

«Mr. Geringschätzung»

Bei der Frauenfeld-Wil-Bahn begegnen die verantwortlichen Personen der stressigen Arbeit der Wagenführer/innen mit Geringschätzung. Auf Lohnverhandlungen wollen sie nicht eintreten.

Seite 4



«Mr. Symova»

Urs Niklaus äussert sich im Interview zur Sammelstiftung Symova, die er leitet.

Seite 6



«Mr. Tram»

Der ehemalige TPG-Angestellte Gilbert Ploujoux hat ein umfassendes Werk über den Genfer öV erarbeitet.

Seite 20

Vernehmlassung zur bundesrätlichen Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur»

SEV sagt «Ja, aber...»

Angesichts der stark wachsenden Nachfrage im Bahnverkehr braucht es weitere Investitionen in den Ausbau der Bahninfrastruktur. Auch fehlen für Betrieb und Substanzerhalt des bestehenden Netzes Hunderte Millionen Franken pro Jahr. Heute ist

die Finanzierung nicht gesichert. Um Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig auf eine solide finanzielle Basis zu stellen, will der Bundesrat mit einem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) und zusätzlichen Einnahmen die nötigen

Mittel sichern. Der SEV begrüsst in seiner Vernehmlassungsantwort die Stossrichtung des bundesrätlichen Gegenvorschlags zur öV-Initiative, fordert aber Korrekturen.

Seiten 10 bis 12



Nicht nur der Ferienverkehr, sondern auch der tägliche Pendlerverkehr führt zunehmend zu Kapazitätsengpässen, die beseitigt werden müssen.

LOHNSYSTEM SBB: NEUE FRIST BIS 15. SEPTEMBER

Mehr Zeit, um Klarheit zu schaffen: SBB und Gewerkschaften haben sich darauf geeinigt, dass die Rückmeldungen zum Verständigungsschreiben erst am 15. September fällig sind. Bisher hatte eine Frist bis Mitte Juli, eine zweite bis Mitte August gegolten. Die zusätzliche Zeit soll genutzt werden, um die nötigen Unterlagen, insbesondere die aktuellen Stellenbeschreibungen, zur Verfügung zu stellen.

pmo

Seite 2

SEV kündigt FAV der Rhätischen Bahn

Druck auf RhB-Vertrag

Die FAV-Konferenz der im SEV organisierten RhB-Mitarbeitenden hat einstimmig entschieden: Sie kündigt den Firmenarbeitsvertrag auf. Damit will sie Druck machen aufs das Unternehmen, das entgegen früheren Zusagen noch nicht in Vertragsverhandlungen eintreten will.

Bereits im letzten Dezember hatte der SEV der Unternehmensleitung mitgeteilt, dass er Verhandlungsbe-

darf sehe. So stehen nicht genügend Mittel fürs Lohnsystem zur Verfügung, die Personalbeurteilung ist nicht effizient, und es fehlen reichsspezifische Arbeitszeitregelungen. Für den SEV handelt es sich um eine «vorsorgliche Kündigung», um das Unternehmen an den Verhandlungstisch zu zwingen.

pmo

Seite 5

ZUR SACHE

Ein neues Lohnsystem für 25 000 Männer und Frauen – das ist eine schwierige, komplexe Arbeit mit vielen Ungewissheiten. Zu vieles muss summarisch vorbereitet werden, als dass es dann überall für jede und jeden stimmen könnte. Entsprechend haben wir uns im SEV auf diesen Sommer vorbereitet und grossflächig Sprechstunden und Beratungsdienste eingeplant. Zu Recht,

»In solchen Zeiten zeigt sich, wie wichtig eine gut organisierte, kräftige Gewerkschaft ist.«

Giorgio Tuti, Präsident SEV

wie sich zeigt: Fast endlos ist die Liste der Fragen und Ungewissheiten, mit denen wir konfrontiert werden. Dafür haben wir Verständnis. Weniger Verständnis haben wir, wenn die SBB Versprechen macht, die sie dann nicht einhält. Deshalb haben wir letzte Woche sehr ernst mit der SBB-Spitze darüber gesprochen, wie die Umsetzung des Lohnsystems weitergehen soll. Die Fristerstreckung ist eine vernünftige, eine nötige Massnahme.

Unsere Beratungsdienste stehen weiterhin allen Mitgliedern zur Verfügung. Hier zeigt sich, wie wichtig eine gut organisierte, kräftige Gewerkschaft ist.

Das gilt natürlich nicht nur für die SBB, sondern für alle Unternehmen, bei denen wir einen hohen Organisationsgrad haben. Die RhB wird sich auch gut überlegen, ob sie es auf eine Kraftprobe ankommen lassen will. Die Kündigung des FAV durch unsere Mitglieder ist ein starkes Signal!

NEWS

MINDESTLÖHNE
KEIN JOBKILLER

Die häufig zu hörende Meinung, Mindestlöhne steigerten die Arbeitslosigkeit, ist eine haltlose Behauptung. Das zeigt der Expertenbericht Mindestlohn («Mindestlöhne. Situation und Handlungsbedarf. Bericht der SGB-Expertengruppe Mindestlohn», 127 Seiten, 12.50 Franken, im Buchhandel oder beim SGB). Für die Studie wurden über 50 wissenschaftliche Studien ausgewertet.

AHV-ABBAU
VORERST GESTOPPT

Die zuständige Nationalratskommission berät vorerst nicht über weitere Verschlechterungen bei den AHV-Renten, wie sie Ständerätin Erika Förster (FDP/SG) und ihr Ratskollege Eugen David (CVP/SG) beantragen: Aussetzen des Teuerungsausgleichs und Erhöhen des Frauenrentenalters auf 65 Jahre.

GEWERKSCHAFTER
UNTER DRUCK

Jedes Jahr listet der Internationale Gewerkschaftsbund weltweit die Verletzungen der Gewerkschaftsrechte auf. Im Rapport für das Jahr 2010 führt wieder Kolumbien die Negativliste mit 49 wegen ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit Ermordeten an. Berichtet wird von 90 ermordeten Gewerkschafter/-innen, 75 angezeigten Morddrohungen, 2500 Verhaftungen und mindestens 5000 wegen Gewerkschaftsarbeit Entlassenen. Weltweit werden Arbeitsgesetze nicht angewendet und Wanderarbeiter ausgebeutet.

145 MILLIONEN
STRASSEDEFIZIT

Der Streit, ob die Autofahrer «Milchkühe» seien oder im Gegenteil mit Steuergeldern subventioniert werden, ist alt. Die neueste Strassenrechnung des Kantons Bern erlaubt nun eine klare Aussage: Im Jahr 2009 resultierten im Kanton Bern 818 Millionen Einnahmen und 963 Millionen Ausgaben und somit ein Defizit von 145 Millionen – notabene ohne die so genannten externen Kosten (für Unfälle, Lärm, Gesundheit, Gebäude, Klima, Umwelt) von rund 800 Millionen Franken.

Umsetzung des SBB-Lohnsystems wirft viele Fragen auf

Fristverlängerung nutzen un

Der SEV verlangt einen Marschhalt und die SBB gesteht eine Fristverlängerung zu: Die Umsetzung des Lohnsystems erfolgt nicht reibungslos.

«Hier läuft gerade etwas völlig schief», stellte der SEV vor zwei Wochen fest und forderte von der SBB, die Umsetzung des neuen Lohnsystems zu stoppen. Diese Forderung erhob der SEV, weil zunehmend klar wird, dass eine grundlegende Voraussetzung nicht gegeben ist: Die SBB kann das Versprechen nicht einhalten, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Nachfrage hin innert zweier Tage ihre gültige, aktuelle Stellenbeschreibung bekommen.

Stellenbeschreibungen veraltet und in Überarbeitung

Als der SEV ein Schreiben aus einem Bereich der SBB-Division Infrastruktur erhielt, wo-

WIE LÄUFT ES WEITER MIT DEM VERSTÄNDIGUNGSSCHREIBEN?

Das hat sich geändert:

Anstelle der getrennten Fristen für die Rücksendung des Verständigungsschreibens, wenn man damit einverstanden ist, und für eine allfällige Einsprache gilt nun für beides der Termin vom **15. September**. Bis dann muss jede Mitarbeiterin, jeder Mitarbeiter entweder das Verständigungsschreiben zurückschicken oder eine Einsprache machen.

Das bleibt gleich:

- **Nichts unterschreiben**, solange nicht alle Fragen geklärt sind
- Das Gespräch mit den Vorgesetzten suchen, fehlende **Unterlagen einfordern** (Musterbrief auf www.sev-online.ch)
- Bei Bedarf SEV kontaktieren, sich für eine **Sprechstunde anmelden**
- Falls bis zum 15. September keine ausreichende, einleuchtende Begründung für die Einstufung vorhanden ist, rechtzeitig eine **schriftliche Eingabe** machen (Textelemente stellt der SEV auf Wunsch zur Verfügung).

nach sämtliche Stellenbeschreibungen erst jetzt überarbeitet werden und danach frühestens Ende August vorliegen, war der Moment gekommen, um die Notbremse zu ziehen.

«Wir stehen weiterhin zum Vertrag, den wir unterschrieben haben, aber was sich die SBB bei der Umsetzung an Pannen leistet, fördert nicht das Vertrauen, sondern bewirkt genau das

Gegenteil», sagt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Häufig, zu häufig, liegen Stellenbeschreibungen überhaupt nicht vor oder sind nicht aktuell. Für den SEV stellten sich damit zahlreiche Fragen:

- Wurde gar nicht aufgrund der aktuellen Stellenbeschreibungen zugeordnet?
- Was war überhaupt die Grundlage der Zuordnungen?

- Wie soll ein Mitarbeiter, eine Mitarbeiterin bis Mitte August eine Einsprache machen, wenn die Grundlage gar nicht vorliegt?

Zuordnungen ohne Basis

Sämtliche Zuordnungen sind für den SEV infrage gestellt, solange nicht überall Stellenbeschreibungen vorliegen, die aktuell sind und den Vorgaben des neuen Lohnsystems entsprechen.

Die Zeit der Doppelmitgliedschaft ist abgelaufen

Roland Schwager verlässt KVÖV

SEV oder Kaderverband? Roland Schwager hat sich entschieden: Der Zentralpräsident des VPV und Vizepräsident des Vorstands SEV tritt aus dem KVÖV aus.

kontakt.sev: Die Doppelmitgliedschaft in SEV und KVÖV hat Tradition und ist weit verbreitet. Was hat sich geändert, dass du dich nun zum Austritt beim KVÖV entschieden hast?

Roland Schwager: Der KVÖV setzt sich immer mehr primär für die OR-Kader ein, die Anliegen der GAV-Bediensteten scheinen ihn weniger zu interessieren und drohen vergessen zu gehen. Zudem vertritt er für mich die Arbeitnehmerinteressen



Alexander Engler

zu wenig konsequent; seine Haltung ist oft zu nahe bei der SBB. Diese aber vertritt ihre Anliegen schon selber; da braucht sie keine Steigbügelhalter auf der Personalseite. Den Ausschlag gegeben aber hat die Aussage im Newsletter an die KVÖV-Mitglieder zu den Verhandlungen mit der SBB zum neuen OR-Reglement, wo er schreibt, «leider haben uns die anderen Arbeitnehmerverbände in keiner Weise unterstützt, im Gegenteil...».

Das ist schlicht nicht wahr. Gemeinsam haben alle drei Verbände im guten Einvernehmen Verbesserungen erkämpft. Im gleichen Newsletter wirft er uns «die

Halbwahrheiten des SEV» vor. Damit begibt er sich auf ein Niveau, das mir nicht mehr gefällt und das ich mit meinen Franken nicht unterstützen mag. Von der aggressiven Abwerbeaktion der jüngeren Zeit möchte ich nicht reden. Offenbar braucht man dringend Mitglieder. Für mich verletzt die Vorgehensweise des KVÖV den Anstand. Daher fordere ich alle Doppelmitglieder auf, ein Gleiches zu tun.

Was sagst du den Kollegen, die anders entscheiden und aus dem SEV austreten, zugunsten des KVÖV?

Wenn sie eine nüchterne Güterabwägung vornehmen – hier der grosse und starke SEV und dort der KVÖV mit etwa 1000 Mitgliedern – wird schnell klar, wo mein Geld besser eingesetzt ist

und wer die Erfolge erkämpft und erzielt: Diese Bilanz spricht klar für den SEV.

Was legitimiert den SEV als Gewerkschaft, auch das Kader vertreten zu wollen?

Das hat der SEV seit 1919 schon immer und erfolgreich getan. (Lange Zeit war es sogar eine gute Voraussetzung für eine Karriere bei der SBB, Führungs- und Verhandlungserfahrung als SEV-Funktionär zu haben.) Der SEV unterscheidet nicht zwischen Mitarbeitenden im Übergewändli und im Anzug. Nur gibt es immer noch oder immer mehr Kadermitarbeitende, die noch nicht verstanden haben, dass auch sie «nur» Angestellte mit Pflichten und mit Rechten sind, für die es einzustehen gilt.

Fragen: pmo

d Klarheit schaffen

«Anhand der Stellenbeschreibung muss klar ersichtlich sein, um welche Funktion es sich handelt und welchem Anforderungsniveau die Stelle zugeordnet ist. Sie muss ans neue Lohnsystem angepasst sein und selbstverständlich muss sie genau die Aufgaben, Verantwortlichkeiten des jeweiligen Mitarbeiters auflisten», ergänzt Avallone.

Dies sieht die SBB allerdings anders. Anscheinend hat sie kein Problem damit, dass viele Zuordnungen anhand veralteter Grundlagen vorgenommen wurden.

Terminplan nicht haltbar

In zwei Gesprächsrunden mit den Gewerkschaften wurde dann aber doch klar, dass eine Umsetzung im bisherigen SBB-Fahrplan nicht machbar ist.

Neu sind nun alle Fristen auf den 15. September angesetzt, sowohl für die Rücksendung des unterzeichneten Verständigungsschreibens als

auch – wenn jemand dieses eben nicht unterschreiben will – die Frist für die entsprechende Eingabe.

«Diese zusätzlichen zwei Monate müssen wir nutzen, um möglichst überall die gültigen Grundlagen für die Zuordnung zu beschaffen; dann können wir unsere Mitglieder gut beraten, was der richtige nächste Schritt ist», erläutert Avallone.

Grosse Unzufriedenheit

Es zeichnet sich allerdings ab, dass die SBB mit einer Flut von Eingaben rechnen muss: «In den Sprechstunden kommen zahlreiche Leute, die sich falsch eingestuft sehen. Auch dort, wo die Stellenbeschreibungen vorliegen, haben die Leute häufig den Eindruck, dass ihre tatsächlichen Aufgaben nicht korrekt wiedergegeben werden», fasst Vizepräsidentin Barbara Spalinger die Rückmeldungen des Rechtsschutzteams zusammen.

Gewerkschaftssekretär Arne Hegland, der in Zürich sowohl Sprechstunden durchführt als auch Beratungen bei Arbeitsteams macht, ergänzt: «Vielfach kommen Leute stellvertretend für ganze Teams zu uns, und mehrfach sind gleich die Teamchefs gekommen und haben die Einstufung der gesamten Equipe infrage gestellt.»

Es kommt durchaus vor, dass es genügt, wenn der SEV-Sekretär in der Sprechstunde dem Mitglied das Lohnsystem detailliert erklärt und aufzeigt, wie die Einstufung zustande gekommen ist. Häufiger allerdings stellen die Beraterinnen und Berater fest, dass die Unterlagen der SBB unvollständig sind oder dass die Zuordnung nicht einleuchtend erklärt werden kann. In diesem Fall bleibt keine andere Möglichkeit, als dem Mitglied eine Eingabe an die SBB zu empfehlen. Dafür bleibt nun länger Zeit, bis zum 15. September.

Peter Moor

BILD DER WOCHE



Ende der letzten Woche haben die Gewerkschaften noch einmal auf der Strasse Unterschriften für die Mindestlohninitiative gesammelt. Auch wenn das Sammeln recht leicht geht: Für jede Unterschrift muss jemand angesprochen werden. Auf unserem Bild ist Kollege Rolf Meier gerade erfolgreich gewesen. Wir sind schon fast auf der Zielgeraden angelangt, deshalb die Bitte: Wer noch (auch unvollständig ausgefüllte) Bogen zu Hause hat, möge sie bitte bald einsenden!

Wieder ein Ausflug

Diesmal ging es nach Prag, der so genannten «goldenen Stadt des Ostens». Ich war früher schon dort, doch immer nur ein paar Stunden auf dem Weg in die Heimat, wenn wir in Tschechien Urlaub machten, das letzte Mal wohl vor zehn Jahren.

Dieses Jahr waren wir, acht Kollegen/-innen vom Zugpersonal, zu einem Städtetrip nach Prag unterwegs. Vom Flughafen ist es weit bis in die Stadt, doch wir wurden vom Hotel abgeholt und direkt ins Zentrum gefahren. Da wir noch nicht einchecken konnten, machten wir uns auf den Weg, um vielleicht eine Kleinigkeit zu essen und das leckere, viel umschwärmte tschechische Bier zu kosten. Das ist sehr einfach, denn an jeder Ecke wird das Bier angeboten.

Nachdem wir uns gestärkt hatten, machten wir uns auf den Weg zur Karlsbrücke. Die Stadt war voll, denn es fand ein Marathon statt und es wurde der 61. Jahrestag des Kriegsendes gefeiert. Wir wichen aus in Richtung jüdisches Viertel, mit einem uralten Friedhof und der Synagoge. Ein Kollege machte den «Stadtführer» und erklärte uns alles ausführlich. Am Abend gingen wir wieder in die Bierstube und testeten auch gleich die tschechische Küche, die doch sehr gewöhnungsbedürftig ist.

Am nächsten Tag führen wir mit einer Standseilbahn einen Hügel hinauf, von wo wir einen wundervollen Blick auf Prag hatten. Dann liefen wir an einem Kloster vorbei zur Prager Burg auf dem Hradschin und schauten uns den Veitsdom und die prunkvollen Palastgebäude an. Es war toll, die Gebäude sind sehr gut erhalten, und da alles sehr hoch liegt, hatten wir einen traumhaften Blick auf die Karlsbrücke. Es gab so viel zu sehen, einfach unbeschreiblich – und das schon nur im Zentrum. Am letzten Tag marschierten wir in Richtung Turmuhr, wo jede Stunde ein Glockenspiel stattfindet, unter dem sich viele Touristen versammelten. Der Blick von Turm zeigte die Stadt wieder aus einem ganz anderen Winkel.

Irgendwo fanden wir dann auch ein Einkaufszentrum: Unsere Angebote mit denen von Prag zu vergleichen, war vor allem für uns Frauen sehr spannend. Ausserdem machten wir noch eine Tramrundfahrt durch die Stadt, vorbei an den zahlreichen Türmen, kleinen versteckten Schlössern und über die alten Brücken der Moldau.

Alles in allem waren es wunderschöne Tage, das Wetter super und wir werden auf jeden Fall wiederkommen.

Übrigens: Das Bier ist wirklich sehr lecker.

Sabrina Tessmer



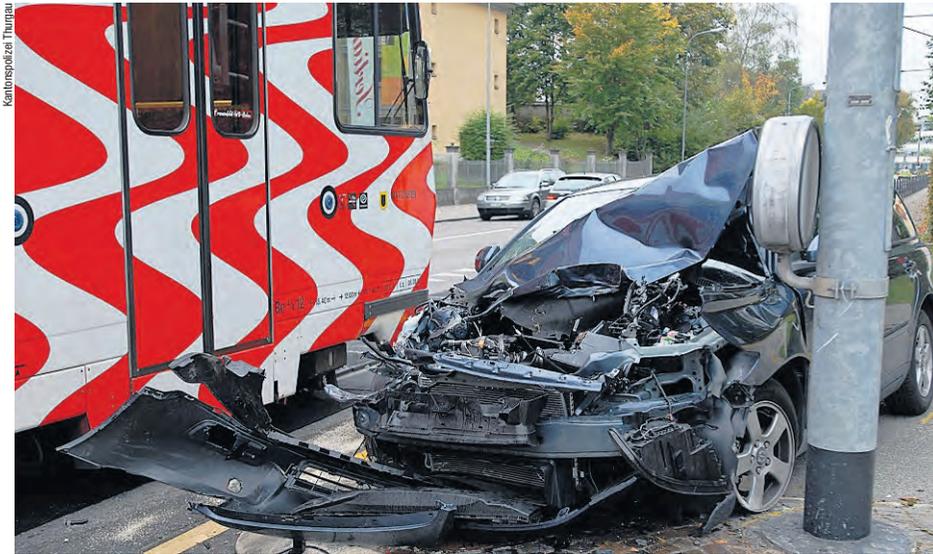
Bei der Frauenfeld–Wil-Bahn zeichnet sich ein Konflikt ab

Verwaltung diktiert Lohnband und schweigt

Die Verwaltung der FW-Bahn hat das Lohnband der Wagenführer um 5000 Franken gesenkt. Interventionen und Verhandlungen scheiterten: Die Verwaltung schaltet auf stur und der Verwaltungsratspräsident meldet sich ab. Das Personal will sich zur Wehr setzen.

Die Strecke der Frauenfeld–Wil-Bahn misst zwar nur 17 Kilometer, aber sie ist nicht ohne: Viele Bahnübergänge und andere gefährliche Stellen lassen die Wagenführer kaum einmal ruhig fahren. Vorerst wird sich daran kaum etwas ändern: Autofahrer schätzen die Situation häufig falsch ein und stellen potenziell immer eine Gefahr dar; die Entschärfung der Gefahrenherde wird noch Jahre dauern. Die Wagenführer der FW-Bahn vollbringen also einen echten Stressjob.

Letzten Sommer wurde im Rahmen von Gesprächen



Die Wagenführerinnen und Wagenführer der FW-Bahn treffen immer wieder auf überforderte Autofahrer/innen.

zur Lohnsituation bekannt, dass die Appenzeller Bahnen, welche die FW-Bahn verwalten, das Lohnbandmaximum ohne Verhandlungen neu definierten.

Die Berechnungen des SEV zeigten rasch, dass die AB die Perspektive der Wagenführer um 5000 Franken oder knapp 6 Prozent senken wollen. Die Begründung für

die Senkung: Für 17 km «gradeaus Fahren» reiche dies, und die Appenzeller Bahnen zahlten ihren Lokführenden auch nicht viel mehr.

Geringschätzung der Arbeit

Die Empörung bei den zu 100% (!) im SEV organisierten Wagenführerinnen und Wagenführern der FW-Bahn war gross, genauso gross

auch die Enttäuschung über die Geringschätzung ihrer anspruchsvollen Tätigkeit. Obwohl der SEV konkret belegte, dass das bisherige Lohnbandmaximum gerechtfertigt ist und dass die Lebenshaltungskosten im Einzugsgebiet um Wil SG weit höher liegen als im Appenzellerland, führte eine weitere Verhandlungsrunde zu keinem Ergebnis. Eine

Intervention beim Verwaltungsratspräsidenten der FW-Bahn war erfolglos. Dieser stellte sich taub und war zu keinem Treffen mit der Vertretung des Personals bereit!

Verhandlungstaktik à la Appenzell

In einem Brief sicherte der Direktor der AB für den Mai 2011 neue Verhandlungen zu. Diese fanden dann am 15. Juni statt. Nach wenigen Minuten hätten sie abgebrochen werden können, denn die Vertreter der AB stellten klar, dass es beim tieferen Lohnbandmaximum bleiben wird. Zu verhandeln gab es nichts, denn die Vertretung des Arbeitgebers hatte keinen Spielraum – es bleibt beim Diktat.

Als Erkenntnis prägt sich beim Personal ein: Die Verwaltung und die verantwortlichen Personen der FW-Bahn begegnen der täglichen stressigen Arbeit der Wagenführer mit Geringschätzung. Nach den Sommerferien wird das Personal das weitere Vorgehen diskutieren.

Pha

Prävention und Information spielen eine wichtige Rolle

Mehr Sicherheit bei Niveauübergängen

Die Schweizer Bahnen engagieren sich seit Jahren aktiv in der Sanierung von Bahnübergängen. Als Folge davon sinken die Unfallzahlen. Bis Ende 2014 muss aber noch eine Vielzahl von Bahnübergängen saniert oder ihr Sanierungsbedarf im Detail abgeklärt werden.

Die Bemühungen der Schweizer Bahnen, ungesicherte Bahnübergänge zu sanieren, führen zu abnehmenden Unfallzahlen an der Schnittstelle zwischen Schiene und Strasse. Die Zahl der Unfälle ist von über 100 pro Jahr Anfang der 90er-Jahre auf unter 40 gesunken. Trotz-

dem kamen in den letzten Jahren bei Unfällen auf Bahnübergängen jährlich drei bis sieben Personen ums Leben, zudem gab es jeweils acht bis achtzehn Schwerverletzte.

2000 Niveauübergänge weniger

In den letzten 20 Jahren sind auf dem Netz der Schweizer Bahnen rund 2000 Übergänge saniert oder aufgehoben worden. Es verbleiben gut 2600 Bahnübergänge, welche bis 2014 saniert werden müssen oder bei denen der Sanierungsbedarf näher abzuklären ist. Die Eisenbahnverordnung (EBV) schreibt vor, dass bis 2014 alle Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Sicherungsan-

lagen auszurüsten sind, dass sie sicher befahren und betreten werden können.

Neues Konzept macht Übergänge sicherer

Die Sanierung von Bahnübergängen wird seit gut sieben Jahren von der «Task Force Bahnübergänge» von VöV, BAV und Branchenvertretern unter der Leitung des Solothurner Regierungsrates Walter Straumann unterstützt. Eines der Ergebnisse dieser Arbeiten ist das Konzept «Micro», eine einfache und kostengünstige Lösung, um Bahnübergänge mit schwachem Verkehr verordnungskonform zu sichern. Eine Micro-Sicherungsanlage kostet ungefähr 50 Prozent weniger als eine herkömmliche Lösung. Die erste dieser Micro-Anlagen

ist seit Ende April auf der BLS-Strecke zwischen Bern und Schwarzenburg in Betrieb, bis Ende 2014 sollen auf dem BLS-Netz 20 weitere erstellt und in Betrieb genommen werden.

Die Branche sucht Lösungen und ist kreativ

Da sich Micro nicht für alle zu sanierenden Bahnübergänge eignet, arbeiten Bahnen und VöV an weiteren kostengünstigen Lösungen zur Erhöhung der Sicherheit, beispielsweise an so genannten manuellen Bedarfschranken. Das sind mit mechanischen Schliesssystemen abgeschlossene Schranken oder Tore für private landwirtschaftliche Übergänge. Die manuelle Bedarfschranke kann nur durch instruierte Benutzer bedient werden.

Pragmatische Lösungen gesucht

Um die Sanierung der noch ungesicherten Bahnübergänge bis zum Zieljahr 2014 weiter vorantreiben zu können, sind pragmatische Lösungen gefragt, die rasch, unkompliziert und kostengünstig umgesetzt werden können. Auch wenn sich die Branche aktiv um noch mehr Sicherheit an der Schnittstelle zwischen Strasse und Schiene bemüht, wird es nie eine 100-prozentige Sicherheit geben. Das grösste Risiko ist die Unaufmerksamkeit bis hin zur Grobfahrlässigkeit von Seiten der Strassenbenutzer. Die Erfahrung zeigt, dass rote Blinklichter und Ampeln sowie geschlossene Schranken (wie andere Verkehrssignalisationen auch) öfters missachtet werden. BAV, BLS & VöV

Der SEV kündigt den Firmenarbeitsvertrag bei der Rhätischen Bahn

Der Ball liegt nun beim RhB-Verwaltungsrat

Ein Verhandlungstermin ohne Verhandlung brachte das Fass zum Überlaufen: Die FAV-Delegierten der RhB haben sich für die Kündigung des Vertrags ausgesprochen, um die Gegenseite zum Verhandeln zu zwingen.

Seit Dezember 2010 verlangt der SEV von der Unternehmensleitung der Rhätischen Bahn, ernsthaft über Einzelteile des Firmenarbeitsvertrages zu verhandeln. Obwohl eine erste Verhandlungsrunde auf den 29. Juni vereinbart wurde, verweigerte das drittgrösste Eisenbahnunternehmen der Schweiz mit über 1300 Mitarbeitenden weiterhin die Aufnahme dieser Gespräche.

Aufforderung im Dezember

Mitte Dezember 2010 hatte der SEV die Direktion der RhB angeschrieben mit der Aufforderung, die bekannten Problemfelder des seit 2008 bestehenden FAV neu zu verhandeln. Dazu zählen neben einigen untergeordneten

Themen insbesondere das komplexe Lohnsystem, das von der RhB ungenügend alimentiert wird und offenbar nicht nachhaltig finanziert ist, das Mitarbeiterbeurteilungssystem (FGLB), das einen enormen administrativen Aufwand ohne wirklichen Qualitätsgewinn bringt, und der Wunsch nach kategorienpezifischen Arbeitszeitregelungen, die bei anderen Bahnen selbstverständlich sind.

Der SEV hat die RhB ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass er den FAV an sich nicht kündigen will, aber einen verbindlichen Zeitplan für die Verhandlungen verlangt. In allen informellen und offiziellen Gesprächen und in ganz verschiedenen Zusammensetzungen wurde von der RhB-Seite immer kommuniziert, dass die RhB dieselben Problemfelder ebenfalls erkannt habe und an deren Lösung interessiert sei.

Verwaltungsrat auf der Bremse

In einer Auftaktsitzung mit der RhB am 3. Mai haben beide Seiten nochmals eine Auslegeordnung ihrer Anliegen



Nur gemeinsam mit dem Personal kann die RhB in die Zukunft fahren.

gemacht. Die erste Verhandlungsrunde wurde auf den 29. Juni terminiert. Aber hoppla: Die RhB-Delegation musste die Vertretung von SEV und Transfair an der vermeintlichen ersten Verhandlungsrunde darüber orientieren, dass der Verwaltungsrat RhB frühestens im September in tatsächliche Verhandlungen einsteigen will.

Der SEV hat Verständnis, dass ein allfälliges neues Salärssystem Zeit braucht, um entwickelt zu werden. Kein Verständnis haben wir hingegen dafür, dass auch alle anderen Themen, die eine Optimierung im Arbeitsalltag sowohl für die Mitarbeitenden als auch für den Arbeitgeber bringen, nicht endlich ernsthaft verhandelt werden können.

Einstimmig für Kündigung

An einer kurzfristig einberufenen FAV-Konferenz, an der auch SEV-Präsident Giorgio Tuti teilnahm, wurde einstimmig beschlossen, den FAV auf Ende Dezember 2011 vorsorglich zu kündigen.

Der Verwaltungsrat der RhB hat es nun in der Hand: Will er endlich ernsthaft in Verhandlungen eintreten oder mit seinem Personal und einem Organisationsgrad von über 60 Prozent auf Konfrontationskurs gehen? Angesichts der grossen (auch finanziellen) Herausforderungen, vor denen die RhB steht, dürfte dies kaum im Interesse der Unternehmung, der Mitarbeitenden und der Kundschaft sein.

NEWS

PETITION FÜR EURO-AIRPORT

■ Aufgrund von internationalen Vereinbarungen besteht die Gefahr, dass alle Arbeitsplätze am Euro-Airport Basel-Mülhausen neu unter französisches Recht fallen. Um das zu verhindern, muss die Schweiz mit Frankreich eine Vereinbarung abschliessen. Dafür setzt sich das betroffene Personal mit einer Petition ein. SEV-Gata ruft dazu auf, diese Petition zu unterschreiben. Sie findet sich unter <http://bit.ly/kik18> oder auf der Petitionsseite von www.sev-online.ch.

SBB-ZUGPERSONAL RBIS NACH PARIS

■ Seit letztem Sonntag kommen auf den TGV-Strecken von Paris nach Genf, Lausanne und Bern während der gesamten Reise Zugbegleiter/innen der SBB und der französischen Bahnbetreiberin SNCF zum Einsatz. Damit wird der Service an Bord der Züge zwischen der Schweiz und Paris verbessert, wie die SBB stolz mitteilt. Von der Neuerung sind 63 Zugbegleiter/innen im internationalen Verkehr betroffen, von denen 46 speziell für die neue Dienstleistung eingestellt wurden. Sie haben eine Zusatzausbildung für den internationalen Reiseverkehr durchlaufen. Ab Fahrplanwechsel stehen ab Zürich weitere 41 zusätzliche TGV-Zugbegleiter/innen auf der Lyria-Linie zwischen Paris, Basel und Zürich im Einsatz – verbessert wird insbesondere der Service in der ersten Klasse.

UNIA-SEKRETÄR FREIGESPROCHEN

■ Ein Kiesunternehmen hatte einen Zürcher Unia-Sekretär nach einer Streikaktion vom 1. April 2008 wegen Nötigung und Hausfriedensbruchs angezeigt. Die Gewerkschaft hatte damals Druck für einen neuen Gesamtarbeitsvertrag im Bauhauptgewerbe gemacht. Wie schon das Zürcher Bezirksgericht hat nun auch das Zürcher Obergericht die Klage abgewiesen. Das Gericht würdigte im Gegenteil die vermittelnde Rolle des Sekretärs. Damit ist für einmal auch vor Gericht die Arbeit der Gewerkschaften anerkannt und gewürdigt worden.

INFO

Drei Fragen an Peter Peyer, Regionalsekretär SEV in Chur

kontakt.sev: Warum eine Kündigung jetzt, und warum «vorsorglich»?

Peter Peyer: Der SEV hat vor 7 Monaten Verhandlungen verlangt. Die Verzögerung durch den RhB-Verwaltungsrat widerspricht daher klar dem im FAV vereinbarten Grundsatz von Treu und Glauben. Unsere Mitglieder wollen aber nicht bis im Dezember 2012 mit den umstrittenen Vertragselementen weiterarbeiten. Es liegt nun am VR RhB, dass es nicht zu einem vertragslosen Zustand kommt. Wir streben das nicht an, müssen aber für alle Fälle vorsorgen.

Wie geht es jetzt weiter?

Wir erwarten, dass die Verhandlungsdelegation der RhB endlich mit einem Verhandlungsmandat ausgestattet wird. Und wir erwarten, dass sich die Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitenden nicht nur in schönen Worten an der jährlichen Aktionärsversammlung erschöpft, sondern dass der VR RhB jetzt den Tatbeweis erbringt und die bekannten



Problemfelder zusammen mit den Sozialpartnern aktiv angeht. Kurz: Wir erwarten die RhB am Verhandlungstisch.

Und wenn nicht?

Wie gesagt: Unsere Position war immer, den FAV nicht zu kündigen, aber in den wesentlichen Punkten Salärsystem, Mitarbeiterbeurteilung und Arbeitszeitregelungen zu revidieren. Wir haben das seriös vorbereitet. Sollte es aber trotzdem zu einem vertragslosen Zustand kommen, liegt die Verantwortung dafür beim VR RhB. Wir werden aber auch auf diese Situation seriös vorbereitet sein!



„Eine Generation bezieht ihre Leistungen und die nächste muss schauen, wie man sie zahlen soll.“

Urs Niklaus, Direktor Symova

Urs Niklaus zur Zukunft der Symova und der zweiten Säule im Allgemeinen

«Die 2. Säule hat eine Zukunft!»

Vor einem Jahr ist die Symova von Unternehmen gegründet worden, die den Untergang der Ascoop nicht weiter mitmachen wollten und deshalb eine neue Sammelstiftung schufen, die mit strengen Finanzierungszielen eine sichere Vorsorge anstrebt.

kontakt.sev: Ein Jahr gibt es nun Symova; wo steht sie zurzeit?

Urs Niklaus: Die angeschlossenen Unternehmen glauben an die Symova, unser Deckungsgrad ist in Ordnung. Wir sind auf einem guten Weg.

Die Ascoop wird aufgelöst. Ist damit alles in Butter?

Es ist noch nicht alles bereinigt. Der Liquidator ist an der Arbeit, wie er vom Bundesamt für Sozialversicherungen beauftragt wurde. Es gibt Unternehmen, für die mit dem Sicherheitsfonds eine Lösung gefunden werden muss.

Sind Sie persönlich erleichtert, dass Ascoop weg ist, weil dieser Name immer mit Missmanagement in Verbindung gebracht wurde?

Die Abgrenzung, was die Ascoop vor 2003 angeht und was wir danach gemacht haben, ist tatsächlich nicht immer gelungen. Wir haben allerdings schon früh darauf hingewiesen, dass die Ascoop nicht überlebensfähig ist. Deshalb

wehre ich mich auch dagegen, die Symova als Nachfolgeorganisation der Ascoop zu bezeichnen: Die Symova ist etwas Neues!

Was ist anders, wenn doch so vieles gleich ist – Adresse, Telefonnummer, Direktor, Mitglieder?

Bei der Ascoop wurden schwere Fehler gemacht. Hierfür tragen die damals angeschlossenen Unternehmen mit ihren Vertretungen, aber auch die Gewerkschaften eine gewisse Mitverantwortung. Man war gewillt, mehr Leistungen für weniger Beiträge auszurichten. Aber dann haben wir einen Schnitt gemacht; wir haben seit Jahren einen beachtlichen Leistungsausweis. Die Symova gibt es überhaupt nur, weil es Unternehmen hatte, die mit der Entwicklung zufrieden waren und auf dem eingeschlagenen Weg weitergehen wollten, aber ohne die Belastung der Ascoop-Vergangenheit. Aus praktischen Gründen haben wir die Adresse und Telefonnummern behalten,

aber der neue Name signalisiert den Neuanfang.

Symova ist eine Sammelstiftung, die Unternehmen haben also unterschiedliche Vorsorgesituationen. Was bedeutet das für Sie als Leiter des Ganzen?

Es ist ja schon seit 2006 so, dass alle angeschlossenen Unternehmen ihre jeweiligen Vorsorgewerke haben.

„Wir haben seit Jahren einen beachtlichen Leistungsausweis.“

Unser Ziel ist, dass die Unternehmen einen individuellen Leistungsplan beziehen können, der ihrer jeweiligen Personal- und Sozialpolitik entspricht. Das ist zwar relativ aufwändig, aber es soll den Unternehmen das Bewusstsein geben: «Das ist unsere Pensionskasse, in der wir bestimmen, wie es läuft.» Wir erbringen Dienstleistungen wie die Vermögensanlage und die administrative Abwicklung.

Einige Unternehmen der Symova zeigen, dass sich die Kassen

selbst sanieren können. Schaden sie damit nicht der Forderung nach Bundesgeldern, analog der Pensionskasse SBB?

Fragen der Finanzierung und der Politik sind Sache der Unternehmungen; da können und wollen wir uns nicht einmischen. Ich bedaure allerdings, dass es nicht gelungen ist, einen meines Erachtens berech-

tigten Anspruch gegenüber dem Bund geltend zu machen. Aber offensichtlich waren in einigen Unternehmen Mittel für die Finanzierung vorhanden. Das betrifft übrigens auch die rund 80 Unternehmen, die ausgetreten sind: Sie alle mussten sich für den Eintritt in eine andere Kasse ausfinanzieren! Es gibt aber andere Unternehmen, denen es sehr schwer fallen dürfte, den Sanierungspfad einzuhalten.

Geht die Symova also nicht mehr ins Bundeshaus, um einen Sanierungsbeitrag einzufordern, wie ihn die Pensionskasse SBB erhalten hat?

Das wäre nicht die Aufgabe der Symova und war auch nicht die Aufgabe der Ascoop. Wir können zwar die Forderungen mit Fakten unterstützen, aber wir können nicht Geld fordern. Diese Verantwortung liegt ganz klar bei den Unternehmen und ihren Eigentümern. Aber da wurde der Ball immer wieder zwischen Bund, Kantonen und

BIO

Urs Niklaus ist 52-jährig. Er leitet seit 2003 die Pensionskasse Ascoop, seit Juli 2010 Symova. Vom KV ausgehend hat er sich als Buchhalter, im Personalwesen und in der Vorsorge weitergebildet. Lange Zeit arbeitete er bei der Stadt Biel. Nach einem dreieinhalbjährigen Abstecher in die Vermögensverwaltung bei der Bank Julius Bär wechselte er zu Ascoop. Er ist verheiratet und Vater zweier Kinder. In der Freizeit widmet er sich der Pflege seiner Schallplatten-sammlung und hört am liebsten Rock und verwandte Klänge aus den 60er- und 70er-Jahren.

Unternehmungen hin und her geschoben.

Würden Sie selbst es begrüssen, wenn die Symova eine ähnliche Unterstützung erhielte wie die Pensionskasse SBB? Selbstverständlich! Es ist für mich nicht ersichtlich, wie eine konzessionierte Transportunternehmung die Mittel erarbeiten könnte, die für die Sanierung nötig sind, wenn sie an die Abgeltungen gebunden ist.

Wie alle Pensionskassen steht auch die Symova vor der Situation, dass einerseits am Kapitalmarkt die Erträge deutlich gesunken sind, andererseits die Menschen immer älter werden. Was ist die Lösung für dieses Problem?

Wir haben in den letzten zehn Jahren an Substanz

66 UNTERNEHMEN – 10 000 VERSICHERTE – 1,7 MILLIARDEN FRANKEN

Der Sammelstiftung Symova sind 66 Unternehmungen mit rund 6500 aktiven Versicherten und rund 3500 Rentnerinnen und Rentnern angeschlossen. Mit einem verwalteten Vermögen von über 1,7 Milliarden Franken gehört sie zu den grösseren Vorsorgeeinrichtungen der Schweiz. Ihr Deckungsgrad liegt im Durchschnitt bei 92

Prozent, mit einer Streuung zwischen 80 und über 112 Prozent. Um die Renten langfristig zu sichern und die steigende Lebenserwartung auszufinanzieren, hat der Stiftungsrat eine schrittweise Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Zurzeit sind Begleitmassnahmen in Diskussion, um die

Aktiven nicht noch stärker zu belasten, beispielsweise ein unterschiedlicher Umwandlungssatz für den gesetzlichen und den überobligatorischen Teil und der Aufbau von Rückstellungen für Ausgleichsmassnahmen bei künftigen Reduktionen. Die Massnahmen sollen noch diesen Sommer beschlossen werden.

pmo

INTERVIEW



Urs Niklaus
im Sitzungszimmer
der Symova.

eingebüsst, nun gilt es endlich, die Realitäten zu akzeptieren. Wenn wir die

„Nun rutschen die Träume nach hinten!“

Leistungen beibehalten wollen, müssen mehr Mittel hereinkommen. Die Alternative, die ich nicht angemessen fände, wäre, länger zu arbeiten. Wichtig ist, dass man wirkungsvolle Massnahmen ergreift und nicht einfach Wunschvorstellungen nachhängt.

Einfach gesagt heisst der Trend weiterhin: Höhere Beiträge bezahlen und dennoch tiefere Renten beziehen?

Das ist leider so! Als die AHV eingeführt wurde, lag das Rentenalter etwa gleichauf mit der Lebenserwartung. Das würde heute heissen, dass es die AHV mit 81 gibt... Das gilt für die Pensionskassen ebenso: Es ist schön, dass wir älter

werden, und es soll ein schönes Alter sein. Deshalb arbeite ich mit Überzeu-

gung in dieser Branche. Aber es gibt nichts anderes, als in der aktiven Zeit mehr Geld zu sparen.

Konkret heisst das: Die heutige Generation zwischen 50 und 65 sind die «Lackierten»; die Älteren haben profitiert, und die Jüngeren haben noch Zeit?

Es ist tatsächlich so, dass es eine Generation gibt, die ihre Renten definiert hat. Diese definierten Renten sind heute ein «wohl erworbener Anspruch», aber diese Leute werden laufend älter, ohne dass zusätzliche Mittel zur Verfügung stehen. Finanziert wird dies von der folgenden Generation, die Sanierungsbeiträge bezahlt, Kürzungen des Umwandlungssatzes in Kauf nehmen

muss und kaum mehr eine Chance hat, in den verbleibenden Jahren mehr zu sparen. Auch ihnen hat man früher Leistungsversprechen gegeben, was sie mit 60 erwarten könnten; nun rutschen deren Träume nach hinten! Bei den Jungen hat man noch Zeit für Korrekturen und auch die Hoffnung, dass der Markt wieder einmal anders läuft.

Wäre es fairer, wenn die Rentner nur so viel bekämen, wie tatsächlich finanziert ist?

Persönlich fände ich das richtig. Im Gegensatz zur ersten Säule, der AHV, die auf der Solidarität aufbaut, hat die zweite Säule ein Kapitaldeckungsverfahren, wo jeder bekommt, was er gespart hat. Wenn wir heute von Sanierungsfristen von 10, 15 Jahren sprechen und es danach noch ein paar Jahre geht, bis die Wertschwankungsreserven auf-

gebaut sind, haben wir de facto ein Umlagerungsverfahren: Eine Generation bezieht ihre Leistungen und die nächste muss schauen, wie man sie zahlen soll.

Machen wir einen Zeitsprung ins Jahr 1985, das Gründungsjahr des BVG: Was würden Sie aus heutiger Sicht anders machen?

Richtig wäre ein System mit einem sehr tiefen technischen Zins. Würde man heute beginnen, wäre ich für einen technischen Zins von 1 bis 2 Prozent; das gäbe deutlich tiefere Renten, die in guten Jahren mit der Ausschüttung der Überschüsse verbessert würden.

Ganz grundsätzlich: Hat die zweite Säule eine Zukunft?

Ich hoffe es sehr! Das schweizerische Dreisäulenkonzept ist eine ausgezeichnete Sache. Nur tragen wir gegenwärtig zu wenig Sorge

dazu. Was 1985 aufgrund der damaligen Lebenserwartung finanziert war, will man heute nicht anpassen. Es wäre schade, wenn das nicht mehr gelingen würde, denn dieses System hat Wohlstand gebracht, insbesondere bei den kleineren Einkommen.

Was antworten Sie einem 25-Jährigen, der fragt, ob er je einmal eine Rente erhalten wird?

Das ist schwierig! Die berufliche Vorsorge ist seit 25 Jahren obligatorisch, funktioniert aber an vielen Orten schon sehr viel länger – die Ascoop wäre bald 80 geworden! – und hatte jahrzehntlang ein gutes System, das dann innert weniger Jahre ins Wanken geriet. Ich hoffe sehr, dass das Gleichgewicht wieder gefunden wird, um diesen Wohlstand auch für die junge Generation zu sichern.

Interview: Peter Moor

Aktionärsversammlung der Chemins de fer du Jura (CJ)

Gelbe Karte der SEV-Sektion und rote Zahlen

Die VPT-Sektion Jura, die selber CJ-Aktionärin ist, forderte an der Aktionärsversammlung eine Anpassung der Triebfahrzeugführerlöhne an die stark gestiegenen Anforderungen.

«Heute arbeiten wir ganz anders als vor 20 Jahren», erklärte am 22. Juni in La Chaux-de-Fonds der charismatische Triebfahrzeugführer Olivier Luder aus Saingelégier den versammelten CJ-Aktionär/innen. Während früher ein zweiter Mitarbeiter auf dem Zug war, der neben der Billettkontrolle Auskünfte an Ortsunkundige erteilte und den Zug abfertigte, ist heute der Triebfahrzeugführer oft weit und breit die einzige Ansprechperson. Denn die meisten Bahnhöfe sind inzwischen nicht mehr besetzt. Auch sind heute die Fahrpläne enger berechnet und schwieriger einzuhalten, und wenn der Anschluss z.B. in La Chaux-de-Fonds knapp wird, gilt es dort während der Fahrt anzurufen, um den Anschlusszug zurückzuhalten, sowie mit einer Durchsage die nervös werdenden Fahrgäste zu beruhigen. Nicht neu ist die Schichtarbeit, doch wird den CJ-Kollegen punkto Flexibilität das ganze Jahr über viel abverlangt. Allzu selten können sie ein ganzes Wochenende freinehmen, und sie müssen viele Abende fern von der Familie verbringen.

Trotzdem sind die CJ-Triebfahrzeugführer aber im-



Von links: CJ-Verwaltungsratspräsident Maxime Jeanbourquin und CJ-Direktor Georges Bregnard zeigten Verständnis für das Anliegen der Triebfahrzeugführer, das Alain Gigon, Präsident der VPT-Sektion Jura, und Olivier Luder, Triebfahrzeugführer, an der Aktionärsversammlung auf Flugblättern sowie mündlich taktvoll vorbrachten.

mer noch genau gleich eingereiht wie vor 25 Jahren. «Alle Berufskategorien sind solidarisch mit ihnen», unterstrich SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique: Die letzte Sektionsversammlung des VPT Jura habe einstimmig eine Resolution für höhere Triebfahrzeugführerlöhne verabschiedet. Ein zu tiefer Lohn zeuge von mangelnder Wertschätzung.

Alain Gigon, der Präsident der VPT-Sektion Jura, hielt fest, dass die Gewerkschaft bereit sei, sich zusammen mit der Direktion bei den Bestellern der Verkehrsleistungen für höhere Abgeltungen starkzumachen. Die Botschaft kam bei Verwaltungsratspräsident Maxime Jeanbourquin sehr wohl an, doch hielt er sich mit Versprechungen zurück. Zusammen mit dem SEV und

Transfair hat die Direktion die Erneuerung des GAV bereits in Angriff genommen. Leider ist aber der Spielraum nur klein angesichts der angespannten Finanzlage der CJ.

Defizit wegen Sanierung der Pensionskasse

Die CJ schlossen das Jahr 2010 bei einer Bilanzsumme von 28 Millionen Franken mit einem Verlust von 432 446 Franken ab, obwohl sie 4% mehr Fahrgäste transportierten, nämlich 1,53 Mio. Auch der Cargo-Bereich lief gut, transportierten die CJ doch 100 250 Tonnen an Gütern, Holz und Haushaltabfall und führten aus der Deponie Bonfol 150 000 Tonnen an chemischen Abfällen ab. Doch die Personalausgaben stiegen gegenüber dem Vorjahr um 866 000 Franken auf

15,544 Millionen Franken an, bedingt durch Einschüsse in die Pensionskasse Ascoop bzw. Symova, die sich in den letzten zwei Jahren auf 3,3 Millionen Franken beliefen. Dennoch wurde 2010 lediglich ein Deckungsgrad von 84,43% erreicht. Die Deckungslücke beträgt noch immer 6,3 Millionen. Die Unternehmung und die 154 Mitarbeitenden (+3) bezahlen zurzeit zusammen einen Sanierungsbeitrag von 9,5% der Löhne. Davon trägt die Arbeitgeberin 6,5%.

Angesichts dieser Zahlen wird deutlich, dass die öffentliche Hand als Eignerin der CJ ihre Verantwortung gegenüber der Unternehmung und ihrem Personal wahrnehmen muss, damit die nötigen Investitionen zur Gewährleistung und Verbes-

serung des Verkehrsangebots wie geplant getätigt werden können: Modernisierung der Bahnhöfe Glovelier (2012) und Le Noirmont (2013) und Kauf neuer Meterspurzüge (2015). Nötig wären auch ein eigenes Trasse in La Chaux-de-Fonds und eine dritte Schiene von Delémont nach Glovelier, damit dort auf der Fahrt in die Freiberge nicht mehr vom Normal- in den Meterspurzug umzusteigen ist.

Kritik an FABI

Dafür aber brauchte es Bundesunterstützung, die in der bundesrätlichen Vernehmlassungsvorlage FABI (siehe Dossier Seiten 10–12) nicht vorgesehen ist. Das stiess an der Aktionärsversammlung auf wenig Verständnis. Der Bund ziehe die Randregionen zu wenig in die nationale Verkehrsplanung ein, kritisierte CJ-Verwaltungsratspräsident Maxime Jeanbourquin. Ausgebaut würden fast nur Linien in und zwischen den grossen Städten und ins Ausland (TGV) sowie der Agglomerationsverkehr. Kleine Bahnen «wie die unsere, die den interregionalen Verkehr gewährleisten», gingen leer aus. Trotzdem wolle der Bund auch noch die Kantone zur Kasse bitten.

CJ-Direktor vor Pensionierung

Georges Bregnard wird Anfang 2013 in den Ruhestand gehen. Die Nachfolge soll bis etwa in einem Jahr geregelt sein, damit die Stabübergabe optimal erfolgen kann.

Jean-François Milani/AC/FI

«Gelbe Serie» Nr. 28 der Litra zu drei Agglomerationsprojekten

Neue Dynamik für die Schweizer Metropolen

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra widmet seine neuste gelbe Broschüre der Durchmesserslinie Zürich (DML), Cornavin–Eaux-Vives–Anemasse (CEVA) und Mendrisio–Varese (FMV).

Diese drei grossen Agglomerationsprojekte sollen alle

noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden. Die Litra beschreibt sie in der neusten Nummer ihrer «Gelben Serie» und untersucht ihre Auswirkungen auf die Verkehrs-, Raumplanungs- und Wirtschaftspolitik.

Die drei Projekte bergen mit ihren öV-Angebotsverbesserungen grosses Entwicklungspotenzial. Dank der DML werden die Reisezeiten im Grossraum Zürich ver-

kürzt und mehr Kapazitäten für ein Nebeneinander des S-Bahn-, des Fern- und internationalen Verkehrs auf der Ost-West-Achse geschaffen. Die CEVA und die FMV ermöglichen deutliche Verbesserungen im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr, indem der Wirtschaftsraum über die Landesgrenzen hinweg zusammenwächst.

Die neue Verkehrsinfrastruktur beeinflusst die Regi-

on Zürich (mit über 1 Million Einwohnern), den Grossraum Genf-Frankreich (mit 900 000 Einw.) und den Grossraum Tessin-Italien (mit 600 000 Einw.) aber auch punkto Raumplanung, Arbeits-, Immobilien- und Wohnungsmarkt. Die attraktiven Verbindungen ziehen neue Arbeitsplätze und neuen Wohnraum mit sich. So sind dank der CEVA im Grossraum Genf-Frankreich mehrere tausend neue Wohnungen und Arbeitsplätze geplant.

Mit Blick auf die prognostizierte Mobilitätszunahme, die sich in den Agglomerations- und Zentren besonders

akzentuiert, zeigt sich die Relevanz der durch den Infrastrukturfonds (ko-)finanzierten Projekte besonders deutlich. Der Fokus der Politik muss sich deshalb auch künftig – nebst dem Ausbau der Hauptverkehrsachsen – auf die nachhaltige Bewältigung des Agglomerationsverkehrs auf Strasse und Schiene richten.

Litra

In der Gelben Serie publiziert die Litra Analysen und Hintergrundinformationen zu aktuellen verkehrspolitischen Themen. Die Ausgabe Nr. 28 kann auf der Website www.litra.ch abgerufen oder in gedruckter Form bei der Litra-Geschäftsstelle bestellt werden (solange Vorrat).

Madeleine Wüthrich, Co-Präsidentin ZPV BLS und Mitglied der Frauenkommission SEV, besuchte Bahnhöfe, Reisezentren und eine Werkstätte

Was sagen Kollegen/-innen der BLS zur Gleichstellung?

Vor dem Aktionstag vom 14. Juni verteilte Gewerkschafterin Madeleine Wüthrich «Wimpel» zum Aufstellen an den Schaltern, Pins, Taschentücher und Flyer zum Thema «Gleichstellung». *kontakt.sev* begleitete sie und stellte den Kollegen/-innen 4 Fragen.

«Sollen Männer und Frauen für gleiche Arbeit gleich entlohnt werden, bei gleicher Ausbildung und Erfahrung?» – «Ja!», fanden alle Befragten, «sofern sie die gleiche Leistung erbringen.» Mehrere fügten an, sie hätten stets gedacht, dass dies bei der BLS der Fall sei. «Theoretisch schon», erklärte Madeleine Wüthrich, doch innerhalb der Lohnbänder könne es Unterschiede geben, und die Erfahrung zeige, dass sich Frauen schlechter verkaufen und seltener Lohn erhöhungen forderten. Zudem würden an sie höhere Anforderungen gestellt und sie würden seltener befördert, was auch Lohndiskriminierungspotenzial in sich berge. Um hier Klarheit zu schaffen, müsse die BLS am Projekt «Lohnleichheitsdialog» teilnehmen. Auch Michael Streit, der Präsident der Gruppe SBV des VPT BLS, der Madeleine Wüthrich bei ihren Bahnhofbesuchen begleitete, findet: «Die BLS sollte durch Teilnahme am Lohnleichheitsdialog Transparenz schaffen!»

«Kannst du dir einen weiblichen Chef vorstellen?»



Michael Streit, Präsident Gruppe SBV des VPT BLS, fände den Lohnleichheitsdialog gut für die Transparenz.



Jonathan Blatter, Vizepräsident WAV Bönigen, arbeitet 100 % aus finanziellen Gründen, ist aber in der Freizeit ein tüchtiger Hausmann, gleich wie...



... Michèl Jaberg, Präsident des WAV Bönigen, einer Gruppe des VPT BLS.

Auch darauf antworteten alle mit Ja, aber oft mit der Ein-



Für Remo Meyer, Innendekorateur bei der BLS in Bönigen, wäre ein weiblicher Chef kein Problem.



Innendekorateurin Martina Lengacher ist eine der ganz wenigen Frauen in der BLS-Werkstätte Bönigen.



Elisabeth Andreetti, BLS-Reiseberaterin in Kerzers, arbeitet seit der Geburt ihres Kindes 40 %, ihr Partner 80 %.



Urs Dällenbach leitet das BLS-Reisezentrum Genfergasse in Bern. Alle seine drei Mitarbeitenden sind Frauen.



Madeleine Wüthrich (l.) mit Nadine Feuz, Fahrdienstleiterin in Bümpliz Nord. Diese arbeitet zurzeit 100 %. Bei einer Familiengründung könnte sie sich gut vorstellen, dass auch ihr Partner Teilzeit arbeitet, «in der heutigen Zeit...».

schränkung, dass die Chefin wirklich etwas wissen und können müsse. «Ich will zu meinem Chef aufschauen und von ihm lernen können», sagt etwa Remo Meyer, ob Mann oder Frau, sei ihm aber egal. Urs Dällenbach hat im Reisezentrum an der Genfergasse früher unter weiblicher Führung gearbeitet und war damit sehr gut zurechtgekommen.

«Kannst du dir vorstellen, dein Pensum zu reduzieren, um bei der Hausarbeit oder der Betreuung von Kindern oder Verwandten mitzuhelfen?» – «Ja!» sagten auch dazu alle fünf befragten Kollegen. Zurzeit arbeiten aber alle 100%: Drei, weil sie (noch) keine Familie haben, und die Familienväter Michèl Jaberg und Jonathan Blatter

deshalb, weil eine Reduktion finanziell nicht drinliegt. Beide versichern aber, bei der Hausarbeit tatkräftig mitzuhelfen, zumal ihre Partnerinnen ebenfalls berufstätig sind. «Ich mache alle Hausarbeiten auch: Kochen, Waschen, Bügeln, Aufgaben mit den Töchtern usw.», beteuert Michèl Jaberg. Dabei kommt ihm entgegen, dass er frühmorgens zur Arbeit und meist um 16 Uhr heimgehen kann. Auch sind seine Töchter schon 15- und 18-jährig.

Auf die vierte Frage nach Verbesserungsvorschlägen in Sachen Gleichstellung antwortet Michèl Jaberg, die BLS solle in handwerklichen Berufen mehr Frauen anstellen. In der Werkstätte Bönigen seien nur 8 der rund 120

Mitarbeitenden Frauen, und davon arbeiteten 4 im Büro. Jonathan Blatter regt an, beim geplanten Umbau auch an Garderoben und Toiletten für Frauen zu denken.

Gefragt, ob sie sich in der Werkstätte Bönigen in der Minderheit fühle, sagt Martina Lengacher: «Das nicht gerade, aber es wäre manchmal schön, auch mit einer Frau über den Betrieb diskutieren zu können. Ein paar Frauen mehr wäre toll!»

Madeleine Wüthrich dankt Michèl Jaberg (BLS WAV Bönigen), Benjamin Kälin (LPV Aare), Stefan Kunz (BLS Verwaltungspersonal), Michael Streit (BLS SBV) und Martin Ritschard (Werbeverantwortlicher VPT) für die finanzielle Unterstützung der Aktion. *Fi*



„Wir halten an der öV-Initiative fest, solange die einseitige Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Strassenbau eine umwelt- und klimafreundliche Verkehrspolitik verhindert.“

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik des SEV

SEV-Haltung zur Vernehmlassungsvorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur»

Mineralölsteuer umverteilen und sowas Bund in die Pflicht

Der SEV begrüsst die Stossrichtung des vorgeschlagenen Bahninfrastrukturfonds, der unbefristet und objektmässig unbegrenzt handlungsfähig sein soll. Begrüssenswert ist zudem, dass die Finanzierungsquellen, die bisher für Neat und Bahn 2000 zur Verfügung standen, auch den neuen Fonds speisen sollen. Skeptisch beurteilt der SEV die Idee, den Fonds auch über Trassenpreiserhöhungen und Kantonsbeiträge zu finanzieren. Er fordert stattdessen eine Umverteilung der Mineralölsteuer zugunsten des öV, Beiträge der Wirtschaft und eine Entschuldung des bisherigen FinöV-Fonds.

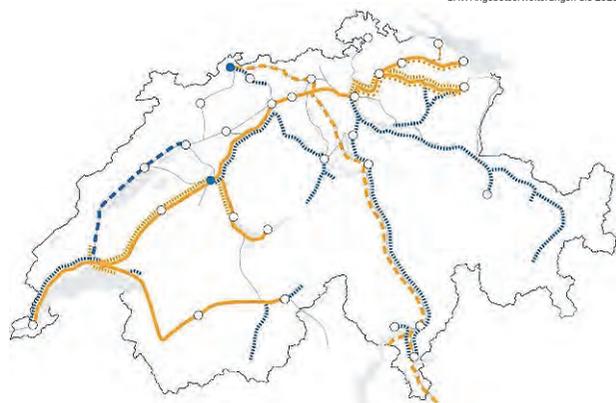
Der Bundesrat hat Ende März die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) in die Vernehmlassung geschickt (siehe Kasten). Im Frühjahr 2012 will der Bundesrat die Botschaft FABI ans Parlament verabschieden, und zwar als direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr», die der VCS zusammen mit über 20 Partneror-

ganisationen – darunter auch der SEV – am 6. September 2010 mit über 140 000 Unterschriften eingereicht hat.

Volksinitiative brächte 800 Mio. Franken für den öV-Ausbau

Die öV-Initiative fordert, von den zweckgebundenen Mineralölsteuern nur noch die Hälfte für die Strassen zu verwenden statt drei Viertel wie heute. Die andere Hälfte soll für «die Förderung des schie-

BAV: Angebotsverlängerungen bis 2025



Ausbau-
schritt
2025

ZEB

Einsatz von 400m-langen Doppelstockzügen

Angebotsverdichtung Personenverkehr

Fahrzeitverkürzung Personenverkehr

Leistungssteigerung Güterverkehr

Erhöhte Knotenkapazität für zusätzliche Angebote

FINANZIERUNG UND AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR (FABI)

Die Vorlage FABI besteht aus mehreren Elementen:

Langfristperspektive Bahn:

Der Bahnverkehr der Zukunft soll der Schweiz in erster Linie mehr Kapazität auf der Schiene, in den Zügen und in den Bahnhöfen bringen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit hoher Nachfrage (z. B. Basel/Bern-Zürich-Winterthur, Genf-Lausanne) langfristig der Viertelstundentakt gelten. Auf den übrigen Hauptstrecken soll der Halbstundentakt die Regel sein. In den Agglomerationszentren verkehren S-Bahnen im Viertelstundentakt und die wichtigsten Tourismusorte sind rasch und direkt mit den Zentren verbunden. Die Qualität des Schienengüterverkehrs profitiert von wettbewerbsfähigen Transportzeiten, Pünktlichkeit und günstigen Produktionsbedingungen. Bei Kapazitätsausbauten wird geprüft, ob nach Möglichkeit gleichzeitig Fahrzeitverkürzungen realisiert werden können.

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP): Es fusst auf der Langfristperspektive Bahn und beruht auf den Planungsarbeiten für

Bahn 2030. Es umfasst Investitionen von rund 42,6 Mrd. Franken, die in zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt wurden. Die erste Dringlichkeitsstufe für rund 20 Mrd. Franken deckt einen Zeithorizont bis ca. 2040 ab. Der Bundesrat wird zur Umsetzung von STEP dem Parlament im Abstand von vier bis acht Jahren einzelne Ausbauschnitte vorlegen, die jeweils Investitionen in der Grössenordnung von rund 5 Mrd. Franken umfassen.

Ausbau-schritt 2025: Er ergänzt das Programm «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Die beiden Programme, die bis etwa im Jahr 2025 parallel realisiert werden sollen, erlauben u. a. den Einsatz von langen Doppelstockzügen zwischen Genf und St. Gallen, bessere S-Bahnangebote, neue Halbstundentakte und stärken den Güterverkehr. Mit ZEB (5,4 Mrd. Fr.) und dem Ausbauschnitt 2025 (3,5 Mrd. Fr.) investiert die Schweiz in den Jahren bis etwa 2025 rund 8,9 Mrd. Fr. in die Bahninfrastruktur. Gemeinsam ergeben die Investitionen von ZEB und Ausbauschnitt 2025 die in der Grafik links aufgeführten Angebotserweiterungen.

Finanzierungsmodell: Ein neuer Bahninfrastrukturfonds (BIF) – siehe Grafik rechts unten – überträgt die Vorteile einer Fondsfinanzierung auf die gesamte Bahninfrastruktur. Der BIF ist unbefristet und stellt die Mittel sicher für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau des Bahnnetzes. Zur Finanzierung des Mehrbedarfs werden drei neue Quellen vorgeschlagen:

- Erhöhung der Trassenpreise in zwei Schritten im Umfang von 300 Mio. Franken. Dies führt zu einer Verteuerung der Bahnbillette um rund 10 %.
- Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs in der direkten Bundessteuer auf das Niveau eines Verbundabos (800 Fr.), was zusätzliche Steuereinnahmen von 250 Mio. bringt.
- Beitrag der Kantone an den Substanzerhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Grössenordnung von 300 Mio. Franken.

Die mit dieser Vorlage beantragte Neuregelung der Finanzierung betrifft nur die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die Abgeltungen des Bundes für den regionalen Personenverkehr und den kombinierten Güterverkehr sind nicht Gegenstand der Vorlage.

DOSSIER

nd Wirt- nehmen



In die FABI-Vorlage gehört für den SEV zwingend auch eine gerechtere Aufteilung der Mineralölsteuererträge zwischen Strasse und Schiene, damit die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wirklich stattfindet. Und die Trassenpreise dürfen nur erhöht werden, wenn die Strassenbenutzer/-innen im gleichen Masse mehrbelastet werden.

nen- und strassengebundenen öffentlichen Personenverkehrs und für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene eingesetzt werden. Damit erhielte der öV jährlich rund 800 Millionen Franken mehr, und gleichzeitig würde die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene vorangebracht. Endlich wären die Spieße für die grössten Verkehrsträger Strasse und Schie-

ne gleich lang, zum Vorteil der Umwelt!

Der Bundesrat aber lehnt die Initiative ab mit der Begründung, dass sie die schon bestehenden Finanzierungs-

probleme der Strasse verschärfen und Interpretationsspielräume bieten würde, die eine rasche Umsetzung erschweren würden. Der Bundesrat geht mit den Initian-

ten/innen aber darin einig, dass der öV in den nächsten Jahren dringend ausgebaut werden muss und dass dafür die nötigen Mittel bereitgestellt werden müssen. Daher stellt er der Volksinitiative die Vorlage FABI als direkten Gegenschwur gegenüber und präsentiert darin sein Finanzierungsmodell.

FABI sieht im Gegensatz zur öV-Initiative keine Umverteilung der Mineralölsteuer zugunsten des öV vor. «Darum halten wir an der öV-Initiative fest», erklärte Daniela Lehmann, die Koordinatorin Verkehrspolitik des SEV, am 24. Juni bei der Diskussion von FABI im SEV-Vorstand. Die heutige einseitige Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Strassenbau verhindere eine umwelt- und klimafreundliche Verkehrspolitik.

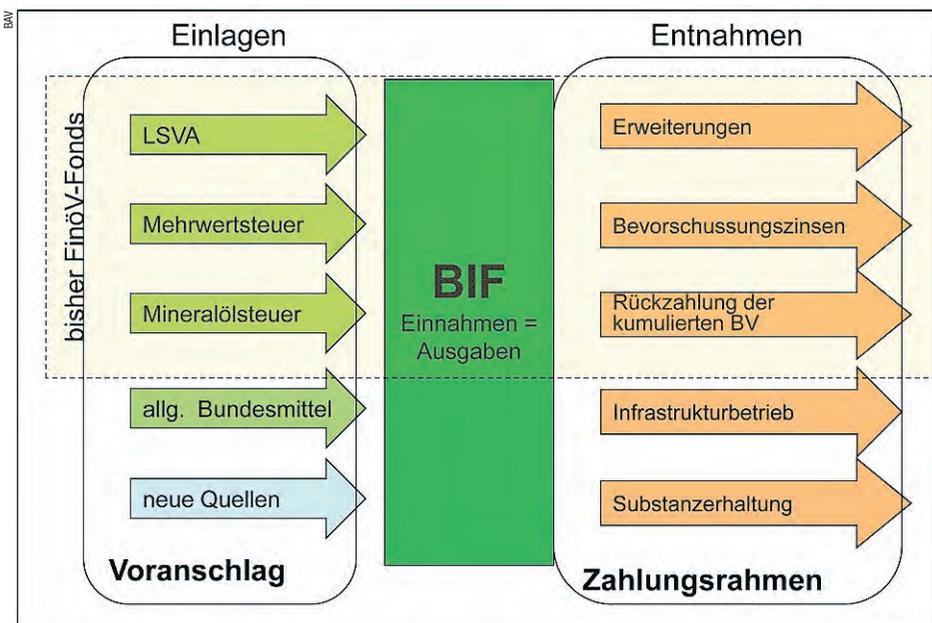
Auch die Wirtschaft profitiert vom Bahnausbau

Ein zweiter Kritikpunkt des SEV an FABI ist, dass in die

neuen Finanzierungsquellen kein Beitrag der Unternehmen aufgenommen wurde. Dies ist unverständlich, weil die Wirtschaft von einem guten Verkehrssystem erheblich profitiert. Dies zeigt auch der erläuternde Bericht zum Vernehmlassungsverfahren auf und nennt als Vorteile des Bahnausbaus für die Unternehmungen u. a. Standortvorteile und erweiterte Möglichkeiten zur Rekrutierung von Personal.

Für den SEV ist es daher eine Frage der gerechten Lastenverteilung, dass auch die Wirtschaft als Nutzniesserin des Bahnausbaus ihren Beitrag zur Bahinfrastrukturfinanzierung leistet – sei es in Form eines «Versement transport» pro Angestellte/n wie in Frankreich oder durch eine Erhöhung der Gewinnsteuer.

Ein weiteres Manko der FABI-Vorlage ist, dass sie den neuen Bahinfrastruktur-



Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) überträgt die Vorteile einer Fondsfinanzierung auf die gesamte Bahninfrastruktur.

Fortsetzung von Seite 11

mit einer Schuldenlast von acht 8 Milliarden starten will.

Neuen Fonds entschulden

Demgegenüber fordert der SEV, dass der Bund seine Verantwortung für den öV als Service public wahrnimmt, indem er sein finanzielles Engagement erhöht und diese Schuld als Investition in die Zukunft tilgt. Der Bund solle die Umschuldung mit einer öV-Anleihe zu den heute äusserst günstigen Zinsbedingungen finanzieren, schlägt der SEV vor und weist darauf hin, dass der Zinssatz für zehnjährige Bundesobligationen zurzeit unter 1,5 Prozent liegt. Somit könne sich der Bund derzeit einmalig günstig refinanzieren. «Es wäre eine verpasste Gelegenheit, diese Chance für die unmittelbar anstehenden Aufgaben nicht zu nutzen», unterstreicht der SEV in seiner Vernehmlassungsantwort. «Investitionen in den öV sind Investitionen, die sich auch langfristig rechnen.»

Keine Trassenpreiserhöhung ohne höhere Strassenabgaben

Von den drei mit FABI vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen hält der SEV nur die Pauschalierung des Steuerabzugs für Fahrkosten (siehe unten) eine gute Idee.

Die vorgeschlagene Trassenpreiserhöhung um insgesamt 300 Mio. Franken lehnt der SEV ab, weil sie zu zusätzlichen Tarifierhöhungen um 10 bis 12 Prozent führen würde. Die Folge wäre eine Verkehrsverlagerung auf die Strasse. Denn die Wahl des Verkehrsmittels wird stark über den Preis gesteuert, und

das Potenzial an Tarifierhöhungen, die ohne Modal-splitverschiebung Richtung Strasse möglich sind, wird bereits mit den anderweitig begründeten Tarifierhöhungen ausgeschöpft.

Für den SEV kommt die vorgeschlagene Trassenpreiserhöhung höchstens dann infrage, wenn für die Strassenbenutzer/innen gleichzeitig eine Erhöhung der Benutzerkosten im selben Ausmass vorgesehen wird.

Kantone sind zu schonen

Auch dem vorgeschlagenen Kantonsbeitrag steht der SEV skeptisch gegenüber. Denn es ist zu befürchten, dass mit dieser Massnahme nicht etwa mehr Geld für den öV zur Verfügung stehen wird, sondern dass es eine Umverteilung geben wird. Die Kantone werden die Gelder, die sie neu dem Bund abtreten müssen, einfach im Regionalverkehr einsparen. Der Regionalverkehr ist aber ein wichtiges Glied im Gesamtsystem. Ohne Zubringer verlieren auch die Hauptachsen an Attraktivität.

Fahrkostenabzug bei direkter Bundessteuer sozial gestalten

Eine Pauschale für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer findet der SEV grundsätzlich richtig, weil es sehr stossend ist, wenn Automobilist/innen für ihr unökologisches Verhalten auch noch steuertechnisch belohnt werden. Bisher konnten sie dafür Steuerabzüge von bis zu 22000 Franken geltend machen, während öV-Benutzerinnen höchstens 3300 Franken abziehen durften. Daher ist zu hoffen, dass diese (wenn auch nur kleine)

Lenkungsmassnahme zugunsten des öV umgesetzt werden kann.

Der SEV fordert jedoch zwei Anpassungen, um die Zusatzkosten für die Pendler/innen sozialverträglich zu gestalten:

- Die Pauschale soll nicht dem Preis eines öV-Abonnements für den Agglomerationsverkehr, das heisst 800 Franken entsprechen, sondern dem Preis eines GAS zweiter Klasse. Damit würden die Pendler/innen zwar immer noch mehrbelastet, doch würde so dem Umstand Rechnung getragen, dass viele Menschen nicht freiwillig zu Langstreckenpendler/innen werden.
- Personen, die nachweislich von Berufes wegen Schicht arbeiten und deshalb häufig mit dem eigenen Fahrzeug zur Arbeit fahren müssen, sollen den doppelten Betrag abziehen können.

Stossrichtung von FABI grundsätzlich richtig

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die FABI-Vorlage für den SEV in die richtige Richtung zielt, indem sie einen neuen Bahninfrastrukturfonds vorsieht, der unbefristet und objektmässig unbegrenzt handlungsfähig sein soll.

Begrüssenswert ist für den SEV auch, dass die bisher für Neat und Bahn 2000 zur Verfügung gestellten Finanzierungsquellen ebenfalls den neuen Fonds speisen sollen.

Weiter begrüsst der SEV, dass neu auch die Gelder der Leistungsvereinbarung mit der SBB und die Rahmenkredite der übrigen öV-Unternehmungen in den Fonds

SPIELRAUM FÜR EFFIZIENZSTEIGERUNGEN AUS SICHT DES PERSONALS AUSGESCHÖPFT

Im Vernehmlassungsbericht ist von 250 Millionen Franken die Rede, die bei der Bahninfrastruktur jährlich eingespart werden sollen dank Effizienzsteigerungen. Dazu hält der SEV in seiner Vernehmlassungsantwort fest:

Der Vernehmlassungsbericht weist richtigerweise darauf hin, dass im Bereich der Effizienzsteigerungen in den letzten Jahren bereits massive Anstrengungen unternommen wurden. Aus Sicht des Personals muss dazu gesagt werden, dass hier der Spielraum ausgeschöpft ist. Solche Zielsetzungen wecken die falsche Erwartung, dass Menschen genau wie Maschinen beliebig optimierbar sind. Dieser Ansatz blendet die Tatsache aus, dass Menschen ihre natürlichen Grenzen haben. Wer dies tut, ist bereit, die Gesundheit und die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Altar der Produktivitätssteigerung zu opfern.

Know-how ist wertvoll

In den letzten Jahren herrschte bei den Unternehmen eine Kultur der andauernden Reorganisation. Die permanenten Unsicherheiten haben leider auch zu einem Wissensverlust geführt. Wissen, das die Unternehmen in den nächsten Jahren dringend benötigen werden. Sie wären also gut beraten, dieses Know-how innerhalb ihres Betriebes wieder aufzubauen, damit es langfristig zur Verfügung steht. Mitarbeitende mit langjähriger praktischer Erfahrung sind für die Unternehmung Gold wert. Deshalb muss der Ausbau des Unterhaltes einen Auf- und Ausbau der personellen Ressourcen in den eigenen Reihen nach sich ziehen. Die Unternehmungen dürfen sich nicht abhängig machen von Drittanbietern, sonst laufen sie Gefahr, die vermeintlich günstigen Leistungen eines Tages teuer bezahlen zu müssen. Das eigene Personal, das den Nachholbedarf seit Langem erkannt und auch kommuniziert hat, ist weiterhin bereit, sich für den sicheren und zuverlässigen Betrieb der Bahn einzusetzen. Es ist dem Bund vorbehalten, ihnen die dafür benötigten Mittel zu Verfügung zu stellen.

fliessen sollen. Denn damit wird die Finanzierung übersichtlicher und transparenter.

Genügende Kapazitäten des Gesamtsystems vor Tempo

Auch mit der vorgeschlagenen Strategie des Bahninfrastrukturausbaus ist der SEV insgesamt einverstanden: «Wir unterstützen die Haltung des Bundesrates, dass eine markante Erhöhung der Geschwindigkeit kein mittelfristiges Ziel sein soll», schreibt der SEV dem BAV. «Wenn mit dem Kapazitätsausbau gleichzeitig Fahrzeitverkürzungen erzielt werden können, ohne die Kosten massiv zu erhöhen, sind diese zu begrüssen. Zudem sollten die Fahrzeitverkürzungen zu einer Verschiebung von der Strasse auf die Schiene führen und nicht einfach Mehrverkehr generieren.»

Zu einzelnen Ausbauprojekten nimmt der SEV nicht

Stellung, was er grundsätzlich nicht tut.

Verlagerung im Auge behalten

Mit den erwähnten Korrekturen kann der SEV hinter der FABI-Vorlage stehen, zumal diese bei der Finanzierung zusätzlich zum Bahnausbau auch den Betrieb und Unterhalt berücksichtigt will. Diese Finanzierungslösung ist sogar umfassender als die öV-Initiative. Doch eine gerechtere Aufteilung der Mineralölsteuererträge zwischen Strasse und Schiene gehört zwingend in die Vorlage, damit die vom Volk mehrfach gutgeheissene Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene wirklich bewerkstelligt werden kann, im Sinne einer umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik.

Vernehmlassungsantwort unter www.sev-online.ch.

Markus Fischer



Dass immer mehr Pendler/innen die Bahn statt das Auto nehmen, ist an sich positiv, weil so die Umwelt geschont wird. Dieser Trend darf nicht durch massive Trassenpreiserhöhungen, sprich Tarifierhöhungen, wieder umgekehrt werden.

■ LPV Zürich

Im Mittelpunkt das Thema Toco

Am 16. Juni konnte Präsident Peter Mathis ein gutes Dutzend Lokführer der Depots Zürich, Rapperswil und Ziegelbrücke zur Mitgliederversammlung im Hauptbahnhof Zürich begrüssen.

Neben News vom SEV-Kongress und der Delegiertenversammlung (DV) LPV lag der Schwerpunkt auf dem neuen Lohnsystem Toco, wozu Nick Raduner eingeladen worden war.

Zuerst informierte Peter Mathis über die neue Einreihung des Lokpersonals. Einmal mehr wird vonseiten der SBB eine Produktivitätssteigerung gefordert, zu welcher alle etwas beitragen müssen. Einerseits verzichtet das Lokpersonal auf die NA-Pauschale, andererseits wird der Fahrplan verdichtet. Es stellte sich die Frage, ob nicht bei den Chefs Lokpersonal ein erhebliches Sparpotenzial vorhanden wäre. Ein weiteres Traktandum war die Ausbildung des Lokpersonals. Erneut stehen sich

aber die Ansichten von Verbänden und SBB diametral entgegen. Die SBB will 5 Prozent sparen, gleichzeitig aber die Ausbildung verbessern. Grundsätzlich gilt jedoch, dass Sparen zuerst immer eine Investition ist! Zudem dürfen nicht Depots gegeneinander ausgespielt werden. Wird z.B. die Produktivität in Ziegelbrücke markant erhöht, fallen gleichzeitig «unproduktive» Blöcke an, die entsprechend von anderen Depots gedeckt werden müssen, womit letztere selbst wieder unproduktiver werden.

An die DV gab es mehrere Anträge: Einerseits sollen Dienste mindestens 420 Minuten (heute 360 Minuten) lang sein mit nur einer Pause von maximal 90 Minuten. Gleichzeitig sollte die Nachtzulage bis um 7 Uhr gelten und die ND2 auf einem separaten Konto ausgewiesen werden. Eine weitere Forderung ist eine ordentliche (pensionskaspenwirksame) Lohnerhöhung

sowie eine zusätzliche Woche Ferien für Schicht arbeitendes Personal.

Anschliessend stand Nick Raduner mit dem Thema «Toco» im Mittelpunkt. In einer Einführung erklärte er die neue Einreihung mit Buchstaben. Auf Basis der Stellenbeschreibung entspräche die Arbeit des Lokpersonals dem Niveau G. Nach zähem Ringen konnte man sich mit der SBB auf eine eigene Lohnskala einigen. In einem anschaulichen Beispiel erklärte Nick eine Lohnerhöhung, welche nach einem genauen Schlüssel verteilt wird. Dabei konnte er mit einem sehr profunden Wissen glänzen. Keine Frage blieb unbeantwortet. Ein grosses Dankeschön an Nick.

Zum Schluss informierte Peter Mathis zu den Neu-, Umbau- und Refitprojekten der S-Bahn-Fahrzeuge. Er präsentierte dazu erste Bilder von den DPZ Lion, DPZplus und dem neuen Regionalverkehr-Dosto. *Matthias Haag*

■ VPT Südostbahn, Pensioniertengruppe Ost

Reise ins unbekannte Muotathal

Als an der Hauptversammlung beschlossen wurde, beim Jahresausflug nach Illgau zu fahren, hätten sicher viele auf einen Ort in Bayern oder Vorarlberg getippt. Die Wenigsten wussten, dass Illgau ein Dorf im Muotathal ist. Seit dem 18. Juni 2011 ist diese Wissenslücke geschlossen. An diesem Tag fuhren 48 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei leider regnerischem Wetter via Küsnacht am Rigi, entlang der «Riviera-Linie» mit dem Bus der Auto AG Schwyz nach Schwyz und weiter mit dem Bus ins Muotathal. Ab Ried fuhren wir mit der Seilbahn in zwei 6er-Kabinen nach Illgau hinauf. Illgau liegt auf rund 800 Metern über Meer und hat zirka 800 Einwohner.

Im 275 Jahre alten und unter Denkmalschutz stehenden Gasthof Sigristenhaus genossen wir in der heimeligen Gaststube ein wahrschaftes Mittagessen, bei dem natürlich Älplermagro-

nen nicht fehlen durften. Gastgeber Othmar Heinzer erzählte uns in humorvoller Weise die Geschichte von Illgau und «seinem» Sigristenhaus.

Viel zu schnell verging die Zeit, und die Rückreise musste in Angriff genommen werden. Wir dankten dem Wirtepaar Monika und Othmar Heinzer sowie den Serviceangestellten für die tolle Bewirtung. Mit den beiden Seilbahnkabinen benötigten wir einige Zeit, bis die ganze Gruppe wieder im Tal angelangt war. Aber alle erreichten pünktlich den vorgesehenen Bus, der uns ohne Umsteigen sogar bis nach Biberbrugg brachte. Mit dem Vor-alpenexpress gelangten wir zurück in die Ostschweiz. Herzlichen Dank der Auto AG Schwyz, der Geschäftsleitung der SOB für die Übernahme der Kosten der Seilbahnfahrt und natürlich unserem Reiseleiter Peter Lutz.

Walter Ringli

■ SVSE Badminton

Sieg für Barbara Schmid und Fabian Rohr

Bereits zum zweiten Mal nach 2003 fanden in der Rennweghalle in Winterthur die Schweizer Meisterschaften im Badminton statt. Auf Einladung des Organisators EBC Winterthur trafen sich 24 Badminton-Cracks in der Gartenstadt, um einen der begehrten Podestplätze zu ergattern. Die Paarungen der Kategorien Damen, Herren, U16 und Senioren wurden bereits im Vorfeld ausgelost.

Getreu dem Motto: «Wo wir sind, fliegen die Shuttles» wurde das Turnier gestartet. Den Zuschauern bot sich manch spektakulärer Ballwechsel. In allen Gruppen wurde hart um jeden

Shuttle gekämpft. Und glaubte man bereits, die entscheidenden Zentimeter seien verloren, wurden ganz unkonventionelle Methoden ins Spiel gebracht. So flogen nicht ausschliesslich die Shuttles auf dem Feld umher, sondern auch mal die Spielenden mit einem Hechtsprung dem Federball entgegen.

Bis zur Mittagspause standen die Finalrundenbegegnungen fest. Bei einem kurzen Bistrotopp wurden die verlorenen Energievorräte aufgetankt und die noch vorhandenen Kräfte für die zweite Runde gebündelt. Die nächsten Partien entschieden, ob der Pfeil in der Rangliste



Schweizer Meisterin Barbara Schmid.

weiter nach oben oder aber Richtung Keller zeigte. Um 16 Uhr war definitiv entschieden, wer in welcher Kategorie den Ton angab. In jeder Gruppe konnte man drei besonders zufriedene Gesichter ausmachen, sobald ihr Name zur Siegerehrung ausgerufen wurde.

Der EBCW war erfreut, dass auch dieses Turnier ohne nennenswerte Verletzungen über die Bühne ging. Von den obligaten Ermüdungserscheinungen mal abgesehen. Für Ranglisten und Fotos siehe Website www.svse.ch. *Markus Binder*



Schweizer Meister Fabian Rohr.

■ PV Aargau

Abwechslungsreiche Carfahrt durch den Jura

Bei herrlichem Wetter starteten am 15. Juni 86 Teilnehmende mit zwei Cars der Firma Carmäleon auf Nebenstrassen Richtung Porrentruy und weiter an die französische Grenze. Die Organisatoren verstanden es erneut, eine abwechslungsreiche Reise mit vielen Überraschungen zusammenzustellen.

Bei einer Kaffeepause im Tal der Dünnern, in Welschenrohr, hiess Präsident Ueli Röthenmund alle herzlich willkommen.

Die Fahrt ging weiter über Moutier und durch das Tal der Birs mit seinen imposanten Gebirgszügen, vorbei an Choidez mit den grossen Rohrlagern. In diesem Zusammenhang darf lobend erwähnt werden, dass die

Kantone Bern und Jura in Bezug auf Strassen- und Brückenbau einiges verwirklicht haben. Wir benutzten die alte Strasse mit dem Pass Les Rangiers. Mit einem weiteren Umweg kamen wir nach Porrentruy. Über dem Städtchen thront ein eindrückliches Schloss, das früher als Bischofssitz diente.

Nach kurzer Fahrt kamen wir nach Réclère mit seinen bekannten Grotten und einer Tropfsteinhöhle. Hier wurden wir in einem Restaurant mit einem feinen Essen und hervorragender Bedienung verwöhnt.

Anschliessend kurvten wir durch die Freiberge mit ihren vielen Weiden und Pferden. Über Saingelégier, Tavannes, durch die Taubenlochschlucht und Biel gings dann nach Hause.

Eine tolle Fahrt mit vielen Eindrücken ging zu Ende. Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren und den Vorstand.

Karl Schilter



■ PV Zürich

Besuch in Achkarren und Besichtigung der Winzergenossenschaft

Am 22. Juni um 8 Uhr fuhren zahlreiche Reiseteilnehmende bei bewölktstem Himmel mit zwei Cars von Zürich los. Nach einem Kaffeehalt in den «Langen Erlen» in Basel ging die Fahrt Richtung Elsass und über Mulhouse, Eguisheim, Colmar, Neuf Bri-sach weiter über den Rhein nach Deutschland. Unser freundlicher Buschauffeur und der versierte Reiseleiter Walter Saxer erzählten Interessantes über die Landschaft und die durchfahrenen Orte, besonders über den Kaiserstuhl. Dabei handelt es sich um ein bis zu 556 Meter hohes Mittelgebirge vulkanischen Ursprungs im Südwesten Baden-Württembergs in der Oberrheinischen Tiefebene. Der Name kommt vermutlich von König Otto III., der dort einen Gerichtstag abhielt. Nach diesem Ereignis wurde das ganze Gebirge als «Königsstuhl» bezeichnet. Als Otto III. zum Kaiser gekrönt wurde, wurde aus dem «Königsstuhl» der «Kaiserstuhl».

In Achkarren angekommen, konnten wir uns gerade noch vor dem einsetzenden Regen ins gemütliche Restaurant Krone retten, wo wir das vorzügliche Mittagessen, natürlich mit Weiss- und Rotwein von den Rebhängen der Umgebung genossen.

Nach dem Mittagessen stand der Besuch der Winzergenossenschaft Achkarren auf dem Programm. Der nette Kellermeister begrüßte uns in seinem Badener-Dialekt, wobei er beton-

te, dass er Schweizerdeutsch versteht. Zuerst wurde ein Film über den Kaiserstuhl gezeigt. Ein Gläschen Rotwein zur Einstimmung stand schon auf dem Tisch. Danach ging es zur Kellerbesichtigung und einer Weinprobe. Zum Schluss gab es vom PV Zürich für alle ein kleines Präsent.

Glücklicherweise wurden wir im Keller und im Car von dem feuchten Wetter verschont. Die Rückfahrt führte über die deutsche Autobahn via Rheinfelden und durch den Bözberg- und Bareggstunnel nach Zürich. Die Fahrt ging zügig voran. Wir pensionierten Eisenbahner durften dann das letzte Stück vom Autobahnende im Hardturm zum Carparkplatz Sihlquai in einem abendlichen Stadtzürcher Stau erleben.

Trotz des teilweise nassen Wetters war es ein interessanter, unterhaltsamer und wundervoller Ausflug. Sektionspräsident Hans Beeri und alle Teilnehmenden dankten Walter Saxer für die Organisation und den Chauffeuren für die unfallfreie Fahrt.

Alle Fotos des Ausflugs sind auf der Webseite aufgeschaltet. www.sev-pv.ch/zuerich/zh-fotos.

Fritz Aht



Hans Beeri im Gespräch mit seinen Mitgliedern. Er verstarb völlig unerwartet am darauffolgenden Wochenende. (Nachruf auf Seite 17)

■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Am himmelblauen Schwarzsee (FR)

Der traditionelle Jahresausflug der Pensioniertengruppe der BLS führte an den Schwarzsee. Am Vormittag des 21. Juni fanden sich an die sechzig Reiselustige, teils in Begleitung der Lebenspartnerin oder des Lebenspartners, im Berner Hauptbahnhof ein.

Nach der Zugfahrt stand im Freiburger Busbahnhof ein Extrabus bereit, welcher die gutgelaunte Reischar in abwechslungsreicher Fahrt über Plaffeien durch die Freiburger Landschaft ans Reiseziel brachte. Dank der gegenüber dem fahrplanmässigen Bus früheren Ankunftszeit reichte die Zeit für einen Apéro. Im Restaurant Gypsera genossen wir ein ausgezeichnetes und reichhaltiges Mittagessen.

Gruppenpräsident Walter Holderger hiess die ehemaligen BLS-ler herzlich willkommen. Er übermittelte auch die Grüsse des früheren Arbeitgebers, der BLS-Lötschbergbahn AG, welche in verdankenswerter Weise den Kaffee sponserte. Nach dem Essen blieb genügend Zeit, um bei schönstem Wetter auf einem Spaziergang entlang dem See alte Erinnerungen aufzufrischen oder neue Kolleginnen und Kollegen kennen zu lernen. Aber schon bald galt es, an die Rückreise zu denken. Wiederum stand ein Extrabus bereit, der die Reisefreudigen nach Freiburg brachte. Von dort ging es mit dem Zug den heimatlichen Gefilden entgegen.

Hans Kopp

■ VPT BLS, Pensionierte Emmental

Ausflug auf die «Königin der Berge»

Auf «Rigi hell» hofften die 32 Kolleginnen und Kollegen, als sie sich am 22. Juni zur Jahresreise in Richtung Arth-Goldau in die Züge setzten. Doch der Wetterbericht versprach für diesen Tag Gewitter, Sturm und Regenschauer – eigentlich alles, was für einen Ausflug nicht wünschenswert ist. In gut drei viertel Stunden kletterte der Zug der Arth-Rigi-Bahn vorbei an Wiesen, Wäldern, Felsen und durch Tunnels der Station Rigi Kulm entgegen. Durch die hohen Wolken schimmerte ab und zu ein Flecken blauer Himmel durch.

Nach der Ankunft auf Rigi Kulm strebten alle rasch dem gleichnamigen Hotel entgegen, wo uns ein ausgezeichnetes Essen mit Dessert serviert wurde. Nach dem Kaffee, freundlicherweise von der BLS AG spendiert (herzlichen Dank), zog es die Kolleginnen und Kollegen Richtung Gipfel. Gespannt auf die Aussicht nahmen wir die letzten 50 Höhenmeter in Angriff und wurden wahrlich nicht ent-

täuscht: Trotz der hohen Wolkendecke war die Fernsicht einzigartig. Die Sicht reichte vom Säntis bis zum Jura. Zu unseren Füssen breitete sich ein Teil der Schweiz wie ein riesiges Panorama aus. Acht Seen konnten gezählt werden. Alle, die nicht mitgekommen sind, haben etwas verpasst. Schon bald aber mussten wir zurück zur Station.

In gemütlicher Fahrt über Alpweiden, vorbei an weidenden Kühen und steilen Felswänden fuhr der Zug Richtung Vitznau. Der Vierwaldstättersee, immer näher kommend, funkelte und glitzerte im gleissenden Sonnenlicht, denn der Föhn hatte gegenüber den Wolken die Oberhand gewonnen. Das Dampfschiff «Stadt Luzern» brachte uns zurück in die Leuchtenstadt, wo sich unsere Wege trennten.

Herzlichen Dank allen Teilnehmenden sowie allen, die an der Organisation beteiligt waren.

Heinz Baumgartner

■ PV Uri

Eine Carfahrt, die ist lustig...

An die 50 Teilnehmende versammelten sich am 15. Juni um 7.30 Uhr bei wolkenlosem Himmel in Erstfeld zur Sektionsreise. Dass der Ausflug erstmals mit dem Car durchgeführt wurde, ermöglichte vor allem den älteren Teilnehmenden, problemlos an der Reise teilzunehmen, und alle waren hell begeistert über das Angebot.

Die Fahrt im modernen Bus führte via Autobahn in die Nähe von Olten, dann wegen Stau durch die ländlichen Gegenden des Gäus bis nach Biel. Dass der vorgesehene Kaffeehalt dann wegen Zeitmangels ins Wasser fiel, wurde verständnisvoll zur Kenntnis genommen. Rechtzeitig bestiegen wir in Biel das Motorschiff «Berna». Bei herrlichem Wetter genossen wir die ruhige Schifffahrt auf dem Bielersee. Im Restaurant Du Pont in Erlach erwartete uns ein feines, reichhaltiges Mittagessen. Die angenehmen Temperaturen ermög-

lichten uns, auf der Gartenterrasse Platz zu nehmen. Das flinke Servicepersonal und die Küchencrew trugen dazu bei, dass unser Hunger gestillt wurde. Um halb drei Uhr traten wir die Rückreise an. Mehrheitlich über Land via Kerzers, Burgdorf, Emmental und Entlebuch führte uns der Carchauffeur ins Urnerland zurück.

Ein Kaffeehalt unterwegs, im Restaurant Hirschen in Trubschachen, offeriert aus der Sektionskasse, bildete einen würdigen Abschluss eines in jeder Beziehung höchst gemütlichen Tages. Viel dazu beigetragen hat auch der Chauffeur, der uns unterwegs mit interessanten Details auf dem Laufenden hielt. Ein Dankeschön an das Carunternehmen Gerold Gisler für die perfekte Fahrt sowie dem Organisator Koni Gamma für seine Bemühungen. Wie immer hat alles perfekt geklappt.

Guido Lang



■ Sängerbund Romanshorn

Grosser Tag am Thurgauer Gesangsfest

Vom 24. bis 26. Juni organisierte der Männerchor Sirmach aus Anlass seines 150-Jahre-Jubiläums das Thurgauer Gesangsfest. 90 Chöre mit über 2300 Sänger/innen sind der Einladung gefolgt. Für diesen Wettbewerb hatte sich auch der Sängerbund Romanshorn angemeldet und reiste frohgelaunt ins Hinterthurgau.

Übereinstimmend mit dem Vereinsvorstand hatte sich unser Dirigent Rolf Schädler für drei Lieder verschiedener Stilrichtungen entschieden. Unsere Präsentation vor der Jury begann mit dem Lied «Der Jäger Abschied» von Felix Mendelssohn. Mit «O Salutaris» aus der Feder des Pariser Komponisten Alfred Lefébure-Wély setzten wir das Programm fort und schlossen mit dem romanischen Lied «Cantei Romontschs», das Hans Erni arrangiert und L. Candinas getextet hat.

Von den wenigen Zuhörer/innen erhielten wir viel Applaus. Verglichen mit den Darbietungen der Chöre am Nachmittag in der voll besetzten Kirche war unsere Präsentation schwach besucht. Dies mag daran liegen, dass um 12 Uhr beim Festpublikum das

Mittagessen Priorität hatte. Anschliessend gaben wir ein Platzkonzert auf dem Festgelände, bei dem wir das Publikum mit fünf Liedern unterhielten.

Nach der Mittagspause standen ein Fototermin und Expertengespräche an. Chefexperte Rainer Held begrüßte die vollzählig anwesende Sängerschar zur Bekanntgabe von Leistungsstand und Steigerungsmöglichkeiten. Rainer Held verstand es, mit mit Humor gespickten und sympathischen Worten auf Stärken und Schwächen hinzuweisen. Die Unterredung wird den Sängerbündlern in bester Erinnerung bleiben.

Die ausführlich dokumentierte Standortbestimmung unserer Leistung deutete in etwa das zu erwartende Prädikat des Expertenteams an. Bis zur Bekanntgabe des endgültigen Verdikts hatten wir Zeit und Gelegenheit zur Pflege von Kameradschaft und Gesang. Mit dem Resultat «sehr gut» endete der Besuch in Sirmach einmal mehr sehr erfolgreich. Entsprechend gut war die Stimmung auf der Heimreise. Abgerundet wurde das Fest mit dem passenden Lied «Das ist ein grosser Tag».

Thomas Decurtins

■ Männerchor des PV Olten und Umgebung

Besuch der Unesco-Biosphäre Entlebuch

Die Männerchorreise unter Leitung von Hans Schweizer war auch dieses Jahr ein gut organisierter Ausflug. Eine erwartungsvolle Schar «Männerchöler» mit Frauen und Freunden stieg in Trimbach und Olten bei schönem Wetter in einen modernen Car der Firma Born AG. Die Fahrt führte via Luzern nach Hergiswil. Nach einer Kaffeepause und der Besichtigung der bekannten «Glasi» ging die Fahrt über die bekannte Panoramastrasse mit tollem Ausblick auf den Sarnersee und das Brüniggebiet. Auf dem Glaubenbüelen-Pass, 1611 Meter über Meer, folgte ein ebenso schöner Blick aufs Briener Rothorn und die Schratzen-

fluh. Um die Mittagszeit war das Ziel, Sörenberg Salwideli, bekannt als Wander- und Langlaufparadies, erreicht. Die Moorlandschaft Entlebuch wurde 2001 in die Liste der Unesco-Biosphären aufgenommen. Nach einem sehr guten Mittagessen wurde die Kameradschaft gepflegt, umrahmt von Liedervorträgen. Anschliessend ging die Fahrt durch das Tal der Waldemme nach Emmenmatt wo es im «Aemmebeizli» einen letzten Trinkhalt gab, bevor es via Ramsei, Sumiswald, Langenthal zurück nach Olten und Trimbach ging. Am 16. August starten wir im Brielmattschulhaus in Trimbach wieder mit dem Probenbetrieb.

Josef Elsener

■ SVSE Keggeln

46. Walliser SESKV-Meisterschaft

Vom 21. Mai. bis 4. Juni wurde die 46. SESKV-Meisterschaft in Naters ausgetragen. 234 Keggler/innen aus der ganzen Schweiz besuchten diesen Anlass. Leider machte uns ein Defekt einen Strich durch die «Meisterschaft». Deshalb möchten wir uns bei allen Betroffenen entschuldigen.

Der KK Simplon dankt allen Teilnehmenden für ihre Unterstützung. Wir hoffen, euch auch im nächsten Jahr wieder begrüßen zu dürfen. **Auszug aus der Rangliste:** SESKV 1: 1. Hinni Hansjörg, Bremgarten, 806 Holz; 2. Dick Bruno, Subingen, 806

Holz; 3. Müller Edy, Luzern, 796 Holz. Limite: 753 Holz. SESKV 2: 1. Bischoff Fritz, Brig-Glis, 781 Holz; 2. Summermatter Viktor, Brig, 780 Holz; 3. Rudolf Erich, Winterthur, 767 Holz. Limite: 707 Holz. SESKV 3: 1. Locher Franz, Gampel, 731 Holz; 2. Fankhauser Paul, Nidau, 721 Holz; 3. Bula Irene, Bern, 704 Holz. Limite: 603 Holz. Gäste 1: 1. Imhof Georges, Visp, 806 Holz. Limite: 780 Holz. Gäste 2: 1. Fuhrer Pascal, Naters, 770 Holz. Limite: 749 Holz. Gäste 3: 1. Bumann Martha, 743 Holz. Limite: 680 Holz.

Gerhard Werlen

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich.

ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

Redaktionsadresse: *kontakt.sev*, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch, Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58.

Abonnemente und Adressänderungen:

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

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

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOLPRINT, Subingen (ein Unternehmen der AZ Medien AG); www.solprint.ch.

Die nächste Ausgabe erscheint am 21. Juli 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 13. Juli, 8 Uhr

Inserateschluss: 11. Juni, 10 Uhr



zb Die Zentralbahn.

Sie suchen eine neue Herausforderung mitten im Herzen der Schweiz. Bei einem dynamischen Unternehmen welches täglich in Bewegung ist. Toll! Dann stellen Sie noch heute die Weichen und bewerben Sie sich bei uns als

Zugbegleiter(in)

Ihr Reisegepäck

Ihr Profil: Sie sind ausgebildete(r) Reisezugbegleiter(in) / Kondukteur(in) oder Zugchef(in), aufgeschlossen, zuverlässig, ehrlich, offen, belastbar, kritikfähig und sehr freundlich. Sie handeln auch in schwierigen Situationen ruhig und kundengerecht. Ihre guten Fremdsprachenkenntnisse (vor allem Englisch) setzen Sie gerne ein.

Unser Angebot

Ihre Herausforderungen: Sie betreuen und beraten unsere Kundschaft vor, während und nach der Fahrt in den Zügen der Strecken Luzern - Interlaken bzw. Luzern - Engelberg. Sie kontrollieren und verkaufen Fahrausweise und führen Stichkontrollen in S-Bahnzügen durch. Sie sorgen für Sicherheit und Komfort. Als Gastgeber(in) sind Sie somit für das Wohlbefinden unserer Fahrgäste sowohl im Interregio- als auch im S-Bahnbereich verantwortlich.

Ihr Kontakt

Für weitere Infos: Felix Weber, Leiter Zuggpersonal, Tel. 058 668 87 34

Unsere Adresse für Ihre Bewerbungsunterlagen: zb Zentralbahn AG,

Human Resources, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad oder an hr@zentralbahn.ch

Wir freuen uns. www.zentralbahn.ch

SBB CFF FFS

Wir bringen Sie hin und weg.

Sektionen

11. August 16 Uhr, Basel, St. Jakob, Klubhaus FC Polizei, Grosse Alle	■ ZPV Basel Sommernachtsplausch	Alle sind herzlich eingeladen (Mitglieder, Nichtmitglieder, Nichtisenbahner, Freunde, Freundinnen, Kinder, Grosseltern sowie Pensionierte). Für Getränke ist gesorgt, sie können im Klubhaus gegen Bezahlung bezogen werden. Zur Verfügung stehen ein Grill, ein gedeckter Aussenplatz, ein Aufenthaltsraum und eine WC-Anlage. Grilladen müssen selber mitgebracht werden, Salate und Kuchen hat es vor Ort.
15. November 17 Uhr, Region Zürich (Ort und Lokalität noch nicht definitiv festgelegt)	■ ZPV Regional- verkehr Ost Ausserordentliche Generalversammlung	Die Traktandenliste wird zu gegebener Zeit publiziert bzw. ausgehängt. Wichtiges Traktandum: Entscheidung für oder gegen eine Auflösung der Sektion (Vollzug Ende 2011). Anmeldung unbedingt erforderlich bis 15. Juli an regionalverkehr-ost@zpv.ch.

Sektionen VPT

12. Juli (Verschiebe- datum bei Schlechtwetter: 19. Juli)	■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung vom Rellerli- grat zum Sparenmoos	Unsere Wanderung führt auf einem schönen Panoramaweg zum Sparenmoos (+280/-380m), ist nicht überaus anstrengend, aber etwas Kondition und Ausdauer ist von Vorteil. Wanderzeit 3½ Stunden. Wanderstöcke unbedingt mitnehmen, Rucksackverpflegung. Ab Sparenmoos Fahrt mit dem Trottnett oder mit dem Bus nach Zweisimmen. Kosten GA/Halbtaxabo: Gondelbahn Schönried-Rellerli-grat 8 Franken; Bus Sparenmoos-Zweisimmen 10 Franken; Trottnett (inkl. Helm) 12 Franken. Bus Sparenmoos ab 16.00 Uhr. Anmeldung bis 9. Juli an Hansjörg Bieri, 031 839 17 09.
30. August 10 Uhr, Thun, Bahnhofplatz	■ VPT Bahndienst- leistungen, Gruppe Pensionierte elvetino AG Ausflug	

Pensionierte

3. August 8.30 Uhr, Basel Bahnhof SBB, Schalterhalle	■ PV Basel Fahrt ins Blaue	Alle Mitglieder mit Partner/innen sind eingeladen. Fahrt mit dem Zug zur Mittagsrast. Der Männerchor umrahmt das Essen. Basel an zirka 19.30 Uhr. Kosten 60 Franken (Apéro, Mittagessen, inkl. Getränke). Einzahlung bis 22. Juli auf Postkonto 40-6925-4. GA oder Halbtaxabo mit Tageskarte 2. Klasse. Schriftlich eingeladen werden Neumitglieder und Teilnehmende der Reisen 2009/2010. Auskunft bei Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Aldo Pavan, 061 821 46 60.
17. August	■ PV Biel PV-Reise nach Broc	Biel ab 9.21 Uhr. Kosten inklusive Essen 50 Franken. Anmeldung bis 11. August mit Einzahlung auf Postkonto 25-10462-2 (Verband pensionierter Eisenbahner Biel, Sektionsreise).
18. August	■ PV Olten und Umgebung PV-Reise	Die Reise führt nach Konstanz, weiter mit dem Schiff nach Schaffhausen und mit der SBB zurück nach Olten. Mittagessen auf dem Schiff. Menu 40 Franken (inkl. Dessert). Olten ab 8.59 Uhr. Anmeldung mit grüner Karte bis 5. August. TK und GA sind gültig. @ www.sev-pv.ch/olten

Sport und Kultur

14. Juli	■ ESC Basel, Ski & Berg- sport Krokus Wanderung Pré-Petitjean- Glovelier	Basel ab 8.37 Uhr, Delémont ab 9.22 Uhr, Pré-Petitjean an 10.03 Uhr. Angenehme Wanderung in ¾ Stunden durch eine schöne Schlucht hinunter nach Glovelier, -400m. Verpflegung aus dem Rucksack. Rückfahrt nach Basel stündlich XX.03 und XX.22 Uhr. Anmeldung bei Heinz Spengler, 061 31 74 32.
14. Juli 15 Uhr, Mittelhäusern, Rest. Schwarz- wasserbrücke	■ Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern Ferientreff	Wir erfreuen unsere Passivmitglieder und Freunde mit einigen Liedern. Die Sänger fahren in Bern um 13.36 Uhr ab. Schwarzwasserbrücke an 14.01 Uhr. Anschliessend Einsingen.
16. Juli 9 Uhr, Olten Restaurant Bahnhof (Gleis 13)	■ EFFVCO Eisenbahner Foto-, Film- und Video- club Olten Workshop	Unter der Leitung von Hanswalter Müller erstellen wir eine Tonbildschau mit m.objects. Dazu sind auch Mitglieder anderer EFFVAS-Sektionen eingeladen. Nähere Angaben unter www.effvco.ch, Rubrik Programm. @ www.effvco.ch
18. bis 20. Juli	■ EWF Herisau Leichte Bergtour im Geltengebiet	Treffpunkt Bahnhof Gstaad. Mit PTT um 13.20 Uhr zum Lauenensee, Aufstieg zur Geltenhütte (Halbpension). Touren nach Verhältnissen, Rucksackverpflegung. Heimreise ab Lenk. Anmeldung bis 16. Juli an Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71. @ www.ewf-herisau.ch
20. und 21. Juli	■ ESV Rheintal- Walensee Einfache Hochtour Wildstrubel	1. Tag: Treffpunkt im Zug IC Zürich ab 8.32 Uhr via Bern nach Lenk. 50 Minuten Mittagsrast und weiter mit Bus zur Iffigenalp. Aufstieg zur Wildstrubelhütte, 3½ Stunden, Halbpension. 2. Tag: Überschreitung Wildstrubel-massiv und Abstieg nach Engstligenalp bei Adelboden. Ausrüstung: Pickel, GStättli. Anmeldung bis 17. Juli an Christoph Naef, 081 302 59 44.
22. Juli 9.20 Uhr, Spiez, Bahnhofbuffet	■ Bergklub Flügelrad Bern Velotour	Individuelle Anreise nach Spiez (Bern ab 8.39 Uhr). Veloroute: von Spiez nach Belp, zirka 35 Kilometer. Mittagessen im Restaurant. Anmeldung bis 21. Juli an Fritz Aegler, Grafenstein, 3753 Oey, 033 681 16 47.
26. Juli	■ EWF Herisau Wanderung Jaunbach- schlucht	Treffpunkt im Zug ab Bulle um 9.52 Uhr nach Gruyères. St. Gallen ab 6.11 Uhr, Fribourg an/ab 8.54/9.02 Uhr (Bus). Wanderung durchs Städtchen Gruyères, weiter in häufigem Auf und Ab dem Jaunbach entlang bis Charmey, 4 Stunden (+650/-500m). Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Charmey Le Chêne 15.58 oder 16.39 Uhr, St. Gallen an 20.15 oder 20.53 Uhr. Anmeldung bis 23. Juli an Rolf Vogt, 027 346 11 94. @ www.ewf-herisau.ch
29. Juli 9.50 Uhr, Oberalp- passhöhe	■ ESV Rheintal- Walensee Wanderung Schneehüenerstock	Wanderung vom Oberalppass zur Fellilücke und aufs Unghürstöckli (auch Schneehüenerstock), retour zur Lücke und durchs Fellital ins Reusstal bei Gurtnehen (Bushaltestelle Fellital). Marschzeit zirka 7 Stunden (T3), +700/-2000m (gleichmässig verteilt). Rucksackverpflegung. Chur ab 7.56 Uhr, Zürich ab 7.09 Uhr, Arth Goldau ab 7.52 Uhr. Anmeldung bis am Vortag an Georg Trüb, 052 222 29 08, georgtrueb@sunrise.ch.

29. Juli

■ **EWf Herisau**
Leichte Bergtour
Durannapass

Treffpunkt Küblis 8.10 Uhr. Landquart ab 7.47 Uhr. Route via Conterser Schwendi, Durannapass, Strassberg nach Langwies. Wanderzeit 6½ Stunden, +1600/-1200m. Rucksackverpflegung. Langwies ab 17.04 oder 18.04 Uhr. Anmeldung (nur telefonisch) bis 27. Juli an Rolf Allenspach, 052 232 06 97 oder 077 416 48 79.

2. bis 4. August

■ **ESV Rheintal-Walensee**
Hochtouren und Klettern Bertolhütte (Tête Blanche 3707 m, Aiguille de la Tsa 3668 m)

1. Tag: Anreise nach Arolla und Aufstieg in 4½ Stunden zur Bertolhütte. 2. Tag: Einfache Gletschertour auf die Tête Blanche, total 6 Stunden. 3. Tag: Aufstieg und Kletterei zur Aiguille de la Tsa und Rückkehr zur Hütte, 5 bis 6 Stunden, Abstieg nach Arolla und Heimreise. Tour auch geeignet für Nichtkletterer. Dann ohne Kletterei auf die Tsa. Halbpension in der Bertolhütte. Hochtourenausrüstung (Kletterer zusätzlich Klettersachen und Helm). Anmeldung sofort an Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, berliat@leuonet.ch

9. und 10. August

■ **EWf Herisau**
Mittlere Bergtour
Obermatten-Piz Curvér-Savognin

1. Tag: Treffpunkt im Zug Chur ab 8.58 Uhr via Thuis nach Zillis, an 9.46 Uhr. Wanderung Zillis-Obermatten, 3 Stunden, +1000 m. 2. Tag: Obermatten-Zitteil-Piz Curvér-Tigignas, 7 bis 8 Stunden, +1200/-1450m. Rucksackverpflegung. Halbpension im Berggasthaus Post in Obermatten. Auskunft und Anmeldung bis 5. August abends bei Oskar Frigg, oskar.frigg@bluewin.ch, 078 768 63 75. @ www.ewf-herisau.ch

20. August
9 Uhr, Luzern, Sportanlagen Allmend Süd

■ **SVSE Fussball/ESV Luzern**
Fussball-Plauschturnier

Kleinfeld-Fussballturnier für Eisenbahner-, Firmen- und Plausch-Mannschaften. Mindestens sechs Spieler (inkl. Torwart) und maximal drei Reservespieler. Nur Nocken- oder Noppenschuhe erlaubt, keine Stollenschuhe! Schienbeinschoner obligatorisch! Das Turnier wird von SUVAliv unterstützt. Torwandschuss-Wettbewerb und Angebot Gratis-Massagen. @ www.esv-luzern.ch/vor_fussball.asp

MITGLIEDER-WERBEAKTION

23. Mai 2011 bis 30. April 2012

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 beim SEV (VPT-Mitglieder)

Die Beträge werden in Reka-Checks ausbezahlt und an den jeweiligen VPT-Tagungen 2012 abgegeben.

Weitere Informationen bei martin.ritschard@vpt-online.ch.

■ PV Fribourg

Sonniger Ausflug auf den Bürgenstock

Was eignet sich besser für ein freudiges Wiedersehen ehemaliger Kollegen mit Partnerinnen als eine gemeinsame Reise?

So traf sich am 21. Juni, dem ersten Sommertag notabene, eine stattliche Schar Pensionierter bei schönstem Wetter am Bahnhof Fribourg zu der vom Vorstand organisierten Reise auf den Bürgenstock. Es war für die SBB und die Schifffahrtsgesellschaften ein Tag mit unzähligen Schulreisen. Laut der Zeitung «Le Matin» waren 60000 Schüler und Schülerinnen unterwegs. Dies nebst den 950000 täglichen Zugpassagieren.

Trotzdem klappte die Platzreservation der SBB bestens, und wir gelangten bequem nach Luzern. Auch auf dem Schiff und bei der Standseilbahn von Kehrsiten auf den Bürgenstock herrschte Hoch-

betrieb. Letztere musste gar zweimal fahren, um alle Reisenden zur Bergstation zu transportieren.

Alle genossen auf diesem einmaligen Aussichtspunkt die herrliche Rundschau und ein ausgezeichnetes Mittagessen im Restaurant Taverne. Während des Essens gab unser Präsident Jean-Pierre Neuhaus seiner Freude über das kameradschaftliche Zusammensein Ausdruck. Während der ganzen Reise – sei es auf dem Zug, dem Schiff, dem Funi oder im Restaurant – konnten wir feststellen, dass die Romands auch «ennet dem Röstigraben» liebevoll und zuvorkommend empfangen werden.

Es ist schön, dass wir dank dem SEV solche Anlässe durchführen können. Auf Wiedersehen nächstes Jahr.

Maurice Kolly / Franz Rohner

TOTENTAFEL

Beeri Hans, pensionierter Dienstchef, Oberengstringen; gestorben am 25. Juni im 80. Altersjahr. PV Zürich.

Berger Frieda, Witwe des Alfred, Basel; gestorben am 8. Juni im 94. Altersjahr. PV Basel.

Dobler Werner, pensionierter Depotchef, Holderbank; gestorben am 21. Juni im 82. Altersjahr. VPT Balsthal.

Etter Roland, pensionierter Zugdienstmitarbeiter, Ziefen; gestorben am 21. Juni im 77. Altersjahr. PV Basel.

Ender Hans, pensionierter Aufseher, Romanshorn; gestorben am 25. Juni im 95. Altersjahr. PV Thurgau.

Erne Josef, pensionierter Stationsvorstand, Bad Zurzach; gestorben am 16. Juni im 78. Altersjahr. PV Aargau.

Graf Edith, Witwe des Herbert, Zuchwil; gestorben am 10. Juni im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Jutzeler Madeleine, Witwe des Otto, Basel; gestorben am 15. Juni im 78. Altersjahr. PV Basel.

Küttel Anna, Witwe des Martin, Ibach; gestorben am 9. Juni im 87. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Mattli Adolf, pensionierter Gleismonteur, Wassen; gestorben am 18. Juni im 88. Altersjahr. PV Uri.

Merki Walter, pensionierter Rangierangestellter, Würenlingen; gestorben am 17. Juni im 90. Altersjahr. PV Aargau.

Müller Reinhard, pensionierter Zugführer, Kriens; gestorben am 11. Juni im 80. Altersjahr. PV Luzern.

Peier René, pensionierter Spezialhandwerker, Lostorf; gest. am 16. Juni im 77. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

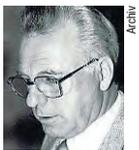
Ruegge Marie, Witwe des Max, Landquart; gestorben am 15. Juni im 86. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Steiner Rosa, Witwe des Gottlieb, Rapperswil; gestorben am 3. Juni im 90. Altersjahr. PV Aargau.

Wyttbach Lisa, Witwe des Walter, Täuffelen; gestorben am 11. Juni im 94. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

NACHRUF

Hans Beeri, Präsident PV Zürich und ehem. Kongresspräsident



23. März 1932 – 25. Juni 2011

Völlig unerwartet ist am vorletzten Samstag Hans Beeri verstorben. Auf einem Spaziergang ist sein Herz plötzlich stehen geblieben. Für die Mitglieder seiner PV-Sektion Zürich, für den Unterverband PV und den ganzen SEV ist dies ein grosser Verlust. Wir verlieren in Hans Beeri einen unermüdeten, hartnäckigen Kämpfer für die Sache des Verkehrspersonals und unserer Pensionierten.

Hans Beeri wuchs in Gambach bei Rüschegg (BE) und Giswil (OW) auf und half in der väterlichen Schmiede beim Beschlagen der Pferde. Nach der Rekrutenschule als Trainsoldat kam er 1952 als Aushilfsarbeiter zur SBB. Diese konnte immer auf ihn zählen, sei es als Betriebsarbeiter, Schriftenkontrollleur, Büro- oder Dienstchef im Güterbahnhof Zürich bzw. später in Altstetten. Ebenso unsere Gewerkschaft, der er schon 1952 beitrug. 1971-1989 präsidierte er die APV-Sektion Zürich. 1978-1996 war er Vizezentralpräsident des Unterverbands APV. Er arbeitete u.a. in den Projektgruppen «Stückgut», «Ämterklassifikation/Einreichungsfragen» und «Strukturfragen APV/SEV» mit und setzte sich für die Kolleg/innen im Bereich Cargo Domicil ein, der von der SBB 1992 in die CDS AG ausgelagert und 1996 verkauft wurde. 1971-1995 vertrat er den APV im SEV-Verbandsvorstand, 1997-2004 den PV. 1982-1985 war er Vize-Kongresspräsident, 1986-1989 Kongresspräsident.

Daneben vertrat Hans Beeri den SEV viele Jahre in Platzunion und Gewerkschaftsbund der Stadt Zürich, im Vorstand des Förderativverbands und in der Krankenkassenkommission SBB. Nach der Pensionierung präsidierte er ab 1997 den PV Zürich und setzte sich mit voller Kraft dafür ein, dass der Bund seiner Verantwortung gegenüber der Pensionskasse SBB und ihren «Altreitner/innen» nachkommt. Seit 1989 präsidierte er zudem die Eisenbahner-Baugenossenschaft Dreispitz Zürich.

Wir werden Hans Beeri für seine grossen Verdienste in dankbarer Erinnerung behalten und entbieten seinen drei Kindern und ihren Familien unser tiefempfundenes Beileid. *Zentralsekretariat SEV*

Link zum Recht

Arbeitsverweigerung = Kündigung?

Nicht jede Arbeit muss ausgeführt werden, sie muss zumutbar sein. Was gilt es zu beachten?

Wenn wir eine Stelle antreten, wissen wir mehr oder weniger genau, welche Arbeiten wir zu erledigen haben werden.

So erfüllen wir dann über Jahre unsere Arbeiten, und nun heisst es plötzlich, es muss noch diese oder jene neue Aufgabe übernommen werden. Was nun? Sagen wir «nein», verlieren wir dann die Stelle?

Grundsätzlich ist eine Arbeitsverweigerung ein Kündigungsgrund. Ziffer 182 Bst. c. GAV SBB (Ziffer 174 GAV Cargo) bezeichnet die mangelnde Bereitschaft, die im Arbeitsvertrag vereinbarte Arbeit zu verrichten, Ziffer 182 Bst. d GAV SBB die mangelnde Bereitschaft zur Verrichtung einer zumutbaren Arbeit als Kündigungsgrund. Im Obligationenrecht ist dies in Art. 337 ff. geregelt.

Eine Arbeitsverweigerung bei vertraglich vereinbarten Arbeiten stellt per se eine Vertragsverletzung dar. Dabei muss aber klar definiert sein, welche Arbeiten überhaupt auszuführen sind. In der Re-

gel stützt man sich dabei auf den Stellenbeschrieb. Gibt es keinen, wird auf die in dieser Tätigkeit üblicherweise auszuführenden Arbeiten abgestellt. Je nachdem, ob es sich um die Verweigerung von vertraglichen Haupt- oder Nebenpflichten handelt, kann eine ordentliche oder eine fristlose Kündigung ausgesprochen werden.

Schwieriger ist es im Bereich der mangelnden Bereitschaft zur Verrichtung einer zumutbaren Arbeit. Um überhaupt beurteilen zu können, ob die Verweigerung ei-

nen Kündigungsgrund darstellt, muss definiert werden, was unter den Begriff der zumutbaren Arbeit fällt. Dies hat unter Berücksichtigung der Gesamtumstände des Arbeitsverhältnisses, der persönlichen Verhältnisse des betroffenen Mitarbeitenden und dem Branchenüblichen zu erfolgen.

Eine allgemeingültige Antwort gibt es nicht. Erst wenn die Zumutbarkeit bejaht werden kann, gilt die Verweigerung dieser Arbeit als Kündigungsgrund, welcher eine ordentliche oder ei-

ne fristlose Kündigung auslösen kann.

Das eben Gesagte gilt auch für Arbeitsverhältnisse nach OR. Und selbstverständlich führt ein einmaliges Verweigern nicht automatisch zu einer Kündigung. Zudem hat vorher in der Regel eine Abmahnung zu erfolgen.

Gute Gründe gelten

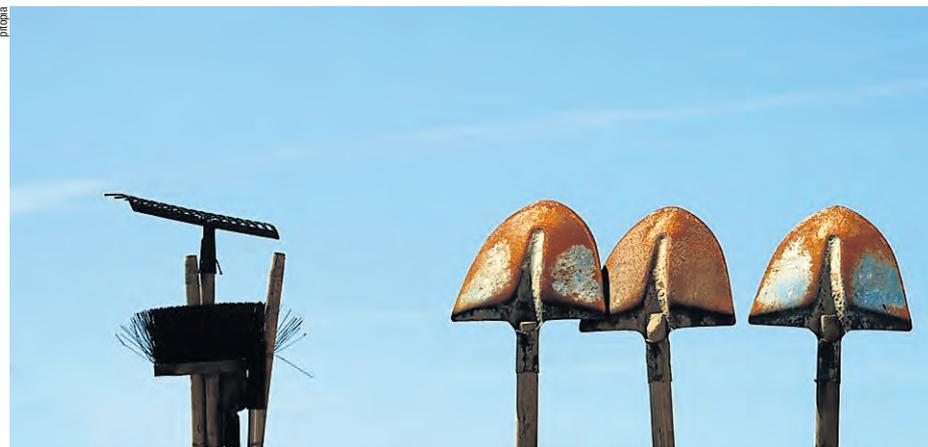
Es gibt aber auch gute Gründe, eine Arbeit zu verweigern. Eine entschuldigte bzw. gerechtfertigte Verweigerung liegt immer dann vor, wenn die verlangte Tätigkeit die Gesundheit gefährdet, die Persönlichkeit verletzt oder

wenn die nötigen Schutzvorkehrungen zur Gefahrenabwendung vom Arbeitgeber nicht zur Verfügung gestellt werden. Weitere gerechtfertigte Verweigerungen liegen vor, bei diskriminierender Arbeitszuteilung oder bei Zuteilung von Arbeiten, für welche gesetzliche oder persönliche Qualifikationen verlangt sind, welche nicht erbracht werden können.

Das RS-Team musste sich bereits in verschiedenen Rechtsschutzfällen mit Kündigungen aus Arbeitsverweigerungen befassen. Die Diskussionen bezogen sich dabei vor allem auf die Verhältnismässigkeit zwischen der Schwere der Verweigerung und der Kündigung sowie der Frage der Zumutbarkeit. In einigen Fällen konnte wenigstens die Umwandlung einer fristlosen Auflösung in eine ordentliche Kündigung erreicht werden, in andern sogar die Rücknahme der Kündigung.

Zielführender ist es aber in jedem Fall, vor einer Eskalation der Situation das Rechtsschutzteam zu informieren, um eine einvernehmliche Lösung auf dem Diskussionsweg anzustreben.

Rechtsschutzteam SEV



Das Werkzeug einfach zur Seite stellen – eine heikle Sache ...

Leserbrief

Die Schweiz ist das bessere Europa

Zum Leserbrief «Zum Thema Einwanderungen» in *kontakt.sev* 12/11

Über die Einwanderungen möchte ich mich nicht äussern, auch Asylbewerber gehören zu den Einwanderern, und zu diesem Thema fragen wir am besten unsere Kollegen der Polizei. Aber zum Thema EU: Der Leserbriefschreiber lebt noch in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts, als die EU von vielen in den Himmel gehoben wurde.

Aber wie und wo stehen wir heute? Seither hat sich vieles zum Nachteil Europas verändert.

Wir in der Schweiz brauchen die EU weder in Sachen Demokratie noch in Sachen

Rechtsstaat. Schaut man sich die wirtschaftlichen Daten an, so braucht die Schweiz auch hier keinen Vergleich zu scheuen.

Die EU ist ein Verein von Bankrott Kandidaten, sie leidet an chronisch hoher Arbeitslosigkeit, und die Sozialversicherungssysteme sind so gut wie pleite.

Die Schweiz hat es zum Beispiel geschafft, seit den 90er-Jahren die Schulden des Bundes kontinuierlich zu senken. Die Schuldenquote liegt bei knapp 40 Prozent, und das bei einer Steuerbelastung der Bürger, die im EU-Vergleich ihresgleichen sucht.

Von Arbeitslosigkeit zu reden ist überflüssig, und die

sozialen Sicherungssysteme der Schweiz sind deutlich solider finanziert als die der EU-Staaten.

Die EU ist zutiefst demokratiefeindlich. Brüssel koordiniert die meisten Politikbereiche, und rund 80 Prozent des nationalen Rechts werden mittlerweile aus Brüssel vorgegeben und vorformuliert.

Die Schweiz muss deshalb nicht europäischer werden, sondern Europa schweizerischer.

Die Schweiz hat lange vor der EU das bessere Europa verkörpert und wird dies hoffentlich noch lange nach der EU tun.

René Wyss, Zofingen

Leserbrief

Japan einfach ...

Zum Leserbrief «AKW ade?» in *kontakt.sev* 12/11

Verantwortungslos will der Leserbriefschreiber mit dem tödlichen Atomdreck weiterwursteln. Er ist der Atomlobby auf den Leim gekrochen und hängen geblieben. Auch der «Toneli vom Toggenburg» und Blocher sprechen

borniert weiter so. Ihnen allen würde ich gerne ein Billett einfach nach Russland oder Japan spendieren. Wir kennen genügend geschickte Ingenieure, die den Strom in die Berghütten liefern werden und die Bahn weiterhin mit 15000 Volt fahren lassen.

Walter Baltensperger,
Winterthur

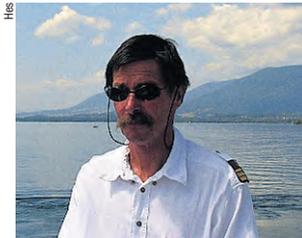
Leserbriefe sind willkommen!

Leserbriefe sind in *kontakt.sev* immer willkommen. Zustelladresse siehe Impressum (in dieser Ausgabe auf Seite 15). Je kürzer und prägnanter ein Text ist, umso grösser sind die Chancen, dass er unverändert abgedruckt wird. Es gibt allerdings keinen Anspruch auf Abdruck eines Leserbriefs, und die Redaktion behält sich Kürzungen und stilistische Verbesserungen vor!

Das Seeland und seine Besonderheiten

Der Broyekanal, charmant, natürlich und wild

Raoul Béguelin ist seit mehr als 30 Jahren Kapitän bei der LNM und Präsident der Sektion VPT Neuchâtel Navigation. An Bord der «Fribourg», dem Flaggschiff der Flotte, nimmt er uns auf die Route Neuenburg-Murten, wo wir zwei Seen und den Broyekanal entdecken können. Die Kanäle zwischen den Seen sind eine Spezialität der Gegend, es gilt, sie auszuprobieren. Raoul Béguelin empfiehlt uns, vor dem Besteigen der «Fribourg» die Altstadt von Neuenburg zu besuchen, insbesondere das Schloss. Es gibt geführte Touren während der Hochsaison, sodass der Besuch sehr gut mit einer Schiffsreise verbunden werden kann. Die Stadttour dauert 45 Minuten, buchen Sie jene von 10 Uhr, so haben Sie



Raoul Béguelin, Kapitän der «Fribourg», des Flaggschiffs der LNM.

nachher genügend Zeit, durch die Fussgängerzone zu flanieren und – warum nicht? – einen Kaffee oder einen Apéritif auf einer der Restaurantterrassen zu trinken, bevor Sie sich rechtzeitig vor der Abfahrt um 12 Uhr 10 im Hafen einfinden (andere Kurse unter www.navig.ch). Von der Place Pury zum Hafen sind es nur wenige Minuten zu Fuss, ausserdem fahren Busse vom Bahnhof zum Hafen. Wenn es Sie eher nach einem Strandspaziergang gelüstet, sollten Sie zu den «Jeunes-Rives» gehen, dem Strand, der vor der Universität in der Nähe des Hafens liegt.

Wilder Kanal und ornithologisches Zentrum
Das Schiff hält erstmals in La Sauge, wo sich ein Pro-Natura-Zentrum befindet, dann fährt das Schiff durch den Broyekanal, der nach Meinung von Raoul Béguelin «charmant, wilder und natürlicher» ist als der Zihlkanal.

Das Bordrestaurant der «Fribourg» ist bekannt für seine gute Küche, es ist deshalb sicherer, zu reservieren, wenn man während der Fahrt essen will. Der Kapitän empfiehlt diese Option, rät aber, dann wieder mit dem Schiff nach Neuenburg zurückzufahren, um auf der Rückfahrt voll von der Strecke durch den Kanal profitieren zu können.

Berühmte Weingegend
Bei den Zwischenhalten in Praz (dt.: Matten) und Môtier können Sie den Wistenla-

der Schweiz nicht verpassen. Um die hübsche Kleinstadt zu besuchen, kann man zu Fuss gehen oder den kleinen Zug

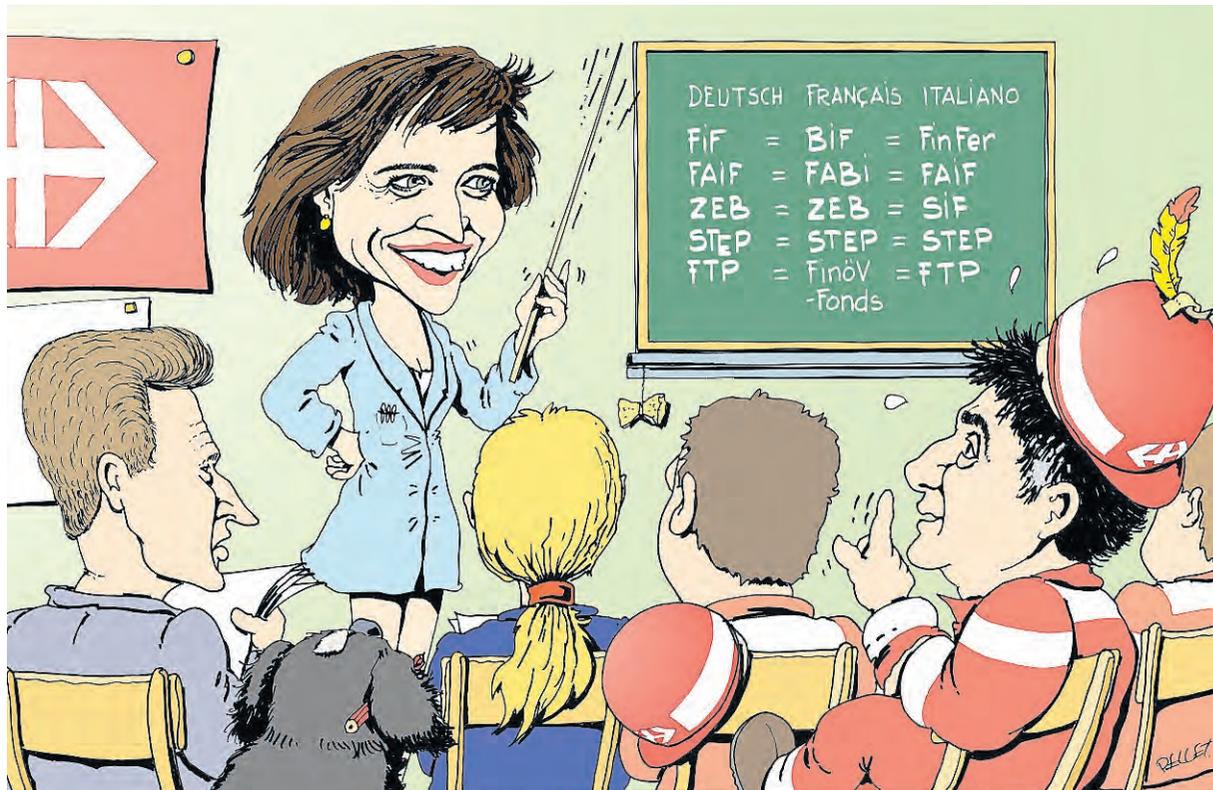


cherberg (Mont Vully) bewundern, der für seine Weine berühmt ist. Nach der Ankunft in Murten ein Viertel vor zwei gilt es zu entscheiden, ob man nach zehn Minuten wieder mit dem Schiff nach Neuenburg zurückfährt oder die Stadt besichtigt. Wählt man Letzteres, sollte man die einzigen öffentlich zugänglichen Stadtmauern

nehmen (14.15 ab Berntor, 14.30 ab Hafen). Die Besichtigung dauert eine Stunde, um 16.45 gibt es erneut ein Schiff (Ankunft in Neuenburg 18.30), der Bahnhof Murten ist zu Fuss ab Hafen in 15 bis 20 Minuten erreichbar. *Hes/pan.*

www.neuchateltourisme.ch
www.navig.ch
www.murtenantourismus.ch

O.D. VERFL. ABK.*



Sogar für «Insider» zuweilen eine Knacknuss: die Abkürzungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

* oh, diese verfluchten Abkürzungen!

VOR 50 JAHREN

Italien saniert seine Staatsbahnen

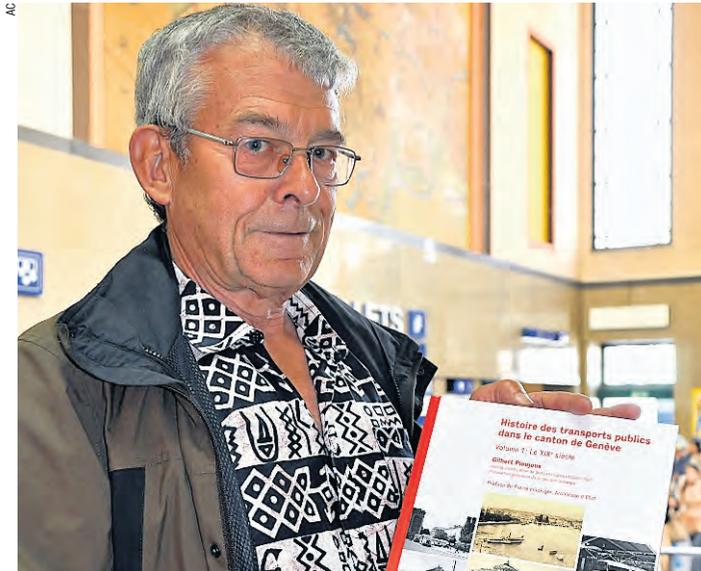
Das italienische Kabinett prüft in Kürze Vorschläge, um die italienischen Staatsbahnen sowohl von der technischen als auch von der wirtschaftlichen Seite her wieder rentabler zu machen und ihre Bilanz zu stabilisieren. Die Reformvorschläge sind folgende: eine Erhöhung der Bahntarife um 15 Prozent für die Reisenden und um 10 Prozent für Güterfracht. Weiter sollen etwa 40 unrentable Linien des Bahnnetzes eingestellt werden. Wichtig ist der dritte Vorschlag, der der Verwaltung der Staatsbahnen eine gewisse Autonomie in ihren Anordnungen und der Tarifpolitik garantieren soll. Schliesslich wird vorgeschlagen, in einem Zeitraum von 10 Jahren einen Investitionsplan aufzustellen, für den rund 800 Milliarden Lire bereitgestellt werden sollen.

«Der Eisenbahner» vom 7. Juli 1961 (gekürzt)

Gilbert Ploujoux, TPG-Angestellter im Ruhestand, hat sich die Erforschung des Genfer öffentlichen Verkehrs vorgenommen

«Ich versuchte, umfassend zu sein»

Der 67-jährige Gilbert Ploujoux hat sich in den Kopf gesetzt, die «Histoire des transports publics dans le canton de Genève» in drei Bänden niederzuschreiben. Der erste Band über das 19. Jahrhundert ist bereits erschienen; er bietet eine Fülle technischer und sozioökonomischer Daten. Das Erscheinen des zweiten Bandes ist für Juni 2012 vorgesehen. Er wird schon ungeduldig erwartet.



Gilbert Ploujoux: enzyklopädischer Geist im Dienst der Geschichte des öv.

Die Karriere dieses Genfers ist schlicht umwerfend: Der gelernte Elektromechaniker entschliesst sich mit 38 Jahren, berufsbegleitend die eidgenössische Matur nachzuholen. Nach vierjährigem Büffeln am Abend und an den Wochenenden absolviert er die Prüfung erfolgreich. «Das war damals nicht ganz einfach, meine Frau und ich hatten ja bereits zwei Töchter.» Jetzt, ein Vierteljahrhundert später, kommen ihm diese Charakterstärke und

diese Hartnäckigkeit zupass, wenn es gilt, rechtzeitig seine anspruchsvolle dreibändige «Geschichte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Genf» zu vollenden. Der erste Band (erschien nur in französischer Sprache unter dem Titel «Histoire des transports publics dans le canton de Genève») löste bei den Historikern und Sachverständigen einhellige Begeisterung aus. Gilbert Ploujoux bezieht in sein historisches Werk auch technische, sozioökonomische, politische Aspekte und jene der Arbeitsbedingungen des Personals mit ein. «Ich habe versucht, möglichst umfassend zu sein», meint er dazu recht bescheiden.

Alberto Cherubini / pan.

ÄUSSERST HARTE ARBEITSBEDINGUNGEN

Gilbert Ploujoux erwähnt in seinem Werk mehrfach, dass die Arbeitsbedingungen in den Anfangszeiten des Genfer öffentlichen Verkehrs äusserst hart waren. So hält etwa das Dienstreglement von 1879 des Personals der Compagnie générale des tramways suisses fest, dass der Direktor Entlassungen ohne Angabe von Gründen vornehmen kann. Das gleiche Reglement enthält Passagen, die uns heute schmunzeln machen: «Der Bart muss gestutzt und die Hände müssen sauber sein. Pfeifen- oder Stumpenrauchen oder Tabakkaufen sind ausdrücklich verboten. Das Fahrpersonal hat sich auch aller Speisen zu enthalten, deren starker Geruch die Fahrgäste belästigen könnte.» Die Problematik der Grenzgänger ist in Genf nicht neu. 1894 waren 46 % der Angestellten der Genfer Schmalspurbahngesellschaft ausländischer Nationalität. «Die Inländer sind weniger sesshaft, möglicherweise finden sie bessere Arbeitsplätze», versucht der damalige Direktor zu erklären. Ein

Abgeordneter fügt hinzu, dass «die Genfer für diese Stellen nicht bereit sind».

Man versteht gut, dass die Eisenbahner nicht in diesem Unternehmen bleiben wollten, wenn man im Werk von Ploujoux liest, dass 1895 eine damals einflussreiche Persönlichkeit den Direktor der Genfer Schmalspurbahngesellschaft ersuchte, auf seinen Entscheid zurückzukommen, einem Lokomotivführer – Vater von vier Kindern – den Lohn ohne Angabe von Gründen um 10 Franken monatlich zu kürzen. Der Mann war für einen Lohn von 140 Franken angestellt worden mit dem Versprechen einer Lohnerhöhung. Die Arbeitstage waren lang und die Fünf-Tage-Woche unbekannt. 1897 wurde die 14-stündige Dienstschicht von drei bis vier Pausen unterbrochen, was eine reine tägliche Arbeitszeit von 10 bis 10½ Stunden ergibt, während 6 Tagen pro Woche. Zum Glück haben die Gewerkschaften hier für Abhilfe gesorgt. AC/pan.

BIO

Gilbert Ploujoux wird am 23. Juli 1943 in Genf geboren. Nach der obligatorischen Schulzeit absolviert er eine Elektromechanikerlehre in den Ateliers Sécheron. Der junge Arbeiter tritt in die Werkstätte der TPG ein, wo er bald zum Chef des Billettautomatendienstes wird. Er beendet seine Karriere bei den TPG als Depotchef und interner Revisor. Gilbert Ploujoux ist verheiratet und hat zwei Töchter, seit seiner Pensionierung 2006 widmet er den Grossteil seiner Zeit der Forschungs- und Schreibearbeit für seine «Histoire des transports publics dans le canton de Genève.» Seit 1963 ist er ein treues Mitglied des SEV.

INTERESSIERT, DIESES WERK ZU BESTELLEN?

«Histoire des transports publics dans le canton de Genève. Volume 1: le XIX^e siècle», Gilbert Ploujoux, Verlag Tricorne. 23 x 31 cm, 424 Seiten, 90 Franken (nur auf Französisch erschienen). Zu bestellen bei: Association genevoise du musée des tramways, Postfach 5465, 1211 Genève 11, oder online unter der Internetadresse: www.agmt.ch



Das Buch von Gilbert Ploujoux lädt dazu ein, Genf neu zu entdecken – wenn man etwa liest, dass das Genfer Tramnetz mit seinen 125 km Länge das grösste der Schweiz war.



Bis 1913 war die französische Gesellschaft PLM (Paris–Lyon–Méditerranée) Eigentümerin des Bahnhofes von Cornavin. Hier warten die Hotel(pferde)omnibusse um 1900 vor dem Bahnhof.