

Jon Pult

Der neue Präsident der Alpen-Initiative spricht im Interview Klartext.

Interview Seiten 6 & 7



Frauenbildungstagung begeisterte

Eine Bildungsveranstaltung muss keineswegs langweilig sein. Das erlebten die rund 140 Teilnehmerinnen der SEV-Frauentagung.

Seiten 10 & 11



3,5 Sekunden, ...

... die sich summieren, konnten für die TKC ausgehandelt werden.

Fokus Seite 24

Transports public genevois TPG

Streik für Arbeitsplätze

Am 19. November hat die SEV-Sektion TPG mit ihrem Streik sämtliche TPG-Fahrzeuge für 24 Stunden lahmgelegt. Damit antwortete das Personal auf die Dialogverweigerung von Regierung und Unternehmung.

Es geht um 12 bis 20 Mio. Franken pro Jahr, die die Kantonsregierung bei den TPG sparen will unter dem Vorwand, dass das Volk im Mai eine Senkung der TPG-Tarife beschlossen hat. Daher will die Regierung dem Unternehmen für die Jahre 2015–2018 eine Leistungsvereinbarung aufzwingen, die zum Abbau von

130 Stellen führt, davon 60 durch Entlassungen. Ohne Streik hätte dies der rechtslastige Grosse Rat am 4./5. Dezember zweifellos besiegelt. Bei Redaktionsschluss war offen, ob die Regierung nun dialogbereit ist. Wenn nicht, droht am 4. Dezember ein zweiter Streik.

Seiten 4 & 5



Vincent Leggiero, Präsident der SEV-Sektion TPG, spricht am 19. November beim Depot Jonction zu den streikenden Kollegen.

ZUR SACHE

Mit dem TPG-Streik hat der SEV seine Kraft demonstriert und sich Respekt verschafft. Denn es war ein Beispiel meisterhafter Mobilisierung. Vor allem aber hat der Streik gezeigt, dass die Kolleginnen und Kollegen bereit sind, für ihre Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zu kämpfen. Für ihre Würde. Wir sind also weit von einem leichtfertig begonnenen Streik

«Der Kampf des TPG-Personals ist auch ein Kampf für den Service public.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV

entfernt. Dieser war umso mehr gerechtfertigt, als ein Dialog unmöglich war. Nun kann hoffentlich wieder diskutiert werden.

Es handelt sich weder um eine «Genferei» noch um einen Streik «à la française», wie behauptet wurde, um ihn zu diskreditieren. Solch einseitige Sichtweisen täuschen nicht darüber hinweg, dass in Genf und andernorts in der Schweiz der Service public abgebaut wird. Attacken auf den öffentlichen Dienst sind heute im Trend. Sie sind die einzige Antwort der Kantone auf die Finanzlöcher, die durch Steuergeschenke für die Reichsten in ihre Kassen geschlagen werden – ob in Genf, Luzern oder Neuenburg, um nur diese Beispiele zu nennen. Doch nun gehen dort die Service-public-Angestellten, die wie Zitronen ausgepresst werden, auf die Strasse und wehren sich. Der Kampf des TPG-Personals ist also auch ein Kampf für den Service public, der dem SEV besonders am Herzen liegt.

Wir gehen auf die 100 zu

Der SEV ist 95 Jahre alt. Das ist ein Grund, sich in einem kurzen Rückblick die drängenden Probleme in Erinnerung zu rufen, aber auch stolz zu bilanzieren, was die Gewerkschaft des Verkehrspersonals für ihre Mitglieder erreichen konnte.

Noch bleiben bis zur grossen Jubiläumsfeier zum 100. Geburtstag in fünf Jahren einige Brocken anzupacken. Mach mit!

Dossier Seiten 12 – 14

Lohnverhandlungen bei BLS und SBB

Mehr Geld ist nur das eine

Bei der BLS und der SBB fanden in den letzten Wochen Lohnverhandlungen statt. Vor dem ersten Treffen mit der BLS hatte die SEV-Delegation ausgerechnet, dass die BLS-Löhne gegenwärtig 1,1% hinter den Lebenshaltungskosten herhinken, und beantragte eine entsprechende Lohnerhöhung. Doch die Unternehmung war zu keiner Lohnerhöhung bereit, sondern nur zu einer (einmaligen

und unversicherten) Prämie, die der SEV aber immerhin auf 1200 Franken hochhandeln konnte. Bei der SBB wurden Lohnerhöhungen erreicht, die zusammen mit Stabilisierungsmassnahmen für die Pensionskasse einen ganzen Strauss von Massnahmen ausmachen. Details und Überlegungen des SEV auf ...

... Seiten 2, 3 und 9

NEWS

Zürichsee: FAV bereit

■ Ohne Gegenstimmen hat die Sektionsversammlung VPT ZSG den Vorschlag für einen Firmenarbeitsvertrag angenommen, den der SEV mit dem Unternehmen ausgehandelt hat. Nun wartet das Personal auf die Zustimmung des Verwaltungsrats.

Bald Streik im ganzen Service public Genfs?

■ In Genf haben das Gewerkschaftskartell des Service public, der VPOD und die Polizeigewerkschaften (GAP) letzte Woche einen Streik für den 18. Dezember anlässlich der Budgetdebatte im Grossen Rat angekündigt, sowie allenfalls einen weiteren für Januar. Zudem organisieren sie diesen Donnerstag eine Kundgebung samt Personalversammlung zur Mobilisierung gegen die einschneidenden Sparpläne im ganzen öffentlichen Dienst. Dagegen haben die Service-public-Gewerkschaften am 12. November schon gemeinsam demonstriert (siehe *kontakt.sev* 22./2014).

Bahnbauten gefeiert

■ Vertreter/innen von Kanton Tessin, Bund, SBB und Tilo AG (gemeinsame Regionalverkehrstochter von SBB und Trenord mit je 50 % Aktienanteil und Sitz in Bellinzona) haben am 26. November den Tessiner Teil der neuen Ferrovia Mendrisio–Varese FMV zwischen Mendrisio und Stabio eingeweiht. Und am 22. November lancierten in Renens Delegierte von SBB, BAV und der Kantone VD und GE offiziell das 3-Milliarden-Projekt «Léman 2030», das zwischen Lausanne und Genf die Bahnkapazitäten erhöht.

SEV im Stadtrat von Thun gut vertreten

■ SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann (54) schaffte die Wiederwahl mit 2415 Stimmen problemlos und rangiert unter den 9 (+1) gewählten SP-Stadträt/innen auf Platz 4. SEV-Gewerkschaftssekretär Roman Guggler (24) landete mit 2260 Stimmen auf Platz 4 der 4 (–) gewählten Grünen und zieht damit in den Stadtrat ein. Gratulation!

Lohnabschluss bei der BLS: GAV-Konferenz SEV akzeptiert zähneknirschend «letztes Angebot»

1200 Franken Prämie und

Noch muss sie der Verwaltungsrat absegnen, doch die Prämie ist ausgehandelt – und sicher nicht vom Himmel gefallen. Sie bringt in tieferen und mittleren Lohnstufen durchaus den geforderten Anstieg im Prozentbereich, wenn auch nur einmalig. Doch für 2016 will die BLS eh ein neues Lohnsystem aushandeln.

Es war ein schwieriger Entscheid für die 17 Delegierten der SEV-GAV-Konferenz BLS, die am 11. November abends in Bern das «letzte Angebot» der BLS für den Lohnabschluss 2015 zu beurteilen hatte: Sollten sie die Prämie, die das Unternehmen am Nachmittag bei der zweiten Verhandlungsrunde zuletzt im Basar-Stil von 750 auf 1000 Franken erhöht hatte, akzeptieren? Für ein Nein sprach, dass die Verhandlungsgemeinschaft von



Die GAV-Konferenz schluckte die Prämie, doch Lohnsystemänderungen wird sie umso genauer prüfen.

SEV, Transfair und VSLF im Gegensatz zur BLS nicht gepokert hatte mit ihrer Forderung nach generell 1,1 % mehr Lohn. Sie hatte anhand von Statistiken berechnet, dass die BLS-Löhne, die in den letzten Jahren nie mehr generell erhöht wurden, gegenüber den effektiven Lebenskosten um 1,1 % zurückliegen, vor allem wegen der stets steigenden Krankenkassenprämien, die im Landesindex der Konsumentenpreise nicht berücksichtigt sind. Doch die BLS wollte von einer generellen Erhöhung nichts wissen.

Besser den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach

Für die Prämie wurde an der Konferenz argumentiert, dass 1000 Franken – bzw. für Teilnehmer/innen der ihrem Pensum entsprechende Anteil – für die unteren und mittleren Lohnstufen ungefähr den geforderten 1,1 % entsprechen und allemal besser sind als ein unsicherer Schiedsgerichtsentscheid oder eine womöglich schlechtere einseitige Lohnmassnahme der BLS. Gegen die Prämie wurde vorgebracht, dass sie nicht nachhaltig ist. Dieses Argu-

ment wurde allerdings dadurch etwas geschwächt, dass die BLS bei den kommenden GAV-Verhandlungen 2016 ein neues Lohnsystem aushandeln will. Somit ist die Lohnnachhaltigkeit eh fraglich. Deshalb, und weil eine Ablehnung schwer zu kommunizieren wäre, bissen die Delegierten zuletzt doch in den sauren Apfel und stimmten der Prämie im Grundsatz zu, beauftragten den SEV aber mit Nachverhandlungen zum Betrag. Dabei konnte die Prämie noch auf 1200 Franken erhöht werden.

Verbesserte SBB-Personalzufriedenheit dank guter Sozialpartnerschaft

Noch immer nicht gut genug

Die Personalzufriedenheit bei der SBB ist weiter angestiegen. Das freut auch den SEV, denn Zufriedenheit am Arbeitsplatz ist auch ein Ausdruck guter Arbeitsbedingungen. Diese sind das Resultat einer erfolgreichen Sozialpartnerschaft. Doch auf den Lorbeeren ausruhen kann sich die SBB nicht.

Während vielen Jahren war die Personalzufriedenheit bei der SBB besorgniserregend schlecht. Über die letzten Jahren haben sich die Werte kontinuierlich verbessert und sind heute zumindest im Bereich, der in der Branche üblich ist. Die SBB vermeldet eine allgemeine Zufriedenheit von 66 Punkten (von 100 möglichen), 4 mehr als bei der letzten Vollumfrage vor zwei Jahren. Diese Entwicklung kommt nicht uner-

wartet: «Dank einem intensiven Austausch zwischen dem Unternehmen und dem SEV konnten deutlich stabilere Verhältnisse geschaffen werden, weil die SBB-Führung unsere Rückmeldungen heute ernst nimmt», hält Vizepräsident Manuel Avallone fest.

Führung mit schlechten Noten

Auffällig sind die weiterhin sehr schlechten Bewertungen der beiden obersten Führungs-

ebenen: die Konzernleitung erhält 52 Punkte, die jeweilige Divisionsleitung 55 Punkte. Die oberste Spitze hat es also nach wie vor nicht geschafft, das nötige Vertrauen beim Personal an der Basis aufzubauen. Wenig überraschend sind die Werte bei SBB Infrastruktur unter Druck geraten, da dort organisatorische Mängel bestehen, was das Personal nachhaltig verunsichert. Stabilität und Verlässlichkeit sind nicht ausreichend gegeben. Bei SBB Cargo hat sich die Stimmung deutlich verbessert. Das Vertrauen in die Konzernleitung ist sprunghaft von 44 auf 56 Punkte gestiegen. Dies zeigt, dass der wirtschaftliche Erfolg auch beim Personal eine

Rolle spielt. Dieser Erfolg ist allerdings teuer erkaufte: Tausende von Arbeitsplätzen wurden abgebaut, um aus den roten Zahlen zu kommen. Noch liegen die Auswertungen auf unterer Ebene nicht vor, also gibt es auch keine Aufschlüsselung auf die Berufsgruppen. Für die Zukunft darf sich die SBB mit diesen Resultaten nicht zufriedengeben. «Die eingeschlagene Richtung stimmt, jetzt gilt es, auf dem Erreichten aufzubauen», betont Avallone und ergänzt: «Der neue Gesamtarbeitsvertrag ist ebenfalls ein Zeichen der intakten Sozialpartnerschaft; wir sind bereit, auf diesem Weg weiterzumachen.»

und bereinigt SEV-Forderungen für GAV-Verhandlungen

0,9 % fürs System

Lohnsystem muss gerecht und transparent bleiben

Am 24. November skizzierte die BLS in einem «Blitz»-Newsletter, was sie unter einem «zeitgemässen» Lohnsystem versteht. Unter anderem sollen darin «Führungspersonen ... mehr Kompetenz und zusätzliche Verantwortung erhalten». Gleichentags stellte ein «SEV-Info» klar:

- Auch ein zukünftiges Lohnsystem muss transparent und nachvollziehbar sein.
- Ein automatischer Anstieg nach Lebensalter/Erfahrung oder Unternehmenstreue-Jahren ist nicht a priori «zeitgemäss», ebenso wenig wie ein Leistungslohn a priori «zeitgemäss» ist.
- Individuelle Prämien und Lohnerhöhungen nützen in erster Linie dem Arbeitgeber – vor allem dann, wenn wenig Geld vorhanden ist.

Diese Haltung des SEV ist der BLS seit geraumer Zeit bekannt. Trotzdem gehen die vorbereitenden Arbeiten zu einem neuen Lohnsystem in die entgegengesetzte Richtung. Doch jede Änderung des bestehenden Systems ist eine Änderung des GAV und wird im Rahmen der GAV-Verhandlungen ausgehandelt werden müssen. Ohne die Zustimmung des SEV und seiner Mitglieder gibt es kein neues Lohnsystem. **SEV**

BLS hält mit ihren Zahlen hinter dem Berg

Hinzu kommen die individuellen Lohnanstiege, wie sie das Lohnsystem automatisch vorsieht. Dafür muss die BLS die Lohnsumme des Personals, das dem GAV untersteht, nach eigenen Angaben um 0,9 Pro-

zent erhöhen. Der SEV verlangte vorgängig zu den Lohnverhandlungen Zahlen zu den genauen Beträgen, die in den letzten fünf Jahren für die automatischen Aufstiege eingesetzt wurden. Doch die BLS konnte oder wollte diese nicht liefern.

GAV-Forderungen bereinigt und Delegation gewählt

Die Delegierten verabschiedeten zudem den Forderungskatalog für die 2015 stattfindenden GAV-Verhandlungen. Noch ganz unter dem Eindruck des «sauren Apfels» wurde vorrangig festgehalten, dass die Hauptforderung der BLS, das neue Lohnsystem, kein Selbstläufer sein wird. Wichtig für die Delegierten sind in diesem Zusammenhang mehrere Punkte, die auch in einem SEV-Info festgehalten wurden (siehe Box). Am nächsten monatlichen Sozialpartnertreffen mit der BLS vom 17. Dezember werden die Forderungen ausgetauscht. Die Konferenz wählte auch die SEV-Delegation für die GAV-Verhandlungen: neben Barbara Spalinger, SEV-Vizepräsidentin, Michael Buletti, Gewerkschaftssekretär, und Balthasar Stöcklin, Präsident VPT BLS, besteht sie aus je einer Person der Bereiche Administration & Services, Bau und Unterhalt, Lokpersonal, Schifffahrt, Werkstätten und Zugpersonal. **Fi**

MEINE MEINUNG

Ein neuer Start

Jetzt habe ich meine erste BAV-Prüfung hinter mir. Das war nicht leicht und ein wenig hängt davon auch meine Existenz hier ab. Ich stand vor der Frage: Was mache ich, wenn ich nicht bestehe? Die BAV-Prüfung ist eine Tauglichkeitsprüfung für das Zugpersonal, aufgeteilt in ein Simulatortraining zum Rangieren, eine schriftliche und mündliche Prüfung und zum Schluss noch das Kuppeln und Entkuppeln. Das war gar nicht so leicht, doch das ist richtig so, denn die Sicherheit ist wichtig. Ich war mega nervös, denn davon hängt viel ab. Zum Glück habe ich bestanden, denn sonst hätte ich mir überlegen müssen, wie es weitergeht. Wie oft kann ich wiederholen, oder sollte ich nicht lieber nach Berlin zurückgehen?

Die Nervosität stieg, zumal es jetzt eine entscheidende Wendung gibt, denn mein Stage bei der Bildung SBB läuft aus und ich komme zurück zu hundert Prozent auf den Zug. Das ist einerseits schade, denn ich fand es toll, als Ausbilderin zu arbeiten. Andererseits werde ich es geniessen, keine Arbeit mehr mit nach Hause zu nehmen. Denn die Kundschaft bleibt im Zug. Es wird dann nur noch heissen: Türen auf, auf zur Arbeit und Türen zu, fertig mit der Arbeit. Ich freue mich darauf, wieder öfter international rausfahren zu dürfen. Es wird guttun, wieder in Schichten zu arbeiten, und ich war viel zu lang von den Kollegen weg. Sie haben sogar gesagt, dass sie mich vermisst hätten. Das tut gut zu hören. Allerdings muss ich mich wieder daran gewöhnen, nur auf dem Zug zu sein. Doch es öffnen sich immer wieder Türen in alle Richtungen und ich werde mich danach umsehen. Vielleicht kann ich ja meine praktische Erfahrung als Ausbilderin auch anderswo weitergeben? Eventuell führt mich dieses Aus aber auch in eine ganz andere Richtung. Wer weiss, ich lass es jetzt auf mich zu kommen. Bisher hat mich noch nichts aus der Bahn geworfen, schliesslich bin ich wegen so eines ähnlichen Fall erst in die Schweiz gekommen. Und das habe ich niemals bereut. Ich bin jetzt sechs Jahre da und darf jetzt auch noch mindestens weitere fünf Jahre als Zugbegleiterin bei der SBB arbeiten. Es gibt mir etwas Sicherheit, dass ich die Prüfung bestanden habe. Damit weiss ich im Moment, wohin ich gehöre, und für alles andere schaue ich weiter, wenn es so weit ist. Zuerst einmal danke ich allen, die mich die letzten zwei Jahre mit Rat und Tat unterstützt haben. Es hat gutgetan, die Zeit mit euch zusammenzuarbeiten, ich will es nicht missen. Ich erhielt unzählige Eindrücke und Erfahrungen für die Zukunft, die mir sicher später noch einmal helfen werden. Die letzten zwei Jahre waren unglaublich wichtig für mich, ich konnte daraus nur profitieren und nehme jede Sekunde dankbar mit.

Sabrina Tessmer

Bild der Woche



Im letzten Monat stieg der Pegel des Langensee bis auf fast 196,5 Meter und hat einen neuen Novemberrekord erreicht. Gegenwärtig liegt das Wasser unter der Gefahrenmarke, aber immer noch über der Normalmarke. Die Navigazione del Lago Maggiore hält als Nahverkehrsunternehmen mit qualifiziertem Personal den Verkehr auch im Winter aufrecht.

SEV-Machtdemonstration am 19. November bei den Genfer Verkehrsbetrieben TPG

Alle 428 Trams und Busse standen still

Warum hat das TPG-Personal gestreikt? Weil es das letzte Mittel war, um zu verhindern, dass am 4./5. Dezember das Kantonsparlament beschliesst, bei den TPG 130 Stellen abzubauen, davon 60 durch Entlassungen. Erst der erfolgreiche Streik führte beim Staatsrat zu Anzeichen von Dialogbereitschaft – bevor er wieder auf Eskalation setzte.

So viele Stellen abzubauen in einem Verkehrsbetrieb mit 1900 Mitarbeitenden, in dem die Produktivität in den letzten Jahren so weit erhöht wurde, dass das Personal zurzeit unter hohem Arbeitsdruck und ständigen Überstunden leidet, besonders im Fahrdienst und in den Werkstätten: das geht nicht! Es ist auch nicht im Interesse der öV-Nutzer/innen, die sich in letzter Zeit vermehrt über mangelhafte TPG-Leistungen beklagten. Und es steht im Widerspruch zur laufend steigenden Nachfrage nach öV-Leistungen in der Agglomeration Genf und dem Bau der neuen Durchmesserlinie Ceva, die 2019 eröffnet wird und von den TPG erschlossen werden muss, damit sie etwas bringt.

Sparen gegen den Volkswillen und Dialogverweigerung

Warum will der Kanton bei den TPG sparen? Das Volk hatte im Mai (ein zweites Mal!) Ja gesagt zur Initiative der Rentner/innen-Organisation Avivo für die Senkung der TPG-Tarife. Das nahm die Regierung zum Anlass, die zu erwartenden Ertragsausfälle von schätzungsweise 12 bis 20 Millionen Franken pro Jahr voll auf die Leistungsvereinbarung (LV) für die Jahre 2015 bis 2018 abzuwälzen und entsprechend Einsparungen einzufordern. Dies hat der TPG-Verwaltungsrat akzeptiert, wobei er als Variante auch ein Einfrieren der Löhne vorschlug. Parallel dazu be-



Streiken ist für alle unangenehm und eine ernste Sache. Die SEV-Sektion TPG fragte vorgängig ihre 740 Mitglieder schriftlich an, ob sie dazu bereit sind. Resultat: 93 Prozent Ja. Der Sektionsvorstand beruft auch für jeden wesentlichen Entscheid stets eine Versammlung ein.

schloss die Regierung, dass die TPG ihren Rentner/innen kein Netz-Abo mehr gratis abgeben und keine Zuschüsse mehr an ihre Krankenkassenprämien zahlen sollen. Als Al-

ternative schlugen die TPG vor, dies durch 0,2% Lohnabzug bei den Aktiven zu finanzieren. Die Verkehrskommission des Grossen Rats hat die LV schon genehmigt, und sie hat im

rechtsdominierten Plenum gute Chancen.

Gegen diese LV hat inzwischen auch die Avivo protestiert und mit einem Referendum dagegen gedroht, ebenso linke und grüne Politiker/innen. Sie werfen der Regierung eine revan-chistische Umsetzung der Initiative vor, vor allem dem Verkehrsminister Luc Barthsat (CVP), der schon im Abstimmungskampf zur Initiative drohte, dass ein Ja zu Entlassungen führen könnte.

Am 19. November Mitte Nachmittag, als klar war, dass der Streik ein voller Erfolg war und sich ihm auch die kleineren Gewerkschaften Asip und Transfair angeschlossen hatten (mit der Begründung, dass die TPG-

Direktion junge Fahrer/innen mit Druck ans Steuer zwingen wollte), da veröffentlichte Luc Barthsat namens der Regierung eine Medienmitteilung, in der es hiess, die Regierung sei nie der Meinung gewesen, dass die Sparmassnahmen zu Entlassungen führen müssten.

Schlichtungsstelle missbraucht

Später sagte Luc Barthsat den Gewerkschaften zu, sie am Freitag, 28. November, zu treffen. Doch kurz vorher liess er sie wissen, dass nicht er, sondern die TPG sie über deren Vorgehen informieren würden. Als dann bekannt wurde, dass die TPG die kantonale Schlichtungsstelle für kollektive Arbeitsbeziehungen (Chambre des relations collectives de travail CRCT) angerufen haben, um die Frage des Mindestangebots im Streikfall zu regeln, sagten die Gewerkschaften jenes Treffen ab. Für sie ist diese Anrufung der CRCT, womit jeweils ein Verbot von Kampfmassnahmen verbunden ist, missbräuchlich. Denn es geht hier nicht um einen Konflikt zwischen Direktion und Gewerkschaften, sondern um einen Konflikt zwischen dem Personal und dem Kanton bzw. der Regierung. Die CRCT wird missbraucht, um das Personal zu verunsichern.

Auf dieses provokative Taktieren von Staatsrat und TPG re-



Streikende vor dem Depot Jonction. Plakate appellieren an die Solidarität der öV-Nutzer/innen, die der Personalabbau auch träfe.



Am Abend verabschieden die Streikenden eine Resolution, die den für die TPG zuständigen Regierungsrat Luc Barthsat zum Rückzug der Leistungsvereinbarung und zu Verhandlungen aufruft.

Barbara Spalinger war beim Streik in Genf vor Ort

«Der Sektionsvorstand ist glaubwürdig und authentisch»

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger begleitete im Depot Bachet die Streikposten, als diese gegen drei Uhr früh in Aktion traten. Sie lobt die professionelle, seriöse Arbeit der SEV-Milizler/innen.

■ **kontakt.sev:** Was hast du im Depot Bachet erlebt?

Barbara Spalinger: Was unsere Kollegen und Kolleginnen leisteten, hat mich extrem beeindruckt. Die Organisation war perfekt. Die Vorstandsmitglieder arbeiteten sehr seriös, es gab keine Hektik. In keinem Moment wurden unsere Mitglieder gegenüber jemandem laut. Jene, die sich zum Streiken entschieden, trafen den Entscheid aus eigener Überzeugung. Dies zeigt, dass die Sektion eine ausgezeichnete Informationsarbeit leistete. Die Entschlossenheit unserer Kollegen/innen hat die Unentschlossenen ebenfalls beeindruckt –



Barbara Spalinger am 19. November frühmorgens im Depot Bachet der Genfer Verkehrsbetriebe beim Aufhängen des Spruchbands «Sparen auf dem Rücken des TPG-Personals: kommt nicht infrage!»

als diese sahen, dass die grosse Mehrheit des fahrenden und technischen Personals an diesem Tag nicht arbeiten würde.

■ **Worauf führst du die ausgezeichnete Arbeit der SEV-VPT-Sektion TPG zurück?**

Es ist die Frucht langer Arbeit. Dass diese Sektion soviel bewegen kann, ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Vorstandsmitglieder zu-

sammen sehr gut funktionieren, und das schon seit langem. Das gibt dem Vorstand Glaubwürdigkeit, die Mitglieder vertrauen ihm. Doch das ist nicht alles. Die Vorstandsmitglieder sind authentisch, sie sind von ihrem Standpunkt überzeugt. Sie kämpfen für gute Arbeits- und Anstellungsbedingungen bei den TPG. Nach diesen Überzeugungen handeln sie, daran gibt es keinen

Zweifel. Ein anderes wesentliches Element ist: Sie handeln im Auftrag der Mitglieder und halten sich an deren Mandat.

■ **In den ersten Streikstunden und schon zuvor wurde der SEV als «Minderheitsgewerkschaft» abgetan. Und der Vorsteher des Verkehrsdepartements, Luc Barthassat, drohte am Morgen im Radio, dass Leute bestraft würden,**

die andere vom Arbeiten abhielten. Was sagst du dazu?

Wenn Luc Barthassat am Tag des Streiks in die Depots gekommen wäre, hätte er gesehen, dass es nicht eine kleine Extremistengruppe war, die die Kolleg/innen unter Druck setzte. Es war die Gruppendynamik, die spielte. Mit der Mobilisierung wurde ein Zeichen ausgesandt. Streiken heisst nicht ausstempeln und heimgehen, sondern einstempeln und da sein, zusammen, um seine Meinung kundzutun und hinzustehen für das, woran man glaubt. Die Versuche, die Streikenden zu kriminalisieren, waren plump. Luc Barthassat behauptete am Morgen im Westschweizer Radio, dass Obstruktion betrieben werde, doch dem widersprach im Mittagjournal sogar der Direktor der TPG. Der Departementvorsteher hat mit dem haltlosen Vorwurf das Gegenteil dessen bewirkt, was er damit beabsichtigt hatte, und sich so selbst diskreditiert. *vbo/Fi*

agierten die Gewerkschaften mit der Ankündigung eines zweiten, unbefristeten Streiks für den 4. Dezember.

Streikvorbereitung und Hoffen auf Dialog

Zugleich betonten die drei Gewerkschaften in ihrer Medienmitteilung, dass sie weiterhin auf Dialogbereitschaft der Regierung hoffen: «Wir wollen einen Ansprechpartner, sei es der für die TPG zuständige Staatsrat Luc Barthassat oder ein anderes Regierungsmitglied.» Und sie forderten einmal mehr, dass die LV so überarbeitet wird, dass sie weder zu Entlassungen noch zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führt, und dass den TPG-Pensionierten nichts weggenommen wird.

Nach Redaktionsschluss war am Dienstag ein Treffen der Gewerkschaften mit der Direktion der TPG und dem Verwaltungsrat geplant. Neuster Stand unter www.sev-online.ch. *Fi*

SEV-Präsident Giorgio Tuti demonstrierte in Genf

Hinter den Mitarbeitenden der TPG steht der ganze SEV

Zusammen mit gegen 400 TPG-Kolleg/innen ist am 27. November auch der SEV-Präsident zum Genfer Rathaus marschiert. Interview.

■ **Der SEV ist es nicht gewohnt zu streiken. Wie wirkt sich der TPG-Streik auf ihn aus?**

Giorgio Tuti: Es stimmt nicht, dass er es nicht gewohnt ist. Es gab schon immer Konflikte und Kämpfe für bessere Arbeitsbedingungen oder gegen drohende Verschlechterungen. Natürlich stimmt es, dass sich der SEV nicht jedes Mal des Streiks bedient. Dieser ist das letzte Mittel, wir beginnen immer mit Diskussionen. Aber wenn ein Streik unumgänglich ist, dann streiken wir. Mit diesem Vorgehen haben wir viel erreicht. Man weiss, dass es klappt,



Giorgio Tuti an der Demo des TPG-Personals vom 27. November.

wenn wir streiken, dort, wo zuvor die andern Mittel versagt haben. Was der Streik beim SEV bewirkt? Eine immense Welle der Solidarität, eine totale und einhellige Unterstützung durch die ganze Gewerkschaft. Es trifft zu, dass der SEV keine Gewerkschaft ist, die den Kampf um jeden Preis sucht, denn auf das Schlussresultat kommt es an. Deshalb streiken letztlich aber auch wir, wenn wir anders nicht zu ei-

nem Resultat kommen. Und weil wir dafür bekannt sind, dass wir nicht ständig streiken, sind wir sehr glaubwürdig.

■ **Könnte dieser Streik in der Deutschschweiz als «Genferei» abgetan werden?**

Die Deutschschweizer Kolleg/innen verstehen sehr gut, wie wir in Genf vorgehen, und stehen dahinter, dass gestreikt wird, nachdem zuvor alles andere erfolglos versucht wurde. Was

zurzeit in Genf passiert, ist nicht nichts, ist nicht nur eine «Genferei». Vielmehr wird nach einer gewerkschaftlichen Logik vorgegangen, wie sie der ganze SEV pflegt. Und die Solidarität mit der Genfer Sektion kommt nicht nur von innen, von unsern Mitgliedern, sondern auch von den andern Gewerkschaften, sogar auf europäischer Ebene.

■ **Was sagst du zur Arbeit der SEV-VPT-Sektion TPG?**

Ihre Arbeit ist anerkannt und erfolgreich, sonst hätte sie in letzter Zeit nicht so viele Mitglieder gewonnen. Bei den TPG organisiert sich die Basis selber, nach dem gewerkschaftlichen Grundprinzip, und leistet fantastische Arbeit. Sie wird aber auch von unsern Gewerkschaftssekretär/innen in Genf und Lausanne hervorragend unterstützt. *Hes/vbo/Fi*

kontakt.sev hat den neuen Präsidenten der Alpen-Initiative getroffen



«Wir müssen die Alpen-Initiative exportieren»

Seit vergangenem Mai wird der Verein Alpen-Initiative vom Bündner Jon Pult präsiert. Dieser kann mit gerade mal 30 Jahren schon auf eine brillante politische Karriere zurückblicken und weiss, was er will.

■ **kontakt.sev:** Jon Pult, woher kommt Ihr Interesse für Politik?

Jon Pult: Ich habe mich schon immer sehr für alles interessiert, was mit Geschichte, Gesellschaft und Politik zu tun hat. Als ich 20 Jahre alt war, haben Freunde die Juso Kanton Graubünden gegründet, der ich auch beitrete. Zuerst mehr aus Sympathie zu meinen Freunden, doch dann hat es mich gepackt und ich bin zuerst in den Gemeinderat von

Chur gewählt worden, dann als Präsident der kantonalen SP, schliesslich in den Grosse Rat, und seit diesem Jahr präsiere ich nun auch die Alpen-Initiative.

■ **Eine Blitzkarriere...**

Ich kann mich aber nicht besonderer Verdienste rühmen. In Chur ist die Linke zwar stark, aber in der Minderheit, und unsere Partei und Wählerschaft bringt einem Jungen viel Wohlwollen entgegen. Dies hat es für mich zweifellos leichter gemacht. Besonders herausfordernd und anspornend für mich war, mir Achtung und Autorität zu verschaffen in den Gremien, in die ich gewählt worden war.

■ **Und wie sind Sie zur Alpen-Initiative gekommen?**

Das Thema hat mich schon immer interessiert. Eine meiner

ren stets verfolgt. Ich trat der Alpen-Initiative bei und wurde in den Vorstand gewählt.

■ **Und heute sind Sie gar ihr Präsident...**

Fabio Pedrina hat mich gefragt, ob ich sein Nachfolger werden möchte. Der Umstand, dass der Präsident aus einem Alpenkanton kommt, ist gut für die Glaubwürdigkeit des Vereins, und die Herausforderung hat mich gereizt.

■ **Als Bündner dürften Sie eine spezielle Meinung zum Durchgangsverkehr haben?**

Natürlich ist der Transitverkehr auch für die Bündnerinnen und Bündner ein Problem, wenn auch nicht im gleichen Ausmass wie für die Urner/innen und Tessiner/innen. Das stelle ich jeweils fest, wenn ich mit Leuten aus den Gemeinden an der San-Bernardino-Achse

Grundgedanken des Verfassungsartikels für den Alpenschutz in Erinnerung rufen: Der Transit-Schwerverkehr muss auf allen Achsen durch die Alpen reduziert werden, also auch am San Bernardino. Und ich bin überzeugt, dass wir die Alpen-Initiative in die andern Alpennationen exportieren müssen, die mit den gleichen Problemen konfrontiert sind.

■ **Das Thema ist ja zurzeit hochaktuell. Wie läuft die Unterschriftensammlung gegen die zweite Strassenröhre am Gotthard?**

Sehr gut. Wir haben schon mehr als 40 000 Unterschriften gesammelt. Ich bin zuversichtlich, dass wir die nötigen 60 000 Unterschriften bis zu den Festtagen zusammen haben werden, sodass wir unser Referendum in aller Ruhe einreichen können.

■ **Die Befürworter der zweiten Röhre reiten stark auf der Sicherheit herum, und das Thema ist auch kürzlich durch die Frontalkollision eines Cars mit einem Camper im Tunnel neu lanciert worden...**

Eine zweite Röhre erhöht die Sicherheit der Gotthard-Achse nicht. Man darf sich da nichts vormachen. Wenn einmal beide Röhren gebaut sind, wird der Druck, alle vier Spuren zu öffnen, so stark sein, dass man dies tun wird. Damit nimmt aber der Verkehr entsprechend

zu, insbesondere der Schwerverkehr, und damit nehmen auch die Gefahren auf der ganzen Achse zu. Die wirkliche Lösung, um die Gotthardachse sicherer zu machen, ist die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn. Aber auch für die Tunnelsicherheit an sich gibt es bessere Lösungen.

■ **Welche?**

Auf den ersten Blick erscheint eine zweite Röhre, die die beiden Fahrtrichtungen physisch trennt, sehr beruhigend zu sein. Doch man muss sich vor Augen halten, dass sie erst gegen 2030 bereitstünde, wenn fast alle Fahrzeuge mit Instrumenten ausgerüstet sein werden, die eine Frontalkollision verhindern; schon heute sind sie in neuen Autos eingebaut. Wenn man hingegen die heutige Röhre saniert, ohne die Fertigstellung der zweiten Röhre abwarten zu müssen, könnte man sie innert kürzerer Frist mit technischen Vorrichtungen wie absenkbaren Schranken ausrüsten, die eine höhere Sicherheit garantieren. Für mich ist das wirklich eine wesentliche Frage: statt die Kapazitäten auszubauen, müssen wir die Sicherheit der bestehenden Infrastrukturen verbessern.

■ **Wenn man den Autobahntunnel sanieren will, ohne eine zweite Röhre zu bauen, müssen aber für die Umleitung des Verkehrs die nöti-**

BIO

Jon Pult wurde 1984 ins Scuol geboren. Sein Vater ist Engadiner, seine Mutter Italienerin. Als Kind lebte er ein paar Jahre in Mailand, wo sein Vater unterrichtete. Nach der Rückkehr ins Bündnerland machte er eine zweisprachige Matur (Deutsch und Italienisch). Er spricht auch flüssend Romanisch. In Zürich studierte er Wirtschafts- und Sozialgeschichte und schrieb eine Doktorarbeit über die Geschichte der Rhätischen Bahn. Seine politische Karriere begann 2005 mit der Wahl in den Gemeinderat von Chur, wo er bis heute wohnt. 2009 wurde er als Präsident der kantonalen SP gewählt und 2010 in den Grosse Rat, dessen Geschäftsprüfungskommission er heute angehört. In der Freizeit liest er gerne, geht oft ins Kino oder schaut sich ein Fussballspiel an.

«Eine zweite Röhre erhöht die Sicherheit der Gotthard-Achse nicht.»

Jon Pult, Präsident der Alpen-Initiative

frühesten Erinnerungen an die Schweizer Politik geht auf eine «Arena»-Sendung zur Initiative im Deutschschweizer Fernsehen zurück, in der Andrea Hämmerle und der Urner Landammann Hansruedi Stadler mit Bundesrat Adolf Ogi diskutierten. Ich war zehnjährig, doch diese Debatte hat mich begeistert, und seither habe ich die ganze politische Diskussion über Verkehr und Infrastruktura-

spreche. Es stimmt, dass uns die Frage der zweiten Gotthard-Strassenröhre in eine verzwickte Situation bringt, da zu befürchten ist, dass der Verkehr während der Schliessung des Gotthardtunnels für die Sanierungsarbeiten über die A13 umgeleitet wird. Aber gerade deshalb ist es auch für die Bündnerinnen und Bündner wichtig zu kämpfen. Wir müssen der Bevölkerung den



Die Verkehrspolitik ist zurzeit brandaktuell – Jon Pult 2012 am Alpenfeuer auf dem Castello di Mesocco.

gen Kapazitäten bereitstellen, inklusive Terminals für den Bahnverlad, die auf etliche Probleme stossen.

Ich bin sicher, dass sich für die Terminals machbare Lösungen finden lassen. Der Bund hat übrigens beschlossen, auch den Bau eines Terminals nördlich von Mailand zu unterstützen. Dies ist der richtige Weg, weil das Verkehrsproblem so langfristig gelöst wird. Die Sanierung des Gotthardtunnels muss auch in diesem Sinne genutzt werden.

■ **Wie meinen Sie das genau?**

Die Zeit der Tunnelschliessung muss dazu dienen, die Verlagerungspolitik durchzusetzen, die auch von der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels profitieren kann.

■ **Aber denken Sie nicht, dass die Produktivitätssteigerung der Bahn, auch dank Alpstransit, genügen könnte, um die Verlagerungspolitik umzusetzen?**

Bei dieser Frage muss man sich die Schwierigkeiten vor Augen halten, mit denen diese Politik wegen der Zunahme des

Strassengüterverkehrs zu kämpfen hatte. Diesen Trend zugunsten der Nachhaltigkeit umzukehren bleibt schwierig. Ein Entscheid für den Ausbau der Strasseninfrastruktur am Gotthard würde unweigerlich als Lockerung der vom Schweizer Volk stets befürworteten Verlagerungspolitik interpretiert. Das wäre auf internationaler Ebene ein sehr schlechtes Signal. Deshalb bekämpfen die Alpen-Initiative und ihre Verbündeten die zweite Röhre.

■ **Themenwechsel: Was sind Ihre politischen Ambitionen?**

Ich habe 2011 für den Nationalrat kandidiert und wir sind einem zweiten Sitz für die Bündner SP nahe gekommen; dieser wäre mir zugefallen. Ich denke, dass ich nächstes Jahr erneut kandidieren werde, doch bleibt es eine schwierige Aufgabe. Auch wenn es mich freuen würde, eines Tages im nationalen Parlament zu politisieren, bin ich mit den Ämtern zufrieden, die ich zurzeit im Kanton, als Präsident der Partei und der Alpen-Initiative habe. Für diese hat jetzt das Refe-

rendum Priorität, doch danach wird darüber nachzudenken sein, wie auf nationaler und internationaler Ebene die Art von Verkehrspolitik vorangebracht werden kann, wie wir sie wünschen.

■ **Auf internationaler Ebene herrscht die Meinung vor, dass die Förderung des Schienengüterverkehrs dessen Liberalisierung und Deregulierung voraussetzt. Eine Tendenz, die uns grosse Sorgen bereitet angesichts der Erfahrungen, die man damit im Strassenverkehr gemacht hat.**

Diese Sorgen sind sehr realistisch und berechtigt. Der nächste politische Kampf, der uns auf diesem Gebiet bevorsteht und sehr hart werden

dürfte, ist die Parlamentsdebatte über das Gütertransportgesetz, das in diese Richtung geht. Es ist eine grosse Bedrohung für ein ganzheitliches, nachhaltiges Verkehrskonzept und für die Arbeitsbedingun-

gen in der Branche. Die Alpen-Initiative hat sich stets für eine Verkehrspolitik eingesetzt, die nicht nur auf ökonomische und unternehmerische Effizienz achtet, sondern auch auf korrekte Arbeitsbedingungen und die Vermeidung von Dumping.

■ **Wie kann man die Abwärts-spirale bei den Transportkosten stoppen?**

Da gibt es in der Tat eine besorgniserregende Entwicklung, auch beim Personenverkehr in Europa: Fliegen wird immer billiger, und auch Fernbusse legen auf Kosten der Bahn zu, obwohl letztere punkto Umwelt und wohl auch in sozialer Hinsicht am besten abschneidet. In der Politik muss man immer versuchen, die Dinge in die richtige Richtung zu lenken. Al-

«Der öffentliche Verkehr ist ein Service public und soll es bleiben.»

le Kräfte, die sich für die Umwelt und eine soziale Gesellschaft einsetzen, müssen zusammen dafür sorgen, dass die Mobilität in den nächsten Jahren nach andern Parametern neu ausgerichtet wird.

Und dies über die Grenzen unseres Landes hinweg.

■ **Inzwischen werden aber immer mehr Busverbindungen geschaffen, die der Bahn Konkurrenz machen.**

Auf den ersten Blick scheint es eine konsumentenfreundliche Entwicklung zu sein, doch wenn man genauer hinschaut, merkt man, dass diese Entwicklung auf Dumpingwettbewerb beruht und längerfristig zu Problemen führt.

■ **Es gibt aber Kreise, die auch in der Schweiz die Fernbuslinien fördern wollen.**

Ich denke nicht, dass diese sehr erfolgreich wären. Denn das Bahnangebot ist dank der Investitionen in Infrastruktur und Betrieb gut entwickelt. Hinzu kommt ein kultureller Aspekt: die meisten Schweizer/innen fahren lieber Zug. Damit die Bahn weiterhin die Nase vorn hat, müssen die Anreize so gesetzt werden, dass sie der Bahn helfen und nicht den Fernbussen. Der öffentliche Verkehr ist ein Service public und soll es bleiben.

Interview: Pietro Gianolli/Fi

Steuersenkung? Ja, wenn sie dem Personal zugutekommt!

Löhne statt Steuern zahlen

Der SEV lehnt Erleichterungen für die Wirtschaft nicht ab – wenn sie den Arbeitnehmenden zugutekommen.

Der Bundesrat hat eine Änderung des «Minerölsteuergesetzes» in die Vernehmlassung geschickt, die den Treibstoff für Pistenfahrzeuge steuerlich entlasten soll. Der SEV schreibt in seiner via SGB eingereichten Vernehmlassungsantwort:

Die steuerliche Entlastung einzelner Branchen bedarf einer guten Begründung. Die Stärkung des Wintertourismus in der Schweiz ist als Grund nur dann ausreichend, wenn sichergestellt wird, dass nicht nur Firmenbesitzer/innen, sondern auch die Arbeitnehmenden profitieren.

Bereits heute werden Steuerbefreiungen bzw. -vergünstigungen an die Erfüllung von sozialen Mindestanforderungen gekoppelt: Im Mineralölsteuergesetz ist festgeschrie-



Trügerische Idylle: Die Arbeit der Pistenfahrzeugfahrer ist hart und bedarf einer fairen Entlohnung.

ben, dass Steuerbefreiungen für Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen nur dann gewährt werden, wenn die vom Bundesrat festgelegten ökologischen und sozialen Mindestanforderungen (u. a. sozial annehmbare Produktionsbestimmungen) erfüllt sind.

Im vorliegenden Fall wäre zu gewährleisten, dass eine Steu-

erbefreiung der Treibstoffe nur dann möglich ist, wenn auch die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmenden verbessert werden. Immerhin erhalten Betreiber von Pistenfahrzeugen pro Stunde je nach Rückerstattungssatz zwischen 6.30 Franken und 10.60 Franken zurückerstattet. Diese deutliche Entlastung gibt

Spielraum für höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen. Da die Sozialpartner mit den Branchenbedingungen am besten vertraut sind, sollte es ihnen überlassen werden, in welchem Umfang die Arbeitnehmenden von den Steuererleichterungen profitieren. Am sinnvollsten erfolgt die Regelung der Lohn- und Arbeitsbe-

dingungen über einen Gesamtarbeitsvertrag GAV.

Der SGB fordert deshalb, dass als Voraussetzung für die Steuerbefreiung von Treibstoffen für Pistenfahrzeuge die Einhaltung eines von repräsentativen Sozialpartnern abgeschlossenen Gesamtarbeitsvertrages GAV in das Gesetz aufgenommen wird.

Der SGB unterstützt die Vorlage nur, wenn gewährleistet wird, dass auch die Arbeitnehmenden von der substantziellen Steuerreduktion profitieren.

Positiv ist, dass die teilweise Steuerbefreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge mit Ausnahme des personellen Mehrbedarfs zur Abwicklung der Steuerrückerstattung für den Bund haushaltsneutral erfolgt. Die Steuerausfälle von 8 bis 13 Mio. Franken pro Jahr für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr dürften angesichts eines Gesamtvolumens von ca. 3,8 Milliarden Franken verkraftbar sein.

sev

Bundesverwaltungsgericht lehnt Toco-Beschwerden ab

Grosse Enttäuschung

Das Gericht «zweifelt» und prüft die Angemessenheit zurückhaltend.

Bei der Toco-Zuordnung wurden die Servicemitarbeiter Zug (SMZ) ins Anforderungsniveau D eingereiht und der Funktionskette 4016 (Unterstützungsfunktionen Bahnreise) zugeordnet. Der SEV dagegen forderte eine Einreihung unter die Funktionskette 4018 wie das übrige Zugpersonal. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde des SEV abgelehnt und stützt damit die Toco-Einreihung, weil es sich «bei der Angemessenheitsprüfung eine gewisse Zurückhaltung» auferlege und «im Zweifel» gleich wie die Vorinstanz entscheide.

Die betroffenen Mitarbeitenden der Billettkontrolle und Frequenzfassung sind von dieser «Zurückhaltung» enttäuscht. Dies schreibt auch Rita Israng, FQ-Mitarbeiterin im Depot Rapperswil. Ihre Arbeit leistet sie «in der gleichen Uniform wie das übrige Zugpersonal»: «Natürlich bin ich und auch meine FQ-Mitarbeiter sehr enttäuscht von diesem negativen Entscheid», von dem sie nur durch den SEV erfahren habe, «eine allfällige Stellungnahme durch die Geschäftsleitung/HR SBB vermisse ich bis heute».

Inkonsequenz

«Meine Personalfriedenheit durfte ich ironischerweise bei der Personalkategorie ZP be-

kanntgeben. Auch sonst bekommen wir alle für das ZP wichtigen Infos, müssen uns beim Billettwesen immer auf dem neuesten Stand halten und es wird uns immer bestätigt, wie wichtig unsere Arbeit sei!», fährt Rita Israng fort.

«Ich möchte klar festhalten, dass ich meinen Job sehr gerne ausübe und unsere SBB immer möglichst gut vertrete. Der Kundenkontakt und die abwechslungsreiche Zusammenarbeit mit den Kollegen gefällt mir immer noch sehr gut!

Trotzdem bleibt bei mir die grosse Enttäuschung bestehen, hoffentlich können wir in Zukunft eine bessere Wertschätzung für unsere Kategorie erfahren.»

pan. /R. Israng

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 30 088 Ex. (Gesamtauflage 44 656 Ex.), WEMF-beglaubigt 31.10.2013

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 18. Dezember 2014

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 11. Dezember 2014, 8 Uhr

Inserateschluss: 8. Dezember 2014, 10 Uhr

Schweizerischer Gewerkschaftsbund zur Reform «Altersvorsorge 2020»

Parlament muss Paket verbessern

Der SGB begrüsst, dass der Bundesrat daran festhält, die Reform der Altersvorsorge gesamtheitlich anzugehen. Doch braucht es nicht eine Schwächung, sondern eine Stärkung der AHV, und die Leistungen der obligatorischen beruflichen Vorsorge dürfen nicht geschmälert werden.



Die Reform muss der heute ungenügenden Höhe der Rente aus 1. und 2. Säule Rechnung tragen.

Die Aufspaltung in Einzelreformen ist politisch chancenlos. Das zeigt die Vergangenheit. Deshalb gilt es jetzt in den Reformprozess der Altersvorsorge einzutreten. Das Parlament muss das Paket aber deutlich verbessern: Die Reform muss der heute ungenügenden Rentenhöhe Rechnung tragen und die AHV stärken, nicht schwächen – siehe Box rechts.

Stattdessen enthält die «Altersvorsorge 2020» eine Reihe von Vorschlägen, die zu schlechteren AHV-Leistungen führen:

■ Der SGB lehnt die **Erhöhung des Rentenalters für Frauen auf 65** ab, weil sie der Lebenssituation

der Frauen über 60 nicht Rechnung trägt: Schon heute bietet der Arbeitsmarkt Frauen – aber auch Männern – in diesem Alter nicht genügend Stellen. Daher sind generelle Rentenalter-Erhöhen chancenlos. (Auch haben die Frauen im Schnitt tiefere Altersrenten als die Männer, weil viele erst 1985 in die 2. Säule einzuzahlen begannen, als diese obligatorisch wurde, und weil ihre Löhne bis heute tiefer sind.)

■ Es kann nicht angehen, dass sich der Bund teilweise aus der AHV-Finanzierung zurückzieht durch die **Neuordnung des AHV-Bundesbeitrags**.

■ Auch nicht infrage kommt, die Anpassung der AHV-Renten an Teuerung und Lohnentwicklung (Mischindex) durch einen **«Interventionsmechanismus»** automatisch zu sistieren, falls der AHV-Ausgleichsfonds unter 70% einer Jahresausgabe fällt. Diesen Raubzug auf das Portemonnaie der Rentner/innen gilt es zu verhindern.

Hingegen **unterstützt der SGB die Erhöhung der Mehrwertsteuer für die AHV**. Denn aufgrund der geburtenstarken Jahrgänge, die in den nächsten Jahren in Rente gehen werden, ist eine Zusatzfinanzierung für das nächste Jahrzehnt nötig.

Weiter lehnt der SGB eine Schwächung der ohnehin schon tiefen Renten der obligatorischen beruflichen Vorsorge ab. Die vorgeschlagene **drastische Absenkung des Mindestumwandlungssatzes von zurzeit 6,8% auf 6%** ist nicht realistisch, hat doch das Stimmvolk bereits eine bescheidenere Kürzung auf 6,4% abgeschmettert.

Zudem kommen die vorgeschlagenen Massnahmen für den Erhalt der Leistungen der 2. Säule Menschen mit tiefen Löhnen sehr teuer zu stehen und schmälern ihr Budget während der Erwerbsarbeit. **SGB**

AHV-Renten sind heute klar zu tief

Für Leute mit tiefen und mittleren Einkommen, insbesondere für viele Frauen, ist das heutige Rentenniveau ungenügend. Der Verfassungsauftrag, wonach die Renten aus erster und zweiter Säule die Fortsetzung «des gewohnten Lebens in angemessener Weise» ermöglichen sollen, ist nach wie vor nicht umgesetzt. Zudem hinken die AHV-Renten immer mehr hinter den Reallöhnen her. Aus diesen Gründen muss die AHV gestärkt werden. Denn von der AHV profitieren Leute mit tiefen und mittleren Einkommen dank der sozialen AHV-Finanzierung am meisten.

Für den Schweizerischen Gewerkschaftsbund ist es daher **unverständlich, dass der Bundesrat seine Volksinitiative «AHVplus – Für eine starke AHV», die 10% höhere Renten fordert, ablehnt** und das Anliegen der zu tiefen Altersrenten in seiner Reformvorlage «Altersvorsorge 2020» in keiner Weise aufnimmt.

Löhne 2015 und 2016 des SBB-Personals

Vor allem Beiträge an Rentensicherung

Die SBB und die Gewerkschaften haben die Löhne der SBB-Mitarbeitenden für 2015 und 2016 ausgehandelt. Zum Verhandlungsergebnis gehören auch Massnahmen zur Sicherung der Renten.

Die vom SEV angeführte Verhandlungsgemeinschaft und die SBB haben die Lohnverhandlungen gleich für zwei Jahre geführt. Die Einigung sieht vor, dass die SBB für 2015 0,5% der Lohnsumme für die individuelle Lohnentwicklung

zur Verfügung stellt. Weitere 0,25% werden Mitarbeitenden mit überdurchschnittlichen Leistungen als einmalige Beträge ausbezahlt. Im Weiteren werden die Lohnbänder um 0,5 Prozent angehoben, was neue Perspektiven öffnet. 2016 werden für die individuelle Lohnentwicklung 0,8% der Lohnsumme eingesetzt und weitere 0,4% für überdurchschnittliche Leistungen.

Mehr Geld für Pensionskasse

Die Lohnmassnahmen 2015 und 2016 werden mit Massnahmen zur Stabilisierung der Pensionskasse SBB verknüpft.

Fehlende Schwankungsreserven, tiefe Zinsen und somit geringere erwartete Anlageerträge führen zusammen mit der wachsenden Lebenserwartung wie bei anderen Pensionskassen zu einem Handlungsbedarf, um die Finanzierung langfristig zu sichern.

SBB und Sozialpartner wollen verhindern, dass Stabilisierungsmassnahmen der PK SBB zu tieferen Rentenleistungen führen. Deshalb werden die Sparbeiträge auf 2016 erhöht. Die SBB übernimmt die Hälfte dieser Erhöhung, die andere Hälfte, in der Grössenordnung eines Lohnprozents, werden

die Mitarbeitenden tragen müssen.

Weitere Verhandlungen nötig

Die Erhöhung der Sparbeiträge bewirkt vor allem bei jüngeren Versicherten bessere Rentenaussichten. Für Versicherte, die kurz vor der Pensionierung stehen, sind jedoch weitere Massnahmen zur Sicherung der Rentenhöhe nötig. Es ist eine Zahlung der SBB an die Pensionskasse im Umfang von mehreren hundert Millionen Franken vorgesehen. SBB und Gewerkschaften werden bis voraussichtlich Mitte 2015 die Modalitäten aushandeln. **pmo**

IN KÜRZE

Auszeichnung für PK

■ Zum zweiten Mal nach 2010 hat die PK SBB die Auszeichnung «Beste Pensionskasse der Schweiz» erhalten. Die Auszeichnung wird von der Publikation «Investment & Pension Europe» vergeben. PK-SBB-Geschäftsführer Markus Hübscher sieht sich durch die Ehrung in seiner Anlagepolitik bestätigt.

Der SEV erwartet, dass sich die erfolgreiche Anlagepolitik auf Beitrags- und Rentenhöhen auswirkt.

Die erste Frauenbildungstagung unter der Ägide von Lucie Waser war ein wahrer Erfolg

Die SEV-Frauen sind sich einig

«Risiko Frausein»: Unter diesem Obertitel stand die Bildungstagung, die die Altersvorsorge auf den Prüfstand stellte. Ein Thema von brennender Aktualität im Moment, da die Parteien zu den bundesrätlichen Vorschläge zur «Altersvorsorge 2020» Position bezogen haben.

Entschlossener Gesichtsausdruck, klare Stimme, feuriges Temperament, Begeisterung: **Lucie Waser**, die das erste Mal am Frauenbildungstag des SEV (am vergangenen 21. November in Bern) dabei war, hat für kämpferischen Geist und gute Stimmung gesorgt. Ganz und gar nicht schüchtern hat sie an dieser Premiere zusammen mit ihrer Assistentin **Jris Piazzoli** sicher durch den ganzen Tag geführt, der frische Wind wurde von der beeindruckenden Zahl von rund 140 Teilnehmerinnen sichtlich geschätzt. Pensionierung, Erhöhung des Rentenalters, Flexibilisierung, Renten: sehr viel Wissen ist gefragt, wenn es um die Altersvorsorge geht. Und die verschiedenen Konzepte sind

nicht immer leicht zu verstehen. Wie soll man sich auf diesem speziellen Gebiet der Sozialversicherung bewegen? Woher kriegt man die korrekten Informationen? Wie funktioniert die AHV? Welche Risiken birgt das Frausein; («Risiko Frausein» lautete ja der Titel des Tages)? Auf diese Fragen hat mit grosser Klarheit **Christine Goll**, geantwortet, Altnationalrätin und Ausbildungsleiterin bei Moven-do. Es könnte kein aktuelleres Thema geben, nachdem sich Parteien und Gewerkschaften zum bundesrätlichen Reformpaket «Altersvorsorge 2020» haben vernehmen lassen. Und es könnte keinen klareren Aufruf geben: «Liebe Kolleginnen», so hob Waser an, «der

Die Zukunft sieht alles andere als rosig aus

Schon heute sind die Altersrenten der Frauen tiefer als jene der Männer. Sie erhalten nicht den gleichen Lohn für die gleiche Arbeit und müssen sich in sogenannten typischen Frauenberufen mit generell tieferen Löhnen zufriedengeben, sie arbeiten oft Teilzeit und unterbrechen die eigene Berufslaufbahn, um Familienaufgaben wahrzunehmen.

Die Lohnungleichheit der Frauen wirkt sich zum Zeitpunkt der Pensionierung erneut aus. In eindrücklichen Worten machte dies Christine Goll deutlich. Mit dem Projekt der «Altersvorsorge 2020» spart der Bundesrat auf dem Buckel der Frauen: Die Einführung des Rentenalters 65 ver-

mindert ihre Altersleistungen um jährlich 1,1 Milliarden Franken. Die Abschaffung der Rente für kinderlose Witwen führt zu einer weiteren Reduktion um 400 Millionen Franken.

Die Zukunft ist also alles andere als rosig. Gut informiert zu sein ist die wichtigste Voraussetzung, um sich für die eigenen Rechte wehren zu können.



Christine Goll

Bundesrat will das Frauenrentenalter anheben. Am 7. März 2015 müssen wir alle und noch viel mehr auf dem Bundesplatz in Bern sein, nicht nur

um Nein zu dieser Erhöhung zu sagen, sondern auch um effektive Kontrollen der Lohnungleichheit zu fordern und Sanktionen gegen jene, die immer noch

gegen das Gesetz verstossen. Lohngleichheit bedeutet auch mehr Mittel für die Sozialversicherungen.» Andrea-Ursula Leuzinger doppelte nach: «Am 7. März gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder ist man in Bern oder am Arbeiten.»

An SEV-Vizepräsidentin **Barbara Spalinger** war es, Grüsse der Gewerkschaftsführung zu überbringen und auf die politische und gewerkschaftliche Dimension des Tages hinzuweisen: «Wir sind froh, dass es einmal jährlich diese Tagung gibt, und damit Gelegenheit, auf einen Schlag derart viele Frauen zu treffen. Normalerweise wende ich mich nur an Männer, und auch ihr seid in einem männlich geprägten Umfeld tätig. Ich sehe es immer noch täglich, es gibt Frauen, die ihre Rechte nur wenig kennen. Diese Informationslücken können sich im Extremfall zu handfesten Problemen entwickeln, vorab dort, wo der Arbeitgeber seinerseits diese



Der Saal war überfüllt mit aufmerksamen und motivierten Aktivistinnen

Karikatur Michaela Maria DruX



Eine neue Interpretation der alten Abkürzung – die «Vrauen» sind auf dem Weg dorthin.

Rechte auch nicht kennt und entsprechend nicht gewährt. Deshalb haben gewerkschaftsintern die Frauen einen grossen Stellenwert, um Frauenrechte durchzusetzen und bekannt zu machen. Das Gleiche gilt für die Altersvorsorge. Nur

dem Pfad der Geschlechtergleichheit zurückzulegen – gegen die sich noch zu viele wehren. Dies zeigte sich in Bern an der Art, wie die Plakate der Kampagne gegen Gewalt verunziert wurden: das italienische «Basta» («Genug») wurde

«**Nur wenn wir gut informiert sind, können wir unsere Rechte wahrnehmen. Andere werden es nicht für uns tun.**»

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

wenn wir gut informiert sind, können wir unsere Rechte wahrnehmen. Andere werden es nicht für uns tun.»

Der Weg ist noch lang

Auf diesen eindringlichen Appell reagierten die SEV-Frauen mit einem langen Applaus. Gelächter gab es, als Spalinger daran erinnerte, dass ein Mann erster Frauenbeauftragter des SEV war. Lucie Waser ist die fünfte Gewerkschaftssekretärin, die sich mit dem Dossier Chancengleichheit befasst. Noch ist ein langer Weg auf

zum «Bastard» ergänzt und aus dem deutschen «öffentlicher Verkehr» wurde «Geschlechtsverkehr» gemacht. Auch dies ist ein Übergreif, wie Lucie Waser zu Recht ausführte, der einen wütend zurücklässt und nachdenklich macht. Mit Christine Goll ging es dann mitten ins Tagungsthema, beginnend mit einem «Dorn»: der Anhebung des Frauenrentenalters (von 64 auf 65 Jahre), wie sie die Reform von Alain Berset vorzieht. Die Antwort erfolgte im Chor: solange die Frauen die

Lohnleichheit nicht erreicht haben (das entsprechende Gesetz datiert von 1996) bleibt das Rentenalter, wo es ist. Dieses Prinzip wurde auch von SEV-Präsident **Giorgio Tuti** unterstrichen, der sich besorgt zeigte über die fehlende Solidarität mit den Frauen, die auf dem Arbeitsmarkt und im täglichen Leben viel mehr diskriminiert werden als die Männer. Es ist eine Tatsache, dass der «Zeitgeist» in der Politik und im Sozialbereich vom Konservatismus geprägt ist. Nicht zufällig erfolgte deshalb der Appell von Christine Goll: «Im Herbst nächsten Jahres finden eidgenössische Wahlen statt. Das neue Parlament wird wichtige Entscheide fällen, auch was die Zukunft der AHV betrifft. erinnert euch, wenn ihr wählen geht, an die Kräfte, die immer den gesellschaftlichen Zusammenhalt, die Frauenrechte, die Rechte aller Arbeitenden unterstützt haben.»

Françoise Gehring/pan.

KARIKATUREN



Michaela Maria DruX



Name: Michaela Maria DruX.

Besondere Kennzeichen: Karikaturistin und Kabarettistin.

Nebenwirkungen: Die SEV-Frauen biegen sich vor Lachen in den Sitzen.

Sie kommt verstoßen in den Saal und setzt sich in eine Ecke ganz hinten. Mit Bleistift, Pinsel und Aquarell zeichnet sie unauffällig. Schnell und beweglich sammelt sie Eindrücke der Tagung. Am Ende des Morgens der Ausbruch: Michaela Maria DruX schlüpft ins Kleid der Kabarettistin und springt auf die Tische, die Frauen lachen und haben Tränen in den Augen, sie lassen sich von der guten Stimmung mitreissen. Ein Erfolg!

NAMEN

Im Lauf der Bildungstagung hat **Andrea-Ursula Leuzinger** durch die statuten-gemässen Wahlen geführt, die Abschiede und neue Gesichter brachten.



Andrea-Ursula Leuzinger, gesehen und gezeichnet von Michaela Maria DruX

So setzt sich die neue Frauenkommission zusammen:

■ **Wiederwahl:** Irène Avant-hay; Stéphanie Bähler; Lea Boner; Esther Geiser; Marie-Thérèse Godel; Andrea-Ursula Leuzinger; Nani Moras; Jris Piazzoli; Giuditta Purtschert; Janine Truttman; Violette Wicky.

■ **Neu:** Lucie Waser, Gleichstellungsbeauftragte des SEV; Nadia Brunner; Petra Hegi; Branka Vukicevic; Mirjam Ensner.

■ **Demissionen:** Barbara Amsler; Madeleine Wüthrich; Susanne Held, Tanja Elra-washdy-Bättig.

INTERNATIONALE AKTION

NEIN – Keine Aggressionen im öV



21 November, 13.40 Uhr: Start der internationalen Kampagne gegen Gewalt und Aggressionen im öffentlichen Verkehr, initiiert von der ITF (International Transport Workers' Federation). Mit einem NO oder NEIN auf der Handfläche haben **Lucie Waser** und SEV-

Präsident **Giorgio Tuti** den Startschuss für die Sensibilisierungskampagne gegeben, die auch von einer Facebook-Seite unterstützt wird: Alle können ein Nein-/Non-/No-Foto einsenden. Ziel ist es, möglichst viele zum Mitmachen zu animieren.

95 Jahre SEV

«Wir müssen uns als Organisation weiter stärken und offen bleiben, um mit unseren Schwestergewerkschaften eine engere gewerkschaftliche Zusammenarbeit zur Stärkung des Service Public anzustreben und zu fördern.»

Giorgio Tuti



Auf dem direkten Weg zum 100.

Am 30. November feierte der SEV ziemlich diskret Geburtstag. Genau 95 Jahre zuvor war er in Bern als Zusammenschluss der damaligen Berufsverbände der Eisenbahner gegründet worden. Schon heute ist sicher: In fünf Jahren wird grösser gefeiert. Ein Rück- und Ausblick zu zentralen Themen des SEV.

Vor fünf Jahren hatte der SEV zum 90. Geburtstag das «Pensionskasernenloch» auf dem Bundesplatz ausgebreitet. Die Aktion richtete sich an die nationalen Parlamentarier, die über den Bundesbeitrag an die Pensionskasse SBB entscheiden mussten. Ihr Beschluss fiel positiv aus, aber das Pensionskassenthema blieb dem SEV in den darauf folgenden Jahren erhal-

ten: An der grossen Demonstration vom 21. September 2013 war der SEV erneut in Sachen Pensionskasse unterwegs. Diesmal galt es, die «Wackelrente» zu bekämpfen – auch hier war der SEV erfolgreich. Doch niemand zweifelt daran, dass auch in den kommenden fünf Jahren die Altersvorsorge eines der zentralen Themen bleiben wird. Nicht nur kommt die Initiative AHVplus zur Ab-

stimmung und Bundesrat Alain Berset's Programm «Altersvorsorge 2020» durchläuft die parlamentarische Diskussion, auch die finanzielle Stabilität der Pensionskassen wird weiterhin zur Diskussion stehen. Der SEV wird an seiner Linie festhalten müssen: Rentenkürzungen kommen nicht infrage. Das Kerngeschäft des SEV wird aber auch in den kommenden fünf Jahren die Vertragspolitik

sein. Gleich zweimal galt es in den vergangenen fünf Jahren den GAV mit SBB und SBB Cargo neu auszuhandeln. Während das Resultat 2011 mit dem neuen Lohnsystem Toco eher zwiespältig aufgenommen wurde und auch heute noch Verfahren dazu im Gang sind, gelang es dieses Jahr, ein Resultat zu erzielen, das an der SEV-Basis gut aufgenommen wurde. Mit der Erhöhung der

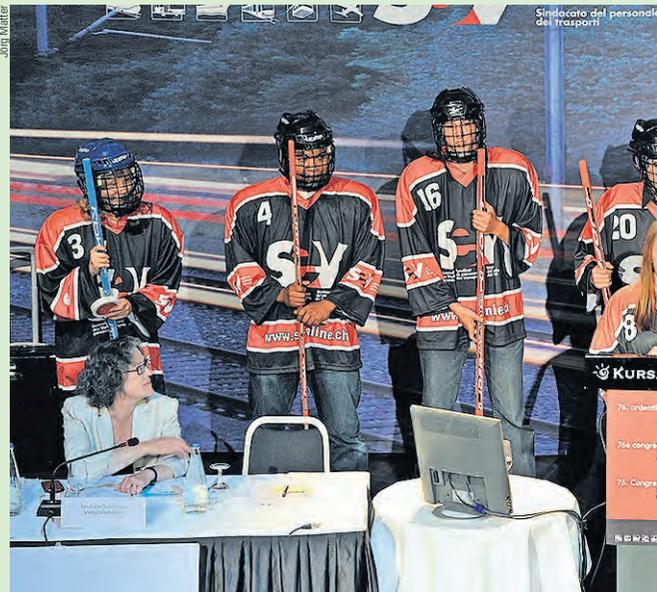
Sonntagszulagen, der Verbesserung bei den Lohnanstiegen und vor allem den Pensionierungsmodellen wurden zentrale Forderungen der Basis erfüllt. Erstmals hatte der SEV vor den Verhandlungen bei den betroffenen Mitgliedern eine professionelle Meinungsumfrage durchführen lassen, um die wesentlichen Anliegen der Mitgliedschaft zu eruieren. Das GAV-Inventar des SEV

2010: Marche mondiale



Die weltweite Bewegung «Marche mondiale des femmes» rief am 13. März 2010 zu einer nationalen Kundgebung in Bern auf. Viele folgten dem Aufruf – auch Männer und Frauen des SEV. Unter dem Motto «Her mit dem schönen Leben» forderten sie eine Ende von Armut und Gewalt.

2011: Jugendaktion am



Erstmals dauerte ein SEV-Kongress nur einen Tag. Die SEV-Jugend liess sich als Eishockeyspieler gekleidet setzen für einen Lehrlings-GAV und eine entsprechende Petition zu unterzeichnen.

Geburtstag

wächst laufend. Seit 2010 sind insbesondere der Rahmen-GAV für die Berner Bergbahnen und der GAV für Stadtbuss Chur und Engadinbus hervorzuheben. Ein wesentlicher Vertrag fehlt aber immer noch: der Rahmenvertrag für den Güterverkehr. Das soll sich in den nächsten Jahren ändern, denn praktisch gleichzeitig mit dem 100. Geburtstag des SEV wird auch die Gotthardstrecke als Flachbahn

mit Gotthard- und Ceneritunnel in Betrieb genommen. Die Auswirkungen auf den Einsatz insbesondere des Lokpersonals auf Güterzügen werden den SEV in der Zwischenzeit auf Trab halten. Die Schweizer **Verkehrspolitik** bleibt insgesamt dem öffentlichen Verkehr wohlgesinnt, was am stärksten im Ja zur Fabi-Vorlage im letzten Februar zu sehen war. Allerdings hat der

Wechsel von Moritz Leuenberger zu Doris Leuthard an der Spitze des UVEK im Herbst 2010 deutliche Folgen gezeigt: Seither sind verstärkt Liberalisierungsziele erkennbar, und die Strassenlobby erhält verstärkt Gehör. Mit ihrem persönlichen Meinungswechsel in der Frage zur zweiten Gotthardröhre hat die Bundesrätin den Weg zum entsprechenden Beschluss bereitet. Zurzeit läuft die Unterschriftensammlung fürs Referendum (siehe Interview mit Jon Pult auf Seiten 6/7). Diese Abstimmung wird zeigen, ob das Volk den Alpenschutz aufrechterhalten will.

Düster sieht es in der **Sozialpolitik** aus: Angesichts von Bevölkerungswachstum, Zuwanderung und steigendem Durchschnittsalter hat sich in diesen Jahren eine rein wirtschaftliche Sichtweise durchgesetzt, die Finanzierungsfragen höher gewichtet als das Wohl der bedürftigen Bevölkerung. Die Mindestlohninitiative wurde ebenso abgeschmettert wie ein weiterer Anlauf für eine Einheitskrankenkasse. Mit der Volksinitiative AHVplus, zu der die SEV-Mitglieder über 20 000 Unterschriften beigesteuert haben, unternehmen die Gewerkschaften einen neuen Anlauf, um die Altersvorsorge auf sichereren Boden zu stellen.

Alles wird jedoch überschattet durch die von rechts gesteuerte Dominanz der **Ausgrenzungspolitik**, die in der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative gipfelte.

Damit ist auch die Zukunft der Europapolitik ungewiss, bei welcher für den SEV nach wie vor die Eisenbahnpakete im Mittelpunkt stehen, die noch stärker den Liberalisierungsvirus in sich tragen als die Schweizer Politik.

Peter Moor

Interview mit Giorgio Tuti auf Seite 12

Drei Kampagnen

Strafbare Handlungen (Beschimpfungen, Drohungen und Tätlichkeiten) gegen das Fahrpersonal werden von Amtes wegen durch die Polizei verfolgt. (Personenbeförderungsgesetz Art. 59)



Das Unternehmen von SNC VAV und die Dienstleistungen des Verkehrspersonals des Unternehmens der UTP, der UTP et des voyageurs du personnel des transports. Informations de l'UTP de l'UTP et des voyageurs du personnel des transports.

Tout individu auteur d'agressions verbales ou physiques à l'encontre du personnel de conduite fera l'objet de poursuites judiciaires. (Art. 59 de la loi sur le transport des voyageurs)

I reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. (in base all'art. 59 della Legge sul trasporto viaggiatori)

2010: Aktion gegen Aggressionen



2011: Integrationskampagne «Ohne uns»



Verhandlungen GAV 2011: «Wir sind die Bahn!»

HÖHEPUNKTE DES SEV VON 2010 BIS 2014

Kongress

2012: BLS-Zitrone ausgepresst



es sich aber nicht nehmen, eine spektakuläre Aktion durchzuführen: bei Login ein und forderten alle Delegierten auf, den Puck aufzunehmen



«Die Zitrone ist ausgepresst», betonten die SEV-Mitglieder, die bei der BLS arbeiten. Sparübungen des Kantons Bern läuteten Strukturmassnahmen beim Unternehmen ein. Der SEV verteilte deshalb vor dem Berner Rathaus Zitronen und der Regierungsrätin Barbara Egger gleich auch noch die Zitronenpresse.

«Den SEV stark in der Gewerkschaftswelt positionieren»

Ein Rückblick ist wichtig, aber der Ausblick ist wichtiger. Giorgio Tuti bezieht Stellung.

■ **kontakt.sev:** Noch 5 Jahre bis zum 100. Geburtstag des SEV: Was ist aus heutiger Sicht die grösste Herausforderung, die der SEV zu bewältigen hat?

Giorgio Tuti: Es gibt nicht nur eine Herausforderung, es gibt mehrere. Ich möchte an dieser Stelle aber nicht zu einer Beschreibung eines Arbeitsprogrammes für die nächsten fünf Jahre ausholen. Darum in aller Kürze: Wir müssen weiter an einer starken Positionierung des SEV in der Gewerkschaftslandschaft arbeiten. Dazu gehören eine positive Mitgliederentwicklung, hohe Organisationsgrade, qualitativ hoch-

stehende Gesamtarbeitsverträge und gute individuelle und kollektive Dienstleistungen für unsere Mitglieder. Wir müssen uns als Organisation weiter stärken und damit offen bleiben, um mit unseren «öffentlichen» Schwestergewerkschaften eine engere gewerkschaftliche Zusammenarbeit zur Stärkung des Service public anzustreben und zu fördern.

■ **2019 ist auch ein spezielles Jahr für die Verkehrspolitik: Voraussichtlich wird dann die Gotthardachse durchgehend offen sein. Was bedeutet das aus gewerkschaftlicher Sicht?**

Das bedeutet sicher eine starke Verkehrszunahme und hoffentlich auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die

Schiene. Gewerkschaftlich wird es vor allem darum gehen, enge Sicherheitskontrollen in den Bereichen Technik und Personaleinsatz durchzusetzen und klare Regeln im Zusammenhang mit den Lohn- und Anstellungsbedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr anzuwenden, um Lohn- und Sozialdumping zu verhindern.

■ **Wenig rosig sieht es bei der Sozialpolitik aus: «Altersvorsorge 2020» heisst das Projekt, das Bundesrat Berset dem Parlament vorlegt. Blüht den Gewerkschaften eine Abwehrschlacht?**

Den Berset-Ansatz, die erste und zweite Säule zusammen zu betrachten und entsprechende Vorschläge zu unterbreiten, finde ich richtig. Die-

ses Paket beinhaltet allerdings auch Punkte, mit denen die Gewerkschaften grösste Mühe haben. Insofern werden wir sicher alles daran setzen, diese Punkte zu korrigieren. Andererseits haben wir ein Initiativprojekt am Laufen, für das der SEV alleine mehr als 20 000 Unterschriften beige-steuert hat, für das wir uns auch entsprechend einsetzen werden – AHVplus! Es geht dabei darum, die AHV-Renten mit einem Zuschlag von 10% zu erhöhen, d.h. 200 Franken im Monat für Alleinstehende und 350 Franken für Ehepaare. Die AHV-Renten sind seit Mitte der 70er-Jahre nicht mehr real angehoben worden; jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, dies zu tun, denn eine Erhöhung der AHV-Renten ist bitter nötig.

■ **2019 ist dann also das Jubiläum: Hast du dir schon Gedanken gemacht, wie der SEV dieses Jubiläum begehen wird?**

(lacht) Nein, nicht wirklich. Wir sind mit der Aktualität mehr als nur beschäftigt und fünf Jahre sind eine lange Zeit. Aber eine Vorstellung davon habe ich natürlich: Es soll ein Jubiläum sein, das sich nicht nur rund um die Vergangenheit dreht, sondern vielmehr auf die Zukunft ausgerichtet ist. Es soll vorwärts gehen, und das ist auch richtig so. Vorwärts mit unseren Mitgliedern. Deshalb soll es vor allem auch ein Jubiläum geben, an dem die Mitglieder im Zentrum stehen. Wir werden uns sicher etwas Spannendes einfallen lassen.

Fragen: pmo

HÖHEPUNKTE DES SEV VON 2010 BIS 2014

2013: Wackelrente nein



**EIN zur Wackelrente
NON aux rentes volatiles**

«Nein zur Wackelrente» war das Motto des SEV an der grossen Kundgebung im September 2013. Kurz zuvor hatte die Spitze der Pensionskasse SBB angekündigt, sie wolle ein Modell mit variablen Renten einführen. Dank dem Druck des SEV ist diese Idee inzwischen wieder fallengelassen worden.

2014: Fabi ja



Einmal mehr hat das Schweizer Volk ein deutliches Zeichen für den öffentlichen Verkehr gesetzt. Mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur wurde eine nachhaltige Bahnentwicklung gesichert. Am Ausgangspunkt dieser Vorlage stand die öV-Initiative von VCS, SEV, SP und Grünen.

Abwechslungsreiche VPT-Tagung Zentralschweiz bei der Sektion VPT Vierwaldstättersee

Bahn, Bus und Schiff vereint

Fotos: Peter Moor



Gespannt folgen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dem Streitgespräch zum Ausbau des Gotthard-Strassentunnels.

Früher nannte sich der Anlass «Privatbahner-tagung»; mit der Schiff-fahrtssektion als Gast-geberin zeigt sich, wie falsch dies ist.

Tatsächlich machten auch in Luzern die Mitglieder aus den Sektionen der «Privatbahnen» den grössten Teil der Besucher aus. Doch die Vielfalt des VPT zeigt sich daran, dass ein Busfahrer Zentralpräsident ist und die Schifffahrer vom Vierwaldstättersee Gastgeber der Tagung waren. Deren Präsident Kurt Hunziker erinnerte daran, dass sich bereits 1898 Mitarbeiter der Dampfschiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee zusammenschlossen, um gemeinsam gegen schlechte Arbeitsbedingungen einzustehen. «Das brauchte viel Mut; zum Glück ist heute die Sozialpartnerschaft etwas einfacher», hielt er fest. Trotz fehlendem Firmenarbeitsvertrag klappte es recht gut zwischen dem SEV und der Schifffahrtsgesellschaft.

KTU als Bindeglied

VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro erinnerte in seiner Grussbotschaft daran, dass der Service public nicht nur aus Post und SBB bestehe, sondern eben auch aus den KTU, die die Zentren und die Randregionen miteinander verbinden. «Wir tragen zum nationalen Zusammenhalt bei», betonte er.

Nach SEV-Präsident Giorgio Tuti, der die gewerkschaftlichen, verkehrs- und sozialpolitischen Herausforderungen in Erinnerung rief, war die Zeit gekommen für den Hauptpunkt der Tagung: das Streitgespräch zwischen dem Freiburger Ständerat Christian Levrat, Präsident der SP Schweiz, und dem Luzerner SVP-Nationalrat und Unternehmer Felix Müri über die zweite Gotthard-Strassenröhre.

Müri strich in seinen Voten den wirtschaftlichen Nutzen der zweiten Röhre heraus: Nur so sei es möglich, den bestehenden Tunnel zu sanieren, ohne die Strasse für längere Zeit komplett zu sperren. Weiter betonte er den Sicherheitsgewinn, wenn danach richtungsgetreut durch den Gotthard gefahren werde; einen je zwei-



Sektionspräsident Kurt Hunziker begrüsst Kollegen und Gäste.

spurigen Betrieb werde er aber ebenso bekämpfen, wie dies die Gegner des Ausbaus ankündigen.

Levrat seinerseits nannte genau diese Verdoppelung der Strassenkapazität als verlogenes Element der Vorlage, da niemand ernsthaft glauben könne, man werde beim einspurigen Betrieb bleiben. Zudem warnte er davor, dass die

drei Milliarden Franken an Orten fehlen werden, wo dringender Engpässe zu beseitigen wären.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mussten sich das Essen mit einem kurzen Fussmarsch verdienen: Dieses wurde auf dem Motorschiff «Europa» serviert, während einer Rundfahrt über den nebelverhangenen See. **Peter Moor**

Kreuzfahrtgefühl in der Zentralschweiz

Mit grosser Vorfreude und sichtlichem Stolz präsentierte Martin Wicki, Leiter Schifffahrt der SGV, eine Animation des Schiffs, das zurzeit in der Werft in Luzern gebaut wird. Mit einer drehbaren Lounge und einer Fussbadzone auf Deck sind Vergnügungen dabei, die von Kreuzfahrtschiffen bekannt sind.

Wicki, selbst seit 35 Jahren SEV-Mitglied, stellte zudem das Unternehmen vor, das praktisch vollständig eigenwirtschaftlich arbeitet. Seine Tochter Tavolago ist inzwischen gar der grösste Gastronomiebetrieb der Zentralschweiz. **pmo**



Die Crews der SGV und von Tavolago kümmern sich um den guten Kurs und das leibliche Wohl.

■ TS Zentralausschuss

Projekt JURA – Stand Umsetzung

Die Optimierungsmassnahmen der mit JURA eingeführten neuen Prozesse laufen kontinuierlich weiter. Trotz diversen personellen Veränderungen bei I-ESP im Bereich des Instandhaltungs-Managements konnte der Einfluss auf die Fahrzeugverfügbarkeit auf einem Minimum gehalten werden. Dies dank dem grossen Engagement aller Beteiligten. Auch während den Spitzenzeiten mit hoher Bautätigkeit im Sommer hat sich die neue Organisation bewährt.

Der Go-Live in der Region Ost erfolgte planmässig am 1. September 2014. Die ersten Wochen verliefen positiv. Wie beim Go-Live in der Region Mitte/West im Januar 2014 sind sich Operating und Infrastruktur bewusst, dass es in den ersten Monaten gegenseitiges Verständnis braucht, sollte nicht alles auf Anhieb zu 100 Prozent funktionieren.

Teilprojekt Personal JURA

Region Mitte/West: Für die Aufstockung der Mobilien-Equipen Biel sind die Ausschreibungen erfolgt. Die Grundausbildung der Leichten Instandhaltung Biel und Lonay ist abgeschlossen. Die Spezialisierungen und der Know-how-Transfer werden weiter verfolgt.

Region Ost: Die Personalrekrutierung in Zürich ist erfolgreich abgeschlossen. Die Ausbildung der Mitarbeitenden am Standort Zürich läuft mit Unterstützung des Industriewerks Biel parallel zum Tagesgeschäft.

Region Tessin: Die Aufbauorganisation der Region Tessin ist noch offen. Diese Aufbauorganisation steht in direkter Abhängigkeit von der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und der Organisation des Einsatz- und Interventionszentrum GBT.

Betroffene Mitarbeitende SBB Cargo

Infolge der Übernahme der Instandhaltung der 2500 Infrastrukturfahrzeuge durch das Industriewerk Biel waren bei SBB Cargo 45 Mitarbeitende von einer Stellenaufhebung betroffen. Die Projektleitung setzt alles daran, damit für alle eine neue Beschäftigung gefunden wird. Bis heute ist eine Person ins AMC übergetreten. Mit dem Projekt JURA werden 30 neue Stellen bei P-ZZI geschaffen und der Standort IW Biel weiter gestärkt.

Die nächste ZA-Sitzung findet am 5. Dezember statt.

Medienstelle SEV-TS

■ VPT Sihltal

Tiefere PK-Lohnabzüge für Jüngere

Hauptthema an der Herbstversammlung vom 12. November waren die Resultate aus den Personalgesprächen. Diese fanden gleich am Nachmittag statt. Ab 2015 geniesst jeder Mitarbeitende der SZU zwei zusätzliche Ferientage und profitiert von einer neuen Aufteilung der Pensionskassenbeträge. Alle Mitarbeitenden bezahlen neu 40 Prozent, die SZU 60 Prozent der Beiträge. Diese neue Regelung kommt vor allem den jüngeren Mitarbeitenden zugute und bedeutet tiefere Lohnabzüge (siehe Bericht zur SZU in *kontakt.sev* Nr. 22 vom 20. November). Wie dort zu lesen war, werden leider aufgrund eines Verwaltungsratsbeschlusses die Verhandlungen über einen Firmenarbeitsvertrag für das SZU-Personal nicht wieder aufgenommen. Über diesen Entscheid ist der VPT Sihltal sehr enttäuscht. Das weitere Vorgehen wird im Vorstand besprochen. Über die Transparenz im Lohnsystem wurde ebenfalls verhandelt. In Zukunft erhält unsere Personalvertreterin Einblick ins Lohnsystem.

Anlässlich der Versammlung wurde der drei verstorbenen Mitglieder Olga Roth, Werner Liechti und Hans Waldburger



«Wabu», der Schriftsteller.

gedacht. Hans Waldburger war unter den Eisenbahnern bekannt und geschätzt. Zahlreich erschienene Eisenbahnfachbücher und sehr gute Fotos waren sein Markenzeichen. Hans war ein guter Kollege und lieber Freund. Seine herzliche Ironie und Fröhlichkeit wurden geschätzt. Er verkörperte die Idee des Service public. «Wabu» war so etwas wie die Seele der Sihltal-, Uetliberg-Bahn und der Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg.

Zum Schluss wurde im Clubhaus des Dampf-Modellbahnclubs DMC ein Spaghettessen mit Dessert offeriert. Herzlichen Dank dem Team vom Norbert Toldo.

Daniel Wollenmann

■ PV Zürich

Pensionierte besichtigen Feuerwehr

Am 12. November besichtigten die Pensionierten des PV Zürichs die Berufsfeuerwehr der Stadt Zürich. Nach einem Grossbrand 1921 mit Schwerverletzten und Toten wurde durch die Stadtbehörden am 1. März 1922 eine ständig bemante Brandwache mit einem Leiter und zehn Mann bei der Uraniabrücke geschaffen. Das heutige Gebäude an der Manessestrasse gibt es seit 1937. Die Berufsfeuerwehr (Bfw) Nord/Flughafen und die freiwillige Milizfeuerwehr Kp 12 sind für den Flughafen und den Nordteil von Zürich zuständig, die Bfw Süd/Manesse und die übrigen freiwilligen Milizeinheiten für den restlichen Teil der Stadt Zürich. Alle Feuerwehreinheiten sind zusammengefasst mit Sanität und Zivilschutz in der Dienstabteilung Schutz und Rettung der Stadt

Zürich. Bei Grossereignissen werden alle Einheiten im ganzen Gebiet der Stadt Zürich zum Schadensplatz aufgeboden, wobei noch Rettungskräfte im Flughafen für einen Notfall zur Stelle sein müssen. Die Feuerwehr Zürich löscht Brände, rettet Menschen und Tiere, behebt Öl- und Chemieunfälle, bewältigt Flugzeugereignisse und unterstützt die Rettungskräfte anderer Gemeinden. Die Alarmzentrale der Notrufnummern 118 und 144 befindet sich im ehemaligen Gebäude der Skyguide. Was viele Bewohner von Zürich nicht wissen: die Bfw fängt auch verirrte Bienenschwärme ein.

Dank Vizepräsident Hannes Lattmann durften am 12. und 15. November je eine Gruppe die Bfw Manesse besichtigen. Wir hatten sogar einen «Jungpensionierten» (zehn Jahre) dabei. Zuerst konnten wir einen Film anschauen. Nachher führte Herr Antonelli durchs Feuerwehrmuseum, das auf zirka 500 qm eine der grössten und umfangreichsten Feuerwehrsammlungen Europas hat. Auch die grosse Fahrzeughalle mit den verschiedenen Feuerwehrautos wurde besichtigt. Die dreistündige Besichtigung war für alle ein interessanter und unterhaltsamer Nachmittag. Fritz Abt

■ VPT RhB, Pensionierte

Bähnler geniessen Postautonostalgie

Am 13. November begrüsst Obmann Felix Murk 51 Mitglieder zur Generalversammlung, die mit den ordentlichen Traktanden eröffnet wurde. Der Vorstand wurde mit Applaus für ein weiteres Jahr wiedergewählt: Obmann Felix Murk, Kassier Rolf Dietenheim, Aktuar Max Schmitz, Beisitzer/in Georg Demont und Anna Schmid sowie Beisitzer und Revisor Calvin Bäder. Im vergangenen Vereinsjahr sind 13 Mitglieder verstorben, zu deren Ehren die Versammlung eine Schweigeminute einlegte.

Im kurz verfassten Jahresbericht streifte der Obmann das verflossene Jahr mit der Branchentagung Pensionierte, die wiederum grossen Anklang fand, und der Sommerreise in die Tamina-Schlucht. Die Herbstwanderung fiel aus wegen des Jubiläumsanlasses «125 Jahre RhB» am 22. Oktober, zu dem sich 400 ehemalige RhBler in Pontresina trafen. Die RhB-Musik empfing die grosse Schar Pensionierter mit flotter Marschmusik. Zu Fuss oder per Bus ging's zum Hotel zum Mittagessen. Aufmerksam verfolgten die ehemaligen RhBler die verschiedenen Ansprachen.

Das Traktandum Ehrungen war auch dieses Jahr von vielen SEV-Diplomen geprägt: 70 Jahre 1, 60 Jahre 9 Mitglie-

der, 50 Jahre 11 Mitglieder, 40 Jahre 5 Mitglieder. Herzliche Gratulation.

SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer erklärte, wie schwierig es heute sei, mit der RhB zu verhandeln, wenn man etwas Grosses erreichen wolle (z. B. Lohnverhandlungen). Für die Pensionierten war auch der FVP-GA-Aufschlag ein Thema, das Peter Peyer erläuterte. Aus der Versammlung wurde ein Votum aufgeworfen: Gemeinschaft Strecke SBB/RhB Landquart–Chur, das er aufnahm und weiter verfolgen wird. Nach reger Diskussion schloss der Obmann die Versammlung mit dem Hinweis auf die GV 2015 am 12. November in Thusis.

Im gemütlichen Teil sahen die Versammelten eine Diashow des pensionierten PTT-Chauffeurs Christian Patt. Er zeigte die Anfänge der Postautolinie Thusis–Viamala–Zillis–Andeer und die alte PTT-Garage sowie die Anfänge der Lastwagenzeit. Danke Christian Patt für diese schönen Erinnerungen. Zum Abschluss des gemütlichen Nachmittags der Pensionierten gab es noch eine sensationelle Hirschwurst als Imbiss, gesponsert aus der Vereinskasse. Übrigens offerierte Peter Peyer auf Kosten des SEV eine Runde an Getränken – danke.

Felix Murk



Ein Blick ins Feuerwehrmuseum.

■ LPV Zentralausschuss

Signal- und andere Lokführerstörfälle

Der Zentralausschuss (ZA) traf sich am 4. November zur Sitzung.

Der LPV gehört neu der «Locomotive Driver Advisory Group» an, einer Untergruppe der «European Transport Workers' Federation» (ETF). Im Oktober fand ein Treffen statt, an dem Zentralpräsident Hans-Ruedi Schürch den LPV vertrat. Am 29. Oktober wurde die freie Sektion LPV gegründet. Diese ist für Mitglieder von EVUs gedacht, die nicht automatisch einer anderen LPV-Sektion angehören (Crossrail, WidmerRail, Rail-Care). In Erstfeld wird ein Depot von SBB Personenverkehr aufgebaut. Viele Bewerbungen sind eingegangen, fast alle konnten berücksichtigt werden.

Für Sozialpartner-Sitzungen werden die Zeitgutschriften nach wie vor nicht gleich gehandhabt. Hier besteht von Seiten der Firma Nachholbedarf. Der Personalunterbestand wird langsam problematisch, auch hier sollte etwas unternommen werden.

Am 31. Oktober traf sich die VG (Caros), um sich auf das Treffen am 3. Dezember mit SBB Cargo vorzubereiten. Es wurden interessante und konstruktive Diskussionen geführt. Die Rahmenbedingungen wurden mit den Sozialpartnern und der Peko ausgearbeitet und werden mit SBB Cargo besprochen. Weitere Infos an der nächsten Ressortversammlung im Dezember.

Im Januar 2015 erhalten die Lokführer bei SBB Cargo das App «Lea», analog den Kollegen im Personenverkehr, auf ihr iPad. Das alte «Lea-Gerät» dient somit nur noch als Rückfallebene. Zusätzlich werden im Verlauf des nächsten

Jahres 7-Zoll-Phablets abgegeben (grosse internetfähige Mobiltelefone). Diese Geräte können ebenfalls mit dem App «Lea» ausgerüstet werden.

Im Oktober informierte SBB Cargo über die Zukunft des Depots Goldau bis über 2019 hinaus. Die Kollegen waren über die viel zu kurzfristigen Informationen erstaunt. Eine vorgängige Information an die Sozialpartner wurde auch nicht für nötig befunden. Ressortleiter Urs Kieliger teilte den Verantwortlichen bei SBB Cargo mit, dass sie in der Tat von vergangenen kurzfristigen und wichtigen Informationen in der Zentralschweiz nichts gelernt haben und deshalb die Führung beim Lokpersonal SBB Cargo ein weiteres Mal hinterfragt werde.

Bei der RhB wurde in einer FAV-Arbeitsgruppe zum Thema BAR verhandelt, das Resultat wird an der nächsten FAV-Verhandlungsrunde behandelt. Leider gibt es immer wieder Kündigungen beim Lokpersonal. Meistens suchen Betroffene bei einer anderen Bahn nach einer neuen Herausforderung. Die Lohnpolitik spielt sicherlich auch mit. Signalfälle sind im Moment das Hauptthema. Ob Signalfälle in einem Zusammenhang mit der Personalfriedenheit stehen, lässt sich diskutieren. Dies sind auch Erkenntnisse aus dem Weiterbildungskurs im Brenscino.

Die Schwerpunkte im 2015: Die Gruppe U30 und die freie Sektion LPV weiter zu fördern. Selbstverständlich werden auch alle anderen Probleme und Herausforderungen angenommen und voller Elan bearbeitet.

Marcel Maurer

■ SVSE Badminton

«Vollgas» am Trainingsweekend

Am ersten Novemberwochenende begrüßte Mathias Aegler in Morschach rund 30 Badmintonbegeisterte und versorgte sie sogleich mit ersten Infos. In der Pause bis zum Mittagessen hatten sich fast alle ein



Zeit fürs Fachsimpeln und für viel Spass hatten die Teilnehmenden im Trainingslager in Morschach.

erstes Bild von der Halle und der Badelandschaft gemacht. Nach dem Essen startete Trainer Werner Ritschard mit einem gemeinsamen Einlaufen. Das spezielle Vorwärts-, Rückwärts- und Seitwärtslaufen brachte bereits erste Lacher in die Halle. Danach wurden auf acht Feldern die Shuttles in die Luft befördert. In zwei Gruppen auf je vier Feldern wurden die Teilnehmenden in eine stärkere und eine schwächere Gruppe aufgeteilt. Rasch zeigte sich, dass die stärkere Gruppe sehr selbstständig die vorgezeichneten Übungen des Trainers umsetzte. So kümmerte sich dieser etwas mehr um die zweite Gruppe. Gegen Ende der ersten Trainingseinheit wurden natürlich auch die ersten Spiele um Punkte ausgetragen. Nach den intensiven Übungen und mit dem Ziel, nach dem Training ins Wasser zu springen, gaben nochmals alle Teilnehmer Vollgas und kämpften um jeden Punkt. Anschliessend waren fast alle im Wasser beim Sprudeln, Rutschen oder Relaxen in der Sauna anzutreffen. Auf's Nachtesen hin stiessen auch noch Caro Frydig-Sommer und Björn Abbühl zu uns.

Am Spaghettibuffet musste abgeschätzt werden, wieviel Pasta vor der Abendtrainingseinheit verträglich ist. Später waren alle wieder in der Halle anzutreffen, wo sie in den gleichen Gruppen wie am Nachmittag trainierten. Es herrschte immer eine tolle und aufgestellte Stimmung auf den Feldern. Alle gaben ihr Bestes und versuchten die Trainervorgaben umzusetzen. Dann war es Zeit für den gemütlichen Teil. Da alle Bowlingbahnen besetzt waren sass man gemütlich zusammen und lachte über Vergangenes. Auch das ist schön am Trainingslager, eine bunt zusammengewürfelte Schar, die neben dem Feld das Gemütliche zu pflegen versteht. Leider war Mathias von der Menge der Anmeldungen etwas überrascht worden, sodass für Sonntagmorgen nur vier Felder zum freien Spielen reserviert und auch immer besetzt waren. Wer nicht in der Halle anzutreffen war, genoss ein Bad mit herrlicher Aussicht. Letzter Programmpunkt war das gemeinsame Mittagessen, bevor die Badmintonfans müde, aber zufrieden heimreisten.

Martin Balz

■ ZPV Säntis–Bodensee

Projekte Zugbegleitung 2016: Hohe Kosten – geringer Nutzen

Am 13. November konnte Präsident Urs Wenger 13 Mitglieder, ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und SEV-Gewerkschaftssekretär Felix Birchler zur Herbstversammlung begrüßen.

Erfreulich sind zwei Neueintritte in die Sektion, leider mussten auch zwei Austritte zur Kenntnis genommen werden. Andreas Menet informierte über die Projekte der Zugbegleitung 2016. Die Kosten für diese Projekte sind sehr hoch und der Nutzen sehr überschaubar. Das Projekt mit Elvetino in Interlaken wurde bereits wieder auf Eis gelegt. Das Briefing/Debriefing wird in den Teams schon länger gemacht. Heftig diskutiert wurde über Sinn und Unsinn solcher Projekte.

Es wäre vielleicht einmal förderlich, die Leute arbeiten zu lassen, statt immer wieder mit fragwürdigen «Neuerungen» zu kommen. Auch nicht förderlich für die Kunden- und Personalfriedenheit sind die Sparmassnahmen, bei der mehr ZK-Leistungen gefahren werden müssen. Interessant waren die Ausführungen über die neuen Pensionierungsmodelle der SBB.

Ein Dankeschön geht an unsere Chefs für das Organisieren des gelungenen Teamanlasses im Schnuggebock in Teufen.

An der nächsten HV ist ein Tessiner Anlass geplant, zu dem auch die Pensionierten und Partner/innen eingeladen sind.

Jürg Zindel

■ PV Luzern

Schlusswanderung mit Ehrung verdienter Veteranen

Scharenweise flatterten die Wandervögel Mitte November heran zum Bummel von Sarnen nach Sachseln. Am Ziel



Das Leiterteam: Seppi Merz, Ernst Lieb, Werner Brunner, Fritz Schürmann, Emil Knöpfel (stehend v. l.) und Ferdinand Jutzi (kniend). Es fehlt Ulrich Fehrer.

zählte die Gruppe mit den zugereisten Sympathisanten rund 70 Personen. Mit einer Diaprsentation im Restaurant Bahnhof wurde Rückschau auf die Wanderungen und Anlässe dieses Jahres gehalten. Wanderleiter Ferdinand Jutzi würdigte das langjährige Mitwirken von Emil Knöpfel und Fritz Schürmann im Leitungsteam. Beide Kollegen waren vor allem als «Hoffotografen» ein Begriff und möchten in Zukunft etwas kürzer treten. Unter kräftigem Applaus durften sie ein Präsent und eine Urkunde entgegennehmen. Dankesworte gingen auch an alle weiteren Mitwirkenden im Wanderleiterteam (siehe Foto).

Otto Fuchs

■ LPV Bern

Grosses Interesse am neuen GAV

Zur Herbstversammlung am 20. Oktober in Bern durfte Präsident Alfred Bigler LPV-Zentralpräsident (ZP) Hans-Ruedi Schürch begrüßen, der den neuen GAV 2015 vorstellte. Im Vordergrund des Referats standen die Themen Zeitmanagement und Pensionierungsmodelle. Das Interesse der Versammelten war gross. Erfreuliche Ergebnisse sind die Entwicklungen beim Lohn und bei den Garantien. Movendo bietet Kurse an, die dem Personal die einzelnen Themen des GAV näher erläutern.

Der Präsident vermeldete die Pensionierung der Kollegen René Liechti, Marcel Suter und Peter Wüthrich. SBB und Gewerkschaft sind daran interessiert, dass viele Kolleg/innen an der Personalmfrage teilnehmen. Es bleibt abzuwarten, wie das Ergebnis ausfällt. In der Woche 29 hat die Abgabe des neuen Mobiltelefons Samsung S4 begonnen. Diverse Funktionen wurden optimiert. Ein weiteres Thema war die Revision des AZG im Parlament. Die Streichung des Zeitzuschlags für auswärtige Pausen darf nicht einfach so hingegenommen werden. Der SEV ist dazu aufgerufen, dafür eine Gegenleistung zu fordern. Der Abwärtstrend der Mitgliederzahl konnte etwas aufgehalten werden. Am 18. September feierten in Luzern 140 Personen das 125-Jahr-Jubi-

läum des LPV. Die Gastlichkeit wurde gepflegt und einige Redner referierten über verschiedene Themen.

Der Präsident erläuterte stichwortartig die an der Ressortversammlung vom 10. September behandelten Themen. In Erstfeld wird es wieder ein Depot SBB P geben. Die Zusammenarbeit von Peko und LPV wird weitergeführt. Die Mitgliederzahl ist im LPV unter 2300 Personen gefallen. In einem LPV-Info wurde auf ein neues ETCS-Signal hingewiesen, das jedoch seitens des LPV-SEV als untauglich empfunden wird. An zwei Filialleitersitzungen wurde diskutiert, ob im Standort Interlaken-Ost die Aufenthaltslokale von Lok- und Zugpersonal gemeinsam genutzt werden sollten. Ab Fahrplanwechsel 2015 werden Bern und Biel nach St. Gallen fahren. Die Instruktion auf dem neuen RABe 511 erfolgt in Etappen. Das neue Konzept für die periodischen Prüfungen war auf allen Ebenen erfolgreich. Der Präsident orientierte, dass betreffend die Ressourcenplanung Lausanne die Besetzungszeit in der Nacht oder bei Störungen kurzfristig an Zürich übergeben kann. Peter Merz informierte betreffend die APK, dass es ab Fahrplanwechsel 2014 zwei Touren mehr geben wird. Der Aushang der Touren erfolgte am 24. Oktober.

Karin Bigler

Werbeaktion 2014



Ziel = 600 Neumitglieder

VPT belohnt werbefreudige Sektionen!

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

Und nun viel Spass beim Werben!

Ueli Müller, Vizepräsident VPT

■ LPV Mittelland

Wissenswertes über die Aufgaben der Transportpolizei

Präsident Urs Frank begrüßte alle Teilnehmenden, SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni und Markus Etter von der Transportpolizei Olten zur Sektionsversammlung vom 19. November.

Jürg Hurni informierte über den neuen GAV SBB. Verbesserungen gibts z. B. für Temporärmitarbeitende, die länger als vier Jahre bei der SBB tätig sind. Sie erhalten neu ein Angebot für eine Festanstellung. Die Sonntagszulage wird vereinheitlicht. Auf 1. Januar 2017 wird sie auf 16 Franken erhöht. Die Tunnel- und Erschwerniszulage wird doch weitergeführt. Bei der Arbeitszeit wurden die Grenzwerte neu festgelegt und werden während des Jahres kontrolliert. Bei unverschuldeten Minusstunden Ende Jahr gilt der Annahmeverzug und das Zeitkonto wird auf null gestellt. Der Vaterchaftsurlaub beträgt neu zehn Tage. Vier neue Pensionierungsmodelle wurden ausgearbeitet. Für das Lokpersonal kommen die Modelle «Piora» und «Flexa» infrage, auch kombiniert denkbar. Vom Modell Piora können 11 000 Mitarbeitende profitieren (weitere Infos siehe kontakt.sev Nr. 18 vom 25. September 2014). Rolf Braun merkte an, dass der Kaufkraftverlust in den letzten 15 Jahren real zirka 7 Prozent beträgt. Der VSLF stellt den SEV immer als Bremser dar, weil er solidarisch für alle Personalkategorien eine Lohnerhöhung fordern muss. «Diese Feststellung ist im SEV angekommen», sagte Jürg Hurni. Vor der Sektionsversammlung sei er kontaktiert worden wegen den neuen Vereinbarungen für «Zeit statt Geld». Das K 145 sei noch in der alten Version

im Intranet aufgeschaltet. Er empfiehlt, die Vereinbarung nicht zu unterschreiben, bis die neue K 145 verfügbar ist. Markus Etter stellte die Aufgaben der Transportpolizei vor. Die gesetzliche Grundlage basierte auf einem Gesetz von 1878. Die Geschichte der Bahnpolizei startete im Jahr 1979 als Überwachungsgruppe gegen Taschendiebe in den Nachtzügen. 1993 wurde der Sicherheitsdienst im ZVV-Gebiet gestartet. In diesem Jahr wurden 256 Raubüberfälle auf dem ganzen SBB-Gebiet verzeichnet. Am 1. Januar 2011 wurde die heutige Transportpolizei gegründet. Als äusseres Merkmal hat man sich auf ein zitronengelbes Gilet geeinigt. Die Einsatzzentrale für die ganze Schweiz ist in Olten. Die Truppe besteht aus 281 Mitarbeitenden, wovon 184 an der Front arbeiten. Die Vertragspartner sind SBB Regionalverkehr, RBS, TILO, SOB, TPG und die Zentralbahn. Schweizweit werden 280 Anlässe durchgeführt, an welchen die Transportpolizei präsent ist. Im 2013 wurden u. a. 165 187 Anrufe an die Einsatzzentrale getätigt, 41 416 Personenkontrollen durchgeführt und 15 282 Wegweisungen ohne Anzeige vorgenommen. Eine spezielle Einsatztruppe ist «Genesis», die zivil unterwegs ist u. a. für Taschendiebstahl, VIP-Begleitung und Konzernanlässe. Beim Verschiedenen wurde ein Unterschriftenbogen herumgereicht gegen die Einstellung der Bahnlinie Gännsbrunn-Oberdorf. Die Anträge an die Delegiertenversammlung 2015 müssen dem Präsidenten bis 25. Januar eingereicht werden.

René Peter



AUF ZUR PRÄMIENJAGD

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



via sev

Gemeinschaftsversammlung des RhB-Lokpersonals
LPV Engadina-Bernina und LPV Landquart

15. Dezember 2014, 14.30 bis zirka 17.30 Uhr, Hotel Kurhaus in Bergün (ab 12.30 Uhr gemeinsames Mittagessen)

Gäste: Stefan Engler, Verwaltungsratspräsident, und Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV. Peter Peyer informiert aus der GL SEV RhB, zu den FAV- und Lohnverhandlungen, zum Schiedsgericht, zu den laufenden sowie abgehaltenen Geschäften im LPV und von der Peko. Da nicht alle Frei-Gesuche berücksichtigt werden konnten, sprecht euch untereinander ab. Nicht gewerkschaftlich organisierte Kolleg/innen sind gerne bereit zu tauschen, respektive zu arbeiten. Auch verspätetes Erscheinen lohnt sich. Weitere Infos und die Einladung mit Traktandenliste siehe Website, lpv-sev.ch/die-sektionen/rhb/news. Anmeldung bis 7. Dezember auf der Anmeldeliste im Depot. Spätere Anmeldung nur per E-Mail an Patrick Cavelti, p.cavelti@rhb.ch.

LPV RhB

■ Unterverband ZPV

Gut besuchte und themenreiche Regionalversammlung Ost in Romanshorn

Pünktlich begrüsst Jürg Aeberhard, Präsident der ZPV-Sektion Romanshorn, die Mitglieder und Gäste zur ZPV-Regionalversammlung Ost in Romanshorn.

Stadtpräsident David H. Bon überreichte einen warmen Gruss der Gemeinde Romanshorn. Nachdem sich sein Kindheitstraum Lokführer nicht erfüllt habe, sei er als Stadtpräsident von Romanshorn an seine Kindheitsträume erinnert worden. In der «Bähnler-Hochburg» führe an der Bahn kein Weg vorbei. Der Romanshorer Stadtpräsident schätzt die positive Zusammenarbeit mit der SBB. Natürlich ist er sich der Wichtigkeit der Gewerkschaft trotz seiner liberalen Prägung bewusst. Durch die Gewerkschaft ist die Zusammenarbeit mit einem zuverlässigen Partner sichergestellt.

Als zweiter Referent kam unser Regionalleiter Hans Lenzlinger zu Wort. Er verwies auf die Konzessionen der verschiedenen Linien, die auf 2017 neu ausgeschrieben werden. Neben einigen regionalen Projekten betonte er speziell die ausgezeichnete Qualität der Arbeit, die das Zugpersonal erbringt. Mit 81,5 % erzielten wir ein sehr gutes Resultat. Nicht die Erhöhung auf noch bessere Werte steht im Fokus, sondern die Eingrenzung der Streuwerte. Die Betonung liegt auf der Verbesserung der vereinzelt tiefen Werte. Hans Lenzlinger bedankte sich beim Zugpersonal für die gute Arbeit.

Der ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet präsentierte aktuelle Themen seiner Arbeit. Viel Zeit wende die SBB für die Verbesserung der Zusammenarbeit von Zugpersonal und Elvetino

auf. An der praktischen Umsetzung dieses Projektes wird stark gezweifelt. Ein grosses Thema sind die Sparmassnahmen, die diesen Herbst umgesetzt werden sollen. Einige CFP empfinden die Umsetzung als unsensibel. Die Erfahrungen sind dementsprechend von Depot zu Depot unterschiedlich. Die Wichtigkeit des Themas sowie die Unzufriedenheit darüber kam auch bei den anschliessenden Fragen klar zum Ausdruck. So wird z.B. die Überzeit abgebaut, die Minuszeit aber nicht aufgebaut.

Von der Arbeit in der Personalkommission informierte deren Präsident Thomas Walther. Die Teilzeitbeschäftigung war ein grosses Thema. Von den 1800 Angestellten im Fernverkehr sind rund 400 Personen teilzeitbeschäftigt. Die Mehrheit davon arbeitet in einer 80- bis

90%-Anstellung. Einiges konnte in diesem Bereich verbessert werden. So wurde zum Beispiel der Mindestbeschäftigungsgrad von 50 auf 20 Prozent reduziert. Weiterhin ungeklärt sind die zu leistenden Wochenenden, die in der Regel nicht dem effektiven Anstellungsgrad entsprechen. Ein heiss diskutiertes Thema waren die unangemeldeten Alkoholkontrollen. Viele Fragen standen im Raum bezüglich der Grenzwerte. Die Mitglieder wollten wissen, wie es mit alkoholhaltigen Medikamenten stehe sowie was nach einem positiven Test passiere und ob man den Test verweigern könne, wenn wegen des Tests die Pausenregelung (BAR) nicht eingehalten werden kann.

Zu guter Letzt hatte SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni einige Infos aus seinem Ar-

beitsumfeld. Das Hauptthema war der neue GAV, der per Mai 2015 in Kraft tritt. Die Verhandlungen waren zu Beginn recht zäh, doch konnte schlussendlich ein aus seiner Sicht guter Vertrag abgeschlossen werden. Unter anderem wurden Verbesserungen für Temporärangestellte erreicht. So ist die SBB verpflichtet, Temporärangestellten nach vier Jahren eine Festanstellung anzubieten, sofern sie die dafür notwendigen Prüfungen und Qualifikationen erbringen. Jürg Hurni erklärte ausführlich die vier neuen Pensionierungsmodelle Valida, Priora, Activa und Flexa.

Jürg Aeberhard dankte alle Referate und lud zum anschliessenden Apéro und Essen ein. Einen Dank sprach er der Region Ost aus, die den Apéro spendiert hatte. **Max Liechti**

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr

HOFER BSW



Spezialist/in öffentlicher Verkehr

Sie arbeiten in der Branche öV und möchten Ihre breiten Kenntnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist der Lehrgang zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem Ausbildungsverbund in der Welt des Verkehrs, startet im September 2015 in Olten.

Melden Sie sich zur **Infoveranstaltung am 27. Januar oder 20. April 2015** an!
Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie auf www.login.org/spoev

login to your future
pour ton futur
per il tuo futuro

VPT-Branchenversammlungen



Branchenversammlung Schifffahrt

28. Januar 2015, Luzern, Beginn 10.15 Uhr.

Branchenversammlung Bus-Gatu

26. Februar 2015, Olten, Congress Hotel, Beginn 10.15 Uhr.

Branchenversammlung Bahn

5. März 2015, Olten, Congress Hotel, Beginn 10.15 Uhr.

Branchenversammlung Pensionierte

19. März 2015, Olten, Congress Hotel, Beginn 10.15 Uhr.

Anmeldungen bitte direkt unter vpt-online.ch.

Sektionen

3. Dezember ■ **LPV Basel**
15 Uhr,
Basel,
Restaurant
Bundesbahn
Herbstversammlung

Nebst den ordentlichen Traktanden werden wir über den neuen GAV 2015 informieren, speziell über das neue Zeitmanagement und die Pensionierungsmodelle. Anschliessend an die Versammlung gemeinsames Abendessen.

8. Dezember ■ **ZPV Basel**
10 bis 18 Uhr,
Basel, Personal-
räumlichkeiten
des ZP Basel
Weihnachtsapéro

Als Gast begrüßen wir SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, der euch Auskunft zum neuen GAV geben kann und gerne eure Fragen beantwortet. Genauere Infos siehe Aushang im Depot Basel. Der Vorstand freut sich auf euren Besuch.

15. Dezember ■ **LPV Engadina-Bernina und LPV Landquart**
14.30 bis zirka
17.30 Uhr
(ab 12.30 Uhr
gemeinsames
Mittagessen)
Bergün,
Hotel Kurhaus
Herbstversammlung

Als Gäste begrüßen wir Stefan Engler, Verwaltungsratspräsident, und Peter Peyer, SEV-Gewerkschaftssekretär. Peter Peyer informiert aus der GL SEV RhB, zu den FAV- und Lohnverhandlungen, zum Schiedsgericht, zu den laufenden sowie abgehaltenen Geschäften im LPV und der Peko. Anmeldung bis 7. Dezember auf der Anmeldeleiste im Depot. Spätere Anmeldung nur per E-Mail an Patrick Cavelti, p.cavelti@rhb.ch.

17. Januar ■ **TS Ostschweiz**
14 Uhr, Winter-
thur-Wülflingen,
Restaurant
Hirschen
Mitgliederversammlung

Einladung zur 3. Mitgliederversammlung. Als Referent wird SEV-Präsident Giorgio Tuti anwesend sein.

Sektionen VPT

9. Dezember ■ **VPT SGV, Pensioniertengruppe**
13.30 bis zirka
17 Uhr, Luzern,
Schiff SGV
Chlaushöck

Wir treffen uns auf einem Schiff der SGV, Landungsbrücke 6 oder 5 zum Chlaushöck mit Überraschungen. Anmeldung obligatorisch an Franz Erni, 041 310 47 42, ernif@hispeed.ch.

Pensionierte SBB

4. Dezember ■ **PV Biel**
14 Uhr,
Biel,
Restaurant
Romand
(Bus bis
Zentralplatz)
Chlouserfeier

Wir laden zum gemütlichen Zusammensein ein. Nach den Ehrungen der Mitglieder mit 40, 50, 60, 70 und 80 Jahren Zugehörigkeit zum SEV wird Pfarrer Eric Geiser, Seelsorger im SZB Biel, auf die kommende Advents- und Weihnachtszeit einstimmen. Anschliessend wird ein warmer Zvieri-Teller durch die Sektion offeriert; die Getränke sind durch die Teilnehmenden zu bezahlen. Der Anlass wird von Liedern des Männerchors der pensionierten Eisenbahner umrahmt.

9. Dezember ■ **PV Aargau**
14.15 Uhr,
Windisch,
reformiertes-
Kirchgemeinde-
haus
Adventsfeier

Begrüssung durch Sektionspräsident Ueli Röhrenmund. Konzert des Schülerchors des Dorfschulhauses Windisch. Besinnliche Worte mit Pfarrer Thomas Jenelten und PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan. Imbiss mit Kaffee und Gebäck, offeriert von der Sektion. Getränke auf eigene Kosten. Anmeldung mit gelber Karte oder mailen an [hallo.aarau@sunrise.ch](mailto:halla.aarau@sunrise.ch).

9. Dezember ■ **PV Luzern**
14 Uhr,
Luzern,
Allmend,
Armee-
Ausbildungs-
zentrum
www.sev-pv.ch/luzern
Adventsfeier

Mit zarten Tönen stimmen Jugendliche der Violine-Schule Suzuki auf die Festtage ein. Die «Ziach & Zupf Musig» bringt mit einem steirischen Weihnachtsprogramm Licht in die dunkle Jahreszeit. Wir freuen uns auf einen fröhlichen und besinnlichen Nachmittag mit vielen Mitgliedern samt Partner/in. Anmeldung bitte bis 4. Dezember an ein Vorstandsmitglied. Ab Bahnhof Luzern Bus Nr. 1 bis Eichhof (Abfahrt alle 7 bzw. 8 Minuten), Bus Nr. 20 bis Allmend (Messe Luzern), Abfahrt XX.00, XX.15, XX.30, XX.45 Uhr; S4 bzw. S5 bis Luzern Allmend/Messe, Abfahrt XX.12, XX.27, XX.42, XX.57 Uhr. Ab allen Haltestellen 8 bis 10 Minuten zu Fuss zum Versammlungslokal.

9. Dezember ■ **PV Olten und Umgebung**
13.45 Uhr,
Olten,
Stadttheater
Weihnachtsfeier

Umrahmt wird die Weihnachtsfeier vom PV-Männerchor, von Stadtpfarrer Hanspeter Betschart und der Gruppe Accelerando der Musikschule Olten. Eine Anmeldung ist nicht nötig.

10. Dezember ■ **PV Basel**
14 Uhr,
Basel,
Volkshaus,
Grosser Saal
Weihnachtsfeier

Alle Mitglieder mit Partner/innen sind zu diesem besinnlichen und gemütlichen Nachmittag eingeladen. Musik mit zarten Tönen und Gesang bereichern das Programm. Dazwischen gibt es eine Pause zur Einnahme der traditionellen «Grätimannen» und Kaffee. Wir freuen uns auf euch.

11. Dezember ■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**
14 Uhr,
Luzern,
Boccia-Stübli
Pro Ticino
Wöchentlicher Treff

Wir treffen uns jeden Donnerstag (ausser Feiertage) zum gemütlichen Beisammensein. Anreise mit Bus Nr. 1 bis «Eichhof». Bocciaspieler/innen, Jasser/innen und Kolleg/innen anderer Kategorien sind herzlich willkommen.

11. Dezember ■ **PV St. Gallen**
14.15 Uhr,
St. Gallen-
St. Georgen,
Restaurant Adler
Adventsfeier

Bus 2 oder 8 ab Bahnhofplatz St. Gallen bis Haltestelle «Kirche St. Georgen». Nebst den üblichen Mitteilungen bringt uns Pfarrer Markus Holz von St. Georgen in Adventsstimmung. Nach einer Darbietung einer Panflötengruppe beenden wir die Feier mit einem Nachtessen.

11. Dezember ■ **PV Uri**
14 Uhr (13.20 Uhr
Türöffnung),
Erstfeld,
Pfarreizentrum
St. Josef
Adventsfeier

Zum besinnlichen Nachmittag bei weihnachtlicher Stimmung sind alle Verbandsmitglieder mit Partner/in herzlich eingeladen. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.

11. Dezember ■ **PV Zürich**
14.30 Uhr,
Zürich, Kirch-
gemeindsaal,
Limmatstrasse
Weihnachtsfeier

Der «Lokführer-Chor» eröffnet die Feier. Nach den besinnlichen Worten von Pfarrer Karl Flückiger zur Vorweihnachtszeit spielt die «Bendliker-Musik». Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen. Der Vorstand freut sich auf einen Grosseaufmarsch.

16. Dezember ■ **PV Wallis**
11.30 Uhr,
Brig-Gris,
Restaurant
River-Side
www.sev-pv.ch/wallis-valais
Weihnachtsfeier

Beginn mit Mittagessen. Beim Kaffee Abgabe der silbrigen und goldenen SEV-Abzeichen für 25 und 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft sowie der Ehrenurkunden für 40, 50 und 70 Jahre SEV-Treue. Die Jubilar/innen wurden persönlich eingeladen. Eine grosse Tombola wartet auf Gewinner/innen. Traditioneller Glühwein zum Ausklang der Feier. Der Vorstand freut sich, mit allen Mitgliedern gemütliche Stunden zu verbringen. Partner/innen sind herzlich willkommen. Unkostenbeitrag: CHF 30 pro Person, die Mehrkosten werden aus der Sektionskasse bezahlt. Anmeldung bis 14. Dezember bei Walter Schmid mit dem zugestellten Anmeldeformular, mailen an wal.schmid@bluewin.ch oder 027 923 54 31, 079 872 38 37. Die Weihnachtsfeier fürs Unterwallis findet am 11. Dezember um 11.30 Uhr im gleichen Rahmen in Martigny statt.

Sport und Kultur

- 6. Dezember** ■ **ESV Thun**
20 Uhr, Thun
Allmendingen, Familienabend
Restaurant Kreuz
- 9. Dezember** ■ **Eisenbahner Philatelisten Zürich**
18.10 Uhr, Zürich, Hauptbahnhof, Sitzungs-
zimmer 2408
Nächstes Sammlertreffen
- 10. und 11. Dezember** ■ **EFW Herisau**
18 bis 21.30 Uhr, www.efw-herisau.ch
Schwende (AI), Skilift Horn
Pisten- und Tourenski-
testtage
- 13. Dezember** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Leichte Skitour mit
LVS-Übung
- 16. Dezember** ■ **EFW Herisau**
9.30 Uhr, Bern HB,
Westseite
Wanderung in der
Umgebung der Stadt Bern
(Welle), Auf-
gang Gleis 5
- 30. Dezember** ■ **EFW Herisau**
9.35 Uhr ab Bahnhof,
Bad Ragaz
Leichte Skitour
St. Margrethen-
berg-Rheintal

Gabenverteilung des Ausschiesses sowie Rangverkündigung der Kegelmeisterschaft. Alle Mitglieder, Gönner und Freunde sind herzlich willkommen.

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

Verschiedene Sportgeschäfte aus der Ostschweiz ermöglichen einen Skitesttag der neusten Pisten- und Tourenskis. Kosten: 40 Franken, Skilift-Abendkarte inbegriffen. Möglichkeit zum fakultativen Abendessen. Details siehe EWF-Website oder bei Werner Huber.

Leichte Tour wo's Schnee hat und Zeit genug für LVS-Übungen. Ort und Zeit werden kurzfristig bekannt gegeben. Verpflegung mitnehmen. Auskunft und Anmeldung bis 10. Dezember bei Johann Bollhalder, agjobo@hispeed.ch, 071 277 58 06.

St. Gallen ab 7.11 Uhr, Bern an 9.28 Uhr (Fahrplanänderungen vorbehalten). Wanderroute: Bahnhof, Schanze, Marzili, Elfenau, Paul-Klee-Zentrum, Bärenpark, Bahnhof; 3¼ Stunden +/-250m. Mittagessen im Restaurant Burgernziel. Rückfahrt ab Bern um 17.32 Uhr. Anmeldung bis 13. Dezember an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

Mit PTT ab Bad Ragaz nach Pfäfers. Transport nach St. Margrethenberg wird organisiert. Aufstieg in 2½ Stunden (670Hm) zum Chimmispiz oder Zweienchopf mit Abfahrt nach Mastrils (1120Hm) oder Landquart (1250Hm). Skitourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 28. Dezember an Beat Frei, 071 352 61 67 oder per E-Mail.

3. Januar ■ **EFW Herisau**
8.50 Uhr, www.efw-herisau.ch
Nesslau
Leichte Skitour
Hinterfallenchopf

7. Januar ■ **EFW Herisau**
7.49 Uhr ab www.efw-herisau.ch
Landquart nach Schiers
Skitour leicht/mittel:
Sassauna (GR)

7. bis 9. Januar 2015 ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Skitage Toggi

12. und 13. Januar ■ **EFW Herisau**
Obersaxen www.efw-herisau.ch
(Surselva GR)
Tiefschneetage

15. bis 21. Februar ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Skitourenwoche in
Obernberg (Tirol)

Ab Seebensäge in gemütlichem Tempo zum Hinterfallenchopf, +600 Hm; 2 Stunden. Kurze Abfahrt und Anstieg zur Gössigenhöchi, +150 Hm. Abfahrt nach Ennetbühl oder Neckertal. Rucksackverpflegung. Skitourenausrüstung, fehlende LVS besorgt der Tourenleiter. Anmeldung bis am Vortag bei Walter Schmid, 071 994 13 31 oder wmschmid@thurweb.ch.

Mit Bus und Luftseilbahn via Fanas nach Eggli. Aufstieg in 1½ Stunden zum Sassauna und Abfahrt nach Verhältnissen (Fanas 1400 Hm oder Schiers 1650 Hm). Skitourenausrüstung mit Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 5. Januar an Robert Schnurrenberger, 051 281 54 12 oder per E-Mail.

Unterkunft im Ferienhaus Säntisblick (Übernachtung in Mehrbettzimmern) in Alt St. Johann. Nebst gemütlichem Beisammensein leichtere Skitouren. Auch das Pistenfahren, Wandern und Schneeschuhlaufen ist möglich. Zürich ab 8.55 Uhr (via Rapperswil), Winterthur ab 9.07 Uhr, Wattwil ab 10.05 Uhr (Bus). Die Skitouren leitet Johann Bollhalder. Alle anderen organisieren sich selber. Anmeldung bis 15. Dezember an Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch. Nachmeldungen möglich, wenn Platz vorhanden.

Zwei Tage abseits der Pisten im Tiefschnee von Obersaxen mit Tageskarte (bei jeder Witterung). Anforderung: Gute Kondition, Freude am Tiefschneefahren, nichts für Anfänger/innen. Einfache Übernachtung, Essen im Restaurant. LVS-Ausrüstung inklusive Rucksack, Touren- oder Pistenskis. Anmeldung bis 19. Dezember an Urs Seiler, seiler.urs@gmx.ch oder 052 242 43 79 (Teilnehmerzahl begrenzt!)

Wir reisen mit Zug und Bus nach Obernberg im Tirol. Touren L-WS bis zirka 1200 Hm. Doppelzimmer/Halbpension (EZ möglich). Weitere Auskunft und Anmeldung bis 5. Januar bei Johann Bollhalder, Paul Brandt-Strasse 53, 9000 St. Gallen, agjobo@hispeed.ch.

Unsere Verstorbenen

Alabor Hans, pensionierter Bahnhofsvorstand-Stellvertreter, Winterthur; gestorben im 79. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Bebi Martha, Witwe des Florian, Landquart; gestorben im 94. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Bitterli Max, pensionierter Fachbeamter, Bätterkinden; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Burch Paul, pensionierter Betriebsbeamter, Wilen (Sarnen); gestorben im 83. Altersjahr. PV Luzern.

Chanton Gerard, pensionierter Aufseher, St-Maurice; gestorben im 91. Altersjahr. PV Wallis.

Diener Emil, pensionierter Magaziner, Pieterlen; gestorben im 95. Altersjahr. PV Biel.

Ducrest Georges, Rossens FR; gestorben im 81. Altersjahr. PV Fribourg.

Genoud Frieda, Witwe des Joseph, Prilly; gestorben im 90. Altersjahr. PV Fribourg.

Grab Josef, pensionierter Bahnmeister, Brunnen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Uri.

Grimm Fritz, pensionierter Lokomotivführer, Männedorf; gestorben im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Grünenfelder Hans, pensionierter Handwerkermeister, Wermatswil; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

Häusler Willi, pensionierter Betriebsangestellter, Frauenfeld; gestorben im 76. Altersjahr. PV Thurgau.

Held Josef, pensionierter Visiteur, Landquart; gestorben im 93. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Herrmann Elisabeth, Trimbach; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hofer Willy, pensionierter Rangiermeister, Uzwil; gestorben im 79. Altersjahr. PV St. Gallen.

Hürzeler Leo, pensionierter Zugführer, Gretzenbach; gestorben im 92. Altersjahr. PV Aargau.

Jenni Gertrud, Witwe des Hans, Bern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.

Kluser Walter, pensionierter Rangierangestellter, Montlingen; gestorben im 65. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Krähenbühl Hedwig, Witwe des Ernst, Worben; gestorben im 90. Altersjahr. PV Biel.

Mauderli Anna, Witwe des Ernst, Olten; gestorben im 98. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Michel Hans, pensionierter Spezialmonteur, Basel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Moll Helena, Witwe des Max, Lostorf; gestorben im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Nigg Christian, pensionierter Handwerkermeister, Chur; gestorben im 89. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

Nydegger Ernst, pensionierter Spezialhandwerker, Wolfwil; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Reimann Robert, pensionierter Fachbeamter, Bern; gestorben im 75. Altersjahr. PV Bern.

Saxer Herbert, Technischer Kontrolleur, Dietikon; gestorben im 56. Altersjahr. TS Zürich.

Schaad Hansulrich, pensionierter Bahnhofsvorstand, Gossau SG; gestorben im 81. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schmidt Gustav, pensionierter Lokomotivführer, Samedan; gestorben im 83. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Sieber Viktor, pensionierter Handwerkermeister, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Siegrist Hanspeter, pensionierter Bezirksmeister-Stellvertreter, Oberflachs; gestorben im 78. Altersjahr. PV Aargau.

Stuber Arnold, pensionierter Betriebsbeamter, Pieterlen; gestorben im 95. Altersjahr. PV Biel.

Stucki Germaine, Witwe des Hermann, Ostermündigen; gestorben im 87. Altersjahr. PV Bern.

Suhner Werner, pensionierter Rangierangestellter, Schaffhausen; gestorben im 82. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Vogel Paul, pensionierter Zugführer, Orpund; gestorben im 91. Altersjahr. PV Biel.

Zaugg Anna, Witwe des Friedrich, Trimbach; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Zeller Ruth, Witwe des Walter, Thun; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Vallorbe

40 Jahre Museum Gyger

Robert Gyger hat sich schon als Kind für Züge begeistert und 1974 im Bahnhof Vallorbe sein Bahnmuseum eröffnet. An diesem geschichtsträchtigen Ort hat ihn kontakt.sev besucht.

Das Museum von Robert Gyger ist nur in den wärmeren Monaten vom 1. Mai bis zum 31. Oktober geöffnet, doch auch sonst ist auf Anfrage ein Besuch möglich. Robert Gyger erinnert sich gern daran, dass

hohe SBB-Tiere im Museum vorbeigekommen sind. Dies noch vor der Divisionalisierung, die alles schwieriger gemacht hat, insbesondere die Organisation von Bahnanlässen. «Sie stellen dafür kein Personal mehr zur Verfügung und es ist sehr teuer geworden, Rollmaterial zu mieten», bedauert er. Manchmal kommen neue Stücke ins Museum, doch es bleibt nicht mehr viel Platz, und Gyger fühlt sich ein bisschen eingengt. Wo findet er denn all dieses Material? «Ich

habe eine Sonderbewilligung der SBB, die es mir erlaubt, in Werkstätten, Depots usw. Dinge abzumontieren. Ich halte in der ganzen Schweiz nach interessanten Objekten Ausschau. Früher ging ich oft nach Yverdon ins Industrierwerk, jetzt nicht mehr.»

Der Bahnhof Vallorbe, der sein Museum seit 40 Jahren beherbergt, hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Früher arbeiteten dort bis 150 Personen, jetzt nur noch 15.

Anlässe und historische Züge

Robert Gyger findet, dass sein sehr technisches Museum vor allem für Bahnfans bestimmt ist und Kindern nicht wirklich gerecht wird. Doch er organisiert zusammen mit andern Vereinigungen regelmässig Bahnanlässe. Dann holt er seinen Empfangswagen hervor und stellt ihn auf dem Gleis vor dem Museum ab.

Der nächste grössere Anlass findet am Pfingstwochenende 2015 (24. Mai) statt, anlässlich des 100. Geburtstags des 6 km langen, grenzquerenden Tunnels durch den Mont d'Or unweit des Bahnhofs von Vallorbe. Dann pendeln zwischen Vallorbe und Frasne zeitgenössische Züge hin und her.

Also auf Wiedersehen im nächsten Frühling in Vallorbe!

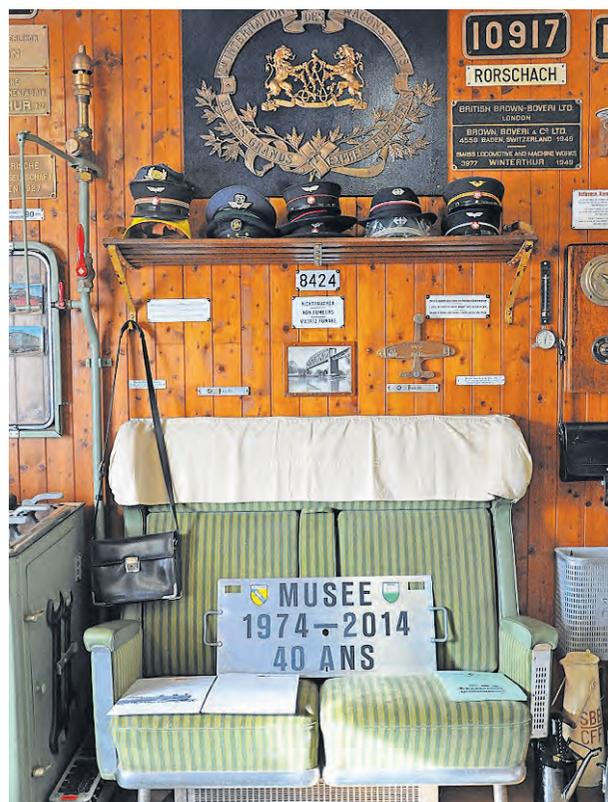
Text und Fotos: Henriette Schaffter/FI



Robert Gyger vor seiner Sammlung, die in kleinen Räumen des Bahnhofs von Vallorbe untergebracht ist.



Vallorbe hat in einer bestimmten Epoche viele internationale Züge vorbeifahren sehen.



Weiterer Blick ins Museum.



Plakat für das «Fest auf der ganzen Linie» anlässlich des 75. Geburtstags des Mont d'Or-Tunnels, zu dessen 100. Geburtstag Robert Gyger nächstes Jahr an Pfingsten historische Züge organisiert.

BIO

Robert Gyger ist 70-jährig und hat während 40 Jahren bei der SBB gearbeitet. SEV-Mitglied ist er schon seit 45 Jahren. Er stammt aus Corcelles-près-Payerne, wohnte lange in Lausanne und zog dann nach Vallorbe. Er machte eine Lehre als Mechaniker für schwere Motorfahrzeuge. Nach der RS wurde er Triebfahrzeugführer und Kontrolleur bei der Bahn Nyon-Saint-Cergue-Morez. Nach zwei Jahren wechselte er zur SBB in den Lokunterhalt und wurde später Lokführer.

Vier Jahre vor der Pensionierung, nachdem er lange in Vallorbe gearbeitet hatte, musste er zurück ins Depot Lausanne, weil das Depot Vallorbe geschlossen wurde. «Das waren die vier schlimmsten Jahre meiner Karriere.» Er hat stets im Regionalverkehr gearbeitet, «dann das ist viel schöner!» Robert Gyger ist aber vor allem ein leidenschaftlicher Bahnfan und widmet sich seinem Museum mit grosser Hingabe. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Söhne.

Link zum Recht

Problem Teamziele

Nachdem SBB-Mitarbeitenden für die Personalbeurteilung immer wieder unsinnige Teamziele vorgegeben wurden, hat der SEV bei den Verhandlungen für den GAV 2015 erreicht, dass im Protokollbeschluss Nummer 6 Kriterien für die Teamziele festgeschrieben wurden.

Teamziele dürfen bei einer Personalbeurteilung maximal 40% der Ziele ausmachen, müssen vom Team wirklich beeinflusst werden können und sollen sich an das SMART-Prinzip halten – siehe Box.

Das Rechtsschutzteam des SEV wird im Zusammenhang mit den Mitarbeitergesprächen bei SBB und SBB Cargo häufig um Rat und Unterstützung gebeten. Nebst den üblichen Unzulänglichkeiten wie zum Beispiel «undifferenzierter und unklarer Kritik an Leistung oder Verhalten» oder «Verallgemeinerung weniger Einzelfälle» sind es insbesondere die Teamziele, die zu Verärgerung, Frust und Ängsten führen.

Auch seitens der Peko wird bestätigt, dass insbesondere die Teamziele zu Diskussionen Anlass geben. Beim kürzlich durchgeführten SEV-Bildungskurs «Kompetent und selbstbewusst auftreten im Mitarbeitergespräch» waren die Teamziele ebenfalls ein Schwerpunktthema.

Die Personalbeurteilung bzw. das Mitarbeitergespräch hat ein klares und begründetes

Bild der Art und Weise der Aufgabenerfüllung und des Verhaltens abzugeben. Deshalb können nur funktions- und leistungsbezogene Ziele gesetzt und beurteilt werden. Da die Personalbeurteilung ein Beweismittel darstellt hinsichtlich der Festlegung der Leistungslohnkomponente, des Arbeitszeugnisses oder arbeitsrechtlicher Massnahmen bis hin zur Entlassung, darf erwartet werden, dass die Beurteilung individuell und auf dokumentierte Fakten gestützt erfolgt.

Teamziele stehen in krassem Widerspruch zu diesem Grundsatz, den das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich im Jahr 2007 in einem wegweisenden Urteil festhielt. Es vertrat zu Recht die Auffassung, dass Teamziele wohl ein Führungsinstrument sein können, jedoch mangels individueller Auswertung keinen individuellen Einfluss haben dürfen, beispielsweise auf den Lohn.

Bei den diesjährigen GAV-Verhandlungen mit der SBB versuchte der SEV die SBB dazu zu bewegen, künftig auf Teamziele zu verzichten. Trotz guter Argumente und dem vorerwähnten Gerichtsentscheid konnte der SEV mit diesem Anliegen nicht durch-

dringen, doch gelang es immerhin, den herrschenden Wildwuchs mit einigen neuen Regeln in die Schranken zu weisen – siehe Box.

Somit sollten nun Beispiele wie diese der Vergangenheit angehören:

- Ziele, deren Messkriterien nur ein «erfüllt» oder «nicht erfüllt» zulassen statt die Abstufungen A bis E;
- 1:1-Übernahme des Umsatzziels des Geschäftsbereichs für ein Team in der Fläche;
- 1:1-Übernahme des Pünktlichkeitsziels des Konzerns für ein Zugverkehrsleiterteam einer Dienststelle im Raum Zentralschweiz;
- ein Kundenzufriedenheitsziel, das von zahlreichen externen Elementen wesentlich beeinflusst wird.

Angesichts der rechtlichen Bedeutung der Personalbeurteilung bzw. des Mitarbeitergesprächs empfehlen wir im Falle einer unbegründet schlechten Beurteilung oder unkorrekter Ziele nicht etwa die «Faust im Sack» zu machen, sondern bei der übergeordneten Stelle zu intervenieren oder ein Zweitgespräch zu verlangen, so wie dies der Prozess bei der SBB und bei SBB Cargo vorsieht.

Rechtsschutzteam SEV

VPT-Umhängetaschen zu verkaufen



Schöne Umhängetasche mit auffälligem vpt-Logo, exklusives Stück (limitierte Auflage). Zu bestellen unter: vpt-online.ch/de/bestellformular.php

Neuerscheinung im AS-Verlag

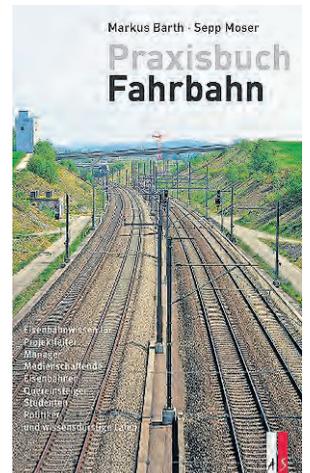
Geheimnisvolle Fahrbahn

Ein Journalist und ein Eisenbahner erklären die Fahrbahn detailliert und insgesamt für Laien verständlich.

Sepp Moser hat fast seine ganze Laufbahn als Journalist der Luftfahrt gewidmet, bis er sich vor einigen Jahren der Bahn zugewandt hat. Mit «Warnsignal – Schweizer Bahnnetz in Gefahr» veröffentlichte er bereits 2011 ein Buch zur Bahninfrastruktur, das allerdings stark politisch gefärbt war.

Nun hat er sich mit dem Leiter der Infrastruktur der Südostbahn zusammengetan und legt das «Praxisbuch Fahrbahn» vor, das Fachwissen verständlich darlegen will.

Der Anspruch wird erfüllt: Als interessierter Laie erfährt man einiges über Gleise, Schwellen und Schotter, das nicht zum Allgemeinwissen gehört. Der Journalist schreibt gut verständlich, und am Ende jedes Kapitels ergänzt der Fachmann mit der Expertensicht. Obwohl die Südostbahn hinter dem Büchlein steht, bleibt die Darstellung meist sachlich, ohne



einseitigen Blick aus der «Privatbahn»-Optik. Einzig beim Kapitel über den Unterhalt tauchen gewisse polemische Elemente aus dem früheren Buch erneut auf.

Zahlreiche Bilder und insbesondere das Stichwortverzeichnis helfen interessierten Laien, den unbekanntesten Teil der Eisenbahn besser zu verstehen. pmo

Markus Barth, Sepp Moser: Praxisbuch Fahrbahn. 160 Seiten, 100 Abbildungen. AS-Verlag, Zürich. ISBN 978-3-906055-29-9

INFO

GAV SBB & SBB Cargo 2015: Protokollbeschluss Nummer 6 vom 23. Juni 2014 zu den Teamzielen

Teamziele werden beibehalten. Für die Formulierung von Teamzielen sind insbesondere folgende Kriterien zu beachten:

- Gewichtung: Teamziele maximal 40%, individuelle Ziele 60%.

- Teamziele sollen auf die tiefstmögliche Organisationseinheitstufe heruntergebrochen werden.

- Beeinflussbarkeit durch ein Team muss gegeben und nachvollziehbar sein.

- Konzernziele sollen nicht 1:1 als Teamziele übernommen werden.

- Negativ-Ereignisse höherer Gewalt (Wetter, Erdbeben usw.) sind bei der Beurteilung

der Zielerreichung zu berücksichtigen.

- Das **SMART-Prinzip** ist anzuwenden:

S Spezifisch, konkret
M Messbar, beurteilbar durch Kenngrössen (A–E)
A Anspruchsvoll
R Realistisch
T Terminiert

In hartnäckiger Arbeit konnte ein Erfolg erreicht werden

Im Laufschrift um die Züge

Sicherheit ist – gerade bei der Bahn – ein hohes Gut. Ohne genügend Zeit ist Sicherheit aber nicht zu erreichen – auch wenn das etwas kostet.

Güterwagen werden täglich auf ihren technischen Zustand geprüft. Nachdem ein Wagen bewegt (also beispielsweise rangiert) wurde, muss ein Mitarbeiter optisch nachkontrollieren, ob der Wagen und seine Ladung immer noch in ordnungsgemäsem Zustand sind. Dies nennt SBB Cargo «risikoorientierte Inspektion des Zuges» (RIZ). Vor einem Jahr wurde sie eingeführt.

Es geht um 3,5 Sekunden

Für eine umfassende Kontrolle waren bisher 30 Sekunden pro 5 Meter eingerechnet. Die Einführung von RIZ sollte auch eine Reduktion der für die Kontrolle nötigen Zeit bewirken. SBB Cargo setzte eigenmächtig und ohne Konsultation der Sozialpartner Richtzeiten für die Inspektion ein: Gerade noch 18 Sekunden pro 5 Zug-



TS-Vizepräsident Gjon Kqira an seinem Arbeitsplatz im Rangierbahnhof Limmattal (RBL).

meter sollten für die RIZ zur Verfügung stehen. Entsprechend knapp wurde die Zeit kalkuliert, die für die RIZ zur Verfügung stand. Für die Kontrolleure bedeutete dies, dass sie entweder die Kontrollen nicht sauber durchführen konnten oder praktisch im Laufschrift um die Wagen hasten mussten, bevor sich das zur Verfügung stehende Zeitfenster wieder schloss.

TS holt Unterstützung

Die Betroffenen des SEV-Unterverbandes Technisches Servicepersonal (TS) meldeten sich beim Cargo-Verantwortlichen im Zentralsekretariat. «Es ist unmöglich, mit dieser Zeitvorgabe die Kontrollen auftragskonform durchzuführen», war die unmissverständliche Botschaft des SEV-TS-Vizepräsidenten Gjon Kqira, der selbst in diesem Bereich arbeitet.

SBB Cargo stellt sich quer

Nach einigem Hin und Her einigten sich SEV und SBB Cargo, paritätisch Zeitmessungen vorzunehmen und anschliessend das Resultat als Basis für die Toureneinteilung zu akzeptieren. Die Messungen brachten den Nachweis: Es braucht 21,5 Sekunden pro 5 Meter. Doch SBB Cargo widersetzte sich vorerst der vereinbarungsgemässen Umsetzung.

Hartnäckigkeit zahlt sich aus

«Erst nach mehreren Interventionen des SEV konnte nun eine tragfähige Umsetzung sichergestellt werden», hält der für Cargo zuständige Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn fest. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird jetzt die gemessene Zeit eingeplant, und rund 75 Betroffenen wird mit dem Novemberlohn noch eine «Prämie» von 100 Franken als «Entschädigung für den entstandenen Stress» ausbezahlt.

Sicherheit für alle

Mit diesem Vorgehen ist gesichert, dass RIZ-Beauftragte ihre Aufgabe korrekt ausführen und damit einen entscheidenden Beitrag zur Sicherheit des Güterverkehrs beitragen können. «Nur dank guter Zusammenarbeit zwischen SEV und SEV-TS und hartnäckigen Interventionen gegenüber SBB Cargo konnte diese lösungsorientierte Einigung erzielt werden», zieht Hadorn Fazit und ergänzt: «Eine «Triple-Win-Situation» für Mitarbeitende, die Unternehmung und die gesetzliche Aufsichtsstelle.» pan.

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte den Bahnhof Basel. Ein erklärendes Bild finden Sie unter www.sev-online.ch.

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

Mirco Maiolatesi aus Zürich, Mitglied AS Ost.

Wiederum lautet unsere Frage: «Wo ist das?» Welchem Bahnhof ist eine eigene Molkerei angegliedert?

Der Preis wird unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheint 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, 10. Dezember, 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.