

BLS mit Gewinn und Stellenabbau

Die BLS kämpft mit allen Mitteln gegen ein Defizit und streicht mit dem «Gipfelsturm» Stellen. Für die Chefetage ist genug Geld da.

Seiten 2 und 3

14 Kongressanträge zum Nachlesen

Der Kongress, das oberste Organ des SEV, tritt am 23. und 24. Mai zusammen. Wir drucken die Anträge, über die entschieden wird.

Seiten 10–12

Falsche Sparversuche bei der PK SBB

Die Pensionskasse SBB denkt darüber nach, die Renten an die Performance des Vermögens zu koppeln. Der SEV wehrt sich dagegen.

«Zur Sache» und Fokus Seite 20

Tag der Arbeit – Einstehen für faire Löhne und bessere Renten

Aktueller denn je

Ein kurzer Blick auf die Entwicklung in Europa genügt, um festzustellen, dass prekäre Arbeits- und Lebensbedingun-

gen, Diskriminierung und ungerechte Verteilung nicht am Verschwinden sind, sondern wieder zunehmen. Aber auch

in der Schweiz geht der Trend in diese Richtung und muss umgekehrt werden.

Seiten 8–9



Florian Altherr

ZUR SACHE

Seit einiger Zeit gibt es ein neues Wort in unserem Wortschatz: die Wackelrente. So unkalkulierbar wie sie tönt, ist sie auch, und deshalb ist die Idee der Pensionskasse der SBB, solche Wackelrenten für ihre Versicherten einzuführen, eine schlechte Idee. Sie heisst konkret: je nach Verlauf der Finanzmärkte soll die bislang garantierte Rente bis um 10 % variieren können. Das ist angesichts der «Leis-

«Die Renten sind tabu.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV

tungen» der Börsen-Finanzjongleure in den letzten Jahren eine mehr als unsichere Perspektive, und es wäre blauäugig, anzunehmen, dass es da häufiger nach oben variiert als nach unten. Das Börsenrisiko wird damit direkt auf die Rentenbezüger überwältigt, da könnte einer gerade so gut sein Pensionskassengeld selber anlegen. Denn wie soll jemand, der ausschliesslich von seiner Rente lebt, seinen Alltag planen, wenn sein Einkommen plötzlich um 10 % abnehmen kann? Weder die Miete noch die Krankenversicherungsprämie ändern sich wegen der Börsenlage, und andere Fixkosten auch nicht. Das mag für Leute mit hohen und höchsten Einkommen verkraftbar sein, für Normalverdienende aber nicht.

Deswegen sind wir gegen Wackelrenten. Wir haben die AHVplus-Initiative lanciert, um die verfassungsmässige Alterssicherung wieder herzustellen. Die Wackelrente bewirkt genau das Gegenteil. Der SEV wird alles dafür tun, dass sie aus unserem Wortschatz wieder verschwindet.

Sozialbericht 2013

Diesem *kontakt.sev* liegt der Sozialbericht des SEV bei. Es ist der Rückblick auf die Tätigkeit des SEV in den Jahren 2011 und 2012. Der Sozialbericht wird jeweils dem Kongress vorgelegt.

Der Bericht zeigt zwei sehr intensive Jahre, die unter dem Einfluss eines schwierigen politischen und wirtschaftlichen Umfeldes standen. Er zeigt aber auch, dass der SEV trotz allem gut für seine Mitglieder gearbeitet hat, auch wenn er gerne noch mehr erreicht hätte, wie Giorgio Tuti im Vorwort schreibt.

Expertenbericht zur Infrastruktur liegt vor

SBB und BLS als Holding?

■ Keine umwälzenden Veränderungen in der Schweizer Bahnlandschaft: Das ist die Empfehlung einer Expertengruppe unter der Leitung des früheren SBB-Personenverkehrschefs Paul Blumenthal. Während über zweier Jahre hatte die Gruppe intensiv geforscht, nachgefragt und diskutiert, wie die Zukunft der Infrastruktur aussehen sollte. Ihre Empfehlungen sind stark darauf ausgerichtet, das gut funktionierende

Schweizer Bahnsystem nicht zu gefährden. Dementsprechend wird im Bericht weder die Trennung von Betrieb und Infrastruktur empfohlen noch die Zusammenführung der Infrastruktur in einer einzigen Gesellschaft. Zu diskutieren dürfte jedoch der Vorschlag, die Unternehmen als Holding zu organisieren, um den künftigen Vorgaben der EU gerecht zu werden. *pmo*

Seiten 5 bis 7

NEWS

GAV bei Lufthansa

Die deutsche Gewerkschaft Verdi hat am 1. Mai mit der Lufthansa für rund 33 000 Beschäftigte der AG Boden sowie der Lufthansa Systems, der Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo einen neuen GAV ausgehandelt; diesem müssen die Verdi-Tarifkommission und die Mitglieder in einer Befragung noch zustimmen. Zuvor hatte am 22. April ein Warnstreik die Lufthansa in fast ganz Deutschland lahmgelegt. Der GAV läuft bis Ende März 2015 und untersagt betriebsbedingte Kündigungen; bei Auslagerungen gilt der Kündigungsschutz bis Oktober 2020. Bei der Lufthansa AG steigen die Löhne über 26 Monate um 3 %, was bei 2 % Jahresinflation eine Reallohneinbusse bedeutet. Um 4,7 % steigen die Löhne bei den Tochterfirmen, da diese profitabler sind.

Verlust bei Swiss

«Unsere» Airline hat im ersten Quartal 2013 einen Verlust von 24 Mio. eingeflogen, 20 Mio. mehr als in der Vorjahresperiode. Sie machte dafür «negative externe Einflüsse» wie die hohen Treibstoffpreise und die «weiterhin ungünstige Marktsituation» verantwortlich. Der Umsatz stieg um 2 % auf 1,19 Mia., die Passagierzahl blieb bei 3,61 Mio. stabil. Die Flugzeugauslastung stieg dank weniger Flügen von 77,8 % auf 79,6 %. Im Rahmen des Lufthansa-Sparprogramms «Score» will die Swiss ihre Kosten weiter senken. Anfang Jahr hat sie schon 19 Finanzbuchhaltungstellen in Basel an ein Lufthansa-Zentrum ausgelagert und per 1. Mai 16 Mitarbeitende der IT-Abteilung direkt der Linie in Deutschland unterstellt. Im Konzernvergleich lasse sich das Swiss-Quartalsergebnis sehen, sagt SEV-GATA Präsident Philipp Hadorn. Und dem Bodenpersonal in Deutschland sei der GAV-Erfolg zu gönnen, sei dieser doch das Resultat des engagierten Streiks einer risikobereiten Belegschaft. «Im Herbst wird sich zeigen, ob die Swiss-Leitung die leiseren Töne der Gewerkschaften wahrnimmt, oder ob auch die Belegschaft von den deutschen Kolleg/innen lernen muss.»

Die BLS ist zufrieden mit ihrer Leistung, aber unzufrieden mit dem finanziellen Ergebnis

Steigende Nachfrage ist

Die BLS feiert dieses Jahr ihr 100-jähriges Bestehen. An der Bilanz-Medienkonferenz wurde aber keine Feststimmung verbreitet.

Eigentlich sind es, zumindest teilweise, keine schlechten Zahlen, die Verwaltungspräsident Rudolf Stämpfli präsentieren konnte: der Personenverkehr zeigt ein markantes Wachstum: Personenkilometer +4,6 %, 53,8 Millionen Fahrgäste (+3,8 %). Dass die BLS keinen Passagierrückgang hinnehmen musste, hängt damit zusammen, dass sie nur regionalen Personenverkehr anbietet und damit wenig vom Tourismus abhängig ist. Dank einem ausgebauten Angebot legte die Schifffahrt Berner Oberland (Thuner- und Brienzsee) um nicht weniger als 15 % zu, der Busverkehr hatte 8,7 % mehr Fahrgäste. Dagegen sank die Zahl der Fahrzeuge im Autoverlad (-2 %) und auch der Güterverkehr (-13 %),



VR-Präsident Rudolf Stämpfli präsentierte vor den Medien «unbefriedigende» Zahlen.

der steigende Binnen-, Import- und Exportverkehr konnte den sinkenden Transitverkehr nicht wettmachen. Unzufrieden ist die BLS mit dem finanziellen Ergebnis: Nur der Busbetrieb und der Infrastrukturbereich können noch ein positives Ergebnis ausweisen. Unter dem Strich kann die BLS für das Jahr 2012 einen Gewinn von 2,097 Millionen ausweisen. Das ist zwar mehr als letztes Jahr, trotzdem sagt die Konzernspitze: «Das Konzernergebnis bleibt unbe-



BLS-Arbeiter auf der Strecke. «Die Arbeit kann uns lehren, sie lehrte uns die Kraft, den Reichtum zu vermehren, der unsre Armut schafft.» (aus dem Arbeiterlied «Dem Morgenrot entgegen»)

friedigend.» Während die Kosten steigen (Rollmaterialbeschaffung, höhere Kosten durch wachsende Produktion, Erhöhung der Trassenpreise), stagnieren die Erträge. Mit 13,4 Millionen musste die BLS nochmals einen bedeutenden Beitrag für die Sanierung der Pensionskasse aufwenden. Immerhin hat die Kasse jetzt einen Deckungsgrad von über 100 Prozent; in den nächsten Jahren muss die Schwankungsreserve aufgebaut werden.

«Gipfelsturm» geht weiter

Letztes Jahr hatte die BLS ihre ungemütliche finanzielle Situation kommuniziert und angekündigt, ein «Gipfelsturm» genanntes Programm auf die Beine zu stellen, mit dem in den Jahren 2013 bis 2015 insgesamt 50 Millionen eingespart werden sollten – «nachhaltig», das heisst jährlich wiederkehrend. Mit «Sofortmassnahmen» wurde das Programm schon 2012 gestartet. Diese Sofortmassnahmen haben laut BLS

Unterschriftensammlung für die Volksinitiative AHVplus

SEV gut unterwegs, aber noch nicht am Ziel

Weit über 10 000 Unterschriften hat der SEV schon beisammen, vor allem dank dem guten Rücklauf des Kartenverstands an die Mitglieder.

«Den vielen Kolleginnen und Kollegen, die die Unterschriftenkarte innert weniger Tage mit ihrer eigenen und weiteren Unterschriften retourniert haben, möchte ich vielmals danken!», sagt SEV-Präsident Giorgio Tuti. «Ein zusätzlicher Dank geht an all jene, die im Freundeskreis, an Versammlungen, am 1. Mai, an den nationalen Sammeltagen und bei sonstiger Gelegenheit weitere Unterschriften für diese wichtige Initiative gesammelt haben und



Bitte weiter Unterschriften sammeln – wie hier letzte Woche in Bern!

hoffentlich noch weiter sammeln werden», so Tuti weiter. Der SEV will 20 000 Unterschriften sammeln, um sicherzugehen, dass die Initiative bald eingereicht werden kann. Die Zeit drängt, weil in den letzten Jahren viele Pensionskassen – gerade auch bei den

Verkehrsbetrieben – in Unterdeckung geraten sind und daher ihre Leistungen abgebaut haben. Hinzu kommt, dass auf den immer schlechteren Renten schon seit Jahren kein Teuerungsausgleich mehr bezahlt wird. Aus beiden Gründen müssen immer mehr Rent-

ner/innen Ergänzungsleistungen oder gar Sozialhilfe beantragen. Und dies, obwohl es im Bundesverfassungsartikel 113 heisst: «Die berufliche Vorsorge ermöglicht zusammen mit der AHV die Fortsetzung der gewohnten Lebenshaltung in angemessener Weise.» Damit dieser Verfassungsauftrag wieder erfüllt wird, fordern die Gewerkschaften mit ihrer AHVplus-Initiative 10 % höhere AHV-Renten. Sie setzen bei der AHV an, weil deren Finanzierung im Umlageverfahren sicherer, effizienter und gerechter ist als das Kapitaldeckungsverfahren der 2. Säule. Diese ist zudem nur für Arbeitnehmende obligatorisch, die jährlich mindestens 21 060 Franken verdienen. **Fi**

nur ein Teilerfolg

zu Einsparungen von 12 Millionen geführt und «damit das positive BLS-Ergebnis ermöglicht». Mittelfristig ist das Ziel, ein «nachhaltiges Kostenbewusstsein im Unternehmen zu etablieren».

Massive Stellenverluste

Wie schon letztes Jahr angekündigt, werden im Zuge des «Gipfelsturm»-Programms 40 bis 45 Stellen abgebaut (siehe *kontakt.sev* 23/2012). BLS-CEO Bernard Guillelmon bekräftigte nochmals: «Die BLS kommt um einen Stellenabbau nicht herum. Hier wollen wir unsere soziale Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeitenden wahrnehmen. Betroffene Mitarbeitenden versuchen wir, eine alternative interne Beschäftigung anzubieten. Oder wir unterstützen sie bei der Suche nach einer Stelle ausserhalb des Unternehmens. Sind Kündigungen nicht zu vermeiden, stehen wir mit den Sozialpartnern in einem ständigen Dialog und erarbeiten gemeinsam Lösungen.» **Peter Anliker**

KOMMENTAR

Stellen erhalten, «Vergütungen» senken!

Der SEV erkennt die schwierige Situation nicht, in der sich die BLS befindet. Er ist deshalb auch bereit, gemeinsam mit dem Personal nach Lösungen zu suchen. Schon letztes Jahr hat der SEV mehr Geld von den Kantonen gefordert – eine Forderung, die an der Bilanzpressekonferenz auch die BLS-Spitze aufgenommen hat. Der SEV hat aber auch gefordert, dass Geschäftsleitung und Verwaltungsrat vor der eigenen Tür kehren müssen. Zwar sind ihre Entschädigungen weit von der Million des SBB-CEO oder den Bezügen in der Pharma- oder Bankbranche entfernt. Im Vergleich zum Vorjahr hat CEO Guillelmon aber mit 473 499 Franken mehr als 10 000 Franken mehr erhalten. Seit 2008 mit (aufgerechnet) 339 282 Franken und 2009 mit 393 150 Franken hat sein Salär damit

jedes Jahr um einen ansehnlichen Betrag zugelegt. Auch der Verwaltungsrat hat insgesamt gut 10 000 Franken mehr bezogen. Das mag nach Erbsenzählerei tönen, doch die Chefetage lässt damit selber gelegentlich das geforderte Kostenbewusstsein vermissen. Das Personal der BLS hat in den letzten Jahren stets mehr produziert und damit einen grossen Beitrag an die Effizienzsteigerung geleistet. Wie VR-Präsident Stämpfli feststellte, wurden am Rekordtag 113 Güterzüge über die Lötschberg-Simplon-Achse geführt, dies bei einer Kapazität von 110 Zügen – mehr Effizienz ist nicht möglich. Für den SEV kommt deshalb ein Personalabbau im Zusammenhang mit dem Effizienzsteigerungsprogramm nicht infrage, vielmehr ist ein Ausbau und sind auch Lohnerhöhungen nötig. **Jérôme Hayoz**

Bild der Woche



Im Rahmen der Laufveranstaltung «20 km de Lausanne» haben fast 70 Mitglieder des Mindestlohnkollektivs auf ihr Anliegen – einen gesetzlichen Mindestlohn von 4000 Franken – an einem Plauschrennen über 4 km (4000 Meter) aufmerksam gemacht. Auch wenn es ein Plauschrennen war, war auf den Gesichtern der Teilnehmenden doch die Überzeugung geschrieben, sich in der Schweiz für mehr Lohngerechtigkeit einsetzen zu wollen.

MEINE MEINUNG

Gesetz gegen die Menschlichkeit

Niemand bestreitet, dass die Asylverfahren in der Schweiz straffer geführt und gekürzt werden müssen. Was uns aber das Parlament und der Bundesrat am 9. Juni zur Abstimmung servieren, ist kein schlankeres Prozedere im Asylwesen, sondern eine punktuell willkürliche und zusammenhangslose Auswahl von menschenverachtendem Unrecht:

■ **Die Abschaffung des Botschaftsasyls trifft vor allem die schutzlosesten aller Flüchtlinge: Frauen, Kinder und Betagte. Ohne Hilfe über die Botschaften sind sie skrupellosen Schlepperbanden ausgeliefert, die sie finanziell, psychisch und physisch ausbeuten. Verschiedene europäische Staaten wollen das Botschaftsasyl wieder einführen, weil es eben die Verfahren vereinfacht und beschleunigt!**

■ **Der Ausschluss von Kriegsdienstverweigerern als Asylgrund trifft gerade die am stärksten Verfolgten. Diesen politischen Flüchtlingen droht in ihrem Land der Tod, sie auszuschliessen spricht jeglicher Asylpolitik Hohn!**

■ **Die sogenannten «besonderen Zentren» oder «Internierungslager» für renitente Asylbewerber sind eine Stigmatisierung, die wir nicht tolerieren dürfen. Der schwammige Begriff «renitent» öffnet der Willkür Tür und Tor. Wer in der Schweiz Recht bricht, wird nach dem Gesetz bestraft. Eine Konzentration von missliebigen Personen in einem Lager ist kontraproduktiv und weckt zu Recht böse Erinnerungen!**

■ **Verfassungswidrig und mutwillig ist die Unverschämtheit, diese Gesetzesvorlage als «dringlich» zu erklären! National- und Ständerat basteln notabene seit 2006 an einem revidierten Asylgesetz. «Dringlich» ist laut der Bundesverfassung nur, was keinen Aufschub duldet, und davon kann hier keine Rede sein – wir befinden uns nicht im Kriegszustand mit den Menschen, die bei uns Schutz suchen!**

Jetzt gilt es, der Hysterie und dem Stammtischgeschwätz über Asylmissbrauch Paroli zu bieten. Unser Rechtsstaat und ein schlankeres, verkürztes Asylverfahren, das diesen Namen wirklich verdient, sind dafür die besten Garanten. Wer am 9. Juni Ja sagt zu dieser Gesetzesvorlage, sagt vor allem Ja zu einem Unrechtsstaat und zu einer politischen Haltung, die seit dem Zweiten Weltkrieg noch immer ungesühnt auf der Schweiz lastet.

Monika Barth



Link zum Recht

Wenn der Raser ein Retter ist

Manchmal ist es gerechtfertigt oder sogar geboten, die Strassenverkehrsregeln zu übertreten.

Unser Mitglied T. reicht ein Berufsrechtsschutzgesuch ein, weil er zu schnell gefahren ist. Wirklich ein Fall für den Rechtsschutz?

T. hat die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 37 km/h überschritten. Er wurde vom Radar erfasst und danach wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln angeklagt. Da kommt natürlich der Gedanke an Selbstverschulden auf. Bei Selbstverschulden gewährt der SEV keinen Berufsrechtsschutz (Reglement über den SEV-Berufsrechtsschutz, Artikel 4, Abs. c). In unserem Fall verhält es sich aber so, dass es T. quasi verordnet wurde, zu schnell zu fahren.

Grund war eine brennende Gleisbaumaschine und die grosse Gefahr für die Feuerwehrleute wegen der Fahrleitungen. Nur T. war erreichbar und nur ihm war es möglich, innert nützlicher

Frist vor Ort zu sein, um den Strom der Fahrleitung auszuschalten bzw. zu erden. Es bestand eine Notfallsituation, denn die Feuerwehrleute waren sich der heiklen Situation bzw. der Gefährlichkeit der Schutzstrecke nicht bewusst. Somit galt es, Schlimmeres zu verhindern. T. fuhr zügig zum Ereignisort und achtete nicht auf den Tacho. Für ihn hatte ein rasches Handeln am Brandort Priorität.

Der SEV teilte in Würdigung der Umstände T. sofort einen Vertrauensanwalt zu. Dieser stellte bei der Staatsanwaltschaft Antrag, unser Mitglied T. vom Vorwurf der groben Verletzung der Verkehrsregeln freizusprechen. Die Begründung lautete (in der Juristensprache), T. hätte das Rechtsgut anderer Personen (konkret das Leben der im Einsatz stehenden Feuerwehrleute) aus einer unmittelbaren, nicht anders abwendbaren Gefahr zu retten versucht. Die Geschwindigkeitsüberschrei-

zung sei eine abstrakte Gefährdung gleichartiger Güter. T. hätte rechtfertigende Notstandshilfe im Sinne von Art. 17 StGB geleistet, eventuell liege entschuldige Notstandshilfe im Sinne von Art. 18 Abs. 2 StGB vor. T. hätte rechtmässig und eventuell nicht schuldhaft gehandelt. Wäre T. im Sinne von Art. 18 Abs. 1 StGB zuzumuten gewesen, das gefährdete Gut preiszugeben, müsste er milder bestraft werden. Der Richter sei dabei nicht an die angeordnete Mindeststrafe gebunden (Art. 48a StGB).

Rechtfertigender Notstand

Die Staatsanwaltschaft kam zum Schluss, dass der Rechtfertigungsgrund stark genug war, um den Straftatbestand unanwendbar zu machen. Leib und Leben der Feuerwehrleute seien im vorliegenden Fall höherwertige Rechtsgüter als eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 37 km/h auf einer Autobahn, die zudem zur

späten Nachtzeit kaum befahren gewesen sei. Zusätzlich gewertet wurde, dass T. der einzige verfügbare Monteur war, der die heikle Situation überblicken und die nötigen Schaltungen/Erdungen vornehmen konnte. Da sich der Brandfall zudem in einem städtischen Wohnquartier ereignete, konnte mit den Löscharbeiten nicht länger zugewartet werden. Es bestand eine unmittelbare, nicht anders abwendbare Gefahr für Leib und Leben der Feuerwehrleute bzw. durch den Brand selbst. T. hatte demzufolge aus einem rechtfertigenden Notstand heraus gehandelt.

Mit dieser Begründung wurde T. schliesslich freigesprochen. Gemäss Verfügung werden sowohl die Verfahrenskosten wie die Parteikosten vom Staat übernommen. Das Strassenverkehrsamt folgte der Beurteilung der Staatsanwaltschaft und sah von einer Administrativmassnahme ab.

Rechtsschutzteam SEV

REGLEMENT

Einschränkungen

4.1 Ausgenommen vom Berufsrechtsschutz sind in der Regel:

- Ereignisse, die vor dem Eintritt in den SEV stattgefunden haben oder erst während einer gekündigten Mitgliedschaft angemeldet werden.
- Streitigkeiten zwischen SEV-Mitgliedern.
- Vorfälle, die das Mitglied vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt hat.

(Auszug aus dem Reglement über den Berufsrechtsschutz)

STGB

Rechtfertigender Notstand

Artikel 17, Schweiz. Strafgesetzbuch, Rechtfertigender Notstand: Wer eine mit Strafe bedrohte Tat begeht, um ein eigenes oder das Rechtsgut einer anderen Person aus einer unmittelbaren, nicht anders abwendbaren Gefahr zu retten, handelt rechtmässig, wenn er dadurch höherwertige Interessen wahrt.

Noch nicht Abonnent/in von *kontakt.sev*?

Mitglieder des SEV bekommen automatisch *kontakt.sev* – das Abonnement ist im Beitrag enthalten. Aber auch Leserinnen und Leser, die nicht SEV-Mitglied sind, können *kontakt.sev* abonnieren. Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder vielleicht zuerst einmal ein Probeabonnement?

- Sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!

Am einfachsten: SEV-Mitglied werden!



- Ich interessiere mich für den Beitritt zum SEV; schicken Sie mir bitte Unterlagen!
- Ich will *kontakt.sev* genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.

Vorname/Name

Strasse

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Datum und Unterschrift

Bitte einsenden an Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6

Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch

Leserbrief

Nein zur 2. Röhre

Die Schweiz braucht keine zweite Gotthardröhre, sondern eine noch leistungsfähigere Bahn, die Fracht von Schweden bis nach Sizilien fährt. Im Weiteren muss die Verlagerung Strasse-Schiene noch mehr angepackt werden, mit zusätzlichem, kombiniertem Verkehr und Rollenden Landstrassen durch den Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel.

Damit die Bahn richtig attraktiv wird und zu mehr Fracht kommt, braucht es gute Verladepreise, Terminals sowie einen interessanten Güterzugsfahrplan. Der Bundesrat muss nun auch schauen, dass der Lötschberg-Basistunnel so

schnell als möglich voll ausgebaut wird, denn dieser hat seine Leistungsgrenze erreicht und droht zu ersticken. Auch die Behörden in Deutschland und Italien sollen Gelder locker machen, damit alle Zufahrtsstrecken zur Neat rechtzeitig gebaut werden können. Wir wollen ja nicht eine Situation wie in Österreich, wo rund zwei Drittel des Frachtverkehrs auf der Strasse und nur ein Drittel auf der Bahn ist. In der Schweiz ist alles umgekehrt, weil wir zum Glück noch das Nachtfahrverbot haben. Mein Leitspruch: Für Güter die Bahn!

Ludwig Reyer, Betriebsangestellter,
Serviceanlage Herdern

Expertengruppe schlägt zurückhaltendes Vorgehen bei der Entwicklung der Bahninfrastruktur vor

Entwicklung Schritt für Schritt

Nicht heute, nicht morgen, vielleicht später einmal: Eine einzige Infrastrukturgesellschaft fürs Schweizer Normal-spurnetz ist vorerst kein Thema.

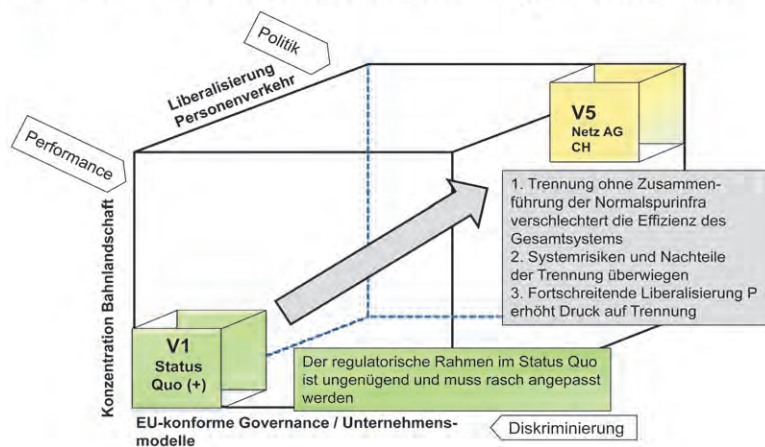
Über zwei Jahre war die Expertengruppe unter der Leitung von Paul Blumenthal (Interview siehe Seiten 6 und 7) an der Arbeit. Nun hat sie ihren Schlussbericht der Öffentlichkeit vorgestellt. Entgegen gewissen Aussagen, die in Sonntagszeitungen im Voraus erschienen waren, schlägt die Expertengruppe keine Zusammenlegung der Normalspurinfrastruktur vor. Hingegen empfiehlt sie mit Blick auf das 4. Eisenbahnpaket der EU, dass sich die Bahnunternehmen als Holding organisieren; nur so lasse sich die integrierte Bahn – also Betrieb und Infrastruktur unter einem Dach – mittelfristig aufrechterhalten. Bei der Präsentation stellte Paul Blumenthal vor den Medien eines klar: «Die Qualität des Bahnangebots hängt nicht davon ab, wie die Unternehmen organisiert sind.» Wenn also

die Schweizer Bahnen überall als Vorbild genannt werden, gebe es keinen Grund, an der Organisation zu schrauben.

Unabhängigkeit garantieren

Zwei kleinere Punkte erachten die Experten allerdings als vordringlich, um dem voraussichtlich weiter zunehmenden Konkurrenzkampf auf den Schienen gerecht zu werden: An die Stelle der heutigen Schlichtungsstelle – die überhaupt nichts zu tun hatte! – soll eine Regulierungsbehörde treten, wie es sie auch für die andern Infrastrukturbereiche (Kommunikation, Post, Energie) gibt, eine sogenannte Railcom. Zudem soll der Bund die Trasse Schweiz AG übernehmen. Diese gehört heute den grossen Normalspurunternehmen (SBB, BLS, SOB) und dem Verband öffentlicher Verkehr zu je

7.2 Erkenntnis: Trennung verhindern



Zwischen der heutigen Situation und einer allfälligen Netz AG ist eine grosse Lücke.

einem Viertel. Die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle sei zwingend, um jegliches Risiko der Benachteiligung dritter Firmen bei der Trassenzuteilung auszuschliessen, findet die Expertengruppe.

System nicht gefährden

Insgesamt sind deren Vorschläge aber auf Stabilität ausgerichtet, was die Experten ausdrücklich auch wollen: «Wir schlagen den pragmatischen Weg vor, um das bestehende System weder zu destabilisieren noch zu gefährden, um die

hohe Qualität und Leistungsfähigkeit zu erhalten und um das schweizerische Bahnsystem der europäischen Entwicklung anzunähern.» Auf die Nachfrage eines Journalisten, gerade in letzter Zeit sei die Qualität doch stark beeinträchtigt gewesen, antwortete Blumenthal mit dem Hinweis auf den internationalen Vergleich. Was in der Schweiz geschehe, seien Probleme auf sehr hohem Niveau, das nach wie vor auch für gut organisierte Bahnen wie die ÖBB als Gradmesser gelte.

Holdingsstruktur - vielleicht in einigen Jahren

Das grösste Zugeständnis der Expertengruppe an Europa ist die Holdingsstruktur, die insbesondere für SBB und BLS ausdrücklich empfohlen wird. Doch auch diese wird erst in einigen Jahren konkretisiert, denn nun geht alles zuerst den gut eidgenössischen Weg: Es folgen vorerst eine Anhörung und ein «runder Tisch» zum Bericht, der danach im Bundesrat behandelt wird. Daraus folgt eine generelle Stossrichtung, die voraussichtlich im Frühling 2014 in eine Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats mündet. Nach Durchführung und Auswertung der Vernehmlassung wird gemäss dieser Planung des Bundesrats für Verkehr der Bundesrat Ende 2014 dem Parlament eine Botschaft vorlegen, um Railcom und Trassenvergabestelle konkret anzugehen. Die Zusammenlegung der Infrastrukturen kommt im Bericht übrigens durchaus vor; sie ist am Ende der Zeitachse platziert, ohne Jahreszahl, aber mit einem (sehr) langen Pfeil davor.

Peter Moor

KOMMENTAR SEV

SEV begrüsst Festhalten an integrierten Bahnen

In seiner Medienmitteilung bezeichnet der SEV den Bericht der «Expertengruppe Blumenthal» als zweckmässige Auslegeordnung der Schweizer Bahninfrastruktur. Die Schweizer Bahnen sollen gemäss dem Bericht weder aufgespalten noch ihre Infrastrukturen zusammengelegt werden: Dieses Fazit entspricht den Erwartungen des SEV. Dieser hatte sich in den Hearings ebenfalls für diesen Weg ausgesprochen. Die Expertengruppe hatte sich viel Zeit gelassen, um den

Bericht über die Organisation der Schweizer Bahninfrastruktur zu erstellen. Dennoch bringt dieser nun wenig grundsätzlich Neues, was in diesem Zusammenhang aber durchaus zu begrüssen ist. «Wir haben uns jederzeit – auch im Hearing der Expertengruppe – gegen eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb ausgesprochen, was nun im Bericht auch so vorgesehen ist», stellt Giorgio Tuti, Präsident der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, fest.

Die bedächtigen Schritte, die die Expertengruppe vorschlägt, sind für den SEV zweckmässig. Sowohl die Schaffung einer Regulierungsstelle («Railcom») als auch die Übernahme der Trassenvergabestelle durch den Bund sind zweckmässig, um die Risiken einer allfälligen Diskriminierung noch weiter zu senken.

Der SEV hätte sich gewünscht, dass die Expertengruppe auch Fragen der Liberalisierung in ihren Bericht einbezieht. Dies ist jedoch nicht der Fall. Für

den SEV würde sich die Frage der Diskriminierung jedoch vor allem dann stellen, wenn die Schweiz den Personenfernverkehr für die Konkurrenz öffnet. Der SEV stellt sich gegen einen solchen Schritt, der im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets der Europäischen Union zur Diskussion steht.

Auf dieses Paket bezieht sich die Expertengruppe hingegen beim Vorschlag, die Schweizer Normalspurbahnen mittelfristig in Holding-Strukturen zu drängen. Nur dieses Modell

der integrierten Bahn ist nach Meinung der Gruppe europäisch zukunftsfähig. Sollte es soweit kommen, ist für den SEV eines klar: «Entscheidend ist für uns, dass auch in dieser Organisationsform zwingende soziale Standards gelten; ein Branchen-Gesamtarbeitsvertrag als Rahmen wird damit nochmals dringlicher», hält Tuti fest. Der SEV wird sich in der kommenden Anhörung ausführlicher zum Bericht äussern.

Medienmitteilung SEV

Fragen an Paul Blumenthal, Leiter der Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur



«Die Eisenbahnerfamilie wird nicht aufgeteilt»

Für Paul Blumenthal macht eine Spaltung der Schweizer Bahnen in Infrastruktur- und Verkehrsbetriebe keinen Sinn. Mittelfristig müssen sie sich aber eine EU-kompatible Holding-Struktur geben.

■ **kontakt.sev: Wie viel Markt ist bei der Bahninfrastruktur wünschbar?**

Paul Blumenthal: Grundsätzlich verträgt sich Bahninfrastruktur überhaupt nicht mit Markt, denn sie ist ein öffentliches Gut mit komplexen Anforderungen, zum Beispiel an die Sicherheit. Das englische Beispiel vor 20

Jahren hat gezeigt, dass Privatisierung und Wettbewerb rasch zum Kollaps des Systems führen. Stücke davon auszuschreiben und durch die am günstigsten offerierenden Firmen betreiben zu lassen, funktioniert nicht. Im Übrigen ist die Bahninfrastruktur eine bestellte Leistung mit klaren politischen Ent-

scheiden und einer Finanzierung aus öffentlichen Mitteln.

■ **Wie stehen Sie zu Public-Private-Partnership?**

Das ist ein Finanzierungsthema, das wir in der Expertengruppe nicht genauer anschauen hatten. Man kann sich die Frage stellen, ob PPP eine Möglichkeit

wäre, falls nicht mehr genügend öffentliche Mittel für den Ausbau der Bahninfrastruktur vorhanden sein sollten. Doch muss man sich bewusst sein, dass Investitionen in die Bahninfrastruktur nie rentabel sein können, ausser wenn die Verkehrsunternehmen auf der Schiene viel höhere Trassengebühren bezahlen würden. Das ist aber völlig unrealistisch, weil am Ende die Kunden mit massiven Preissteigerungen zur Kasse gebeten würden.

■ **Ist Ihre Expertengruppe auf Fälle gestossen, wo Bahnunternehmen beim Zugang zum Schweizer Schienennetz diskriminiert wurden?**

Auf wirkliche Diskriminierungen sind wir in den Hearings nicht gestossen. Auch die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) hat bisher nur wenige solche Beschwerden behandeln müssen. Was uns als Diskriminierungen präsentiert wurde, waren vor allem Themen wie Trassenpriorisierungen zugunsten des Personenverkehrs zulasten des Güterverkehrs, was gesetzlich so festgeschrieben ist. Des Weiteren wurde marktbeherrschendes Verhalten grosser Bahnen beanstandet, wofür die Wettbewerbskommission zuständig wäre. Beides hat aber nichts zu tun mit Diskriminierungen durch einen monopolistischen Netzbetreiber, der auch als Verkehrsunternehmen tätig ist und daher Konkurrenten beim Netzzugang benachteiligt. Dass

solche Diskriminierungen bisher ausgeblieben sind, liegt vor allem daran, dass der Wettbewerb auf dem Schweizer Bahnnetz beim Personenverkehr bisher gleich null ist. Doch Diskriminierungspotenziale gibt es in unserem heutigen System sehr wohl. Und ab dem Moment, wo die Wettbewerbsintensität zunimmt, steigt die Verlockung, Mitbewerber zu benachteiligen. Um dies zu verhindern, braucht es einen besseren regulatorischen Rahmen mit klaren Spielregeln, d. h. einer völlig unabhängigen Trassenvergabestelle und einem starken Regulator «Railcom».

■ **In Österreich wird ja die ÖBB zwischen Wien und Salzburg durch die neue Westbahn konkurrenziert: Hat die ÖBB Infrastruktur AG versucht, die Westbahn zu diskriminieren?**

In diesem Zusammenhang ist mehrfach der Regulator angerufen worden, doch hat dieser keine Fälle von Diskriminierung festgestellt, etwa was die Trassenzuteilung betrifft. Die ÖBB muss als integrierte Unternehmung extrem aufpassen, dass über die Infrastruktur keine Diskriminierungen stattfinden, da solche blitzartig die Gerichte beschäftigen und durch teure Sanktionen geahndet würden, die das österreichische Regulatorsystem vorsieht. Daneben gab es Dutzende von Klagen der Westbahn gegen die ÖBB wegen marktbeherrschendem Verhalten, die zum Teil immer noch lau-

Verstärkte Kooperation statt Zusammenlegung der Bahnnetze

■ **kontakt.sev: Welche Vor- und Nachteile hätte eine Zusammenlegung der Normalspurnetze von SBB, BLS und SOB?**

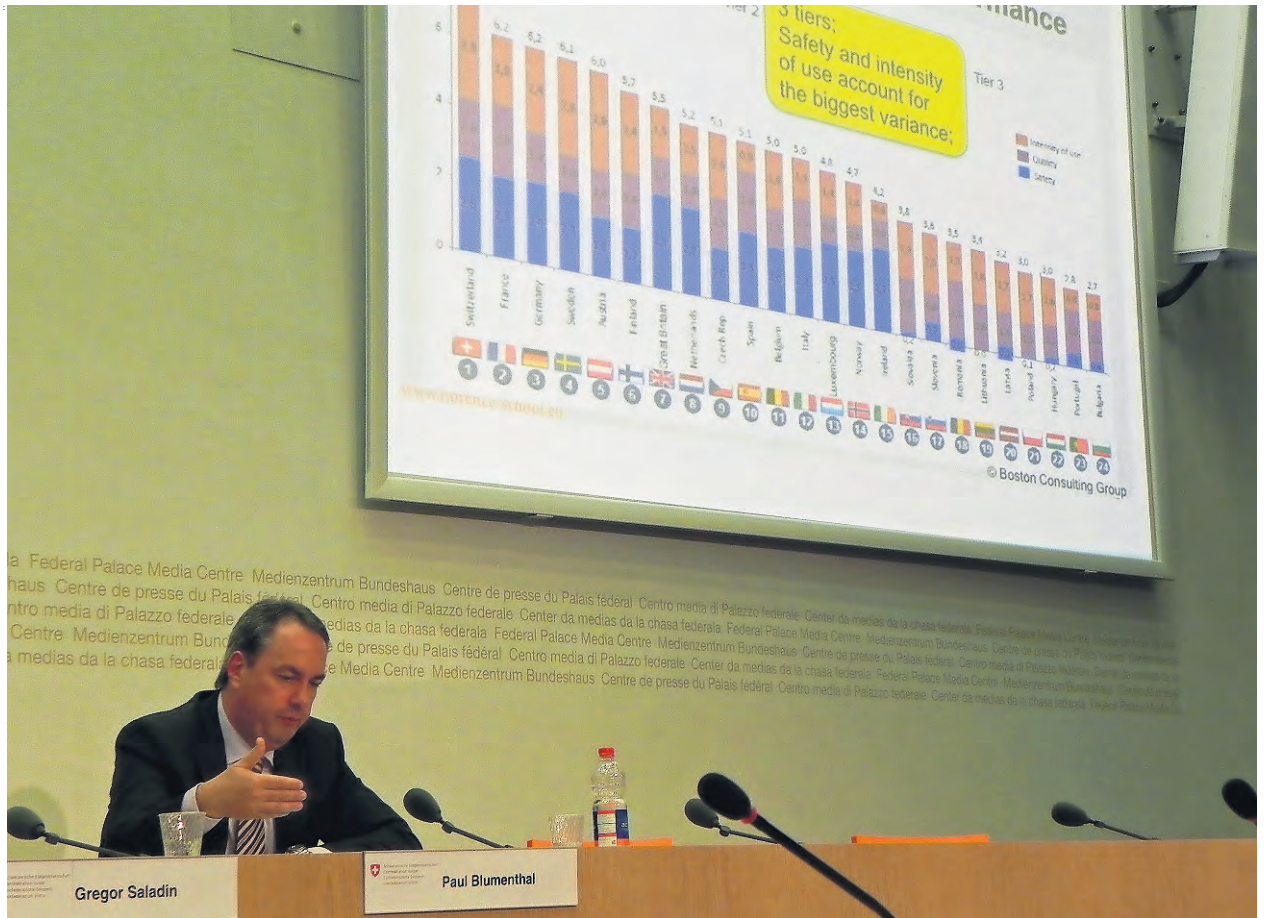
Paul Blumenthal: Es gibt Vorteile, die durch Grösse erzielt werden können, zum Beispiel beim Einkauf oder bei der Professionalität des Infrastrukturmanagements. Auf der andern Seite gibt es auch Vorteile aus der regionalen Nähe kleiner Infrastrukturbetreiber und aus deren Kreativität für preisgünstige passende Lösungen – das muss man ganz klar hervorheben. Für ein gutes Infrastrukturmanagement und einen langfristig effizienten Einsatz der Mittel braucht es auf jeden Fall hohe Professionalität, und diese kann sich eine grosse Unternehmung besser sichern, da sie sich eher Spezialisten für einzelne Fachgebiete leisten kann. Diesbezüglich liegt das Hauptproblem aber nicht bei den drei angesprochenen Bahnen,

sondern bei den kleineren Normalspurbahnen, die ein viel kleineres Netz betreiben als beispielsweise eine BLS. (Gemeint sind TPF, TransN, SZU und Turbo, wobei letztere ihre Infrastruktur schon durch die SBB betreiben lässt – Anm. der Red.). Im Vordergrund steht für die Expertengruppe nicht eine Zusammenlegung aller Normalspurnetze, sondern die Einführung neuer Kooperationsmodelle, bei denen die Grossen den Kleinen dort Türen öffnen, wo aus der Grösse Vorteile entstehen wie beim Einkauf oder der Erstellung von Netzstatusberichten.

■ **Sind Sie für oder gegen eine solche Konzentration der Bahnnetze?**

Ich möchte in der föderalistisch geprägten Schweiz, die auf eine über 100-jährige Bahngeschichte zurückblicken kann, keine politische Diskussion anzetteln, die dann

womöglich das gefährdet, was wirklich zu tun wäre, nämlich ein Ausbau des regulatorischen Rahmens und erhöhte Effizienz durch Kooperationen. Denn der wahrscheinlich gravierendste Nachteil einer Zusammenlegung ist, dass dabei nebst der Zentralisierung die Eigentumsverhältnisse neu geregelt werden müssten, was zu einem endlosen politischen Disput führen könnte, zumal die meisten Bahnen mehreren Aktionären mit unterschiedlichen Interessen gehören. Zudem ist bis heute von niemandem klar aufgezeigt worden, welche finanziellen Vorteile eine sofortige radikale Zusammenlegung bringen würde. Vor einigen Jahren sprach die SBB noch von einem jährlichen Synergieeffekt von weit über 100 Mio. Franken, gegenüber unserer Kommission nannte sie aber nur noch einen kleinen zweistelligen Millionenbetrag.



Paul Blumenthal stellt am 2. Mai in Bern den Bericht seiner Expertengruppe vor. Die Grafik zeigt: trotz bzw. dank integrierter Bahnen ist das Schweizer Bahnsystem das leistungsfähigste in Europa; gemessen wurden Netznutzungsintensität (rot), Qualität (lila) und Sicherheit (blau).

fen. Das Beispiel zeigt, dass das Spiel viel ernsthafter wird, sobald der Wettbewerb zunimmt.

Um Diskriminierungen beim Netzzugang zu verhindern, will die EU-Kommission im vierten Bahnpaket grundsätzlich eine vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr vorschreiben ...

Falsch: Im aktuellen Entwurf für das vierte Bahnpaket wird keine vollständige Trennung verlangt, sondern weitreichende Marktöffnungen im Personenverkehr. Integriert geführte Bahnen sollen in einem Holding-Modell weiterhin möglich

sein, zumindest für eine Übergangszeit. Allerdings sieht die EU-Kommission unmögliche Auflagen für die Unabhängigkeit der Infrastruktur von den Verkehrsunternehmen innerhalb der Holding vor. Beispielsweise sollen Mitarbeitende aus dem anderen Bereich erst nach einer Sperrfrist von drei Jahren angestellt werden dürfen. Im EU-Entscheidungsprozess werden die betroffenen Bahnen wie DB, FS oder SNCF aber darauf hinwirken, dass diese Auflagen wieder etwas realistischer werden. Auch will die EU-Kommission keine neuen Holdings mehr zulassen ...

Sind die Vorschläge der Expertengruppe kompatibel mit der Bahnpolitik der EU?

Ja. Wir haben mit unserem Bericht, den der Bundesrat auf den Frühling 2012 bestellt hatte, absichtlich zugewartet, bis der Entwurf für das vierte Bahnpaket vorlag. Und der Europäische Gerichtshof hat ja im Februar dieses Jahres die Zulässigkeit der Holding-Modelle DB und ÖBB bestätigt.

Würde eine strikte Trennung überhaupt Sinn machen?

Die Expertengruppe kam einstimmig zum Schluss, dass im heutigen Stadium des Bahn-

wettbewerbs in der Schweiz die integriert geführte Bahnunternehmung mehr Vor- als Nachteile bringt. Sie garantiert, dass das Schweizer Bahnsystem seine hohe Quali-

spürbar sinkt und erst nach mehreren Jahren wieder das gleiche Niveau erreicht wie vorher, weil viele Prozesse neu erfunden werden müssen. Für den wettbewerbsintensi-

«Im heutigen Stadium des Bahnwettbewerbs in der Schweiz bringt die integriert geführte Bahnunternehmung mehr Vor- als Nachteile.»

Paul Blumenthal, Leiter der Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur

tät halten kann, insbesondere den Taktfahrplan und die dichte Netzauslastung. Denn mit der Trennung hat man etwa in Schweden die Erfahrung gemacht, dass damit die Qualität des Systems für die Kunden

ven Güterverkehr brauchen wir einen klareren, regulatorischen Rahmen, doch ist dieser auch ohne Trennung realisierbar. Die Eisenbahnerfamilie wird also nicht aufgeteilt!

Interview: Markus Fischer

BIO

Paul Blumenthal (58) wuchs in Naters und Brig (wo sein Vater 46 Jahre am Bahnhof arbeitete) auf und trat nach dem Studium 1981 als lic. rer. pol. in die SBB ein. 1993 stieg er aus dem Marketing des Personenverkehrs (damals noch ohne Produktion) zu dessen Leiter auf. Ab 1999 leitete er die Division Personenverkehr und wurde Mitglied der Konzernleitung. 2009 trat er aus gesundheitlichen Gründen zurück und wurde selbstständiger Berater. Heute hat er Verwaltungsratsmandate bei rund 12 Unternehmen der Bahnbranche wie ÖBB (Holding, Personenverkehr und Railcargo Austria), Zentralbahn, Thurbo, Elvetino, RhB, Berner Oberland Bahnen, TransN (Transport Public de Neuchâtel), VMCV (Vevey-Montreux), Baselstädtische Verkehrsbetriebe. Er wohnt mit seiner Frau in Schmiten FR, hat zwei erwachsene Kinder und ein Enkelkind in Erwartung. Hobbys: Nordic-Walking, Mountainbike, Skifahren.

«Ohne Sozialpartnerschaft würde unser System nicht funktionieren»

kontakt.sev: Wie stehen Sie persönlich zur Sozialpartnerschaft und zum GAV?

Paul Blumenthal: Ohne Sozialpartnerschaft würde unser perfekt eingespieltes System nicht funktionieren. Eine moderne Sozialpartnerschaft ohne GAV ist meines Erachtens weder vorstellbar noch sinnvoll, denn Regeln müssen von beiden Seiten akzeptiert sein. Was GAV für ganze Branchen betrifft, bin ich der Meinung,

dass solche möglich sind, sofern sie Spielräume für eine differenzierte Regelung regionaler und unternehmensspezifischer Gegebenheiten lassen.

Die ÖBB lagert schwere Instandhaltung ins Ausland aus, wo die Personalkosten tiefer sind. Verliert sie damit nicht Know-how und Qualität und wird von privaten Firmen abhängig?

Ich korrigiere: Sie hat in der

Vergangenheit verlagert. Dies ist für einen multinationalen Carrier wie Railcargo Austria richtig und wirtschaftlich existenziell.

Gibt es zwischen ÖBB und SBB grosse Unterschiede?

Oh ja, zum Beispiel in der Sozialpartnerschaft: Da gefällt mir die Schweizer Konsenskultur viel besser als die nicht selten praktizierte Kollisionskultur bei unseren Nachbarn.

1. Mai – Tag der Arbeit

Faire Löhne und bessere Renten – statt

Mehrere 10 000 Menschen sind am 1. Mai in weit über 50 Orten der Schweiz unter dem Motto «Faire Löhne und bessere Renten» auf die Strasse gegangen.

13 000 Personen forderten allein in Zürich einen gesetzlichen Mindestlohn, GAV für GAV-lose Branchen, sichere anständige Renten, eine gerechtere Steuerpolitik, einen Stopp des Abbaus beim Service public und bezahlbare Mieten – weitgehend friedlich. Florian Aicher hat Umzug und Schlusskundgebung für uns fotografiert.



Der Jardin-Suisse-Vertrag garantiert den Gärtner/innen nur 3200 bis 3700 Franken.



Tieflohne gibts auch im SEV-Organisationsbereich.



Das VBZ-Personal pocht weiterhin auf die Orange-Urteil-Umsetzung.



Im Dezember haben die Westschweizer Zeitungsverleger den GAV für Journalist/innen per Ende 2013 gekündigt. Für die Deutschschweiz und das Tessin gibt es seit August 2004 keinen Presse-GAV mehr.



Um etwas zu erreichen, müssen alle Werk:tätigen zusammenhalten.



«Es ist höchste Zeit für mehr Gerechtigkeit!», sagte z. B. Nationalrätin Marina Carobbio auf dem Bürkliplatz.

steigende Ungleichheit!

SEV-Präsident Giorgio Tuti zum 1. Mai

Dafür kämpfen wir!



Es gibt heute in Zürich gelernte Verkäuferinnen, die für 2800 Franken netto pro Monat arbeiten müssen.



In Schweizer Privathaushalten arbeiten über 40 000 Sans-papiers unter meist prekären Bedingungen.



Protest gegen die Schliessung von Poststellen.



Dore Heim in Olten – symbolisch für alle Reden.

An der Maifeier in Schaffhausen war Giorgio Tuti der Hauptredner. Wir bringen einige Auszüge aus seiner Rede.

«Der Tag der Arbeit ist aktueller denn je. [...] Es ist nicht ein Zufall, dass das Motto «faire Löhne, bessere Renten» lautet. [...] Gemäss dem Verteilungsbericht des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes hat sich die Lohnschere in den letzten Jahren weiter geöffnet. [...] Dieser Entwicklung müssen wir einen Riegel schieben, und das können wir mit einem klaren und deutlichen Ja zu zwei Volksinitiativen: zur 1:12-Initiative und zur Mindestlohn-Initiative.

Während die 1:12-Initiative das Verhältnis zwischen höchstem und niedrigstem Lohn in einer Unternehmung regeln will, was dringend nötig ist, denn seit 1997 hat sich die Zahl der «Lohnmillionäre» vervierfacht, will die Mindestlohn-Initiative einen gesetzlichen Mindestlohn für einen 100%-Job auf 4000 Franken/Monat oder 22 Franken/Stunde fixieren. Davon würden 400 000 Arbeitnehmende profitieren, 300 000 davon Frauen. [...] Die Schweiz ist, wenn nicht das reichste, doch eines der reichsten Länder der Welt. Aber nicht für alle, sondern nur für einen ganz kleinen Teil der Bevölkerung. [...] Während die Reichen immer reicher werden, verlieren oder stagnie-

ren die «Normalsterblichen». Hier haben wir, ähnlich wie bei den Löhnen, ein massives Verteilungsproblem, das der Bundesrat und die Parlamentsmehrheit [...] mit Steuergeschenken an die Reichen noch weiter akzentuieren. Auch hier müssen wir einen Riegel schieben, und wir haben die Gelegenheit dazu: Mit der Erbschaftssteuer-Initiative. Diese Initiative will Erbschaften über 2 Mio. besteuern. Es betrifft also nicht die arbeitende Bevölkerung, sondern einen kleinen Teil von sehr Vermögenden, die der Allgemeinheit etwas abgeben müssten. Es täte ihnen nicht weh, aber sehr viele hätten etwas davon. Das nenne ich fair. [...] Als Präsident des SEV, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals, will ich noch etwas zum Service public sagen: Der Service public muss die Versorgung der Bevölkerung mit den wichtigsten Dienstleistungen garantieren: Wasser- und Stromversorgung, Post, Verkehr, Sicherheit. In all diesen Bereichen gibt es den Druck zu Liberalisierung, zu Privatisierung und zu Marktöffnung. [...] Ihr seht: Wir werden Kämpfe führen müssen – für mehr Gerechtigkeit, für mehr Fairness, für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen, für bessere Renten, für eine sozialere Schweiz. Für das haben unsere Vorfahren gekämpft und für das kämpfen wir!» (Vollständige Rede unter www.sev-online.ch)

Peko-Ersatzwahlen Infrastruktur

Wahlempfehlung der Unterverbände BAU und VPV



François Ducommun (1966)

Gelernter Betriebsdisponent, später Fachspezialist bei K-IT, arbeitete bei der Realisation zahlreicher Informatikprojekte mit. Heute bei I-ET-TC tätig.



Andreas Bieri (1970)

Triebfahrzeugführer, Spezialmonteur Fahrleitung, Ausbilder für Fahrleitungs- und Sicherheitskurse. Seit 2011 in der Peko I-IH-RME.

François Ducommun und Andreas Bieri haben beide bereits Erfahrung in ihrer Peko Fläche gesammelt. Sie ersetzen die zurückgetretenen Peko-Mitglieder berufs- und bereichsmässig ideal und decken damit diese Berufsgruppen weiterhin ab.

Der 77. Kongress des SEV findet am 23. und 24. Mai statt

Alle neuen Anträge dieses Kongresses

14 neue Kongressanträge sind auf dem Zentralsekretariat eingetroffen. Am 23. und 24. Mai wird darüber diskutiert.

■ K13.001 – Unterverband TS, Zentralausschuss

Neue Stimmrechtsregelung im SEV-Vorstand

Antrag
Das Stimmrecht wird wie folgt festgelegt:
– 2 Stimmen pro Unterverband
– 1 Stimme pro Kommission

Begründung
Das Stimmrecht im Vorstand SEV ist im Geschäftsreglement SEV Ziff. 10.3 geregelt, mit Stimmgewichtung, wie es das Aktienstimmrecht kennt. Gemäss Statuten SEV und den zugeteilten Rechten und Pflichten ist der Vorstand SEV wie ein Verwaltungsrat aufgebaut. Die Vergangenheit hat aufgedeckt, dass das gewichtete Stimmrecht mehr Unrecht als Recht geschaffen und zur Benachteiligung von Antragstellenden geführt hat. Die Kommissionen behalten ihre jetzige Stimmgewichtung. Nur bei den Unterverbänden würde eine Reduktion und eine Gleichstellung vorgenommen.

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag abzulehnen.
– Ein praktisch gleichlautender Antrag wurde am Kongress 2011 abgelehnt.
– Der Vorstand SEV muss aber selber beurteilen, ob inzwischen neue Erkenntnisse gewonnen wurden.

■ K13.002 – Unterverband TS, Zentralausschuss

Änderung Kongressrhythmus

Antrag
Der bestehende 2-jährige Kongressrhythmus wird geändert, der Kongress SEV findet künftig alle drei Jahre statt.



Der SEV-Kongress findet – wie üblich – auch dieses Jahr im Berner Kursaal statt. Hier ein Bild vom Kongress 2011.

Begründung
Der aktuelle Kongressrhythmus hält bei einer Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen nicht stand. Es ist daher auf einen neuen, dreijährigen Rhythmus zu wechseln.
Gegenwärtige Situation
2013: 2 Tage Kongress
2015: 1 Tag Kongress
2017: 2 Tage Kongress
2019: 1 Tag Kongress
Vorgeschlagene Situation
2013: 2 Tage Kongress
2016: 2 Tage Kongress
2019: 2 Tage Kongress...

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

■ K13.004 – Sektion ZPV Luzern

Massnahmen zum Gesundheitsschutz

Antrag
In der heutigen, sehr schnelllebigen Zeit, wo sich die Rahmenbedingungen in Bezug auf gesellschaftliche und sozialpolitische Einflüsse sehr schnell ändern, sind wir der Auffassung, dass die SBB als eine Unternehmung des Bundes die soziale Verantwortung als führender Betrieb im öV gegenüber seinen Angestellten besser wahrnehmen muss. Insbesondere müssen konkre-

te Massnahmen beim Gesundheitsschutz aufgezeigt werden, vor allem gegenüber dem Personal im Betrieb, welches stetig geänderten Arbeitseinflüssen und speziellen Situationen ausgesetzt ist.

Begründung
Es reicht nicht aus, wenn im GAV Art. 125 von den Mitarbeitern/-innen einseitig alles verlangt wird, sondern der Arbeitgeber muss verpflichtet werden, auch konkrete Massnahmen aufzuzeigen. Gesundheitsschutz heisst nicht nur gesunde Ernährung, ordentliche Personalzimmer und Gesundheitsuntersuchungen, sondern insbesondere auch humane Arbeitsabläufe. Vor allem ist bei älteren Mitarbeitenden auf Arbeitsplatzgestaltung, Verpflegung, Ruhezeiten und das Arbeitsumfeld zu achten. Mitarbeitende mit 30 und mehr Dienstjahren, welche ihre ganze Arbeitskraft dem Unternehmen zur Verfügung stellten, haben ein Anrecht auf einen besseren Gesundheitsschutz. Konkrete Massnahmen sind gefordert. Die heutige Situation im Arbeitsalltag des Betriebspersonals kann nicht mehr toleriert werden. Die medizinischen Aspekte müssen berücksichtigt werden. Schicht-

arbeit kann zu verschiedenen Symptomen führen bis hin zu einer manifesten Erkrankung, dem sogenannten Schichtarbeiter-Syndrom. Wir verlangen daher umgehend Verhandlungen zu neuen Arbeitsformen, in welchen der Gesundheitsschutz oberste Priorität hat. Diese Verhandlungslösungen müssen in den GAV 2015 einfließen.

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen. Das Anliegen fliesst in die GAV-Verhandlungen ein und wird auch in den Eingaben im KTU-Bereich aufgenommen werden.

■ K13.004 – Sektion ZPV Luzern

Frühpensionierungsmodelle

Antrag
Damit sich die SBB wieder sozialer und attraktiver Arbeitgeber nennen darf, ist es unabdingbar, dem Personal zukunftsweisende Frühpensionierungsmodelle anbieten zu können.

Begründung
Die stetigen Produktivitätssteigerungen der letzten Jahre zu Lasten des Personals müssen es der SBB ermöglichen, attraktive und finanziell ausge-

glichene Lösungen anzubieten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dem Personal der unteren Besoldungsklassen und dem Personal mit unregelmässigem Dienst kostenneutrale Frühpensionierungsmodelle angeboten werden. Wir verlangen daher, dass die Sozialpartner unverzüglich mit der SBB Verhandlungen aufnehmen, damit soziale, ausgeglichene und den finanziellen Möglichkeiten des Personals entsprechende Frühpensionierungsmodelle aufgezeigt und ausgearbeitet werden können. Damit kann die SBB wieder eine zukunftsgerichtete Personalpolitik betreiben. Dabei können durchaus Modelle anderer Arbeitgeber mit in die Verhandlungen einbezogen werden.

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.
– Die Anträge K13.005, K13.006, K13.007, K13.010 und 13.014 haben das Pensionsalter zum Inhalt.
– Der SEV wird die Kernanliegen dieser Anträge nach einer vorzeitigen Pensionierung aufnehmen und in künftigen Verhandlungen mit Unternehmungen der verschiedenen Branchen thematisieren und Frühpensionierungsmodelle fordern.

■ K13.006 – Sektion RPV Lausanne

Pensionsalter 62 für Rangierpersonal

Antrag
Anspruch auf eine Pensionierung mit 62 für das Personal, welches im Rangierdienst arbeitet.

Begründung
Die Arbeitsbedingungen im Rangierdienst sind aussergewöhnlich, die Tätigkeit ist hart und streng. Rangierer arbeiten bei jedem Wetter draussen und die täglich wechselnden unregelmässigen Arbeitszeiten belasten den Körper zusätzlich. Eine Pensionierung mit 62 Jahren würde es möglich machen, die Pension bei besserer Gesundheit zu geniessen. Die Aussicht, die Pension mit Rücken- oder anderen Gesundheitsproblemen zu erreichen, ist keine schöne Zukunftsperspektive.

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

– Die Anträge K13.005, K13.006, K13.007, K13.010 und 13.014 haben das Pensionsalter zum Inhalt.

– Der SEV wird die Kernanliegen dieser Anträge nach einer vorzeitigen Pensionierung aufnehmen und in künftigen Verhandlungen mit Unternehmungen der verschiedenen Branchen thematisieren und Frühpensionsierungsmodelle fordern.

■ K13.007 – Sektion VPT Lausanne–Echallens–Bercher (LEB)

Vorzeitige Pensionierung ab Alter 60 für Mitarbeitende von KTU

Antrag
Vorzeitige Pensionierungsmöglichkeiten ab Alter 60 für

Kolleginnen und Kollegen in konzessionierten Transportunternehmen (KTU).

Begründung
Die Sektion LEB ist besorgt über die Belastungen des Personals, verursacht durch Diensttouren und im Besonderen durch die Nacharbeit. Sie beantragt daher, dass sich der SEV für mögliche Modelle eines vorzeitigen Ruhestandes bei den verschiedenen KTU in der Schweiz einsetzt, indem er zum Beispiel bei den Stiftungsräten der Pensionskasse (Profelia, Symova usw.) interveniert.

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

– Die Anträge K13.005, K13.006, K13.007, K13.010 und 13.014 haben das Pensionsalter zum Inhalt.

– Der SEV wird die Kernanliegen dieser Anträge nach einer vorzeitigen Pensionierung aufnehmen und in künftigen Verhandlungen mit Unternehmungen der verschiedenen Branchen thematisieren und Frühpensionsierungsmodelle fordern.

■ K13.008 – Frauenkommission SEV

Delegierte der Unterverbände in den Ausschuss der SEV-Frauen

Antrag
Jeder Unterverband (UV) wählt zwei Frauen als Delegierte in den Ausschuss der SEV-Frauen. Mindestens eine dieser Delegierten nimmt Einsitz in den Zentralvorstand des entsprechenden UV. Artikel 1.9 des Reglementes über Teilorganisationen und Kommissionen wird ergänzt mit:

Der Zentralvorstand setzt sich zusammen aus:

– ...
– den Delegierten in den Aus-

schuss der FK
– ...

Die Delegierten haben die Aufgabe, einerseits den UV für die Interessen und Schwierigkeiten der Frauen im repräsentierten Berufsfeld, in der Gewerkschaft und in der Gesellschaft zu sensibilisieren und die Ziele und Anliegen der SEV-Frauen im UV zu vertreten. Im Gegenzug trägt sie relevante Geschäfte des UV in den Ausschuss der SEV-Frauen.

Der Ausschuss der SEV-Frauen kann der Bildungstagung/ Frauenkonferenz weitere Frauen zur Wahl in den Ausschuss der SEV-Frauen vorschlagen.

Begründung
Gleichstellungspolitik ist eine Führungs- und Querschnittsaufgabe, braucht aber designierte Fachfrauen. Die optimale Umsetzung ist nur gewährleistet, wenn diese in allen Bereichen und auf allen Stufen der Gewerkschaft präsent sind. Insbesondere müssen sie sich auch in Entscheidungspositionen für die spezifischen Belange von Frauen einsetzen können.

Bei den Frauen liegt ein grosses Potenzial an zukünftigen Mitgliedern. Um Frauen als Mitglieder zu gewinnen und zu halten, müssen geschlechtsspezifische Anliegen von der Gewerkschaft ernst genommen werden. Der enge Austausch zwischen den verschiedenen Gremien des SEV, gerade auch zwischen UV und Kommissionen, ist zentral. Die Frauenkommission hat den Anspruch, allen Mitgliedern gute Betreuung zukommen zu lassen. Um dies gewährleisten zu können, braucht es einen engen Kontakt zwischen den Mitgliedern und dem Ausschuss. Eine Frauenvertreterin im UV kann ihre Aufgabe nicht zum Nutzen aller Beteiligten wahrnehmen ohne die Unterstützung und Hintergrundarbeit der FK.

Die Gleichstellungsbeauftragte des SEV bildet zusammen mit dem Ausschuss der SEV-Frauen den Wissenspool für Geschlechterfragen. Das in diesem Gremium konzentrierte Wissen kann und soll von allen Mitgliedern der Gewerkschaft genutzt werden. Um es aber zur Verfügung stellen zu können, braucht es gute Verbindungen in die Fläche.

Stellungnahme
Der Vorstand empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

– Der Antrag ist zu eingeschränkt. Die beantragte Ergänzung zu Artikel 1.9 greift in die Autonomie der Unterverbände ein.

■ K13.009 – Frauenkommission SEV

Geschlechtergerechte Sprache und Bilder beim SEV

Antrag
Im SEV und seinen Unterverbänden gilt ab sofort eine konsequent geschlechtsneutrale Sprache in allen Schriftstücken und in mündlicher Form. Dazu erklärt der SEV den Gebrauch des «Leitfadens zum geschlechtergerechten Formulieren im Deutsch, Geschlechtergerechte Sprache» der schweizerischen Bundeskanzlei für die deutsche Sprache als verbindlich.

Auch wird darauf geachtet, in (Werbe-)Broschüren, in der Zeitung und anderen Kommunikationskanälen alle Geschlechter in nicht sexistischer Form und/oder nicht in veralteten Rollenbildern abzubilden.

Zu diesem Zweck startet die Kommunikationsabteilung eine Sensibilisierungskampagne und stellt das Word-Tool <http://gendering.codeplex.com> zur Verfügung.

Begründung
«Die Grenzen meiner Sprache bedeuten die Grenzen meiner Welt.» (Ludwig Wittgenstein) Sprache und Bilder prägen unser Denken und unsere Vorstellungen von der Welt. Solange gewöhnlich nur die männliche Form gebraucht wird, auch wo es sich um Männer und Frauen handelt, sind Frauen auf Bildern inexistent sind oder sexistisch abgebildet werden, ändert sich an den gesellschaftlichen Verhältnis-

sen wenig: die Frau bleibt auf der Strecke – nicht nur sprachlich oder bildlich.

Wollen wir die Wertehaltungen so verändern, dass die Geschlechter als gleichberechtigt wahrgenommen werden, müssen wir unsere Alltagssprache und -bilder verändern. Durch konsequentes Verwenden neutraler bzw. sowohl femininer wie maskuliner Formen kann erwiesenermassen bereits viel erreicht werden. Überall dort, wo von beiden Geschlechtern die Rede ist – und wann ist es das nicht? –, sollen diese explizit benannt werden. Das gilt gerade auch für Titel und Überschriften. Eine Alltagssprache und Bilder, in denen Frauen nicht vorkommen bzw. bestenfalls «mitgemeint» sind, stellen eine ganz subtile Form von Diskriminierung der Frauen dar. Da sich nicht immer herausfinden lässt, ob Frauen auch mitgemeint sind, wird durch eine geschlechtsneutrale Sprache nicht zuletzt auch an Klarheit gewonnen. Gewerkschaften, die Wirtschaft, Gesellschaft und Politik werden weiterhin Mühe haben, die so dringend benötigten Lokführerinnen, Ingenieurinnen, weiblichen Führungskräfte, Mitglieder usw. zu finden, wenn Frauen nicht endlich auch in der Sprache und in Bildern vorkommen.

Stellungnahme
Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

■ K13.010 – Sektion ZPV Biel/Bienne

Lebensarbeitszeitkonten

Antrag
Der SEV setzt sich für die Schaffung von Lebensarbeitszeit- und Geldkonten für vorzeitige Pensionierungen ein. Mitarbeitende können auf Wunsch ihre Treueprämie, Überzeitsaldi und Zeitsaldi, die Ende Jahr 80 Stunden überschreiten, sowie Zeitzuschläge und Nachtdienstzuschläge 2 und 3 auf ein spezielles Lebensarbeitszeitkonto übertragen. Dabei könnte man auch vorsehen, dass dieses Zeitkonto ab einem bestimmten Alter mit einem Geldkonto ergänzt wird und mit Lohnprozenten geöffnet werden kann.



Giorgio Tuti, Barbara Spalinger und Manuel Avallone am Tisch des Präsidiums.

Das Lebensarbeitszeitkonto würde den Mitarbeitenden oder die Mitarbeitende begleiten und im Sterbefall oder bei einem Übertritt in eine andere Unternehmung, die sich nicht an einem solchen System beteiligt, ausbezahlt.

Der Arbeitgeber muss dieses Zeitkonto und das Geldkonto für den vorzeitigen Ruhestand verwalten und mittels einer speziellen Finanzierung mit jährlichen Zuwendungen speisen.

Die Wahl, ein Lebensarbeitszeitkonto einzurichten, obliegt einzig dem/der einzelnen Mitarbeitenden und nicht den Arbeitgebern.

Begründung

Das Lebensarbeitszeitkonto würde es ermöglichen, dass Mitarbeitende vorzeitig in den Ruhestand gehen könnten und ihren Lohn noch während einer gewissen Zeit erhalten würden.

Stellungnahme

Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

– Die Anträge K13.005, K13.006, K13.007, K13.010 und K13.014 haben das Pensionsalter zum Inhalt.

– Der SEV wird die Kernanliegen dieser Anträge nach einer vorzeitigen Pensionierung aufnehmen und in künftigen Verhandlungen mit Unternehmungen der verschiedenen Branchen thematisieren und Frühpensionsierungsmodelle fordern.

■ K13.011 – Sektion LPV Ticino

Gesamtarbeitsvertrag für den Sektor Schienengüterverkehr

Antrag

Der SEV setzt alles daran, mit den im Schienengüterverkehr tätigen Unternehmungen wieder Verhandlungen aufzunehmen, um einen Gesamtarbeitsvertrag für den Sektor Schienengüterverkehr abzuschliessen.

Begründung

Das Umfeld des schweizerischen Schienengüterverkehrs hat sich stark verändert: Neue Akteure haben sich auf dem Markt breitgemacht und reisen beträchtliche Marktanteile an sich. Diese neuen Akteure finden es jedoch nicht notwen-



Anträge stellen, diskutieren, abstimmen: das ist Kongressstimmung.

dig, Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen, und keine dieser Unternehmungen machte auch nur einen Schritt in diese Richtung. Die Konsequenzen daraus sind klar zu spüren. Die Liberalisierung des Marktes wirkt sich negativ auf die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus.

Um diese Tendenz zu brechen, ist es von grösster Wichtigkeit, die Verhandlungen wieder aufzunehmen und einen Gesamtarbeitsvertrag abzuschliessen. Dies ist umso wichtiger, wenn heute die Unternehmungen SBB Cargo und BLS Cargo keine privilegierte Situation mehr geniessen.

Stellungnahme

Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

■ K13.012 – Sektion LPV Ticino

Kompensation Samstagsdienst durch Geld oder Freizeit

Antrag

Die SEV-Führung wird beauf-

tragt, sich dafür einzusetzen, dass das Personal des öffentlichen Verkehrs für Samstagsdienste eine Kompensation durch Geld oder Freizeit erhält.

Begründung

Die Arbeitgeber behandeln die am Samstag geleistete Arbeit auf dieselbe Art wie Arbeit, die von Montag bis Freitag geleistet wird. Wie dem Sonntag kommt aber auch dem Samstag für die Pflege der familiären und sozialen Beziehungen eine unvergleichlich grössere Bedeutung zu.

Aus diesem Grund wird verlangt, dass Samstagsdienste den Sonntagsdiensten gleichgestellt, d. h. durch eine Kompensation in Form von Geld oder Freizeit abgegolten werden sollen.

Empfehlung

Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

– Der Antrag wird in den Forderungskatalog der GAV-Konferenz aufgenommen.

– In Eingaben an Unternehmungen werden Lösungen im Sinne des Antrages gefordert.

■ K13.013 – Sektion LPV Ticino

Jubiläumssurkunden SEV

Antrag

Der SEV überreicht dem Mitglied bei 25 Jahren SEV-Zugehörigkeit ein silbernes Abzeichen. Bei 40 Jahren erhält das Mitglied ein goldenes Abzeichen sowie eine Urkunde mit der entsprechenden Mitgliedschaftsdauer.

Ab 40 Jahren wird für jedes weitere volle Jahrzehnt treuer Mitgliedschaft eine Urkunde mit entsprechender Mitgliedschaftsdauer abgegeben. Die Urkunden sind vom Präsidenten des SEV und der Sektion zu unterzeichnen.

Begründung

Es ist eine Tatsache, dass der Mensch immer älter wird und somit auch die Mitgliedschaft im SEV an Jahren zunehmen wird. Dies bedeutet, dass es in Zukunft vermehrt Mitglieder geben wird, welche mehr als 60 Jahre Mitgliedschaft im SEV feiern können. Dieser langjährigen Treue dem SEV gegenüber muss unbedingt Rechnung getragen werden.

Empfehlung

Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

■ K13.014 – Sektion VPT TPF Réseau urbain

Produktivitätssteigerung bei den Transportunternehmungen

Antrag

Der SEV soll Möglichkeiten prüfen, damit das Personal von den Produktivitätsgewinnen der Unternehmungen profitieren kann.

Beispiele:
– Durchsetzen attraktiver Frühpensionsierungsmodelle für das unregelmässig arbeitende Personal.

– Verbesserung der Voraussetzungen zum Bezug einer Frühpensionierung bei den Unternehmen, welche bereits solche Modelle anbieten.

Begründung

Die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs steigern jedes Jahr ihre Produktivität.

Beispiel TPF: Die TPF hat als Ziel, 2013 die Produktivität um 5% zu erhöhen. Dies heisst zum Beispiel: Die TPF-Linie 5b hatte im Jahr 2012 einen 15-Minuten-Takt, welcher mit vier Bussen sichergestellt wurde. Ab dem Fahrplan 2013 hat sie immer noch einen 15-Minuten-Takt. Dieser wird jedoch mit drei Bussen gewährleistet.

Diese Produktivitätssteigerung löst eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des Personals aus. Kürzungen bei den Fahrzeugumläufen und den Tourenplänen bedeuten, man muss «mehr leisten in weniger Zeit». Dies wirkt sich auf die Gesundheit und die Lebenserwartung des Fahrpersonals aus. Ein erschwerender Faktor ist die unregelmässige Arbeitszeit, welcher ein grosser Teil unserer Kolleginnen und Kollegen unterworfen sind.

Empfehlung

Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

– Die Anträge K13.005, K13.006, K13.007, K13.010 und K13.014 haben das Pensionsalter zum Inhalt.

– Der SEV wird die Kernanliegen dieser Anträge nach einer vorzeitigen Pensionierung auf-

nehmen und in künftigen Verhandlungen mit Unternehmungen der verschiedenen Branchen thematisieren und Frühpensionsierungsmodelle fordern.

■ K13.015 – Unterverband LPV Zentralvorstand

Verlegung des Fahrplanwechsels

Antrag

Der SEV setzt sich zusammen mit der Division Personenverkehr SBB für eine Verlegung des Fahrplanwechsels ein.

Da eine solche Verlegung nur auf europäischer Ebene geschehen kann, fordert der SEV die SBB dazu auf, diesen Antrag bei der europäischen Gemeinschaft der Eisenbahnen CER einzureichen mit dem Ziel, den Jahresfahrplan auf das Wochenende der Zeitumstellung im Herbst vorzulegen. Der SEV seinerseits wird mit der Bitte an die ETF gelangen, diesen Antrag im Rahmen des sozialen Dialogs mit der CER zu verhandeln.

Begründung

Der jetzige Zeitpunkt des Fahrplanwechsels Mitte Dezember vor den Weihnachtsfeiertagen ist für das Fahrpersonal und auch für die Reisenden ungünstig.

Die Verlässlichkeit der Einsatzplanung ist nicht gegeben und führt jährlich zu einem Frust, weil die Beschäftigten ihren Einsatzplan für die Weihnachts- und Neujahrstage erst sehr spät kennen.

Für die Kundinnen und Kunden, die Eisenbahnreisen über die Feiertage planen, ist der Zeitpunkt ebenfalls ungünstig: Zuggebundene Billette und Reservationen stehen frühestens sechs Wochen vor dem Fahrplanwechsel zur Verfügung.

Der LPV ist überzeugt, dass die beantragte Massnahme dazu beiträgt, die Zufriedenheit von Kund/innen wie Mitarbeitenden zu steigern. Zudem wird der Planung (Steuerung) so ein Wochenende mit erheblichen Anpassungen erspart.

Empfehlung

Der Vorstand beantragt, den Antrag anzunehmen.

– Zuhanden der Sektion ETF Eisenbahn.

■ VPT Zentralvorstand

Aufruf: neue Mitarbeitende werben!

Das VPT-Leitungsgremium ist zufrieden mit den Branchentagungen 2013 und der landesweiten Lancierung der Aggressionskarte. Die Werbung aber soll forciert werden.

Der Zentralvorstand (ZV) des Unterverbandes VPT tagte am 3./4. April im schön verschneiten Davos-Platz. Um sich ganz auf die Voten der Teilnehmenden zu konzentrieren, übertrug Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro die Sitzungsleitung an Peter Bernet. Speziell begrüsst wurde Vincent Leggiero von den Genfer Verkehrsbetrieben TPG als neuer Vertreter der Branche Bus-Gatu im ZV.

Anträge an die Delegierten

Danièle Dachauer wird auf Ende Jahr pensioniert und tritt als Vizepräsidentin zurück. Als Nachfolger wird der ZV am 22. Mai der Delegiertenversammlung (DV) Ueli Müller vorschlagen. Der 44-Jährige ist Chauffeur beim Busbetrieb STI. Ursprünglich lernte er Maurer, arbeitete später als Autofahrlehrer und gehört dem SEV seit 12 Jahren an. Als engagiertes Vorstandsmitglied der Branche



Peter Bernet (links) vertritt den Unterverband VPT zusammen mit Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro im SEV-Vorstand.

Bus-Gatu und des ZV ist er für das Vizepräsidium bestens geeignet. Zuhanden der DV verabschiedete der ZV auch das redaktionell überarbeitete Geschäftsreglement.

Am SEV-Kongress will der VPT punktuell für Stimmung sorgen, indem seine Delegierten etwa T-Shirts mit der Aufschrift «Ja zum Service public» tragen. Auch wird der VPT Kongressanträge bekämpfen, die sich gegen ihn und den Zusammenhalt im SEV richten, insbesondere gegen den Antrag, der die geltende Stimmengewichtung im SEV-Vorstand abschaffen will.

Dynamische Branchen

Der ZV zog eine positive Bilanz der Branchentagungen Schiff, Bahn, Bus-Gatu und Pensio-

nierte 2013 (siehe *kontakt.sev* Nrn. 3, 5 und 6/2013).

Alle Mitglieder erhielten mit *kontakt.sev* Nr. 7 eine «Aggressionskarte», mit der sie dem SEV physische und verbale Aggressionen melden können – und sollen. Es handelt sich um eine gemeinsame Aktion von VPT, ZPV, LPV und SBV. «Solche Kooperationen zwischen Unterverbänden sind erfreulich und wichtig», betonte Gilbert D'Alessandro. Das Verkehrspersonal werde nicht dafür bezahlt, sich beschimpfen zu lassen. Dass die Freiburger Justizbehörden die Betitelung eines TPF-Kollegen als «A...» mit 10 Tagessätzen bestrafen, zeuge von Respekt für das Verkehrspersonal.

Der VPT hat sich in Briefen hinter das Lokpersonal gestellt,

dessen Stellen bedroht sind, weil BLS Cargo am Gotthard den Transportauftrag von DB Schenker an SBB Cargo verloren hat. Der VPT fordert in einer Resolution einen GAV für die Bergbahnbranche und lässt diese den Arbeitgebern via SEV zukommen. An der Service-public-Kundgebung, die der SEV mit dem SGB organisiert, will der VPT mit 1000 Mitgliedern teilnehmen.

In Bukarest ist die U-Bahn vom Regiebetrieb in die Metrorex S.A. überführt worden. Nachdem im März der GAV auslief, drohen 30% tiefere Löhne! Den Kampf für einen neuen GAV unterstützt auch der VPT: Johan Pain vom Vorstand der Branche Bus-Gatu hat den Metrorex-Direktor, den Bürgermeister und den rumänischen Regierungschef angeschrieben.

Gesucht: gute Idee zur Motivation der Werber/-innen

Nachdem der VPT 2011 sehr viele und 2012 eine zufriedenstellende Anzahl neuer Mitglieder gewinnen konnte, ist im 2013 die Werbung bisher weniger gut gelaufen. Der ZV appelliert an die Mitglieder, alle neuen Arbeitskolleg/innen darauf aufmerksam zu ma-

chen, dass der SEV viele Mitglieder braucht, um die Anstellungsbedingungen erfolgreich verteidigen zu können. Der Zentralkomitee will sich etwas einfallen lassen, wie die Werbung auf neue Art unterstützt werden kann. Die Motivation zum Werben soll nicht nur über finanzielle Anreize erfolgen.

Der SEV hat zwei 60%-Stellen für Sektionscoaching ausgeschrieben, die auf zwei Jahre befristet sind. Die Coaches sollen vor allem die SBB-Sektionen unterstützen, die bekanntlich keine SEV-Profis als Betreuer/innen fest zugewiesen haben wie die VPT-Sektionen. Diese dürfen bei den Coaches aber ebenfalls Ratschläge abholen.

Zum Schluss dankte Gilbert D'Alessandro dem Leiter Infrastruktur RHB, Christian Florin, für sein interessantes Referat, Felix Murk für die tipptoppe Organisation, allen für die vielen Voten und den Gewerkschaftssekretären Vincent Brodard und Hans Bieri für die Simultanübersetzung. Da Letzterer bald in Pension geht, verdankte ihm der ZV auch seine langjährige Arbeit im Dienst der Mitglieder. *René Tschantz/FI*

■ TS Ostschweiz

Erste Mitgliederversammlung war ein Erfolg

Zur ersten Mitgliederversammlung nach der Fusion der TS-Sektion Winterthur zur neuen Region TS Ostschweiz konnte Präsident Urs Hofmann am 13. April in Sargans erfreulich viele Mitglieder begrüßen.

Nach den statutarischen Geschäften wurde Kassier Markus Vetterli für die korrekt geführte Kasse gedankt. Unter dem Traktandum Ehrungen gratulierte Urs Hofmann langjährigen Kolleginnen und Kollegen zu ihrer SEV-Treue – 25 Jahre: Jetullah Beqiraj, Urs Gubler, Raphael Glauser, Nada Jerg, Xhemail Mallqi, Salvatore Melone, Zvonko Nagy und Rico Reifler; 40 Jahre: Reinhard Grünfelder, Roland Fauster und

Othmar Buschor. Allen herzlichen Dank!

TS-Zentralpräsident Werner Schwarzer sprach in seinem Referat die aktuellen Projekte an. Eines der grössten Spannungsfelder bestehe im Projekt New Rida. Der gesamte Projektverlauf erweise sich als strukturlos und unprofessionell. Es scheine, als wisse selbst die Projektleitung nicht mehr weiter. Aus diesem Grunde sei vonseiten Unterverband TS eine Eskalation auf der ersten Stufe P-VS eingeleitet worden. Weitere Projekte, die TS noch herausfordern werden, seien Jura, Lago, Area und die neuen Anforderungsprofile der Technischen Kontrolleure Cargo.

SEV-Gewerkschaftssekretär Felix Birchler (Regionalsekretariaat St. Gallen), der seit Januar 2013 im Amt ist, stellte sich und seinen Werdegang vor. Im Weiteren informierte er über die aktuellen gewerkschaftlichen Aktivitäten und Problemfelder in der Region Ostschweiz. In der anschliessenden Diskussion wurden auch die gegenseitigen Vorstellungen einer guten Zusammenarbeit ausgetauscht.

Zum Schluss bedankte sich Urs Hofmann beim Vorstand für die geleistete Arbeit und bei den Kolleginnen und Kollegen sowie den Referenten für die erfolgreiche Mitgliederversammlung. *TS Ostschweiz*

■ RPV Brig

Interessante Diskussionen mit den Referenten

Zur Mitgliederversammlung vom 20. April in Glis konnte Präsident **Alex Clemenz** 18 Mitglieder und 2 Gäste begrüßen. Für 40 Jahre SEV-Treue wurde Peter Pfyffer geehrt, und für 25 Jahre Giuseppe De Matteis, Otto Nanzer, Oliver Gsponer und Ulrich Stöckli. Kassier Philipp Blatter konnte einen «sauberen» Rechnungsabschluss präsentieren. Die Rangiertagung war schlecht besucht.

Guido Walker, Standortleiter Brig, informierte über verschiedene Bauarbeiten in Brig sowie die Arbeiten im Simplontunnel, die noch lan-

ge andauern werden. SEV-Vizepräsident **Manuel Avallone** orientierte zur Mitgliederwerbung, zur 2. Gotthardröhre, zum nicht mehr wegzu-denkenden GAV sowie zum SEV-Kongress, an dem Bundesrätin Doris Leuthard als Gastrednerin teilnimmt. Nach den beiden Referaten hatten Manuel Avallone und Guido Walker offene Ohren für die Anregungen der Mitglieder. Dabei entstanden interessante Diskussionen.

Alex Clemenz beendete die Versammlung und lud alle zum traditionellen Abendessen ein. *Alex Clemenz*

Korrigenda zum Bericht des Unterverbands RPV der Rangiertagung in *kontakt.sev* Nr. 8, Seite 16

Die Rangiertagung vom 6. April leitete Tagungspräsident Roger Amsler und nicht Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger. Er war Gast und informierte über die Projekte des Unterverbands RPV.

Bruno Kirchhofer, Protokollführer Rangiertagung

Bildungskurs SEV: Schreiben für *kontakt.sev*

12. Juni 2013

Zentralsekretariat SEV, Bern

Inhalt	Schreibstil, Formate und Inhalte von Sektions- und -Kommissionsberichten im <i>kontakt.sev</i>
Nutzen	Die Teilnehmenden lernen, wie ihre Texte aufgebaut und formuliert werden müssen, damit sie möglichst unverändert abgedruckt werden.
Zielpublikum	– Verfasserinnen und Verfasser von Berichten für den Sektionsteil von <i>kontakt.sev</i> ; – Leute, die gerne Zeitungsberichte schreiben.
Referent	Peter Moor-Trevisan, Chefredaktor <i>kontakt.sev</i>
Kosten	Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder 250 Franken.
Anmeldung	Zentralsekretariat SEV, Bildung, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch



Die Thurbo AG ist die innovative, kunden- und marktorientierte Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 430 Mitarbeitenden. Schlanke Strukturen und kurze Entscheidungswege gehören zu unseren Stärken. Im Geschäftsbereich Markt betreuen 65 Zugbegleiter(innen) unsere Kunden freundlich, kompetent und gewissenhaft.

Für unseren Hauptsitz in Kreuzlingen suchen wir baldmöglichst eine(n)

Gruppenleiter(in) Zugpersonal, 80–100%

Ihre Aufgaben

Sie führen ca. 20 Zugbegleiter(innen). Neben der Beurteilung Ihrer Mitarbeitenden unterstützen Sie den Chef Zugpersonal bei der Aus- und Weiterbildung der Zugbegleitenden und übernehmen in seinem Auftrag Spezialaufgaben. Sie organisieren Sonderleistungen, werten Leistungsrapporte aus, bearbeiten ESI-Meldungen und sind bei planmässigen Diensten für Thurbo im Einsatz.

Ihr Profil

Sie verfügen über eine abgeschlossene Zugpersonal-Ausbildung und konnten bereits mehrjährige Berufserfahrung erwerben. Ihre ausgeprägten fachlichen und sozialen Kompetenzen und Freude am Umgang mit Menschen zeichnen Sie aus. Eine hohe Leistungsbereitschaft und die Bereitschaft, im Schichtdienst zu arbeiten, runden Ihr Profil ab.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen fortschrittliche Anstellungsbedingungen, einen modernen Arbeitsplatz und eine spannende Tätigkeit in einem motivierten Team.

Unser Kontakt

Markus Rufer, Chef Zugpersonal, Tel. 051 223 49 71
Sara Buchschacher, Personalassistentin, Tel. 051 223 49 85

Wir freuen uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen.
(inkl. Motivationsschreiben, Lebenslauf, Zeugnis kopien)

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

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



Der Unterverband des Betriebs-, Verkaufs-, Administrations- und Kaderpersonals der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) sucht per 1.1.2014 einen/eine

Zentralpräsidenten/Zentralpräsidentin (100%)

Sie führen den Unterverband mit rund 6000 Mitgliedern. Zudem nehmen Sie Einsitz im Vorstand des SEV und sind mitverantwortlich für die strategische Führung der Gewerkschaft SEV.

Als Führungspersonlichkeit pflegen Sie anspruchsvollen Kontakt zu den Gremien, Behörden und Funktionär/innen des SEV und der übrigen Unterverbände. Sie stehen in einem professionellen, konstruktiven Dialog mit den Arbeitgebern. Die Anliegen der Sektionen, Branchen und Mitglieder vertreten Sie umsichtig, zuverlässig und loyal.

Auf eine zuverlässige und belastbare Persönlichkeit wartet eine sehr interessante, anspruchsvolle Aufgabe.

Wir bieten attraktive Anstellungskonditionen mit sehr guten Sozialleistungen.

Ihr Arbeitsort ist Bern.

Weitere Informationen finden Sie unter www.sbv-online.ch

Die definitive Wahl erfolgt an der Delegiertenversammlung des Unterverbandes im September 2013.

Auskünfte erteilt Ihnen gerne die bisherige Stelleninhaberin

Elisabeth Jacchini, Tel. 031 357 57 05,
E-Mail: elisabeth.jacchini@sev-online.ch

Ihre vollständige Bewerbung richten Sie bitte **bis 31. Mai 2013** an den Leiter der Findungsgruppe:

Markus Wittwer
Weidstrasse 41
8542 Wiesendangen

E-Mail: markus.wittwer@bluewin.ch

Bildungskurs SEV: Blick hinter die Kulissen des SEV mit Abstecher ins Bundeshaus

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

5. Juni 2013, Zentralsekretariat SEV und Bundeshaus, Bern

Du bist Mitglied im SEV und überzeugt von der Gewerkschaftsarbeit? Dich interessiert, wie der SEV arbeitet, was seine Ziele sind und mit wem wir diese Ziele erreichen? Dieser Kurs ermöglicht dir einen ersten Blick in die Organisation des SEV sowie in unsere gewerkschaftlichen Strategien und Ziele. Auch statten wir dem Bundeshaus einen Besuch ab und können dabei mit unseren Partnern vor Ort über die nächsten Herausforderungen diskutieren..

Inhalt – Aufgaben und Ziele des SEV
– Im Mittelpunkt der Organisation
– Die Rolle der Mitgliedschaft im SEV.

Nutzen Die Teilnehmenden setzen sich mit dem SEV, seiner Struktur und seinen gewerkschafts- und verkehrspolitischen Zielen auseinander.

Zielpublikum SEV-Neumitglieder und alle, die sich für die Arbeit der Gewerkschaft SEV interessieren.

Referent/in – Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV
– Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und Nationalrätin SP/TG sowie Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF)

Kosten Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder 250 Franken.

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

■ Unterverband LPV

Der Verlust von Leistungen bei BLS Cargo am Gotthard gibt zu reden

An ungewöhnlicher Stätte, nämlich im Hause des Zentralpräsidenten Urs Mächler, fand am 16. April die Zentralvorstandssitzung statt. Als Gast war Christian Meyer, BLS-Lokführer Depot Luzern, anwesend. Er interessiert sich für das schon lang als vakant geführte Amt des Ressortleiters BLS.

Zu reden gab der Verlust der Cargo-Leistungen der BLS an SBB Cargo. Die Aussage des SEV, SBB Cargo habe Lokführer der BLS zu BLS-Bedingungen zu übernehmen, löste einiges Befremden aus. Man muss aufpassen, dass niemandem das Wasser abgegraben wird. Es darf keine benachteiligten Kollegen geben.

Marjan Klatt, Ressortleiter SBB P, berichtete u. a. zum Projekt «SBFI-Anerkennung LP Beruf». 2013 haben bereits zwei Sit-

zungen stattgefunden. Dieses Projekt hat zum Ziel, für den Lokführerberuf kategorienunabhängig einen eidgenössischen Fachausweis zu erstellen.

Erste BAR-Verhandlungen in einem konstruktiven Rahmen haben stattgefunden. Details oder Ergebnisse können noch nicht kommuniziert werden, da weitere Sitzungen geplant sind. Im Raum Rheintal wird es, gemäss Aussagen von höherer SBB-Stelle, keinen Leistungsabbau geben, es ist ein Leistungsausbau geplant. Bei der Häufung von Unfällen in den letzten Monaten konnte kein Zusammenhang der einzelnen Vorfälle festgestellt werden. Eine externe und unabhängige Firma wird beauftragt, die Prozessabläufe zu analysieren.

Auch bei SBB P ist der Verlust der Leistungen von BLS Cargo am Gotthard ein Thema. Die Ausbildungskadenz wird dort sofort erhöht, was bedeutet, dass lieber eigenes und «billigeres» Personal ausgebildet wird, als teure BLS-Lokführer zu übernehmen.

Auch bei SBB Cargo ist viel Arbeit, wie Urs Kieliger, Ressortleiter Cargo, informativ darstellte. Hier sei die Situation der BLS am Gotthard ein zentrales Thema. Urs Kieliger erläuterte die Problematik, wenn BLS-Personal zu BLS-Bedingungen übernommen wird. Vor acht Jahren wechselten viele Lokführer auf der Transitachse Nord-Süd von SBB Cargo zur BLS, grösstenteils zu massiv besserem Lohn. Wenn diese nun zu BLS-Bedingungen zu SBB Cargo wechseln

würden, entstehe eine grosse Lohndifferenz. Denn in dieser Zeit habe ein SBB-Cargo-Lokführer einen kleineren Lohn und geringeren Lohnanstieg erhalten. Zurzeit gebe es im Tessin auch einen Überbestand an Lokführern. Die Tatsache, dass im Mai in Gallarate eine Lokführerklasse ihre Ausbildung beenden wird und eine weitere in Ausbildung ist, verschärft die Situation noch. Deshalb werde der Mehrverkehr Ende 2013, durch die Zusammenarbeit mit DB Schenker Rail, willkomme sein, sagte Urs Kieliger.

Die Häufung von verschliffenen Achsen bei Cargo-Maschinen ist der Grund, weshalb jetzt ein neues System angewendet wird. Überall dort, wo eine Handbremse angezogen ist, wird am Fenster eine Fah-

ne mit der Aufschrift «Handbremse angezogen» aufgehängt. Damit will man sicherstellen, dass auch ausserhalb der Lok festgestellt werden kann, dass Handbremsen angezogen sind.

Marjan Klatt besuchte Sektionsversammlungen in der Ost- und Zentralschweiz. Erfreulicherweise konnte beim LPV Sargans-Chur-Buchs ein neuer Sektionspräsident gewählt werden.

Zu diskutieren gab der Fortbestand des LPV Basel. Hier sind die Ämter von Präsident und Kassier vakant und es finden sich keine Nachfolger. Es wird sich zeigen, was die Zukunft bringt.

Wegen fehlender Ressourcen im Zentralvorstand findet der Bildungskurs 2013 nicht statt.

Marcel Maurer

■ TS Zürich

Vorstand nach langer Zeit wieder vollzählig

Daniel Huber, der langjährige Präsident ad interim, durfte am 13. April 24 Mitglieder und 4 Gäste zur Mitgliederversammlung in Dietikon begrüssen.

Rechnung, Budget sowie sämtliche Wahlgeschäfte erfolgten diskussionslos und einstimmig. Gewählt sind André Gysin, Vizepräsident (neu), Daniel Huber, Präsident (bisher Vizepräsident), Bruno Senn, Kassier (bisher), Peter Hügli, Sekretär (bisher) und Gjon Kqira, Aktuar (neu). Somit ist der Vorstand nach langer Zeit wieder vollzählig. Alle Vertrauensleute wurden in corpore wiedergewählt. Sébastien Wolf, TKC RBL, wurde als Nachfolger von Gjon Kqira als Vertrauensmann RBL gewählt. Urs Keller wird uns weiterhin als Delegierter beim Gewerkschaftsbund vertreten. Zum neuen Ersatzmitglied GPK wurde Erwin Bürgisser, TKC Lupfig, gewählt. Daniel Huber, Peter Hügli und Bruno Senn sind als Delegierte für DV und Kongress gewählt. Gjon Kqira ist von Amtes wegen dabei. Rolf Hürlimann konnte für sei-

ne zweijährige Tätigkeit als GPK-Obmann geehrt werden.

Daniel Huber informierte über die beiden Fusionen Ostschweiz und Romandie, das Projekt Jura, über den aktuellen Stand bei Company Mail, Transport und Logistik (CTL) und die Überprüfung «Umstellung von Bahn auf Bus». Der SEV führt auch dieses Jahr eine Werbekampagne durch. Details sind noch nicht bekannt. Für die AHVplus-Initiative bitte die Unterschriftenbögen mit dem SEV-Logo verwenden. Das «Brenscino» feiert sein 100-Jahr-Jubiläum. SEV-Mitglieder erhalten einen Rabatt von 30 Prozent.

Zu Ehren der beiden verstorbenen Mitglieder Andre Bögli und Mario Führer erhob sich die Versammlung zu einer Schweigeminute.

SEV-Finanzverwalter Aroldo Cambi informierte zur finanziellen Lage des SEV. Die Bank Coop sei und bleibe eine problematische Beteiligung. Der Verlust für den SEV betrage 0,5 Millionen Franken. Er erklärte,

weshalb der SEV eine neue Anlagepolitik braucht, informierte über die dazugehörigen Leitsätze und Strategien sowie den daraus resultierenden Nutzen.

Gewerkschaftssekretär René Windlin berichtete von seiner vielseitigen Arbeit im Rechtsschutzteam SEV. Von März 2012 bis Februar 2013 seien über 700 neue Rechtsschutzfälle eingegangen, 80 davon von TS. Per 1. Juli wird das Bundespersonalgesetz revidiert. Die SBB verlangt nun auch Anpassungen im GAV, was sicher nichts Gutes verheissen mag.

Geehrt wurden elf Kollegen für 25 Jahre und drei Kollegen für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Dank und ein kleines Präsent erhielten Gjon Kqira und Ferdinand Jslar für das Werben von neuen Mitgliedern.

Im Anschluss an die Versammlung und nach dem Apéro genossen die Versammelten ein feines Nachtessen und hatten noch viel Zeit, sich auszutauschen.

Peter Hügli

■ ZPV Zürich-Schaffhausen

Billettpflicht, ein Dauerthema

Zur Generalversammlung am 5. April in Zürich konnte Präsident Reto Brüllhardt 65 Teilnehmende begrüssen.

Das Parkplatzproblem konnte gelöst werden, denn neue Parkplätze im Parkhaus Europaallee konnten bezogen werden. Die Bahnpolizei kann sich nicht funktional auf dem GSMR-Handy anmelden. Daher sollen die Nummern direkt ausgetauscht werden.

Im Jahresbericht ging der Präsident bewusst auf die Teamarbeit ein. Allgemein müssen wir zusammenstehen, denn nur gemeinsam sind wir stark! Die Positionierung Zugchef wird noch zu diskutieren geben.

Aus der Peko war zu vernehmen, die Kantineverpflegung sei nicht überall genügend, ausserdem könne man nicht noch Rücksicht nehmen auf das fahrende Personal.

Die Billettpflicht ist ein Dauerthema, die Anschriften für die ausländischen Gäste werden verbessert, vor allem im Flughafen. Bitte gebt Rückmeldun-

gen via ESI oder E-Mail.

Zentralpräsident Andreas Menet erinnerte daran, dass im Bereich Arbeitszeit für das gesamte Personal gute Lösungen gefunden werden müssen. So zum Beispiel für Frühstunden mehr Arbeitszeit, was nicht leicht zu realisieren sein wird. Im grenzüberschreitenden Verkehr Europas müssen für internationales Personal gleiche Standards bei den Arbeitszeiten festgelegt werden.

Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV, rief alle Mitglieder auf, beim Unterschriften-sammeln für die AHVplus-Initiative mitzuhelfen.

Die Service-Mitarbeiter Zug sind mit dem neuen Samy Projekt nicht zufrieden. Wer soll die Personen respektive Leerplätze zählen?

Beim anschliessenden Nachtessen wurden die Neupensionierten Zorica Tribelhorn, Susanne Ochsner, Marianne Zraggen, Martin Huber, Werner Soland, Claudio Casanova und Hans Burkard geehrt.

Hansjörg Wäfler

■ ZPV Bern

Bernhard Siegrist übernimmt das Präsidium

Am 9. April fand die 128. Hauptversammlung in der Kirche St. Marien Wyleregg Bern statt.

Präsidentin Janine Truttmann führte rasch und unterhaltsam durchs letzte Jahr. Als Gastredner eröffnete SEV-Präsident Giorgio Tuti mit einem Strauss interessanter Neuigkeiten die diversen Vorträge. Er informierte zu Europa, welche Probleme sich stellen könnten mit der Bahnreform, Etappe 4. Weiter zur Innerschweiz, dass

die 2. Gotthardröhre ein Angriff auf den Schienenverkehr ist. Der Bau sei zu teuer und unnötig und mit dem gleichen Geld könne man anderswo mehr Sicherheit erreichen. Am Schluss orientierte er über die Initiativen AHVplus und Erbschaftssteuer. Mit der Annahme der Erbschaftssteuer sei der Mehraufwand bei AHVplus schon fast wieder egalisiert. ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet informierte über Neues vom ZPV und welche Petition

nen eingereicht wurden. Speziell hob er das Problem mit der falschen Einreihung der SMZ (FQ Personal) hervor und dass immer noch nicht darüber entschieden ist.

Als weitere Gäste informierten Pascal Fiscalini, Vizepräsident ZPV, Roger Tschirky, Koordinator RhB sowie zur SEV-Jugend Sabrina Tessmer und Biagio Signorello über die News ihrer Bereiche.

Mehrere Ämter waren neu zu besetzen, darunter das Amt des Präsidenten und des Kassiers. Neuer Präsident ist Bernhard Siegrist. Peter Roth wurde als neuer Sektionskassier gewählt. Alles Gute in den neuen Ämtern. Danke an Janine Truttmann und Sandra Fries für den Einsatz im letzten Jahr.

Janine Truttmann beendete die Versammlung. Danach sassen alle noch bei einem feinem Abendessen und interessanten Gesprächen zusammen. Ein Dank geht an dieser Stelle an die Küchen- und Servicecrew.

Alexander Zingg



■ Unterverband ZPV

Aggressive Kundschaft - ein brisantes Dauerthema

Am 11. April führte der Unterverband ZPV den Movendo-Kurs «Umgang mit schwieriger Kundschaft» durch. Wegen der grossen Anzahl Kolleginnen und Kollegen aus der Romania wurde dieser Kurs simultan übersetzt. Vielen Dank an dieser Stelle an Frédy Imhof.

SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni orientierte über die mit der SBB ausgehandelten Massnahmen zum Thema Aggressionen. Im zweiten Teil wurde über die Schwerpunkte Arbeitszeit und Bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen (BAR) gesprochen. Für die Teilnehmenden war wichtig, dass sie Fragen zu den Dienstplänen, zur Arbeitszeit und zu den BAR stellen konnten. Zentralpräsident Andreas Menet beantwortete diese Fragen kompetent.

Im Weiteren wurden kurz- und mittelfristige Ziele erarbeitet. An der RV-Tagung vom 11. April wünschten die Teilnehmenden, selber zu entscheiden,

wann und wo sie in zivil statt in Uniform arbeiten können. Ein Wunsch war auch, dass die Teamleiter/-innen grössere Gruppen einteilen können statt nur 2er- oder 4er-Gruppen. Diese Punkte werden auf der Pendenzenliste festgehalten, damit sie nicht vergessen werden.

Über die stets zunehmenden Aggressionen wurde diskutiert und die Kursteilnehmenden tauschten Ideen zur Prävention und zum Selbstschutz aus. Pascal Fiscalini verteilte die Checkliste für Aggressionen, die der ZPV vor einigen Jahren schon einmal verbreitet hatte sowie die von den Unterverbänden ZPV, LPV, VPT und SBV neu erarbeiteten Aggressionskarten. Er bat alle, in jedem Fall eine ESI-Meldung zu erstellen und zu mailen an esibiku@zpv.ch. Janine Truttmann erstellt anhand der erhaltenen ESI-Meldungen eine Nationale Liste.

Janine Truttmann

■ Unterverband ZPV

Eine Sitzung mit der Leitung Verkehrsmanagement ist geplant

Trotz Ferienabwesenheit einiger Zentralausschussmitglieder wurde an der Sitzung vom 18. April intensiv gearbeitet. Alle Sektionen haben den Flash «Arbeitsstand Petitionen ZPV» erhalten. Es ist wichtig, dass die Mitglieder sehen, wie wichtig ihre Unterstützung ist und dass der ZPV sich um diese Geschäfte kümmert. Bemängelt wird dabei die mangelnde Wertschätzung seitens Verkehrsmanagement (VM) bei der Behandlung dieser Petitionen. Die nächste Anhörung betreffend Petition «Simulator» findet am 20. Juni in Zürich-Altstetten statt. Für die Petition «Änderung der Bezeichnung des Namensschildes» muss weiter gekämpft werden. Für die Weiterbehandlung der Petition «Auslandzulage» werden rechtliche Schritte geprüft und

eingeleitet, nachdem die SBB dieses Begehren mehrmals, aus nicht nachvollziehbaren Argumenten, abgelehnt hat. Zurzeit wird in verschiedenen Tageszeitungen schlecht über das Zugpersonal geschrieben. Über diese Hetzkampagnen gegen das Zugpersonal, die Situation im Rheintal, die Fan-Extrazüge und über andere wichtige Geschäfte ist eine Sitzung mit der Leitung VM geplant.

Der ZPV empfiehlt, wegen den zunehmenden Aggressionen gegen das Zugpersonal die Arbeit auf den Zügen – auch tagsüber – gemeinsam durchzuführen. Thomas Walter, Vertreter Peko Zugpersonal, informierte, dass bei der Verpflegung aus den Automaten immer noch grosse Probleme bestehen. Je nach Standort ist

das Angebot kleiner oder grösser. Dabei müssten aber viele Kriterien, wie Grösse des Standortes oder die Anzahl Benutzerinnen und Benutzer aus den verschiedenen Berufskategorien, beachtet werden. Ein weiteres Thema ist der zurzeit laufende Tragversuch von verschiedenen neuen Schuhmodellen.

Zuhanden der Delegiertenversammlung vom 22. Mai sind 17 Anträge eingegangen sowie eine DV- und eine Kongress-Resolution. Die Unterlagen für die Delegiertenversammlung wurden Anfang Mai verschickt. Die nächste Zentralausschusssitzung findet am 20. Juni in St. Gallen statt. Danach werden die ZA-Mitglieder das 40. Fussballturnier des Zugpersonals besuchen.

Janine Truttmann

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 30 778 Ex. (Gesamtauflage 45 451 Ex.), WEMF-beglaubigt 21.11.2012

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Henriette Schaffter

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

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

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch

Ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 23. Mai 2013.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 16. Mai 2013, 8 Uhr

Inserateschluss: 13. April 2013, 10 Uhr

Werbeaktion 2013



Vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013* führt der Unterverband VPT folgende Mitgliederwerbeaktion durch:

4 bis 5 Werbungen	50 Franken
6 bis 8 Werbungen	100 Franken
9 bis 12 Werbungen	300 Franken
13 bis 16 Werbungen	500 Franken
17 bis 19 Werbungen	700 Franken
20 und mehr Werbungen	1000 Franken

* = Eingangsdatum der Mitgliederwerbung beim SEV (VPT-Mitglieder)

Die Beträge werden in Reka-Checks ausbezahlt.

Bei Fragen zur Werbeaktion, E-Mail an info@vpt-online.ch

VPT BLS, Pensionierte Emmental Schwarze Erde, weisse Häuser

Zur freien Zusammenkunft in Huttwil trafen sich 18 Kolleginnen und Kollegen. Siegfried Egli zeigte Dias von seinem Aufenthalt auf Lanzarote. Bereits die ersten Bilder, mit Blick auf die Insel durch das Flugzeugfenster, waren etwas gewöhnungsbedürftig, die Erde dunkel bis kohlschwarz. Die sieben Kanarischen Inseln sind alle vulkanischen Ursprungs, dies ist auf Lanzarote jedoch am deutlichsten durch die dunkle Erde sichtbar. Zu sehen bekamen die Versammelten eindruckliche Stimmungsbilder von Sandstränden, einsamen Buchten, sich auftürmenden Wolkengebilden und Sonnenuntergängen. Puerto del Carmen, einst ein kleines Fischerdorf, ist heute die grösste Feriendestination der Insel. In einem schönen Kontrast heben sich die weissen Häuser der Dörfer von der dunklen Erde ab. Aufgrund der geringen Niederschläge ist die Flora karg, Blumen gibt es hauptsächlich in Anlagen, sonst zu sehen sind verschiedene Kakteenarten und weitere wasserspeichernde Pflanzen. Eine riesige Gesteinswüste zeigten die Bilder aus dem Timanfaya Nationalpark. Dromedare, einst als Arbeitstiere von Afrika auf die Insel geholt, bringen einen Teil der Touristen in den Park. Auch Reben werden angepflanzt, umgeben von halbkreisförmigen Mauerchen aus Lavasteinen, die die Wärme speichern und wieder an die Pflanzen abgeben. Nach einer kleinen Zugabe mit Dias aus dem Tessin verdankten die Versammelten die ausgezeichnete Diaschau mit kräftigem Applaus. *Heinz Baumgartner*

sen Häuser der Dörfer von der dunklen Erde ab. Aufgrund der geringen Niederschläge ist die Flora karg, Blumen gibt es hauptsächlich in Anlagen, sonst zu sehen sind verschiedene Kakteenarten und weitere wasserspeichernde Pflanzen. Eine riesige Gesteinswüste zeigten die Bilder aus dem Timanfaya Nationalpark. Dromedare, einst als Arbeitstiere von Afrika auf die Insel geholt, bringen einen Teil der Touristen in den Park. Auch Reben werden angepflanzt, umgeben von halbkreisförmigen Mauerchen aus Lavasteinen, die die Wärme speichern und wieder an die Pflanzen abgeben.

Nach einer kleinen Zugabe mit Dias aus dem Tessin verdankten die Versammelten die ausgezeichnete Diaschau mit kräftigem Applaus. *Heinz Baumgartner*

www.sev-online.ch

Sektionen

13. Mai ■ **LPV Erstfeld**
8.30 Uhr, Erstfeld, Restaurant Fisch
Sektionsversammlung

Als Gast wird Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV, anwesend sein. Die weiteren Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen, die in den Depots aufgelegt ist.

13. Mai ■ **ZPV Calanda**
19.30 Uhr, Chur, Restaurant Scaletta
Frühlingsversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

14. Mai ■ **ZPV Aargau/Solothurn**
14.30 Uhr, Brugg (ab 14.35 Uhr mit Postauto)
Sektionsausflug

Wir werden das Paul-Scherrer-Institut in Villigen besuchen, danach den gemütlichen Teil im Restaurant Schlosshof verbringen. Herzlich willkommen sind auch die Pensionierten.

29. Mai ■ **ZPV Biel**
17 Uhr, Nidau, Salle de la Geno
Generalversammlung
www.zpvbielbienne.ch

Alle aktiven und pensionierten Kolleginnen und Kollegen sind eingeladen. Die Traktanden und das Protokoll der letzten Versammlung sind im Lokal ausgehängt oder auf Wunsch anzufordern bei denis.babey@gmail.com. Weitere Infos siehe Website. Bitte Datum vormerken: Picknick AT am 28. Juli, Cabane Moto Club Péry, Péry.

Sektionen VPT

15. Mai ■ **VPT RBS, Pensionierte**
(Verschiebedatum: 22. Mai)
Wanderung vom Surental (Triengen) ins Ruedertal (Schmiedrued)

Schöne, abwechslungsreiche Wanderung, etwas strenger Aufstieg von 200m (genügend Zeit), Abstieg 150m; zirka 3 Stunden. Rucksackverpflegung. Gute Wanderschuhe, -stöcke empfehlenswert. Solothurn ab 8.01 Uhr bis Olten; Worb ab 7.30 Uhr, Bern ab 8.04 Uhr bis Olten, gemeinsame Weiterfahrt um 8.37 Uhr bis Sursee, ab 9.15 Uhr (Bus) bis Triengen. Rückfahrt ab Schmiedrued um 14.42 Uhr. Anmeldung bis 13. Mai mittags an Bernhard Blaser, 031 911 24 27.

16. Mai ■ **VPT RhB, Pensionierte**
(Durchführung bei jeder Witterung)
Sommerausflug Meran

Anreise mit allen Zügen Vereina, Unter- und Oberengadin etc. Zernez PTT ab 8.15 Uhr (Besammlung), Meran an 11.43 Uhr; Meran ab 15.46 Uhr (Vinschgerbahn), Zernez an 18.38 Uhr. Anschlüsse in alle Richtungen. Mittagessen im Restaurant Forst in Meran. (Menü 1: Penne, Rindsgulasch mit Reis und Gemüse, Vanilleeis mit Himbeeren 22 Euro; Menü 2: Spinatplätzli, Zwiebelrostbraten mit Reis und Salat, Tiramisu 24 Euro). Bei der Anmeldung bitte Menü angeben. Tk/GA oder Halbtax gültig auf RhB und PTT. Vinschgerbahn 15 Franken (11 Euro). Anmeldung bis 12. Mai an Felix Murk, 081 413 74 65, 078 606 60 25, felix.murk@bluewin.ch.

17. Mai ■ **VPT Südostbahn, Pensioniertengruppe Ost**
11.45 Uhr, Krummenau, Restaurant Sonne
Hauptversammlung

24. Mai ■ **VPT BLT**
20 Uhr, Ettingen, Rest. Rebstock
Hock

Ungezwungenes Beisammensein zum Gedankenaustausch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.

Pensionierte SBB

14. Mai ■ **PV Aargau**
14.30 Uhr, Suhr, Gasthaus Bären (Nähe Bahnhof)
Frühlingsversammlung
www.sev-pv.ch/aargau

Jürg Bitterli, Baudepartement Sektion öffentlicher Verkehr Kanton Aargau, referiert zum Thema «Der öffentliche Verkehr im Kanton Aargau». Musikalische Umrahmung mit der Zithergruppe Seetal. Verkauf von SEV-T-Shirts. Ende März haben Sie den SEV-Ausweis mit Jahresprogramm erhalten. Unregelmässigkeiten bitte dem Präsidenten melden. Haben Sie für die Sektionsreise ins Emmental vom 26. Juni schon einbezahlt?

14. Mai ■ **PV Bern**
www.sev-pv.ch/bern
Wanderung am Brienersee

Bern ab 10.04 Uhr, Thun ab 10.22 Uhr, Interlaken-Ost (Schiff) ab 11.07 Uhr nach Ringgenberg. Gemütliche Wanderung auf schönem Wanderweg nach Niederried, zirka 1 Stunde, 2-3 kurze Steigungen. Grillieren bei der gedeckten Brätlistelle «Entenstein». Wanderstöcke empfehlenswert. Rückreise ab Niederried (SBB) um 14.15 oder 15.15 Uhr (Thunersee evtl. mit Schiff), Anmeldungen bis 13. Mai an Andreas Lüthi, 034 402 32 70, luethi_4b@bluewin.ch.

15. Mai ■ **PV Bern**
14.30 Uhr, Konolfingen, Kirchengemeindehaus (6 Minuten ab Bahnhof)
Frühlingsversammlung

Oswald Sigg, ehemaliger Bundesratssprecher, spricht über die Initiative für ein bedingungsloses Grundeinkommen. Zum Zvieri lassen wir uns verwöhnen mit Hamme und Kartoffelsalat (bezahlt aus der Sektionskasse). Bern ab 13.36 oder 13.42 Uhr.

- 15. Mai** ■ **PV Zürich**
14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus
Frühlingsversammlung
Als Gast begrüßen wir Doris Bianchi, SGB. Sie wird zur Initiative AHVplus informieren. Die Partner/innen sind ebenfalls herzlich eingeladen.
- 16. Mai** ■ **Pensionierte Zugführer Gotthardisti**
12 Uhr, Chiasso, Restaurant Carlino (Treffpunkt: 11.30 Uhr Bahnhof Chiasso)
Treffen
Das Menü inkl. Apéro, Dessert, Wein, Mineralwasser und Kaffee kostet CHF 48. Anmeldung bitte bis 13. Mai an Angelo Bartesaghi, Fercasa, 6833 Novazzano, 091 683 59 70 oder Cleto Dille-na, Via Fornasette, 6833 Vacallo, 091 683 85 06 oder per E-Mail an 801383@ticino.com.
- 16. Mai** ■ **PV Uri**
14.30 Uhr, Göschenen, Gasthaus Weisses Rössli
Voranzeige Frühlings-
versammlung
Der Vorstand begrüsst euch erstmals in Göschenen. Ein Fachmann der Pro Senectute referiert zum Thema Patientenverfügung. Die Traktandenliste wurde allen Mitgliedern zugestellt. Ebenso das detaillierte Programm der Sektionsreise vom 5. Juni auf die Rigi. Anmeldung bis 16. Mai unter 041 885 11 15 oder Anmeldeantrag an die Versammlung mitbringen.
- 28. Mai** ■ **PV Luzern**
14 Uhr, Luzern, Almend, AAL Armee-Ausbildungszentrum
www.sev-pv.ch/luzern
Frühlingsversammlung
Nebst den ordentlichen Geschäften erfahren wir Neues aus dem SEV. Ehrung der Kolleg/innen für 25, 40 und 50 Jahre Mitgliedschaft. Präsident und Sekretär nehmen Anmeldungen der persönlich eingeladenen Jubilar/innen gerne entgegen. Mit originellen Instrumenten unterhält uns zum Schluss die «Ziach & Zupf Musig» mit Melodien aus dem Alpenraum. Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich willkommen. Anreise ab Bahnhof Luzern zum AAL: Bus Nr. 1 Richtung Kriens–Obernau bis Eichwald, Abfahrten alle 7½ Minuten, Fahrzeit zirka 8 Minuten; Bus Nr. 20 Richtung Horw bis Allmend (Messe Luzern) Abfahrten XX.00, XX.15, XX.30, XX.45; Fahrzeit zirka 8 Minuten; S 4 Richtung Dallenwil bis Luzern Allmend/Messe; Abfahrten XX.11 und XX.41, Fahrzeit 3 Minuten. Ab allen Haltestellen Fussmarsch von 8 bis 10 Minuten bis zum AAL.
- 5. Juni** ■ **Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern**
15 Uhr, Lanzenhäusern, Restaurant Schwarzwasserbrücke
Auftritt
Zum Beginn der Sommerpause möchten wir unsere Freunde und Passivmitglieder mit einigen Liedern erfreuen.
- 5. Juni** ■ **PV Uri**
Sektionsreise
Die diesjährige Sektionsreise führt uns zum Mittagessen auf die Rigi. Abfahrt in Erstfeld mit dem Flirt um 10.00 Uhr. Das detaillierte Reiseprogramm wurde allen Mitgliedern persönlich zugestellt. Die Reise wird an der Frühlingsversammlung vom 16. Mai in Göschenen nochmals umfassend erklärt. Anmeldung bis 16. Mai unter 041 885 11 15 oder an der Frühlingsversammlung.
- 19. Juni** ■ **PV St. Gallen**
Voranzeige Jahresausflug
Mit der Einzahlung von 40 Franken pro Person ist man für die Teilnahme am Jahresausflug angemeldet. Einzahlung möglichst über Bank- resp. PC-Konto (wegen Spesen). Anmeldeschluss 15. Mai.
- 17. Mai** ■ **ESV Brugg–Windisch**
ab 17 Uhr
Klubhock
Nach dem Hock findet um 19 Uhr die Preisverleihung des Preiskegeln vom 5. und 6. April statt. Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Mitglieder. Auskunft bei Jakob Brändli, 079 533 40 54.
- 20. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
9.45 Uhr, Winterthur, vor der Kantine (Milchküche)
www.esv-rhw.ch
Leichte Velotour Winterthur–Moskau (SH)
Rundtour von Winterthur nach Moskau und zurück. Distanz etwa 65 km in gemütlichem Tempo. Für Rennvelo nicht geeignet. Mittagessen im Restaurant in Deutschland. Euro und Identitätskarte mitnehmen. Anmeldung bis 17. Mai an Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71.
- 24. und 25. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Klettern in Sométres
Sométres liegt bei Le Noirmont in einer einmalig schönen Landschaft über dem Doubs. Die Routen in den verschiedensten Schwierigkeitsgraden sind wild verstreut, was dem Ganzen einen speziellen Charakter verleiht. Routenlängen von 20 bis 70 m, 4–5c. Anmeldung bis am Vortag bei Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, 079 794 30 68, berliat@leunet.ch.
- 26. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Bergtour T2: Schibengütsch & Hengst
Unterwegs in den Karrenfeldern der Schratzenflue. Ab Kemmeriboden über Schneebärgli auf den Schibengütsch (2037 m), weiter zum Hengst (2092 m) und über Silwängen, Schlund hinunter zur Postautohaltestelle Hirsegg; +1150/–1000 m, zirka 6 bis 7 Stunden. Anmeldung bis Vortag bei Dänu Kaiser, 055 410 59 69 oder 079 937 86 92, daniel.kaiser@bluemail.ch.
- 26. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
8.42 Uhr, Degersheim, Perron
www.esv-rhw.ch
Anno 1933 – Wanderung Wilkethöchi
Wanderstrecke: Degersheim–Bergli–Wilkethöchi (Spitzbad)–Brunnadern; 4 Stunden, +620/–770 m. Gute Wanderausrüstung, Pause in Gaststätten Fuchsacker und/oder Bergli, Rest aus dem Rucksack. Anmeldung bitte bis 25. Mai an Oskar Frigg, 078 768 63 75 oder 071 371 27 68, oskar.frigg@bluewin.ch.
- 29. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
9.05 Uhr, Buchs SG, Bahnhof
www.esv-rhw.ch
Bergwanderung T2 – Felsbandweg am Eschenberg FL
Fahrt mit Bus nach Mauren FL. Der Felsbandweg Mauren–St. Corneli–Schellenberg–Mauren verlangt etwas Trittsicherheit, total 3½ Stunden (+/–430 m). Rucksackverpflegung und Grenzausweis mitnehmen. Anmeldung bitte bis 27. Mai an Ernst Egli, 071 277 72 36 oder ehrenpraesident@ewf-herisau.ch.
- 2. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Wanderung auf dem Grat der Albiskette
Besammlung Bahnhof Bern 7.20 Uhr, Zugschluss. Abfahrt 7.32 Uhr nach Zürich. Billette nach Langnau-Gattikon via Zürich und zurück ab Sihlbrugg via Zürich. Wanderzeit zirka 3 Stunden, +360/630 m. Auskunft und Anmeldung bis 28. Mai bei Fritz Aegler, 033 681 16 47 oder 079 487 06 42.
- 3. Juni** ■ **ESV Luzern**
www.esv-luzern.ch
Wanderung im Berner Oberland
Abfahrt in Luzern um 7.00 Uhr; Rückkehr um 19.55 Uhr. Wanderroute: Station Oeschinen–Heuberg–Oberbärgli–Oeschinensee–Kandersteg, zirka 4 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Auskunft über die Durchführung erteilt Tourenleiter Thomas Vonäsch am Vorabend zwischen 17 und 20 Uhr, 079 329 27 63.
- 4. Juni** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Bergtour T3: GTA-Forntest
Informationen und Anmeldung bis am Vortag bei Christian Haupt, 081 302 26 41, 078 674 23 73, christian.haupt@sunrise.ch.
- 4. Juni** ■ **SERV Basel**
Korrektur zur FIB
Die FIB findet am Dienstag, 4. Juni statt. Bitte Programm anpassen.
- 6. Juni** ■ **ESC Winterthur**
www.esv-w.ch
Jurawanderung
Wanderroute: Egerkingen–Blüemli matt–Tiefmatt–Roggenfluh–Oensingen; 4½ Stunden, 600 m steiler Auf- und Abstieg. Verpflegung im Restaurant Tiefmatt und aus dem Rucksack. Winterthur ab 7.55 Uhr, Zürich HB ab 8.30 Uhr; Rückfahrt ab Oensingen um 16.45 Uhr (evtl. 17.45 Uhr) Auskunft und Anmeldung bis 4. Juni bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.

Sport und Kultur

- 20. Juni**
10.15 Uhr,
St. Gallen,
Espenmoos
- **Fussball Zugpersonal**
Schweizermeisterschaft
- Beginn der Gruppenspiele um 10.15 Uhr; Finalspiele ab 14.45 Uhr; Rangverkündigung 16.40 Uhr. Das Programm mit dem Spielplan liegt in einigen Depots auf.
- 22. Juni**
- **ESC Winterthur**
www.escw.ch
- Kinderklettern Eppenberg
- Der Anlass findet im Klettergarten «Eppenberg» oberhalb Schönenwerd (Aarau) statt. Vorhanden sind vorwiegend Einseillängen-Routen (top-rope) im Bereich ab 3a sowie ein kleiner Klettersteig. Es hat eine Feuerstelle mit Sitzplatz; der Zustieg dauert zirka 20 Minuten ab Bushaltestelle. Eine Anzahl Kinderklettergästli steht zur Verfügung. Zürich ab 8.30 Uhr nach Aarau, weiter mit Bus Nr. 3 (vis-à-vis Bahnhof) Richtung Gretzenbach bis Haltestelle Wöschnau. Treffpunkt am Ankunftsgleis in Aarau; ihr werdet von Jörg und weiteren Helfern in Empfang genommen. Anmeldung bitte bis 15. Juni an Jörg Keller, 052 222 36 82, joerg.keller@gmx.ch oder Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.
- 22. Juni**
9.45 Uhr,
St. Gallen,
Sporthalle
Schönenwegen
- **SVSE Badminton**
13. SVSE Schweizermeisterschaften Badminton
- Kategorien Einzel, Damen, Herren, Senioren (ab Jahrgang 1978), U 16 (bis Jahrgang 1998). Spielberechtigt sind alle öV-Mitarbeitenden inkl. Angehörige mit FVP-Ausweis und SVSE-Mitglieder. Anmeldungen bis 26. Mai auf SVSE-Website. Infos bei Peter Lienhard, 071 951 77 87.
- 27. und 28. September**
- **SVSE Schiessen**
www.svse.ch
44. Schweizerisches Eisenbahner-Schiessen in Zuchwil
- Sektionsdoppel, 30 Franken und Gruppendoppel, 20 Franken sind im Voraus aufs Festkonto einzuzahlen: Schweizerischer Sportverband öffentlicher Verkehr (SVSE), Zürich, PC 87-53370-8, IBAN CH28 0900 0000 8705 3370 8. Stiche und Rangeure können ohne vorherige Bezahlung sektionsweise bis 31. August vorbestellt werden. Schiessplan siehe Website. Anmeldung an Franz Hurschler, Via Carona 33, 6815 Melide, franzhu@ticino.com.

Bildung

- 20. Juni**
Bern,
Unia-Zentralsekretariat
- **Movendo – das Bildungsinstitut der Gewerkschaften**
www.movendo.ch
- Handlungsfeld Lohnsysteme und Lohnfestsetzungsmechanismen in den Betrieben
- Inhalt: Lohnfestsetzungsmechanismen, Lohnsysteme und Arbeitsbewertungen im Betrieb, Verhinderung von Lohndiskriminierung, Instrumente für die Praxis. Referentinnen: Marianne Schär (Arbeits- und Organisationspsychologin) und Christina Werder (SGB). Der Kurs (inklusive Verpflegung) ist für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos.
- 21. Juni**
Bern,
Hotel Bern
- Tagung: Aufbruch in Lateinamerika – soziale Bewegung, Gewerkschaften, Demokratien
- Soziale/indigene Bewegungen, progressive Regierungen und Gewerkschaftsbewegung in Lateinamerika, Alternativen zum Neoliberalismus, Bedeutung für die Gewerkschaften in der Schweiz. Referent/innen: Hans Schäppi, Urs Sekinger und Yvonne Zimmermann (alle Solifonds), Moderation Hans Kern (syndicom). Die Tagung (inklusive Verpflegung) ist für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos.
- 25. Juni**
10 bis 16.30 Uhr,
Bern,
Hotel Bern
- Tagung: Zukunft der Arbeitsgesellschaft – kontroverse Positionen
- Ruth Gurny, Präsidentin Denknetz, Daniel Lampart, SGB, Katharina Prelicz-Huber, Präsidentin VPOD, Enno Schmidt, Filmemacher; Maler/Autor und Heidi Stutz, Büro BASS. Zukunft der sozialen Sicherungssysteme in der Schweiz: Bedeutung der Care-Arbeit, Modelle wie bedingungsloses Grundeinkommen, allgemeine Erwerbsversicherung, Mindestlohn; kontroverse Positionen, Differenzen und Gemeinsamkeiten. Kurskosten inkl. Verpflegung: 180 Franken.
- Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

Unsere Verstorbenen

Bastian Joseph, pensionierter Gleismonteure, Villaz-St-Pierre; gestorben im 74. Altersjahr. PV Fribourg.

Bayer Fritz, pensionierter Rangierbahnhofvorstand, Buchs SG; gestorben im 100. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Birrer Anton, pensionierter Monteur, Baden; gestorben im 78. Altersjahr. PV Aargau.

Bruggmann Anny, pensionierte Barrierenwärterin, Bütschwil; gestorben im 93. Altersjahr. PV St. Gallen.

Burkhalter Ulrich, pensionierter Chauffeur, Utzigen; gestorben im 86. Altersjahr. VPT RBS.

Caviezel Guido, pensionierter Zugführer, Lyss; gestorben im 79. Altersjahr. PV Biel.

Dargier Suzanne, pensionierte Köchin, Courgenay; gestorben im 82. Altersjahr. PV Jura.

Degoumois Charles, pensionierter Lokomotivführer, Lavey-Village; gestorben im 90. Altersjahr. PV Wallis.

Despont Paul, Givisiez; gestorben im 96. Altersjahr. PV Fribourg.

Hadorn Fritz, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Stein am Rhein; gestorben im 87. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Haldemann Fritz, pensionierter Zugführer, Vallorbe; gestorben im 86. Altersjahr. PV Vaud.

Herren Walter, pensionierter Dienstchef-Stellvertreter, Bern; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Hutmacher Berta, Witwe des Max, Signau; gestorben im 87. Altersjahr. PV Bern.

Kronig Anna, Witwe des Ludwig, Glis; gestorben im 97. Altersjahr. PV Wallis.

Kuhn Hedwig, Bellmund; gestorben im 93. Altersjahr. PV Biel.

Kunz Agnes, Witwe des Hans, Chur; gestorben im 63. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Kurz Irma, Witwe des Mario, Romanshorn; gestorben im 86. Altersjahr. PV Thurgau.

Meier Lina, Chur; gestorben im 99. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Monney Michel, pensionierter Gruppenchef, Biel; gestorben im 76. Altersjahr. PV Biel.

Müller Hans, pensionierter Abteilungschef, Riehen; gestorben im 79. Altersjahr. PV Luzern.

Niederer Ernst, pensionierter Zugführer, Münchenstein; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Oppliger Waltraud, Witwe des Hans, Kappel SO; gestorben im 79. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Paroz René, pensionierter Dienstchef Betrieb, Basel; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.

Petri Robert, Schiffskassier, Au ZH; gestorben im 42. Altersjahr. VPT Zürichsee.

Roth Hans, pensionierter Bahnhofleiter, Herisau; gestorben im 96. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Schenk Hans, pensionierter Rangierloführer, Lostorf; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Schilt Hans, pensionierter Gleismonteure, Leissigen; gestorben im 94. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Schilter Karl, pensionierter Chef Güterexpedition, Möriken AG; gestorben im 82. Altersjahr. PV Aargau.

Schlegel Ulrich, pensionierter Bahnhofvorstand, Sevelen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Seifert Ulrich, pensionierter Rangiermeister, Sevelen; gestorben im 84. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Sonderegger Jakob, pensionierter Gruppenchef, Winterthur; gestorben im 88. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Waser Xaver, pensionierter Spezialmonteur, Oberarth; gestorben im 67. Altersjahr. PV Luzern.

Wunderli Hermann, pensionierter Lokomotivführer, Zürich; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.

Zirell Emil, Schaffhausen; gestorben im 89. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Korrigenda:

In *kontakt.sev* Nr. 8 waren Maria Baumann, Arthur Meier und Heidi Studer der PV-Sektion Olten und Umgebung irrtümlich als verstorben aufgeführt. Der Sektionspräsident entschuldigt sich für das Versehen.

Grosse Skepsis auch in der Politik zu Rentenmodell

Diskussion um variable Pensionskassen-Renten bei der SBB

Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB diskutiert über die Einführung variabler Renten. SEV und Politiker sind empört, das Unternehmen versucht zu beruhigen.

«Wackel-Renten für Bähnler» titelte der «Blick» gross über seinem ersten Artikel zum Thema, das danach tagelang in seinen Spalten abgehandelt wurde. Tatsächlich wird im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB ein Vorschlag diskutiert, wonach ab 2017 nur noch 90 Prozent der Rente garantiert wären und der Rest davon abhinge, wie die Pensionskasse geschäftet. Anders ausgedrückt: Die Pensionierten würden das Risiko tragen für die Geschäftsführung der Pensionskasse, auf die sie absolut keinen Einfluss haben. Die SBB wäre nicht das erste Unternehmen, das eine solche Regelung einführt, aber das erste, das sich gerne als sozia-

ler Arbeitgeber darstellt. In den Tagen nach dem ersten Artikel wurde in den Medien eine heftige Diskussion geführt. Wesentlich dabei: Fachleute und Politiker kritisierten den Vorschlag mit ganz wenigen Ausnahmen. So liess sich auch der Direktor des Bundesamts für Sozialversicherungen, Jürg Brechbühl, mit der Aussage zitieren: «Die Rentnerinnen und Rentner müssen wissen, was sie zugut haben.»

Ausgaben sind nicht variabel

Hier ist auch für den SEV der wichtigste Kritikpunkt. Präsident Giorgio Tuti sagt klar: «Die Lebenskosten im Alter sind nicht variabel; wer pensioniert ist, ist auf ein stabiles Einkommen angewiesen» (siehe auch «Zur Sache» auf Seite 1.) Die Pensionskasse selbst argumentiert mit der Finanzlage. Werde das variable Rentenmodell nicht eingeführt, müsste die Kasse den Umwandlungssatz noch stärker reduzieren als mit der Einführung des Modells, sagte Geschäftsführer



Es geht nicht um Spielgeld, sondern um die Renten, auch für die kommenden Generationen.

Markus Hübscher gegenüber den Medien. Die Pensionskasse SBB hat den Umwandlungssatz jedoch erst gerade im Oktober 2012 auf 5,8 Prozent gesenkt und liegt damit schweizweit im untersten Bereich.

Vertrauen?

Angesichts des Sturms, den die Diskussion ausgelöst hat, versuchten SBB-Personalchef Markus Jordi im «Blick» und Konzernchef Andreas Meyer

gar mit einem Brief an die Mitarbeitenden zu beruhigen. Ihre einzige Aussage war jedoch: «Ihr könnt uns vertrauen...» Dass die Pensionskasse überhaupt solche Ideen entwickeln kann, liegt daran, dass ihre Renten über dem gesetzlichen Obligatorium liegen. Kassen, die lediglich das Obligatorium abdecken, müssen den gesetzlichen Umwandlungssatz von 6,8 Prozent einhalten. Dieser ist bei überobligatorischen Leistungen ohnehin erreicht.

Stiftungsrat entscheidet

Der Entscheid über die Einführung des variablen Modells liegt ausschliesslich beim Stiftungsrat der Pensionskasse. Dieser ist sogenannte paritätisch zusammengesetzt: Er besteht aus sechs Vertretern des Arbeitgebers, und sechs Mitgliedern, die das Personal vertreten. Traditionell sind vier davon vom SEV gestellt, einer vom VSLF und einer von Transfair.

Peter Moor

Photomystère: Wo ist das?



Das Bild in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* zeigte einen Ausschnitt der Fassade des Bahnhofs Biel. Ein Bild, das die Lösung erläutert, finden Sie unter www.sev-online.ch.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Wilhelmine Hugi, wohnhaft in Hermrigen, Mitglied des PV Biel/Bienne.

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

Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Auflösung des Rätsels erscheinen in der nächsten Nummer.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis Mittwoch, 15. Mai 2013, an:

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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