

Die Lokführer am Genfersee

Gross ist die Unzufriedenheit der Lokomotivführer/innen in Genf. Da ihre berechtigten Forderungen auch nach ersten Gesprächen nicht erfüllt werden, werden jetzt Kampfmassnahmen geprüft.

Seite 5

Moritz Leuenberger

Vor seiner Pensionierung spricht der Bundesrat über den GAV und denkt an den Streik in Bellinzona.

Seiten 8/9



Alain Feissli

Die Karriere eines Autodiagnosten, Mechaniker bei der VMCV und seit 12 Jahren Gemeinderat von Montreux.

Seite 24



Abstimmung vom 26. September über die Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes

Nein zum AVIG-Abbau

Am 26. September sind wir aufgerufen, über die Revision der Arbeitslosenversicherung abzustimmen, gegen die die Gewerkschaften das Referendum ergriffen haben.

Die Revision sieht einschneidende Beschränkungen der Leistungen vor, die insbesondere die Jungen und die Frauen «bestrafen», während Grossverdiener immer noch bedeutend weniger Beiträge bezahlen als Normal- und Kleinverdiener. Ausserdem befürchten die Kantone und Gemeinden zusätzliche Belastungen, weil die Arbeitslosen schneller in die Sozialhilfe abzurutschen drohen.

Deshalb gilt es, Nein zu stimmen. Die Zeiten sind längst vorbei, als Eisenbahner Beamte auf Lebzeiten waren. Heute sind sie von Stellenabbau bedroht wie alle andern auch und brauchen wie alle Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in diesem Land eine funktionierende, soziale Arbeitslosenversicherung.

Dossier Seiten 12 bis 14



Das Industriewerk Bellinzona soll ein Kompetenzzentrum werden

Eine Zukunft für die «Officine»

Am 24. August hat die Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) die vom Tessiner Regierungsrat bestellte Studie über die Zukunftsperspektiven des IW Bellinzona vorgestellt. Sie schlägt als mögliches Szenario für die Weiterentwicklung des IW dessen Umwandlung in ein Kompetenzzentrum für Bahnverkehr und nachhaltige Mobilität vor – unter Einbindung aller in der Bran-

che tätigen Akteure. Diesen Vorschlag haben alle Interessierten gut aufgenommen, insbesondere die Tessiner Regierung, die SBB und das IW-Personal. Letzteres fordert in einer Resolution die möglichst baldige Einberufung einer Arbeitsgruppe, die die Schaffung des Kompetenzzentrums an die Hand nehmen soll. FI

Seiten 6 bis 7

ZUR SACHE

Am 24. August 2010 liess die Schweizerische Depeschagentur verlauten, dass die Finanzkommission des Ständerates beschlossen hat, auf das Geschäft Sanierung Pensionskasse SBB einzutreten. Trotz dieser Medienmitteilung fand sich am nächsten Tag kein einziger Buchstabe dazu in den Tagesmedien. Ich bin gewillt, diesen Umstand positiv zu werten. War es

**„Sicher ist nur eins:
Der SEV bleibt dran!“**

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

doch nichts anderes als eine Selbstverständlichkeit, dass der Ständerat bereit ist, darüber zu diskutieren und hoffentlich endlich die gemachten Fehler zu bereinigen. Damit ist noch lange nichts gewonnen, der Weg durch die parlamentarischen Instanzen ist lang und steinig und wir müssen unseren Argumenten und Forderungen bei jedem Schritt erneut Gehör verschaffen.

Der SEV ist gerüstet, genau dies zu tun, und er wird nicht müde, in die Debatte einzubringen, dass es die vollständige und korrekte Ausfinanzierung oder eine Rentnerkasse mit Bundesgarantie braucht, um die PK SBB wirklich zu sanieren. Erst die Zukunft wird allerdings zeigen, ob die Politik bereit ist, ihre Mitschuld am schlechten Zustand der PK SBB einzugestehen und genügend Geld in die Hand zu nehmen, um diese Schuld endlich zu tilgen. Sicher ist nur eins: Das Personal hat seinen Beitrag zur Sanierung der Pensionskasse längst geleistet. Der SEV bleibt dran!



NEWS

DER JURABOGEN
FEIERT

Am 25. und 26. September feiert die SBB das 150-Jahr-Jubiläum dreier Eisenbahnlinien und lädt die Bevölkerung zu einer grossen öffentlichen Veranstaltung ein. Die Festivitäten unter dem Titel «Arc jurassien: 150 ans de chemin de fer» finden in Biel, Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und im Travers-Tal statt. Die drei Linien Neuenburg–Biel, Neuenburg–La Chaux-de-Fonds und Neuenburg–Pontarlier verbanden erstmals die Romandie mit der Deutschschweiz auf dem Schienenweg wie auch Frankreich, Neuenburg und das Seeland. Bereits am 4. September wird die Spanisch-Bröttli-Bahn in einer öffentlichen Fahrt nach Biel überführt.

GRUNDSTEIN FÜR
BAUDIENSTZENTRUM

Unmittelbar neben der Einfahrt zum Hauptbahnhof Zürich, im sogenannten Kohlendreieck, entsteht in den nächsten eineinhalb Jahren ein modernes und markantes Baudienstzentrum für die SBB-Fachdienste. Die Grundsteinlegung fand am 20. August statt. Im künftigen Bau, der ungefähr wie auf unserem Bild aussehen soll, werden rund 230 Mitarbeitende von SBB Infrastruktur arbeiten. Das benachbarte, geschützte Hilfer-Gebäude wird saniert. Das Zentrum ist unter ande-

SBB



rem ein Ersatz für die Arbeitsplätze, die heute auf dem Areal der Europaallee angesiedelt sind.

Im neuen Gebäude werden die Interventionsdienste für Stellwerk-, Gleis- und Fahrleitungsanlagen untergebracht sein, was die Koordination verbessern und die Interventionszeiten tief halten soll. In den Bau, der im Minergie-Standard erstellt wird und über eine Holzpellets-Heizung verfügt, investiert die SBB rund 25 Millionen Franken.

Finanzkommission des Ständerats führt Hearings zur Pensionskasse SBB durch und beschliesst danach, die Sanierung

SEV mit viel Einsatz für die P

Ein kleiner, aber wichtiger Schritt: Die Sanierung der Pensionskasse SBB ist im Parlament angekommen. Im Oktober wird die Finanzkommission ihren Antrag an den Ständerat beschliessen.

Drei Partner hat die Finanzkommission des Ständerats zu Hearings eingeladen, um sich ein Bild von der Sanierung der Pensionskasse SBB zu machen: die SBB, den SEV und einen Pensionskassenexperten.

Für den SEV sind Präsident Giorgio Tuti, Politikordinatorin Daniela Lehmann

und Erwin Schwarb, Präsident des Stiftungsrats der Pensionskasse SBB, vor die Kommissionsmitglieder getreten. «Wir haben den Politikerinnen und Politikern erklärt, weshalb wir weiterhin überzeugt sind, dass nicht nur ein Anspruch auf einen Bundesbeitrag besteht, sondern dass der vom Bundesrat vorgeschlagene Betrag von 1,148 Milliarden Franken nicht ausreicht», berichtet Tuti.

Politik will Schlussstrich

Nachdem die Kommission auch noch ein Referat von Finanzminister Hans-Rudolf Merz angehört hatte, der seinen Antrag ans Parlament erläuterte, entschied sie, auf

Erster Zwischenbericht des Touristikprojekts im Vorstand SEV

«Ein langer Schnauf ist nötig»

Das Engagement des SEV bei touristischen Berufen ist angelaufen, aber nach dem ersten Viertel der Projektdauer zeigt sich, dass viel Ausdauer gefordert ist.

Hans Bieri stellte dem Vorstand den Zwischenbericht nach einem Projektjahr vor. Seine Schlussfolgerung: «Wir sind auf Kurs, aber ein langer Schnauf ist nötig!» Anders ausgedrückt: Die Grundlagen sind gelegt, aber bei den Mitgliederzahlen hat sich das Engagement noch nicht spürbar ausgewirkt. Die ersten Arbeiten galten der Kontaktaufnahme. Die beiden zuständigen Gewerkschaftssekretäre Hans Bieri und Peter Peyer haben sich sowohl mit den zuständigen Bundesstellen als auch mit den Branchenorganisationen getroffen.

«Wir müssen den Begriff «branchenüblich» zuerst einmal definieren, bevor wir an die Verbesserung der Arbeitsbedingungen gehen», erläuterte Bieri vor dem Vorstand.

Allerdings stellte er fest, dass beim Branchenverband Seilbahnen Schweiz das Problembewusstsein steige. Bei den einzelnen Betrieben beisse der SEV allerdings meist auf Granit, wenn er das Thema Sozialpartnerschaft anspreche.

Besonders betroffen sind mehrere Seilbahnen von der Situation der Ascoop; sie sind in der «alten» Pensionskasse verblieben, da sie sich die Symova-Bedingungen nicht leisten können. Noch härter sieht es für Arbeitnehmer aus, die Ascoop-versichert und ohne Stelle sind.

Schwarze Null in Sicht

Der Vorstand liess sich zudem den Halbjahresabschluss des SEV präsentieren. Finanzchef Ruedi Hediger zeigte sich zufrieden: «Wir haben die budgetierten Einnahmen praktisch erreicht, aber die Ausgaben deutlich tiefer halten können.» Er nannte zwei Bedingungen, damit der SEV ohne Verlust abschliesst: Die Mitgliederzahl darf im zweiten Halbjahr nicht mehr sinken, und an der Börse darf es nicht zu einer Talfahrt kommen.



Die Mitgliederentwicklung macht allerdings der Geschäftsleitung Sorgen: Nach dem letztjährigen Effort in der Mitgliederwerbung scheint der Schwung im Moment etwas verloren gegangen zu sein. Präsident

Giorgio Tuti rief die Vorstandsmitglieder auf, an der Basis für einen Ruck zu sorgen. Einzig der Umstand, dass auch die Austritte tiefer liegen als letztes Jahr, hält die Statistik einigermaßen im Ausmass der Vorjahre. pmo

INFO

Welche Zukunft fürs Parkhotel Brenscino?

Im Gegensatz zu vielen andern Gewerkschaftshotels ist das Parkhotel Brenscino wirtschaftlich gesund. «Wir können jährlich rund eine halbe Million Franken aus den laufenden Mitteln für Erneuerungen gebrauchen», erklärte Finanzchef Ruedi Hediger als Geschäftsführer der Ferienheimgenossenschaft dem Vorstand. Grössere Investitionen müssen hingegen über Kredite oder durch Umlagerungen finanziert werden – ohne aber den SEV zu belasten.

Für nächsten Winter steht die letzte Etappe der Zimmerrenovierungen bevor; danach werden alle Räume einen hohen Drei-Stern-Komfort aufweisen. Ein paar Zimmer bleiben einfa-

cher und werden weiterhin günstiger angeboten. Die Kundenbedürfnisse im Tourismus wandeln sich ständig, und so gilt es, mittelfristig die richtigen Angebote aufzubauen. «Wellness light» heisst das Schlagwort, das für Brenscino passen könnte. Ruedi Hediger erläuterte, weder der Tennisplatz noch die Kegelbahn würden heute viel genutzt; Veränderungen in Richtung Fitness, Massagen und Whirlpools sollten geprüft werden. Der Vorstand stimmte den Plänen zu und sprach einen Projektierungskredit von 50 000 Franken, um sich die Möglichkeiten und Kosten genauer aufzeigen zu lassen. Das Ganze läuft unter dem Titel «Strategie 2012–2017». pmo

ierung anzupacken

Pensionskasse

das Geschäft einzutreten. Das bedeutet, dass sie es an ihrer nächsten Sitzung im Oktober inhaltlich diskutieren wird. Dies ist ein kleiner, aber wesentlicher Entscheid, denn er bedeutet, dass das Geschäft danach tatsächlich ins Parlament kommen wird – im Dezember in den Ständerat, im nächsten Frühling voraussichtlich in den Nationalrat.

«Mit der Bereitschaft, auf das Geschäft einzugehen, will die Kommission definitiv einen Schlussstrich betreffend die Pensionskasse SBB ziehen. Dies insbesondere mit dem Ziel, für die künftige Finanzierung der Unternehmung SBB AG eine klare Ausgangslage zu schaffen», erklärte die Kommission nach der Sitzung in ihrer Medienmitteilung.

Grundlage für die weitere Beratung bleibt der Antrag des Bundesrats, 1,148 Milliarden Franken an die Sanierung beizusteuern. Die Sanierungskosten würden nach dieser Vorlage zwischen

Bund, Unternehmen und Personal ungefähr gedrittelt. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass im Parlament noch andere Varianten ins Spiel kommen. Das Personal leistet seinen Anteil allerdings bereits, da die Sanierungsbeiträge Mitte Jahr auf 2,5 Lohnprozent erhöht wurden.

Das Gespräch suchen

Für den SEV geht die politische Arbeit damit weiter: «In der bevorstehenden Herbstsession werden wir die Kommissionsmitglieder im Bundeshaus besuchen und das direkte Gespräch mit ihnen suchen», kündigt Giorgio Tuti an. Die Gewerkschaftsspitze wird dies jedoch nicht allein tun, sondern in Begleitung von aktiven und pensionierten Mitarbeitern der SBB. «Diese werden ihre persönliche Situation aufzeigen und damit verdeutlichen, dass das Personal seinen Teil an die Sanierung längst geleistet hat!», hält Tuti fest.

Peter Moor

VIelen DANK, LUKAS

Die nebenstehende Kolumne ist die letzte aus der Feder von Lukas Kissling. Lukas' erste Kolumne erschien in der «arbeit & verkehr»-Ausgabe vom 17. November 2008. Seither hat er im Wechsel mit den andern Kolumnistinnen und Kolumnisten aktuelle Themen aufgegriffen und aus seiner Sicht kommentiert. «Ich konnte während der Zeit über viele Sachen schreiben, die mich bewegen», schrieb uns unser junger Kollege über seine Kolumnistenzeit. Das war gerade auch beim letzten, aktuellen Thema der Fall – dass die Initiative dann, noch bevor sie richtig gestartet worden war, von den Initiant/innen wieder zurückgezogen wurde, tut nichts zur Sache. Die Gedanken von Lukas Kissling zu diesem Thema bleiben aktuell. Schade fand unser Kollege, dass er wenig Kritiken oder Rückmeldungen erhielt – die Kolumne sollte ja eine Diskussionsbasis sein. Die Redaktion dankt Lukas Kissling für seine Mitarbeit. Auch in Zukunft wird wieder ein Mitglied der jungen Generation regelmässig seine Meinung über ein aktuelles Thema schreiben. Red.

MEINE MEINUNG

Todesstrafe

Mit einer Volksinitiative, die gross angekündigt und dann zurückgezogen wurde, sollte die Todesstrafe für sexuelle Handlungen mit Kindern, Nötigung oder Vergewaltigung in Kombination mit vorsätzlicher Tötung oder Mord in der Schweiz eingeführt werden. Das Initiativkomitee setzt sich aus Angehörigen einer Ermordeten zusammen.

Als ich den Artikel über die geplante Initiative fertig gelesen hatte, war ich geschockt und irgendwie auch wütend. Warum wollen diese Menschen Rache? Warum können sie nicht verzeihen oder vergessen? Warum versuchen sie nicht, neu anzufangen? Auf der Internet-Seite des Komitees stand, dass erst der Tod des Täters die Trauer der Angehörigen stillen könne. Die Herzen dieser Leute sind meiner Meinung nach voller Hass, darum ist ein humanes Denken fast nicht mehr möglich. Sehen wir nicht tagtäglich, was der Hass auf der Welt anrichtet? Es gibt jeden Tag Morde, überall auf der Welt. Gesühnt werden diese Verbrechen oft durch Selbstjustiz, was dann wieder gerächt werden muss. Es entsteht eine Teufelsspirale des Todes.

In einem Forum habe ich die Argumente einiger Befürworter gelesen. Oft geht es ums «Kosten sparen». Einer schreibt, dass ein Häftling, der 10 Jahre Haft verbüsst, den Steuerzahler 1,2 Millionen Franken kostet. Ein anderer lehnt die Todesstrafe ab, wäre aber für Arbeitslager. Gegner der Todesstrafe stört es, dass die Schweiz dann mit Ländern wie China, den USA, Somalia, Libyen etc. auf einer Liste stünde. Andere Gegner haben Bedenken wegen Fehlurteilen, von welchen wir immer wieder aus Amerika hören.

Was mich aber stutzig machte, war, wie wenig Leute mit dieser Moral ein Problem hatten. Bedeutet denn das Leben nichts mehr? Ist ein Mörder oder Vergewaltiger nur ein Subjekt, das auf sein Urteil wartet und dann für ewig im Strafvollzug verschwindet? Klar, ein Verbrechen solcher Art ist schlimm und ich verstehe auch, wenn man als Angehöriger nicht vergeben kann. Ich sage aber: Man kann vergessen. Verblüffend finde ich auch die Reaktion des Staates. Wir leben in einer Demokratie und es ist rechtens vom Komitee, eine Initiative zu lancieren. Kann man aber den gesunden Menschenverstand nicht einfach mal über das Gesetz stellen und solche Sachen schon von Anfang an verbieten? Und wie könnte unser Staat töten, wenn er das Töten doch verbietet?

Lukas Kissling

BILD DER WOCHE



Im Depot Erstfeld werden zahlreiche historische Lokomotiven aufbewahrt und instand gehalten. Um sie fahrtüchtig zu erhalten, werden sie zu «Fitnessfahrten» aus dem Depot geholt und im Bahnhofareal bewegt. Die nächste solche Fahrt findet, gutes Wetter vorausgesetzt, am nächsten Samstag, 4. September, von 10 bis 12 Uhr statt. Vom Perron aus hat man beste Sicht auf die historischen Fahrzeuge wie etwa die hier gezeigte Ae 8/14 11801.

SEV übergibt zusammen mit VCS, IGÖV und Pro Bahn dem Bund die Petition gegen das Sparpaket

Über 34 000 Unterschriften für Regionallinien

34 403 Personen haben die Petition gegen die Sparpläne beim Regionalverkehr unterschrieben. VCS, SEV, IGÖV und Pro Bahn haben die Petition gemeinsam durchgeführt.

Mit einem Postauto fuhren die vier Organisationen vor dem Bundeshaus vor – und das aus gutem Grund: Rund 130 der 160 Regionallinien, die vom Sparpaket bedroht sind, sind Postautolinien. Das Postauto steht in der Schweiz wie nichts anderes für die Feinerschliessung mit öffentlichem Verkehr.

Sparen ist der falsche Weg

15 Millionen Franken will der Bundesrat sparen, indem er die minimale Auslastung einer Regionallinie von 32 auf 100 Passagiere täglich erhöhen will. «Das ist deutlich mehr als Grundversorgung, wenn eine Linie so stark ausgelastet ist», betonte Daniela Lehmann, Koordinatorin



Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin VCS, Edwin Dutler, Präsident Pro Bahn, Bea Heim, Präsidentin IGÖV, und Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik des SEV, tragen die Unterschriftenpakete ins Bundeshaus.

Verkehrspolitik des SEV, bei der Übergabe. Sie wies zudem darauf hin, dass durch den Abbau von Regionallinien auch ein Stellenabbau stattfindet, der dann wieder zu höheren Sozialkosten führt. «Da geben wir dieses Geld sinnvoller für den Regionalverkehr aus», forderte sie den Bund auf.

Bea Heim, Präsidentin der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, IGÖV, machte einen aktuellen Bezug: «Eben hat das Diemtigtal seinen Schwingerkönig gefeiert, aber bald hat es nichts mehr zu feiern, denn der Bund nimmt ihm das Postauto weg!»

Franziska Teuscher vom VCS und Edwin Dutler von Pro Bahn strichen ihrerseits die Bedeutung des Regionalverkehrs als Service public hervor, sowohl aus verkehrspolitischer Sicht als auch als Kundenbedürfnis. «Sparen ist genau der falsche Weg», erklärte Dutler an die Adresse von Bundesrat und Parlament. *pmo*

Der öffentliche Verkehr in Zahlen

56 000 Personen arbeiten im öffentlichen Verkehr

Ob Modalsplit, Personen- und Tonnenkilometer, alpenquerender Güterverkehr, Gelder des öffentlichen Verkehrs, Energieverbrauch oder Ökologie: Die Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) hat die Kennzahlen des öffentlichen Verkehrs in der Broschüre «Verkehrszahlen Ausgabe 2010» zusammengestellt.

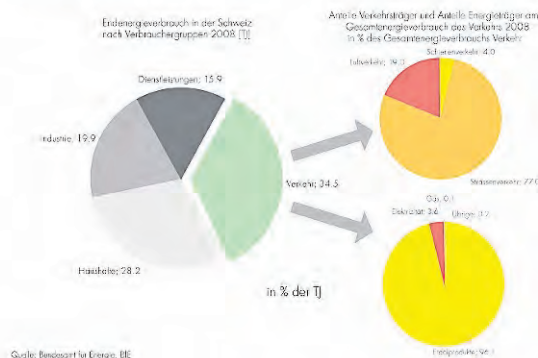
Die inhaltlich und grafisch neu gestalteten Verkehrszahlen bieten eine solide Informationsbasis rund um den öffentlichen Verkehr und die Mobilität allgemein. Die Datenauswahl ist vielfältig. Zusammengefasst sind Datenreihen und Grafiken aus den Themengebieten «Mobili-

tätsentwicklung», «Finanzierung», «Energie und Ökologie» und «Mobilität in Europa».

Zahlen in Kürze

- Der öffentliche Verkehr setzt 1467 Lokomotiven, 5264 Personenwagen, 10913 Güterwagen, 1458 Triebwagen/-züge, 5054 Busse, 614 Trams und 162 Schiffe ein, um jährlich rund 2 Milliarden Fahrgäste und 69 Millionen Tonnen Güter zu transportieren.
- Der Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse hat sich von 1970 bis 2008 mehr als verdoppelt.
- 48% des gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehrs durchqueren die Schweiz und 13% des gesamten alpenquerenden Strassengüterverkehrs.
- Von 2000 bis 2030 wird der

Endenergieverbrauch Verkehr



Eine der Grafiken aus der Litra-Broschüre. Sie visualisieren die Zahlen und liefern Argumente für Diskussionen.

Personenverkehr um 45% auf der Schiene und 19% auf der Strasse zunehmen.

- Die Einnahmen des öffentlichen Verkehrs stammen zu 50% aus eigenen Erträgen, zu 38% aus allgemeinen Mitteln von Bund, Kantonen und Gemeinden und zu 12% aus Steuern.

- Pro Kopf der Schweizer Bevölkerung werden pro Jahr rund 486 Franken in die Schienen- und 585 Franken in die Strasseninfrastruktur investiert.
- Die 428 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs beschäftigen rund 56 000 Mitarbeitende und haben

Aufträge in der Höhe von 4,7 Milliarden Franken an die Schweizer Wirtschaft vergeben.

- Im Warenkorb der privaten Haushalte machen die Ausgaben für den Verkehr rund 11% aus. Davon entfallen 78% auf den Kauf und Unterhalt von (Motor-)Fahrzeugen, 13% auf öffentliche Transportdienstleistungen und 7% auf den Luftverkehr.
- Der Verkehr verbraucht 34% der Schweizer Gesamtenergie. 77% davon konsumiert der Strassen-, 19% der Luft- und 4% der Schienenverkehr. Die aktualisierte Verkehrszahlenstatistik Ausgabe 2010 kann auf der Litra-Website (www.litra.ch) abgerufen und heruntergeladen werden. Sie ist auch in gedruckter Form bei der Litra-Geschäftsstelle zu beziehen. *litra*

Zürcher Verkehrsverbund will systematische Randstundenbegleitung abschaffen

300 Leute verlieren Stelle

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV bedauert den überraschenden Entscheid des ZVV, ab 2012 auf die bewährte Doppelbegleitung der S-Bahn-Züge in den Randstunden zu verzichten.

Rund 300 Zugbegleiter/innen werden stellenlos. Für sie fordert der SEV alternative Stellen. Kündigungen darf es keine geben.

Das neue Sicherheitskonzept bedeutet, dass der ZVV ab 1. Januar 2012 darauf verzichtet, die S-Bahn-Züge wie bisher in den Randstunden (ab 21 Uhr am Abend und in den Frühzügen an den Wochenenden) systematisch durch je zwei Zugchefs/cheffinnen S-Bahn (ZuS) begleiten zu lassen. Der SEV wurde erst kurz vor der öffentlichen Bekanntgabe informiert.

Europaweit beachtetes Vorzeigemodell in Gefahr

Der ZVV nimmt so in Kauf, dass in den Randstunden gewisse Züge unbegleitet verkehren werden, und verabschiedet sich sang- und klanglos von einem Sicherheitskonzept, das bisher europaweit als vorbildlich galt. Damit könnte der ZVV Bahnkunden verlieren, die nicht das Risiko eingehen wollen, in den Randstunden in einem unbegleiteten Zug fahren zu müssen.

Den Preis für die Konzeptänderung bezahlt neben der Kundschaft vor allem das SBB-Personal, denn durch die Abschaffung der Randstunden-Zugbegleitung verlieren die rund 300 ZuS der SBB spätestens Ende 2011 ihre Stelle.



Der ZVV will die bewährten Zugchefs S-Bahn streichen.

Darunter sind einige ZuS, die erst diesen September ihre sechsmontatige Ausbildung abschliessen und nun höchstens noch bis Ende 2011 auf ihrem neuen Beruf arbeiten können – eine ziemlich perverse Folge des öV-Bestellungssystems! Offensichtlich hatte also auch ihr Arbeitgeber, die SBB, vor sechs Monaten noch nicht mit der Konzeptänderung des ZVV gerechnet.

SEV fordert berufliche Perspektiven

Für den SEV ist klar, dass es wegen des neuen Konzepts keine Kündigungen geben darf. Die SBB muss den betroffenen ZuS zumutbare alternative Stellen inklusive Aus- und Weiterbildungen anbieten. Der SEV wird in den kommenden Tagen mit den betroffenen Kollegen/Kolleginnen Versammlungen durchführen und sie individuell unterstützen. SEV

Treffen der Vertretung der Genfer Lokführer mit der Direktion

«Win-lose» für die Lokomotivführer

Die Lokomotivführer/innen haben der SBB zwei Forderungen gestellt: Organisation regelmässiger Treffen zwischen P-OP-ZF und den Sozialpartnern und Entschädigung des Personals in Zeit oder Geld für die an Freitagen geleisteten Dienste. Die zweite Forderung wurde abgelehnt. Die Lokomotivführer werden sich wehren.

Aussergewöhnliche Methoden – aber nicht im guten Sinn des Ausdrucks – hat die SBB in diesem Sommer gegenüber den Genfer Lokführer/innen angewandt. Per «Einschreiben» wurden einige an ihren Freitagen zur Arbeit gerufen. Wer sich wehrte, wurde mit Drohungen und Verhören verfolgt. Sol-

che Rosskuren reissen leider immer mehr ein.

Treffen in Lausanne

Nach einer Petition und verschiedenen Diskussionen haben die SBB endlich versprochen, nicht mehr auf die geschilderte Weise zu reagieren. Das letzte Treffen datiert vom 19. August und wurde vom SEV verlangt. Thomas Brandt, Operating-Verantwortlicher, war in Lausanne anwesend.

Die SBB hatte Mühe, den Unterbestand anzuerkennen, hat es schliesslich aber doch getan. Einige Kader haben sogar eingestanden, dass der Druck, dem sie ausgesetzt sind, der Grund für die angewandten Methoden sein könnte. Anlässlich des Treffens wurden verschiedene Beschlüsse gefasst, vor allem die Einrichtung regelmässiger zweimonatlicher Treffen zwischen dem Leiter der Filiale West und einem Vertreter

des Personaldienstes auf der einen Seite, den lokalen Sozialpartnern und der Peko auf der andern. Damit wurde immerhin eine der Forderungen der Beschäftigten angenommen. Bei der anderen dagegen, die die Entschädigung für die Personen betrifft, die sich bereit erklären, an ihren Freitagen arbeiten zu kommen, hatten die am Treffen in Lausanne anwesenden Verantwortlichen leider nicht die Kompetenz zu antworten. Mitte letzter Woche wurde die Antwort dann noch nachgereicht – ein klares Nein: Entschädigungen sind nicht möglich.

Geringschätzung der Lokführer

Die Lokomotivführer/innen von Genf und Lausanne werden im Verlauf des Septembers an einer ausserordentlichen Versammlung darüber diskutieren, wie auf diese Abweisung zu reagieren sei. Nicht nur der Unterbestand

bereitet den Lokführer/innen Probleme, sondern auch die Geringschätzung, die sie erfahren. Beispiele: Ein Beschäftigter stimmte der Verlängerung seiner Tour zu und hatte dann auf irgendeinem Bahnhof eine stündige Wartezeit, die ihm in der Folge als Pause angerechnet wurde. Der Lokführer hat seine Einwilligung bereit! Auch den Cisalpino-Lokführern, die aufgrund der Arbeiten am Simplon ihre Touren nicht fortsetzen können, wird die Wartezeit in Brig als Pause angerechnet. Die Lokführer haben von diesem Verhalten genug. Wenn es nicht eine grundlegende Änderung vonseiten der SBB gibt, muss man mit Kampfmassnahmen der Beschäftigten rechnen. Der LPV wird nächstens bei allen Lokomotivführer/innen der Schweiz eine Umfrage über ihre Zufriedenheit durchführen.

hes/pan.

PERSONALIA

NEUER DIREKTOR

Die Vorstände des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und von Seilbahnen Schweiz (SBS) haben am 20. August 2010 Ueli Stückelberger als Nachfolger des im April 2011 in den Ruhestand tretenden Direktors Peter Vollmer gewählt.

Fürsprecher Ueli Stückelberger ist 41-jährig, verheiratet, Vater von drei Kindern und wohnt in Bern. Er ist zurzeit Chef



der Abteilung Politik im Bundesamt für Verkehr.

Der VöV streicht die grossen Kenntnisse in den Belangen des öffentlichen Verkehrs und der Seilbahnen, die langjährigen Erfahrungen im Bereich der Verwaltungs- und Politikprozesse und das hervorragende politische und persönliche Netzwerk des künftigen Direktors heraus.

NEUER VIZEPRÄSI

Roger Nordmann ist neuer Vizepräsident des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS. Der Waadtländer SP-Nationalrat löst Ulrich Doepper ab. Nordmann sitzt seit 2004 im Nationalrat, er gehört der nationalrätlichen Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie, der Verkehrs-Kommission der SP Schweiz und dem Vorstand der SP-Bundeshausfraktion an. Nordmann ist 37-jährig, verheiratet und Vater zweier Kinder. Er betreibt ein Beratungsbüro und ist Präsident von Swissolar. Wie sein Vorgänger ist er zweisprachig, sodass der Zentralvorstand des VCS auch weiterhin ein Sprachrohr in der Romandie haben wird.

NEUER PRESSECHEF

Nach dem seit längerem angekündigten Weggang von Danni Härry wird der bisherige Konzernmediensprecher Reto Kormann Leiter a. i. des Pressedienstes SBB. Sein Nachfolger als Mediensprecher wird Christian Ginsig. Kormann wie Ginsig sind ausgebildete Bahnbetriebsdisponenten mit einer Weiterbildung zum PR-Berater.

Das Personal des Industrierwerks Bellinzona sagt Ja zur Schaffung eines Kompetenzzentrums für Bahnverkehr und nachhaltige Mobilität

Nach dem Überlebenskampf gilt es

Eine von der Tessiner Regierung in Auftrag gegebene Studie bestätigt, dass die von der SBB 2008 angestrebte Schliessung bzw. Redimensionierung und Privatisierung des Industrierwerks Bellinzona betriebswirtschaftlich verfehlt war. Die Studie empfiehlt, das Werk zu einem Kompetenzzentrum für nachhaltige Mobilität weiterzuentwickeln.

Mittwoch, 25. August, 10.30: Die Malerei des Industrierwerks (IW) Bellinzona ist voller orange gekleideter Arbeiter. Auf den ersten Blick fühlt man sich in die Zeit des Streiks zurückversetzt, doch die Stimmung ist ganz anders, viel entspannter. Gianni Frizzo, der Präsident der Personalkommission, führt lä-

chelnd ins Thema ein und übergibt das Mikrofon sofort Roman Rudel, Professor der

Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI). Unter seiner Leitung

hat ein Team von Spezialisten die Studie zu den Entwicklungspotenzialen des IW

erarbeitet, die die Tessiner Regierung im November 2008 bei der SUPSI bestellt hatte.



Die IW-Mitarbeitenden hörten SUPSI-Professor Roman Rudel sehr aufmerksam zu und waren mit den Studienergebnissen sehr zufrieden.

Das Industrierwerk Bellinzona soll sich zum Kompetenzzentrum entwickeln – ein Szenario, das auf breite Zustimmung stösst

Viele Akteure für eine grosse gemeinsame Herausforderung

Für die Hochschule SUPSI, die Tessiner Regierung, das Personal und die SBB ist die Idee, das IW Bellinzona zum Kompetenzzentrum weiterzuentwickeln, eine interessante Perspektive.

Den Vorschlag machen Forscher der SUPSI in einer Studie, die die Kantonsregierung zu den Zukunftsperspektiven des Industrierwerks (IW) Bellinzona bestellt hatte. Gemäss der Studie würde das Szenario «Kompetenzzentrum» das IW besser verwurzeln, indem es die Rolle eines Promotors in den Bereichen Verkehr und nachhaltige Mobilität spielen würde. Auch andere Regionen des Kantons würden einbezogen, und die Akteure, Strukturen und Kontakte würden sich nicht auf das IW beschränken.



Das Kompetenzzentrum soll alle Akteure der Branche einbeziehen.

Einzubindende Akteure

Eine wichtige Rolle schreibt die Studie auch den SBB-Standorten Biasca und Chiasso zu, und sie empfiehlt den Einbezug weiterer Akteure, die sich

in folgende Kategorien unterteilen lassen:

- **Unternehmungen:** Kunden und Lieferanten des IW sowie Firmen, die in verwandten Bereichen tätig sind (rund 40 Unterneh-

mungen sind im Tessin im Verkehrsbereich aktiv);

- **Institute für Lehre und Forschung:** SUPSI, ETH Zürich und Lausanne sowie weitere Lehr- und Forschungsanstalten auch im Ausland;
- **Berufs- und Unternehmerverbände** wie die AITI, die CC-TI; die Vereinigung der Spediteure oder RailValley;
- **öffentliche Gemeinwesen und Stellen** wie der Kanton Tessin, die Stadt Bellinzona oder das Büro für regionale Entwicklung sowie Vereine wie «Giù le mani» (Hände weg vom IW).

Um die Koordination zwischen den Akteuren sicherzustellen, empfiehlt die Studie für das Kompetenzzentrum die Struktur einer öffentlich-privaten Partnerschaft (englisch PPP).

Aktivitäten

Die Studie schlägt für das Zentrum zahlreiche Aktivi-

täten in den Bereichen Verkehr und nachhaltige Mobilität vor:

- Unterhalt;
- Förderung innovativer unternehmerischer Aktivitäten;
- Dienstleistungen, die mit hohem wissenschaftlichem oder technologischem Aufwand verbunden sind;
- Vermittlung von Wissen, Kompetenzen und Technologien.

Drei Etappen

Das Szenario «Kompetenzzentrum» soll in drei Etappen vertieft werden: 1. Über eine Machbarkeitsstudie soll ein strategischer Plan aufgestellt werden zu den Funktionen, den Aktivitäten und den Formen der Beteiligung, Leitung und Finanzierung; 2. Einführung einer PPP-Struktur; 3. zunehmende Aktivitäten.

Die drei Etappen sollen in 12 bis 18 Monaten durchlaufen werden. GI/Fl

nun die Zukunft zu sichern

Erst am Vortag war diese Studie an einer Medienkonferenz der Regierung der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Streik war berechtigt

In der Tat kann das IW-Personal mit der Studie zufrieden sein, bestätigt sie doch, dass sein Kampf für die Weiterführung des Lok- und Wagenunterhalts in Bellinzona im Frühjahr 2008 nicht nur mutig und dank Unterstützung der ganzen Tessiner Bevölkerung erfolgreich war, sondern auch wirtschaftlich Sinn machte. Denn die Studie attestiert dem IW solide wirtschaftliche Perspektiven, die nicht weiterzuerfolgen verfehlt gewesen wäre. Diese quasi wissenschaftliche Legitimierung des Streiks nahm das IW-Personal verständlicherweise mit grosser Genugtuung zur Kenntnis.

IW muss weiterentwickelt werden

Die Studie analysierte aber nicht nur die damalige und

aktuelle Situation des IW, sondern auch seine Zukunftsperspektiven und kam dabei zum Schluss, dass der Wechsel von SBB Cargo zum Personenverkehr sowie Unterhaltsarbeiten im bisherigen Rahmen nicht genügen, um dem IW eine erfolgreiche Zukunft zu sichern. Vielmehr müsse es auf neue Grundlagen gestellt werden, denn innerhalb der gegenwärtigen Strukturen sei sein Niedergang «programmiert».

Die SUPSI-Forscher teilen insbesondere die Kritik der Personalkommission und der Gewerkschaften, dass die IW-Leitung zu wenig Entscheidungsfreiheit habe, um mit dem nötigen Dynamismus auf die Erfordernisse des Marktes reagieren zu können. Daher ist es nach Meinung der Forscher wichtig, Alternativen zu entwickeln.

Ein grosses Verdienst der Studie ist, dass sie eine sehr interessante Alternative vorschlägt, für die sich ein brei-

ter Konsens abzeichnet: die Schaffung eines Kompetenzzentrums. Wohlgermerkt handelt es sich dabei um ein Szenario, das erst noch vertieft ausgearbeitet werden muss und nicht ohne erhebliche Anstrengungen umgesetzt werden kann. Ein wesentlicher Vorzug dieses Szenarios ist aber, dass damit ab sofort nach Zukunftslösungen gesucht wird, die über den Unternehmensrahmen der SBB hinausgehen und auch die anderen Akteure im Kanton Tessin mit einschliessen: öffentliche Gemeinwesen, Institute für Bildung und Forschung sowie Unternehmen, die im Fahrzeugunterhalt, im Bahnbereich und auch in anderen Verkehrssparten tätig sind.

Resolution für die Schaffung einer Arbeitsgruppe

Der Weg zu diesem Ziel dürfte wie gesagt lang und ziemlich steinig sein. Daher sollte er möglichst rasch in Angriff

genommen werden, indem die interessierten Akteure – wie von der Studie empfohlen – möglichst bald eine Arbeitsgruppe bilden, die die Schaffung des Kompetenzzentrums an die Hand nimmt. Auf Vorschlag von Gianni Frizzo verabschiedeten die IW-Mitarbeitenden eine Resolution, in der sie die politischen Behörden auffordern, eine solche Arbeitsgruppe ins Leben zu rufen.

Die Ergebnisse und Empfehlungen der SUPSI-Studie müssen auch die anderen Organe berücksichtigen, die sich mit der Zukunft des IW befassen. Dazu gehört die vom Runden Tisch eingesetzte Arbeitsgruppe 3, die SBB-Strategien für den Rollmaterialunterhalt auszuarbeiten hat, wobei zumindest eine Variante dem IW Bellinzona Perspektiven bieten muss. Dazu gehört nun natürlich auch die Perspektive eines Kompetenzzentrums.

Pietro Gianolli/FI

IW Bellinzona als Kostenfaktor oder «Nützing» für das ganze Unternehmen? – SUPSI-Studie verlangt Klarheit

SBB muss für das IW eine klare Politik festlegen

Ob ein Kompetenzzentrum machbar ist, hängt wesentlich von den künftigen strategischen Entscheidungen der SBB ab.

Die Studie der SUPSI hält fest, dass der Streik der Mitarbeitenden des Industriewerks (IW) Bellinzona vor zwei Jahren berechtigt war. Denn der Entscheid der SBB, das IW zu schliessen und die Produktion auf die andere Seite des Gotthards zu verlegen bzw. zu privatisieren, war nach Meinung der Studienautoren betriebswirtschaftlich weder notwendig noch sinnvoll.

Auch sonst wirft die Studie ein kritisches Licht auf das SBB-Management. So habe der Wechsel von Cargo zur solideren Division Personenverkehr (P) dem IW zwar mehr Sicherheit gebracht, doch werde seine Produktivität durch die zweideutige Unternehmenspolitik von P



beeinträchtigt: P betrachte das IW einerseits als *Kostenfaktor*, wenn es darum gehe, die Produktionskosten zu senken zugunsten kurzfristiger Divisionsinteressen.

Andererseits nutze P das IW als *Profitzentrum*, um Gewinne zu erwirtschaften zugunsten des Gesamtunternehmens.

Diesen Widerspruch müsse die SBB beseitigen, um

dem IW Zukunftsperspektiven zu eröffnen, fordern die Studienautoren. Das heisst, die SBB müsse eine klare Unternehmenspolitik definieren, die dem Rollmaterialunterhalt eine wesentliche Rolle beimisst bei der Produktion sicherer Verkehrsleistungen.

Zudem warnt die Studie, dass sich das IW nur dann zu einem Kompetenzzentrum weiterentwickeln könne,

wenn die künftigen strategischen Entscheide der SBB dies zulassen.

Insbesondere brauche das IW *mehr unternehmerische Entscheidungsfreiheit*, heisst es in der Studie weiter. Denn sonst lasse sich der beträchtliche Aufwand an Personal, Technik und Geld für die Entwicklung zum Kompetenzzentrum kaum rechtfertigen. Auch sei die Weiterentwicklung des IW sonst stets durch allfällige hemmende interne Entscheide (Konzernleitung) oder negative Einflüsse aus dem Unternehmensumfeld bedroht.

Dank seiner Lage auf der Nord-Süd-Achse hat das IW nach Meinung der Studienautoren eine gute Ausgangslage, um sich weiterentwickeln zu können. Doch ob dies gelinge, hänge auch davon ab, wie sich die SBB gegenüber der Konkurrenz positioniere.

Françoise Gehring/FI

IN KÜRZE

BAHNERFOLGE

■ Am 20. August fuhr das 40-millionste Auto durch den Lötschbergtunnel. Der fahrplanmässige Autoverlad wurde 1960 aufgenommen, seither haben sich die Frequenzen fast stetig erhöht. Allein letztes Jahr wurden 1,3 Mio. Fahrzeuge transportiert. Erfolg auch für den alpenquerenden Schienengüterverkehr: Im ersten Semester des laufenden Jahres wuchs er um einen Sechstel und liegt nun fast wieder auf Vorkrisenniveau. Zugelegt hat auch der Strassengüterverkehr, aber weniger stark als die Schiene.

JA ZUR LUZERNER STÄDTE-INITIATIVE

■ Am 26. September kommen in Luzern die Städteinitiative und der Gegenvorschlag zur Abstimmung. Ein überparteiliches Personalkomitee unterstützt die Initiative mit dem Argument, die Stadt Luzern gewinne dadurch an Lebensqualität und der Standort werde gestärkt.

PARK & RIDE

■ Die BLS führt ein neues Tarifsysteem auf ihren Bahnhöfen ein. Ziel ist, die Parkplätze vor allem für Bahnkunden zu stellen. Ergänzt wird das Angebot mit «Kiss & Ride», nämlich kostenlosen Kurzzeitparkplätzen fürs Bringen und Abholen von Bahnkunden.

NEUE SHUTTLEZÜGE

■ Die niederländische Ewals Cargo Care arbeitet im Kombiverkehr durch die Alpen neu mit SBB Cargo zusammen. Die Schweizer Güterbahn fährt für den internationalen Logistikanbieter jährlich 270 Shuttlezüge von Deutschland nach Italien und erbringt die gesamte Transportleistung zwischen Rheinhausen bei Duisburg via Lötschberg nach Novara in Norditalien.

EINKAUF

■ Hupac, ein internationaler Anbieter im gemischten Güterverkehr, hat einen 25-Prozent-Anteil von Crossrail, einer in Muttenz ansässigen Privatbahngesellschaft, übernommen. Hupac-Chef Kunz wird Crossrail-Verwaltungsrat.



UWE/Béatrice Dubois

„Für einen Politiker zählt die Erfahrung weit mehr im Vergleich zu anderen Berufen.“

Moritz Leuenberger, Bundesrat

Drei Abstimmungen über die Verkehrspolitik stehen in der Bilanz weit vorne

«Der Gesamtarbeitsvertrag ist etwas Wichtiges»

Bundesrat Moritz Leuenberger verlässt am 31. Oktober nach 15 Jahren als Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Schweizer Regierung. Moritz Leuenberger betont im Interview die Bedeutung der Konkordanz als Grundwert der direkten Demokratie in der Schweiz. Er erinnert sich an den Streik im Industriewerk Bellinzona und betont die Wichtigkeit des Gesamtarbeitsvertrags als Instrument zum Schutz der Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Bezüglich Ihrer Amtszeit haben einige Politiker, die Medien und andere an Ihrer Stelle eine Bilanz gezogen. Ich bitte Sie nun um Ihre eigene Bilanz: Mit der Distanz eines abtretenden Politikers: Gibt es Entscheide, die Sie im Rückblick anders getroffen, und/oder Projekte, die Sie anders vorangetrieben hätten?

Moritz Leuenberger: Bei der Bilanz meiner eigenen Arbeit kommen mir nun wirklich nicht ausgerechnet diejenigen Entscheide zuerst in den Sinn, die ich rückblickend anders getroffen hätte. Zuerst denke ich an die drei grossen Verkehrsabstimmungen: LSWA, Neat und bilaterales Verkehrsabkommen, dann denke ich daran, dass ich die ganze Politik einer

Nachhaltigkeit mit meinem Departement aufbaute, vor allem auch an das CO₂-Gesetz mit einer CO₂-Abgabe, und ich denke an die Sicherheit im Strassenverkehr. Das sind Projekte, die ich höchstpersönlich vorangetrieben habe und die ohne mich nicht zustande gekommen wären, mindestens nicht in dieser Form. Um Entscheide, die im Rückblick anders hätten getroffen werden können, kümmern sich gegenwärtig manche Journalisten hingebungsvoll.

Ist das Schweizer Modell, das auf einem System der Absprachen basiert, wohl dem Untergang geweiht?

Ich wüsste nicht warum. Ich bin ein überzeugter Anhänger unseres Systems. Es ist notwendig, dass wir in unserer direkten Demokratie alle grossen Parteien in die Regierung einbinden. Wäre eine Kraft in der Opposition, würde gegen jedes wichtige Gesetz das Referendum ergriffen, was das Regieren verunmöglichen würde. Wenn wir alle Gruppen in einen Gesetzgebungsprozess einbeziehen, mag dies mitunter etwas lange dauern. Und oft müssen alle Seiten Kompromisse eingehen. Doch das ist nicht schlecht. Lösungen werden so ausgewogener und damit tragfähiger.

„Ich habe mich im Konflikt ums Industriewerk Bellinzona auf keine Seite geschlagen, sondern den Runden Tisch initiiert, damit dieser Konflikt durch Verhandlungen gelöst werden konnte. Während des ganzen Prozesses war ich eine Art Schirmherr.“

Einige Fragen zu Ihrem Departement: Weshalb soll die Atomenergie neu lanciert werden, anstatt voll auf die erneuerbaren Energien zu setzen, wie dies auch die SP in einer Initiative vorschlägt, die unter anderem die Schaffung von Arbeitsplätzen zum Ziel hat?

Erstens: Wir setzen voll auf erneuerbare Energien und wir haben mit der kostendeckenden Einspeisevergütung (KEV) auch bereits

sehr viel erreicht. Zweitens: Mein Departement setzt den Willen des Bundesrates um und wird die Gesuche für neue KKW behandeln. Aber, und das gehört auch zu den Errungenschaften meiner Amtszeit, für neue KKW wird es ein fakultativeres Referendum geben. Das letzte Wort haben also die Stimmbürger. Neue Kernkraftwerke haben nach meiner Einschätzung in ei-

ner Volksabstimmung nur dann eine Chance, wenn sich zeigen sollte, dass sich unser Energiebedarf mit erneuerbaren Quellen wie Wasser, Wind und Sonne nicht decken lässt, obwohl zu ihrer Förderung alles Erdenkliche unternommen worden ist.

Der öffentliche Verkehr war immer im Zentrum Ihres Interesses. Wie beurteilen Sie die jetzige Situation der SBB, bei der sich immer mehr neoliberale Tendenzen einschleichen, was wiederum die Sozialpartner zu schärferen Tönen zwingt?

Also «neoliberale Tendenzen» bei der SBB ist nun eine masslose Übertreibung. Sie muss sich zwar nach wirtschaftlichen Kriterien verhalten, wie dies das Parlament verlangt, aber sie tut das sozialverträglich. Die Europäische Union liberalisiert den Schienenverkehr. Das hat auch Auswirkungen auf die SBB: Sie muss sich gegen eine stärker werdende Konkurrenz behaupten. Im Güterverkehr ist sie bereits gezwungen, neue Strategien zu entwerfen und Kooperationen einzugehen. Um in diesem härter werdenden Umfeld zu bestehen, muss die Produktivität gesteigert werden. Dies ist zum Beispiel im Industriewerk Bellinzona bereits auf vorbildliche Art gelungen.



Zusammentreffen von Verkehrsminister und SEV bei der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels: Der SEV zeigte sich beim Festakt am 15. Juni 2007 mit seiner Forderung nach durchgehender Doppelbegleitung.

BIO

Moritz Leuenberger ist Jurist. Von 1974 bis 1983 war er Gemeinderat in Zürich. 1979 wurde er in den Nationalrat gewählt, von 1991 bis 1995 war er Mitglied des Zürcher Regierungsrats. Seit der Wahl in den Bundesrat am 27. September 1995 steht er dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vor. In den Jahren 2001 und 2006 war er Bundespräsident.

INTERVIEW

UVBK/Béatrice Duvénois



Die Reise von Leuenberger im Bundesrat ist beendet. Er zeigt sich im Interview auf der gleichen Seite wie der SEV.

Rückblickend betrachtet, würden Sie sich heute schneller auf die Seite der Streikenden der Officine di Bellinzona schlagen?

Ich habe mich in diesem Konflikt auf keine Seite geschlagen, sondern den Runden Tisch initiiert, damit dieser Konflikt durch Verhandlungen gelöst werden konnte. Ein längerer Streik hätte sowohl der SBB als auch den Officine geschadet. Während des ganzen Prozesses war ich eine

blockiert gewesen wären. Das waren sie, dank des guten Willens aller Beteiligten, aber nicht. Darüber bin ich froh.

Wie wichtig ist es für ein Unternehmen des Service public wie die SBB, die Kultur des GAV zu pflegen, welche offenbar am Verschwinden ist?

Sehr wichtig. Ein Gesamtarbeitsvertrag ist ein immens wichtiges Instrument, um Arbeitskämpfe zu verhin-

beitem. Dieses Instrument hat sich in unserem Land sehr bewährt.

Was wird nach der Eröffnung der Neat aus dem Tessin werden? Und wie lautet Ihre Meinung zur zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels?

Die Fahrt von Zürich oder Luzern ins Tessin wird kürzer. Das heisst, die Süd- und die Nordschweiz rücken näher zusammen. Bellinzona-Luzern wird zur Pendlerdistanz. Dazu kommt, dass der Basistunnel die Verlagerungspolitik entscheidend voranbringen wird. Die Menschen in der Südschweiz werden also weniger unter schlechter Luft und Lärm leiden. Eine zweite Röhre für die Autos kommt für mich aber nicht

infrage. Das Schweizer Volk hat mehrmals an der Urne bekräftigt, dass es weniger und nicht mehr Lastwagen durch die Alpen will. Dieser Grundsatz ist auch in der Verfassung festgehalten. Die um 2020 anstehende Sanierung werden wir mit dem neuen Basistunnel und einem Autoverlad durch den alten Bahntunnel ohne grössere Probleme bewältigen können.

Wie stellen Sie sich in Zukunft die Beziehungen dieses Landes zu Europa vor?

Der bilaterale Weg – an dem ich selber aktiv mitgearbeitet habe – neigt sich dem Ende zu. Wir übernehmen zuhauft Regelungen der EU, ohne dass wir sie selber mitbestimmen könn-

ten. Als EU-Mitglied hingegen könnten wir aktiv mitgestalten. Unser Land muss sich öffnen, dann kann es auch Einfluss nehmen auf die Geschehnisse in der Welt, statt nur auf sie reagieren zu müssen.

Sie sind ein kultivierter Intellektueller, ein «Homme de lettres»: Was werden Sie nach dem Rücktritt in Ihrem noch jungen Alter tun?

Ich weiss es wirklich noch nicht.

Interview: Françoise Gehring

Dieses Interview ist ein Auszug aus einem längeren Gespräch, das Françoise Gehring für die italienische Zeitschrift der SP Schweiz gemacht hat; die vollständige Fassung ist in ps.ch vom 25. August 2010 erschienen.

„Die Europäische Union liberalisiert den Schienenverkehr. Das hat auch Auswirkungen auf die SBB: Sie muss sich gegen eine stärker werdende Konkurrenz behaupten.“

Art Schirmherr, der hätte angerufen werden können, wenn die Verhandlungen

dem. Er garantiert einen fairen Umgang der Unternehmen mit ihren Mitar-

Gewerkschaftliche Lohnforderungen

2 – 3%: verdient, gerecht und nötig

Die Verbände des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes fordern für 2011 den Ausgleich der Teuerung und den Anteil der Arbeitnehmenden am Produktivitätswachstum.

Das entspricht einer Lohnerhöhung von zwei bis drei Prozent – und in den meisten Branchen von mindestens 150 Franken. Die Lohnerhöhungen sollen generell erfolgen. Mit diesen Forderungen haben die SGB-Gewerkschaften die diesjährige Lohnrunde eingeläutet.

Substanzielle Lohnrunde nötig

Die Gewinnsituation der Unternehmen, die gestiegene Produktivität und der Lohnrückstand machten jetzt eine substanzielle Lohnrunde für die Arbeitnehmer/innen mit unteren und mittleren Einkommen nötig, forderte SGB-Präsident Paul Rechsteiner. Generelle Abschlüsse – zumeist in Form von einheitlichen Beträgen von 150 Franken gefordert – und stark



gehobene Mindestlöhne förderten nicht nur die Lohngerechtigkeit, sondern seien auch «der wirksamste Beitrag gegen die Lohnungleichheit der Geschlechter».

Lohnschere hat sich geöffnet

«Die Schweizer Wirtschaft profitiert seit einigen Monaten von einer konjunkturellen Erholung», stellte SGB-Chefökonom Daniel Lampart fest. Aber: Vom letzten Aufschwung hätten vor allem die hohen und höchsten Einkommen profitiert. «Von 1997 bis 2006 hat sich die Zahl der Arbeitnehmenden mit über 1 Mio. Lohn vervierfacht: von 500 auf 2000. Diese Öffnung der Lohn-

schere ist zu einem beträchtlichen Teil die Folge der Individualisierung der Lohnpolitik.» Dank individuellen Boni und Mitarbeiterbeteiligungen habe sich das Kader schamlos bedient. «Deshalb sind jetzt generelle Lohnerhöhungen gefordert. Gleichzeitig sind Boni durch Fixlöhne zu ersetzen.»

Beitrag an die Krankenkassenprämien

Lampart verlangte zudem vom Bund, den erneuten «massiven Krankenkassenprämienstoch durch höhere Prämienverbilligung abzufangen, und von der Nationalbank, sich dem zu starken Franken entgegenzustemmen.

Unia fordert rund 3 Prozent für alle als Teuerungsausgleich, als Beitrag an die höheren Krankenkassenprämien und als Realloherhöhung, in vielen Branchen in Form von einheitlichen Beträgen von zumeist 150 Franken. Dies gilt etwa für den Bau und die Gewerbeberufe. «Im Baugewerbe läuft es wie geschmiert und im Gewerbe ist der Nachholbedarf besonders gross, weil die Arbeitgeber in mehreren Branchen trotz guter Konjunktur im vergangenen Jahr keine Lohnerhöhung gewährt haben», begründete Unia-GL-Mitglied Hansueli Scheidegger die Forderungen. Er verwies auch auf die Gefahr der Abwanderung von Fachkräften. Bei Coop und Migros verlangt Unia 140 Franken, in der Industrie «ein Ende der Bescheidenheit».

Verdient, vernünftig und wirtschaftlich notwendig

Voller Teuerungsausgleich und eine Realloherhöhung von 1,5% bis 2%: So lauten die Forderungen der Gewerkschaft Kommunikation (Ge-

ko) an Post und Swisscom. Alain Carrupt, Geko-Zentralpräsident: «Diese Erhöhungen sind absolut verdient, vernünftig und wirtschaftlich notwendig.» Denn: «Ständige Restrukturierungen, immer schlechtere Bedingungen und steigender Leistungsdruck lasten auf den Schultern der Mitarbeitenden und haben insgesamt zu einer Verschlechterung der allgemeinen Arbeitsbedingungen geführt.»

Klare Kriterien

Der Schweizerische Bankpersonalverband (SBPV) fordert nicht nur eine Realloherhöhung von 2%. Er will gleichzeitig auch eine Eindämmung der variablen Erhöhungen. Deshalb soll neu über diese verhandelt werden. Für die individuellen Erhöhungen sollen klare und verhandelbare Kriterien festgelegt werden. SBPV-Zentralsekretärin Denise Chervet: «Die Personalkommissionen sollen die Verteilung der Löhne gemäss Lohnklassen und Geschlecht kontrollieren können.» **SGB**

Leserbrief

Eine Kolumne verärgert Kollegen

Zur Kolumne «Blickwinkel erweitern» von Monika Barth, *kontakt.sev* 15/10

Deine grünen Äusserungen sind uns eigentlich bekannt. Deine grünen Sprüche sind uns seit Jahren wohlbekannt und du wirst deren noch viele in deinem Köcher haben. Auch du kannst die Welt nicht verändern; seit sich die Kolonialmächte von Schwarzafrika zurückgezogen haben, herrscht in den meisten afrikanischen Staaten ein ungemeines Chaos. Grosse Armut, keine Schulen, fast keine Spitäler, keine intakten Infrastrukturen und vieles mehr. Dazu kommen die korrupten Regierungen von Nord bis Süd.

Einige wenige Hilfswerke, meist christliche aus den USA und Europa, versuchen diese Misere etwas zu mildern, ein Tropfen auf einen heissen Stein. Was willst du sagen mit «Blickwinkel erweitern»?

Klar, wir zapfen «unschuldig» – wie schön du das sagst – von den Tanksäulen, weil wir auf Benzin und Diesel angewiesen sind. Da sind Kollegen, z. B. Lokführer, die von A nach B fahren, sie nehmen 50 und mehr Kilometer unter die Räder, weil ihnen die Arbeit in Zürich besser passt als an ihrem Wohnort. Sie wohnen hier günstig und die Arbeit in Zürich entspricht ihnen besser als hier. Diese Kollegen haben eine unregelmässige Arbeitszeit und sind daher auf ihr Vehikel angewiesen.

Du, Monika Barth, solltest nun doch endlich zur Wirklichkeit stehen und nicht nur Sprüche klopfen, wie schon in einigen Nummern unserer Zeitung. Es wäre Zeit, sich mit echten Problemen unserer Zeit und von uns Eisenbahnern zu beschäftigen, als sich mit solchen Kolumnen zu beschäftigen, die höchstens Kollegen verärgern.

René Wyss, Zofingen
Anmerkung der Redaktion: Die Kolumnistinnen und Kolumnisten sind in der Themenwahl frei; die Meinung der Redaktion muss nicht mit den Inhalten der Kolumne übereinstimmen. Wir schätzen es, dass die Kolumnistinnen und Kolumnisten auch Themen ausserhalb des Tätigkeitsbereichs des SEV aufgreifen.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, 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, Zürichsee Zeitschriftenverlag, 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 (ein Unternehmen der AZ Medien AG); www.solprint.ch

Die nächste Ausgabe erscheint am 16. September 2010

Redaktionsschluss für den Sektionsteil:

9. September, 10 Uhr

Inserateschluss: 6. September, 10 Uhr

Nacharbeit in Tankstellenshops

Bundesgericht setzt ein Zeichen

Das Bundesgericht hat einen Entscheid des Seco bestätigt, indem es Nacharbeit in Tankstellenshops für den Detailhandelsbereich, speziell für Nahrungsmittel, untersagt. Das Verbot gilt auch dann, wenn Personal für das Tanken und eine kleine Verpflegung anwesend ist.

Der Entscheid erinnert an die Grundsätze, die ein Abweichen vom Verbot der Nacharbeit ermöglichen: Ökonomisch müssen äusserst gewichtige Gründe vorliegen. Ein vage definiertes «Konsumentenbedürfnis», ein «Marktgebot» oder das Vorhandensein von mit anderer Arbeit betrautem Personal (z.B. Tankstelle bedienen) fallen nicht darunter. Zudem erinnert das Bundesgericht daran, dass Nacharbeit der Gesundheit sowie

dem familiären und sozialen Leben der betroffenen Arbeitnehmenden schadet.

Soziale kontra individuelle Interessen

Diese sozialen Werte würden schwerer wiegen als das individuelle Verlangen, möglichst immer möglichst alles zu konsumieren – und dürften deshalb auch nicht diesem Interesse geopfert werden. Nur sehr restriktiv seien daher Ausnahmen vom Nacharbeitsverbot zuzulassen. Schliesslich verwies das Gericht darauf, dass die üblichen Öffnungszeiten den Haushalten eine genügende Versorgung erlaubten.

Vorstoss Lüscher: Freiheit für Tankstellenshops

Der Entscheid ist erfreulich. Dennoch ist der Kampf gegen ausufernde Ladenöffnungszeiten alles andere als beendet. Im eidgenössischen Parlament hat der Genfer Liberalfreisinnige Christian Lüscher, animiert von der Zürcher «IG Freiheit», eine

parlamentarische Initiative eingereicht, die die Öffnungszeiten von Tankstellenshops komplett liberalisieren will. Die Kommission wird den Vorstoss nach Redaktionsschluss behandeln. Zum zweiten Mal wird so versucht, dem ganzen Land die Sichtweise einer Minderheit von Zürcher Konsumenten aufzudrängen. Die umstrittenen Tankstellen befinden sich alle im Kanton Zürich – in keinem anderen Kanton ist bisher ein identischer Anspruch angemeldet worden. Diese Konstellation hat bereits bei der Sonntagsarbeit in Verkaufsläden von grösseren Bahnhöfen gespielt. Auch da hatte das Bundesgericht zuvor klargestellt, dass im Zürcher Zentralsbahnhof sonntags nicht alles verkauft werden dürfe.

Erneut ein Schnitt an der Salami

Die lüschersche Tankstellenoffensive folgt der in diesem Thema seit Jahren praktizierten Salamitaktik.

Scheibchen für Scheibchen soll eine Bevölkerung, die an den Urnen mehrmals die totale Flexibilisierung der Ladenöffnungszeiten abgelehnt hat, genau diese nun schlucken. Zu dieser Taktik gehört, dass die Kantone ihren Geschäften vier zusätzliche Sonntagsverkäufe pro Jahr erlauben können. Viele Kantone haben aber zum Glück dieses Geschenk nicht angenommen.

Firmen maulen

Als erste Gesellschaft hat BP (British Petroleum), die im Kanton Zürich betroffene Tankstellen führt, den Entscheid als gegen den «gesunden Verstand gerichtet» kritisiert. Mutig, dieser Appell an das gesunde Verhalten, von einer Firma ausgestossen, die offenbar ihre Stimme knapp über jenem Ölschlamm verlauten lässt, der Millionen von Menschen gesundheitliche Probleme verursacht wird.

Jean Christophe Schwaab,
SGB-Zentralsekretär

Halbjahresabschluss 2010 der Schweizerischen Post

Nicht auf dem Buckel des Personals!

Die Post präsentiert einen Halbjahresgewinn 2010 in der Höhe von 484 Millionen Franken, womit die Entwicklung der letzten Jahre fortgesetzt wird. Gleichzeitig setzt die Post Restrukturierungsbemühungen ungebremst fort, als ob sie rote Zahlen zu befürchten hätte.

Die Zeche dafür bezahlt neben der Kundschaft erneut vor allem das Personal. Also genau diejenigen Leute, die diesen Gewinn Jahr für Jahr erwirtschaften. Das muss aufhören! Die Postangestellten müssen an den immensen Gewinnen der Post beteiligt werden. Die Gewerkschaft Kommunikation fordert zudem, dass der Leistungsabbau für die Kundschaft (Post-

stellenschliessungen und Abbau der Briefkastenleerungen) gestoppt wird.

Steigerung in allen Bereichen des Postgeschäftes

Nach der Gewinnpräsentation zeigt sich erneut, dass die Post in den letzten Monaten auf Vorrat gejammert hat. Der Gewinn reiht sich nahtlos in die Reihe der grossen bis sehr grossen Gewinne der letzten Jahre ein. Bemerkenswert ist dabei insbesondere, dass in allen Segmenten der Post Steigerungen zu verzeichnen sind. Die Postmärkte scheinen sich weitgehend erholt zu haben. Diese Fakten ignorierend, restrukturiert die Post weiter und verunsichert damit das Personal.

Mehr Beschäftigungssicherheit für die Postangestellten

Die Gewerkschaft Kommunikation fordert, dass die Post als äusserst gesundes Staats-

unternehmen die Pflicht übernimmt, dem Personal eine grössere Beschäftigungssicherheit zu garantieren. Dazu muss sie das Tempo bei Restrukturierungen drosseln. Das Personal hat eine Verschnaufpause verdient! Im Weiteren verlangt die Gewerkschaft Kommunikation von der Post, die Leistungskürzungen für die Kundschaft einzustellen. Mit dem Um- und Abbau des Poststellennetzes wird das Angebot an Dienstleistungen für die Kundschaft schlechender verschlechtert. Mit diesem Vorgehen will die Post vollendete Tatsachen schaffen, bevor das Schweizer Volk über die Volksinitiative «Für eine starke Post» abstimmen kann. (Für die Initiative wurden in nur fünf Monaten über 100 000 Unterschriften gesammelt, sie wurde letzten Dienstag bei der Bundeskanzlei eingereicht.) Was die

Post unter «Effizienzsteigerung» versteht, zeigt sich für die Kundschaft auch in der massiven Kürzung der Briefkastenleerungszeiten. Mit dieser Massnahme wird ebenfalls Kostenminimierung auf Kosten der Kundschaft betrieben.

Moderate Lohnforderungen

Die Gewerkschaft Kommunikation erwartet, dass das Personal der Post, das diese Gewinne Jahr für Jahr erarbeitet, daran beteiligt wird. Die Lohnforderungen der Gewerkschaft Kommunikation für das Jahr 2011 im Ausmass des vollen Teuerungsausgleiches und mit zusätzlichen 1,5% bis 2% realer Lohnhöhung sind im Hinblick auf den ausgewiesenen Halbjahresgewinn äusserst moderat. Die Post kann dieser Forderung ohne jeglichen Substanzverlust nachkommen. Geko

LOGIN

Neue Ausbildung

Die Ausbildung zur Zugverkehrsleiterin oder zum Zugverkehrsleiter ist eine spannende, anspruchsvolle Zweitausbildung im Mittelpunkt des boomenden Schienenverkehrs. Zugverkehrsleiter/innen sorgen bei der SBB und bei anderen Bahnen in der Schweiz für einen sicheren und pünktlichen Verkehr der Personen- und Güterzüge, indem sie die Weichen und Signale stellen. Auf Anfang 2011 bietet neu login Berufsbildung die Ausbildung zum/zur Zugverkehrsleiter/in an. Der Ausbildungsverbund übernimmt das Bildungsprogramm der SBB und öffnet dieses gleichzeitig für weitere Mitgliedsunternehmen des Verbunds sowie für andere Bahnen. Derzeit startet die Rekrutierungsphase für die erste Klasse von 10 Kandidaten/Kandidatinnen, die ihre Ausbildung im März 2011 beginnen werden. Die künftigen Zugverkehrsleiter/innen werden nach erfolgreich absolvierten Prüfungen mittelfristig in den neuen Betriebszentralen der SBB in Zürich und Olten zum Einsatz kommen.

Beruf mit guten Zukunftsaussichten

Die Ausbildung dauert neu noch 8 statt 13 Monate und verspricht viel Abwechslung: Neben Unterricht im Klassenzimmer und Praxiseinsätzen kommen modernste, abwechslungsreiche Lerntools wie E-Learning oder Simulationsanlagen zur Anwendung. Während der Ausbildung sind die Kandidaten/Kandidatinnen bereits bei einem Bahnunternehmen angestellt und erhalten vollen Lohn und fortschrittliche Sozialleistungen. Ideale Kandidatinnen und Kandidaten sind zwischen 18 und 30 Jahre alt, verfügen über eine abgeschlossene Berufslehre oder Matura und beherrschen eine zweite Landessprache. Sie verfügen über Organisationstalent und können vernetzt denken – schliesslich werden sie am Puls des Bahnverkehrs eingesetzt. Angesichts des stark wachsenden Schienenverkehrs sind Zugverkehrsleiter/innen gesuchte Fachleute. Ausführliche Informationen zu Ausbildung und Beruf Zugverkehrsleiter/in sind unter www.login.org/zvl abrufbar.



„Wir stehen vor einer Strategie der systematischen Diskriminierung der Jungen, die allein aufgrund ihres Alters weniger Taggelder erhielten. Dies ist im Sozialversicherungswesen einmalig.“

Blog-Eintrag von Jean-Christophe Schwaab, SGB

Abstimmung vom 26. September zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (AVIG)

Nein zum Abbau der Arbeitslosenversicherung

Gewisse Politiker starten einen Angriff nach dem anderen auf die soziale Sicherheit. Zuerst wollten sie unsere Pensionskassenrenten klauen. Das hat das Volk am 7. März mit einem wuchtigen Nein verhindert. Jetzt greifen sie die Arbeitslosenversicherung an und auch bei der AHV planen sie einen Rentenklau.

Die Politiker wollen, dass wir für die Arbeitslosenversicherung insgesamt rund 600 Millionen Franken mehr bezahlen sollen. Und gleichzeitig sollen wir – wenn es nach ihrem Willen geht – 600 Millionen Franken weniger an Leistungen bekommen. Ihre Begründung: Das

Geld reiche nicht mehr aus. Doch blenden wir kurz zurück: Vor noch nicht einmal zwei Jahren war der Bund bereit, 68 Milliarden für eine private Bank zur Verfügung zu stellen. Diese Bank sei «systemrelevant», hiess es damals. Und die Menschen, die in der Krise ihre Stelle verlo-

ren haben? Sind sie nicht «systemrelevant»?

Für Banken, die aus eigenem Verschulden in Geldnot sind, gibt es Milliarden. Für Menschen, die ohne Schuld ihre Arbeit verloren haben, gibt es Leistungskürzungen. Die Banken zahlen heute schon wieder Rekordboni und wir sollen bei der Arbeitslosenversicherung für weniger Leistung mehr bezahlen? Dagegen wehren wir uns.

Geschenke für Abzocker und Topverdiener

Die grösste Unverschämtheit ist: je höher der Lohn, desto tiefer der Beitrag für die Arbeitslosenversicherung. Bis zu einem Einkommen von 126 000 Franken beträgt der Beitrag (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) zukünftig 2,2 Prozent. Für das Einkommen zwischen 126 000 und 315 000 soll er gerade mal 1 Prozent betragen. Und für Einkommen über 315 000 wird gar kein Beitrag mehr für die Arbeitslosenversicherung erhoben. Die Folge: Wer 500 000 Franken verdient, zahlt nur halb so viel Lohnprozente wie eine normal verdienende Person, wer eine Million verdient, weniger als ein Viertel. So bekommen die Abzocker und Topverdiener Jahr für Jahr 440 Millionen Franken geschenkt,

indem sie nicht die normalen Beiträge an die Arbeitslosenversicherung bezahlen.

Mehr Beitragsgerechtigkeit statt Leistungsabbau

Diejenigen Manager und Topverdiener, die in den vergangenen Jahren die Wirtschaft an die Wand gefahren haben und für Tausende von Entlassungen verantwortlich sind, werden mit tieferen Beiträgen belohnt. Wenn diese Ungerechtigkeit beseitigt wird und alle gleich viel zahlen (2,2 Prozent), dann hätte die Arbeitslosenversicherung kein Defizit mehr. Dann wären auch all die unzumutbaren Kürzungen von Tisch. Die Frage ist daher: Sollen die Abzocker weiter geschont und die Menschen, die ihre Stelle verloren haben, bestraft werden? Wir wehren uns dagegen und sagen darum Nein zum Abbau bei der Arbeitslosenversicherung.

Unwürdiges Sparen auf Kosten älterer Arbeitnehmender

Ältere Arbeitnehmende (ab 55) haben bisher 520 Taggelder erhalten, wenn sie während eineinhalb Jahren ihre Beiträge an die Arbeitslosenversicherung bezahlt haben. Mit dem neuen Gesetz sollen es nur noch 400 sein. Wer also wegen der Krise nach knapp zwei Jahren erneut arbeitslos wird, wird doppelt

bestraft. Nach dem Job verliert er auch noch den Anspruch auf ein halbes Jahr Arbeitslosenunterstützung. Dabei ist offensichtlich: Wer als über 55-Jähriger seine Arbeit verliert, hat grosse Mühe, wieder eine Stelle zu finden. Die Sparmassnahmen auf dem Buckel alter Arbeitnehmender sind unwürdig.

Von der Kürzung der Taggelder sind aber auch Arbeitnehmende unter 55 betroffen. Wer ein Jahr lang Beiträge bei der Arbeitslosenversicherung bezahlt hat und arbeitslos wird, erhält künftig nur noch 260 Taggelder (statt wie bisher 400). Mit der Kürzung der Anzahl Taggelder will der Bundesrat insgesamt 174 Millionen Franken sparen.

Unzumutbare Leistungskürzungen für junge Arbeitslose

Besonders hart trifft die Gesetzesrevision die Jungen. Rund 100 Millionen Franken Einsparungen sollen mit den gekürzten Leistungen für junge Arbeitnehmende und Berufseinsteigerinnen und -einsteiger gemacht werden.

Neu müssen bis 30-jährige Arbeitnehmende jegliche Arbeit annehmen, egal, welche Ausbildung sie haben. Das ist absurd: Zuerst werden junge Menschen für teures Geld ausgebildet, dann zwingt man sie dazu, Arbeiten anzunehmen, für die sie

WICHTIGSTE ÄNDERUNGEN

Bezugsdauer

- Wer 12 Monate lang Beiträge bezahlt, hat neu nur noch Anrecht auf 260 Taggelder (1 Jahr). Um wie bisher 400 Taggelder zu erhalten, müssen in den zwei Jahren vor der Arbeitslosigkeit mindestens 18 Monate Beiträge bezahlt werden.
- Versicherte, die älter als 55-jährig sind, erhalten 520 Taggelder, wenn sie eine ununterbrochene Beitragsdauer von 22 Monaten nachweisen können (heute 18 Monate).
- Wer jünger als 25 ist und keine Kinder hat, erhält nur noch höchstens 200 Taggelder.
- Beitragsbefreite (also Personen, die während einer bestimmten Zeit keine Anstellung hatten, beispielsweise Frauen, die sich um ihre Kinder kümmern) erhalten

nur noch 90 Taggelder statt wie bisher 260.

- Kantone mit hoher Arbeitslosigkeit können die Zahl der Taggelder nicht mehr auf 520 statt 400 erhöhen.

Wartefrist

- Die Wartefrist (bezugslose Tage) von bisher 5 Tagen kontrollierter Arbeitslosigkeit wird für Leute ohne Kinder auf 10, 15 oder 20 Tage erhöht, je nach Einkommen.

Zumutbare Arbeit

- Der Begriff der zumutbaren Arbeit wird für unter 30-Jährige gestrichen. Sie müssen jede Arbeit annehmen, ungeachtet ihrer Qualifikation und der vorher ausgeübten Tätigkeit.

Beitragserrhöhung

- Trotz Leistungsabbau werden die Lohnabzüge um 0,2% erhöht.

Arbeitsmarktmassnahmen

- Kürzung der investierten Mittel. *SEV/SGB*

DOSSIER



Junge bis 30 müssten künftig jedwelche Arbeit akzeptieren, auch wenn diese keinen Bezug zu ihrer Ausbildung hat.

überqualifiziert sind. Damit wird ihre Ausbildung abgewertet und die Aussichten auf dem Arbeitsmarkt geschwächt. Schliesslich führt dies zu einem Lohndruck auf unqualifizierte Arbeitsstellen.

Ausbildungsabgänger und -abgängerinnen erhalten nur noch vier Monate Arbeitslosengeld (90 Taggelder) statt wie bisher 1 Jahr (260 Taggelder), wenn sie zuvor weniger als 12 Monate Beiträge geleistet haben. Sie haben zudem Wartezeiten von sechs Monaten hinzunehmen, bis sie überhaupt einen Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung haben.

Die Wartezeiten werden für junge, bis 25-jährige Arbeitnehmende erhöht. Sie müssen neu bis zu einem Monat auf das erste Taggeld warten. Junge Arbeitnehmende unter 25 Jahren ohne

Unterstützungspflicht für Kinder erhalten zudem generell noch maximal 200 Taggelder. Dies entspricht neun Monaten Unterstützung durch die Arbeitslosenversicherung.

Frauen zahlen die Zeche

Mütter, die sich entscheiden, für ihre Familie zu Hause zu bleiben, werden benachteiligt: Wenn sie nach längerem Unterbruch wieder eine Stelle suchen, ist der berufliche Wiedereinstieg häufig schwierig. Auch Scheidung und Verlust des Partners durch einen Todesfall sind für viele Frauen ein grosses finanzielles Risiko. Die Revision berücksichtigt diese spezifische Situation der Frauen nicht. Im Gegenteil: Frisch geschiedene oder verwitwete Wiedereinsteigerinnen erhalten nur noch vier Monate

lang Arbeitslosengelder und nicht mehr wie bisher ein Jahr. Dies trifft auch auf Personen zu, die nach einer längeren Krankheit wieder arbeiten können.

Mehrkosten für die Kantone

Das heutige Gesetz sieht vor, dass Kantone mit hoher Arbeitslosigkeit die Anzahl Taggelder erhöhen können. Dies soll mit dem neuen Gesetz nicht mehr möglich sein. Mit dieser Abbaumassnahme will der Bundesrat 30 Millionen Franken einsparen. Die Kantone und die Gemeinden werden die Leistungskürzungen bei der Arbeitslosenversicherung in jedem Fall teuer zu stehen bekommen, weil Betroffene schneller ausgesteuert und in die Sozialhilfe überführt werden. Kantone, Gemeinden und Städte müssten für diese Mehraus-

„Die Arbeitslosenversicherung hatte nach der Arbeitsmarktkrise der 90er-Jahre Schulden in der Höhe von 8,8 Milliarden Franken. Diese hat sie dann innerhalb von vier Jahren wieder abgebaut.“

gaben für Fürsorgeleistungen von bis zu 240 Millionen Franken aufkommen.

Arbeitslosenversicherung muss Schulden machen dürfen

Wenn die Arbeitslosigkeit steigt, schreibt die Versicherung rote Zahlen. Das ist auch richtig so, denn die Arbeitslosenversicherung ist eine wichtige Stütze der Konjunktur. Aktuell wird so die Kaufkraft mit mehreren Milliarden gestützt. Wenn die Wirtschaft anzieht, die Zahl der Arbeitslosen zurückgeht und die Löhne steigen, dann macht die Arbeitslosenversicherung Überschüsse. So hatte die Arbeitslosenversiche-

rung nach der Arbeitsmarktkrise der 90er-Jahre Schulden in der Höhe von 8,8 Milliarden Franken. Diese hat sie dann innerhalb von vier Jahren wieder abgebaut. Das Problem zu Beginn des letzten Aufschwungs war: Der Bundesrat hat die Einnahmen der Arbeitslosenversicherung gesenkt, für Einkommen über 315 000 wurden gar keine Beiträge mehr bezahlt. Jetzt sollen die Arbeitslosen für diesen Fehler mit einem Leistungsabbau bezahlen. Dagegen wehren wir uns.

sgb

Weitere Informationen unter www.avig-online.ch

Reaktionen von Regierungs- und Gemeinderäten

Nicht auf dem Rücken der Kantone und Gemeinden!

In den Exekutiven der Kantone und Gemeinden gibt es auch bürgerliche Politiker/innen, die die AVIG-Revision ablehnen – insbesondere in Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit.

Pierre Maudet (FDP), Mitglied der Genfer Stadtregierung, kritisierte die Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes in der Zeitung «Le Temps» (24. August). Der Präsident der Eidgenössischen Kommission für Kinder- und Jugendfragen erklärte, warum er «die den Jungen auferlegten Opfer» ablehnt: «Sie sind eine leichte Zielscheibe, denn sie haben keine starke Lobby und sind von Natur aus eher Individualisten. Die Jungen sollen nicht für Funktionsstörungen des Arbeitsmarktes und für vor ihrer Zeit aufgelaufene Schulden bluten müssen, denn sie sind dafür nicht verantwortlich.»

Benachteiligte Regionen dagegen

Der inzwischen zurückgetretene liberale Neuenburger Staatsrat Frédéric Hainard hatte die AVIG-Revision ebenfalls abgelehnt. Im Jurabogen, wo die Arbeitslosigkeit besonders hoch ist, mobilisieren viele Politiker/innen für ein Nein am 26. September.

Auch der Stadtpräsident von Delsberg, Pierre Kohler (CVP), ist gegen die AVIG-Änderungen, «weil die Arbeitslosigkeit unsere Region in jeder Krise hart trifft. Für die Rettung von Grossunternehmen gibt der Bund enorme Summen aus, für die KMU und die Randregionen aber ist eine starke und wirkungsvolle Arbeitslosenversicherung die einzige Lösung



Fachhochschule – RAV – Sozialhilfe: Der vorgezeichnete Weg für die Jungen?

zur Linderung negativer Krisenfolgen. Auf dem Spiel stehen die Zukunft unserer Industriebetriebe und KMU und der Zusammenhalt unseres Landes.»

Unsolidarische Kostenverlagerung

Ein Ja am 26. September hätte nach Meinung von Pierre Kohler fatale Folgen: «Die AVIG-Änderungen würden die Gemeinden und Kantone hart treffen. Es würden von der Arbeitslosenversicherung unwiderruflich Kosten auf die Sozialhilfe abgewälzt, und damit auf die Kantone und Gemeinden.

Das wäre neues Gift für die eidgenössische Solidarität! Im Kanton Jura und in der Stadt Delsberg würde diese Kostenverlagerung die Steuerzahler direkt mehrere hunderttausend Franken kosten. Aus diesen Gründen werde ich am 26. September Nein stimmen.» *Hes/Fi*

Jugendverbände mobilisieren gegen AVIG-Revision

Junge bezahlen die Zeche

Die vorgeschlagenen Sparmassnahmen treffen die jungen Arbeitslosen hart. Sie diskriminieren die Jungen, erschweren ihren Eintritt ins Berufsleben zusätzlich und entwerten ihre Qualifikationen.

Die Jugendarbeitslosigkeit ist seit Beginn der Krise im Jahr 2008 gestiegen: Zurzeit sind ca. 25 000 bis 30 000 Schweizer/innen im Alter von 15 bis 24 Jahren stellenlos. Das sind 5,2 bis 5,5% aller 15- bis 24-Jährigen, die erwerbstätig (nicht in Ausbildung) sind. In der Altersgruppe der 15- bis 30-Jährigen ist der Arbeitslosenanteil noch höher.

Die Langzeitarbeitslosigkeit (über 6 Monate) ist bei den 15- bis 24-Jährigen seit einem Jahr explodiert: Sie hat um über 150% zugelegt. Die Zahl jener, die seit 7 bis 12 Monaten stellenlos sind, stieg um 109%, und die Zahl der seit über 12 Monaten Arbeitslosen um ... 173 %!

Nationale Mobilisation

In der ganzen Schweiz mobilisieren die Jugendverbände gegen diese Revision der Arbeitslosenversicherung und führen am 4. September überall im Land Aktionen durch. Es gibt auch eine spezielle Website: www.jugendarbeitslosigkeit.ch

Hes/Fi; Quelle: Arbeitsmarktstatistik des Seco

DIE MEINUNG VON MATHIAS STERCHI VON DER SEV-JUGENDKOMMISSION

kontakt.sev: Was wird sich für die jungen Leute wie dich ändern, wenn das Volk am 26. September Ja sagt?

Mathias Sterchi: Trotz Leistungsabbau bei der Arbeitslosenversicherung (ALV) werden die Lohnabzüge erhöht. Die Taggelder für Junge werden stark gekürzt, und wir werden bei einer Arbeitslosigkeit jeden Job annehmen müssen. Durch die massive Reduktion der Taggelder müssen Lehrgänger und Studenten viel eher von der ALV zur Sozialhilfe, wo sie keine Unterstützung mehr erhalten wie zum Beispiel durch die Regionale Arbeitsvermittlung.

Fühlst du dich betroffen? Wirst du abstimmen?

Ja, ich werde sicher abstimmen. Es geht darum, unsere Sozialwerke zu schützen.

Und deine jungen Kollegen und Freunde, fühlen sie sich auch betroffen? Werden am 26. September viele junge Leute an die Urne gehen, um Nein zu sagen?

Ja, denn es kann uns alle treffen. Es werden sicher etliche junge Leute abstimmen gehen.

Bist du schon einmal arbeitslos gewesen? Oder jemand von deiner Familie? Oder ein Freund, eine Freundin?

Nein, glücklicherweise nicht.

Was würdest du einem Freund sagen, der nicht vorhat, an der Abstimmung teilzunehmen?

Es kann nicht sein, dass die ALV auf dem Buckel der Jugend saniert wird. Mit der Wiedereinführung des Solidaritätsprozents auf höheren Einkommen, das 2003



Mathias Sterchi ist im SEV stark engagiert: Er ist Mitglied des Vorstandes und der Jugendkommission. Er arbeitet als Zugverkehrsleiter beim SBB-Personenverkehr.

gestrichen wurde, und einer moderaten allgemeinen Anpassung der Beiträge kann die ALV saniert werden, ohne sie für die Jugend massiv zu verschlechtern.

Fragen: Henriette Schaffter

Erste gemeinsame Tagung der Kommissionen:
Jugend – Frauen – Migration

Ersetzt diesjährige Bildungstagung der Frauen,
Jugendtagung und Migrationstagung.

Bildungsurlaub kann gemäss GAV bei der
Unternehmung beantragt werden.



Nationale Tagung zum Thema Geld
der SEV-Kommissionen Jugend –
Frauen – Migration

Stutz, Chlütter & Co.

**Samstag,
18. September 2010**

«Altes Spital», Solothurn

Teilnahme für SEV-Mitglieder kostenlos,
exkl. Nachtessen und Abendgetränke.

Programm

10.00 Check-In Begrüßungskaffee

10.30 Eröffnung

11.45 Workshop, Diskussion, Inputs
bis Programm nach Wahl vor Ort
17.30 Apéro

18.00 Abendprogramm

Essen: Multi-Kulti-Restaurants
bis Moderation: Flurin Caviezel
23.30 **Konzerte / Disco** Greis, X-Elle,
Chica Torpedos, i Punto & Virgola

Anmeldung

für den ganzen Tag oder
für das Abendprogramm

bis am 31. August 2010 unter:
www.sev-online.ch ▶ Tagung

SBV und VPV prüfen eine Fusion der beiden Unterverbände

**SBV/VPV: Auf dem Weg in
eine gemeinsame Zukunft**

Der SBV und der VPV haben viele Gemeinsamkeiten, deshalb wird auch seit einiger Zeit über ein Zusammengehen gesprochen. Die Vorzeichen stehen günstig.

In den beiden Unterverbänden SBV und VPV sind die SBB-Mitarbeitenden organisiert, die in den Büros arbeiten – im Verkauf und im Stellwerk, in den zentralen oder in den technischen Diensten. Hier sind auch die Fach- und Führungskader der SBB organisiert. So liegt eine Annäherung dieser beiden Föderationen eigentlich auf der Hand. Die Delegiertenversammlungen von SBV und VPV haben den Zentralpräsidenten den Auftrag erteilt, enger miteinander zusammenzuarbeiten und auch eine mögliche Fusion zu prüfen. Diese Zusammenarbeit funktioniert im Ansatz auch schon recht gut: Die ZP arbeiten in enger Tuchfühlung miteinander, beide Unterverbände betreiben zusammen mit dem BAU und dem SEV-Sekretariat eine Kaderpolitik. Eine gemeinsame DV hat im Mai 2010 stattgefunden und nun sind auch Kontakte auf der Ebene Sektionen/Regionen gefragt und angelaufen.

Fusion wird näher geprüft

Am 18. August traf sich eine gemischte Arbeitsgruppe zur ersten Sitzung. Sie hat von



Auf individuelle Fragen werden kollektive Antworten gesucht.

den Delegierten den klaren Auftrag erhalten, eine Fusion einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Bis Ende Jahr soll sie verschiedene Varianten evaluieren, die dann den Delegierten zur Auswahl vorgelegt werden können. Danach soll die Feinarbeit an die Hand genommen werden.

Präsident und Zeitplan sind bestimmt

Die Arbeitsgruppe wählte Rolf Feier vom VPV Bern zu ihrem Präsidenten (rfeier@sunrise.ch) und verabschiedete einen groben Zeitplan für die Bearbeitung der gestellten Aufgabe. Sie ermittelte die Bedürfnisse der Mitglieder an eine neue Organisationsform und begann Überlegungen anzustellen, wie eine solche aussehen könnte. Im Augenblick ist der Ideenfächer noch

ganz weit geöffnet. Es soll verhindert werden, dass vielleicht gute Ansätze zu früh fallen gelassen werden könnten, nur weil man sie als zu wenig realistisch sieht. Die kritische Analyse von Pro und Kontra und namentlich auch die organisatorischen und finanziellen Randbedingungen werden dann in einem weiteren Schritt aufzeigen, was machbar ist und in welche Richtung die Aktivitäten gezielt gerichtet werden müssen.

Breiter Meinungsbildungsprozess geplant

Das Jahr 2011 soll dann der Meinungsbildung dienen. Dann werden die Vorschläge mit der Basis diskutiert werden. Der Meinungsbildungsprozess in den Sektionen soll dazu beitragen, dass die Verantwortlichen von SBV und VPV einen solchen möglichen Weg mit den Mitgliedern gehen und nicht ohne sie – und das im Gleichschritt miteinander. Die bei der einstmals angestrebten Fusion SEV-GeKo gemachten Fehler sollen nicht wiederholt werden. Diese Meinungsbildung ist uns sehr wichtig, denn: Der SBV oder der VPV, das sind die Mitglieder – und nicht die Funktionsträger!

An dieser Stelle werden wir regelmässig informieren und versuchen, auch auf diese Weise den Dialog zu pflegen.

sh/ef



Ein Arbeitstreffen in konstruktiver Atmosphäre.



Die Organisationseinheit Zugförderung erbringt mit rund 700 Lokomotivführern und Lokomotivführerinnen an 16 Standorten Leistungen für den Personen- und Güterverkehr sowie die Infrastruktur der BLS. Für die Ergänzung unseres bestehenden Teams suchen wir eine/n

Lokomotivführer/in Kategorie B100

Ihre Aufgaben: In dieser anspruchsvollen Funktion führen Sie Bauzüge für den Bereich Infrastruktur der BLS. Sie führen signalmässig Überfuhr- und Materialzüge auf dem Streckennetz der BLS und angrenzenden Strecken. Zu Ihren weiteren Aufgaben gehört das Bedienen von Kränen und Hebebühnen und Sie begleiten Bagger und Stopfmaschinen. In diesen vielseitigen Aufgaben bedienen Sie die Fahrzeuge Re 425, Re 465, Re 420, Am 843, Robel SIF und Schienentraktoren.

Ihr Profil: Sie verfügen über einen Ausweis der Kategorie B100 des Bundesamtes für Verkehr zum Führen von Triebfahrzeugen. Mit einem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kunden eingehen. In einem ständig wechselnden Umfeld reagieren Sie schnell und richtig auf Signale und unvorhersehbare Ereignisse. Sie schätzen die unregelmässigen Arbeitszeiten, sind flexibel und verantwortungsbewusst. Von Vorteil besitzen Sie Sprachkenntnisse in Französisch auf dem Niveau A1 (Telc und EFR).

Arbeitsort ist Bern Weissenbühl.

Fühlen Sie sich von dieser interessanten Tätigkeit angesprochen? Dann senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen (inkl. Kopie des BAV-Ausweises und der letzten Tauglichkeitsuntersuchungen) bis 17. September 2010 an:

BLS AG

Personal Dienstleistungszentrum, Bewerbungen, Ref. Nr. 4016
Genfergasse 11, 3001 Bern, bewerbungen@bbs.ch

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Herr Martin Grunder,
Leiter Lokpersonal Thun und B100, Tel. 058 327 61 31
oder 079 667 18 28

Weitere Stellen finden Sie unter www.bbs.ch



Chill-out fürs Freizeitbudget.

**Reka-Checks mit 7% Rabatt gibt's
beim Zentralsekretariat des SEV.**

Smart gespart – mit
Reka-Checks und Reka-Card.



Personalverband des Bundes
Association du personnel de la Confédération
Associazione del personale della Confederazione

In unserem Verbandssekretariat in Ostermundigen ist infolge einer bevorstehenden Pensionierung die Stelle einer/eines

Kaufmännischen Assistentin/ Kaufmännischen Assistenten im Mutationsdienst

für einen Beschäftigungsgrad von 50–60% zu besetzen.

Was erwarten wir:

Kaufmännische oder gleichwertige Ausbildung
Berufserfahrung, selbstständige und exakte Arbeitsweise
Flair für Zahlen
Muttersprache Deutsch mit sehr guten Französischkenntnissen
oder Muttersprache Französisch mit sehr guten Deutschkenntnissen
Italienischkenntnisse von Vorteil
Gute EDV-Kenntnisse (Office-Paket).

Wer wir sind:

Wir sind der mitgliederstärkste Arbeitnehmerverband innerhalb der allgemeinen Bundesverwaltung und ihrer Betriebe.

Was bieten wir:

Vielseitige Arbeit und interessante Aufgaben in einem kleinen Team.
Zeitgemässe Arbeits- und Vertragsbedingungen nach den Bedingungen des Bundespersonals.

Stellenantritt: Nach Absprache.

Wir bitten Sie, Ihre Bewerbungsunterlagen einzureichen an:
Personalverband des Bundes (PVB), «Bewerbungsdossier»,
Oberdorfstrasse 32, 3072 Ostermundigen.

Auskünfte: Fred Scholl, Stv. Generalsekretär
Telefon 031 938 60 61 – 079 444 75 92
fred.scholl@pvb.ch – www.pvb.ch

SEV-BILDUNGSKURS**Einführung ins Arbeitszeitgesetz (AZG)**

Durch das ASA (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) anerkannter Kurs für die obligatorische Weiterbildung CVZ

Mittwoch, 3. November oder Mittwoch, 24. November
Zentralsekretariat SEV, Bern

Das Arbeitszeitgesetz (AZG) ist ein spezifisches Gesetz für den öffentlichen Verkehr und die Post. Hier ersetzt das AZG das Arbeitsgesetz, das die meisten anderen Branchen abdeckt. In diesem Kurs vermitteln wir eine Übersicht über die wichtigsten Regeln des AZG.

Inhalte:

Arbeitszeitgesetz (AZG) und die dazugehörige Verordnung (AZGV)

Kursziel:

Die Teilnehmenden

- kennen die wichtigsten Bestimmungen des AZG und der AZGV;
- können die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Arbeitsalltag überprüfen;
- können im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung die Einhaltung des Gesetzes in der Dienstplangestaltung sicherstellen.

Referent:

Martin Allemann, Gewerkschaftssekretär SEV
(Kompetenzzentrum Arbeitszeit)

Zielpublikum:

Alle Angestellten des öffentlichen Verkehrs

Kurskosten:

SEV-Mitglieder: kostenlos, Nichtmitglieder: CHF 250.–

Anmeldung an:

Zentralsekretariat SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57,
bildung@sev-online.ch oder www.sev-online.ch



Unterverband des Personals
privater Transportunternehmungen
Sous-fédération du personnel
des entreprises de transport privées
Sottofederazione del personale
delle aziende private di trasporto

ERFAHRUNGSUSTAUSCH & TAGUNG ZUR MITGLIEDERWERBUNG

Donnerstag, 21. Oktober 2010
Kongresshotel Olten in Olten

Die Tagung ist in Form eines Erfahrungsaustausches aufgebaut, um die VPT-Sektionen in der Mitgliederwerbung zu stärken und zu motivieren. Aus guten und schlechten Praktiken wollen wir Schlüsse ziehen, was für die Zukunft hilfreich ist. Zusammen mit Experten werden zentrale Punkte in der Mitgliederwerbung durchleuchtet. Das Ziel ist, dass alle mit vielen neuen Ideen und neuer Motivation nach Hause gehen und ihren «Werbeplan» aktiv umsetzen. Auch jene, die das Gefühl haben, dass sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten bereits alles für die Mitgliederwerbung tun, sind zur Teilnahme aufgerufen. Denn genau diese Erfahrungen sind der Grundstock für die Tagung, davon können andere Kolleg/innen profitieren.

Inhalt

- Erfahrungsberichte von Werberinnen und Werbern
- Gute Praktiken – schlechte Praktiken
- Gute Sektionsarbeit ist die halbe Miete
- Das persönliche Werbegespräch
- Was muss ich als Werberin/Werber wissen
- Wie erstelle ich einen Werbeplan für unsere Sektion

Moderation

Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV & Erwachsenenbildner HF

Referent/innen

Kolleginnen und Kollegen sowie weitere Expertinnen und Experten

Nutzen

- Die Teilnehmenden
- setzen sich mit ihren Strategien in der Mitgliederwerbung auseinander
- erweitern ihr Repertoire an Instrumenten und Strategien für die Arbeit in der Mitgliederwerbung
- können eine Werbestrategie für ihre Sektion erstellen

Zielpublikum

Sektionspräsidentinnen und -präsidenten, Werbeverantwortliche und interessierte Mitglieder von Sektionsvorständen

Anmeldung

auf www.vpt-online.ch oder an martin.ritschard@vpt-online.ch, 079 782 09 77,
Martin Ritschard, Kreuzmaadweg 16, 3812 Wilderswil
Das Programm wird zwei Wochen vor der Tagung versandt!

■ PV Luzern

Durchgezogene Fernsicht auf dem Niederhorn

Über sechzig Kolleg/innen folgten am 11. August der Einladung des Wanderleiterteams zum Ausflug auf das Niederhorn. Nach gemütlicher Fahrt mit der Zentralbahn bestiegen wir in Interlaken das Postauto. Hoch über dem Thunersee kutscherte uns der Chauffeur auf der engen Strasse nach Beatenberg. Als Einladung für einen Ferientag warb das Dorf mit üppigem Blumenschmuck. Um die Mittagszeit erreichten wir das Ziel mit der Gondelbahn. Die Vorfreude auf eine atemberaubende Fernsicht erlitt allerdings einen kleinen Dämpfer. In der Wetterküche über den südlichen Berner Alpen brodelte es heftig. Rasch wechselnd erstrahlten die Bergspitzen im hellen Sonnenschein, um kurz danach hin-

ter dicken Wolken zu verschwinden. Wir erlebten ein Naturschauspiel der besonderen Art! Nach dem schmackhaften Mittagessen nahmen wir den kurzen Aufstieg zum Gipfel des Niederhorns unter die Füsse. Tief unter uns erstreckte sich das von steilen Felswänden flankierte Justistal. Der traditionelle «Chästeilet» wird im September erneut eine grosse Schar Schau lustiger anziehen. Im Westen brauten sich erste Regenwolken zusammen, die sich glücklicherweise erst in der folgenden Nacht entleerten. Auf der Heimreise über Thun-Bern konnten wir die gesammelten Eindrücke innerlich verarbeiten. Herzlichen Dank an Wanderleiter Franz Bühler und sein Team für die Organisation der Reise. *Otto Fuchs*

■ PV Biel

Auf den Vierwaldstättersee

110 Kolleginnen und Kollegen reisten am 18. August mit dem Zug via Solothurn-Niederbipp nach Langenthal. Nach einer Stunde des Verweilens ging es mit der BLS weiter nach Huttwil, wo wir nach einem kurzen Fussmarsch das Hotel Mohren erreichten. Frau Graber und ihre Mitarbeiterinnen erwarteten uns im festlich geschmückten Saal. Reiseleiter Paulet Rohrer begrüßte die fröhliche Reisegruppe. Er zeigte sich sehr erfreut über die vielen Teilnehmenden, informierte über den Tagesablauf und erwähnte das Datum für die PV-Reise 2011 – den 17. August. Anschliessend wurde ein ausgezeichnetes Essen serviert, inklusive Dessert und Kaffee. Herzlichen Dank an Frau Graber und ihr Team. Auf dem Weg zurück zum Bahnhof zeigte

sich das Städtchen in schöner Blumenpracht. Die BLS führte uns weiter durch die abwechslungsreiche Landschaft nach Luzern, wo wir das Dampfschiff Uri bestiegen. Die «Uri» ist das älteste noch fahrende Dampfschiff des Vierwaldstättersees, sie wurde 1901 gebaut und vor einigen Jahren total erneuert. Die zweite Jungfernfahrt erfolgte im Jahr 1994.

Obwohl der Himmel bedeckt war, hatten die Teilnehmenden grosse Freude an der Rundfahrt. Kurz vor achtzehn Uhr waren wir zurück in Luzern und bestiegen die reservierten Wagen des Zugs Richtung Bern. Das Umsteigen über die «Welle» erfolgte problemlos und die Reisegruppe erreichte pünktlich Biel. Herzlichen Dank an Organisator Paulet Rohrer.

Ruedi Flückiger

■ PV Zug-Goldau

Nach Brenscino

Über 50 Reiselustige fuhren am 18. August mit dem ICN in den Süden. In Bellinzona wechselten wir in die S-Bahn nach Locarno und weiter ging die Fahrt per Bus nach Brissago und ins Parkhotel Brenscino. Die wandertüchtigen Mitglieder gelangten zu Fuss zum Hotel und genossen unterwegs die herrliche Aussicht auf See und Berge. Nach einem Apéro auf der sonnigen Terrasse wurden wir mit einem feinen Essen verwöhnt. Herzlichen Dank ans Küchenteam und Servicepersonal. Hoffentlich gewinnt beim Schätzspiel um die 20 unterschiedlich grossen Kürbisse jemand aus unserer Sektion den ersten Preis, ein Wochenende im Parkhotel Brenscino. Bald hiess es Abschied nehmen vom Parkhotel über dem Lago Maggiore und die Heimreise antreten. *Willy Hunziker*

SEV und Unterverbände

4. Sept.
14 Uhr,
Zürich,
Schiffsstation
«Zürich-Lan-
desmuseum»

■ **SEV Jugend**
SEV/SBV Zürich Jugendtag

Einladung an alle bis 30-jährigen Mitglieder und sämtliche Login-KVÖV-Lernenden aus dem Grossraum Zürich, uns kennenzulernen. Nachmittags erwartet euch unter dem Motto «Was bringt der SEV/SBV?» ein Team-gegen-Team-Postenlauf quer durch Zürich, mit Siegerehrung und Preisverleihung. Abends besuchen wir gemeinsam das Theaterspektakel und lassen den Tag mit einem Abendessen bei «Mamma Put» ausklingen. Die Kosten einschliesslich Abendessen übernimmt die Gewerkschaft. Anmeldung ab sofort teamweise (mindestens drei Personen pro Team) an Beatrice Ben Amara, beatrice.benamara@sev-online.ch, www.sev-young.ch

26. bis 28. Oktober
Brissago,
Parkhotel
Brenscino

■ **Unterverband LPV**
Bildungskurs zum Thema
«Stress in Beruf und Alltag»

Die Zentralkasse übernimmt die Kosten für alle ZV-Mitglieder sowie für einen Teilnehmer pro Sektion. Die Kosten für weitere Teilnehmer müssen die Sektionen aus der Sektionskasse bezahlen. Verhinderte ZV-Mitglieder können ihren Platz an ein anderes Sektionsmitglied abtreten. Bildungsurlaub für SBB- und BLS-Mitarbeitende. Der Einzelzimmerzuschlag beträgt 54 Franken (Anzahl Zimmer begrenzt). Die Lebenspartner/innen sind ebenfalls herzlich willkommen, sie bezahlen 256 Franken (Vollpension) bzw. 234 Franken (Halbpension). Weitere Infos erhalten die Teilnehmenden rechtzeitig zugestellt. Anmeldungen bitte bis 14. September an Zentralsekretär Daniel Buner, 051 281 31 53 oder daniel.buner@bluewin.ch.

Sektionen

10. Sept.
15.20 Uhr,
Brugg,
Pontonier-
haus

■ **ZPV Aargau-Solothurn**
Herbstversammlung

Als Gast begrüssen wir Zentralpräsident Andreas Menet. Ab zirka 18 Uhr Grillplausch mit unseren Partnerinnen und Partnern. Traktanden- und Anmeldeunterlagen liegen in den Personalzimmern auf. Auch unsere Pensionierten sind herzlich eingeladen. Anmeldung bis 3. September an Ruedi Fehlmann, 056 450 20 28.

5. Oktober
15 Uhr,
Zürich,
HB Nordost,
2. Stock,
Sitzungs-
zimmer Limmat

■ **LPV Zürich**
Mitgliederversammlung

und anschliessend

Claudio Pelletieri, der neue Filialleiter Zürich, stellt sich vor. Nebst den üblichen Traktanden, News aus allen Ecken, Einteilungen etc. haben wir die Möglichkeit, unseren neuen «Chef» kennenzulernen und mit Fragen zu «löchern».

18 Uhr,
Zürich, Info-
raum SBB,
Unterführung
Zollstrasse

Besuch der Baustelle
der Durchmesserlinie

Wie sieht unsere Zukunft im Untergrund im Rohbau aus? Eine Führung durch die DML zeigt Hintergründe. Anmeldung bis 26. September an Christian Wild, christianwild@bluewin.ch.

30. Oktober
14 Uhr,
Basel,
«Glyg-
gchäller vo de
Ohregribler»

■ **SBV Nordwestschweiz**
Herbstversammlung

Als Gast begrüssen wir Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini und erfahren Neues über die GAV-Verhandlungen. Die Einladungen wurden an die Dienststellen verschickt. Anmeldung an preesi@bluewin.ch. Die pensionierten Kolleg/innen sind herzlich willkommen. Die Programme der Fauteuil-Veranstaltungen wurden ebenfalls an die Dienststellen verschickt. Anmeldung bis 5. September.

Sektionen VPT

8. Sept.
Verschiebe-
datum:
15. Sept.

■ **VPT RBS, Pensionierte**
Wanderung Forch-Männedorf, über den Pfannenstiel

Eine abwechslungsreiche Wanderung über den Hügelrücken des Pfannenstiels mit Blick auf Greifen- und Zürichsee und zu den Alpen. Wanderzeit zirka 3 Stunden, Auf-/Abstieg +150/-400m. Rucksackverpflegung, Wanderstöcke empfehlenswert. Solothurn ab 8.01 Uhr, Bern ab 8.02 Uhr. Ab Zürich 9.12 Uhr gemeinsam bis Stadelhofen, an/ab 9.14/9.20 Uhr, Forch an 9.41 Uhr. Rückfahrt ab Männedorf immer XX.26 und XX.56 Uhr. Anmeldung bis 5. September an Bernhard Blaser, 031 911 24 27.

9. Sept.
14 Uhr,
Hasle-
Rüegsau, vor
dem
Bahnhof

■ **VPT BLS, Pensionierte**
Emmental
Leichte Wanderung ab Hasle-Rüegsau-Hasle-Lueg-untere Oschwand-Kirche Oberburg-Pleer-Lindendfeld-Burgdorf Steinhof (bei jedem Wetter)

Wanderzeit zirka 1½ Stunden. Gute Schuhe und Regenschutz. Zvieriteller im Restaurant Treff, Tennishalle, Burgdorf Steinhof; Teller gross CHF 16.50, klein CHF 12. Wanderleiter ist Fritz Adolf. Solothurn ab 13.01 Uhr, Burgdorf ab 13.47 Uhr, Huttwil ab 13.14 Uhr, Sumiswald-Grünen ab 13.19 Uhr, Thun ab 13.03 Uhr.

17. Sept.
19.30 Uhr,
Waldenburg,
Rest. Schlüssel

■ **VPT Waldenburg**
Herbstversammlung

Die Traktandenliste ist im Depot und im Personalzimmer ausgehängt. Der Vorstand hofft, viele Kollegen und Pensionierte begrüssen zu können.

24. Sept.
18 Uhr,
Reinach BL,
Rest. Wacker

■ **VPT BLT**
Sektionsversammlung

Anmeldung bis 17. September auf den ausgehängten Listen, bei Tobias Wackernagel, 061 261 53 12, oder tobias@wackernagel.name.

2. Oktober

■ **VPT BLS, Gruppe**
Pensionierte
Besuch des Klosters Sacro Monte Calvario in Domo-dossola (Unesco-Weltkultur-erbe)

Spaziergang von zirka 40 Minuten zum Burghügel Colle Mattarella, deutschsprachige Führung durch den Botanischen Garten und die Klosteranlagen (auf Wunsch und Voranmeldung Taxitransfer zum Sacro Monte). Anschliessend typisch italienisches Essen, Menü inkl. Dessert und Getränke für 28 Euro (wird im Zug einkassiert). Bern ab 7.32 Uhr, Thun ab 7.50 Uhr, Spiez ab 8.01, Brig ab 8.40 Uhr; Frutigen ab 7.25, Kandersteg ab 7.42 Uhr; Domo an 9.07 Uhr. Domo ab 16.07 Uhr, Bern an 17.54 Uhr (reservierte Wagen 2. Klasse Bern-Domo-Bern). ID nicht vergessen. Anmeldung bis 29. September an Walter Kleine, 031 911 33 54.

Pensionierte

7. Sept.
Basel, Rest.
Bundesbahn

■ **Pensioniertes**
Zugpersonal Basel
Stammtisch

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

8. Sept.

■ **PV Buchs-Sargans-
Chur & RhB**
Wanderung oder Ausflug
Stelserberg

Informationen siehe Programm. Auskunft über die Durchführung und Anmeldung bis spätestens 6. September (erforderlich wegen Busreservierung) bei Heini Eggenberger, 081 738 16 44, mit Angabe Wanderung oder Ausflug.

8. Sept.

■ **PV Luzern**
Wanderung im Etzelgebiet

Luzern ab 8.40 Uhr, Einsiedeln an 9.43 Uhr (Kaffeepause), ab 10.50 Uhr (Bus), Egg an 11.05 Uhr. Wanderung zirka 1½ Stunden zum Ausflugsrestaurant «Büel». Mittagessen im Restaurant oder aus dem Rucksack. Um 14.45 Uhr wandern wir weiter, 45 Minuten, nach Schindellegi, ab 16.14 Uhr. Luzern an 17.20 Uhr. Anmeldung bis 6. September an Franz Bühler, 041 252 10 82.

<p>8. Sept.</p>	<p>■ PV Glarus-Rapperswil Wanderung «Rund um den Roggenstock» im Hoch-Ybrig-Gebiet</p>	<p>Eine mittelschwere Wanderung auf der Höhe von 1475 bis 1567 Meter über Meer, mit nur kurzen Steigungen. Der Abstieg auf gutem Wanderweg durch das Chäswaldtobel führt zurück nach Oberiberg. Abkürzungsmöglichkeit ab der Fuederegg zum Lauchern-Sessellift. Verpflegung aus dem Rucksack oder Kleinigkeiten wie Äplermagronen, heisse und kalte Würste, Käse und Getränke aus Freddy's Alpwirtschaft. Rückfahrt ab Lauchern Talstation um 14.20/15.20/16.45 Uhr. Gute Berg- oder Wanderschuhe (keine Turnschuhe), Wanderstöcke, Regenschutz. Billett Rapperswil-Hoch-Ybrig Lauchern retour lösen. Die Tageskarte «Senior» für die Hoch-Ybrig-Bahnen kostet 15 Franken. Anmeldung und Auskunft bei zweifelhafter Witterung bei René Läubli, 055 284 51 41.</p>	<p>13. Oktober 14.30 Uhr, Wildeg, Hotel Aarehof</p>	<p>■ PV Aargau Herbstversammlung</p>	<p>Altnationalrat Helmut Hubacher referiert über «Aktuelles aus Bern». Partnerinnen und Partner sind ebenfalls herzlich eingeladen. Ab 13.30 Uhr Verkauf des SEV-Kalenders 2011. Voranzeige: 7. Dezember, Weihnachtsfeier in Windisch (Anmeldung mit gelber Karte); 10. März 2011, Hauptversammlung in der Mensa der Fachhochschule Windisch (Anmeldung mit gelber Karte). Abstimmung vom 26. September: AGB und PV empfehlen bei der Arbeitslosenversicherung ein «NEIN» einzulegen.</p>
------------------------	---	---	--	---	--

Sport und Kultur

<p>9. Sept.</p>	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg Wanderung</p>	<p>Brugg ab 13.15 Uhr, Othmarsingen an 13.24 Uhr. Anschliessend Wanderung der Bünz entlang nach Wildeg. Marschzeit zirka 2 Stunden. Treffpunkt: Restaurant Schmidstube in Wildeg.</p>	<p>6. Sept. Brig, Bahnhof, Konferenzzimmer 416</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Brig Bildbearbeitung</p>	<p>Infos: www.fototeam-brig.ch.</p>
<p>16. Sept. 14 Uhr, Biel, Restaurant Romand (Nähe Zentralplatz)</p>	<p>■ PV Biel Herbstversammlung</p>	<p>Traktanden gemäss Statuten. Als Gastreferenten konnten wir Michael Vogt, Leiter des Bereichs Interessenvertretung des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbandes, gewinnen. Da er selber blind ist, kann er sehr viel über seine Erfahrungen erzählen.</p>	<p>6. Sept. 18 Uhr, Bern</p>	<p>■ Eisenbahner-Philatelisten Bern Nächstes Sammlertreffen</p>	<p>Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Das Treffen findet statt im Instruktionszimmer P 245 über dem ehemaligen Personalrestaurant Bahnhof Bern, Bollwerk. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.</p>
<p>22. Sept. 9.45 Uhr, Echarlens, Restaurant Croix-Verte</p>	<p>■ PV Fribourg – Animationsgruppe Herbstwanderung</p>	<p>Leichte Wanderung, Dauer zirka 2 Stunden. Fribourg (Bus) ab 8.31 Uhr (via La Roche), Echarlens Village an 9.06 Uhr oder 8.38 Uhr (via Le Bry), Echarlens bif. an 9.36 Uhr. Romont Bahn ab 8.19 Uhr, Echarlens bif. an 9.24 Uhr. Echarlens Village ab nach Fribourg jede Stunde XX.20 Uhr (via La Roche) oder 15.24/16.24 Uhr (via Le Bry). Nach Romont: Echarlens Village ab 15.36 Uhr. Anmeldung bis 17. September bei Jean-Bernard Michel, 026 470 25 26 oder Maggy Michel, 026 475 17 62. Gemeinsames Mittagessen im Restaurant Croix-Verte (Menü 22 Franken).</p>	<p>6. und 7. September</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Schächentaler Höhenweg-Chaiserstock</p>	<p>Treffpunkt im Regio, Ziegelbrücke ab 11.05 Uhr nach Linthal. Mit Postauto auf den Klausenpass bis Untere Balm. Wanderung nach Biel/Kinzig (4 Stunden). Übernachtung mit HP im Berggasthaus Edelweiss. 2. Tag: Aufstieg über Fruttstügen-Lidener Planggeli-Hüenersädel zum Chaiserstock, zirka 3½ Stunden. Abstieg vorerst gleiche Route, später Abzweigung zur Liderner Hütte (1¾ Stunden) und weiter nach Riemenstalden (1½ Stunden). Postauto ab 16.12 Uhr, Zürich an 18.25 Uhr. Der Weg zum Chaiserstock erfordert Trittsicherheit und Schwindelfreiheit (wem der Gipfelgrat zu luftig ist, kann direkt zur Hütte absteigen). Anmeldung an Tourenleiter Werner Schlegel bis 2. September, 071 855 38 59, oder werner.schlegel@sunrise.ch.</p>
<p>23. Sept. 14.15 Uhr, Rorschach, Restaurant Stadthof</p>	<p>■ PV St. Gallen Herbstversammlung</p>	<p>Frau Dr. Padrutt, medizinische Leiterin der Klinik Wil, referiert über das Thema Altersvergesslichkeit – Demenz. Für die musikalische Unterhaltung sorgt das uns bestens bekannte Seniorenorchester. Zum Abschluss gibt es einen Imbiss. Für diese sicher interessante Versammlung erwarten wir einen Grosseaufmarsch.</p>	<p>7. Sept. 19 Uhr, Bern, Restaurant Cavallostar</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Bern-Lok Höck</p>	<p>Infos unter www.fotobernlok.ch.vu.</p>
<p>28. Sept.</p>	<p>■ PV Bern Herbstwanderung Sörenberg-Kemmeriboden</p>	<p>Ungefähr 3-stündige Wanderung ohne grosse Steigungen. Mittagessen im Restaurant Salwideli in Sörenberg (25 Franken). Gute Turn- oder Wanderschuhe, Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Bern ab 8.37 Uhr, Kolnoltingen ab 8.53 Uhr, Langnau ab 9.06 Uhr, Burgdorf ab 8.07 Uhr via Bern, Langenthal ab 8.20 Uhr via Wollhusen. Rückkehr nach Bern um 17.26 Uhr. Anmeldungen bis spätestens 25. September an Andreas Lüthi, Burgdorfstrasse 4b, 3550 Langnau i. E., 034 402 32 70, luethi_4b@bluewin.ch.</p>	<p>8. Sept. 19 Uhr, Bern, Falkenplatz 9</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Bern Öffentliche Jurierung des Sektionswettbewerbs</p> <p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Bildbesprechung</p>	<p>Infos unter www.effvasbern.ch.</p> <p>Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p> <p>Infos unter www.baslerfotoclub.ch.</p>

13. bis 15. September	<p>■ EWF Herisau Bergtour Alta Verzasca</p>	<p>Anspruchsvolle Grattour (T5/6) von der Efra- zur Cognora-Hütte in zirka 9 Stunden, +/-1100 Höhenmeter. Durchführung nur bei trockener Witterung möglich, allenfalls folgt ein Ersatzprogramm. Selbstversorgerhütten, Lebensmittel werden organisiert. Verpflegung aus dem Rucksack. Treffpunkt im Zug Arth-Goldau ab 7.52 Uhr via Locarno nach Sonogno. Heimreise ab Chironico oder Sonogno. Anmeldung bis 8. September an Beat Frei, 071 352 61 67. @ www.ewf-herisau.ch</p>	17. Sept.	<p>■ ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus «Chästeilet» Justistal</p>	<p>Basel ab 7.01 Uhr, Thun ab 8.32 Uhr (Bus STI) nach Beatenbucht, Standseilbahn Beatenberg. Wir wandern von Beatenberg ins Justistal, nach dem Chästeilet weiter nach Sigriswil; insgesamt zirka 3 Stunden. Sigriswil-Thun mit Bus, ab 17.30/18.00/18.30 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack oder im Festzelt. Anmeldung bis 16. September bei Kurt Freiburghaus, 033 221 00 54.</p>
14. Sept. 20 Uhr, Biel, Restaurant Samawat	<p>■ EFFVAS, Sektion Biel</p>	<p>Auswahl der Bilder für den nationalen Wettbewerb 2010.</p>	21. Sept.	<p>■ EWF Herisau Wanderung zur Aiguilles de Baulmes</p>	<p>Leichte Wanderung. Treffpunkt im Zug ab Yverdon um 10.12 Uhr nach Ste-Croix (St. Gallen ab 6.42 Uhr). Route: Mont des Cerfs-La Gittaz-Aiguilles de Baulmes-Mont de Baulmes-La Sage. Wanderzeit 4¼ Stunden, +/-650m. Verpflegung aus dem Rucksack. Rückfahrt ab Ste-Croix um 17.11 Uhr. Anmeldung bis 18. September an Rolf Vogt, 027 346 11 94. @ www.ewf-herisau.ch</p>
14. Sept.	<p>■ EFFVAS, Sektion Luzern Bilderbesprechung</p>	<p>Wir besprechen die Bilder unseres Wettbewerbs. Infos bei Karl Amstutz, 041 610 20 84.</p>	23. Sept. 9 Uhr, Stein am Rhein, Bahnhof	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Wanderung Stein am Rhein-Untersee</p>	<p>Gemütliche Herbstwanderung durchs Grüne im deutschen Grenzgebiet; 4 bis 4½ Stunden. Unterwegsverpflegung aus dem Rucksack, Mittagessen in einem Landgasthof. Rückkehr: Stein am Rhein um 17 Uhr. ID und Euros nicht vergessen. Nach der Wanderung ist freiwilliges «Nachsitzen» beim Wanderleiter erwünscht. Anmeldung bis am Vorabend an Roland Leuthold, 052 741 18 91, oder SMS an 079 649 87 19.</p>
14. Sept. Brig, Bahnhof, Konferenz- zimmer 416	<p>■ EFFVAS, Sektion Brig Bildbearbeitung</p>	<p>Infos unter www.fototeam-brig.ch.</p>	27. und 28. September	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Pizzo Molare</p>	<p>Zürich HB ab 7.09 Uhr nach Faido und Bus nach Anzonico. Route: Anzonico-Monte Angone-Bassa di Laghetto-Motto Crostel-Bassa di Nara-Cap. Piandoss in zirka 5½ Stunden. 2. Tag: Piandoss-Pizzo Molare-Punta di Stou-Pizzo Baretta-Predelp eventuell bis Osco in zirka 6 bis 7 Stunden. Übernachtung mit Halbpension in der Hütte. Anmeldung bis 24. September an Kurt Suter, 061 831 47 71 oder 079 769 42 13.</p>
16. Sept.	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour Speer</p>	<p>Mittelstrenge Tour vom Toggenburg nach Amden. Ab Krummenau mit dem Sessellift zum Rietbach. Aufstieg über Wannenspitzli-Kletterweg (blauweiss markiert, etwas Felskontakt) zum Speer in 3½ Stunden. Abstieg über Oberchäseren-Hintere Höhi nach Amden in 3 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Treffpunkt Bahnhof Krummenau, 8.44 Uhr. Wil ab 8.02 Uhr, Rapperswil ab 8.03 Uhr. Anmeldung bis 14. September an Tourenleiter Christoph Naef, Fläsch, 081 302 59 44.</p>	30. Oktober 10 bis 16 Uhr, Luzern	<p>■ SVSE Badminton Badmintonturnier Anschliessend bis zirka 18 Uhr Jahrestreffen</p>	<p>Ein Turnier für Anfänger und alle, die gerne Badminton spielen. Es gibt für alle tolle Preise zu gewinnen. Einsatz: 15 Franken (SVSE-Mitglieder), 20 Franken (Nicht-SVSE-Mitglieder), Kinder bis 12 Jahre gratis. Anmeldeschluss 15. Oktober. Anmeldung und Programm sowie weitere Infos siehe www.svse.ch/Badminton.</p>
16. Sept. 9.00 Uhr, Brugg, Bahnhof	<p>■ EWF Herisau Wanderung Geissberg</p>	<p>Treffpunkt: 9.00 Uhr Bahnhof Brugg, ab 9.05 Uhr mit Bus nach Villigen (St. Gallen ab 7.11 Uhr, Zürich ab 8.36 Uhr). Wanderoute: Geissberg-Bürersteig-Elfingen. Marschzeit 4½ Stunden, +/- 500m. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 14. September an Werner Nef, 071 855 37 66, w.nef-adami@bluemail.ch. @ www.ewf-herisau.ch</p>			

TOTENTAFEL

Burger Rolf, pensionierter Sekretär, Bad Zurzach; gestorben am 3. August im 63. Altersjahr. PV Aargau.

Büttiker Walter, pensionierter Oberzugführer, Allschwil; gestorben am 4. August im 88. Altersjahr. PV Basel.

Fasel Rosa, Witwe des Josef, Zürich; gestorben am 9. August im 93. Altersjahr. PV Zürich.

Fux Irma, Witwe des Franz, St. Margrethen; gestorben am 15. August im 85. Altersjahr. PV St. Gallen.

Griessinger Edgar, pensionierter Handwerksmeister, Winterthur; gestorben am 13. August im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Gschwend Paul, pensionierter Zugführer, Richterswil; gestorben am 13. August im 91. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Gubler Ernst, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben am 30. Juli im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Häberli Louise, Witwe des Kurt, Winterthur; gestorben am 19. August im 88. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Hildinger Max, pensionierter Zugführer, Jona; gestorben am 17. August im 91. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Isenring Kurt, pensionierter Zugführer, Rorschach; gestorben am 12. August im 71. Altersjahr. PV St. Gallen.

Kuhn Hans, pensionierter Aufseher, Thun; gestorben am 12. August im 86. Altersjahr. PV Bern.

Kuti Janos, pensionierter Dienstchef, Kloten; gestorben am 7. August im 78. Altersjahr. PV Zürich.

Lagger Simon, KVöV-Lehrling, Baltschieder; gestorben am 25. Juli im 18. Altersjahr. SEV Azubi.

Martin Hanna, Witwe des Robert, Bern; gestorben am 15. August im 89. Altersjahr. PV Bern.

Martineau Lucien, pensionierter Rangiermeister, Burgdorf; gestorben am 7. August im 93. Altersjahr. PV Bern.

Müller Elsbeth, Witwe des Walter, Wattenwil; gestorben am 2. August im 77. Altersjahr. PV Bern.

Ott Viktor, pensionierter Dienstchef, Zollikofen; gestorben am 30. Juli im 88. Altersjahr. PV Bern.

Präffli Anna, Witwe des Werner, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Ramsauer Grety, Witwe des Willy, Wabern; gestorben am 14. August im 92. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Schulthess Anna, Witwe des Paul, Chur; gestorben am 9. August im 98. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Zürcher René, pensionierter Rangiermeister, Urtenen-Schönbühl; gestorben am 18. August im 72. Altersjahr. PV Bern.

Link zum Recht – das Recht auf Vertretung und Verbeiständung im Verwaltungsverfahren

Ein SEV-Beistand ist sehr nützlich

Bei der SBB ist der rechtliche Schutz der Angestellten durch das öffentliche Recht geregelt, wie dieser Beitrag illustriert. In einer nächsten Ausgabe von kontakt.sev werden wir aufzeigen, dass bei privaten Verkehrsunternehmungen das Privatrecht den Rahmen für den Rechtsschutz absteckt.

Wenn SBB-Mitarbeitende in einen Rechtsstreit mit dem Arbeitgeber verwickelt werden, sind sie gut beraten, zu den Gesprächen im Rahmen des Verfahrens einen SEV-Beistand beizuziehen.

Auch wenn die SBB-Mitarbeitenden seit 1999 formell keine Beamt/innen mehr sind, ist für ihren rechtlichen Schutz trotzdem nach wie vor das Verwaltungsrecht massgeblich. Neben

dem Bundespersonalgesetz und dem GAV SBB stellt weiterhin das Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren die rechtliche Grundlage für Rekurse gegen den Arbeitgeber SBB dar.

Von den Disziplinar-massnahmen hat die SBB zwar Abschied genommen, doch ansonsten ist das Verfahren noch immer sehr stark durch gewisse traditionelle «Schwerfälligkeiten» geprägt. Sind diese aber wirklich nachteilig? Ein Beispiel dafür ist das Recht auf Vertretung und Verbeiständung – einer der Hauptpfei-

ler des rechtlichen Schutzes der Mitarbeitenden.

Kommt es zu einem Rechtsstreit zwischen der SBB und einem/r ihrer Angestellten, dann erlässt das Unternehmen eine Verfügung, der zwingend eine Untersuchung vorausgehen muss – inklusive eines oder mehrerer Gespräche mit dem/der Betroffenen. Letztere/r kann sich dabei durch eine Person seiner/ihrer Wahl begleiten lassen. Als Beistand kann beispielsweise eine Kollegin oder ein Familienmitglied beigezogen werden, doch meistens fällt

die Wahl auf einen Gewerkschaftsvertreter.

Wenn es die Dringlichkeit erfordert, kann die SBB auch Mitarbeitende ohne Beistand einvernehmen (beispielsweise bei Unfällen oder Veruntreuungen), doch muss dies die Ausnahme bleiben, und es muss danach möglichst rasch ein zweites Gespräch zusammen mit dem Beistand stattfinden.

Dieser muss eine datierte und unterschriebene Vollmacht vorweisen können. Die Vollmacht macht den Beistand zum Ansprechpartner der SBB und zum Empfänger ihrer Mitteilungen im Verfahren. Bei den Gesprächen kann der Bei-

stand Fragen stellen oder beantragen, dass ergänzende Erklärungen im Protokoll festgehalten werden.

Betroffene SBB-Mitarbeitende sind gut beraten, zu solchen Gesprächen systematisch einen Beistand beizuziehen. Die Erfahrung zeigt, dass dies dazu beiträgt, die Geister zu beruhigen, das Gespräch klarsichtiger zu führen und zu garantieren, dass die Rechte der einvernommenen Person respektiert werden. Dies erweist sich im weiteren Verlauf des Verfahrens als sehr nützlich, denn die zu Beginn gemachten Aussagen sind oft die wichtigsten.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Viele Fragen zu Toco

Dass die SBB ein neues Lohnsystem einführen will, ist ja nicht etwas Neues. Sie kommt alle Jahre wieder mit diesem Thema, um Korrekturen zu ihren Gunsten vorzunehmen. Ich kenne die einzelnen Punkte des neuen Systems zu wenig, ich nehme aber an, die SBB hat der Verhandlungsgemeinschaft Unterlagen zugestellt, wie sie sich das Ganze vorstellt.

Für mich ist klar, dass die SBB ja nicht ein System will, in dem das arbeitende Personal profitieren könnte, sondern sie will eine Umverteilung von unten nach oben. Genau hier möchte ich einhaken und folgende Forderung aus Sicht des arbeitenden Personals deponieren: Wir, das arbeitende Personal der SBB, müssen periodische Prüfungen ablegen, um den Nachweis zu erbringen, dass wir unseren Job auch ausüben können. Das heisst, wir müssen mehrere Prüfungen ablegen, über das Fahren, Rangieren, Zugaufgaben und Wagenmanagement, weil wir ja multifunktional eingesetzt werden.

Zwischen den periodischen Prüfungen müssen wir auch noch Bremsproben-Au-

ditions bestehen. Wenn wir diese Prüfung nicht bestehen, dürfen wir nicht einmal mehr eine Bremsprobe selbstständig durchführen. Aus Sicherheitsgründen ist dies für mich nachvollziehbar. Es kann aber nicht so sein, dass ausgerechnet das arbeitende Personal in Sachen Lohnsystem Nachteile hat. Im Gegenteil; dass wir so viele Prüfungen ablegen müssen, muss sich im neuen Lohnsystem nachhaltig auswirken. Anders ist es für die Tausende von Büroleuten (besonders im mittleren und höheren Kader): Sie müssen keinen Nachweis über ihr Können erbringen.

Ich hoffe, der SEV macht sich nicht nur Überlegungen, sondern er macht Nägel mit Köpfen zugunsten des arbeitenden Personals, nach dem Grundsatz: Der SEV duldet keinen Nachteil für das arbeitende und (leid)geprüfte Personal, weder in Form von Lohnneinbussen noch beim Anstieg in höhere Funktionsjahre, und es gibt keine Besitzstandregelungen ohne Realloohnerhöhungen und Teuerungsausgleich.

Heinz Burkhard,
Wagenkontrolleur, Langenthal

Leserbrief

AVIG belastet die Falschen

Bezahlen Sie mit voller Freude Steuern? Nein? Dann gibt es nur eins zu tun: Stimmen Sie am 26. September Nein zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (AVIG).

Warum? Bei Annahme dieser Revision ist damit zu rechnen, dass Tausende Arbeitslose aus der Arbeitslosenversicherung (ALV) direkt Sozialfälle werden. Und damit belasten sie die Gemeinden und Kantone. Also nur eine Umlagerung der Kosten, die zu höheren Steuern führt.

Leserbrief

Verkettung mehrerer Ursachen

Gedanken zum tragischen Unfall bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn

Als langjährigem Lokführer sträuben sich mir die Nackenhaare und es tauchen viele Fragen auf:

Warum brauchte Walter Kobelt, Chef UUS, eine ganze Woche, um die Fahrten-schreiberdaten auszuwerten?

Warum bezeichnete er den Lokführer als Alleinschuldigen zu einem Zeitpunkt, als

Mit einer Annahme dieser Revision lösen wir aber noch mehr aus. Die Sanierung würde mehrere Jahre dauern. Jede Krise würde diese Revision wieder zunichte machen. Krisen, die notabene von Mitmenschen ausgelöst wurden, die wenig oder so gut wie nichts in die ALV einzahlen. Hohe und oberste Einkommen zahlen nämlich im Verhältnis weit weniger ein als ein Normalverdiener.

Junge Menschen, die nach der Lehre keine Arbeit

finden, sollen nach kurzer Arbeitslosigkeit bereits in die Sozialfürsorge gesteckt werden. Damit soll erreicht werden, dass junge Menschen sich bei der Arbeitssuche mehr Mühe geben. Aber Hand aufs Herz, wer nicht arbeiten will, wird sich auch nicht vom Sozialamt antreiben lassen. Jedoch ist für den Arbeitswilligen eine Welt zerbrochen, wenn er schon in jungen Jahren ein Sozialfall wird.

Ruedi Baumann,
Degersheim

die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen waren? Warum wurden diverse Langsamfahrstellen erst nach dem Unglück aufgestellt? Wurden die Vorschriften des AZG bezüglich Lenkzeit, Pausenregelung, Übergangszeiten lückenlos eingehalten?

Dass mein Berufskollege einen Fehler gemacht hat, wenn er zu früh beschleunigte, ist Tatsache, dass er aber eine Lokomotive und nicht

eine Rakete bedient hat, ebenso! Also ist die Geschwindigkeitszunahme auf rund 120 Metern eher träge. Wenn aber zum gleichen Zeitpunkt unter den entgleisten Wagen das Gleis etwas absackte oder leicht nachgab, wird die Sache sofort wahrscheinlicher. Für mich ist glasklar, dass dieser bedauerliche Unfall nur als Verkettung mehrerer Ursachen geschehen konnte.

Hans Küffer, LF P-PN, Biel

Früher wurden Distanzen in Stunden gemessen

Auf Schusters Rappen in die Hauptstadt

Bevor es Massenverkehrsmittel gab, wurden die meisten Wege zu Fuss zurückgelegt. Zum Beispiel von Münchenbuchsee nach Bern.



Kathrin Bigler

Von Münchenbuchsee nach Bern gibt es stündlich vier Zugverbindungen. Der Regioexpress legt die Strecke in 9 Minuten zurück, die S-Bahn braucht 13 Minuten. Von den knapp 10000 Einwohner/innen der Gemeinde pendeln viele zur Arbeit oder zur Ausbildung nach Bern. Zu ihnen gehört auch Kathrin Bigler. Sie hat eben ihre Lehre abgeschlossen und arbeitet seit gestern als Fachspezialistin bei ch-direct in Bern.

In alten Zeiten war das heutige Pendeln unbekannt. Vor dem Gemeindehaus in Münchenbuchsee steht ein Stundenstein mit der Inschrift «II Stunden von Bern». Von Münchenbuchsee nach Bern war also mit einer Marschzeit von zwei Stunden zu rechnen.

Bauern, die ihre Produkte auf dem Berner Markt feilboten, fuhren mit dem Fuhrwerk nach Bern. Auch sie waren kaum schneller, denn auf dem Weg gab es ordentliche Steigungen und Gefälle, was die Geschwindigkeit senkte. Am Denkmaltag gibt es Gelegenheit, den ältesten fahrbaren Weg von Münchenbuchsee nach Bern zu erkunden (siehe Kasten).

Wer nicht über die Autobahn fährt, folgt heute wie vor Hunderten von Jahren der Strasse von Münchenbuchsee durch den Wald nach Zollikofen. Auf der «Länggasse» genannten Strasse geht es dann durch Felder, Äcker und unter der Autobahn durch zum Kappelisacker in der Gemeinde Ittigen. Nach der Überquerung

des Baches Worble führt der Weg durch die Untere Zollgasse und die Bolligenstrasse an den als «Waldau» bekannten Universitären psychiatrischen Diensten vorbei. Seit 1491 steht hier ein Spital, die heutige Bolligenstrasse hiess deshalb früher «Siechenhausstrasse». Diese führte übers «Galgenfeld» zum «Baumgarten» in Bern, wo vor einigen Jahren die gleichnamige Wohnsiedlung entstand. Nun folgte der schwierige, sehr steile Weg durch die Haspelgasse, bevor (vor 1603) der – allerdings ebenfalls steile – alte Stalden gebaut wurde.

Seit 1256 gab es mit der Untertorbrücke einen festen Übergang über die Aare – weitherum der Einzige, bis 1534/35 die Neubrück ge-



baut wurde. Nach der Überquerung der Aare musste über den Nydeggstalden wieder Höhe gewonnen werden. Der Markt fand früher in der Hauptgasse der Stadt Bern, der heutigen Kramgasse, statt.

Es war also ein mühsames und zeitraubendes Unterfan-

gen, von Münchenbuchsee aus in die Stadt zu gelangen, und man überlegte sich den Weg wohl zweimal. Es lohnt sich, heute einmal die neun Minuten, die die Bahnfahrt dauert, darüber nachzudenken. pan.

INFO

Die Europäischen Tage des Denkmals finden in diesem Jahr in der Schweiz zum siebzehnten Mal statt; das diesjährige Motto lautet «Am Lebensweg», im Zentrum der lokalen Aktivitäten am 11./12. September stehen deshalb vielerorts Schulhäuser, Kirchen, Friedhöfe etc. Den hier beschriebenen ältesten fahrbaren Weg von Münchenbuchsee nach Bern kann man am Denkmaltag im Rahmen eines geführten Spaziergangs (mit Hinweisen und Kommentaren) von rund drei Stunden erkunden. Treffpunkt: Samstag, 11.9., 14.15 am Bahnhof Münchenbuchsee. Schluss in Bern.

«JUNGE LEUTE, EURE DIPLOME INTERESSIEREN UNS NICHT...»



Die AVIG-Revision (Abstimmung vom 26. September) brächte unter anderem den Zwang für junge Beaufseinstiger/innen, jedwede Arbeit anzunehmen.

VOR 50 JAHREN

Gewerkschaften als Polizeiorgane

Ein deprimierendes Kennzeichen des kommunistischen Systems ist, dass der Arbeiter, der Gerechtigkeit sucht, immer wieder auf die gleiche Autorität stösst. Hat er etwas gegen den Arbeitgeber vorzubringen, einen von der SED eingesetzten Betriebsdirektor, kann er sich an die Gewerkschaft wenden. In ihr müssen auf Grund einer SED-Weisung mindestens 60% der Funktionäre Parteimitglieder sein. Die Gewerkschaft kann den Fall der Konfliktskommission vorlegen, die ebenfalls von kommunistisch beherrschten Gewerkschaft gebildet wird. Ausserdem unterstützt die Gewerkschaft die Betriebsleitung offen in jedem Konflikt und sieht ihre Hauptaufgabe darin, den Arbeiter anzutreiben. Sie darf bei Verstössen gegen die Arbeitsdisziplin Erziehungs-massnahmen verhängen.

«Der Eisenbahner» vom 2. September 1960 (gekürzt)

Gastlichkeit pur

... im Hotel zwischen See und Himmel!



Auch dieses Jahr haben unser Gärtnermeister Martin Russenberger und seine Männer wieder prächtige Kürbisse geerntet.

Somit ist der traditionelle Kürbis-Wettbewerb eröffnet!

Die Frage lautet: Wie schwer sind alle Kürbisse zusammen?

Jede zweite Woche verlosen wir einen Brenscino-Gutschein für:

2 Übernachtungen für 2 Personen mit Frühstücksbuffet

*Nun nichts wie los, dorthin,
... von wo der Abschied nicht leichtfällt!*

Als SEV-Mitglied erhalten Sie bei uns 20% Rabatt!

Herzlichst, Ihr Martin Faes und sein Team

Parkhotel Brenscino, 6614 Brissago

Telefon 091 786 81 11, Fax 091 793 40 56

info@brenscino.ch, www.brenscino.ch

Wenn

051 220 20 20

nicht weiter weiss:

031 357 57 57

ist für dich da!



www.sev-online.ch
info@sev-online.ch

Deine starke Gewerkschaft!

Lucerne University of Applied Sciences and Arts

HOCHSCHULE LUZERN

Wirtschaft
Institut für Tourismuswirtschaft ITW



Vorbereitungskurs auf die Höhere Fachprüfung
dipl. Manager/in öffentlicher Verkehr

Management-Ausbildung im öffentlichen Verkehr

Kursstart: 22. Oktober 2010

Kursumfang: 18 Monate berufsbegleitend

Anmeldeschluss: 30. September 2010

Weitere Informationen unter: www.hslu.ch/itw

FH Zentralschweiz



Wir sind zwei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn und als attraktiver Busbetrieb befördern wir jährlich über 13 Millionen Fahrgäste.

Im Zuge der Nachfolgeregelung suchen wir per 1. Dezember 2010 oder nach Vereinbarung eine/n engagierte/n, vertrauenswürdige/n

Leiter/in Fahrpersonal

Aufgabenschwerpunkte:

- Gesamtbereichsführung Fahrpersonal
- Aus- und Weiterbildung der Lokführer
- Personelle Führung zusammen mit den 4 Teamleitern von 48 Mitarbeitenden
- Durchführung von Lokführer Prüfungen
- Sporadische Einsätze im Fahrdienst

Anforderungsprofil:

- Sie verfügen über Führungserfahrung
- Sie verfügen über methodisch – didaktische Fähigkeiten
- Sie haben die Fahrbewilligung als Lokführer mind. Kat. B100 mit Praxiserfahrung
- Sie sind eine kommunikative Persönlichkeit, die sich exaktes und selbstständiges Arbeiten gewohnt ist.
- Bereitschaft zu unregelmässiger Arbeitszeit
- Sie verfügen über eine Ausbildung als Prüfungsexperte BAV oder sind bereit diese zu absolvieren.

Wir bieten:

- Herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem überblickbaren Unternehmen
- Moderne Arbeitsbedingungen mit flexiblem Zeitmanagement
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Gerne erwarten wir Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen an untenstehende Adresse bis 2. September 2010. Für weitere Auskünfte steht Ihnen Ulrich Blattner, Leiter Fahrpersonal, gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf Sie!

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00

www.aar.ch

WARUM NICHT?

Alain Feissli, Mechaniker in der Garage der VMCV und Gemeinderat von Montreux

Der Lula der Waadtländer Riviera

Alain Feissli, 49, arbeitet zu 50 % bei den VMCV und widmet seine übrige Zeit der Politik, aber auch noch ein bisschen seiner Familie und seinen Freunden. In der Exekutive der Gemeinde Montreux ist er für das Mammutdossier Finanzen, öffentliche Sicherheit und Human Resources zuständig.

«Ich komme aus einer sehr einfachen Familie und wurde in Chardonne geboren, einem Winzerdorf an der Waadtländer Riviera. Ich wuchs in Chardonne auf und später im urbanen Milieu von Montreux. Schon ganz jung hat mich die schreiende Chancenungleichheit geprägt.»

Nach der obligatorischen Schule machte Alain Feissli zuerst kleine Jobs im Reinigungsgewerbe. «Dann hatte ich mich wie jeder zu entscheiden, ob ich mein Leben aktiv anpacken oder passiv erleiden wollte. Ich entschied mich zu handeln.» Er machte eine Lehre als Polymechaniker bei der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB). Einmal in die Welt des öffentlichen Verkehrs eingetreten, verliess er diese nicht mehr. Nach dem Lehrabschluss arbeitete er als Lok- und Zugführer bei der Bahn Vevey-Les Pléiades und ab 1985 in der Garage der VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve). «Meine Arbeit besteht hauptsächlich darin, Fahrzeugbestandteile vorzubereiten. Ich arbeite oft

an der Werkbank mit Dreh-, Fräs-, Schleif- und Schlosseimaschinen, eben wie ein Mechaniker!» Gefragt nach seinen Verantwortlichkeiten in der Garage der VMCV antwortet er: «Keine ausser der Verantwortung, meine Arbeit gut zu machen. Ich habe keine Cheffunktion. Dies wäre mit einer 50%-Anstellung unmöglich. Ich beschränke die Übernahme von Führungsverantwortung auf die Politik und muss sagen, dass ich froh bin, einfach meinen Handwerkerberuf ausüben zu können. Dies bringt mir einen gewissen Ausgleich.»

Gewerkschaftliches Engagement

In der Gemeindeexekutive von Montreux ist Alain Feissli für die öffentliche Sicherheit, die Human Resources (Montreux hat 355 Angestellte und bezahlt inklusive Hilfspersonal in gewissen Monaten bis zu 700 Löhne) und die Finanzen zuständig. Er verwaltet ein Jahresbudget von 117 Millionen Franken.

Auch wenn er nur eine «einfache» Lehre als Mechaniker gemacht hat, beweist der Gemeinderat von Montreux, dass man mit Willens- und Schaffenskraft vorwärtskommt. «Ich bin ein Autodidakt, habe aber vor al-

„Ich bin ein Autodidakt, habe aber vor allem auch durch die Gewerkschaftsarbeit sehr viel gelernt.“

lem auch durch die Gewerkschaftsarbeit sehr viel gelernt, insbesondere über die Kunst des Verhandeln und die vielfältigen Facetten des menschlichen Verhaltens.»

Alain Feissli präsidierte die ehemalige SEV-Sektion Tech-



Wie der brasilianische Präsident Lula hat es Alain Feissli geschafft, das blaue Überkleid des Arbeiters, das gewerkschaftliche Engagement und die Kunst der Politik unter einen Hut zu bringen.

nik VMCV, bis diese mit der SEV-Sektion Betrieb VMCV zu einer einzigen Sektion für das gesamte Personal der Unternehmung fusionierte. Seit-her ist er nur noch «einfaches» Mitglied, dem SEV aber weiterhin treu verbunden.

«Ich bewundere den SEV sehr für die Lobbyarbeit, die er auf nationaler und kantonaler Ebene leistet. Es ist sehr wichtig, dort Präsenz zu markieren, wo die sozial- und

verkehrspolitischen Entscheidungen getroffen werden. Der SEV ist ein glaubwürdiger Sozialpartner. Mich beeindruckt die grosse Arbeit, die der SEV im Kanton Waadt dafür leistet, dass die CGN eine ungeteilte Schifffahrtsgesellschaft

bleibt – und auf nationaler Ebene sein Einsatz für die Sanierung der Pensionskasse SBB.» Am kommenden 2. Oktober feiert die SEV-Sektion VMCV ihren 100. Geburtstag, und der Vorstand trifft zurzeit die Vorbereitungen, damit das Jubiläum ein Erfolg wird. Alain Feissli schätzt die Arbeit des Vorstandes sehr. «Es ist ein eingespieltes, beständiges Team, das neulich bei den GAV-Verhandlungen einen ausgezeichneten Job gemacht hat.»

Bon vivant

Die SP-Sektion Montreux hat beschlossen, dass Alain Feissli im nächsten Frühling für eine weitere Amtszeit als Gemeinderat kandidieren soll. Er trug wesentlich zur Regionalisierung der Polizei an der Waadtländer Riviera bei und

modernisierte die Finanzverwaltung seiner Gemeinde. Zurzeit beschäftigt ihn besonders die Überarbeitung der Gemeindepersonal-Statuten. «Ich bin der Meinung, dass die öffentliche Hand als Arbeitgeber modern und attraktiv bleiben muss. Dazu gehören vor allem auch soziale Rahmenbedingungen für die Mitarbeitenden.» Alain Feissli sieht sich nicht als Karriere- mann. «Ich will vor allem jenen ehrlich und loyal dienen, die mir Vertrauen schenken, mithilfe einer Sensibilität, die ich aufgrund meiner Lebenserfahrungen entwickelt habe.»

Ausserhalb seiner politischen und beruflichen Verpflichtungen führt Alain Feissli gerne ein geselliges Leben. «Ich bin gerne mit meiner Familie zusammen, koche (und esse) gern und lade gerne Leute zu mir ein. Ich nehme meine Ferien im Winter und koche jedes Jahr in einem Schulkilager.»

Ob im blauen Überkleid, mit der Küchenschürze oder als Magistrat mit Anzug und Krawatte – Alain Feissli strahlt eine ruhige Schaffenskraft aus, die Vertrauen weckt. Eben wie einer, der einmal im Leben beschlossen hat, kollektiv zu handeln, statt sich als Individualist treiben zu lassen.

Alberto Cherubini/FI

BIO

Alain Feissli wurde am 21. Oktober 1961 geboren. Er ist verheiratet, hat zwei erwachsene Töchter (23 und 20) und ist seit diesem Sommer Grossvater eines kleinen Louan. Dessen Geburt hat er mit dem Schwiegersohn am Jazzfestival gefeiert. Swing, swing. Mitglied beim SEV ist er seit dem 1. April 1983. Ins Gemeindeparlament

von Montreux trat er im Jahr ein, als die Eidgenossenschaft 700-jährig wurde. Sechs Jahre später wurde er in die Exekutive gewählt. Bei den Wahlen von 2001 und 2006 haben ihm die Stimmbürger/innen von Montreux erneut ihr Vertrauen geschenkt. Er ist Kandidat für eine vierte Amtszeit, gewählt wird im nächsten Frühling.



Der gesellige Alain Feissli (ganz links) zusammen mit einigen seiner Kollegen in der Garage der VMCV während der Kaffeepause.