

Schlechtes Klima

Bei Elvetino herrscht ein schlechtes Arbeitsklima. Die Belegschaft schrieb dem CEO.

Seite 4



Lokführer konnte den Job retten

Ein Bahnunternehmen war mit einem Lokführer-Teamleiter unzufrieden und wollte ihn unsanft rauswerfen. Der SEV-Rechtsschutz half

Link zum Recht, Seite 19

2 zusätzliche Tage = 1 Woche Ferien

Bei der SZU erhalten die Angestellten zwei zusätzliche Freitage. Im Endeffekt führt dies sogar zu einer Woche mehr Ferien.

Fokus, Seite 20

Bundesamt für Verkehr will Verkehrsunternehmen privatisieren

Schweizer öV in Gefahr

Das öV-Angebot «wird zunehmend durch private, gewinnorientierte Unternehmen erbracht», fordert das BAV.

Die öffentliche Hand dürfe nicht gleichzeitig öV-Leistungen bestellen und öV-Unternehmen besitzen, glaubt das Amt – als ob hier Gewaltenteilung und demokratische Kontrolle nicht mehr funk-

tionieren könnten. Heilbringend sei Konkurrenz gewinnorientierter Privatfirmen. Service public aber scheint passé: den findet man in der BAV-Strategie nicht.

Interview Seiten 6–7



Im Frühjahr 2008 sammelte die VPT-Sektion AAR bus+bahn Unterschriften gegen den von der Stadt Aarau geplanten Verkauf deren Aktienanteils von 32,4 % am Busbetrieb Aarau. Im Herbst lehnten dann 76,8 % (!) der Aarauer Stimmbürger/innen den Verkauf ab.

ZUR SACHE

Ausgerechnet die SBB wollte als Winkelried das System der Pensionskassen in der Schweiz umbauen: Die Rente sollte nur noch zu sieben Achteln garantiert sein, der Rest vom Geschäftsgang der Pensionskasse abhängen.

Der SEV hat sich mit allen Mitteln gegen diese Wackelrente gewehrt, letztlich mit Erfolg. Der

«Gut, hat die Pensionskasse SBB den letzten Schritt nicht gemacht.»

René Windlin, Mitglied Stiftungsrat PK SBB

Grundsatz bleibt also bestehen, dass eine einmal gesprochene Rente nicht gekürzt werden kann. Es ist allen klar, dass die Pensionskasse SBB – wie viele andere Kassen auch – vor eher schwierigen Jahren steht, weil grosse Jahrgänge ins Pensionsalter kommen und die Lebenserwartung weiter leicht steigt.

Gleichzeitig ist auch in der Politik hektisches Treiben um die Altersvorsorge spürbar, wobei ebenfalls Leistungsabbau gefordert wird. Das Vertrauen in ein System, das sich bewährt hat, scheint plötzlich verloren zu gehen. Kurzfristiges Versicherungsdenken (bzw. Versicherungsrechnen) wird über den Grundsatz der Solidarität gestellt. Auch hier wird ein harter Kampf zu kämpfen sein. Winkelried überlebte seine selbstlose Tat seinerzeit nicht. Gut, hat die Pensionskasse SBB den letzten Schritt nicht gemacht.

Schöne Ferien(zeit)!

Der öffentliche Verkehr rollt bekanntlich während der Sommerferienzeit weiter, und auch im SEV geht die Arbeit weiter. Der erfahrungsgemäss im Sommer etwas dünneren Nachrichtenlage entsprechen wir aber, indem die nächste Nummer der Zeitung *kontakt.sev* nicht wie gewohnt in zwei, sondern erst in drei Wochen, also am 14. August, erscheint. Wir wünschen den Ferien machenden wie den arbeitenden Kollegen einen schönen Sommer!

Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua in Betrieb

Infrastruktur gemeinsam

Eine einzige Anlaufstelle für Trassenbestellungen zwischen Rotterdam und Genua: Der sogenannte One-Stop-Shop ist das Kernstück des Rhine–Alpine-Corridors, der den Güterverkehr zwischen Atlantik und Mittelmeer bündelt.

Aus der Schweiz sind SBB Infrastruktur, BLS Netz und Trasse.ch beteiligt, zusammen mit fünf Partnern in Holland, Belgien, Deutschland und Italien. Das

EU-Projekt hat zum Ziel, die technischen Grundlagen zu vereinheitlichen, also die Interoperabilität zu verbessern und letztlich Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Noch läuft erst ein Testbetrieb, der die Möglichkeit zu Verbesserungen aufzeigen soll.

pmo

Dossier Seite 10 bis 12

NEWS

ZSG bestätigt Termin für FAV-Gespräche

Die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft hat dem SEV bestätigt, dass der von ihm vorgeschlagene Termin für die Fortsetzung der schon 2010 begonnenen und von der Direktion unterbrochenen Gespräche über einen Firmenarbeitsvertrag (FAV) am 21. August stattfindet. «Für uns ist es angesichts des nächstes Jahr erfolgenden Direktorenwechsels wichtig, endlich zu einer Lösung zu kommen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher. «Ein Schiedsgericht und ein Vollzugskostenbeitrag, wie sie in den Dutzenden FAVs, die der SEV abgeschlossen hat, üblich sind, dürfen bei den Gesprächen kein Tabu sein.» Am 30. Juni hatte der VPT Zürichsee an der Aktionärsversammlung dem Verwaltungsrat die Unterschriften von 69 der rund 95 Mitarbeitenden für einen FAV übergeben.

Tarifstreit führt zu Behinderungen

Am letzten Montag ist es in Österreich zu Behinderungen im Bahnverkehr gekommen. Grund waren Betriebsversammlungen bei Bahnunternehmen. An diesem Tag fanden allein in Salzburg drei Betriebsversammlungen statt, zwei bei den ÖBB und eine bei den Salzburger Lokalbahn. Die Betriebsversammlungen hatte die österreichische Eisenbahngewerkschaft Vida, die «Schwestergewerkschaft» des SEV, anberaunt. Die Vida wollte die Versammlungen unabhängig vom Ergebnis der Verhandlungen über den neuen Kollektivvertrag (entspricht dem GAV in der Schweiz) durchführen. Dies sei der Auftakt einer geplanten Versammlungsreihe in allen österreichischen Bundesländern, sollte es nicht zum Abschluss kommen, so Vida. Die Gewerkschaft verlangt netto 2,8% mehr Gehalt, die Arbeitgeber wollen brutto 1,8% für den Teuerungsausgleich und 0,4% für den Produktivitätszuwachs gewähren. In den Nachbarländern der Schweiz ist es üblich, bei Betriebsversammlungen – etwa bei der Post oder der Bahn – den Betrieb einzustellen.

Der lange Kampf hat sich gelohnt: Die SBB gibt die Idee der variablen Renten auf

Die «Wackelrente» ist en

Die SBB lenkt ein und verabschiedet sich von der Idee variabler Renten: «Das ist aus heutiger Sicht unseren Mitarbeitenden nicht zuzumuten.»

Über ein Jahr lang hat der SEV alle Hebel bewegt, um die Einführung der variablen Renten zu verhindern – mit Erfolg. Nun steht fest, dass das Modell begraben wird. In einem Interview mit dem «Tages-Anzeiger» bestätigte SBB-Chef Andreas Meyer, dass die variablen Renten «vom Tisch sind».

Das Thema verschwindet damit so, wie es aufgetaucht ist: Im Frühling 2013 hatte der «Blick» erstmals über die Idee geschrieben und dabei auch



Die Basis des SEV hat sich stark gegen die Wackelrente engagiert. Einerseits hat sie die entsprechende Petition unterschrieben, andererseits an der Kundgebung im September 2013 auf der Schützenmatte zahlreich teilgenommen.

Bericht zur Personenfreizügigkeit zeigt: Lohndumping ist Realität Mindestarbeitsbedingungen durchsetzen

Das Seco hat seinen zehnten Bericht zu den Auswirkungen der Personenfreizügigkeit auf den Schweizer Arbeitsmarkt publiziert. Obwohl die flankierenden Massnahmen gegen Lohndruck und Missbräuche grundsätzlich wirksam sind, gibt es Lohndruck etwa bei ansässigen Ausländer/innen ohne überobligatorische Ausbildung und Arbeitskräften mit Tertiärsabschluss.

In Branchen wie dem Bau oder der Reinigung, die allgemeinverbindliche GAV mit Mindestlöhnen kennen, könne man schwarze Schafe unter den Arbeitgebern für Lohndumping büssen, schreibt der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB. Letztere fänden jedoch immer neue, quasi-kriminelle Wege, um

Lohnvorgaben zu unterlaufen. Daher müssten Kontrolleure in schweren Fällen Arbeitsunterbrüche verfügen, um solche Firmen zur sofortigen Änderung ihrer Geschäftspraxis zu zwingen.

GAV-Lücken schliessen

In andern Branchen aber gibt es keine GAV mit Mindestlöhnen, die effiziente Kontrollen erlauben, etwa im Gartenbau, im Detailhandel mit Kleidern und Schuhen, für Musiker/innen oder freie Journalist/innen. Hier könne heute dem Dumping nichts entgegengesetzt werden, bedauert der SGB. Daher müssten die Arbeitgeber auch hier solche GAV abschliessen.

Problematische Kurzzeitjobs

Weiter kritisiert der SGB die Vorschläge des Bundesrats zur Umsetzung der «Masseneinwanderungs-Initiative»: Die Sorgen um die Löhne und Arbeitsplätze, die in der Abstimmung zum Ausdruck kamen, würden damit noch verstärkt. Denn im vorge-

schlagenen neuen Kontingentsystem soll für Tätigkeiten bis drei Monate der Marktzugang offenbleiben. Profitieren würden ausländische Firmen und Temporärbüros. Doch gerade in diesen kurzfristigen Jobs fliegen heute regelmässig krasse Lohndumping-Fälle auf.

Weitere Massnahmen nötig

In der Schweiz müssen Schweizer Löhne bezahlt und Schweizer Arbeitsbedingungen eingehalten werden, betont der SGB. Das müsse mit effizienten flankierenden Massnahmen durchgesetzt werden. So sollten Arbeitgeber nur Personal im Ausland holen dürfen, wenn sie in der Schweiz keine Arbeitskräfte finden. Zudem brauche es nicht-diskriminierende Mindestarbeitsbedingungen. Nötig seien etwa Massnahmen gegen die Diskriminierung von älteren Arbeitnehmenden und zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf, aber auch für die Gesundheit am Arbeitsplatz. **SGB**

Französische Bahnreform unter Dach

Nachdem sich am 16. Juli eine gemischte, paritätische Kommission aus Senat und Nationalversammlung auf gemeinsame Gesetzestexte zur Bahnreform und zur Ernennung der Führungskräfte der SNCF geeinigt hatte, sind diese Gesetze nun am Montag von der Nationalversammlung und am Dienstag vom Senat endgültig verabschiedet worden. Die Reform, deren Lesung in der Nationalversammlung im Juni von einem 14-tägigen Streik der Gewerkschaften CGT und SUD-Rail (gegen den Willen der Gewerkschaften CFTD und Unsa) begleitet wurde, beinhaltet die Bildung einer Holdinggesellschaft SNCF mit zwei Töchtern SNCF Mobilité und SNCF Réseau als öffentliche Einrichtungen mit gewerblichem Interesse (EPIC). Den Sorgen der Gewerkschaften kam man mit Anpassungen entgegen. Vor allem gilt nun ein zentraler Unternehmensvorstand als Arbeitgeber des Personals aller drei EPIC.

endlich vom Tisch

den Ausdruck «Wackelrente» geprägt. SEV-Präsident Giorgio Tuti ist erleichtert: «Das war ein Kampf der gesamten Belegschaft, der zu einem guten Resultat geführt hat.»

Sichere Renten sind ein Grundsatz der Altersvorsorge

Die Idee der variablen Rente hätte einen Grundsatz der Schweizer Altersvorsorge ausgehebelt: Bisher war immer klar, dass einmal bestehende Renten garantiert sind. Mit der Wackelrente sollte jedoch das ganze Risiko der Pensionskasse auf die Versicherten abgewälzt werden: Wäre der Deckungsgrad der Kasse unter 100 Prozent gesunken, hätten die Renten um bis zu 12,5 Prozent gekürzt werden können. Das erachtet der SEV als un-

haltbar. Giorgio Tuti betont: «Die SBB muss nicht nur für ihr Personal, sondern auch für ihre Pensionierten ein verlässlicher Partner sein!»

Der SEV hatte sich von Beginn weg auf verschiedenen Ebenen gegen die Pläne für die Wackelrente gewehrt. «Wir haben gewerkschaftlich und politisch eine breite Front gegen die Wackelrente aufgebaut, an der die SBB letztlich nicht vorbeigekommen ist», stellt Tuti fest. Er erinnert an die Kundgebung auf der Schützenmatte im letzten Herbst; zuvor hatte der Schweizerische Gewerkschaftsbund an einer Medienkonferenz das Thema aufgegriffen und die Gegenargumente dargelegt.

Zudem hatte der SEV mehrere tausend Unterschriften für eine Petition gegen die Wackelrente

gesammelt. Diese sind dem Stiftungsrat nie übergeben worden, da für die Übergabe die entscheidende Sitzung abgewartet wurde – nun hat die Petition ihre Wirkung gezeigt, ohne dass sie übergeben werden musste.

Nicht alle Probleme gelöst

Auch für den SEV ist jedoch klar, dass die Probleme der Pensionskasse SBB nicht gelöst sind. Zwar ist sie zurzeit in einer guten Verfassung, aber nach wie vor durch die Altersstruktur belastet. Auch hier scheint die SBB jedoch die Zeichen der Zeit erkannt zu haben, wenn Meyer im gleichen Interview ankündigt, dass das Unternehmen zusätzliche Beiträge an die Pensionskasse prüfen will.

Peter Moor

Bild der Woche



Was sich jene, die Ferien machen können, wohl am meisten wünschen, ist richtig warmes Sommerwetter. Wobei es ja nicht so heiss zu werden braucht, dass sich die Gleise biegen!

MEINE MEINUNG

Ein kleines Wunder

Manchmal vergessen die Menschen, warum es sich zu leben lohnt, wenn sie alles haben. Immer wieder beschäftigt mich dieses Thema. Natürlich ergibt es einen Sinn. Wir machen weiter, wir brauchen ja das Geld. Zwischendurch werden wir zu Robotern, jeder Schritt ist geplant oder mindestens so routiniert, dass er ohne Probleme oder ohne jegliche Leidenschaft ausgeführt wird.

Routine ist eine schreckliche Angewohnheit. Sie kann lebensgefährlich werden, vor allem bei uns im Sicherheitsbereich; aber auch zu Hause bei der Familie kann es schlimm ausgehen. Das nennt sich dann Alltag. Wir sehen uns nicht mehr an, wir laufen nur nebeneinander her und erledigen wie Roboter unseren Job. Es geht dann nicht nur darum, das monotone Verkaufsgespräch am Schalter durchzuführen oder den Papierkram auf dem Tisch kleinzubekommen. Nein, es geht dann auch so weit, morgens aufzustehen, zu frühstücken, zur Arbeit zu gehen, nach Hause zu kommen, zu Abend zu essen, die Kinder fertig fürs Zubettgehen zu machen und dann selber noch schlafen zu gehen: Jeden Tag wieder das Gleiche, das killt so manche Beziehung.

Lasst es nicht so weit kommen, bringt Abwechslung in euer Leben! Jeder Tag sollte ein klein wenig anders sein, doch dafür muss man auch was tun, sonst werden wir frustriert. Dann ist uns nichts mehr genug und wir beginnen uns zu fragen, ob das schon alles war.

Doch schaut auch zurück, was ihr geleistet habt: Ihr habt Prüfungen bestanden, Kinder bekommen, schwierige Jahre mit euren Partnern durchgestanden, Familienkrisen überlebt, seid ausgewandert so wie ich, habt gekündigt, als es euch zu viel wurde, einen Neuanfang gewagt.

Vielleicht müssen wir unser Glück nicht suchen in stressigen Jobs und vielen Herausforderungen, sondern einfach direkt vor uns. Und uns immer wieder daran erinnern. Wir leben mit unserem Glück zusammen, spielen Lego mit unserem Glück, bringen unser Glück zur Schule oder in den Kindergarten und wir tun unserem Glück gut mit ein paar Blumen als Überraschung.

Erst vor zehn Tagen habe ich dieses Glück erleben können, als meine kleine Nichte zur Welt kam. Auf einmal wusste ich wieder ganz genau, warum es sich zu leben lohnt. Es wird alles nebensächlich. Doch auch wir selbst, unser Leben und unsere Gesundheit sind unser Glück, denn wenn wir wieder mal in den Nahen Osten schauen, dann können wir froh sein, dass wir so reich beschenkt wurden, geboren zu sein in einer Welt, die keine Wünsche offen lässt. Denkt daran, wenn ihr euch das nächste Mal um Kleinigkeiten streitet, egal mit wem.

Sabrina Tessmer



NEWS

Petition für Nachtzüge

■ Gegen die Streichung des Nachtzugangebots nach Kopenhagen ist auf der Internet-Plattform www.petitions24.com eine Petition lanciert worden. In ihr wird das Zugreisen als umweltfreundlich, schnell und bequem gelobt. «Der Nachtzug ist ein Teil der Zukunft des Transportwesens», ist der Initiator der Petition überzeugt. Signiert werden kann online unter der oben genannten Adresse (suchen unter «night train»).

VCS will CO₂-Abgabe

■ Aufgrund der Zahlen des Bundesamtes für Umwelt erinnert der VCS daran, dass «die CO₂-Emissionen des Schweizer Strassenverkehrs nach wie vor zu hoch» sind. Der VCS verlangt daher eine CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel als «längst überfällige Massnahme im Rahmen des zweiten Pakets zur Energiestrategie 2050». Zudem müsse die Reduktion der CO₂-Emissionen von Neuwagen «konsequent fortgesetzt» werden durch eine Begrenzung auf 95 g/km bis 2021, fordert der VCS.

Air India im Verbund

■ Air India ist als 26. Mitglied in die «Star Alliance» aufgenommen worden, der auch die Swiss angehört. Der weltweite Verbund von Fluglinien bietet täglich 18500 Flüge zu 1316 Flughäfen in 192 Ländern.

7802243 Kilometer auf dem Velo

■ An der heurigen Aktion «Bike to Work» haben 50190 Menschen teilgenommen und sind einen Monat lang möglichst oft mit dem Velo statt mit dem Auto, Motorrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit gefahren. Dabei legten sie insgesamt 7802243 Kilometer auf dem Fahrrad zurück. Auch 17 Beschäftigte des SEV beteiligten sich an der Aktion. Die Genfer Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano hatte bei der Schlussverlosung Glück und gewann einen Preis: ein Paar Wärmehandschuhe der Suva.

Arbeitsklima bei Elvetino muss sich verbessern

Jetzt müssen Taten her

Schikanöse Kontrollen, Umsatzdruck, belastendes Arbeitsklima: viele Elvetino-Angestellte haben genug.

Im Mai hat eine gemeinsame Mitgliederversammlung der beim SEV und bei der Unia organisierten Elvetino-Angestellten stattgefunden. Am Schluss einer intensiven Diskussion erhielten SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Bieri, Unia-Sekretär Mauro Moretto und Eleonora Wüthrich, Präsidentin der SEV-VPT-Sektion Bahndienstleistungen, den Auftrag, schriftlich an Elvetino-CEO Wolfgang Winter zu gelangen.

Arbeitsklima verbessern

In dem Brief erinnern die Elvetino-Angestellten den obersten Chef an die Versprechungen, die dieser bei seinem Amtsantritt vor mehr als zwei Jahren gemacht hatte, nämlich, dass sich das Arbeitsklima verbessern und den Mitarbeitenden mehr Wertschätzung entgegengebracht werden solle. Die Elvetino-Mitarbeitenden beklagen sich darüber, dass sich die Dinge in den letzten Wochen und Monaten in eine andere Richtung entwickelt haben: die Kontrollen auf den Zügen und Bahnhöfen haben zugenommen, die Mitarbeitenden spürten wenig Vertrauen, teilweise hätten Sales Manager (wie die Kontrolleure genannt werden) nicht die nötigen Kenntnisse, um die Mitarbeitenden zu unterstützen – sie kontrollieren nur, ein Coaching, eine Unterstützung ist nicht spürbar. Belastend für die Mitarbeitenden ist der enorme Umsatzdruck: «Bei der Personalqualifikation sind die Umsatzzahlen das einzige Thema, auf welches die Sales Manager eingehen. Andere Aspekte wie Pünktlichkeit, sauberes Erscheinungsbild, Flexibilität usw. werden mit keinem Wort erwähnt. Die Leistung wird einzig auf die Umsatzzahlen reduziert. Soll dies motivierender sein?», so heisst es im Brief.



Das «Wägeli» ist heute moderner – und wie sieht die Mitarbeiterführung aus?

Jeder Ausfall der Kaffeemaschine löse Angst aus – «das macht krank!» Oft sei die Kommunikation zwischen Sales Managern und Mitarbeitenden auch wegen mangelnder Sprachkenntnisse ersterer erschwert.

Nachvollziehbare Forderungen

Konkret fordern die Mitarbeitenden, dass alle Kontrollen erfasst und im Personaldossier abgelegt werden (also nicht nur solche, die einen Mangel ergeben), dass alle Kontrolleure die im Einsatzgebiet gesprochene Landessprache beherrschen, dass Manipulationen an den Kassen nur im Beisein der Mitarbeitenden stattfinden dürfen, dass Arbeitsbedingungen geschaffen werden, die nicht krank machen, dass eine Kontrollinstanz geschaffen wird, die über die Richtigkeit und Verhältnismässigkeit einer disziplinarischen Massnahme wacht, und dass Elvetino mit den Gewerkschaften Verhandlungen über das Disziplinarwesen aufnimmt.

Eine vage Antwort

Nach sechs Wochen ist nun eine Antwort auf das Schreiben eingetroffen. Darin bekräftigt Wolfgang Winter die bei seiner Amtsübernahme gemachten Aussagen.

Hinter manche der Klagen von Gewerkschaftsseite setzt der CEO dagegen Fragezeichen, spricht von einer «Negativselektion», die hier zum Ausdruck komme. Pro Mitarbeitenden und Monat gebe es durchschnittlich 0,6 Kontrollen. An der Wichtigkeit des Umsatzes hält er fest (diese wurde von den Mitarbeitenden auch gar nicht bestritten), und auf das fehlende Coaching geht er nicht ein. Ein revidiertes Disziplinarwesen mit standardisierten Sanktionen und Massnahmen stehe vor der Einführung, darüber werde aber nicht diskutiert.

Der CEO weicht aus

Auf die konkreten Forderungen geht Winter teilweise ausweichend ein: alle Kontrollen würden «erfasst», eine Ablage im

Personaldossier sei wegen «der grossen Menge an Kontrollen» (also doch!) jedoch «nicht zweckmässig». «Verständigungsprobleme» kann Winter «nicht ausschliessen». Bei den Kassenmanipulationen übernimmt Winter die Forderung der Gewerkschaften. Bei den «krank machenden Arbeitsbedingungen» bleibt er bei Gemeinplätzen, und eine Kontrollinstanz über die Disziplinar-massnahmen findet der CEO unnötig: «In der absolut überwiegenden Anzahl der Fälle funktioniert die Kontrolle bestens», findet er.

«Konstruktive Bemerkungen»

Immerhin bedankt sich Elvetino-CEO Winter für die «konstruktiven Bemerkungen» und drückt die Hoffnung aus, «den Dialog in dieser Form weiterführen» zu können.

Das sind eigentlich Worte, die man gern hört. Doch längst sind Taten fällig, die die Mitarbeitenden auch wirklich in ihrer täglichen Arbeit spüren!

SEV-GATA ist befremdet über den Lufthansa-Umbau in Basel

Swiss aus Euroairport Basel weggefegt

Der Markteintritt der Lufthansa-Tochter Eurowings in Basel bedeutet das Aus der Swiss an ihrem Hauptsitz.

«Trotz Sparprogrammen und günstigerem GAV presst die Lufthansa die Swiss-Tochter weiter aus», kritisiert SEV-GATA-Präsident Philipp Hadorn den jüngsten Coup des deutschen Konzerns und warnt: «Ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen würde von der Belegschaft nicht mehr kampflos hingenommen.»



Himmlische Gefühle beim Fliegen, unterirdische Umgangsformen mit den Beschäftigten am Boden.

Einmal so, einmal anders

Während die Lufthansa-Leitung ihre Presseabteilung über Innovation und dynamisch schlanke Strukturen berichten lässt, kündigt sie knallhart den Ausstieg der Swiss aus dem Flugverkehr in Basel an.

«Zynisch mutet es an, wenn Lufthansa-Chef Carsten Spohr den Mitarbeitenden zuruft, «hochmotivierter Teil des grossen Ganzen, unserer Lufthansa» zu sein, und wenige Sätze später in der internen Kommu-

nikation «wertbasierte Steuerung» ausschliesslich auf die Aktionäre bezieht», zieht Philipp Hadorn ernüchtert Bilanz zum neusten Streich der Lufthansa gegen die eigene Tochter Swiss. SEV-GATA stellt

irritiert fest, dass die Ausdünnung der Swiss weitergeht, obwohl die Gewerkschaften in den GAV-Verhandlungen deutliche Zugeständnisse zur Erhöhung der Produktivität gemacht haben.

Geliebte Sozialpartnerschaft sieht anders aus

«Das Eindringen des Low-Cost-Schwesterbetriebs darf den zugesicherten langfristigen Erhalt der Arbeitsplätze in Basel nicht gefährden», stellt Philipp Hadorn klar und bemängelt die erneute Missachtung der Informationspflicht des Arbeitgebers gegenüber den Sozialpartnern. Mit dem Hut als Nationalrat fügt Hadorn an: «Während im Parlament und in der Öffentlichkeit die schweizerische Sozialpartnerschaft als «Güte-Label» gehandelt wird, zeigt sich in der Praxis ein faktischer Ausverkauf und Rückzug des ehemaligen Flaggschiffs der Schweizer Luftfahrt aus strategischen, zukunftssträchtigen Bereichen – unter Missachtung jeglicher gängiger Umgangsformen mit den Gewerkschaften.» SEV

Genfer Verkehrsbetriebe TPG

SEV fordert interne Untersuchung zu Führungsproblemen

Der SEV hat am 16. Juli die Medien über den Freispruch der SEV-Gewerkschaftssekretärin informiert, die von einem TPG-Kader wegen angeblicher übler Nachrede eingeklagt worden war. Dies, nachdem sie den sich häufenden Beschwerden von Mitgliedern über Pressionen und Führungsmängel nachgegangen war. Der SEV verlangt nun von der Direktion eine unabhängige interne Untersuchung.



Amélie Piguet (Anwältin), Vincent Leggiero, Valérie Solano und Michel Viret an der SEV-Medienkonferenz zu den fragwürdigen Führungsmethoden bei den TPG.

Die Führungsmethoden bei den TPG, insbesondere in ihrem Geschäftsbereich Betrieb, geben dem SEV schon seit Längerem zu Sorgen Anlass. Zahlreiche Kolleg/innen haben seit 2012 gemeldet, dass sie auf inakzeptable Weise unter Druck gesetzt wurden. Dies geschah mittels Kündigungsandrohungen in Form von Zielvereinbarungen, die den Personalstatuten zuwiderliefen. Der SEV bedauert die passive Haltung der Direktion in dieser

Angelegenheit, hat sie sich doch bisher trotz wiederholter Bitten des SEV geweigert, die kritisierten Führungspraktiken zu untersuchen. Der SEV hatte bei ihr im Mai 2013 Alarm geschlagen und gefordert, dass eine Gruppe freiwilliger Mitarbeiter/innen gebildet werden soll, die nach entsprechender Ausbildung die Klagen entgegennehmen und untersuchen sollen – leider erfolglos. «Wir haben die Direktion gewarnt, dass solche Führungs-

methoden Fahrer/innen zum Äussersten treiben könnten», sagt Michel Viret, Vorstandsmitglied der SEV-VPT-Sektion TPG. «Bereits hat ein Fahrer Morddrohungen gegen einen Kader ausgestossen.» Auch das jüngste Treffen vom 14. Juli zwischen SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und TPT-Interimsdirektor Christoph Stucki brachte keine Lösung, da sich Stucki weigerte, Licht in die Führungsmethoden im Unternehmen zu bringen.

Angriff auf die Gewerkschaftsrechte

Hinzu kam eine Diffamierungsklage eines hohen Kadern gegen SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano, die den Beschwerden der SEV-Mitglieder über fragwürdige Führungspraktiken nachging. Der Kader ist nun mit seiner Klage vor Gericht abgeblitzt. Für den SEV war es ein Versuch, die Gewerkschaftsarbeit zu kriminalisieren. «Das Gerichtsurteil ist ein gutes Signal für die Ge-

werkschaftsrechte, aber noch keine gute Nachricht», erklärte SEV-TPG-Präsident Vincent Leggiero vor den Medien. Die Klage war Auswuchs einer antigewerkschaftlichen Strategie, die sich in Angriffen auf SEV-Mitglieder äusserte. Der betroffene Kader hat mehrfach gedroht, beim SEV organisierte Mitarbeitende zu benachteiligen. Insbesondere betonte er, dass er sie daran hindern könne, im Unternehmen aufzutreten. Und er zögerte bei Versammlungen nicht, Kolleg/innen zu fragen, ob sie SEV-Mitglied seien, was der verfassungsmässig garantierten Koalitionsfreiheit klar widerspricht. Das fehlende Engagement der Direktion in dieser Problematik ist umso unverständlicher, als bekanntlich bei den TPG im August 2011 bereits ein technischer Angestellter seinen Vorgesetzten am Arbeitsplatz erschossen hat. Vivian Bologna/FI

BAV will Verkehrsunternehmen privatisieren – eine Gefahr für das bewährte öV-System Schweiz



Daniela Lehmann ist seit 2010 Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV.

«Ein Bekenntnis zum Service public fehlt»

Die Strategie des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs bis 2030 ver-rät punkto Service public, Privatisierung und EU-Bahnpaketen eine ultraliberale Haltung.

■ **kontakt.sev:** Inwiefern sieht der SEV die Zukunft des öV anders als das BAV?

Daniela Lehmann: Mir fehlt beim BAV ein grundsätzliches Bekenntnis dazu, dass öffentlicher Verkehr (öV) Service public ist. Man findet das Wort «Grundversorgung» in zwei Sätzen und sonst eigentlich nirgends. Das ist ein grundsätzlicher Unterschied zwischen dem BAV und uns. Wir sagen ganz klar: öV ist Service public und darf auch etwas kosten. Von dort aus muss man denken, statt auf einmal gewinnorientierte Unternehmen anzustreben. Das ist nicht

kompatibel mit Service public und bedroht letztlich das heute gut funktionierende öV-System in der Schweiz.

■ **Inwiefern?**

Ein Grundpfeiler unseres Systems ist das Miteinander aller Player. Sobald die Unternehmen aber in erster Linie Gewinn machen wollen und sich als Konkurrenten bekämpfen, statt miteinander auf ein möglichst gutes Gesamtsystem hinzuwirken, wird dieses über den Haufen geworfen.

■ **Wie wirkt sich die Ablehnung des Service-public-Ge-**

dankens in der Strategie sonst aus?

«Der alpenquerende und der Schienengüterverkehr in der Fläche sind eigenwirtschaftlich», schreibt das BAV unter dem strategischen Aufgabenschwerpunkt 16 «Nutzerfinanzierter Güterverkehr und Innovationsförderung». Für den Güterverkehr soll es also keine Unterstützung mehr geben, obwohl es auf Seite 6 heisst: «Personen- und Güterverkehr erreichen einen ihrem Umweltvorteil angemessenen Verkehrsanteil.» Ja, kann man dieses Ziel überhaupt erreichen, wenn der Güterverkehr eigen-

wirtschaftlich sein muss? Da gibt es einen Widerspruch. Zwar steht auf Seite 9: «Der Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr verschiebt sich zugunsten der Schiene.» Doch da können sie gar nicht anders, da dies ja die Alpen-Initiative ganz klar verlangt. Das heisst es zum Güterverkehr in der Fläche nicht so deutlich. Wenn man es unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes anschaut, kommt man aber zum Schluss, dass der Güterverkehr Unterstützung braucht.

■ **Immerhin will das BAV den Modalsplit aber doch Richtung Schiene verschieben, auch beim Personenverkehr?**

Ja, aber das kann man mit dem, was sie daraus ableiten, nicht erreichen. Es ist nur eine nette Zielformulierung.

■ **Was sieht der SEV sonst grundsätzlich anders?**

Das BAV zeigt wieder einmal vorauseilenden Gehorsam gegenüber der EU: Es geht davon aus, da kommen Sachen, die wir in irgendeiner Form übernehmen. Was noch nicht beschlossene Sache ist, kann man aber proaktiv beeinflussen, indem man immer wieder sagt: Das Schweizer öV-System funktioniert grundsätzlich sehr gut. Aber dauernd will man daran etwas verändern, auf Biegen und Brechen. Warum eigentlich ganz genau?

■ **Zum Beispiel will die EU-Kommission auch den Fern-**

verkehr liberalisieren. Dazu sagt die Strategie nichts ...

Nein. Aber Bundesrätin Doris Leuthard hat dazu am letzten SEV-Kongress deutlich gesagt, dass sie dies in der Schweiz nicht will (siehe Kasten). Das würde auch in eine solche Strategie gehören. Dann könnte man entsprechend lobbyieren. Es ist ja schon klar, dass die Schweiz nicht EU-Mitglied ist, aber deswegen soll man ja nicht gleich die Flinte ins Korn werfen. Wir werden ja häufig zu Anlässen in EU-Ländern eingeladen und können dort das öV-System Schweiz vorstellen.

■ **Es fällt auf, dass das BAV den Medien zwar sagt, die angestrebte Privatisierung betreffe beim Personenverkehr nur den Regionalverkehr, in die Strategie aber die Formulierung «Teile des Personenverkehrs» schrieb: als ob der Fernverkehr doch auch betroffen sein könnte nach der EU-Liberalisierung ...**

Ja, aber auch der Regionalverkehr soll so wenig wie möglich privatisiert werden (mehr dazu in der Box rechts)! Präzisieren muss man auch folgenden Satz auf Seite 6: «Die Nutzer und Nutzniesser tragen stärker zur Finanzierung des öV-Angebots bei.» Da müsste man klar deklarieren, dass die Wirtschaft ein grosser Nutzniesser eines gut funktionierenden öV ist und entsprechend dazu beitragen soll. Was man ja bei Fa-bi explizit nicht gewollt hat ...

Interview: Markus Fischer

BAV-ZIELE FÜR DEN ÖV BIS 2030

Das Bundesamt für Verkehr BAV hat vorletzte Woche mit seinem Juli-Newsletter im Internet ein 26-seitiges Strategiepapier zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs bis 2030 aufgeschaltet. Zentrale Punkte darin sind:

- stärkere Orientierung an den Bedürfnissen der Kund/innen (doch bei den öV-Tarifen will das BAV eine «Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft» ... , S. 11);
- öV-Wachstum konzentriert dort, wo die Entwicklung nachhaltig ist;
- bessere Abstimmung des öV auf Raumentwicklung und Energiestrategie;
- Fokus auf die Gestaltung und Finanzierung der Infrastruktur;
- mehr marktwirtschaftliche Instrumente und Anreize für unternehmerisches Handeln;

■ weniger «Spezialregelungen Schweiz».

Letztere zwei Punkte beurteilt der SEV sehr kritisch, vor allem die daraus abgeleiteten folgenden Ziele:

- «In Teilen des öffentlichen Personenverkehrs ist der Markt-zugang umgesetzt und das Angebot wird zunehmend durch private, gewinnorientierte Unternehmen erbracht.» (S. 7)
- «Der Eigentumsanteil der öffentlichen Hand an den EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, Red.) ist spürbar verringert.» (Das steht sowohl auf Seite 22 zum Personenverkehr als auch auf Seite 23 zum Güterverkehr.)
- «Der alpenquerende und der Schienengüterverkehr in der Fläche sind eigenwirtschaftlich.» (S. 23)

■ «Prüfung der schrittweisen Übernahme der Eisenbahnpakete der EU.» (S. 15)

Strategieentwicklung verlangt breiteren Ansatz

Zwar relativiert das BAV die Relevanz seines Papiers: «Die aufgeführten Themen stellen keine Vorentscheide für politische Weichenstellungen dar, sondern Arbeitsfelder des BAV in den nächsten Jahren. Nach politischen Entscheiden, welche im Widerspruch zur BAV-Strategie stehen, wird das BAV die Strategie entsprechend anpassen.» Dennoch stellt sich die Frage, wie das BAV eine so wichtige Strategie entwickeln konnte, ohne mit allen Betroffenen alle möglichen Ansätze zu diskutieren – eine verpasste Chance! **Fi**



Daniela Lehmann: «Ein Grundpfeiler unseres öV-Systems ist das Miteinander aller Player.» Damit z. B. in Worb das Umsteigen vom blauen & orangen Bähnli auf den Bus klappt...

Chefin für Strategie nicht gefragt?

Verkehrsmi-
nisterin Doris

Leuthard sagte am 24. Mai 2013 am SEV-Kongress im



Kursaal Bern: «Wir wollen keine privaten Anbieter, die sich mit Dumpingpreisen auf die rentablen Linien konzentrieren. Das ist nicht Service public und nicht die Vorstellung des Bundesrates. Ich bin deshalb gespannt, welche Resultate der Wettbewerb auf Fernverkehrsparadestrecken in Ländern wie Österreich oder Italien längerfristig bringt und ob sich die dortigen Bahnen mit dem gleichen Engagement und der gleichen Qualität um Verbindungen auch in peripheren Regionen kümmern. Unser Schweizer Modell, behaupte ich, hat die besseren Resultate, weil eben flächendeckend betrieben. Das hat seinen Preis, aber das ist unsere Vorstellung von öffentlichem Verkehr.» Diese Service-public-Idee fehlt in der BAV-Strategie.

BAV will «Teile des Personenverkehrs» stärker privatisieren – SEV entschieden dagegen

Das Bundesamt für Verkehr will, dass «in Teilen des öffentlichen Personenverkehrs» das Angebot «zunehmend durch private, gewinnorientierte Unternehmungen erbracht» wird. Dahinter stecke die Idee, dass die Kantone ihre Beteiligungen an den kleinen regionalen Transportunternehmen – sei es Bahn oder Bus – an Private verkaufen, sagte **BAV-Sprecherin Olivia Ebinger** der Nachrichtenagentur SDA. Es solle verstärkt Konkurrenz in diesem Bereich herrschen. Ziel sei es, die Rollen klarer aufzuteilen: Die öffentliche Hand bestelle die Leistungen und bleibe verantwortlich für die Infrastruktur, während die Privaten die Leistungen erbringen sollten. Das BAV verspricht sich davon Kostensenkungen sowie neue Dienstleistungen für die Kundschaft. Der Rückzug der Kantone und Gemeinden solle sich ausschliesslich auf das Aktionariat der Unternehmen beschränken, auf den Betrieb aber werde es keine Auswirkungen haben. Namentlich bei der Entschädigung für die nicht rentablen defizitären Verbindungen solle sich nichts ändern. Im Visier

hat das BAV kleinere Gesellschaften wie die MOB (Montreux-Berner Oberland), die Aare Seeland mobil (ASM) oder AAR bus+bahn. Die SBB sei als Anbieterin von Fernverkehr, «wo es keinen Wettbewerb gibt», nicht betroffen.

SEV warnt vor Mehrkosten, Leistungs- und Personalabbau

«Es ist unbegreiflich, dass die Kantone und Gemeinden dazu ermuntert werden, ihre Transportunternehmen zu privatisieren», antwortete **SEV-Sprecher Peter Moor** gegenüber der SDA. Im Fall der AAR bus+bahn hätten einige Gemeinden ihre Anteile an die Eurobus-Gruppe und Knecht verkaufen wollen. Doch der SEV habe sich dagegen gewehrt, weil er es abnormal finde, dass Private Gewinne realisieren und gleichzeitig Subventionen der öffentlichen Hand kassieren könnten über die vorgesehene Entschädigung für den Regionalverkehr. Letzterer werde sich nie kostendeckend betreiben lassen, betonte Moor gegenüber der «Nordwestschweiz». Deshalb sei es fraglich,

wie Unternehmen trotzdem eine Dividende ausschütten wollen: «Irgendwo muss das Geld herkommen.» Moor befürchtet, dass die öffentliche Hand nach der Privatisierung mehr bezahlen müsste: «Es führt dazu, dass wir für den Regionalverkehr mehr Steuergelder aufwerfen, damit die Privaten diese als Gewinn abschöpfen können. Andernfalls müssten die Investoren sparen – beim Personal, beim Angebot, beim Service.» Auch **Daniela Lehmann**, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV, warnt: «Wenn man neben dem Gewinn, den man für Reinvestitionen braucht, auch noch Geld für Dividenden abschöpfen will, ist es naheliegend, beim Personal zu sparen, indem man es schlechter bezahlt oder Stellen streicht. Denn die Personalkosten machen bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs rund die Hälfte des Betriebsaufwandes aus.»

Gewinne privat, Verluste dem Staat?

«Der Ansatz, dass die öffentliche Hand dort, wo der regionale Per-

sonenverkehr nicht rentiert, die ungedeckten Kosten übernehmen soll, während im gleichen öV-System privatisierte Unternehmen gewinnorientiert arbeiten sollen, ist grundsätzlich sehr eigentümlich», findet Daniela Lehmann. «Denn das heisst: Gewinne privatisiert man, während die Verluste der Staat übernehmen kann. Das ist eines der Probleme der Liberalisierung. Es ist nicht einzusehen, warum die öffentliche Hand nicht selbst Gewinne machen soll, wo dies möglich ist, um damit unrentable Linien zu unterstützen.»

Privatisierung gefährdet das Schweizer öV-System

Daniela Lehmann sieht noch eine weitere Gefahr: «Wenn sich Unternehmen vor allem am Gewinn orientieren und nicht mehr richtig zusammenarbeiten, wird unser weltweit bewundertes Taktfahrplan zur Riesenherausforderung. Dafür braucht es ein Miteinander der Unternehmen, nicht ein Gegenüber. Und wenn dieses System nicht mehr funktioniert, muss es der Staat wieder aufbauen...» **FI**

IN KÜRZE

Sozialcharta ratifizieren

Die Schweiz kann die Europäische Sozialcharta ohne Gesetzesänderungen ratifizieren, sagt der Bundesrat in einem Anfang Juli veröffentlichten Bericht. Es wird auch Zeit, denn was für die Schweiz eigentlich eine Formsache sein müsste, dauert nun schon fast 40 Jahre.

Die Idee hinter der Sozialcharta ist einfach: Sie soll in ganz Europa Mindeststandards für Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechte setzen. Sie ist eines der Hauptinstrumente des Menschenrechtsschutzes auf unserem Kontinent. Die Schweiz hat die Charta zwar 1976 unterzeichnet, aber seither nie ratifiziert. Das ist ein völkerrechtliches Kuriosum, denn die Ratifizierung wurde in der Zwischenzeit zu einer Voraussetzung, um dem Europarat beizutreten. Deshalb sollte die Schweiz – seit 1963 Europarat-Mitglied – nachziehen.

Konkret soll die Sozialcharta die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Mindestrechte garantieren. Sie umschreibt Rechte des Individuums u. a. in den Bereichen Bildung, Beschäftigung, soziale Sicherheit und Nichtdiskriminierung. Den Mitgliedsstaaten steht jedoch frei, wie diese Mindeststandards erreicht werden sollen. Der sozialpartnerschaftliche Dialog ist genauso möglich wie der Weg über die Gesetze. Eine Harmonisierung der sozialpolitischen Instrumente ist ausdrücklich nicht vorgesehen.

Auch gegen innen wäre eine Ratifizierung der Sozialcharta für viele Menschen in der Schweiz ein wichtiges Symbol. Denn sie enthält für besonders verletzte Personengruppen wie Junge, Behinderte oder ältere Menschen programmatische Schutzbestimmungen und würde die in den Gesetzen bereits bestehenden Sozialstandards zusammenfassen bzw. klar und verständlich präsentieren. Für Menschen, die sich in der Gesellschaft häufig allein gelassen fühlen, ist ein solches Zeichen nicht zu unterschätzen.

Luca Cirigliano, Zentralsekretär SGB

Was bei Ferienjobs zu beachten ist

Auch für Kurzjobber/innen gilt das Arbeitsrecht

Die Ferien sind da – und damit für Schüler/innen und Student/innen die Möglichkeit, dank einem Ferienjob Geld zu verdienen. Zu beachten ist: Wer einen solchen Kurzjob macht, ist Arbeitnehmer/in und dem Arbeitsrecht unterstellt.

Kinderarbeit ist hierzulande glücklicherweise abgeschafft. Das Arbeitsgesetz (ArGV) erlaubt Erwerbsarbeit erst ab 15 Jahren. Ab 13 können Jugendliche leichte Arbeiten verrichten. Unter 13 Jahren ist Beschäftigung zulässig in sportlichen und kulturellen Tätigkeiten, dies unter speziellen Bedingungen und mit Bewilligung einer kantonalen Behörde (Art. 30 ArGV und Art. 7 der Verordnung 5 zum Arbeitsgesetz = ArGV 5). In all diesen Fällen benötigen Minderjährige die elterliche Einwilligung für die Unterzeichnung des Arbeitsvertrages.

Wer darf was (nicht)?

Die ArGV 5 präzisiert die Anstellungsregeln für Jugendliche unter 18 Jahren. Verboten sind gefährliche Arbeiten und die Beschäftigung in gewissen Bereichen (Diskotheken, Bars, Nachtlokale, Filmvorführungen, Zirkus und Schaustellerei, vgl. Art. 4 bis 6 ArGV 5). Sonntagsarbeit ist nur zulässig für Jugendliche mit beendeter obligatorischer Schulpflicht, an maximal einem Sonntag von zwei und ausschliesslich im Gastgewerbe (wo Mindestbeschäftigungsalter 16 gilt), bei Tierpflegebetrieben und in Bäckereien (ArGV 5, Art. 13). In touristischen Zonen ist Sonntagsarbeit möglich in touristisch ausgerichteten Betrieben während der ganzen Dauer der Sommerferien (Art. 15 ArGV 5; Art. 25 ArGV 2). Nachtarbeit ist für unter 18-Jährige verboten, ausser sie sei für die berufliche Grundausbildung unerlässlich (Art. 12 ArGV 5).

Wie lange?

Die Arbeit der unter 13-Jährigen darf maximal 3 Stunden

pro Tag und 9 Stunden pro Woche betragen (Art. 10 ArGV 5).

Jugendliche über 13 Jahre ohne beendete Schulpflicht können bis zu 8 Stunden pro Tag (40 Stunden pro Woche) während der Hälfte der Schulferien sowie zwischen 06.00 Uhr und 18.00 Uhr beschäftigt werden, wobei

bei mehr als 5 Stunden eine Pause von mindestens einer halben Stunde zu gewähren ist (Art. 11 ArGV 5).

Für alle Jugendlichen gilt, dass ihre Arbeitsdauer jene der anderen Angestellten des Unternehmens nicht überschreiten darf (max. 9 Stunden pro Tag) und innerhalb einer Zeitspanne von 12 Stunden zu erfolgen hat (Art. 31 Abs. 1 ArGV). Sie haben Anrecht auf eine tägliche Ruhezeit von mindestens 12 aufeinanderfolgenden Stunden (Art. 16 ArGV 5). Abends dürfen unter 16-Jährige nur bis 20.00 Uhr beschäftigt werden und 16- bis 18-Jährige bis 22.00 Uhr (Art. 31 Abs. 2 ArGV).

Bei Gefahr Nein sagen!

In Ferienjobs tun viele Jugendliche die ersten Schritte in die Arbeitswelt. Auch in dieser lauern Gefahren, die nicht auf den ersten Blick erkennbar sind. Das Berufsunfallrisiko junger Jobber/innen ist sehr hoch, vor allem in den ersten Tagen der Anstellung.

Deshalb: Sicherheitsvorschriften immer genau beachten! Die entsprechenden Unterrichtungen des Arbeitgebers sind sorgsam zu beachten, auch wenn sie einem übertrieben vorkommen sollten. In jedem Fall sind gefährliche Arbeiten bis zum Alter von 18 Jahren verboten. Ist jemand trotz allem einer Gefahr ausgesetzt, dann muss er/sie wagen, STOPP zu sagen.



Laut Gesetz dürfen z. B. 16- bis 18-Jährige abends nur bis 22 Uhr beschäftigt werden.

Es lohnt sich, bei erfahrenen Arbeitskolleg/innen Hilfe einzuholen. Unfälle wirken zu häufig zu lange nach.

Richtig versichern

Während eines kleinen Ferienjobs die Sozialversicherungen zu vernachlässigen, kann sich rächen. Alle Arbeitnehmenden sind unabhängig von ihrem Alter obligatorisch durch den Arbeitgeber bei der Unfallversicherung zu versichern. Wenn sie weniger als 8 Stunden beim gleichen Arbeitgeber beschäftigt sind, deckt diese Versicherung nur die Berufsunfälle. Ist das Pensum höher, sind alle Unfälle gedeckt. Bei einem Unfall hat der Arbeitgeber die Eltern zu benachrichtigen (Art. 32 ArGV). Für Anstellungen unter drei Monaten gibt es keine Verpflichtung, im Krankheitsfall ein Gehalt zu zahlen. Die anderen Sozialversicherungen (AHV/IV/EO) sind erst ab Alter 18 obligatorisch. Wenn der Arbeitgeber die Beiträge nicht zahlt, ist dies Schwarzarbeit und hat Sanktionen zur Folge.

Minimale und übliche Löhne

In der Schweiz gibt es keinen gesetzlichen Mindestlohn. Theoretisch könnte damit der Arbeitgeber den Lohn zahlen, der ihm passt, doch muss er Gesamtarbeitsverträge (GAV) und Normalarbeitsverträge (NAV) respektieren. Für Ferienjobs besonders bedeutend sind der

Landes-GAV Gastgewerbe, die verschiedenen GAV in Bau, Reinigung, Detailhandel (Coop, Migros wie auch kantonale und kommunale GAV) und für den Temporärbereich (Personalverleih) sowie die kantonalen NAV in der Landwirtschaft. Die meisten vertraglichen Mindestlöhne findet man unter: www.gav-service.ch.

Die Arbeitgeber müssen zudem die branchen- und ortsüblichen Löhne respektieren. Die meisten davon findet man unter www.lohnrechner.ch. Der SGB empfiehlt einen Mindestlohn von 22 Franken/Stunde.

Und die Ferien?

Schliesslich darf der Ferienanspruch nicht vergessen werden. Wenn man – wie gewöhnlich bei kleinen Ferienjobs – im Stundenlohn beschäftigt ist, hat man Anrecht auf einen Lohnzuschlag von 10,64 % (bis Alter 20). Bei Jugendlichen ab 20 beträgt dieser Zuschlag 8,33 %. Auf der Lohnabrechnung ist dieser Zuschlag klar auszuweisen.

Schweizerischer Gewerkschaftsbund

TIPP

Die SGB-Jugendkommission hat in einer **Ratgeber-Broschüre** alle wichtigen Infos zum Arbeitsrecht erfasst – siehe www.gewerkschaftsjugend.ch.



Wir sind zwei Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn und als attraktiver Busbetrieb befördern wir jährlich rund 14 Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft.

Die Abteilung «Verkehr Bahn» sucht für die Standorte Schöftland und Menziken einige

Lokführer/-innen (70–100%)

Sie verfügen über eine abgeschlossene Ausbildung als Lokführer/-in (Kategorie B oder B100). Sie sind hilfsbereit, freundlich und denken kundenorientiert. Zudem übernehmen sie gerne Verantwortung und haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein.

Aufgabenschwerpunkte

- Führen von Reisezügen der Wynental- und Suhrentalbahn
- Einhalten der Sicherheit im Bahnverkehr für Personen, Fahrzeuge und Anlagen
- Sicherstellen der pünktlichen und komfortablen Fahrt
- Gewährleisten eines professionellen Kundenservices (z. B. Fahrplan- und Billettauskünfte)

Anforderungsprofil

- Abgeschlossene Ausbildung als Lokführer/-in (Kategorie B oder B100)
- Tadelloser Leumund (Strafregisterauszug)
- Sie sind mobil für Ablösungen auf unserem Bahnnetz
- Hohe physische und psychische Belastbarkeit
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitseinsätze, auch an Wochenenden und Feiertagen
- Technisches Flair

Wir bieten

- Eine herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit
- Moderne Arbeitsbedingungen und gute Sozialleistungen

Für Auskünfte steht Ihnen Herr Martin Schmid, Leiter Ausbildung Fahrpersonal Bahn, per E-Mail martin.schmid@aar.ch oder Telefon 062 832 83 35 gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbung

Senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen bis 31. August 2014 per E-Mail an: Frau Monika Meier, Leiterin Human Resources, hr@aar.ch.

AAR bus + bahn | Hintere Bahnhofstrasse 85 | Aarau
Telefon 062 832 83 00 | Fax 062 832 83 01
aar@aar.ch | www.aar.ch

Petition «Stop TiSA»

Service public ist kein Handelsgut

Der Service public darf nicht unter die Räder kommen! Deshalb hat die Gewerkschaft vpod gegen die internationalen Privatisierungsabsichten eine Petition «Stop TiSA» gestartet, die vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund unterstützt wird.

Seit Februar 2012 beteiligt sich die Schweiz aktiv an den diskreten Verhandlungen über das «Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen», besser bekannt unter seiner englischen Abkürzung TiSA (Trade in Services Agreement). Mit TiSA sollen sämtliche Dienstleistungen für die Konkurrenz geöffnet werden. Trotz der Zusicherung des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco), dass der Schweizer Service public von den neuen Regeln ausgenommen werden solle, ist Vor-sicht angezeigt.

Es drohen Privatisierungen, Auslagerungen und Deregulierung

Von TiSA geht eine grosse Gefahr für den Service public aus. Mit diesem Abkommen könnte der Staat zur «wirtschaftlichen Neutralität» gegenüber öffentlichen und anderen Anbietern von Dienstleistungen verpflichtet werden. Alle Dienstleistungsbereiche, in denen neben den öffentlichen auch private Anbieter agieren, müssten den Regeln des «freien und unverfälschten Wettbewerbs» unterstellt werden. Konkret: Die Regierungen müssten die öffentlichen und privaten Anbieter im selben Ausmass subventionieren. Die Steuerpflichtigen wären so beispielsweise gezwungen, die Profite von privaten Kliniken und Schulen mitzufinanzieren. Ausserdem würden Privatisierungen, Auslagerungen und Deregulierung drohen. Unter dem Strich könnte die Zeche für die Konsument/innen und die Arbeitnehmenden gesalzen ausfallen – mit schlechteren und oft teureren Dienstleistungen respektive mit schlechteren Arbeitsbedingungen. Solche Verträge sehen auch Streitschlichtungsmassnahmen vor, welche die Autonomie der Staaten und damit der Bevölkerung stark einschränken können. Insbesondere drohen spezielle Gerichte, die ausserhalb des Rechts der Unterzeichnerstaaten operieren.

öV auch betroffen

Zwar informiert das Seco im internationalen Vergleich relativ transparent über seine Absichten und versichert, dass die Schweiz Dienstleistungsbereiche, in denen der Markt gesetzlich beschränkt ist (wie etwa in der Stromversorgung, der öffentlichen Bildung, im Gesundheitswesen, im öffentlichen Verkehr oder bei der Post), nicht dem Abkommen unterstellen wolle. Dennoch ist grösste Vorsicht angezeigt.

Verhandlungen hinter verschlossener Tür

Denn die Verhandlungen zu TiSA finden hinter verschlossenen Türen unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Garantien, dass die Schweiz in der Service-public-Frage wirklich keine Konzessionen macht, gibt es keine. Auch in der Frage der Streitschlichtungsmechanismen ist alles offen.

Aus diesen Gründen unterstützt der SGB die Petition Stop TiSA. Diese Petition gibt ein deutliches Signal, dass die öffentlichen Dienstleistungen in der Schweiz einem solchen Abkommen nicht unterstellt werden dürfen.

Service public bewahren

Wer die Petition unterzeichnet, bekennt sich zu folgenden Grundsätzen:

- Wir wollen den Service public bewahren und weiterentwickeln.
- Wir sind beunruhigt über den versuchten Zugriff von Privatinteressen auf die grundlegenden Bedürfnisse der Bevölkerung, die durch öffentliche Dienstleistungen abgedeckt werden sollten.
- Wir lassen uns die Mittel öffentlicher Kontrolle nicht wegnehmen.

Schweiz soll sich aus den Verhandlungen zurückziehen

Die Petition richtet sich an den Bundesrat und stellt folgende Forderungen:

- Die Öffentlichkeit und das Parlament sind vollständig und erschöpfend über die Ziele und den Inhalt von TiSA zu informieren.
- Die erforderlichen Massnahmen für einen unverzüglichen Rückzug der Schweiz aus diesen Verhandlungen zu ergreifen.

José Corpataux, SGB-Zentralsekretär

Weitere Informationen und Unterzeichnung der Online-Petition unter www.stop-tisa.ch.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

Auflage: 30088 Ex. (Gesamtauflage 44656 Ex.), WEMF-beglaubigt 31.10.2013.

Herausgeber: SEV.

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.

Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Fax 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.

Die nächste Ausgabe erscheint am 14. August 2014.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil ist am 7. August um 8 Uhr.

Inserateschluss am 4. August um 10 Uhr.

Der erste transnationale Schienen-Korridor ist in Betrieb

«Die Aufgabe ist es, die Zuverlässigkeit und Kapazität auf dem Korridor um je dreissig Prozent zu erhöhen und gleichzeitig die Transportzeiten und die Kosten um je dreissig Prozent zu senken.»

Stefan Wendel, Geschäftsleiter Rhine-Alpine-Corridor



Eine einzige Anlaufstelle von Rotterdam bis Genua

Seit November 2013 funktioniert der «One-Stop-Shop» für Güterverkehrstrassen auf dem Rhine-Alpine-Corridor von der Nordsee durch die Schweiz nach Genua. Grenzüberschreitende Güterzüge erhalten höhere Priorität bei der Planung und Zuteilung der Trassen. Schweizer Fingerspitzengefühl und Investitionen tragen einen wesentlichen Teil zur fristgerechten Realisierung des wegweisenden Projekts durch fünf Länder und über 1500 Kilometer bei.

Noch bis Ende Mai war Felix Loeffel Vorsitzender des Management Boards des Rhine-Alpine-Corridors: Der ehemalige BLS-Vertreter in diesem Gremium führte mit Diplomatie und Geduld die multinationale Organisation mit Sitz in Frankfurt um viele der Klippen und über einige Hindernisse der multikulturell geprägten Gesellschaft. Der Korridor ist eine von den acht

betroffenen Infrastrukturunternehmen gegründete rechtliche Einheit, die von der EU unterstützt und gefördert wird. Einmal galt es die Interessen der Infrastrukturbetreiber und der Trassenzuweisungsstelle in den fünf betroffenen Ländern – Belgien (InfraBel), Niederlande (Keyrail für die Betuwe-Linie und ProRail fürs restliche Netz), Deutschland (DB Netz), Schweiz (SBB Infra-

struktur, BLS Netz und Trasse.ch) sowie Italien (RFI) – unter einen Hut zu bringen. Dann waren die Wünsche und Forderungen der zehn Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Korridor (darunter aus der Schweiz die BLS Cargo und SBB Cargo) zu harmonisieren. Schliesslich gehören in der Logistikkette auch die Schnittstellen zwischen den einzelnen Transportträgern zu den Er-

folgskennern: Dies sind 21 Hochsee-, Inland- und Binnenhäfen sowie Terminals und Operatoren des kombinierten Verkehrs. «Die Aufgabe des Korridors ist es, die Zuverlässigkeit und Kapazität um je dreissig Prozent zu erhöhen», sagt Geschäftsleiter Stefan Wendel, «und gleichzeitig die Transportzeiten und die Kosten ebenfalls um je dreissig Prozent zu senken.»

Jahrhundertbauwerke

Pionierarbeit leisteten auf dem wichtigsten Güterverkehrskorridor Europas die Niederlande mit der Betuwe-Linie. Sie führt vom äussersten Zipfel des Hafens Rotterdam bis an die holländisch-deutsche Grenze bei Zevenaar/Emmerich. Diese Neubaustrecke steht nur dem Güterverkehr zur Verfügung; sie ist seit 2007 in Betrieb und bewältigt heute über 500 Züge in der Woche.

Das zweite Grossbauwerk bildet der Lötschberg-Basistunnel, der im Jahr 2007 eröffnet wurde und zusammen mit dem Simplon-Intermodal-Korridor über die Bergstrecke der zurzeit einzige 4-Meter-Korridor durch die Schweizer Alpen darstellt.

Noch bevor der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen wird, nämlich Ende 2014, rollt in Antwerpen Bahnverkehr über die Liefkenshoek-Verbindung mit einem 6,75 km langen zweiröhren Tunnel, der bis zu 40 Meter unter der Schelde liegt. Er verbindet die auf beiden Seiten des Flusses verteilten Hafengebiete von Antwerpen und schafft neue Kapazitäten für einen effizienten Hinterlandverkehr durch Entflechtungen sowie kürzere Wege und Fahrzeiten.

Der Rhine-Alpine-Corridor auf einen Blick

Die früher «Corridor 1 Rotterdam-Genua» genannte Schienengüterverkehrs-Organisation begann ihre Aktivitäten 2003 mit drei Zielen:

- Die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene voranzutreiben
- Den Marktanforderungen gerecht zu werden
- Den europäischen Schienengüterverkehr zu verbessern

Als **strategische Ausrichtung** gelten das Schaffen der Interoperabilität, das Beseitigen von Infrastruktur-Engpässen sowie der Aufbau eines umfassenden Service-Konzepts.

Der Korridor weist folgende Merkmale auf:

- Distanz Zeebrugge-Genua: 1500 km
- Gesamtstreckenlänge: 2500 km (ab allen Häfen und über die beiden Schweizer Alpenrouten)
- Schienenlänge: 4900 km
- 9 neue Tunnel mit einer Länge von 130 Kilometern
- 6 Hochseehäfen, 10 Haupt-Binnenhäfen
- Über 100 intermodale Terminals

Im Jahr 2005 wurden auf dem Korridor 28,3 Billionen Tonnenkilometer befördert. Diese Menge soll bis ins Jahr 2020 mehr als verdoppelt werden, nämlich auf 58,9 Billionen TKM.

Das Programmbüro befindet sich



in Frankfurt am Main und wird von Stefan Wendel geleitet. Sein Team besteht aus drei Mitarbeitenden und rund dreissig delegierten Arbeitsgruppenmitgliedern aus den fünf Mitgliedsländern;

die Korridor-Sprache ist Englisch.

Es gibt drei **Haupt-Arbeitsgruppen**:

- ERTMS (European Rail Traffic Management System) – ein einheitliches System für Interoperabilität und die gegenseitige Anerkennung von Parametern, Standards, Regulierungen usw.
- Infrastruktur und Terminals
- Verkehrs- und Leistungs-Management

Der **Corridor One-Stop-Shop** (C-OSS) ist die neue Anlaufstelle für Katalog-Trassen – sogenannte Pre-arranged Paths (PaPs) – für alle grenzüberschreitenden Verbindungen auf dem Korridor. Die Geschäftsstelle befindet sich bei der Korridor-Organisation in Frankfurt, die auch Arbeitgeberin ist.



Ein Stahlzug von SBB Cargo International auf dem Weg von Duisburg nach Norditalien

Ebenfalls Teil des Rhine–Alpine-Corridors ist der rund 9,4 Kilometer lange Katzenbergtunnel nördlich von Basel, der im Dezember 2012 als grösstes Einzelbauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel in Betrieb genommen wurde, und auch die zweite Rheinbrücke in Basel ist Bestandteil einer zukünftig durchgehend vierspurigen Rheintalschiene.

Teils erst Projekte

Im Raum Rastatt wird gebaut, in Offenburg harzt es noch (siehe Kasten auf Seite 12). Noch länger auf sich warten lässt der Ausbau auf dem neu dreigleisigen Abschnitt von der niederländischen Grenze bei Emmerich nach Oberhausen: Hier sind 47 Brücken, 55 Bahnübergänge und 11 Bahnhöfe anzupassen. Der Kostenpunkt beläuft sich auf 1,5 Milliarden Euro, es wird mit einer Bauzeit von sechs Jahren ab 2016 gerechnet.

Schliesslich ist auch der 4-Meter-Korridor durch die Schweiz via den Gotthard-Basistunnel zu den norditalienischen Terminals mit rund einer Milliarde Franken und fünf bis sechs Jah-

ren Bauzeit ein weiteres Puzzlestück in dieser Landverbindung quer durch Europa von der Nordsee ans Mittelmeer. Sie dürfte etwa im Jahre 2022 fertiggestellt sein.

Neue Herausforderungen

Alle Prognosen lassen – den weltwirtschaftlichen Schwankungen zum Trotz – auf ein weiteres Anwachsen der Güterverkehrsströme schliessen. Am deutlichsten zeigt sich dies am Ausbau des Hochseeha-

«Künftig dürfen ab Rotterdam nur noch 35 Prozent der Ladungen auf der Strasse transportiert werden, 45 Prozent auf dem Binnenwasserweg und neu 20 Prozent auf der Schiene (gegenwärtig 13 Prozent).»

fens von Rotterdam mit dem ins Meer gebauten neuen Maasvlakte-II-Hafengebiet für die grössten Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit von bis zu 20 000 TEU (Zwanzigfuss-Container).

Für die Reedereien, die hier anlegen, ist der Modalsplit für den Hinterlandverkehr vorgegeben: Nur noch 35 Prozent der Ladungen dürfen auf der Strasse transportiert werden (statt wie bisher 49 Prozent),

45 Prozent auf dem Binnenwasserweg (38 Prozent) und neu 20 Prozent auf der Schiene (gegenüber gegenwärtig 13 Prozent). Das ergibt bei Vollbetrieb ein Total von 73 000 Zügen pro Jahr.

Gleiches hat der Hafen Antwerpen vor: Bis 2030 soll der Anteil der Schiene von heute zehn auf fünfzehn Prozent erhöht werden. Die Lösung dieser Herkulesaufgabe sieht Lukas Klippel von der RheinCargo in der engen Zusammenarbeit

der drei Verkehrsträger Schiene, Strasse und Wasser: «Nur in Ergänzung statt im Wettbewerb werden wir die Herausforderungen der Zukunft meistern.» Und gibt gleich ein Beispiel, wie das mit dem Überseeexport von Autoteilen in Containern ab Köln über die Nordhäfen funktioniert: «Die ersten Kisten reisen mit dem Binnenschiff in etwa drei Tagen nach dem Hafen, die zweite Produktion übernimmt die

Bahn im Nachtsprung und die zuletzt produzierten Elemente befördert die Strasse mit einer Laufzeit von etwa sechs Stunden, sodass die gesamte Ladung gleichzeitig mit dem Hochseeschiff im Hafen eintrifft.»

Schweizer Engagements

Schweizer Unternehmen entlang dem Rhine–Alpine-Corridor sind gut aufgestellt. Da ist einmal als Eisenbahnverkehrsunternehmen die SBB Cargo International, die inzwischen in Deutschland ihre zehnjährige Präsenz feiert. Sie konzentriert sich auf den Nord-Süd-Verkehr ab den Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam sowie Bremerhaven und Lübeck mit den Anschlüssen in Duisburg, Köln und Ludwigshafen an die Binnenschiffahrt auf dem Rhein. Gemäss Unternehmensleiter Michail Stahlhut ist sie damit der führende Anbieter: «Wir kennen jede Schwelle unserer Hauptstrecke», also des Rhine–Alpine-Corridors. Ein neuer Anbieter auf der Achse ist seit einem Jahr die RheinCargo, die aus dem Raum Köln erste Züge in die Schweiz fährt.

Eine massgebliche Rolle spielt

die Hupac: In Antwerpen besitzt sie seit 2010 einen eigenen Terminal und ist am Terminal Combinant (2009) beteiligt, ebenso wie in Ludwigshafen am Kombiterminal der BASF (zusammen mit Bertschi, Hoyer und der Kombiverkehr). Präsenz markiert sie auch in Rotterdam, Duisburg und Köln. Mit Reservekompositionen an zentralen Standorten entlang des Rhine–Alpine-Corridors will Hupac die Verlässlichkeit steigern. Hupac ist im Übrigen mit einem Viertel am Aktienkapital der Crossrail (seit 2010) und von SBB Cargo International (seit 2011) beteiligt.

Erste Erfahrungen

Der Rhine–Alpine-Corridor ist seit November 2013 in Betrieb. Auf die bisherigen Erkenntnisse angesprochen, meint Dirk Pfister, Leiter Produktmanagement und Vertrieb BLS Cargo: «Der One-Stop-Shop für die Trassenbestellung ist eine ausgezeichnete Sache. Allerdings stellen wir noch einen gewissen Harmonisierungsbedarf fest. So ist beispielsweise der intermodale 4-Meter-Korridor

Fortsetzung auf Seite 12



Am Übergang von Strasse, Schiene und Schiff in Antwerpen

Fortsetzung von Seite 11

am Simplon nicht Teil der vor-reservierten Trassen». Und ergänzt: «Die Frage der Sprachgrenzen und -kenntnisse entlang der Route ist unseres Erachtens noch nicht ideal gelöst, sowohl vom Übergang von der einen zur anderen Sprache wie von der Frage, ob es nicht genügt, dass die Mitarbeitenden in den Betriebsleitstellen zweisprachig sind und die Lokomotivführer nur

die eine oder andere Sprache beherrschen.»

Für Rainer Klippel von Rhein-Cargo in Köln mit Ganzzugverbindungen in die Schweiz (Braunkohlestaub und Mineralöl) ist die Priorisierung der Verkehrsleistungen zunächst ungewohnt. Er findet: «Die teilweise starre Systematik ist nicht für alle Produkte anwendbar.» Es brauche die Flexibilität für kurzfristige Buchungen. Boris Dobberstein von DB Schenker Rail ergänzt:

«Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen des gesamten Korridors müssen auf das Niveau des Gotthard-Basistunnels angehoben werden. Wir wünschen uns, dass die Inner-schweizer Übergangskonzepte bis zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels bereits Verbesserungen bringen.»

Zu der Kritik gibt Felix Loeffel zu bedenken, dass sich der One-Stop-Shop in der Einführungsphase befinde; er komme erst auf den Fahrplanwech-

sel 2014/15 voll zum Tragen: «Anpassungen aufgrund der ersten Erfahrungen sollen sofort im Sinne der Eisenbahnverkehrs-Unternehmen vorgenommen werden.»

Einheitslänge und -gewicht

Viel versprechen sich die Bahnvertreter und Operateure von der Optimierung der Zuglänge und des Zuggewichts entlang des gesamten Korridors auf 740 Meter und 2000 Tonnen, wie das bereits heute

von Basel via Lötschberg-Basistunnel nach Domodossola mit Doppeltraktion der Fall ist. Mit nur einer Lokomotive wird dies jedoch auch zukünftig einzig auf der echten Flachbahn durch den Gotthard-Basistunnel und weiter via Luino in die westlich von Mailand liegenden Terminals möglich sein.

Kurt Metz

Weiterführende Informationen finden sich auf der Website: www.corridor-rhine-alpine.eu

INFO

Wo der Wettbewerb begann

Im September 1997 fuhr der erste «Germersheimer Shuttle» der BASF-Werksbahn aus dem Produktionsstandort Ludwigshafen auf das Netz der Deutschen Bahn und erreichte mit seinen achtzehn von DB Cargo gemieteten Tragwagen mit zwei Dutzend Containern an Bord den Binnenhafen gleichen Namens. Das war der Beginn der Bahnliberalisierung nach EU 91/440, die den freien Zugang zur Schieneninfrastruktur forderte. Kali-Ganzzüge mit der sechsachsigen Blue Tiger-Diesellok aus 250 Kilometern Distanz, erste grenzüberschreitende Verbindung nach Antwerpen im

Jahr 2000, Gründung der Rail4Chem ein Jahr danach, Ausschreibung des Verkehrs zwischen den BASF-Werken europaweit: so begann der Wettbewerb im Schienenverkehr. Zusammen mit Prozessoptimierungen und der Fremdvermarktung von Restplätzen resultierte eine Frachtpreisverminderung auf der Schiene von rund fünfzig Prozent – die Wettbewerbsfähigkeit mit der Strasse war gesichert. Heute fährt auch die SBB-Cargo-Tochter Chemoil im Auftrag der BASF zwischen Basel und Ludwigshafen und von dort ins Werk nach Schwarzheide nahe der polnischen Grenze.

Neu- und Ausbau Basel–Karlsruhe: Rastatt wird untertunnelt

Nach der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels zwischen Basel und Freiburg im Breisgau 2012 ist DB Netz nun daran, den Engpass Rastatt auf der Hochrheinstraße Richtung Karlsruhe zu beheben. Dabei wird ein



Die Bauarbeiten an der Umfahrung von Rastatt sind anspruchsvoll.

Tunnel erstellt, der sowohl im Grundwasser zu liegen kommt sowie zwei Flüsse unterquert. Das zweiröhrierte Bauwerk ist gut vier Kilometer lang und verläuft bis zu zwanzig Meter unter der Oberfläche. Da an einigen Stellen die Überdeckung nur vier Meter beträgt, kommt beim Bau die Ver-

eisungsmethode mit flüssigem Stickstoff zur Anwendung, sodass die Röhre durch den gefrorenen Boden mit der Tunnelvortriebsmaschine sicher erstellt werden kann. Durch die Untertunnelung des Stadtgebiets werden die Bewohner von Rastatt ab zirka 2020 vom Lärm der Züge entlastet.

Noch keine Lösung ist für den Bereich Offenburg in Sicht: Für diesen Streckenabschnitt gab es 170 000 Einsprachen, wovon gemäss DB Netz zwei- bis dreitausend ernst zu nehmen und abzuarbeiten sind, bevor überhaupt an einen Spatenstich gedacht werden kann.

SEV-Regionalsekretariat St. Gallen

«SEV bi dä Lüt» besucht die Ostschweiz

In den Monaten Juni und Juli besuchten SEV-Mitarbeitende die Mitglieder in der Region Bodensee, im Rheintal, bei der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein sowie der Bodensee-Schifffahrt.

Am 5. Juni besuchten die SEV-«Profis», angeführt von SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und SEV-Sektionscoach Elena Obreschkow, in Begleitung von Gottfried Solenthaler, Sektionspräsident VPT Thurbo, die Mitarbeitenden der Bahnhöfe Wil, Kreuzlingen und Romanshorn. Bei der Frauenfeld-Wil-Bahn freuten sich die Angestellten über

Nachdem auch noch am SBB-Schalter und im Personalraum der Thurbo «Prügeli» verteilt worden waren, ging es weiter nach Kreuzlingen und Romanshorn. Dort übte sich der SEV auch im «Schoggiprügeli»-Werfen: Obwohl das Motorschiff St. Gallen nur kurz im Hafen anlegte, gelang es Felix Birchler und Anita Mattes, die beliebten Schoggistengeli für alle Besatzungsmitglieder auf das auslaufende Schiff zu werfen.

Schoggiprügeli werden geschätzt

Zusammen mit Giorgio Tuti, SEV-Präsident, Roland Zehentner, Sektionspräsident RPV Südostschweiz, Elena Obreschkow, Sektionscoach SEV, und



Giorgio Tuti (Mitte), Elena Obreschkow (3. v. l.) und Arne Hegland (2. v. l.) bei der RPV-Sektion Südostschweiz im Bahnhof Buchs.

verständlicherweise nur noch eines: Ab nach Hause und den Feierabend geniessen. An allen Orten war der neue GAV SBB das hauptsächliche Thema.

Besuch auch bei der Schifffahrt

Die letzte Tour vor den Sommerferien galt der Schifffahrt. Am 3. Juli trafen SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und Gewerkschaftssekretär Felix Birchler zuerst die Geschäftsleitung der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) in Schaffhausen.

Danach fuhren sie zusammen mit Lucie Waser, Gleichstellungsbeauftragte SEV, und Anita Mattes, SEV-Mitarbeiterin, mit dem Motorschiff Munot bis Diesenhofen. An der Anlagestelle konnte

gleich ein weiteres Schiff, das stromabwärts fuhr, mit Unterlagen und Süßigkeiten bedient werden. Danach ging es mit dem Zug nach Kreuzlingen, um im Hafen eine weitere Mannschaft der URh zu begrüßen. Der Kapitän freute sich sehr über den Besuch.

In gemächlicherem Tempo fuhr das SEV-Team dann mit dem MS St. Gallen der Bodensee-Schifffahrt (SBS) bis nach Romanshorn. Auch hier freuten sich die Schiffsleute über den Besuch des SEV an Bord. Die Schiffsleute beschäftigen zurzeit vor allem die Arbeitszeiten und die Rasttage. Abschliessend fanden in der Brasserie in Romanshorn bei kühlen Getränken weitere Gespräche zu aktuellen Themen statt. **Anita Mattes**



Gruppenbild mit Maskottchen der FW-Bahn im Depot Wil.

die mitgebrachten Gipfeli. Ein Gruppenfoto mit dem Maskottchen der FW-Bahn brachte alle zum Lachen. Danach ergaben sich auch gute Kontakte bei den Rangiermitarbeitenden der SBB in Wil. Albert Brög freute sich sehr über die erste Stippvisite des SEV im dortigen Güterschuppen und erwartet weitere Besuche. Auf dem Perron wurden die SEV-Leute von einem SBB-Mitarbeitenden angesprochen, der bereits seit über sieben Jahren in temporärer Anstellung bei der Reinigung arbeitet. Die neu ausgehandelten Bedingungen im GAV sollten für diesen Mitarbeiter endlich eine Festanstellung bringen.

mit Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV, ging es am 11. Juni zuerst nach Buchs. Der Todesfall eines Arbeitskollegen trübte die Stimmung der Rangierer. Die mitgebrachten Schoggiprügeli heiterten sie etwas auf. Auch das Schalterpersonal des Grenzbahnhofes, die Chauffeure der Bus Ostschweiz AG und die Bahnangestellten in Landquart freuten sich über die Mitbringisel. Einmal mehr gab es wertvolle neue Kontakte. Im Depot Sargans hatte Bruno Gees vom BAU Zürich im Kaffeeraum Getränke und Früchte bereitgestellt. Die meisten, die an diesem heissen Tag von den Aussenstellen zurückkamen, wollten



Die Crew des Motorschiffs St. Gallen mit Barbara Spalinger auf der Kommandobrücke.



via sev

AUF ZUR PRÄMIENJAGD 2014

Wird Kolleginnen und Kollegen als SEV-Mitglied und hol dir damit attraktive Prämien!



SEV Bildung 2014 – Kurs für Migrantinnen und Migranten: Sozialversicherungen

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

Donnerstag, 11. September 2014, Zentralsekretariat SEV, Bern

Du bist im Verlaufe deines Erwerbslebens in die Schweiz eingewandert und/oder planst frühzeitig in dein Heimatland zurückzukehren oder einfach auszuwandern, um dort deine wohlverdiente Pension zu geniessen oder einer neuen beruflichen Tätigkeit nachzugehen.

Du willst wissen, wie es um deine Rente stehen wird, lernen, deine Vorsorge- und Versicherungsausweise zu verstehen und wo du dich erkundigen musst, um deine Rentenansprüche in Erfahrung zu bringen oder diese geltend zu machen.

Inhalte	Pensionskasse – Wie lese ich den Leistungsausweis der Pensionskasse? – Wie steht es um meine Rente als Migrant resp. Migrantin? – Erhalte ich die Rente auch im Land meiner Wahl? – Kann ich das Pensionskassenguthaben auszahlen lassen?
	AHV/IV – Welche Leistungen kann ich erwarten? – Erhalte ich auch im Land meiner Wahl eine AHV/IV-Rente?
	Was muss ich kurz vor der Pensionierung unternehmen?
Kursleitung	Arne Hegland, Gewerkschafts- und Migrationssekretär SEV
Referentin	Doris Bianchi, Verantwortliche für Sozialversicherungen des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB
Kosten	Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder CHF 250.–
Anmeldung	bis spätestens 28. August 2014 an Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

ZPV Luzern

Umbau der Personalräume

Zur Frühlingsversammlung Mitte Mai begrüsst Präsident Erwin Wessner 21 Mitglieder sowie Jürg Kleeb, Leiter ZP Region Mitte und Renate Müller, Nutzervertreterin Umbau.

Dem Personenverkehr fehlen 30 Mio. Franken. Dass die SBB auf Sparkurs ist, spürt auch das Zugpersonal. Die Zeitkonti müssen bis Ende Jahr auf Null abgebaut werden. Das Depot Luzern fährt pro Tag 5,5 Touren ZK. Dies gab zu Diskussionen Anlass, zumal wir erst zu einem späteren Zeitpunkt erfuhren, weshalb wir ZK fahren und andererseits so viele Freitage eingeteilt werden. Eine offene Kommunikation wäre unumgänglich. Der Spardruck macht sich auch bei der Aus- und Weiterbildung (Regionale Workshops, Sprachausbildung) bemerkbar. Jürg Kleeb versichert, dass sich dieser Zustand bessert, wenn die Zeitkonti bis im Herbst merklich reduziert wurden.

Weiter informierte Jürg Kleeb über den Stand beim Umbau der Personalräume. Anfangs Juni sollte die Vorprojektierung abgeschlossen sein. Noch offen ist, wer während des Umbaus in die Güterstrasse umziehen muss und welche Konsequenzen dies auf die Touren haben wird.

Die Anwesenden mussten enttäuscht und irritiert erfahren, dass der von der Arbeitsgruppe PK SBB eingesandte Leserbrief im *kontakt.sev* nicht publiziert wurde. Der Leserbrief widerlegt die euphorische Berichterstattung des SEV vom Januar 2014 zur Lage der PK im Zusammenhang mit dem Wegfall der Sanierungsbeiträge der aktiven Versicherten. Wir sind enttäuscht und fühlen uns nicht ernst genommen, wenn der SEV uns den Wegfall der Sanierungsbeiträge als Lohnerhöhung verkaufen will. Hätte man frühzeitig reagiert, wären solche harten Sanierungsmassnahmen zu verhindern gewesen. In Zukunft erwarten wir vom SEV, dass er sich stärker für die aktiven Versicherten einsetzt und in der Berichterstattung keine Schönrederei mehr betreibt. Martina Tschanz, Vertreterin Peko, informierte über die neuen Rahmenbestimmungen der Ferieneinteilung, über den Abbau der Zeitkonti und die Zugbegleitung 2016.

Die Abstimmungsunterlagen betreffend Ferieneinteilung wurden allen zugestellt. Abstimmungsende war der 25. Mai. Ab Juni läuft nun die Ferieneingabe gemäss Abstimmungsergebnis.

Susanne Kratzer

VPT Bus Ostschweiz, Gruppe Pensionierte Unterwegs mit dem «Apfelzügle»

Bei schönstem Wetter durften Reiseleiter Emil Gygax und Reiseleiterin Bernadette Tanner am 26. Juni 40 Reiselustige im gratis zur Verfügung gestellten Reiseocar der Bus Ostschweiz in Altstätten zum Jahresausflug begrüßen. Besonders erfreulich war, dass auch acht Aktive teilnahmen. Nach knapp zwei Stunden Fahrt erreichten wir Friedrichshafen. In der Fussgängerzone luden Gartenrestaurants zu Kaffee und Gipfel ein, einige schlenderten der Uferpromenade des Bodensees entlang. Gestärkt stiegen alle wieder in den Bus. Nach einer weiteren Stunde Fahrt erreichten wir unser Ziel, den Hof von Bauer Neuhaus, wo bereits das «Apfelzügle» auf uns wartete. Mit Traktor «John Deere» und Anhänger gings über Naturstrassen und Wiesen durch die

Apfelplantagen. Die zweistündige Rundfahrt mit dem «Zügle» verging wie im Flug und wir freuten uns auf ein typisches Mittagessen aus Eigenanbau. Auch der kleine Hofladen im Nebengebäude lockte zum Einkaufen. Brot, Teigwaren, Fleisch und verschiedene Liköre und Schnäpse aus eigener Produktion wurden zum Verkauf angeboten.

Nach gemütlichen Stunden auf dem Hof hiess es schon wieder aufbrechen. Von Lippersreute über Meersburg-Fähre Konstanz ging die Fahrt entlang dem Bodensee über Arbon bis nach Altstätten zurück. Bei guter Stimmung gings ins Restaurant Lindenhof, wo uns ein feines Nachtessen serviert wurde. Herzlichen Dank an die Bus Ostschweiz sowie die Reiseleitung.

Rolf Gantenbein



PV Zürich

Pensionierte reisen ins Elsass

Nicht weniger als 115 Teilnehmende trafen sich am 25. Juni bei vorsommerlichen Temperaturen auf dem Carparkplatz beim Hauptbahnhof. Mit zwei Cars ging die Fahrt vorerst durch mehr oder weniger bekannte Landschaften nach Basel. Schon das Parkrestaurant Lange Erlen am Flüsschen Wiese an der Schweizer Grenze gewährte Abwechslung, es gab Kaffee und Gipfeli. Anschliessend gings über die Landesgrenze ins Elsass. Auf schurgeraden Strassen fuhren wir über weite Ebenen des Oberrheins und über Kanäle, im Hintergrund die Vogesen. Ein eindrückliches Bild für uns Schweizer, die enge Täler und Seelandschaften gewohnt sind. Gegen Mittag erreichten wir Colmar. Nach einem kurzen Spaziergang in die Innenstadt bestiegen wir den Petit Train. Wir fuhren kreuz und quer durch enge Gässchen und genossen den Anblick alter, malerischer Riegelhäuser. Wenige kannten Colmar, viele wären gerne etwas länger geblieben.

Mit halbstündiger Verspätung fuhren wir durch ein bewaldetes Tal auf die Anhöhe der Vogesen. In Trois Epis erwartete uns ein reichhaltiges Menü nach Elsässer Art. Während und nach dem Essen wurde die Kameradschaft gepflegt und Erinnerungen aus früheren Zeiten ausgetauscht. Viel zu schnell verging auch der Nachmittag. Mit einstündiger Verspätung traten wir den Heimweg an. Über das geschichtsträchtige Turckheim erreichten wir die bekannte Weinstrasse und fuhren Richtung Schweiz. Die riesigen Rebberge an den Abhängen der Vogesen nehmen kein Ende, in Frankreich ist eben alles etwas grösser. Während des Feierabendverkehrs fuhren wir durch den Basler Stau, um sieben Uhr erreichten wir Zürich.

Die Reise in die französische Nachbarschaft war eindrücklich. Wir sind um ein Erlebnis reicher geworden und freuen uns auf den Sektionsausflug im nächsten Jahr.

Kurt Egloff

■ Unterverband LPV

Internationales Lokführertreffen in Wien

Vom 8. bis 10. Juli trafen sich Vertreter der Lokführer aus Deutschland, Österreich, Luxemburg und der Schweiz zum Vierländertreffen.

Das 4. Eisenbahnpaket der EU wurde in ein politisches und ein technisches Paket aufgeteilt. Im technischen Dossier finden sich die Instandhaltung, welche neu für alle Fahrzeuge verbindliche Regeln zu Unterhaltsintervallen vorsehen soll, oder Betriebskontrollen, wo die Lenkzeit nicht personenbezogen kontrolliert werden muss. Etwas konsterniert mussten wir Kenntnis nehmen, dass es in der EU im Moment weder die Instrumente für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung von Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten gibt, noch die Behörden existieren, die die entsprechenden (und bitter nötigen) Kontrollen durchführen könnten. Das Thema scheint im zur Zeit diskutierten 4. Eisenbahnpaket nicht zu existieren. In einer Petition zur Sicherheit wurde eine sogenannte Fahrerkarte gefordert, wie sie bei Taxi- und Bus-Chauffeuren schon bekannt ist, und für neue Schienenfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr ab

2017 Pflicht werden soll. Darüber hinaus sollen natürlich auch die entsprechenden Kontrollorgane geschaffen werden.

Das politische Dossier sieht vor, dass Ausschreibungen nicht mehr unbedingt Pflicht sein sollen. Auch auf der Trennung von Infrastruktur und Verkehrsgesellschaften will man nicht mehr bestehen. Alles wurde durch die Neuwahlen des Europaparlaments und der Kommission unterbrochen, und wir sehen mit einer gewissen Skepsis der Zukunft entgegen.

LPV in der AGr Lokfahrdienst der ETF

Die Mitglieder der AGr Lokfahrdienst in der ETF (Europäischen Transportarbeiter Föderation) versuchen gemeinsam mit den Arbeitgebern, einen minimalen Konsens über Einsatzzeiten, Ausbildung, Bezahlung, Standard der Übernachtungslokale und der Sozialstandards festzulegen. In dieser Gruppe sollen auch die Mindestvoraussetzungen für Führerstände diskutiert werden. Es wird gewünscht, dass auch der LPV aktiv in dieser Gruppe mitmachen soll. Wir versuchen, zukünftig an diesen zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen teilzunehmen.

Interessant war zum Beispiel der Bericht der österreichischen Kolleg/innen, die auf Juli 2014 die wöchentliche Arbeitszeit von 40 auf 38,5 Stunden senken konnten und zudem noch eine bessere Nachtzulagenregelung durchsetzen. Zudem besteht die Möglichkeit einer gesetzlichen Altersteilzeit, fünf Jahre vor Pensionsbeginn Reduktion auf ein 50-Prozent-Pensum bei 75 Prozent Gehalt und 100 Prozent Pensionskassenbeiträge, von der Firma bezahlt.

Fehlende Lokführer bei DB und ÖBB

In Österreich werden in den kommenden zehn Jahren 2000 Lokführer und in Deutschland jährlich 350 bis 400 Lokführer gesucht. Die Deutsche Bahn AG hat nicht nur Lokführermangel, sondern spätestens nach Mainz 2013 wegen zu wenig Fahrdienstleitern auch einen erheblichen Imageverlust. Fernbusse setzen ihr zu und vermindern den Umsatz in der Höhe von inzwischen 40 bis 60 Mio. Euro. Der Konkurrenzdruck unter diesen Unternehmen ist hoch, der Betrieb grundsätzlich defizitär und eine Bereinigung des Marktes wird erwartet. Das bringt der Bahn aber keine Kunden zurück. Und die DB konkurriert sich gar selber, indem sie

parallel zum Fernverkehr den DB-ICE-Bus betreibt, was teilweise schon das Einstellen von ICE-Verbindungen nach sich gezogen hat. Fernbusse verkehren auch grenzüberschreitend in die Schweiz und nach Luxemburg. Gerade wegen der harten Konkurrenzsituation gilt es, die Lenk- und Ruhezeitvorschriften zu kontrollieren.

Nächstes Treffen in der Schweiz

Selbstverständlich hat auch das Netz der DB einen Nachholbedarf im Unterhalt. Selbst wenn das Geld vorhanden wäre, hätten alle europäischen Baufirmen zusammen zu wenig Kapazität, um die nötigen Arbeiten auszuführen! Wolfgang Joosten, Sprecher und Koordinator der Vierländertreffen, weilte das letzte Mal unter uns. Er wurde in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Als Nachfolger wurde Helmut Mundt, Betriebsrat in Köln, gewählt. Das nächste Vierländertreffen findet 2015 in der Schweiz statt. Herzlichen Dank den organisierenden Kollegen in Wien. Sie haben uns drei arbeits- und erlebnisreiche sowie sonnige Tage beschert und uns mit (Mehl-) Speisen und Trank bei Laune gehalten.

Hans-Ruedi Schürch

SEV-Artikel – Ausverkauf

Ab sofort gelten Sommerpreise für folgende SEV-Artikel:



Laufshirt Langarm
Grössen S / M

CHF 15



CHF 50

Regenjacke mit kleinem SEV-Logo
Grössen S / M / L / XL



CHF 60

Regenjacke mit grossem SEV-Logo
Grössen S / M / L / XL



T-Shirt mit V-Ausschnitt
Grössen XS / S / M / L
(sehr klein ausgemessen)

CHF 5



Winterjacke mit SEV-Logo
Grössen XS / S / M

CHF 60

Weitere SEV-Artikel siehe Website www.sev-online.ch unter «Services».

Alle Preise verstehen sich inkl. MWST. Mindestbestellung 15 Franken (plus Portokosten 5 Franken).

Ab 50 Franken portofrei. Zehn Prozent Rabatt auf Bestellungen ab 200 Franken.

Bestellungen an: SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, shop@sev-online.ch oder über die Website www.sev-online.ch

■ SEV Jugend

SEV Jugend besichtigt Asphaltmine

Bei strahlendem Wetter versammelte sich die Gruppe in Neuenburg. Vorbei an tiefen Schluchten der Areuse und dem Creux du Van brachte ein Regionalzug der TRN die Gruppe zur Asphaltmine La Presta. Nach einer Kaffeepause startete die Führung durch die obere Mine. Die untere Mine mit über 80 Kilometern ist seit Einstellung des Förderbetriebs der Stollen und der Pumpen überflutet. Während der Führung erhielt die Gruppe Einblick in die Anfänge des Asphaltabbaus und über die Hochkonjunktur im 19. Jahrhundert, als der Asphalt aus dem Val-de-Travers in die ganze Welt verkauft wurde. Durch die industrielle Herstellung von Asphalt aus Erdöl war Anfang des 20. Jahrhunderts das Ende der Mine nicht mehr aufzuhalten.

Im Anschluss an die Führung wurde ein schmackhaftes Mittagessen serviert. Der Schinken war zuvor vier Stunden im 160 Grad heissen Asphalt gekocht worden.

Am Nachmittag stand die Besichtigung der Firma Mauler in Môtiers auf dem Programm. Hier wird seit 1829 Schaumwein nach alter Tradition hergestellt. Dies entspricht dem Herstellungsverfahren von Champagner, dessen Bezeichnung jedoch von den Franzosen geschützt ist. Nach einem interessanten Einblick in die Herstellung des Schaumweins konnten sich die Teilnehmenden bei der Degustation selbst von der Qualität überzeugen. Herzlichen Dank an Janos Jarosch, der diesen ganzen Tag organisiert hat!

Damian Vogel

■ PV Aargau

Sektionsreise auf den Urnerboden

Am 25. Juni freuten sich 70 Teilnehmende auf den Ausflug in die Zentralschweiz. Bei strahlendem Sonnenschein ging es mit je einem Car ab Aarau und Brugg via Zürich-Knonaueramt-Brunnen nach Sisikon. Im Zugerland verdeckte noch kurz dichter Nebel die Sicht auf die schöne Landschaft, aber dann konnten wir die Gegend geniessen. Im Restaurant Tellsplatte in Sisikon stärkten wir uns mit Kaffee und Gipfeli und erfreuten uns an der wunderbaren Aussicht auf den Urnersee. Einige stiegen hinunter zur Telskapelle und bewunderten das grösste Glockenspiel der Schweiz, das immer zu jeder vollen Stunde eine Melodie erklingen lässt.

Weiter ging die Fahrt via Axenstrasse-Flüelen-Alddorf-Klausenpass nach Urnerboden. Die Fahrt ab Unterschächen bis zur Klausen-Passhöhe war für unsere Chauffeure eine Herausforderung, die sie mit viel Können und Erfahrung ausgezeichnet meisterten. Vorbei an blühenden Alpenrosen genossen wir die wunderschöne wilde Landschaft

des Schächentals. Am Urnerboden angekommen, erwartete uns das Personal des Restaurants Urnerboden und servierte ein feines Mittagessen. Nach dem Zmittag spazierten einige zur nahegelegenen Kapelle und dem Dorfladen, andere bevorzugten die Geselligkeit in der Gartenwirtschaft.

Der Urnerboden ist die grösste Alp der Schweiz. Die Kühe spazierten gemütlich auf der Strasse und der Chauffeur wartete geduldig, bis das Vieh den Weg freigab.

Die Heimreise führte via Linthal-Schwanden-Niederurnen-Wädenswil-Hirzel-Sihlbrugg nach Aarau und Brugg zurück.

Wieder zurück im Kanton Aargau waren die Teilnehmenden glücklich und zufrieden, einen gemütlichen Tag erlebt zu haben, der ihnen noch lange in bester Erinnerung bleiben wird. Ein Dankeschön an die beiden Chauffeure und den Organisator. Sie haben viel zum guten Gelingen der schönen Reise beigetragen. Fotos www.sev-pv.ch/aargau.

Helen Isler



■ SVSE Fussball

SGZP Luzern holt den Meistertitel



Lachende Gesichter beim neuen SVSE-Schweizermeister.

Es war ein ganz spezieller Tag für den Fussball der SVSE, dieser 27. Juni. Lebt der Fussball noch oder ist er definitiv auf dem Sterbebett? In den letzten drei Jahren fand dieser Anlass aus verschiedenen Gründen nicht mehr statt, ein viertes Mal durfte dieser Event nicht ausfallen.

Von den äusseren Bedingungen hätte dieser Tag nicht besser beginnen können. Bereits am Morgen früh schien die Sonne, als das Organisationskomitee samt Helfern die Anlage auf dem Grünfeld in Jona bereit machten. Die Festschicht war parat mit Kaffee und Gipfeli, die Fussballfelder waren auf WM-Rasenniveau gemäht.

Allmählich trafen auch die ersten Spieler ein. Die Frage stand noch im Raum, ob auch alle Mannschaften genügend

Spieler motivieren konnten, um diesem Anlass den nötigen Rahmen zu geben? Alle Mannschaften, bis auf den ESC Schaffhausen, konnten eine komplette Mannschaft präsentieren. Alle anwesenden Mannschaften halfen dem ESC Schaffhausen grosszügig mit Spielern aus, sodass immer gleichviele Spieler auf dem Spielfeld einander gegenüberstanden. Jeder spielte gegen jeden und zum Schluss standen sich die Tabellen ersten UFS Ticino und SGZP Luzern im Final gegenüber. Die Luzerner waren den Tessinern immer einen Schritt voraus, gingen entschlossener in den Zweikampf und gewannen schliesslich 3 zu 0. Herzliche Gratulation. Ranglisten, Bericht und Fotos siehe www.svse.ch/fussball.

Werner Aemisegger

Unsere Verstorbenen

Aeschbacher Hans, pensionierter Stationsvorstand, Kehrsatz; gestorben im 94. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Bamert Albert, pensionierter Bahnhofsvorstand-Stellvertreter, Rheinfelden; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.

Bitterli Josef, pensionierter Werkführer, Oberbuchsitzen; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Bürgin Theo, pensionierter Lokomotivführer, Münchenstein; gestorben im 84. Altersjahr. PV Basel.

Colombo Bruno, pensionierter Rangiergruppenführer, Zürich; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Curty Henriette, Witwe des Othmar, Bern; gestorben im 81. Altersjahr. PV Bern.

Dietrich Alice, Vilters; gestorben im 87. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Dubs Ursula, Witwe des Fritz, Einsiedeln; gestorben im 83. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Galli Agnes, Witwe des Rolf, Gwatt (Thun); gestorben im 93. Altersjahr. PV Bern.

Hollinger Walter, pensionierter Zugführer, Windisch; gestorben im 96. Altersjahr. PV Aargau.

Hunziker Oswald, pensionierter Bahnhofsvorstand, Bern; gestorben im 91. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Keller Rudolf, pensionierter Chefmonteur, Goldau; gestorben im 82. Altersjahr. PV Luzern.

Lee Paul, pensionierter Fachmeister-Stellvertreter, Affoltern am Albis; gestorben im 77. Altersjahr. PV Zürich.

Meier Christoph, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben im 66. Altersjahr. PV Bern.

Nützi Thekla, Witwe des Albin, Wolfwil; gestorben im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Richner Lilly, Witwe des Arnold, Rapperswil; gestorben im 83. Altersjahr. PV Aargau.

Schuler Heidi, Witwe des Klemenz, Goldau; gestorben im 91. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Städler Frieda, Witwe des Karl, Horn; gestorben im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Trummer Dieter, pensionierter Zugchef, Faulensee; gestorben im 71. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Sektionen

4. Oktober ■ **RPV Basel**
14 Uhr, Basel,
Klubhaus,
FC Polizei (an der
Birs in St. Jakob) Grillplausch

Zwei Grills stehen zur Verfügung sowie ein gedeckter Aussenplatz und WC-Anlagen. Grilladen, Salate und Brot sind vorhanden. Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Das erste Getränk wird aus der Sektionskasse bezahlt. Eine Einladung wird allen Mitgliedern zugestellt. Weitere Infos bei Präsident Markus Pfluger, 079 812 00 98.

Sektionen VPT

5. August ■ **VPT RBS, Pensionierte**
(statt 30. September)
Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 12 August
Wanderung

Zirka 3-stündige Wanderung von Goldiwil über Dreiligasse nach Heiligenschwendli. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Worb Dorf ab 7.15 Uhr; Solothurn ab 7.19 Uhr; Bern ab 8.04 Uhr, Thun an/ab 8.21/9.34 Uhr, Goldiwil Kirche an 9.48 Uhr. Rückfahrt ab Heiligenschwendli Alpenblick 15.33 Uhr. Thun an 15.58 Uhr. Hier gibts den obligaten Kaffee. Anschliessend Weiterfahrt nach Bern. Anmeldung bis 2. August an Kurt Bühler, 031 839 11 15.

13. August ■ **VPT BLS, Pensionierte BLS und Emmental**
(Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 20. August)
Wanderung am Jurasüdfuss

Wanderung ab Günsberg über Ruine Balmfluh–Verenaschlucht–St. Niklaus und Bus nach Solothurn; zirka 3½ Stunden, +160/–280m. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Bern RBS ab 7.35 Uhr, Solothurn ab 8.35 Uhr (Bus Linie 12). Rückreise: Solothurn RBS ab XX.19/XX.49 Uhr, Solothurn BLS ab XX.01/XX.36 Uhr. Anmeldung bis 11. August abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80 oder oscar.siegenthaler@gmx.ch.

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

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

3. September ■ **VPT BLS, Pensionierte BLS und Emmental**
9.50 Uhr,
Zürich, Bahnhof,
Gleis 43/44
(Durchführung bei jedem Wetter)
Wanderung um den Pfäffikersee und Besuch der Kürbisausstellung in Seegräben

Marschzeit 2½ Stunden. Aufenthalt auf der Jucker-Farm zirka 2 Stunden mit Verpflegungsmöglichkeit im Selbstbedienungsrestaurant. Spiez ab 7.54 Uhr, Thun ab 8.04 Uhr, Bern ab 8.32 Uhr; Burgdorf ab 8.20 Uhr, Olten ab 8.59 Uhr. Zürich ab 10.03 Uhr, Pfäffikon ZH an 10.33 Uhr. Rückfahrt: Pfäffikon ZH ab 14.57 Uhr. Anmeldung an Samuel Hug, 062 962 18 02, samuel.hug@bluewin.ch.

18. September ■ **VPT STI**
20 Uhr, Thun,
Rest. Metzgerm
Herbstversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Pensionierte SBB

5. August ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
Basel,
Restaurant
Bundesbahn
Stammtisch

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

6. August ■ **PV Basel**
(Korrektur: falsches Datum in kontakt.sev Nr. 13),
8.30 Uhr,
Basel SBB,
Schalterhalle
Sektionsreise:
Fahrt ins Blaue

Alle Mitglieder mit Partner/in sind eingeladen. Mit dem öV geht es via ... nach ... zum Mittagessen. Retour in Basel um zirka 18 Uhr. Kosten CHF 60 für Apéro, Mittagessen, und Getränke. Einzahlung bis 25. Juli auf PK 40-6925-4. GA oder Halbtaxabo mit Tageskarte 2. Klasse. Die Teilnehmenden der Ausflüge 2012 und 2013 werden persönlich angeschrieben. Weitere Auskünfte erteilen Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Aldo Pavan, 061 821 46 60 und Rolf Deller, 079 619 51 58.

6. August ■ **PV Zürich**
10 Uhr, Zürich,
Rest. St Gallerhof
Stammtisch

Wir treffen uns immer am ersten Mittwoch im Monat.

7. August ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
Kein Stamm

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

20. August ■ **PV Bern**
Sektionsausflug
nach Morschach

Wer mitkommen will, überweist bis Ende Juli CHF 25 auf PC-Konto 30-2569-9, SEV Bern PV, 3000 Bern, «Sektionsausflug». Die Angemeldeten erhalten ein detailliertes Programm. Nachmeldungen an Kassier Klaus Gasser.

20. August ■ **PV Jura**
Jahresausflug: Besuch der Modelleisenbahnanlage Chemins de fer du Kaeserberg in Granges-Paccot

Porrentruy, Park Zigguratt ab 7.15 Uhr, Delémont bei Lidl ab 7.45 Uhr. Kaffee und Gipfeli im Car. 10.15 Uhr: Besuch Chemins de fer du Kaeserberg. 11.45 Uhr: Carfahrt nach Praz und Schifffahrt auf dem Murtensee mit Mittagessen. 15 Uhr: Weiterfahrt via Chasseral (Kaffeepause) nach Porrentruy, an zirka 17 Uhr. Unkostenbeitrag: CHF 70 (inkl. Carfahrt, Kaffee, Gipfeli, Eintritt, Mittagessen (ohne Getränke), Getränke Chasseral. Anmeldung bis 15. August an Pierre Ackermann, 032 422 48 35 oder Oscar Schaub, 032 422 67 76.

21. August ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
Kein Treffen

Der Treff im August fällt aus. Wir treffen uns wieder am 18. September.

26. August ■ **PV Olten und Umgebung**
14.30 Uhr,
Solothurn,
«Landhaus»
Herbstversammlung

Einladung zur Herbstversammlung in die Säulenhalle im «Landhaus». Wir gedenken unseres verstorbenen Präsidenten Walter Burgherr. Referat von Sepp Bühler, PV-Rechtsexperte, über das neue Erwachsenenschutzrecht «Was Pensionierte wissen und vorkehren sollten». Der PV-Männerchor umrahmt die Versammlung mit einem Liederpotpourri.

2. Oktober ■ **PV Zürich**
14.30 Uhr,
Zürich,
neu. Kirchgemeindsaal, Limmatstrasse 114
Herbstversammlung

Frau Greter von der Pro Senectute referiert zum Thema Patientenverfügung – Vorsorgeauftrag; «Ich kann sagen, was mit mir passiert!» Ehrung langjähriger Mitglieder. Zum Schluss offerierter Imbiss. Anmeldung für die Versammlung und zum Imbiss bis 25. September an Kurt Egloff, Lerchenberg 19, 8046 Zürich, 044 371 14 64, kurtiegloff@bluewin.ch

Sport und Kultur

25. Juli ■ **ESV Brugg–Windisch**
ab 17 Uhr,
Brugg,
Klublokal
Klub Höck

Besprechung verschiedener Anlässe wie SlowUp Regio Brugg, Gemeinschaftstour im September und Sternwanderung SVSE in Brugg. Der Vorstand hofft, viele Mitglieder begrüßen zu dürfen. Auskunft bei Jakob Brändli, 079 533 40 54.

2. August ■ **ESV Luzern**
www.esv-luzern.ch
Bergwanderung T5

Abfahrt in Luzern um 7.10 Uhr. Wanderung: Brunnbahn–Ober Zieblen–Hahnen–Engelberg. Wanderzeit zirka 8 Stunden. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 25. Juli an Tourenleiter Marcel Hofer, 041 280 02 41 oder auf der Website.

5. August ■ **ESC Winterthur**
9.30 Uhr,
Winterthur,
Bahnhof,
Milchküche
Radwanderung
Hochmoor Wildert

Route: Rossberg–Ottikon–Illnau–Hochmoor Wildert–Horben–Weisslingen–Winterthur, 30 km, –/+350m. Hügelige Fahrt über Nebenstrecken zum eindrucklichen Hochmoor. Rucksackverpflegung (Feuerstelle). Bei Schlechtwetter Restaurant Löwen, Illnau. Anmeldung bitte bis 3. August an Joachim Eberle, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch.

9. August ■ **EWf Herisau**
13.30 bis 15.30
Uhr, Schiessen
(anschliessend
Rangverkündigung),
Gossau,
Schiessanlage
Espel
Kleinkaliber-Plausch-
schiessen

Mitglieder, Angehörige und Gäste sind herzlich willkommen! Distanz 50m, liegend mit Kleinkaliberwaffen. Vorkenntnisse im Schiesssport nicht erforderlich. Unterstützung durch geübte Schützenmeister. Erinnerungspreise für alle. Startgeld inkl. Munition CHF 15. Festwirtschaft. Anmeldung nicht erforderlich. Weitere Details beim Schützenobmann, schuetzen@ewf-herisau.ch, EWF-Zitig und Website.

- 10. August** ■ **Bergklub Flügelrad Biel**
ab 12 Uhr,
Les Prés-d'Orvin,
Klubhaus
Risotto Essen
Wir verwöhnen unsere Gäste mit Risotto. Kosten pro Portion: 5 Franken. Herzlich willkommen sind alle Mitglieder, aber auch Nichtmitglieder. Weitere Details siehe Einladung auf unserer Website, www.bergclub-fluegelrad.ch, Downloads. Anmeldeschluss: 3. August.
- 17. August** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
ab 10.30 Uhr
(Apéro), ab 12
Uhr (Raclette)
Raclette Essen
Getränke bitte selber mitbringen. Für Kaffee und Tee sind wir besorgt. Anmeldung bis 14. August abends an Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.
- 22. August** ■ **EFW Herisau**
7.53 Uhr ab
Arth-Goldau nach
Silenen
www.ewf-herisau.ch
Hexensteig und/oder Leichte Bergtour Seewli (UR)
Fahrt mit Zug und Bus bis Silenen, weiter mit der Drahtluftseilbahn auf Chilcherberge. Route (Hexensteig) Seewli–Rinderstock–Ober Schwandi, 6 bis 7 Stunden, +/-1100m. Teilnahme auch nur als leichte Bergtour möglich. Ausrüstung für Klettersteig: Anseilgurt, Klettersteigset, Helm. Rucksackverpflegung. Mittagspause im Restaurant Seewli. Rückreise ab Erstfeld. Anmeldung bis 20. August an Robert Schnurrenberger, 052 242 18 62.
- 25. August** ■ **EFW Herisau**
Landquart ab
7.47 Uhr nach
Davos Platz
www.ewf-herisau.ch
Leichte Bergtour
Chörbschhorn (GR)
Ab Davos Platz mit PTT nach Davos Frauenkirch, an 9.29 Uhr. Route: Staffelalp–Chörbschhornhütte–Chörbschhorn–Tieja–Stausee Isel–Arosa, 6¼ Stunden, +1300/-1050m. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Arosa 17.48 oder 18.48 Uhr. Anmeldung bis 24. August an Rolf Allenspach, 079 107 52 82, rolfallenspach@bluewin.ch.
- 26. August** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Bergwanderung T3:
Flüela Schwarzhorn
Winterthur ab 5.58 Uhr, Zürich HB ab 6.37 Uhr. Billette nach Susch, Abzw. Schwarzhorn an 9.19 Uhr via Davos Dorf; zurück ab Flüela Ospiz ab 16.37 Uhr via Davos Dorf. Zürich HB an 19.23 Uhr, Winterthur an 20.04 Uhr. Stöcke empfehlenswert. Gesamte Verpflegung aus Rucksack, genügend Getränke (Kaffee im Zug)! Wanderung ab Postautohalt Susch, Abzw. Schwarzhorn aufs Schwarzhorn 3146m, zurück bis Flüela Ospiz; 5½ Stunden, +/-850m. Grossartige Rundschau, einmaliges Panorama. Anmeldung bis 25. August an Manfred Portmann, Bachwiesenstrasse 1, 8405 Winterthur, 052 232 30 00, 079 481 46 47, manfred.portmann@hispeed.ch.
- 31. August bis
2. September** ■ **ESC Winterthur**
Kombinierte Hochtour
Monte Leone (3553m),
Hübschhorn (3192m)
Kombinierte Hochtour
Monte Leone (3553m),
Hübschhorn (3192m)
Kombinierte Hochtour, vorwiegend auf Schnee/Gletscher mit mittelschwerem Felsaufschwung. Hübschhorn: leichte Kletterei in gut geeigneten Platten (bis 3a) auf bekannten Aussichtsbirg über dem Simplonpass. 1. Tag: Aufstieg ab Haltestelle Schallbett zur Monte Leonehütte, 3 Stunden (evtl. Besteigung Wasenhorn, T5). 2. Tag: Monte Leone von Norden über Chaltwassergletscher (ZS) und Abstieg über SW-Grat zum Simplonpass (WS), 8 bis 9 Stunden. 3. Tag: leichte aber lange Klettertour über Platten (bis 3a) auf das Hübschhorn, Abstieg Normalroute (L), 7 Stunden. Übernachtung mit HP in der Monte-Leone-Hütte und in Gasthaus auf dem Simplonpass. Hochtourenausrüstung: Pickel, Steigeisen, einige Schlingen, 2 Schraubkarabiner, 2 bis 3 Expressen, Stöcke (Kletterfinken freiwillig). Zürich ab 7.02 Uhr nach Brig, weiter mit Postauto nach Schallbett. Anmeldung möglichst rasch, spätestens jedoch bis 15. August an Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.
- 31. August bis
2. September** ■ **EFW Herisau**
9.06 Uhr,
Zerne, Bahnhof
www.ewf-herisau.ch
Mittlere Bergtour:
Livigno–Val Sassa–Zerne
Fahrt mit Bus ab Zerne 9.10 Uhr nach Livigno, an 9.50 Uhr. Wanderung über Fuorcla Trupchun nach S-chanf in 7 Stunden, +/-1000m. 2. Tag: über Fuorcla Val Sassa zur Chamanna Cluozza in 8 Stunden, +/-1100m. 3. Tag: via Bellavista nach Zerne in 6 Stunden, +/-540m. Hütten mit Halbpension, Zwischenverpflegungen aus dem Rucksack. ID mitnehmen. Wanderstöcke empfohlen. Die Teilnehmerzahl ist auf 12 Personen beschränkt. Anmeldung bis spätestens 1. August an Urs Seiler, 052 242 43 79, seiler.urs@gmx.ch.

**7. und
8. September**■ **ESV Brugg–Windisch**

Gemeinschaftstour mit
EFW Herisau,
ESC Basel, Krokus und
TC Biel ins Mettauertal

1. Tag: Start in Koblenz, Ankunft in Hottwil (Mettauertal) zirka 14.30 Uhr. Mittagsverpflegung aus dem Rucksack. Nach dem Bezug der Unterkunft zirka 1-stündiger Fussmarsch zum Köhlerplatz und Führung beim Meiler. 2. Tag: Abmarsch 9 Uhr Richtung Brugg. Mittagssrast nach zirka 3½ Stunden (mitgebrachte Grilladen können auf dem Riedhof gebraten werden). Getränke können ab Hof gekauft werden. Voraussichtliche Ankunft in Brugg 16 Uhr. Weitere Infos wie Routenbeschrieb erteilt eurer Wanderverantwortlicher oder Jakob Brändli, 079 533 40 54.

**19. September
bis 4. Oktober**■ **EFFVAS, Eisenbahner
Foto-, Film- und Video-
amateure der Schweiz**

Brig, Galerie
Matze und
Werkhof

35. internationaler
Fotosalon in Brig

Öffnungszeiten Ausstellung Werkhof, gegenüber Stockalperpalast, Bilder des internationalen Wettbewerbs und zum Thema Traditionen/Folklore: Samstag und Sonntag, 10 bis 17 Uhr; Dienstag und Freitag, 14 bis 19 Uhr. Ausstellung in der Galerie Matze, Stockalperpalast, Bilder der Sektion Brig: Samstag und Sonntag von 10 bis 17 Uhr; Dienstag und Freitag, 14 bis 19 Uhr.

**17. und
18. Oktober**■ **Internationaler
Freundeskreis der
Zugbegleiter**

9.30 Uhr, Trien-
gen/Geuensee

25-Jahre-Jubiläum

Einladung zum 25-Jahre-Vereinsjubiläum. Alle Mitglieder sind zu diesem zweitägigen Anlass herzlich willkommen. Programm und Details siehe Website <http://zugbegleiter.com>.

Bildung■ **Movendo– das Bildungs-
institut der Gewerk-
schaften**

www.movendo.ch

Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

5. September

Erfolgsmodell AHV

9.30 bis 16.30
Uhr, Freiburg,
NH Hotel

Neue Fakten werden präsentiert, die wirtschaftliche Situation der kommenden Rentengeneration analysiert, die Funktionsweise der AHV erklärt und gewerkschaftliche Strategien vorgestellt.

26. SeptemberFinanzkrisen, ihre Ursachen
und unsere Antworten

Olten,
Restaurant
Aarhof

Subprime-, Finanz-, Wirtschafts-, Schulden- und Eurokrise. Seit 2007 in den USA die Immobilienblase platzt, jagt eine Krise die nächste. Gerettete Banken, ausbleibendes Wachstum, tiefrote Staatshaushalte, hohe Arbeitslosigkeit und auch die Aussetzung demokratischer Prinzipien sind die Folgen. Wir gehen den Ursachen und Konsequenzen der Krise nach. Dabei diskutieren wir auch, welche politischen Antworten aus gewerkschaftlicher Sicht zu geben sind.

**2. und
3. Oktober**Migrationspolitik und Migra-
tionsrecht: Fakten, Wer-
tungen, Perspektiven

Vitznau, Hotel
Flora Alpina

Für EU-Staatsangehörige gilt Personenfreizügigkeit. Für Schweizer/innen mit Angehörigen aus Drittstaaten und für Nicht-EU-Bürger/innen gilt dagegen seit 1. Januar 2008 das neue Ausländergesetz (AuG). Wie wirkt sich die migrationspolitische Praxis zwischen Öffnung und Abwehr für die Betroffenen konkret aus? Welchen Schutz können sich Immigrant/innen von Grund- und Menschenrechten erhoffen?

Diverse**16. September**■ **Kantonaler Gewerk-
schaftsbund St. Gallen,
Rentnerkommission**

15 Uhr,
St. Gallen,
Restaurant
Dufour

Herbstversammlung

Nebst den üblichen Traktanden Wahl eines Präsidenten und eines Vorstandsmitglieds. Referat von Felix Birchler, Gewerkschaftssekretär SEV, zum Thema öffentliche Krankenkasse – einfacher, gerechter, günstiger. Partner/innen unserer Pensionierten sind herzlich willkommen.

Link zum Recht

Als Chef das Vertrauen verloren

Die Rolle der «kleinen» Chefs im Sandwich zwischen der «Basis» und den höheren Chefs ist nicht einfach. Richtig gefährlich aber wird es für sie, wenn sie die Erwartungen ihrer Vorgesetzten nicht erfüllen: Dann droht ihnen neben dem Verlust der Cheffunktion gar die Entlassung – und in einem Monopolberuf damit eine schwierige berufliche Neuorientierung.

Ein Lokpersonal-Teamleiter einer Bahnunternehmung, dem die Vorgesetzten ihr Vertrauen und seine Cheffunktion entzogen, musste für seine Weiteranstellung als Lokführer kämpfen.

Der Teamleiter – nennen wir ihn Hans – wird ein paar Tage nach seinen Ferien vom Chef seines Chefs überraschend ins Büro zitiert. Dort eröffnen ihm seine beiden Vorgesetzten ohne lange Vorrede, dass eine weitere Zusammenarbeit nicht mehr infrage komme. Er müsse eine neue Stelle suchen. Dies deshalb, weil er eine (angeblich) brisante Information nicht an sie weitergegeben habe.

Was ist passiert? Hans hat vor seinen Ferien einen Mitarbeiter gebeten, zu einer Kundenreaktion Stellung zu nehmen, worauf dieser seine Sicht der Dinge nicht nur an Hans' Stellvertreter mailte, sondern ungefragt auch an den Direktor, da der Kun-

denbrief an diesen adressiert war. Hans erklärt, dass er erst nach den Ferien vom unglücklichen Mail an den obersten Chef erfuhr und zu diesem späten Zeitpunkt von der Information seiner Chefs absah, zumal kein definierter Prozess eine solche vorsieht. Die Chefs interessiert Hans' Meinung wenig: Nach kaum zehn Minuten wird er aus dem Büro entlassen.

Vertrauensentzug

Fünf Tage später spricht der direkte Chef mit Hans über seine Funktionsenthebung. Er wirft Hans vor, ihn schon mehrmals erst auf Nachfrage über heikle Führungsgeschäfte informiert zu haben. Hans unterstütze die Leitung zu wenig bei der «Gestaltung» (was wohl vor allem heisst, dass Hans den Mitarbeitenden zu nahe stehe), und es sei bei ihm kein Wille zur Weiterentwicklung festzustellen. Hans habe daher das Vertrauen seiner Vorgesetzten verloren. Folglich müsse er seine Funktion in zwei Monaten abgeben

und innerhalb wie auch ausserhalb des Unternehmens aktiv eine neue Aufgabe suchen. Die betroffenen Kollegen und Mitarbeitenden könne er in den nächsten Tagen selber informieren.

Für Hans kommt die Funktionsenthebung umso überraschender, als nur einen Monat zuvor seine letzte Leistungsbeurteilung überdurchschnittlich gut ausgefallen ist, sowohl allgemein wie auch hinsichtlich der Mitarbeiterführung...

Einige Tage später erhält Hans eine Gesprächsnotiz zum Unterschreiben. Er tut dies aber nicht, weil er die darin formulierten Vorwürfe zu wenig konkret findet und damit nicht einverstanden ist. Aus seiner Sicht hat er sich kein gröberes Fehlverhalten vorzuwerfen. Er bittet daher den SEV um Rechtsschutz und Begleitung zum nächsten Gespräch.

Irreguläres Vorgehen

Beim folgenden Gespräch von Hans mit seinem Chef und einem Vertreter des

Personaldienstes hält der SEV-Beistand fest, dass Hans die Vorwürfe bestreitet und dass diese, selbst wenn sie stimmen würden, die Funktionsenthebung und die (versteckte) Kündigung nicht rechtfertigen würden. Das Vorgehen gegenüber Hans entspreche nämlich nicht dem GAV. Denn dieser verlangt vor einer Kündigung wegen ungenügender Leistungen oder mangelhaften Verhaltens eine schriftliche Mahnung mit Hinweis auf eine mögliche Kündigung. Laut GAV müssten vorher Ziele gesetzt und eine angemessene Frist zur Verbesserung gewährt werden.

Teamleiterfunktion freiwillig aufgegeben

Bei dem Gespräch lässt Hans aber auch verlauten, dass er aufgrund des zerrütteten Verhältnisses zu den Chefs bereit sei, seine Vorgesetztenfunktion abzugeben und wieder als Lokführer zu arbeiten. Doch die Arbeitgeberseite antwortet, sie könne Hans zum aktuellen Zeitpunkt nur

eine auf sechs Monate befristete Lokführerstelle anbieten. Er müsse sich folglich beruflich neu orientieren.

«Angebot» abgelehnt

Dieses «Angebot» weist der SEV-Beistand als inakzeptabel zurück. Schriftlich hält er fest, wie Hans die ihm vorgehaltenen Ereignisse sieht, dass er diese bestreitet, dass die Funktionsenthebung und die versteckte Kündigung nicht GAV-konform sind und dass ein Entgegenkommen der Unternehmung angebracht wäre.

Offizielle Kündigung

Bei einem weiteren Gespräch (zweieinhalb Monate nach der zehnmütigen ersten kalten Dusche) erklärt die Arbeitgeberseite, dass Hans seine Vorgesetztenstelle in dreieinhalb Monaten definitiv verliere. Eine unbefristete Lokführerstelle könne «aufgrund der Ressourcenentwicklung» noch nicht garantiert werden, doch habe Hans gute Chancen. Jedenfalls könne er zwei weitere Monate als Lokführer bleiben, falls er innert fünf Tagen eine Vereinbarung unterzeichne, in der er auf rechtliche Schritte verzichte.

Letztere Passage wird auf Antrag des SEV gestrichen und stattdessen festgehalten, dass es im Interesse beider Seiten liege, eine Einigung zu erlangen.

Akzeptable Lösung

Bei einem weiteren Gespräch wird Hans eine unbefristete Lokführerstelle angeboten. Diese nimmt er an, und der bisherige Lohn seiner Vorgesetztenfunktion wird ihm während zweier Jahre weiterbezahlt. Zur gleichen Lösung hätte man einvernehmlicher kommen können – ohne Kündigung.



Dieser argentinische Lokführer braucht den Rechtsschutz des SEV nicht – Schweizer Lokführer können sich aber auf ihn verlassen.

Steter Tropfen höhlt den Stein: Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn erfüllt eine langjährige SEV-Forderung

Zwei zusätzliche Ferientage bei der SZU

Seit 2008 hat der SEV bei den Lohnverhandlungen mit der SZU immer wieder zusätzliche Ferientage gefordert. Nun geht die Geschäftsleitung darauf ein, nachdem in der Personalbefragung 2013 ausdrücklich mehr Ferien gewünscht wurden.

Die über 140 SZU-Angestellten entnahmen die freudige Botschaft am 4. Juli – passend zum Beginn der Sommerferienzeit – einem «SZUinfo»: «In der kürzlich durchgeführten Zufriedenheitsumfrage äusseren die Mitarbeitenden der SZU den Wunsch nach zusätzlichen Ferientagen», hiess es im Newsletter. «Die Geschäftsleitung hat dieses Begehren geprüft und gewährt ab Januar 2015 allen Mitarbeitenden zwei zusätzliche Ferientage pro Jahr.»

Zugleich werden die drei «freien Arbeitstage», welche die vollzeitbeschäftigten Mitarbeitenden heute «vorholen» (indem sie pro Arbeitstag sechs Minuten bzw. pro Woche eine halbe Stunde länger arbeiten,

als sie aufgrund der geltenden 41-Stunden-Woche theoretisch müssten), in Ferien umgewandelt. «Diese drei vorgeholten freien Tage konnten bisher nur einzeln bezogen werden», erklärt Daniel Wollenmann, Sektionspräsident des SEV-VPT Sihltal. «Sie werden nun zu wirklichen Ferientagen.»

Somit bringt die neue Lösung dem SZU-Personal effektiv eine ganze zusätzliche Ferienwoche, und zwar nicht nur den Vollzeitbeschäftigten, sondern allen Mitarbeitenden – bei einer Wochenarbeitszeit von 41,5 Stunden.

Für die verschiedenen Altersgruppen gilt ab 2015:

■ ab dem Kalenderjahr, in dem man 18-jährig wird, hat man 25 Tage Ferien;

■ ab dem Kalenderjahr, in dem man 50-jährig wird, hat man 30 Tage Ferien;

■ ab dem Kalenderjahr, in dem man 60-jährig wird, hat man 35 Tage Ferien.

Damit bietet die SZU noch einen Ferientag weniger als die SBB (mit 41 Wochenstunden), aber drei Tage mehr als die Forchbahn (mit 42 Wochenstunden). Daniel Wollenmann ist hochofret: «Das Personal

hat sehr grosse Freude, dass nun jeder und jede von uns mindestens fünf Wochen Ferien geniessen kann», sagt der (fast) 41-jährige Fahrdienstleiter, der dem SEV vor über 21 Jahren beiträgt. Im Namen aller Mitglieder seiner Sektion, die rund die Hälfte des SZU-Personals ausmachen, hat er der Direktion denn auch in einem Mail sofort herzlich gedankt.

Ein altes SEV-Postulat

Weil Daniel Wollenmann schon mehrere Jahre Vizepräsident des VPT Sihltal war, bevor er am 1. April dieses Jahres von Jakob Tribelhorn das Präsidium übernahm, weiss er aber auch, dass der SEV schon seit 2008 bei den jeweils im Herbst stattfindenden Lohnverhandlungen immer wieder zusätzliche Ferientage gefordert hat. Doch dieses SEV-Postulat wurde von der Geschäftsleitung bisher immer abgewiesen.

Erst die 2013 durchgeführte Personalbefragung hat bei der GL offensichtlich ein Umdenken bewirkt. Denn die Umfrageresultate zeigten ganz klar auf, dass die Mitarbeitenden mit nur vier Wochen Ferien nicht mehr zufrieden waren.



Im Juni 2013 präsentierte die SZU in ihrem Depot den ersten von sechs Stadler-Triebzügen Be510, die heute vorwiegend auf der Uetliberglinie S10 mit 1200 V Gleichstrom verkehren, aber auch auf der Sihltallinie S4 mit 15 kV Wechselspannung fahren können.

Besser spät als nie

«Die Umfrage hat bestätigt, dass der SEV mit seiner Forderung seit Jahren richtig lag», sagt SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith-Graf Litscher. Umso mehr freut sie sich über diesen «Fortschritt für das Personal». Auch sonst beziehe die SZU den SEV in letzter Zeit in Personalfragen stärker ein,

lobt die Sektionsbetreuerin. «Zum Beispiel treffen wir uns seit diesem Jahr halbjährlich zu Personalgesprächen. Umso schöner wäre es, wenn die GL auch den Wunsch der SEV-Mitglieder nach einem Firmenarbeitsvertrag aufnehmen und mit uns bald einen FAV aushandeln würde wie die Forchbahn!»

Markus Fischer

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Wettbewerbsbild in der letzten Ausgabe zeigte eine Partie beim Bahnhof Genève-Cornavin. Ein erklärendes Bild finden Sie unter www.sev-online.ch.

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

Marc Rohrer, Zugverkehrsleiter aus Konolfingen, Mitglied AS Bern.

Auch diesmal lautet unsere Frage: «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, 6. August, 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.