

# SEV Positionspapiere 2013

Beschlossen am SEV-Kongress  
vom 23. und 24. Mai 2013

**SEV** Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel  
des transports  
Sindacato del personale  
dei trasporti



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

## Vorwort

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

Es ist die Aufgabe des SEV-Kongresses, die Positionen unserer Gewerkschaft zu verschiedenen Themenbereichen festzulegen. Unsere Positionen haben wir nach folgenden Themen geordnet:

- Gewerkschaftspolitik
- Vertragspolitik
- Sozialpolitik
- Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
- Verkehrspolitik
- Europa

Diese Positionen wurden vom Kongress am 23. und 24. Mai 2013 diskutiert und verabschiedet. Sie sind für alle SEV-Gremien verbindlich und dienen als «Kompass» für die nächsten Jahre.

Damit wir unsere Ziele erreichen können, sind wir alle aufgefordert, uns an die Stossrichtung dieser Positionspapiere halten.

Ich bin zuversichtlich, dass wir damit erfolgreich unseren Standpunkt verteidigen werden.

Giorgio Tuti, Präsident SEV

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	5
Gewerkschaft	6
Vertragspolitik	8
Sozialpolitik	10
Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit	13
Verkehrspolitik	15
Europa	18

## Gewerkschaft

### Der SEV heute

Der SEV hat in den letzten beiden Jahren stark an seiner Positionierung innerhalb der Gewerkschaftslandschaft gearbeitet und sein Engagement im Schweizerischen Gewerkschaftsbund SGB verstärkt. Dies hat dazu geführt, dass der SEV als grösste und stärkste Gewerkschaftsorganisation im Verkehrsbe- reich stärker wahrgenommen wird und sein Gewicht gezielt einbringt.

Der SEV positioniert sich so, dass er in Zukunft verstärkt sinnvolle Ko- operationen mit Gewerkschaften und Verbänden im Service public eingehen kann.

Die Mitgliederentwicklung ist und bleibt das Schwergewichtsthe- ma: Der SEV konnte den Mitglie- derschwund weiter drosseln, aber nicht stoppen. Beim aktiven Perso- nal konnte der SEV moderat wach- sen (mehr Eintritte als Austritte), was positiv zu werten ist. Er muss jedoch jährlich weiterhin mit rund 1000 Todesfällen rechnen, was in der Gesamtrechnung – trotz riesigen Anstrengungen aller Beteiligten – zu einem Mitgliederrückgang führt.

### Der SEV – Stossrichtungen für die Zukunft

Die Stossrichtungen, um den SEV für die Zukunft zu stärken und best- möglich zu positionieren, lassen sich auf zwei Ebenen definieren:

Nach aussen: Verstärkte Positio- nierung und Bereitschaft zu Koope- rationen mit anderen Gewerkschaf- ten und Verbänden:

Der SEV tritt kämpferisch auf, verstärkt weiterhin sein Engagement im Schweizerischen Gewerkschafts- bund und festigt dadurch seine Po- sition als die Verkehrsgewerkschaf- t in der Schweiz.

Kooperationen mit anderen Ge- werkschaften und Verbänden sind vertieft zu prüfen und gegebenen- falls einzugehen. Im Vordergrund stehen nicht Fusionen, sondern Ko- operationen auf einer praktischen Ebene, die zu Synergien führen und so die Interessenvertretung und die Dienstleistungen für unsere Mitglie- der zusätzlich verbessern.

Nach innen: Strukturen ständig überprüfen und bei Bedarf anpas- sen. Mitgliederwerbung intensivie- ren nach dem Grundprinzip «Mit- glied wirbt Mitglied».

Der SEV steigert seine Effizienz und Effektivität, indem er seine Strukturen ständig überprüft und

anpasst. Die Zusammenarbeit zwi- schen SEV, Unterverbänden und Sektionen soll intensiviert und so gestärkt werden. Dadurch ist der SEV näher beim Mitglied, stei- gert seine Mobilisierungsfähigkeit und verbessert seine Schlagskraft bei der Interessenvertretung und Dienstleistungserbringung.

Bei der Mitgliederwerbung hält der SEV am Prinzip «Mitglied wirbt Mitglied» fest. Durch gezielte Wer- bekampagnen und durch professi- onelle Unterstützung der Sektionen soll die Mitgliederentwicklung im SEV positiv beeinflusst werden. Ziel ist es, vermehrt jüngere öV-Ange- stellte vom SEV zu überzeugen.

## Vertragspolitik

Die Vertragspolitik des SEV ist eine Erfolgsgeschichte. Es hat sich gezeigt, dass die gewählte «bottom-up-Strategie» des SEV – Firmenarbeitsverträge und kantonale Rahmenverträge – richtig war.

In den letzten 12 Jahren sind in der Branche des öffentlichen Verkehrs nahezu flächendeckend Gesamtarbeitsverträge geschaffen worden, die zur Erhaltung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen entscheidend beigetragen haben, dies vorab dank der soliden, langjährigen Sozialpartnerschaften und der engagierten Mitglieder. Und es geht weiter: Die Zahl der abgeschlossenen Verträge steigt nach wie vor an, wenn auch naturgemäss etwas langsamer als in den ersten Jahren der Vertragsverhandlungen. Die Qualität der Verträge wird dank der bisher gesammelten Erfahrungen des SEV der letzten Jahre ebenfalls erhöht, vielerorts haben bereits Erneuerungen stattgefunden, die die Arbeitsbedingungen konsolidieren und weiter verbessern. Dort, wo es Sinn macht, werden nun Allgemeinverbindlicherklärungen angestrebt.

Das bereits bestehende Wissen unserer Mitglieder ist der beste Garant für die Einhaltung der aus-

gehandelten Arbeitsbedingungen. Aus diesem Grund ist die Information, Schulung und Weiterbildung verstärkt voranzutreiben, nicht nur, damit die Betroffenen zu Beteiligten werden, sondern auch damit die Umsetzung der einzelnen GAV-Bestimmungen richtig erfolgt. Dabei stehen wie stets die Gewerkschaftssekretärinnen und -sekretäre zur Verfügung, die das bestehende Wissen der Basis nutzen können und ihrerseits fehlendes Know How vermitteln.

Aus diesen Gründen ergeben sich folgende Schwerpunkte:

### **GAV-Politik weiterverfolgen**

Es gibt keinen Grund, die eingeschlagene Marschrichtung zu ändern. Die wenigen Unternehmungen, bei denen noch keine GAV abgeschlossen werden konnten, sind konsequent anzupeilen; dort gilt es, zusammen mit den betroffenen Mitgliedern die GAV auszuhandeln. Besonderes Augenmerk ist auch auf neue Unternehmungen zu richten, die die Gepflogenheiten der Branche wenig kennen.

Bei kantonalen Rahmenverträgen ist das Gewicht des SEV als Erfolgsfaktor einzusetzen.

### **Bestehende Verträge ausbauen und verbessern**

Die inzwischen grosse Erfahrung des SEV mit GAV sind auch bei der Erneuerung bestehender Verträge einzubeziehen und nach Möglichkeit umzusetzen. Hier steht nicht nur die Verteidigung der bestehenden Errungenschaften im Vordergrund. Stichworte wie betriebliche Mitwirkung, flexibler Altersrücktritt, die Schaffung von Nischenarbeitsplätzen und geschlechtergerechte Arbeitsbedingungen sowie die Umsetzung von gleichem Lohn für gleiche Arbeit sind als namhafte Verbesserungen anzustreben, ebenso wie die Prüfung der Verkürzung sehr langer Dienstschaften.

### **Allgemeinverbindlicherklärungen prüfen**

Überall dort, wo die Wirkungen eines GAV mit Allgemeinverbindlicherklärungen verstärkt werden kann, ist diese anzustreben.

### **Vertragspolitisches Know-how der Mitglieder verstärken**

Die beste Überwachung der Einhaltung der GAV geschieht durch die direkt Betroffenen. Das stellt zuweilen hohe Anforderungen an die Mitglieder, denen mit verstärkter Schulung und Weiterbildung begegnet werden soll.

## Sozialpolitik

### Ausgangslage

Die bürgerlichen Parteien und die Wirtschaftsverbände üben weiterhin massiv Druck auf die Sozialversicherungen aus. Die 1. Säule ist Angriffen von Schwarzmalern ausgesetzt, die in den vergangenen Jahren immer im Unrecht waren, die aber wider besseres Wissen weiter das Schlimmste prophezeien. Die 2. Säule leidet ihrerseits unter der Finanz- und Wirtschaftskrise mit den tiefen Zinsen, vor allem aber ist sie Opfer der Börsenspekulation und der Versicherungen, die auf Gewinnmaximierung ausgerichtet sind.

Nach der Publikation seines Berichts über die Zukunft der 2. Säule im Dezember 2011 will der Bundesrat nun die Frage der Altersvorsorge ganzheitlich angehen und dabei sowohl die 1. als auch die 2. Säule einbeziehen. Dies ist zweifellos der Schwerpunkt der Sozialpolitik der kommenden Jahre.

### AHV und IV

Die AHV muss verbessert werden. Heute sind viele Rentnerinnen und Rentner nicht mehr in der Lage, die gewohnte Lebenshaltung in angemessener Weise weiterzuführen, wie es die Bundesverfassung vor-

sieht. Die AHV ist die wichtigste und stabilste Säule der Altersvorsorge, und sie hat eine solide Basis. Ausschliesslich aus politischen Gründen arbeiten die bürgerlichen Kreise an einem Leistungsabbau. Wir wollen im Gegensatz, dass unsere AHV weiter ausgebaut wird.

Der SEV engagiert sich aktiv für die Unterschriftensammlung zur Volksinitiative AHVplus, deren Ziel es ist, auf allen AHV-Renten einen Zuschlag von 10 Prozent zu zahlen. Für die meisten Rentnerinnen und Rentner führt dies zu einer Erhöhung der Altersrente um rund 200 Franken monatlich (350 Franken für Ehepaare). Die Finanzierung ist machbar: Es entstehen Zusatzkosten von 3,6 Milliarden Franken, was eine Beitragserhöhung von je 0,55 Prozent für Arbeitgeber und Arbeitnehmer bedeutet. Da die AHV-Beiträge seit 40 Jahren unverändert sind, ist dies eine vertretbare Massnahme. Falls die Volksinitiative für eine Erbschaftssteuer durchkommt, würde die AHV jährlich rund 2 Milliarden Franken Zusatzeinnahmen erhalten.

Die fünfte Revision der Invalidenversicherung hat positive Auswirkungen gezeigt. Die Ausgaben der IV wurden reduziert, während

die Erhöhung der Mehrwertsteuer zusätzliche Einnahmen gebracht hat. Die Sanierung der IV ist auf gutem Weg. Es ist deshalb unnötig, einen weiteren Leistungsabbau vorzusehen. In diesem Sinn muss die Revision 6b der IV, die zurzeit im Parlament behandelt wird, genau beobachtet werden. Wenn die zur Diskussion stehenden Verschärfungen bei den Leistungen (stufenloses Rentensystem) oder bei der Finanzierung (Schuldenbremse) beschlossen würden, müssten SGB und SEV ein Referendum ernsthaft prüfen.

### Berufliche Vorsorge (BVG)

Die Pensionskasse SBB führt ihre Bemühungen um eine nachhaltige finanzielle Sanierung weiter. Ihre Altersstruktur und die demographische Entwicklung bleiben aber sehr nachteilig. Das SBB-Personal muss deshalb weiterhin Sanierungsbeiträge entrichten, und auch die Pensionierten leisten ihren Beitrag, indem sie seit 2004 auf einen Teuerungsausgleich verzichten müssen.

Der SEV widersetzt sich weiteren Leistungskürzungen, auch die Sanierungsbeiträge der Aktiven können nicht weiter erhöht werden. Der SEV verlangt von der SBB einen zusätzlichen Beitrag an die finanzielle Konsolidierung der Kasse. Die SBB muss auch ihre Verantwortung

gegenüber den Pensionierten, ihren ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, wahrnehmen.

In den weiteren Pensionskassen des öffentlichen Verkehrs, wo ebenfalls kostspielige Sanierungen im Gang sind, unterstützt der SEV intelligente, zielgerichtete Massnahmen und achtet darauf, dass sie sozialverträglich umgesetzt werden. Die Arbeitgeber sowie die kantonalen und kommunalen Träger müssen ihre Verantwortung über das gesetzliche Minimum hinaus wahrnehmen.

Um den Meinungs- und Erfahrungsaustausch zu verbessern, pflegt und entwickelt der SEV sein Netz der Stiftungsräte und Vorsorgekommissionen. Er setzt dazu digitale Plattformen und thematische Newsletter ein.

### Flexible Arbeitszeit- und Pensionierungsmodelle

Die SEV-Mitglieder können nur sehr selten von der Möglichkeit der frühzeitigen oder Teilpensionierung Gebrauch machen. Vor allem für Kollegen, die in körperlich belastenden Berufen und/oder in unregelmässigen Schichten arbeiten, sind die vorhandenen Modelle wenig attraktiv und zu kostspielig. Es müssen innovative Lösungen gefunden werden. Die Vorstellungen, die der SEV mit den Partnern der

Verhandlungsgemeinschaft und der SBB entwickelt hat, müssen neuen Schwung erhalten. Es braucht Modelle, die den Bedürfnissen und den finanziellen Möglichkeiten der Betroffenen angepasst sind.

Angesichts der steigenden Zahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über 50 Jahre bei der SBB und den KTU müssen zudem Arbeitszeitmodelle entwickelt werden, die den Belastungen im höheren Alter Rechnung tragen.

## Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

Den Themen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit widmet der SEV die volle Aufmerksamkeit. Damit die Bedürfnisse und Anliegen möglichst effizient und wirksam in die Unternehmungen einfließen können, ist eine gute Zusammenarbeit mit den jeweiligen Personalkommissionen unabdingbar. Faktoren wie Stress und Flexibilisierung haben auf die Gesundheit und die Arbeitssicherheit negative Auswirkungen.

### Gewalt und Aggressionen gegen das Personal

Die Heftigkeit von Gewalt und Aggressionen nimmt in der Gesellschaft allgemein zu. Der Schutz des Personals hat für den SEV oberste Priorität. Die Unternehmungen stehen in der Pflicht: Sie müssen alles unternehmen, damit die Gesundheit und die Sicherheit des Personals gewährleistet wird. Bund, Kantone und Gemeinden sind jedoch gefordert, politische Lösungen zu finden, damit die Gewalt im öffentlichen Raum abnimmt.

### Arbeitssicherheit Unfallverhütung

Die Unternehmung sind verpflichtet, Massnahmen zur Arbeitssicher-

heit und Unfallverhütung zu treffen. Vorschriften und Schutzkleidung genügen aber oft nicht. Komplexere Arbeitsabläufe unter grossem Zeitdruck erhöhen das Unfallrisiko. Um das Unfallrisiko tief zu halten, müssen die Unternehmungen in die Aus- und Weiterbildung ihres Personals investieren. Der SEV setzt sich vehement dafür ein, dass der Spardruck im öffentlichen Verkehr nicht auf Kosten des Personals und dessen Sicherheit geht.

### Altersgerechte Arbeitsbedingungen

Alle Mitarbeitenden haben den Anspruch, gesund und in Würde in Pension zugehen. Vor allem in Berufen, wo die körperliche Belastung sehr hoch ist, gelingt dies oft nicht. Der SEV muss in Verhandlungen mit den Arbeitgebern den Fokus stärker auf altersgerechte Arbeitsbedingungen legen. Der SEV fordert Laufbahnmodelle, die diesem Aspekt gerecht werden. Parallel dazu müssen neue und auch für tiefe Einkommen finanzierbare Frühpensionierungsmodelle geschaffen werden.

### Gesundheit am Arbeitsplatz

Die Gesundheit am Arbeitsplatz

ist eine zentrale Aufgabe der Unternehmen, die der SEV in allen Gesamtarbeitsverträgen einbringt. Dazu gehört eine ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze, dazu gehört aber auch der Schutz vor herablassenden, diskriminierenden Bemerkungen und Handlungen.

Im Wissen, dass gewisse Arbeitgeber der Auffassung sind, diese Themen seien exklusiv durch die Personalkommissionen zu bearbeiten, hält der SEV fest, in welchen Formen er die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bearbeitet.

- In direkter Zusammenarbeit mit den Personalkommissionen
- Durch eigene Aktivitäten der Sektionen oder Branchen (Sensibilisierungskampagnen)

- Über gewerkschaftliche Aus- handlung entsprechender Rege- lungen oder Ausbau der Rege- lungen in GAV
- Indirekt durch die Einsitznahme in verschiedenen Gremien, wie beispielsweise die AZG-Kom- mission, oder der Verwaltungsrat der SUVA sowie in SGB-internen Kommissionen
- Durch politisches Lobbying bei Gesetzesentwürfen oder -revisi- onen
- Durch Medienauftritte
- Gegebenenfalls auch durch An- zeigen von Missständen an Be- hörden, sofern keine anderen Mittel gegriffen haben.

## Verkehrspolitik

Die schweizerische Verkehrspolitik ist in den nächsten Jahren geprägt durch die Themen Finanzierung und Service public. Einerseits werden zurzeit die Grundlagen zur Sicherung einer unbefristeten Finanzierung für Betrieb, Ausbau und Unterhalt des Schienen- sowie des Strassenverkehrs gelegt. Andererseits wird der Service public durch Liberalisierungs- und Kostendeckungsfragen infrage gestellt.

Der SEV setzt sich dafür ein, dass die Anliegen der Mitarbeite- rinnen und Mitarbeiter zu diesen Fragen auf allen Stufen der Politik einfließen und Beachtung finden. Der SEV pflegt den kontinuierlichen Austausch mit anderen Organisationen, mit Behörden, mit Meinungsträgerinnen und -trägern des öffentlichen Verkehrs sowie den Mitgliedern des Parlaments.

### Finanzierung

Das Parlament ist daran, die Vor- stellungen des Bundesrates betref- fend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) zu diskutie- ren, welche dieser dank dem Druck der öV-Initiative vorgelegt hat. Rich- tigerweise soll der Fonds nicht nur den Bau, sondern auch Betrieb, Unterhalt, Substanzerhalt und Aus-

bau des gesamten Schienennetzes garantieren. Für diese zusätzlichen Aufgaben sind die in Aussicht ge- stellten Mittel klar ungenügend und der Abbau aufgelaufener Schulden eine widersinnige Last. Der SEV macht sich deshalb stark dafür, den Fonds zu entschulden und den Mi- neralölsteueranteil zu erhöhen; er stellt sich gegen die Finanzierung über die Mehrwertsteuer.

Der SEV äussert sich nicht zur Konkurrenz unter den Ausbaupro- jekten. Es soll jenen Vorhaben der Vorzug gegeben werden, die dem Gesamtsystem den grössten Nutzen bringen. Der Güterverkehr ist zwin- gend in diese Überlegungen mit einzubeziehen.

Die Beschäftigung mit der Fi- nanzierung der Bahn liessen die Diskussionen rund um die Finan- zierung der Strasse und die Frage eines grundsätzlichen Mobility pri- cing aufflammen. Beides Themen welche der SEV im Auge behalten muss, da sie direkten Einfluss auf den ÖV haben.

### Service public

Der SEV bekennt sich zum Service public im Personen- wie auch im Güterverkehr. Dieser umfasst aus Sicht des SEV eine flächendecken-

de, sichere und leistungsfähige Grundversorgung mit qualitativ guten Dienstleistungen. Diese sollen allen Bevölkerungsschichten, Wirtschaftsunternehmen und Regionen des Landes nach gleichen Grundsätzen und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen.

Der SEV setzt sich dafür ein, dass Sparmassnahmen der Kantone nicht zu Ausdünnungen der öV-Angebote in den Randregionen oder Kürzungen bei den Abgeltungen an die KTU führen.

Zudem bekämpft er die Pro Service Public-Initiative, die, entgegen ihrem vielversprechenden Titel, zu einer Schwächung des Service Public führen wird.

### **Personal und Produktivität**

Der Wettbewerb darf nicht auf dem Buckel der Mitarbeitenden ausgegtragen werden. Die Transportunternehmen konnten ihre Produktivität in den letzten Jahren auch ohne Wettbewerb massiv steigern. Die Unternehmungen sind durch die Effizienzsteigerungserwartungen, die innerhalb der Leistungsvereinbarungen und der FABI-Vorlage formuliert wurden, bereits genug gefordert. Hinzu kommen die selbstaufgelegten Einsparungen, da die Unternehmen nicht die ganzen Trassenpreiserhöhungen an die Kunden weitergeben wollen. Dem

Ruf nach immer mehr Leistungen mit immer weniger Personal muss ein Ende gesetzt werden. Die hochgesteckten Ziele können nur mit Hilfe von genügend gut ausgebildeten und fair bezahlten Mitarbeitenden erfüllt werden.

### **Nach dem Bauen auch unterhalten**

Der Unterhalt des Bahnnetzes wurde vernachlässigt, da zu wenig finanzielle Mittel und Ressourcen zur Verfügung standen. Dies kann sich längerfristig verheerend auf die Qualität des Verkehrs in der Schweiz auswirken. Der SEV setzt sich deshalb dafür ein, dass dem Unterhalt dieselbe Priorität beigemessen wird wie den prestigeträchtigen Neubauten. Unterhalt ist eine Daueraufgabe, die mit festangestelltem Personal gewährleistet werden soll, damit dieses wichtige Know-how bei den Unternehmungen bleibt und nicht extern eingekauft werden muss.

### **Ausschreibungen nur als Ausnahme**

Der SEV ist der Meinung, dass Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr nur in Ausnahmefällen angewendet werden sollen. Auf einem dicht befahrenen Netz ist kein richtiger Wettbewerb möglich. Erfahrungen zeigen, dass die durch

Liberalisierung aufgezwungene wettbewerbliche Ausschreibung im öffentlichen Personennahverkehr zum Nachteil des Personals in den verschiedenen Sektoren verläuft. Deshalb muss grundsätzlich gelten, dass zur Teilnahme an Ausschreibungen der öffentlichen Hand nur Unternehmen berechtigt sind, die einem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt sind.

### **Für Güter die Bahn Alpenquerender Güterverkehr**

Der Auftrag der Alpeninitiative muss zwingend umgesetzt werden. Der Bau der Neat und des 4-Meter-Korridors sind zwar die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung. Damit sich diese Investitionen auch auf die Verkehrsverlagerung auswirken, bedarf es der Einführung der Alpentransitbörse ATB oder eines vergleichbaren Steuerungs-Instrumentes.

### **2. Gotthardstassenröhre**

Der SEV stellt sich entschieden gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene 2. Gotthardröhre. Die Wirtschaftlichkeit der Neat, insbesondere des Basistunnels am Gotthard, würde mit einer zweiten Strassenröhre untergraben. Zudem würde der Wille der Stimmbevölkerung missachtet, mit diesem Bauwerk die Güter auf die Bahn zu bringen.

### **Binnengüterverkehr**

Die Diskussion von Massnahmen zur Förderung des Binnengüterverkehrs auf der Schiene wird wieder aufgenommen. Nach dem erneuten Abbau von Bedienpunkten des Einzelwagenladungsverkehrs ist offensichtlich, dass es auch in diesem Bereich ein explizites Verlagerungsziel und einen ausformulierten Service-Public-Auftrag braucht.

## Europa

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist in vielerlei Hinsicht abhängig von der Verkehrspolitik der Europäischen Union. So werden Fragen wie Marktöffnung, die komplette Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Wettbewerb im Personenverkehr von der EU mitdiskutiert und teilweise vorgegeben. Es ist deshalb unabdingbar, dass der SEV frühzeitig auch auf europäischer Ebene seine Sicht der Dinge einbringt.

### 4. Eisenbahnpaket

Die Europäische Union hat mit dem 4. Eisenbahnpaket einen weiteren Liberalisierungsschritt lanciert. Die Kommission schlägt vor, der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr solle ab 2019 komplett geöffnet werden. Der SEV setzt sich als Mitglied der ETF vehement gegen diese Strömungen zur Wehr. Die ETF und der SEV wollen eine Liberalisierung im Schienenpersonenverkehr verhindern. Sie setzen sich gegen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr ein, der Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert. Zudem versuchen sie Lohn- und Sozialdumping zu verhindern, indem sie sich für die klare Vorgaben von Sozialstandards und

Arbeitnehmerschutz bei Ausschreibungen von öffentlichen Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene stark macht.

Der Schienenpersonenverkehr ist ein öffentlicher Dienst, der für jede und jeden zugänglich und erschwinglich sein. Ein gut integriertes Schienennetz ist immer eine Kombination von profitablen und defizitären Strecken. Eine Liberalisierung würde zu privaten Angeboten auf den rentablen Strecken führen, während das öffentliche Unternehmen die Randregionen bedienen muss. In diesem Fall muss der Staat mehr bezahlen, während private Unternehmen auf den profitablen Strecken die Gewinne abschöpfen.

### Sicherheitsvorgaben und Sicherheitskontrollen

Sollte die Europäische Bahnagentur ERA zur einzigen Anlaufstelle werden, die europaweit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen bestimmt, kann das nicht ihre einzige Aufgabe sein. Die ETF bzw. der SEV fordern, dass Mitarbeiterkompetenzen, Aus- und Weiterbildung, akzeptable Arbeitszeitregeln, sowie hochwertige Ge-

sundheits- und Sicherheitsnormen am Arbeitsplatz als grundlegende Elemente der Eisenbahnsicherheit betrachtet werden, und dass die ERA hier Normen setzen und deren Einhaltung kontrollieren kann.

### Infrastruktur nicht privatisierbar

Dank intensivem Lobbying, auch von Seiten der Gewerkschaften, hat die Kommission eingeräumt, dass integrierte Unternehmen oder

Holdings weiterhin zulässig sind. Bestes Beispiel einer integrierten Bahn ist die SBB, die unter einem Dach Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr betreibt und weltweit als Vorzeigemodell gilt.

Die ETF bzw. der SEV sind der Überzeugung, dass die Transportinfrastruktur im öffentlichen Besitz bleiben muss und zwar unter der Kontrolle demokratisch gewählter Organe, die der Öffentlichkeit Rechenschaft schuldig sind.

Zentralsekretariat  
Steinerstrasse 35  
Postfach  
3000 Bern 6

031 357 57 57  
[info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch)

