netzzustandsbericht 2012 bezifferte den Rückstand auf 1,8 Milliarden Franken.

■ Der neuste Bericht geht nun sogar von einem Bedarf von 2,3 Milliarden Franken aus.

Zwischen 2012 und 2013 habe sich insbesondere die Zahl der festgestellten Schienenfehler verdreifacht (von 1600 auf 5100), berichtet «Unterwegs». Diese Zunahme beruhe aber «zu einem grossen Teil auf verfeinerten Messmethoden»: Seit letztem Jahr stehe nämlich eine «schärfere Brille» zur Verfügung: ein neuer Schienenprüfwagen, der mit seinen neun Ultraschallprüfköpfen

pro Schienenstrang Ermüdungsschäden unter der Schienenoberfläche besser sichtbar machen könne als bisherige Diagnosefahrzeuge.

Warum in der Vergangenheit nicht mehr Unterhalt gemacht wurde, erklärt Wassim Badran so: Erstens habe man noch nicht so viel gewusst, und zweitens seien die Mittel für die Instandhaltung knapp gewesen. Vorrang hätten die Neubauten gehabt, vor allem für die Bahn 2000.

Der Abbau des Nachholbedarfs werde mindestens zwei Jahrzehnte dauern, schätzt Wassim Badran. «Grenzen setzen neben den Finanzen die Streckensperren und Ressourcen. Bauen allein genügt nicht, wir müssen auch fahren. Und wir brauchen zum Bauen genügend Maschinen und Fachkräfte.»

Finanzengpass bis 2016

Knapp ist zurzeit aber vor allem das Geld: «Es fehlen bis zum Inkrafttreten von FABI jährlich Mittel in der Grössenordnung der Zusatzaufwendungen von 2013», heisst es in der SBB-Medienmitteilung vom 21. Mai. «Für die Jahre 2014–2016 ringen wir mit dem Bund um Lösungen, wie die für den Unterhalt nötigen Mehrkosten finanziert werden können», schrieb Infrastrukturleiter Phi-

lippe Gauderon am 14. April in einem Kaderbrief, der in der «Schweizer Eisenbahn-Revue» 6/2014 integral abgedruckt war (siehe auch Box rechts «Fragen ans Bundesamt für Verkehr»). Da die Infrastruktur aber selber einen «namhaften Beitrag» leisten müsse, habe ihre Geschäftsleitung **Sparmassnahmen** beschlossen:

■ Verzicht auf, oder Verschiebung von Projekten und Programmen, nicht dringlichen Studien, internen und externen Anlässen, Forschungs-, Entwicklungs- und Reorganisationsprojekten sowie Repräsentationspflichten, Reisen usw.

■ Ausbau- und Erweiterungsprojekte werden überprüft und nach Absprache mit dem Bund wo möglich zurückgestellt oder gestoppt.

■ Die Unterhaltsarbeiten werden «auf vordringliche Massnahmen fokussiert».

■ Für neu zu besetzende Stellen gilt eine sechsmonatige Karenzfrist für die Wiederbesetzung. Der Einsatz externer Mitarbeiter/innen und die externe Aus- und Weiterbildung werden auf ein Minimum reduziert. «Ein Abbau von Stellen steht zur Zeit nicht zur Diskussion», schreibt Gauderon.

■ Zudem soll sich eine Projektgruppe um die weitere Effizienzsteigerung kümmern. **FI**

Urs Huber zu den Problemen

«Es ist zu befürchten, dass es zu kurzfristigen Sparübungen und allfälligen erneuten Reorganisationen, nachdem die Division in den letzten Jahren bereits komplett umstrukturiert wurde.»

Gewerkschaftssekretär Urs Huber ist beim SEV für SBB Infrastruktur zuständig.

Er warnt vor kurzfristigen Sparübungen und allfälligen erneuten Reorganisationen, nachdem die Division in den letzten Jahren bereits komplett umstrukturiert wurde.

■ **kontakt.sev:** SBB Infrastruktur hat letztes Jahr u. a. wegen ungeplanten Mehrkosten im Unterhalt im Umfang von 129 Mio. Franken ein Defizit geschrieben. Aus dem gleichen Grund sind auch 2014 und in den nächsten Jahren weitere Defizite zu befürchten. Was sagst du dazu?

Urs Huber: Als Philippe Gauderon 2009 die Leitung der Infra-





Der neue Schienenprüfwagen Sperry SRS 241, der mittels Ultraschall feinste Risse in den Schienen erkennen kann, hat zusätzlichen Unterhaltsbedarf aufgezeigt.

men und Verwerfungen bei SBB Infrastruktur

«Fürchten, dass man in eine t-Politik zurückfällt»

struktur übernahm, hat er die «Exzellenz 2014» propagiert. Davon ist heute leider keine Rede mehr, dafür aber von Sparübungen. Schadenfreude darüber ist fehl am Platz, wenn man sieht, wer den Schaden hat: Projekte und «nicht dringliche» Unterhaltsarbeiten werden auf später verschoben, und den Mitarbeitenden will man weitere kurzfristige Sparprogramme zumuten. Ich befürchte auch neue Reorganisationen. Die Leute, die täglich rund um die Uhr bei jedem Wetter hart arbeiten, haben dieses Finanzloch aber nicht verursacht. Es darf nicht sein, dass sie die Planungsfehler der Leitung ausbaden müssen. Auch, weil sich solch schwierige Situationen

nur mit motivierten Mitarbeitenden meistern lassen.

■ Liesse sich das Problem nicht relativ einfach lösen durch mehr Geld?

Die Tragik der ganzen Geschichte ist in der Tat: Es gibt enorm viel zu tun, aber es fehlen dafür die nötigen Mittel. Für den Unterhalt braucht es wirklich mehr Geld. Das Problem ist, dass SBB Infrastruktur dieses Finanzloch innert eines Jahres im dümmsten Moment produziert hat: Beim Abschluss der Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 hat die SBB bereits

mehr Geld gefordert und erhalten, und das Volk hat soeben

Fortsetzung auf Seite 12

FRAGEN ANS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Bund prüft erst für 2016 eine Erhöhung der Mittel für SBB Infrastruktur

Die SBB musste 2013 für den Netzunterhalt 129 Mio. Franken mehr aufwenden als in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund für 2013 bis 2016 budgetiert. Da sie bis 2016 mit Zusatzaufwand in der gleichen Grössenordnung rechnet, verhandelt sie mit dem Bund über Lösungen. Wir haben beim BAV nach dem Stand dieser Verhandlungen gefragt.

■ kontakt.sev: Wo steht das Ringen um Lösungen zwischen SBB und Bund?

BAV: Zwischen dem BAV und der SBB laufen Gespräche zur Frage, wie der zusätzliche Unterhaltsbedarf nach 2016 finanziert werden kann. Im Rahmen der geltenden Leistungsvereinbarung ist für 2014 und 2015 keine Erhöhung der Bundesmittel für den Fahrbahnunterhalt möglich. Der Bund hat sich bereit erklärt, ab 2016 (Inkraftsetzung FABI) eine Erhöhung zu prüfen. Eine Erhöhung des Zahlungsrahmens (zur Erinnerung: 6,6 Mia. für die LV 2013–2016) würde einen Entscheid des Parlaments bedingen.

■ Falls kein Geld fließen soll: warum nicht?

Der Bund und die SBB haben für die Jahre 2013 bis 2016 eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Die SBB haben sich darin unter anderem verpflichtet, ein gut unterhaltenes und hoch verfügbares Eisenbahnnetz zur Verfügung zu stellen. Das Parlament hat dazu einen Zahlungsrahmen von 6,6 Mia. Franken gesprochen. Dieser Zahlungsrahmen wurde gestützt auf Planrechnungen der SBB festgelegt. Es liegt in der Verantwortung der SBB, mit unternehmerischen Massnahmen diesen Verpflichtungen nachzukommen.

■ Die SBB will auch sparen, indem Ausbau- und Erweiterungsprojekte überprüft und nach Absprache mit dem Bund zurückgestellt oder gestoppt werden. Sind sich SBB und Bund darüber schon einig geworden?

Im Rahmen der laufenden Gespräche sollen auch einzelne Ausbau- und Erweiterungsprojekte, welche in der Leistungsvereinbarung 2013–2016 vereinbart wurden (d. h. nicht Erweiterungen gemäss ZEB oder Ausbauschrift 2025), auf ihre Dring-

lichkeit überprüft werden. Entscheide sind bisher keine gefällt worden.

■ SBB Infrastruktur erwägt als Sparmassnahme unter anderem eine Fokussierung der Unterhaltsarbeiten auf «vordringliche» Massnahmen. Ist das BAV bereit, dies in Kauf zu nehmen – und damit womöglich eine sinkende Qualität des Netzes, also konkret auch mehr Langsamfahrstellen?

Mit der Leistungsvereinbarung wurden der SBB Vorgaben zur Verfügbarkeit und zur Qualität des Netzzustandes gemacht. Es liegt in der Verantwortung der Eisenbahnunternehmung, die nötigen Massnahmen zur Gewährleistung einer hohen Anlagenverfügbarkeit zu treffen. Sollten Massnahmen zur Einhaltung dieser Vorgaben den vom Parlament genehmigten Zahlungsrahmen überschreiten, so ist das finanzielle Risiko durch die Unternehmen zu tragen. Dazu verfügt die SBB über zweckgebundene Reserven aus früheren Überschüssen im Infrastrukturbereich.

Fragen: FI

Fortsetzung von Seite 11

über Fabi abgestimmt. Die Politik nun zu überzeugen, zusätzliche finanzielle Mittel zu sprechen, wird schwierig werden.

■ Wie beurteilst du die geplanten Sparmassnahmen?

Die Gefahr ist gross, dass es zu kurzfristigen Sparübungen kommt, die eben kurzfristig sind und sich mittelfristig rächen. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn man Gleise auswechselt, ohne gleichzeitig zu stopfen und zu schleifen. Das ist mittel- und langfristig enorm teuer, unproduktiv und wäre das pure Gegenteil von dem, was die heutige Leitung Infrastruktur ursprünglich machen wollte. Denn sie hatte genau solche Verhaltensweisen als Problem analysiert und wollte dies verbessern.

■ Es droht also ein Rückfall in vergangen geglaubte Zeiten?

Es ist zu befürchten, dass man wieder in eine Hüst- und Hott-Politik zurückfällt wie früher auch schon, als man im Herbst die Baustellen stoppen musste, weil man merkte, dass das Geld ausging. Oder es heisst zuerst, dass etwas unbedingt gemacht werden müsse, und dann steht man wieder auf die Bremse und nimmt Projekte zurück, die eigentlich aufgegleist sind. Das passiert jetzt gerade auch: Zum Beispiel ist bekannt, dass Aufträge von Anlagen und Technologie (I-AT) massiv gekürzt worden sind. Eine solche Politik ist für die betroffenen Mitarbeitenden höchst frustrierend. Man erwartet von den Leuten, dass sie jederzeit einsatzbereit sind. Es gibt sehr viele, die Pikett leisten. Gearbeitet wird häufig in der Nacht und an Wochenenden. Da ist es das absolute Minimum, dass man erwarten kann, dass langfristig und gut geplant wird. Darum haben wir vom SEV den von Philippe Gauderon und Christoph Stoeri, Leiter Instandhaltung, propagierten Ansatz einer besseren Planung unterstützt. Auch weil wir überzeugt waren, dass gute Planung für die Mitarbeitenden eine bessere Arbeits- und Lebensqualität bedeutet. Ob die proklamierte bessere Planung aber wirklich immer besser ge-



Am 16. Februar 2013, kurz vor 1 Uhr 30, führte dieser Schienenbruch bei Schwerzenbach zur Entgleisung einer Nacht-S-Bahn. Die 125 Passagiere blieben unverletzt.

wesen ist, muss nun bezweifelt werden.

■ Ist mit neuen Reorganisationsen zu rechnen?

Wir hätten grosse Mühe damit, wenn man jetzt, nachdem man in der Infrastruktur in den letzten Jahren alles umgestochen hat, wieder damit anfangen würde. Es muss einfach irgendwann einmal aufhören, dass man alle drei bis vier Jahre eine Reorganisation macht. Jede Reorganisation

muss gut überlegt sein, weil sie stets auch Reorganisationsverluste mit sich bringt durch Unruhe (Leute werden verschoben und müssen sich neu finden), Verlust von Wissen durch Abgänge von Know-how-Trägern usw. Und wenn schon reorganisiert werden soll, ist diesmal zu erwarten, dass die Know-how-Träger in der Fläche, zum Beispiel die Teamleiter, Ausführungsprojektleiter usw., die den Karren ziehen, involviert, angehört und wirklich gehört werden!

■ Ist dies bei den letzten Reorganisationsen nicht der Fall gewesen?

Wir hatten den Eindruck, dass eigentlich richtige Ansätze vorhanden gewesen sind. Aber offenbar ist trotzdem etwas nicht

gut gelaufen. Sicher ist: Ständige Reorganisationen frustrieren die Mitarbeitenden. Sie wollen vor allem eines: effizient arbeiten, und nichts ärgert sie mehr als Leerläufe und nutzlose Bürokratie, auch wenn diese dann halt «Prozesse» heissen. Weil die Infrastruktur im Konzern unter enormem Druck steht, besteht zudem die Gefahr, dass die Division nur

noch für ihre eigenen Interessen schaut und so die Gesamtsicht aus den Augen verliert. Es gibt Äusserungen und Projekte, die dies befürchten lassen.

■ Immerhin scheint die Leitung Infrastruktur zurzeit keine Stellen streichen zu wollen?

Dies wäre auch völlig falsch angesichts der anstehenden Arbeit und der bevorstehenden Abgänge grosser Jahrgänge mit viel Erfahrung. Know-how-Träger müssen im Unternehmen behalten werden! Doch auch eine verzögerte Wiederbesetzung vakanter Stellen ist problematisch, u. a. weil damit keine Know-how-Übergabe von den bisherigen auf die neuen Mitarbeitenden möglich ist. Und wie gesagt: Arbeit gibt es genug!

Interview: Markus Fischer

REPORTAGE

Mit Sparmassnahmen herumbasteln

Die Reduktion des Infrastrukturbudgets bleibt für die Mitarbeitenden nicht ohne negative Auswirkungen. An den Sektionsversammlungen des SEV-Unterverbandes BAU in der Romandie berichteten Kollegen davon, wie sie auf die Bremse stehen müssen, obwohl es an Arbeit nicht fehlen würde. Der Mangel an finanziellen Mitteln der Division Infrastruktur führe vielerorts zu «Basteleien» an der Fahrbahn. Zusammen mit Jean-Pierre Etique, Gewerkschaftssekretär SEV, hat sich kontakt.sev im Frühjahr in der Westschweiz vor Ort ein Bild von der Situation gemacht.

Mitte Vormittag zwischen Biel und Genf: Die ICN fahren mit über 100 km/h über einen Abschnitt, der sich seit Monaten senkt. «Statt die Strecke komplett sanieren zu können, müssen sich die Bauleute mit Basteleien behelfen: Sie schieben Klötze unter die Schienen», erklärt Jean-Pierre Etique. «Die Sicherheit ist gewährleistet, da man die Gleise alle zwei bis drei Tage kontrolliert. Problematisch ist die Abnutzung. Die Schienen sind weniger stabil und erfahren einen beschleunigten Verschleiss. Wenn es zu lange dauert, muss man sie ersetzen, was am Ende viel mehr kosten wird. Man hat Mühe, die Logik hinter diesem Vorgehen zu verstehen, das letztlich zu Mehrkosten statt den erwarteten Einsparungen führt.» Glücklicherweise konnte der Abschnitt Anfang Juni doch noch – ohne Mehrkosten – wenigstens teilweise saniert werden.

Für die Medienstelle SBB aber ist dieses Beispiel nicht auf die Sparmassnahmen zurückzuführen: «Die Sanierung wurde im Mai 2013 in die Planung aufgenommen und am 3. und 4. Juni

2014 ausgeführt, wie geplant. Zwischen Mai 2013 und der definitiven Sanierung wurden Klötze gelegt, und alle zwei bis drei Wochen fand eine standardmässige Sicherheitskontrolle statt.»

In einem Bahnhof der Romandie zeigt uns der Gewerkschaftssekretär ein Gleis, das sich gesenkt hat – mit dem Resultat, dass der nun zu nahe Bahnsteig von einem Schienentraktor touchiert wurde. «Wir bräuchten eine Stopfmaschine, aber «oben» finden sie nicht die Mittel, diesen seit Monaten gemeldeten Schaden zu beheben», klagt ein Mitarbeiter.

Ein anderer Fall: Klammern zum Befestigen der Schienen müssten gerichtet werden. «Es wäre ein Job von einer Stunde für 100 Meter Gleis. Aber da wir den Auftrag von unseren Vorgesetzten nicht erhalten, bewegt sich nichts», bedauert ein anderer Kollege. «Hier besteht die Gefahr, dass sich die Schienen verschieben und die Züge letztlich dazwischen landen... Es ist eine absurde und gefährliche Situation, die die SBB stark schädigen könnte!»

In vielen Gesprächen mit Kollegen, die ähnliche Situationen erleben, hat Jean-Pierre Etique festgestellt, dass die Mitarbeitenden Mühe haben, diese «Philosophie» der Leitung zu verstehen, zumal vielen von ihnen bei den jährlichen Mitarbeitergesprächen mangelndes Engagement vorgeworfen wird. Doch in der Mehrheit der Fälle melden sie die Arbeiten, die auszuführen wären, nehmen so ihre Verantwortung wahr und zeigen damit ihre Identifikation mit der Unternehmung. Die Mittelkürzungen dürften diese Denkweise kaum fördern.

Vivian Bologna/Red.



Klötze unter den Schienen müssen regelmässig kontrolliert werden.

Lohnungleichheit: Jetzt braucht es Kontrollen

«Wie oft müssen wir noch demonstrieren?»

In einem offenen Brief fordern die Frauen des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes den Bundesrat auf, zügig die nötigen gesetzlichen Schritte für die Durchsetzung der Lohnungleichheit zu ergreifen.

Zwei Tage bevor sich am 14. Juni der grosse nationale Frauenstreik zum 23. Mal jährte, haben Gewerkschaftsfrauen nach einem farbenfrohen Protestmarsch in Bern der Bundeskanzlei einen Brief für Bundespräsident Didier Burkhalter

übergeben. Darin fordern sie ihn und seine Regierungskolleg/innen dazu auf, dafür zu sorgen, dass die Bestimmungen des Verfassungsartikels und des Gleichstellungsgesetzes zur Lohnungleichheit von Mann und Frau nach nunmehr 33 Jahren bzw. 18 Jahren endlich umgesetzt werden.

Der Lohngleichheitsdialog, der Ende Februar dieses Jahres mit nur mageren Ergebnissen beendet wurde, und der wieder angestiegene Lohnunterschied zwischen Männern und Frauen weisen darauf hin, dass mit Freiwilligkeit nicht weiterzukommen ist.

Deshalb verlangen die SGB-Frauen gesetzlich festgelegte Kontrollen. Die Unternehmen sollen die Löhne regelmässig (z. B. alle drei Jahre) überprüfen und innerbetriebliche Lohntransparenz herstellen müssen. Zur Durchsetzung der Lohnungleichheit braucht es eine nationale Behörde. Diese muss die Kompetenz haben, solche Überprüfungen auch von Amtes wegen durchzuführen und die nötigen Massnahmen zur Herstellung der Lohnungleichheit einzuleiten, sei es mittels Klage, Busse oder Verfügung. Bei festgestellter Diskriminierung soll Nulltoleranz gelten. **SGB**



Mit dabei waren SEV-Präsident Giorgio Tuti und die Chancengleichheitsbeauftragte Lucie Waser (3. v. l.).



Unterwegs zur Bundeskanzlei.

SEV befürwortet Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF

Agglomerationsprogramme müssen hohe Priorität haben

Der SEV ist grundsätzlich einverstanden mit dem NAF, der für eine langfristige und ausreichende Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs sorgt, analog zum Bahninfrastrukturfonds.

Planungssicherheit und Transparenz wären aber noch besser, wenn das zweite Gefäss zur Strassenfinanzierung, die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr», in den NAF integriert würde, schreibt der SEV in seiner Vernehmlassungsantwort vom 17. Juni.

Ein guter Unterhalt der Nationalstrassen sei wichtig, weil diese landesweit einen gros-

sen Teil des Verkehrs aufnehmen und so die Städte und Agglomerationen entlasten würden, so der SEV weiter. Daneben hätten aber die Agglomerationsprogramme hohe Priorität für die Verkehrsbewältigung, denn «85 bis 90 % aller Staus entstehen heute in den Agglomerationsräumen. Und dort wird die stärkste Bevölkerungsentwicklung erwartet.» Da der NAF – anders als der Bahninfrastrukturfonds – mit einem guten finanziellen Polster starte, seien die Agglomerationsprogramme ohne Verzögerung zu realisieren.

Einen allfälligen Ausbau des Nationalstrassennetzes dagegen beurteilt der SEV «sehr kritisch», weil dies der Zielsetzung der Verlagerungspolitik

widerspreche und der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs Vorschub leiste. Deshalb spricht er sich in der Vernehmlassung auch gegen den zweiten Strassentunnel am Gotthard aus. «Dieser konkurrenziert die Agglomerationsprogramme», warnt Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV.

Weiter fordert der SEV ein unabhängiges Audit zum Bedarf an Nationalstrassenunterhalt und -ausbau. Und er lehnt eine Zweckbindung der Automobilsteuer für den NAF ab, weil diese der Bundeskasse rund 400 Mio. Franken entziehen würde, die anderweitig kompensiert werden müssten. Sonst ist er mit den Finanzierungsideen (siehe Box) einverstanden. **FI**

NAF UND STEP

Für die Finanzierung der Nationalstrassen und von Projekten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen (Agglomerationsprogramme), die bisher aus dem befristeten Infrastrukturfonds finanziert wurden, will der Bundesrat auf Verfassungsstufe einen unbefristeten **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF** schaffen. In diesen sollen (wie beim Bahninfrastrukturfonds) bisherige und neue Einnahmen fließen. Der Aufwand für das Nationalstrassennetz steigt, da es grösstenteils in den 60er- und 70er-Jahren gebaut wurde, immer stärker belastet wird und noch

fertiggestellt werden muss. Zudem ist in den Agglomerationen die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Um die absehbare **Finanzierungslücke** zu schliessen, will der Bundesrat den Mineralölsteuerausschlag erhöhen, für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken eine Pauschalabgabe einführen und die Automobilsteuer, die zum Teil in die allgemeine Bundeskasse fliesst, verstärkt dem NAF zuweisen. Auch will der Bundesrat in einem **Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse STEP** aufzeigen, welche Erweiterungen und Kapazitätsausbauten er mit dem Fonds bis 2030 finanzieren will. **FI**

■ Unterverband LPV

Erste Zentralausschusssitzung mit dem neuen Zentralpräsidenten

Anfang Juni fand oberhalb Schiers, geleitet vom neuen Zentralpräsidenten Hans-Ruedi Schürch, die erste LPV-Zentralausschusssitzung statt. Das Gremium heisst neu so, weil die Delegiertenversammlung am 21. Mai das neue Geschäftsreglement angenommen hat. Für Mirjam Ensner als neugewählte Zentralkassierin war dies ebenfalls die erste Sitzung in diesem Gremium. Viele besprochene Themen waren nicht neu, sondern beschäftigen den Unterverband LPV schon länger.

Im Zusammenhang mit den Personunfällen werden bei SBB Infra neue Prozesse erstellt, um ähnliche Vorkommnisse wie am 12. Februar 2014 in Turgi zu verhindern (siehe LPV Info 03-14).

Im Jura ist eine Neuvergabe der Konzession geplant, was die SBB und die BLS betreffen wird. Ebenfalls wurde bekannt, dass ab und zu einige CLP ihre Kompetenzen überschreiten

und Androhungen gegen Lokführer in einer Form machen, die inakzeptabel ist.

Warn-App

Es ist geplant, eine «Warn-App» einzuführen, die den Lokführer oder die Lokführerin auf dem LEA warnen soll, wenn er/sie bei Halt zeigendem Signal abfahren will. Diese App muss ihre Tauglichkeit aber erst noch unter Beweis stellen.

Überschreitung

Höchstarbeitszeit und ...

Im Herbst 2013 haben LPV-Mitglieder, die in der Regionalen Cargo Produktion (RCP) als Spezialisten mit Fahrkompetenz arbeiten, den Ressortleiter SBB Cargo auf einige Ungeheimheiten aufmerksam gemacht, wie Überschreitung der Höchstarbeitszeit, falsche Tourenaufzeichnung, nicht bezahlte Ersatzzulage gemäss GAV Anhang 8 Art.4 Abs.4 und nicht korrekt anrechenbare Pausenzeitzuschläge. Die be-

mängelten Details wurden zur Abklärung an den SEV und das BAV weitergeleitet. Beide Instanzen bestätigten, dass die bisherigen Umsetzungen nicht korrekt sind. Diese Informationen leitete der LPV im Dezember 2013 an die RCP weiter. Verlangt wurde, dass die bemängelten Details korrigiert werden und das AZG/AZGV und der GAV eingehalten werden. Leider konnten die «Meinungsverschiedenheiten» auf unserer Ebene nicht gelöst werden, was den LPV veranlasste, das ganze Dossier dem SEV zu übergeben. Nun hat der SEV ein Treffen mit der RCP organisiert, das am 2. Juli stattfinden wird.

Ferieneinträge 2015

Ende Mai startete die Ferieneintragung für 2015 im Cargo-Ressourcen-Optimierungssystem (Caros). Allen Mitarbeitenden steht nur ein bestimmter Tag zur Eingabe zur Verfügung, was nicht akzeptiert

ist. Dieses Vorgehen löst jedoch das Problem der «kurzfristig» besetzten Wunschwochen nicht, was wiederum bedeutet, dass die Rangfolge nicht gewährleistet werden kann. Der LPV hat bei SBB Cargo interveniert. Die Personalkommission hat im Vorfeld klar zum Ausdruck gebracht, dass die bisherigen Bedingungen bei Ferieneintragen im neuen System von IVU übernommen werden müssen. Die verschiedenen Schwachpunkte der Ferienplanung müssen beim nächsten Treffen mit SBB Cargo diskutiert und je nachdem im System geändert werden. Um die drei Monate nach AZGV einzuhalten, muss der Ferieneintrag bis spätestens Ende September abgeschlossen sein. Mit dieser Vorgabe sollte es für SBB Cargo in Zukunft kein Problem sein, dem Lokpersonal für den Ferieneintrag mehr als einen Tag zur Verfügung zu stellen.

RhB und BLS

Bei der RhB wurden diverse «Baustellen» mit der Leiterin Produktion besprochen, einige konnten bereits erledigt werden, andere wurden in Angriff genommen.

Bei der BLS fand eine Sitzung statt, wie die Attraktivität der Firma gegenüber dem Lokpersonal intern und extern gesteigert werden kann.

Ein weiteres Thema ist das Projekt «AOL – Arbeitsoptimierung Lokpersonal». Die Touren werden «optimiert», weniger Dienstfahrten, mehr Produktivität, sprich die Touren werden eintöniger. Gesamthaft hat die BLS immer noch einen Unterbestand beim Lokpersonal von zirka 5 Prozent.

Die Planung für den Jubiläumsanlass vom 18. September 2014 macht Fortschritte. Es hat noch freie Plätze. Das Anmeldeformular kann auf der Website heruntergeladen werden.

Marcel Maurer

■ PV Winterthur–Schaffhausen

Auf dem Schienenweg ins Emmental



Für die Organisatoren eine erfreuliche Anzahl Teilnehmer besammelte sich am 4. Juni am Bahnhof Winterthur zum diesjährigen Sektionsausflug. Wieder einmal reisten die Pensionierten auf dem Schienenweg. Die Fahrt führte die Reisegruppe über Bern–Thun nach Grosshöchstetten, in die Gegend, wo einst Jeremias Gottlieb wirkte. Das Reiseziel war der Landgasthof Sternen, wo die Gruppe von den Wirtsleuten im wunderschön dekorierten Saal freundlich empfangen wurde. Auch das Servicepersonal war aufgestellt und freundlich. Nach der Vorspeise ging es Schlag auf Schlag. Nach

dem gemischten Salat wurde ein schmackhaftes Mittagessen serviert: Kartoffelstock, Kalbsvossen an feiner Saffransauce und Bohnen umwickelt mit Speck. Der Nachservice wurde sehr geschätzt und von vielen rege benutzt. Wenn jemand nach diesem Essen noch vom Hunger geplagt wurde, dann war er selber schuld. Unter der Leitung von Anita Nydegger umrahmte der PV-Chor den Anlass mit Liedern. Anstelle des bestellten Desserts offerierte das Wirtepaar ein Dessertbuffet, wie im Emmental so üblich, mit Meringues, Vanilleglace, gebrannter Creme und «Nidle». Auch da

kam niemand zu kurz, hatte es doch genug von allem und wer Lust hatte, der holte sich ein zweites oder sogar drittes Mal. Anita Nydegger, Hans Schefer und Felix Sigg sorgten mit einer einstudierten Zugabe, dem Lied «I bin e Bueb vom Trueb», für eine weitere Überraschung. Herzlichen Dank.

Nachdem sich die Gruppe wieder am Bahnhof Grosshöchstetten besammelt hatte, ging die Reise über Burgdorf–Solothurn zurück nach Winterthur. Ein Kränzchen winden möchten die Organisatoren auch der SBB – die Reservationen haben bestens geklappt.

Erika Schnyder und Hansueli Witzig

Unsere Verstorbenen

Brändli Kurt, pensionierter Betriebsangestellter, Bad-Dürrenheim; gestorben im 63. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Christen Annemarie, pensionierte Fachspezialistin, Lüterkofen; gestorben im 63. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Delalay Antoine, pensionierter Bezirkschef, St-Léonard; gestorben im 80. Altersjahr. PV Wallis.

Gautschi Andres, pensionierter Rangiermeister, Suhr; gestorben im 85. Altersjahr. PV Aargau.

Gräub Walter, pensionierter Spezialhandwerker, Lyss; gestorben im 97. Altersjahr. PV Biel.

Gsell Paulina, Witwe des Johann, Weinfelden; gestorben im 102. Altersjahr. PV Thurgau.

Heiniger Hans, pensionierter Rangiermeister, Pratteln; gestorben im 84. Altersjahr. PV Basel.

Hörlner Ruth, Witwe des August, Wettswil; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Lauper Peter, pensionierter Chefmonteur, Burgdorf; gestorben im 82. Altersjahr. PV Bern.

Leimgruber Hanni, Witwe des Albert, Kaltenbach; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Liechi Anna, Witwe des Hans, Therwil; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

Rösch Rosa, Witwe des Otto, Nidau; gestorben im 86. Altersjahr. PV Biel.

Senn René, Rangierangestellter, Gamprin-Bendern; gestorben im 49. Altersjahr. RVP Südostschweiz.

Stephan Dieter, pensionierter Dienstchef, Münchenbuchsee; gestorben im 79. Altersjahr. PV Bern.

Storror-Graf Maria, Witwe des Kurt, Neuhausen; gestorben im 83. Altersjahr. VPT DB AG.

Ulrich Klara, Witwe des Werner, Boningen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Veth Joseph, pensionierter Administrator, Pully; gestorben im 90. Altersjahr. PV Vaud.

Wiesendanger Maria, Witwe des Karl, Elgg; gestorben im 96. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Zollinger Hans, pens. Betriebsangestellter, Kriens; gestorben im 66. Altersjahr. PV Luzern.

■ AS Ost

SEV – für kühle Köpfe und heisse Diskussionen

Der Sektionsvorstand nahm den Umzug der Mitarbeitenden des Bahnhofs Zürich in die BZ Ost als Anlass, einen Mitgliederbetreuungsevent am neuen Arbeitsplatz im Flughafen durchzuführen.

Die Vorstandsmitglieder Michele Corleto und Markus Wittwer empfingen am 21. Mai morgens die Mitarbeitenden der BZ Ost mit Kaffee, Schoggigipfeli und anderen Leckereien. Unterstützt wurden sie von Elena Obreschkow, Sektionscoachin SEV und Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV sowie ab Mittag von Roland Schwager, Stefan Bruderer und Andrea Pace. Natürlich waren nicht nur die Mitarbeitenden des Bahnhofs Zürich willkommen. Unter den Besu-



cher/innen waren auch Stefan Schärer, Leiter Region Ost, sowie Lernernde KVöV bzw. ZVL. Nebst der offerierten Pausenverpflegung gab es einen Wettbewerb, und diverses Infomaterial zum SEV wurde verteilt. Die SEV-Vertreter/innen hatten somit die Gelegenheit, neue Mitglieder zu werben.

Nachdem das morgendliche Pausenfenster vorbei war, wurden die Garderobenschränke der frisch eingezogenen Zürcher Mitarbeitenden mit einer persönlichen Begrüssungskarte bestückt. Auch wurde ein Flyer mit den Terminen der «SEV-Sprechstunden in der BZ Ost» verteilt, denn in jedem Quartal sind Vorstandsmitglieder der Sektion vor Ort, um die Mitglieder direkt betreuen zu

können und Probleme aufzunehmen, die den SEV oder die Peko betreffen.

Zur Mittagszeit standen Fruchtsäfte, Gebäck und dem warmen Tag entsprechend auch Glacé bereit. Ganz nach dem Motto: «SEV – für kühle Köpfe und heisse Diskussionen». So war bei den Besucher/innen der Cafeteria gute Laune angesagt, und auch die Wettbewerbsbox füllte sich mit Teilnahmealons. Am Ende lagen 32 Karten drin. Die drei Gewinner der Transa-Gutscheine im Wert von 50, 30 und 20 Franken wurden anschliessend von «Glücksfee» Elena Obreschkow gezogen. Ihre Namen wurden ab 10. Juni im Aushang im 4. Stock der BZ veröffentlicht. **Markus Wittwer**



■ PV Uri

Sektionsreise führte ins Berner Seeland

Rund 50 gutgelaunte Teilnehmende erlebten am 4. Juni eine gelungene Sektionsreise. Sie fand diesmal mit dem Car statt und führte, nach einem Kaffeehalt im Restaurant Waldegg in Brünig-Hasliberg, ins Berner Seeland nach Schüpfen.

Das morgens noch erstaunlich gute Wetter begleitete die Teilnehmenden auf der Hinfahrt entlang von Brienz- und Thunersee und weiter Richtung Bern. Unterwegs informierte Präsident Heinz Frutig detailliert über die Zieldestination,

stammt er selbst doch aus Schüpfen. Dort war die Gruppe zu Gast im Gasthof Bären. Im hübsch dekorierten Speisesaal wurde ein feines Mittagessen mit Dessert serviert. Da der vorgesehene Rundgang im Dorfkern am Nachmittag dem schlechten Wetter zum Opfer fiel, stand bis zur Rückfahrt vor allem Geselligkeit und Kameradschaft im Vordergrund. Die Heimfahrt führte bei teilweise starkem Regen über Land. Schade, dass Petrus die schöne Landschaft nicht bei

Sonnenschein erstrahlen liess. Wieder zurück im Kanton Uri blieb die Gewissheit, trotz unterschiedlichen Wetterbedingungen einen interessanten und gemütlichen Tag genossen zu haben. Einen Tag, der den Teilnehmenden noch lange in allerbesten Erinnerung bleiben wird. Ein Dankeschön an die tüchtigen Organisatoren Heinz Frutig und Koni Gamma, an die Servicecrew im «Bären» und dem tüchtigen Chauffeur Meinrad Tresch. Alle Fotos siehe www.sev-pv.ch/uri. **Guido Lang**



■ VPT RhB, Pensionierte

Ausflug ins Alte Bad Pfäfers

Am 11. Juni trafen sich 30 Pensionierte RhBler bei heissen, sommerlichen 30 Grad beim Bahnhof in Bad Ragaz. Pünktlich fuhren wir mit dem Schluchtenbus ins Alte Bad Pfäfers.

Der Direktor hiess die Teilnehmenden im Saal des alten Hotels willkommen. Nach einem kurzen Vortrag von den Anfängen bis heute des Alten Bads Pfäfers besichtigte die Gruppe das historische Museum. Anschliessend ging es weiter in die Quellenschlucht am Bahnhof

Ragaz – eine sehr eindrucksvolle Abwechslung nach der sommerlichen Hitze. Im ehrwürdigen Speisesaal wartete überraschend ein schmackhaftes Mittagessen.

Munter und gestärkt durch Speis und Trank wurde die Rückreise oder Rückwanderung (17 Personen) in Angriff genommen.

Alle Ausflügler waren glücklich und zufrieden und freuen sich schon auf den «Bähnlerausflug» im 2015.

Max Schmitz

■ PV Bern

Blick hinter die Kulissen einer Weltklasse-Seilfabrik

Etwas über 30 Personen waren für die Fabrikbesichtigung vom 4. Juni in Trubschachen angemeldet. Der Besuch galt der Firma Jakob AG, Seilerei, Drahtseil- und Befestigungsfabrikation. Ihre hochwertigen Produkte werden sowohl in der Schweiz als auch in der ganzen Welt vertrieben.

Auf dem lehrreichen Rundgang durch die Fabrikationsanlagen wurde den Teilnehmenden der Betrieb vor Augen geführt. Die Stärke der Firma liegt darin, dass Bestellungen sehr rasch bearbeitet, ausgeführt und auf schnellstem Wege zum Kunden geleitet werden können. Die meisten Aufträge werden von nur einem einzigen Arbeiter von der Fabrikation bis zum versandbereiten Paket bearbeitet. Alles ist sehr rationell eingerichtet, sodass trotz zahlreicher verschiedener Produkte keine grossen Arbeitswege von der Zulieferung der Seile bis zur Bearbeitung gemacht werden müssen. In der Fabrik werden nur Seile mit kleinerem Umfang hergestellt. Doch ein Seil ohne behandeltes Ende nützt niemandem. Deshalb legt die Firma ein besonderes Augenmerk auf die Haken, Ösen und Beschläge, die schliesslich am Seil befestigt werden.

Interessant war es, einmal zuzusehen, wie überhaupt ein

Seil aus vielen gewundenen Drähten entsteht. In langen, rotierenden Maschinen werden diese um einen Kern aus Zellstoff zusammengefügt und auf Rollen aufgewickelt.

Das Hauptmarktgebiet liegt auf den Edelstahlseilen, die heute für alle möglichen Bauten wie etwa Treppengeländer, Zäune, Hausfassaden oder für den Schiffsbau verwendet werden. Vor rund fünf Jahren konnte die Firma in Vietnam eine grössere, moderne Fabrik eröffnen. Diese stellt hauptsächlich Stahlnetze her.

Zum Schluss des Rundgangs wurden noch einige Bilder vorgeführt, auf denen die Anwendung der Drahtseilprodukte dargestellt war. Eine enge Zusammenarbeit wird mit der Firma Bruno Lehmann in Trub geführt, die Metallteile fabriziert und den Versand organisiert. Es zeigt sich hier, dass nicht unbedingt ein naher Autobahnanschluss erste Priorität geniessen muss.

Nach einem guten Mittagessen im Landgasthof Hirschen wurde noch dem Fabrikladen der Firma Kamby ein Besuch abgestattet. Herzlichen Dank an Hanspeter Meier für die Kontakte, an die beiden Führer durch die Fabrikationsanlagen und an Erwin Gugger für die Organisation.

Andreas Lüthi

■ VPT RhB – Werbeaktion

Zwischen gestandenen Männern und Berufsnachwuchs

Anfang Juni besuchte der SEV die Hauptwerkstätte der RhB in Landquart. Von der Leitung der RhB in vorbildlicher Weise unterstützt, konnte sich der SEV den interessierten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen präsentieren.

Sich selbst präsentieren durfte der Berufsnachwuchs drei Tage später an der 126. Generalversammlung der RhB. Die Stimmung war gut, sowohl an zwei Werbetagen des SEV als auch an der Jubiläums-Generalversammlung der RhB.

Der Reihe nach: Am 3. Juni besuchten Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV, Elena Obreschkow, Sektionscoachin SEV, und Emil Strub, Gruppenobmann, die RhB-Mitarbeitenden im Industriewerk der HW in Landquart. Dank der unkomplizierten organisatorischen Unterstützung durch die Leitung der HW konnte sich der

SEV vor sechs Gruppen von Mitarbeitenden vorstellen und als kleines Geschenk einen USB-Stick inklusive Präsentation des SEV überreichen. Alle Interessierten waren dann am Mittag zu einem Imbiss am Grill-Stand eingeladen. Der Andrang war überaus erfreulich und willkommen!

Am Folgetag bereisten Peter Peyer, Emil Strub und Gruppenobmann Hansjürg Minder die Bahnhöfe im Engadin. Auch hier kam es zu zahlreichen Gesprächen und Begegnungen mit Rangierern, Fahrdienstleitern und Verkaufspersonal.

Jugend an Aktionärsversammlung

Wie in *kontakt.sev* Nr. 8 berichtet, war der SEV bei der RhB schon vor 125 Jahren bei der Eröffnung der ersten Linie von Landquart nach Davos dabei. An der diesjährigen Aktionärs-



Der Berufsnachwuchs mit dem stolzen RhB-Direktor Hans Amacker und VR-Präsident Stefan Engler.

versammlung vom 6. Juni präsentierte sich die RhB denn auch in Festlaune. Unter anderem durfte der Berufsnachwuchs in kurzen Statements

seine Wünsche und Anliegen an die RhB vorbringen. Und so manches Anliegen lag denn auch ziemlich genau auf Gewerkschaftslinie. Für stolze zu-

künftige RhB-Mitarbeitende ist also gesorgt, und auch für stolze zukünftige SEV-Mitglieder – ebenfalls eine 125-jährige Erfolgsgeschichte bei der RhB. **PP**



Kanton Zug

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug sucht per 1. August 2014 oder nach Vereinbarung eine/n

Projektleiter/in für E-Ticketing- und künftige Tariflösungen (50 %)

Sie führen gemeinsam mit den Transportunternehmungen ZVB und SBB einen Pilotbetrieb für ein innovatives öV-Zugangssystem durch und vertreten die Interessen des Kantons bei allen Tarif- und Ticketingfragen. Sie verfügen über öV-Wissen, insb. in Distributions- und Tariffragen.

Nähere Informationen finden Sie unter www.zg.ch/stellen.



Die Organisationseinheit Bahnproduktion Zug- und Lokpersonal erbringt mit rund 600 Lokomotivführern und Lokomotivführerinnen an 14 Standorten Leistungen für den Personen- und Güterverkehr sowie die Infrastruktur der BLS. Zur Ergänzung unserer bestehenden Teams suchen wir

ausgebildete Lokomotivführer/innen Kategorie B in Bern, Biel, Chiasso, Fribourg, Langnau, Luzern und Neuchâtel

Ihre Aufgaben: In dieser anspruchsvollen Funktion führen Sie unsere Züge pünktlich und sicher im zugeteilten Aufgabengebiet.

Ihr Profil: Sie verfügen über eine abgeschlossene Weiterbildung als Lokomotivführer/in der Kategorie B. Mit einem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kunden eingehen. Sie besitzen Sprachkenntnisse in Französisch und von Vorteil in Italienisch auf dem Niveau A1 (TELC und EFR).

Ergänzende Informationen finden Sie unter <http://bbs.ch/d/unternehmen/stellen.php>

BLS AG

Weitere Stellen finden Sie unter www.bbs.ch

Sektionen

- 14. August** ■ **ZPV Basel**
Ab 14 Uhr,
Basel, Klubhaus
FC Polizei (an der
Birs in St. Jakob)
- Sommernachtsplausch mit
Plauschmatch ZP gegen Lf

Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Ein Grill steht zur Verfügung sowie ein gedeckter Aussenplatz, Aufenthaltsraum und WC-Anlagen. Grilladen bitte selber mitbringen. Salate, Brot und Kuchen sind vorhanden. Eingeladen sind alle Mitglieder, Nichtmitglieder, Freundinnen und Freunde, Kinder und Pensionierten.

Sektionen VPT

- 8. Juli** ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Verschiebedatum
bei Schlecht-
wetter: 15 Juli
- Wanderung Silleren-
bühl–Hahnenmoos-
pass–Bühlberg

Wanderung inmitten einer faszinierenden Bergwelt; 3 Stunden, +240/–520 m (steiler Abstieg nach Bühlberg). Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Kosten: Gondelbahn Adelboden–Sillerenbühl mit GA/Halbtaxabo CHF 20. Worb Dorf ab 7.00 Uhr; Solothurn ab 6.49 Uhr; Bern ab 7.39 Uhr, Frutigen ab 8.31 Uhr (Bus). Adelboden Mineralquelle an 8.55 Uhr. Rückfahrt: Lenk Bühlberg ab 16.05 Uhr. Anmeldung bis 4. Juli an Hansjörg Bieri, 031 839 17 09.

- 9. Juli** ■ **VPT BLS, Pensionierte BLS und Emmental**
- Leichte Bergwanderung
in der Aletsch Arena

Fiescheralp (2212 m), Bettmersee, Riederalp (1905 m); 3 Stunden. Wanderstöcke empfohlen. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.07 Uhr, Spiez ab 8.36 Uhr, Brig ab 9.23 Uhr. Riederalp ab 16.03 Uhr, Bern an 17.54 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Auskunft am Vorabend ab 18 Uhr bei Erwin Lüthi, 033 654 10 90.

- 16. August** ■ **VPT BLT**
7 Uhr, Basel,
Bahnhof
- Sektionsbummel

Ausflug an den Oeschinenensee mit leichter Wanderung. Weitere Informationen im Aushang respektive per Post.

- 16. September** ■ **VPT Bahndienstleistungen**
- Voranzeige: Ausflug der
Pensionierten nach Basel

Weitere Informationen sowie die Einladung werden persönlich zugestellt. Die Sektionsverantwortlichen freuen sich auf zahlreiche Teilnehmende.

Pensionierte SBB

- 1. Juli** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
Basel,
Restaurant
Bundesbahn
- Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

- 3. Juli und
7. August** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
- Kein Stamm

Der Stammtisch im Juli und August fällt aus. Das nächste Treffen ist am 4. September.

- 7. Juli** ■ **PV Winterthur-Schaffhausen**
14.15 Uhr,
Oberwinterthur,
Hotel Römertor
- Sektionsversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Rolf Fritschi von der Pro Senectute Winterthur referiert zum Thema Kinder- und Erwachsenenschutzrecht, das seit 1. Januar 2013 in Kraft ist.

- 9. Juli** ■ **PV Luzern**
- Elmer-Citro-Quellenweg

Luzern ab 8.35 Uhr, Elm Station an 10.55 Uhr. Gruppe 1: Bus bis Elm Sportbahnen. Gruppe 2: Nach dem Kaffeehalt zirka einstündige Wanderung über den Quellenweg nach Elm Sportbahnen. Gemeinsames Mittagessen im Restaurant Sternen und Wanderung zurück nach Elm Station, zirka 45 Minuten. Möglichkeit für Nichtwanderer: Ausflug auf Ämpächli ins Restaurant mit Sonnenterrasse. (Seniorenticket CHF 14). Rückfahrt ab Elm Sportbahnen 15.37 Uhr oder Elm Station 15.40 Uhr, Luzern an 18.20 Uhr. Anmeldung bis 5. Juli an Ferdi Jutzi, Langmattring 21, 6370 Stans, wanderleiter.sev-pvlu@bluewin.ch, 041 610 17 92, 079 304 78 38.

- 14. Juli** ■ **PV Bern**
17.15 Uhr,
Bern, General-
direktion SBB,
vor dem Eingang
- www.sev-pv.ch/bern
- Führung durch die Schutz-
räume der General-
direktion SBB

Wir besichtigen die Bunkeranlagen aus dem zweiten Weltkrieg beim Bahnhof Bern. Dauer der Führung zirka 1 Stunde. Bitte gutes Schuhwerk und zweckmässige Kleidung anziehen. Die Führung kostet 10 Franken pro Person. Anmeldungen bitte an Präsident Max Krieg, praesi.sev-pv-bern@bluewin.ch, 079 704 31 18 (allenfalls auf Combox sprechen).

- 20. August** ■ **PV Luzern**
(statt 13. August)
- Verschiebung Wanderung

Die Wanderung vom 13. August muss auf den 20. August verschoben werden. Grund: Betriebsferien des Restaurants.

- 27. August** ■ **PV Biel**
Zugsabfahrten:
7.45 Uhr ab Lyss
oder
8.00 Uhr ab Biel
- www.sev-pv.ch/biel-bienne
- Fahrt mit dem Nostalgiezug
in die Romandie

Exklusive Reise durch unbekannt schöne Landschaften. Es hat noch freie Plätze. Die Anmeldung wird registriert mit der Einzahlung von 100 Franken pro Person (Extrazug, Kaffee und Gipfeli im Zug, Apéro, Mittagessen, Wein, Mineralwasser, Kaffee/Tee) bis spätestens 30. Juni auf PC-Konto 25-10462-2, Verband pensionierter Eisenbahner, Sektion Biel, 2503 Biel/Bienne.

Sport und Kultur

- 1. Juli** ■ **EFW Herisau**
9.48 Uhr,
Bulle,
Busbahnhof
- www.efw-herisau.ch
- Wanderung Südrunde
Greizersee

St. Gallen ab 6.11 Uhr, Fribourg ab 9.04 Uhr, Bulle ab 9.48 Uhr, Broc Village an 9.59 Uhr. Seeumrundung Westufer–Brücke Corbières–Ostufert–Broc Village; 4½ Stunden, +/–460 m. Wechselhaftes Gelände, teils ruppiges Auf und Ab mit Treppenstufen, Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Broc Village um 16.38 oder 16.57 Uhr. Anmeldung bitte bis 29. Juni an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

- 3. Juli** ■ **ESC Winterthur**
- Wanderung: Schächen-
taler-Höhenweg

Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.43 Uhr; Winterthur an 18.28 oder 18.58 Uhr. Rucksackverpflegung. Billette nach Untere Balm (Klausen) via Linthal zurück ab Brügg (Bürglen) via Flüelen–Arth-Goldau lösen. Wanderung ab Balm über Heidmanegg–Mettlenen nach Biel in zirka 4¼ Stunden, wenig Höhenunterschied. Anmeldung bis 1. Juli an Hansruedi Aebersold, hr.aebersold@hispeed.ch oder 052 242 59 80, 079 794 38 19.

- 10. Juli** ■ **EFW Herisau**
9 Uhr,
Winterthur,
vor der
Milchküche
- www.efw-herisau.ch
- Mittlere Velotour
Schwarzwald

Velotour zirka 150 Kilometer. Mittagessen im Restaurant Euro und Identitätskarte mitnehmen. Anmeldung am Vorabend bei Robert Schnurrenberger, robert.schnurrenberger@bluewin.ch oder 052 242 18 62.

- 12. Juli** ■ **EFW Herisau**
8.15 Uhr,
Walenstadt,
Bahnhof
- www.efw-herisau.ch
- Leichte Bergtour
Churfürsten Süd

Mit Bus bis Walenstadtberg. Wanderung Paxmal–Schwaldis–Laubegg–Strahlegg/Betlis in 5 Stunden, +700/–1200 m. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Betlis mit Schiff 15.55 Uhr via Unterterzen oder 16.45 Uhr via Weesen. Anmeldung bis 10. Juli an Walter Schmid, 071 994 13 31 oder wmschmid@thurweb.ch.

- 13. Juli** ■ **ESV Luzern**
www.esv-luzern.ch
- Wanderung Oeschinensee

Luzern ab 7.00 Uhr; Rückkehr 19.55 Uhr. Wanderung: Oeschinen–Heuberg–Oberbärgli–Unterbärgli–Oeschinensee–Kandersteg, zirka 4 Stunden. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 10. Juli an Tourenleiter Thomas Vonäsch, 079 329 27 63, oder auf Website.

- 16. Juli** ■ **ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus**
- Leichte Wanderung Hei-
den–Fünfländerblick–
Wienacht–Staad

Basel ab 7.07 Uhr, Zürich ab 8.09 Uhr, St. Gallen an 9.15 Uhr, Heiden Lindenplatz an 9.50 Uhr. Wanderung zum Fünfländerblick (höchster Punkt des Tages). Rucksackverpflegung in Wienacht Tobel. Abstieg nach Staad, +150/–500 m. Wanderzeit 3 Stunden. Heimreise stündlich XX.43 Uhr via St. Gallen. Anmeldung bis 14. Juli an Heinz Spengler, 061 311 74 32, 079 792 01 23.

- 16. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Wanderung T2 von Davos Monstein Dorf nach Filisur
Die Wanderung führt über die «Via Romantica» nach Jenisberg und Filisur; 4 Stunden, 13 km, +300/–850m. Billette nach Monstein Dorf via Filisur und retour ab Filisur lösen. Rucksackverpflegung oder im Bergrestaurant Jenisberg. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.37 Uhr, Winterthur an 19.03 oder 20.03 Uhr. Anmeldung bis 14. Juli an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96 oder elfraefel@bluewin.ch.
- 19. und 20. Juli** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
7.56 Uhr, ab Chur (Gleis 11) Richtung Disentis
Mittlere Bergtour: Via Capricorns
Hinreise Via Versam-Safien nach Thalkirch, Turahus, an 9.38 Uhr. Bergtour via Furcletta digl Lai Grand nach Tguma, Bus 16.56 Uhr nach Wergenstein, 5 Stunden, +1070/–420m. Halbpension: 100 bis 110 Franken. 2. Tag: ab Tguma via Carnusapass zum Glaspass in 4½ Stunden, +550/–1050m. Rückreise: Glaspass ab 15.50 Uhr. Wanderausrüstung, Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 13. Juli an Oskar Frigg, oskar.frigg@bluewin.ch, 078 768 63 75 oder 071 371 27 68.
- 27. bis 29. Juli** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Leichte Bergtour: Kandersteg–Chindbettipass–Adelboden–Frutigen
Übernachtungen, HP in Doppelzimmer oder Lager, in Schwabenbach und Adelboden. Tagesleistungen: 1. Tag: +900m in 4 Stunden. 2. Tag: +800/–1500m, 6 Stunden (Abstieg kann ab Engstligenalp durch Fahrt mit Luftseilbahn verkürzt werden). Vorzeitige Heimreise ab Adelboden möglich. 3. Tag: +350/–900m. Ausführliches Programm erhältlich beim Tourenleiter oder siehe Website. Anmeldung wegen Reservation der Unterkünfte bitte baldmöglichst, spätestens bis 10. Juli an Walter Schmid, 071 994 13 31, wmschmid@thurweb.ch.
- 23. und 24. August** ■ **TC Biel**
Überschreitung Weissmies
1. Tag: Aufstieg zur Almagellerhütte. 2. Tag: Aufstieg zum Gipfel, Abstieg über Normalroute nach Hohsaas. Hochtourenausrüstung. Anmeldung bitte an Regula Meier, 079 957 54 67 oder r-a.meier@bluewin.ch.
- 7. bis 13. September** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Wanderwoche im Montafon
Für die Wanderwoche sind noch einige Plätze frei. Auskunft beim Tourenleiter. Anmeldung bis 31. Juli an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96 oder elfraefel@bluewin.ch.

Bildung SEV: Schreiben für *kontakt.sev*

Es hat noch freie Plätze! Zögere nicht, melde dich an!

Mittwoch, 27. August 2014, Zentralsekretariat SEV, Bern

Inhalt	Anhand von Beispielen und Übungen lernen die Teilnehmer/innen kurze, treffende Zeitungsberichte zu verfassen, insbesondere für den Sektionsteil von <i>kontakt.sev</i> .
Nutzen	Die Teilnehmenden kennen die Grundregeln des journalistischen Schreibens und wenden diese als Berichterstatterinnen und Berichterstatter an.
Zielpublikum	Männer und Frauen, die aus eigenem Antrieb oder aufgrund einer Funktion Berichte für Zeitungen schreiben.
Referent und Kursleiter	Peter Moor-Trevisan, Leiter Kommunikation SEV
Kosten	Mitglieder kostenlos Nichtmitglieder 250 Franken
Anmeldung	bis spätestens 14. August an Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

Branche Konzerndienste des SEV-Unterverbands AS

Informationsabend

«Multispace – Desksharing: Fluch oder Segen?»

Mittwoch, 2. Juli 2014

16.30 bis 18.30 Uhr im Hotel Bern in Bern

Die SBB verlässt die alten, lieb gewordenen Gebäude an der Hochschulstrasse, an der Mittelstrasse und noch viele andere mehr. Rund 1700 SBB-Mitarbeitende ziehen im Sommer und Herbst in den neuen Hauptsitz in Bern Wankdorf. Was erwartet uns? Vieles ist offen und unklar. Gerüchte stehen gegen Informationen. Die Branche Konzernbereiche des SEV-Unterverbands AS möchte euch auf diesem Weg begleiten und Hilfe anbieten.

Germaine Schädler, Verantwortliche Workplace Management und Büroplanung SBB Hauptsitz und WestLink, wird uns informieren und beantwortet eure Fragen.

Marco Marranchelli berichtet von seinen Erfahrungen mit Desk Sharing.

Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmende.

SEV-AS Branchenvorstand Konzerndienste

Rezept für die Brenscino-Bowle



Für 10 Personen:

- 1 l weissen Merlot
- 3 dl Porto
- 2.5 dl Pflirsichsaft
- 2.5 dl Multivitaminsaft
- 2 dl Orangen-Likör
- 100 g Zucker
- Früchtewürfel: Apfel, Birne, Kiwi, Melone, Erdbeeren

Und fertig ist die «süffige» Brenscino-Bowle!

SALUTE!

Oder Sie kommen zu uns, und geniessen die Bowle auf der Panorama-Terrasse! Immer Sonntags von 18.00–19.00 Uhr vom Haus offeriert ...

... im kleinen Paradies, in dem wir Ihnen Gastlichkeit «pur» verschenken.

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11
info@brenscino.ch
www.brenscino.ch



Link zum Recht

8 Alles nur leere Versprechen ...

Offenbar werden bei der SBB systematisch befristete Anstellungen zur Umgehung der Probezeitregelung ausgestellt. Laut SEV ein unzulässiges Vorgehen.

Beim SEV-Rechtsdienst treffen immer wieder entsprechende Anfragen ein. Wir gehen auf einen exemplarischen Fall ein.

Das SEV-Rechtsschutzteam wird vermehrt von Kolleginnen und Kollegen kontaktiert, die nach der Erst- oder Zweitausbildung oder nach langjährigem Temporäreinsatz lediglich einen befristeten Arbeitsvertrag erhalten.

Zweitausbildung – und dann?

Extern rekrutierte Mitarbeiter/innen erhalten für die Dauer einer Zweitausbildung (z. B. Reisezugbegleiter/innen, Lokführer/innen, Zugverkehrsleiter/innen) einen befristeten Arbeitsvertrag mit einer Option für die definitive Anstellung nach bestandener Abschlussprüfung. Im nachfolgend geschilderten Fall – aus Datenschutzgründen leicht verändert dargestellt – entstand ein langwieriger Rechtsstreit, welcher letztlich einvernehmlich gelöst

werden konnte. Das Beispiel zeigt aber, dass auch scheinbar klar formulierte Vertragsbestimmungen von der SBB zum Nachteil der Mitarbeitenden interpretiert werden können.

Im konkreten Fall meldet sich Paula (Name geändert) beim SEV-Rechtsschutzteam und beklagt sich, bei der praktischen Prüfung vom Experten und auch bei der Nachprüfung unfair beurteilt worden zu sein. Angesichts der nichtbestanden Prüfung teilte der Vorgesetzte Paula mit, dass die Option, ihr einen unbefristeten Arbeitsvertrag anzubieten, leider nicht eingelöst werden könne.

Paula verlangte mit Unterstützung des SEV-Rechtsschutzteams beim BAV eine beschwerdefähige Verfügung und reichte eine umfassend begründete Beschwerde ein. Nach mehreren Schriftwechseln traf das BAV rund vier Monate nach der nichtbestanden Nachprüfung den Entscheid, dass die Nachprüfung als bestanden gelte und der entspre-

chende Ausweis ausgestellt werde.

Nach dem gut begründeten und klaren Beschwerdeentscheid des BAV meldeten sich Paula und der SEV bei der SBB und verlangten die Einlösung der Option für die Festanstellung. Völlig überraschend stellte sich der Vorgesetzte auf den Standpunkt, nicht der BAV-Entscheid sei relevant, sondern vielmehr das Urteil des Prüfungsexperten, der eine zu hohe Fehlerquote bei der praktischen Prüfung festgestellt habe. Die SBB würde grossen Wert auf Sicherheit und Qualität legen, weshalb Paula trotz offiziell bestandener Prüfung kein Arbeitsvertrag angeboten werde.

Am Schluss ein Vergleich

Paula, welche ihre Anstellung in der Privatwirtschaft zugunsten der Zweitausbildung bei der SBB und der in Aussicht gestellten nachfolgenden Anstellung aufgegeben hatte, glaubte «im falschen Film zu sein». Der SEV verlangte in der Folge erneut eine beschwerdefähige

Verfügung und erhob Beschwerde bei der (inzwischen abgeschafften) internen Beschwerdeinstanz. Paula, vom langwierigen Streit inzwischen zermürbt und von der SBB als möglicher Arbeitgeberin enttäuscht, stimmte schliesslich einem Vergleich zu.

Was ist eine Option?

Im Vertrag steht: «Bei erfolgreichem Ausbildungsabschluss besteht die Option der Weiterbeschäftigung gemäss Anhang 1 GAV. Bei Nichtbestehen der Zweitausbildung prüft die SBB eine Verlängerung des Vertrages. Bei Nichtbestehen der allfälligen Nachprüfung läuft das Anstellungsverhältnis aus.»

Der Vorgesetzte stellte sich trotz bestandener Nachprüfung auf den Standpunkt, dass der Begriff «Option» kein Versprechen für eine Anstellung darstelle. Vielmehr handle es sich dabei um eine unverbindliche Möglichkeit, welche die SBB nicht zwingend wahrnehmen müsse.

Da die Vertragsbestimmung einzig das Bestehen der Ausbildung als Anstellungsbedingung nannte, vertrat der SEV die Meinung, dass die Option in einem solchen Fall zwingend einzulösen sei. Laut Duden bedeutet der Begriff «Option» eine «Vorankündigung auf Erwerb...» einer Sache.

Das SEV-Rechtsschutzteam erachtet die Interpretation der SBB dieser Vertragsbestimmung nicht nur als rechtswidrig, sondern auch als gefährlich. Gefährlich deshalb, weil die Unternehmung zunehmend auf dem externen Arbeitsmarkt neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Zweitausbildungen rekrutiert. Falls sich herumspricht, dass auch eine bestandene Abschlussprüfung keine Garantie für eine anschliessende Anstellung bildet, werden es sich potenzielle Eisenbahner und Eisenbahnerinnen wohl zweimal überlegen, ob sie ihre Anstellung für einen unsicheren Wechsel zur SBB aufgeben sollen.

Rechtsschutzteam SEV

 **Rhätische Bahn**
Ferrovie retica Viafier retica

Wir suchen in Landquart
per 01. Oktober 2014 eine(n)

Fahrdienstleiter(in)

Detaillierte Informationen finden Sie unter
www.rhb.ch/karriere



graubünden



IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

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, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 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

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am 10. Juli 2014.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 3. Juli 2014, 8 Uhr

Inserateschluss: 30. Juni 2014, 10 Uhr

Richtlinie Arbeitsbedingungen der Branche Bus des subventionierten Binnenpersonenverkehrs

SEV-Druck für Einhaltung des Mindestlohns bei den Bus-Subunternehmen zeigt Wirkung

Das Genfer Amt für Arbeitsinspektion und Arbeitsverhältnisse OCIRT verlangt von allen Busbetrieben im Kanton, dass sie ab 1. Juli den Mindestlohn der Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) einhalten. Dieser Erfolg stimmt optimistisch.

Nach dem Bundesamt für Verkehr (BAV) setzt sich eine weitere offizielle Stelle für die Einhaltung der branchenüblichen Arbeitsbedingungen im Busbereich ein: Das Genfer Amt für Arbeitsinspektion und Arbeitsverhältnisse OCIRT hat der Eingabe des SEV und der interprofessionellen Gewerkschaft SIT stattgegeben, die eine Anpassung der Arbeitsbedingungen der Chauffeure bei den Unterakkordanten (Subunternehmen) der Genfer Verkehrsbetriebe TPG forderte. Ab dem 1. Juli müssen die Unterakkordanten nun die Richtlinie des BAV vom 1. April einhalten, egal, ob sie

den GAV für die TPG-Unterakkordanten unterschrieben haben oder nicht. Zur Erinnerung: Der BAV-Erlass sieht insbesondere einen Mindestlohn von jährlich 58 300 Franken vor, bei einer Arbeitszeit von 2100 Stunden für einen Chauffeur mit Fahrausweis Kategorie D. Bisher hatte kein Subunternehmen die Löhne des Fahrpersonals angepasst, obwohl die BAV-Richtlinie die TPG klar dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass sich ihre Subunternehmen daran halten. Zurzeit verdienen deren Chauffeure bis 5000 Franken jährlich weniger, weil SEV, SIT und die Subunternehmen RATP Dev und Globe Limo (die im GEST zusammengeslossen sind) einen GAV unterzeichnet haben, der einen Mindestlohn von monatlich 4100 Franken vorsieht.

Als direkte Folge des Entscheides des OCIRT muss der genannte GAV angepasst werden: «Ein GAV kann nicht schlechtere Bedingungen vorsehen als die branchenüblichen, die jetzt vom OCIRT fest-



SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano (rechts) und Natalia Delgado von der Gewerkschaft SIT stellten den Medien den Entscheid des kantonalen Amtes OCIRT vor.

gelegt wurden», erklärt Valérie Solano, die SEV-Regionalsekretärin in Genf. Der Ball liegt nun bei den Unterakkordanten, die bisher weder den GAV anpassen noch die Richtlinie des BAV in ihren Unternehmen anwenden wollten.

Der OCIRT-Entscheid hat auch eine symbolische Bedeutung, die über die konkrete Anwendung hinausgeht: Das OCIRT übt eine Kontrollfunktion aus,

indem es Betriebe besucht, Belege prüft und systematische Untersuchungen durchführt. Es kann auch eine Nachbesserung von Löhnen und Arbeitsbedingungen verlangen, die nicht branchenüblich sind, und zwar für die gesamte Zeitdauer, in der das Unternehmen seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist. Sollte sich ein Unternehmen nicht fügen, kann ihm die Bewilligung zur Teil-

nahme an Ausschreibungen entzogen werden. Das dürfte renitente Arbeitgeber zur Vernunft bringen.

Jedenfalls hat nun in Genf die Mobilisierung des Personals von RATP Dev und seiner Gewerkschaften erste Früchte getragen. Das nährt berechtigte Hoffnungen überall dort, wo sich Subunternehmen nicht an die geltenden Regeln halten.

Vivian Bologna/Red.

Photomystère: Wo ist das?



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte die Talstation der Pilatusbahn in Alpnachstad. Ein erklärendes Bild finden Sie unter www.sev-online.ch.

Der Preis, 40 Franken in Reka-Checks, geht an:

Peter Schönholzer aus Birmensdorf, Mitglied LPV Zürich.

Diesmal lautet unsere Frage wieder: «Wo ist das?» – Der Preis, Reka-Checks im Wert von 40 Franken, wird unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort 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, 2. Juli, 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.