

kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Neuer GAV bei login

Bei login, dem Ausbildungsverbund des öffentlichen Verkehrs, gilt ein neuer GAV. Obschon die Wochenarbeitszeit erhöht wurde, konnten wichtige Verbesserungen erzielt werden.

Seite 5

Beim SEV ist etwas los

Zahlreiche Mitglieder des SEV sind in Unterverbänden, Sektionen und «zugewandten Orten» aktiv. Die Agenda-Seiten sagen, was wo läuft, auf den Sektions-Seiten erscheinen Berichte.

Seiten 15–21



Der Schriftsteller

Der TRN-Buschauffeur Raymond l'Eplattenier hat auch zwei Romane geschrieben.

Seite 24

Europäischer Aktionstag der Bahngewerkschaften

SEV-Appell an die EU

Gemeinsam mit den andern Bahngewerkschaften Europas hat der SEV am 8. November die EU-Parlamentarier/innen davor gewarnt, Infrastruktur und Betrieb zu trennen.

Mit einem Megatransparent im Bahnhof Bern richtete der SEV an die EU-Parlamentarier/innen die Botschaft «Erfolgreiche Bahn = Integrierte Bahn». Damit warnte er sie davor, nächste Woche bei der Beratung der Neufassung des Ersten Eisenbahnpa-

kets die Trennung von Infrastruktur und Betrieb weiter voranzutreiben und allen Ländern aufzuzwingen. Denn dies würde das erfolgreiche Schweizer Bahnsystem gefährden.

Siehe Seiten 2–3 und 12–14



Die Botschaft des SEV ist klar: Eine weitere Auftrennung, wie sie in den Köpfen vieler Bahnliberalisierer herumgeistert, würde der Bahn schaden.

VPT-Tagung Ostschweiz in Wattwil

Dauerthema öV-Finanzierung interessiert

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist ein Dauerthema. Seien es die berechtigten Forderungen des Personals, seien es die Wünsche der Fahrgäste an Komfort und Fahrplan, seien es die umweltpolitisch unabhängigen Ausbauten der Infrastruktur: alles ist letztlich mit Kosten verbunden. Dabei gerät gelegentlich der unbestreitbare gesamtwirtschaftliche Nutzen aus dem Blickfeld.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs hat ganz unterschiedliche Träger. Da ist einmal die öffentliche Hand, insbesondere der Bund und die Kantone. Da sind aber auch die «Verkehrsträger», also die Bus- und Bahnunternehmen, die die Interessen der Angestellten, der Kunden und der Aktionäre in ein Gleichgewicht bringen müssen. Und da sind die Fahrgäste, die zugleich Steuerzahler sind.

Um wieder einmal eine Auslegung der Problemfelder vorzunehmen, gab es an der VPT-Tagung vom letzten Sonntag in Wattwil eine hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion mit Vertretern von Personal, Politik und Unternehmen. Welche Positionen die verschiedenen Akteure bezogen, zeigt unser Bericht. Red.

Seite 4

ZUR SACHE

Im Begleitschreiben zur FABI-Vernehmlassung stand geschrieben: «Dank eines guten Verkehrssystems erhöht sich das Einzugsgebiet des Arbeitsmarktes und es vergrössert sich das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften für die Wirtschaft.» Trotzdem sucht man die Wirtschaft in der sogenannten Opfersymmetrie der Zahler/innen in der Botschaft des Bundesrates zu FABI

„Es ist stossend, dass die Wirtschaft aus der Verantwortung entlassen wird.“
Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

vergeblich. Zwar hat das BAV aufgrund der Vernehmlassung dem Bundesrat vorgeschlagen, bei den Kantonen und bei den Automobilist/innen einen Kompromiss einzugehen und auch den Bundesbeitrag und den Pendlerabzug anzupassen. Vergeblich sucht man dieses Entgegenkommen bei den Kund/innen, umso stossender ist der Umstand, dass man die Wirtschaft mit fadenscheinigen Argumenten aus der Verantwortung entlassen beziehungsweise gar nicht erst einbinden will.

Wohlverstanden, der SEV begrüsst die Stossrichtung des Gegenvorschlages zur öV-Initiative sehr. Es müsste längst selbstverständlich sein, dass dem öV in der Schweiz unbefristet und objektmässig unabhängig Geld zur Verfügung gestellt wird. Wir werden uns deshalb für einen ausgewogenen Vorschlag starkmachen, der alle Nutzniesser/innen in die Pflicht nimmt, dazu gehört neben der Wirtschaft auch, dass der Bund den Fonds entschuldet.

NEWS

OBERLÄNDER SEEN:
EINBRUCH

Die BLS-Schiffahrt Berner Oberland (Thuner und Brienzner See) blickt auf eine schlechte Saison zurück: Mit 864 000 Fahrgästen ging die Frequenz um 17 Prozent zurück. Davon besonders betroffen war der Thuner See, wo das Angebot stark abgebaut worden war,



was aber nicht zu einer entsprechenden Kostensenkung führte. Das Fahrplanangebot soll deshalb wieder ausgebaut werden.

Wegen zahlreicher Aktionen ausserhalb des öV-Tariffsystems wird die BLS-Schiffahrt künftig jährlich 1,5 Millionen Franken weniger aus diesem Topf erhalten.

ZB MIT BRB

Schon bisher pflegen die Zentralbahn ZB (Interlaken Ost–Brünig–Luzern) und die Brienz-Rothorn-Bahn BRB eine Marketingkooperation. Die Talstation der BRB in Brienz befindet sich direkt neben der Haltestelle der ZB. Deshalb sollen die beiden Unternehmen in Zukunft noch stärker zusammenarbeiten. Jetzt wurde die Beteiligung der SBB an der BRB (rund 2,5 % des Aktienkapitals) auf die ZB übertragen.

SWISS MIT GEWINN

Swiss meldet einen erfreulichen Geschäftsverlauf im dritten Quartal. Dank guter Nachfrage und hoher Auslastung resultierte ein Quartalsgewinn von 159 Millionen Franken. In den ersten neun Monaten liegt der Gesamtgewinn bei 288 Millionen und damit einen Viertel über der Zahl aus der Vergleichsperiode. Trotzdem sind die Zahlen für die Swiss bloss «zufriedenstellend». Insbesondere die Frankenstärke und die gestiegenen Treibstoffpreise «belasteten den Gewinn», schreibt die Airline. Die «auf Rekordniveau ausgelasteten» Flüge hätten bei der Pünktlichkeit einen «sehr hohen» Wert erreicht.

Die Eisenbahner/innen Europas warnen vor der Trennung von Infrastruktur und Betrieb und vor der kompletten

SEV lädt EU-Parlamentarier

Die europäischen Bahnwerkschaften haben am Dienstag das europäische Parlament aufgerufen, an der Plenarsitzung in der nächsten Woche Entscheide zu treffen, die dem öffentlichen Verkehr nützen statt schaden.

Nächste Woche debattiert das EU-Parlament über den Richtlinienentwurf zur «Neufassung des 1. Eisenbahnpakets» und stimmt darüber ab. Dabei steht ausgesprochen viel auf dem Spiel. Falls der derzeitige Entwurf verabschiedet wird, werden die Trennung von Betrieb und Infrastruktur und die Liberalisierung im Personenverkehr stark beschleunigt.

Die wichtigsten angestrebten Änderungen sind:

- Eisenbahnbezogene Dienstleistungen (Instandhaltungswerke, Rangierbahnhöfe, Terminals, Bahnhöfe usw.) sollen rechtlich, orga-



Giorgio Tuti, Präsident SEV und Mitglied des ETF-Exekutivausschusses, im Gespräch mit einer interessierten Bahnkundin.

nisatorisch und bezüglich der Entscheidungsfindung vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) getrennt werden müssen, wenn dieses eine beherrschende Stellung auf dem Markt hat.

- Genereller Infrastrukturzugang für Nicht-Eisenbahnunternehmen.
- Unterwanderung des Streikrechts durch Mindestservice im Falle von Streik.
- Zudem beantragt der Ver-

kehrsausschuss dem Plenum, dass es die EU-Kommission dazu einladen soll, bis Ende 2012 einen Legislativvorschlag für eine komplette Trennung der Infrastrukturbetreiber von den EVU vorzulegen, sowie einen zweiten Legislativvorschlag zur Liberalisierung des inländischen Schienenpersonenverkehrs. Letzteren hat die Kommission selbst schon angekündigt.

Die European Transport Workers' Federation (ETF*) hat daher am 8. November europaweit mit Aktionen auf die Gefahren der im EU-Parlament diskutierten Vorschläge aufmerksam gemacht.

Einladung ins Bahnmusterland

Da die Vorschläge auch das äusserst erfolgreiche öV-System der Schweiz in Gefahr bringen, hat der SEV beschlossen, die EU-Parlamente

KAMPAGNE «OHNE UNS»

Für Toleranz und Miteinander

Der SEV führt in den nächsten Wochen eine Kampagne gegen Fremdenfeindlichkeit durch. Unter dem Motto «Ohne uns – kein öffentlicher Verkehr» erfolgt der Aufruf zu Toleranz und Miteinander statt Ausgrenzung und Gegeneinander. Der zuständige Gewerkschaftssekretär Arne Hegland präsentierte dem SEV-Vorstand das Projekt: Transparente, Fahnen (siehe unten) und

Karten prägen die Kampagne, die mehrere SGB-Gewerkschaften gleichzeitig führen. Der Vorstand sagte seine volle Unterstützung zu. Höhepunkte sind die Migrationstagung vom 19. November, die Beilage der Karten in kontakt.sev Nr. 24 sowie eine Verteilaktion am 13. Dezember mit Blick auf die internationalen Migrationstage am darauffolgenden Wochenende. pmo



Wahlanalyse im SEV-Vorstand

Nach der Wahl...

«Der Wahlkampf für 2015 hat schon begonnen»: Das war eine der Aussagen im Vorstand SEV bei der Analyse des Resultats vom 23. Oktober.

CVP in dieser Wahl: Statt das Feld den beiden starken Kandidaten zu überlassen, schickt sie einen aussichtslosen eigenen Anwärter ins Rennen.

2015 noch mehr tun

Mehrere Redner riefen dazu auf, vonseiten des SEV 2015 noch mehr zu tun, um die Mitglieder zu informieren, welche Kandidaten und Kandidatinnen, vor allem aber welche Parteien bei Sozial- und Verkehrspolitik die Haltung des SEV mittragen.

Es gelte aber auch, in den kommenden Monaten den SEV und die Gewerkschaften als Themenführer in wichtigen Bereichen, besonders den Sozialversicherungen, zu positionieren, betonten die Vorstandsmitglieder.

Peter Moor

Die Freude über die Wahl von Edith Graf-Litscher und Philipp Hadorn in den Nationalrat stand zuvorderst.

Dann aber drehte sich die Diskussion schnell um den zweiten Wahlgang für den Ständerat im Kanton St. Gallen, wo SGB-Präsident Paul Rechsteiner gegen SVP-Präsident Toni Brunner antritt. Der SEV wird sich wiederum aktiv einsetzen, um Rechsteiner zu unterstützen. Kritisiert wurde besonders die schwache taktische Leistung der

Liberalisierung des Personenverkehrs

in die Schweiz ein

tariert/innen des Verkehrsausschusses nächstes Jahr in die Schweiz einzuladen, die von der EU selbst immer wieder als Bahnmusterland bezeichnet wird. Sie sollen sich persönlich und vor Ort vom System der Integrierten Bahn überzeugen können.

Erfolgreiche Bahn = Integrierte Bahn

Das schweizerische Modell funktioniert als Integrierte Bahn, das heisst: Betrieb und Infrastruktur sind im gleichen Unternehmen angesiedelt. Dieser Betriebsansatz hat sich bewährt und ermöglicht eine abgestimmte und optimierte Planung von Investitionen, Fahrplan und Infrastrukturnutzung. Er bewirkt eine optimierte Netzauslastung auf höchstem Niveau. Bei der Integrierten Bahn stehen die Stabilität und die Weiterentwicklung des gesamten Netzes im Vordergrund und nicht das Verteidigen von Einzelinteressen. Zudem werden positive Synergieeffekte in Bezug auf

Sicherheit und Innovation gefördert. Die von der EU ins Auge gefasste Trennung von Infrastruktur und Betrieb hingegen kann mit keinen belegbaren Gewinnen aufwarten.

Das Schweizer System funktioniert nahezu diskriminierungsfrei. Allfällige Probleme lassen sich in der Regel auf der Basis von Gesprächen regeln. «Diskriminierungen» aufgrund von Kapazitätsengpässen sind politischer Wille. Diese Fälle lassen sich durch die Trennung von Betrieb und Infrastruktur nicht lösen.

Das bestehende System konnte seine Produktivität zwischen 1996 und 2008 um 59% steigern. Wurden 1996 noch 397 352 Mio. Personen- und Tonnenkilometer je Mitarbeiter gefahren, waren es 2008 bereits 632 168 Mio. Pkm + tkm. Zudem werden die Unternehmungen auch in Zukunft über Ziele in den Leistungsvereinbarungen zu Effizienzsteigerungen angehalten werden. Wir sind überzeugt, dass das schweizerische

Erfolgsmodell beweist, dass die Integrierte Bahn effizient und erfolgreich ist. Es gibt aus heutiger Sicht keinen Anlass für grundlegende Veränderungen mit mehr als fragwürdigem Ausgang. Viel mehr braucht es eine langfristige Finanzierung und einen gemeinsamen politischen Willen, der auf das Funktionieren des Gesamtsystems mit einer kapazitätsbedingten Priorisierung gerichtet ist.

Die Erfolgsfaktoren des Schweizer öV-Systems sind:

- Integrierte Bahn;
- motiviertes und engagiertes Personal;
- langfristige Planung und Finanzierung;
- Taktfahrplan und Direkter Verkehr.

Daniela Lehmann,
Kordinatorin Verkehrspolitik SEV

* Die ETF repräsentiert mehr als 2,5 Mio. Transportarbeiter/innen aus 231 Gewerkschaften in den meisten Ländern Europas.

Mehr zur Neufassung des Ersten Eisenbahnpaketes im Dossier

BILD DER WOCHE



Archiv BLS

Der Bahnhof Spiez ist seit Sommer 2010 für rund 10 Millionen Franken ins «Dienstleistungszentrum Bahnhof Spiez» umgebaut worden. Am nächsten Samstag, 12. November, wird der Abschluss der Bauarbeiten mit einem Fest gefeiert. Neben Musik, Speis und Trank gibt es Bahnhofsführungen, Gratisfahrten mit dem «Wellensittich» nach Wimmis, bei der eingemieteten Raiffeisenbank ist «Tag der offenen Kasse». Das «neue» Gebäude sieht äusserlich gleich aus wie der Bahnhof auf unserem historischen Bild – aber bestimmt wird's am Samstag mehr Leute auf dem Platz haben.

MEINE MEINUNG

Wir bei euch

Nun bin ich schon seit zweieinhalb Jahren in der Schweiz. Als ich von Deutschland wegging, habe ich gedacht, dass die Kultur in der Schweiz ähmlich ist und dass man sich auch als Fremde heimisch fühlen kann. Das Schriftdeutsch ist ja in der Schweiz gebräuchlich und die Mundart zu lernen fiel mir nicht schwer, nach und nach hatte ich keine Mühe mehr, sie zu verstehen.

Meine Kollegen haben mich gut aufgenommen, Lehrer wie Klassenkameraden haben versucht, mir alles, was typisch für die Schweiz ist, nahe zu bringen. Ich konnte gar nicht genug davon bekommen, alles zu erfahren.

Teilweise hat man mich sogar so behandelt als gehöre ich zur Familie, das war für mich ein gutes Gefühl, zumal ja meine Familie hunderte Kilometer entfernt lebt.

Aber es gibt auch andere Seiten, denn wenn ich zum Beispiel mit Reisenden spreche, bekomme ich manchmal die Antwort: «Sie sind ja Deutsche!», statt dass man eine normale Unterhaltung mit mir führt. Manche Leute reagieren anders auf Ausländer. Man könnte denken, sie möchten auf Distanz gehen, das fühlt sich an wie ein kalter Schauer über den Rücken.

Ich bin überzeugt: Wenn ich Mundart reden würde, niemandem würde auffallen, das ich eine Ausländerin bin. Doch jene, die sich auch optisch und kulturell bzw. religiös unterscheiden, spüren die Distanz noch schlimmer.

Letztes habe ich beobachtet, wie ein Schweizer ein ausländisch aussehendes Pärchen ohne ersichtlichen Grund verbal angegriffen hat. Er meinte: «Gegen sowas wie euch haben wir kürzlich abgestimmt!» Die beiden waren total geschockt und ich auch.

Auch wenn sie hier geboren sind und ihre Eltern auch, wenn sie Mundart reden und weit schweizerischer als manche Schweizer sind, werden sie doch in eine Schublade gesteckt. Ich verstehe das nicht, sie haben doch das Recht, dazu zu gehören.

Sie leben wie ihr, gehen jeden Tag arbeiten, gehen wählen, bezahlen Steuern und haben sich vollkommen dem Land angepasst.

Denn auch wenn man das schon so oft gehört hat, wir sehen nicht alle gleich aus und haben nicht alle die gleichen Gedanken, aber wir sind alle Menschen, egal von welcher Kultur oder welchem Aussehen, die gleich behandelt werden sollten. Findet ihr nicht?

Sabrina Tessmer



NEWS

ZUFRIEDENHEIT IM
KANTON ZUG

Der öffentliche Verkehr hat im Kanton Zug eine hohe Akzeptanz. Dies zeigen die Ergebnisse einer kürzlich durchgeführten Bevölkerungsbefragung. Insgesamt wurden 922 Zuger/innen telefonisch befragt. Gegenüber der Befragung vor drei Jahren konnte die Zufriedenheit unter den regelmässigen Reisenden des öffentlichen Verkehrs trotz des hohen Niveaus nochmals leicht gesteigert werden. Mehr als 95 % der Kund/innen sind mit dem öV zufrieden, zwei Drittel sogar sehr zufrieden. Massgebend dafür sind die guten Anschlüsse, Umsteigemöglichkeiten und Fahrpläne. Für die Zukunft werden Fahrplanverdichtungen und mehr Plätze geprüft.

NEUE ZEIT IN
BURGDORF

Der Umbau des Bahnhofs Burgdorf ist abgeschlossen. Als letzter Akt wurden letzten Freitag die revidierten Bahnhofsuhrn in Betrieb genommen. Die beiden Uhren stammen aus den Jahren 1955/57, sie erhielten neue Uhrwerke. Die neuen Verkaufsräume der SBB und von Emmental Tours im Hauptgebäude waren schon im Mai in Betrieb genommen worden. Im Nebengebäude stehen nun auch ein Aperto-Shop und ein Alimentana-Take-away zur Verfügung. Der Kiosk wurde neu gestaltet und das bisherige Bistro als Caffè Spettacolo wiedereröffnet. Der allerletzte Akt der Umbauarbeiten wird nächstes Jahr die Inbetriebnahme der neuen Velostation sein.

OPTIMISMUS IM
WALLIS

Mit Währungsaktionen, innovativen Angeboten und attraktiven Packages wollen die touristischen Anbieter im Wallis den negativen Einflüssen durch die Frankenstärke trotzen. «Im Zentrum der Anstrengungen von Wallis Tourismus und den Leistungsträgern steht die Qualitätssteigerung», betont Direktor Urs Zenhäusern. Nach wie vor in erster Priorität wird der Schweizer Markt beworben, der knapp die Hälfte der Logiernächte im Wallis generiert.

VPT-Versammlung Ostschweiz in Wattwil vom 6. November 2011

Mehr Geld für öV zwingend

Etwa 250 SEV-Mitglieder verfolgten in Wattwil SG eine interessante Podiumsdiskussion über Fragen zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs.

Der Thurpark-Saal war am Sonntagmorgen prallvoll, als Tagungsleiter Bruno Müller vom Zentralvorstand VPT die Ostschweizer VPT-Tagung eröffnete. Bereits die obligate Vorstellung der Gemeinde Wattwil SG durch Hanspeter Schumacher, Gemeinderat, brachte Streicheleinheiten für das Personal: Er lobte den Einsatz der Angestellten der SOB, die tagtäglich einen tadellosen und verlässlichen Service bieten. Es seien die Mitarbeitenden, die das positive Bild des öV prägen. Thomas Küchler, CEO der SOB, stellte sein Unternehmen vor. Ein innovativer Betrieb, der mit neuem Rollmaterial und Investitionen in die Infrastruktur in der Ostschweiz zum führenden Anbieter von öV-Leistungen werden möchte.

Ohne Politik keine Fortschritte
für das Personal

Aktuelle Politik prägte den zweiten Teil der VPT-Tagung. VPT-Präsident Kurt Nussbaumer verwies auf den Start der Kampagne «Keine Schweiz ohne uns», die sich gegen Fremdenfeindlichkeit wendet. Ausländerinnen und Ausländer finanzieren unsere Sozialwerke mit und stärken sie.

SEV-Präsident Giorgio Tuti fand klare Worte: Der SEV ist parteipolitisch neutral; doch die künftigen Diskussionen um die Sozialwerke und die Finanzierung des öV können nur mit einer starken Vertretung für das Personal positiv beeinflusst werden.

Paul Rechsteiner, Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, bedankte sich für die vielfältige Unterstützung der Mitglieder des SEV in gewerkschaftlichen Anliegen und bei wichtigen Abstimmungen! Seine Einschätzung der aktuellen Situation: Die kommenden vier Jahre werden bei der Sicherung von AHV und Pen-



V.l.n.r. Peter Peyer SEV, Barbara Spalinger SEV, Bruno Melnik SOB, Regierungsrat Benedikt Würth, Edith Graf-Litscher SEV.

sionskassen, bei der Finanzierung des öV und bei der gerechten Verteilung der Lasten harte Auseinandersetzungen bringen. Die Gewerkschaften werden eine entscheidende Rolle spielen.

Gemeinsam für klare
Finanzierungsgrundsätze

Unter der Leitung von Peter Peyer, SEV-Regionalsekretär Chur, startete die stark besetzte Podiumsdiskussion. Die vier Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich im Grundsatz einig: Dank dem Druck der vom SEV unterstützten öV-Initiative des VCS liegt nach den Korrekturen aus der Vernehmlassung eine gute Grundlage für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vor.

Regierungsrat Benedikt Würth (SG, CVP) betonte das Entgegenkommen der Kantone, sich zusätzlich an der Finanzierung zu beteiligen. Ermöglicht habe dies die Bereitschaft des Bundes, sich mit allgemeinen Mitteln auch zu engagieren. Bruno Melnik, Verwaltungsratspräsident der SOB, stellte klar, dass erst die sichere, langfristige Finanzierung der Infrastruktur die Basis der Unternehmung und die Arbeitsplätze sichert und damit die Lohn- und Anstellungsbedingungen des Personals.

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger sowie Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und soeben wiedergewählte Nationalrätin SP/TG, sehen noch Verbesserungspotenzial in der Vorlage. Hier brauche es noch gemeinsame Anstrengungen.

Differenzen bezüglich Wettbewerb im Bahnbereich

Was bereits Giorgio Tuti angesprochen hatte, brachten

Barbara Spalinger und Edith Graf-Litscher auf den Punkt: Bahnunternehmen dürfen nicht in Infrastruktur und Betrieb gesplittet werden. Dies würde bei der kostenintensiven Infrastruktur zulasten der Allgemeinheit gehen und beim Betrieb im Bereich der lukrativen Linien mit Gewinnaussichten zu einem inakzeptablen Wettbewerb führen. Einmal mehr würde dies bedeuten: «Kosten beim Staat, Gewinne privat». Dies ist auch klar nicht die Meinung der Vertreter der SOB und der Regierung.

Bruno Melnik bedauerte aber die ungleichen Spieße der SOB gegenüber der SBB. Und Regierungsrat Würth bat um Verständnis für Wettbewerbsteile, die zu Optimierungen führen können. Aus seiner Sicht muss sichergestellt werden, dass gerade beim Regionalverkehr mit der Infrastruktur keine künstlichen Grenzen errichtet werden. Dies würde den weiteren Ausbau, beispielsweise der S-Bahn St. Gallen im 2013, behindern. Gegenüber Liberalisierungsschritten zeigte sich Würth aber sehr skeptisch. Optimierungen sind auch mit Benchmarks (Vergleichen) zu erreichen. Barbara Spalinger hakte nach und betonte, dass das heutige System der integrierten Bahn noch nie eine verbesserte Zusammenarbeit verhindert habe.

Belastungsgrenze erreicht

Natürlich fragte Moderator Peter Peyer nach, wie das Personal der Ostschweizer KTU im Bereich Lohn- und Anstellungsbedingungen unterwegs ist. Begrüsst wurden die klaren Worte von Bruno Melnik als Vertreter der SOB: Die Belastung des Personals

bei der Pensionskasse hat die Schmerzgrenze erreicht. Und Fahrplanverbesserungen dürfen nicht auf Kosten des Personals gehen. Benedikt Würth wies auf die Rolle des Kantons als Besteller hin. Hier gibt es sicher Steuerungsmöglichkeiten, die aber via Vergleiche (Benchmarks) umgesetzt werden. Würth betonte die Bedeutung der Mitarbeitenden, die das sehr positive Bild des öV mitprägen.

Mehr öV statt Kampfjets

Übereinstimmend stellten sich die Podiumsteilnehmer/innen in einer kurzen Schlussrunde gegen Ausgaben für neue Kampfjets, da dies Kürzungen beispielsweise im öV zur Folge haben könnte. Eine Differenz gab es bei der Frage, ob neben der Reduktion des Pendlerabzugs auch die Unternehmen mit höheren Gewinnsteuern zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen sollen: Während die Gewerkschafterinnen dies befürworteten, lehnten die beiden Podiumsteilnehmer aus Politik und Unternehmen ab. Einigkeit herrschte wieder bei der Frage zur Entschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrates: Alle können sich keine Erhöhung der Entschädigungen vorstellen, falls das Personal eine Nullrunde hinnehmen müsste.

Ohne Diskussion wurde die Resolution «Stopp der gedankenlosen Liberalisierung» einstimmig verabschiedet. Mit dem Apéro, dem Austausch über die Unternehmensgrenzen hinweg und dem gemeinsamen Mittagessen endete die lebhaft und ausgezeichnet organisierte Ostschweizer VPT-Tagung 2011. Peter Hartmann

Qantas – Gewerkschafter gegen den ruinösen Wettbewerb in der Flugindustrie

Das flügelahme Känguru

Qantas, die stolze australische Airline mit dem Känguru auf der Heckflosse und mit 530 Millionen Dollar Gewinn, verpasst sich eine Magerkur. Verhandlungen für einen neuen GAV eskalierten: Die Unternehmung lagert Jobs an Billiganbieter aus und verweigert angemessene Sicherheit, Entlohnung und Erhalt der Arbeitsplätze.

Während die Saläre der Qantas-Manager gemäss Angaben unserer Schwestergewerkschaft innert kurzer Zeit um 62% gestiegen sind, wird den rund 35 000 Mitarbeitenden ein anständiger GAV verweigert.

Im Vergleich zur Airline «Virgin» bezahlt die hochprofitable Qantas ihren Mitarbeitenden im Durchschnitt 12% weniger Lohn und plant nun, einzelne Dienstleistungen an günstige Drittanbieter auszulagern. Rund 20% der Personalkosten sollen durch Dumpinganbieter eingespart werden.

GAV login neu überarbeitet

Arbeit, Lohn, Ferien

Der seit 2001 bestehende GAV für das Personal der Ausbildungsfirma login ist zum zweiten Mal überarbeitet worden.

Einig waren sich die Sozialpartner, dass das bestehende Lohnsystem überarbeitet werden muss. Seitens login wurde die Forderung nach einer Arbeitszeiterhöhung gestellt, seitens der Mitarbeitenden jene nach einer Lohnerhöhung und mehr Transparenz bei der Gewährung von Lohnerhöhungen.

Der neue GAV basiert auf der 41-Stunden-Woche (vorher: 39 Stunden). Die Arbeitszeiterhöhung um gleich

Produzieren im Ausland

Im August folgte die Ankündigung durch Quantas, ihr Überseeesgeschäft durch die Gründung einer Tochtergesellschaft in Asien auszulagern, was rund 1000 Stellen kosten werde.

Die Gewerkschaft der Qantas-Angestellten, die Transport Workers' Union (TWU), die auch Mitglied der International Transport Workers' Federation (ITF) ist, forderte im Rahmen der GAV-Verhandlungen Jobgarantien anstelle von Auslagerungen, Sicherheits- und Qualitätsmassnahmen sowie 1% Lohnerhöhung zusätzlich zur Teuerung. Nach erfolgreicher Überwindung der Krisen 9/11, Sars, Schweinegrippe, Vulkanwolken und Rezession erweist sich die Forderung als angepasst und vernünftig. Den zähen Verhandlungen folgten Warn-, Protest- und Streikaktionen der Gewerkschaftskolleg/innen.

Leitung ist uneinsichtig

Stur und uneinsichtig konterte die Unternehmung am 29. Oktober 2011 mit einem Grounding, sperrte alle Be-

schäftigten faktisch aus und liess dabei 108 Flugzeuge auf 22 Flughäfen in aller Welt am Boden. Dabei wurden 447 Flüge mit 68 000 Passagieren gestrichen. Dazu wurden die Löhne der Mitarbeitenden per sofort sistiert.

Gericht stoppt Aussperrung

Umgehend entschied das angerufene Schiedsgericht, dass der Flugverkehr sofort wieder aufzunehmen sei, und dass während 21 Tagen am Verhandlungstisch nach einer Lösung gesucht werden solle. Nach knapp 2 Tagen Unterbruch wurde der Luftverkehr wieder aufgenommen.

Die Gewerkschaften erwarten nun die Aufnahme fairer Verhandlungen. Mit einem Aktionstag und weltweiten Solidaritätsaktionen sowie einer Kampagne mit den Familien der Mitarbeitenden wird auf die Zustände bei Qantas aufmerksam gemacht.

SEV-GATA, der Bereich Luftverkehr des SEV, hat den Gewerkschaftskolleg/innen die Solidarität aus der Schweiz zugesichert.

Philipp Hadorn,
Präsident SEV-GATA,
Gewerkschaftssekretär SEV

zwei Wochenstunden drängte sich insbesondere aus technischen Gründen auf (Ausbildner, welche Teilzeit bei login und bei einer Bahnunternehmung arbeiten). Kompensiert wird die Arbeitszeiterhöhung vollumfänglich einerseits mit einer Lohnerhöhung von 2,4% sowie einer Erhöhung des Ferienanspruchs von einer Woche und einem Tag für alle. Damit wird die Verlängerung der Wochenarbeitszeit zur einen Hälfte durch die Lohnerhöhung, zur andern Hälfte durch die Vergrösserung des Ferienanspruchs abgegolten. Zusätzlich wird ein Vaterchaftsurlaub von fünf Tagen eingeführt. Die Lohnbänder

wurden vereinfacht und erhöht, und neu werden auch die Kriterien, die Voraussetzung für eine Lohnerhöhung bilden, im GAV abgebildet.

Als integrierte Lohnmassnahme für das Jahr 2012 wird die Lohnsumme um 0,3% erhöht, damit die Überführungen stattfinden sowie die Lohnbänder um 2,4% erhöht werden können. Die definitive Ausgestaltung der Lohnbänder und die persönlichen Einstufungen werden noch kommuniziert. Bezüglich der Pensionskassenmassnahmen, welche ab Oktober 2012 greifen sollen, werden die Sozialpartner Anfang Jahr gesonderte Verhandlungen führen. bs

Grundlage für zukünftige Bahnfinanzierung

Grundsatz o.k.

Endlich legt der Bundesrat eine dauerhafte Finanzierung für die Bahninfrastruktur vor. Bei den Massnahmen wird das Parlament allerdings noch tüchtig nachbessern müssen. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV verlangt weiterhin einen Einbezug der Wirtschaft in die Finanzierung.

Der Entscheid des Bundesrats zu «Fabi», wie er letzte Woche veröffentlicht wurde, ist im Grundsatz richtig. Dies betont der Präsident des SEV, Giorgio Tuti: «Die dauerhafte, nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur stellt die Schiene endlich mit der Strasse gleich.»

Zu wenig Engagement von Bund und Wirtschaft

Im Detail erkennt der SEV allerdings grosse Mängel an der Vorlage des Bundesrats. Am meisten stört er sich daran, dass die Wirtschaft als grosse Nutziesserin des öffentlichen Verkehrs nicht in dessen Finanzierung einbezogen wird. Auch das eigene Engagement des Bundes geht nach Ansicht des SEV in der Zukunft zu wenig weit: «Der Bund muss die bisherigen Kosten übernehmen, damit der Fonds schuldenfrei starten kann», erläutert Giorgio Tuti.

Entscheid zum Steuerabzug ist richtig

Zufrieden zeigt sich der SEV mit dem Vorschlag, den Pendlerabzug bei den Steuern ungefähr auf der Höhe des 2.-Klass-Generalabonnements anzusetzen; dies entspricht der Haltung des SEV in der Vernehmlassung; allerdings werden noch Ausnahmen für Leute in Schichtarbeit zu regeln sein.

Forderungen der öV-Initiative nicht erfüllt

Als Mitinitiant der öV-Initiative stellt der SEV fest, dass der Bundesrat zwar auf der richtigen Linie ist, die heutigen Vorschläge aber nicht als vollwertiger Gegenvorschlag zur Initiative anzusehen sind; allzu einseitig sind die Lasten darin verteilt. «Wir werden unsern Einfluss im Parlament geltend machen, um die nötigen Verbesserungen in die Vorlage einzubringen», kündigt Giorgio Tuti an.

«Ja zur Initiative für den öffentlichen Verkehr»

Entsprechend der Einschätzung des SEV spricht die Allianz «Ja zur Initiative für den öffentlichen Verkehr», in der 28 Organisationen (darunter auch der SEV) zusammengeschlossen sind, von einer «verpassten Chance». Der Nutzfahrzeugverband Astag dagegen gibt sich optimistisch mit dem Argument, dass in Zukunft mehr Geld für die Strasse zur Verfügung stehen werde. Red.



Ein qualitativ guter öffentlicher Verkehr im Interesse der Bevölkerung des Landes und der Wirtschaft braucht auch in Zukunft genügend Mittel.



„Bei vielen Themen findet ein Austausch mit der SBB und anderen Verkehrsunternehmen statt, weil wir viele gleich gelagerte Interessen haben – nebst den Gegensätzen bei GAV-Verhandlungen usw.“

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

Die Koordinatorin Verkehrspolitik SEV erklärt ihre Arbeit

«Der SEV ist sehr gut vernetzt»

Seit bald anderthalb Jahren mischt Daniela Lehmann für den SEV in der Bundespolitik mit: Sie verfasst Stellungnahmen zu Vernehmlassungen, lobbyiert bei Parlamentarier/innen, pflegt Kontakte zu Verbündeten und Behörden. Die Mitglieder aber bekommen sie nur gelegentlich an einer Versammlung zu sehen. Darum dieses Interview.

kontakt.sev: Du hast gerade die Grossplakataktion zur EU-Verkehrspolitik im Bahnhof Bern organisiert (Bericht auf Seite 2). Worum ging es?

Daniela Lehmann: Die Idee war, am Aktionstag der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) gegen die von der EU-Kommission vorgeschlagene komplette Trennung von Infrastruktur und Verkehr bei den Bahnen mitzumachen und die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europaparlaments in

die Schweiz einzuladen. Dies, damit sie sich unsere integrierte Bahn anschauen, bevor sie die Bahn als Gesamtsystem zerschlagen. Weil die Schweiz ein extrem gutes öV-System hat, sind wir der Meinung, dass sie in dieser Frage gegenüber der EU sehr selbstbewusst und stolz auftreten kann.

Warum eine Plakataktion?

Bei einer solchen Aktion braucht es einen visuellen Aufhänger, einen Blickfang. Ein Plakat zu machen war gewiss kein revolutionärer Ansatz, aber eine einfache Lösung, die wir mit wenig Aufwand und Personal umsetzen konnten.

Hast du in deiner Zeit beim SEV schon andere solche medialen Anlässe organisiert?

Ja, ich habe zum Beispiel im Mai für den SEV-Kongress die Videobotschaft von der zeitgleich in Brüssel stattfindenden ETF-Demonstration organisiert. Andere habe ich nur mitorganisiert: Im August 2010 reichten wir mit dem VCS, der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) und Pro Bahn Schweiz über 34 000 Petitionsunterschriften gegen Einsparungen beim Regionalverkehr ein; drei Monate später liess der Bundesrat zum Glück davon ab. Und im September 2010 übergaben wir der Bundeskanzlei mit dem VCS und weiteren Partnerorganisationen über 140 000 Unterschriften für die öV-Initiative. Diese verlangt, dass von den zweckgebundenen Mineralölsteuern

nur noch die Hälfte für den Strassenbau verwendet wird – statt drei Viertel wie heute – und die andere Hälfte für den öV. Die Initiative veranlasste den Bundesrat dazu, den indirekten Gegenvorschlag «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) auszuarbeiten. Dieser ging im März 2011 in die Vernehmlassung, und wir haben im SEV ziemlich viel Zeit in unsere Stellungnahme mit Lösungsvorschlägen investiert.

Loht sich dieser Aufwand bei Vernehmlassungen wirklich?

Tatsächlich ist die SEV-Antwort nur eine unter vielen. Trotzdem lohnt sich diese Arbeit bei einer Vorlage, die für die Zukunft des öV so entscheidend ist wie diese, schon deshalb, weil wir damit auch intern unsere Position klären. Das Team Verkehrspolitik (SEV-Präsident und Vizes, Leiter Kommunikation, SEV-Vertreter im Verwaltungsrat SBB, Edith Graf-Litscher als SEV-Frau im Nationalrat und Daniela Lehmann – Anm. der Red.) erarbeitete einen Vorschlag, den dann die Geschäftsleitung, die Bürositzung (Gewerkschaftssekretär/innen) und der Vorstand behandelten. Das beanspruchte zwar einige Zeit, doch hat unsere Position nun den nötigen Rückhalt. Und wir sind gut vorbereitet, um unsere Meinung bei den Parlamentarier/innen einzubringen, wenn sie im Frühling FABI beraten.

Welche Vernehmlassungen hast du sonst bearbeitet bisher?

Wichtige Vorlagen waren die strategischen Ziele der SBB und im Rahmen der Bahnreform 2.2 die Organisation der Transportpolizei. Gut vorbereitet haben wir uns auch auf das Hearing, das die vom UVEK eingesetzte Expertengruppe Infrastruktur im September 2011 mit uns durchführte – unter anderem auch zur Frage, ob Infrastruktur und Betrieb vollständig getrennt werden sollen.

Was kommt als Nächstes?

Ein Thema, das uns in nächster Zeit bestimmt massiv beschäftigen wird, ist der Binnengüterverkehr. Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) vom Oktober 2010 fordert zu dessen Förderung vom Bundesrat ein Konzept. Beide Räte haben die Motion angenommen. Ob es dazu eine eigentliche Vernehmlassung gibt, ist noch offen.

Könntest du am Beispiel der Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB erklären, wie du beim Lobbying im Parlament vorgehst?

Weil dies eine sehr wichtige Vorlage war, haben wir da

„Eine direkte Doppelvertretung im Parlament ist sehr nützlich.“

besonders intensiv lobbyiert. Dass uns die ständerätliche Finanzkommission zu einem Hearing einlud, hat es uns erspart, deren Mitglieder einzeln zu informieren. Wir schickten allen Ständerät/in-

nen ein Factsheet und luden sie zu einem Treffen mit einer Dreierdelegation von uns, bestehend aus 1 SEV-Vertreter/in, 1 SBB-Mitarbeiter/in und 1 Pensionierten der SBB. Dazu luden wir sie auch telefonisch ein. Im Dezember 2010 stimmte der Ständerat dem Bundesbeitrag von 1,148 Milliarden mit 40 Ja, 0 Nein und 1 Enthaltung unerwartet deutlich zu. Gewisse Punkte, die sich in den Gesprächen als unklar erwiesen, passten wir im Factsheet an und schickten dieses an alle 200 Nationalrät/innen. Bei ihnen konzentrierten wir die Gespräche auf die politische Mitte. Denn wir gingen davon aus, dass für Linke und Grüne der Fall klar sein sollte und dass es sich kaum lohnen würde, bei SVP-Hardlinern Zeit zu investieren. Auch der Nationalrat stimmte im März 2011 sehr deutlich zu.

Wer sind beim Lobbying deine Verbündeten?

Auf SP und Grüne ist generell Verlass. Diese stehen dem SEV im Parlament am nächsten, wie das SEV-Rating der Parlamentarier/innen nach ihrem Abstimmungsverhalten deutlich gezeigt hat. Bei vielen Themen findet ein

Austausch mit der SBB und anderen Verkehrsunternehmen statt, weil wir viele gleich gelagerte Interessen haben – nebst den Gegensätzen bei GAV-Verhandlungen usw. Auch mit dem Bundes-

BIO

Daniela Lehmann (44) wuchs in Langenthal auf und lernte Hochbauzeichnerin. Sie studierte Architektur und ist ausgebildete Farbgestalterin. Beruflich wandte sie sich dann von der Architektur ab und arbeitete über 14 Jahre beim VCS: zuerst als Ressortleiterin Verkehrssicherheit, was viel Telefonberatung beinhaltete, dann als Teamleiterin Campaigning. 2007 bis 2009 war sie bei der Gesellschaft Schweizerisch-Tibetische Freundschaft Leiterin der Geschäftsstelle und Koordinatorin Kampagnen. Seit Juni 2010 ist sie Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV (80%). Berufsbegleitend machte sie beim WWF die Ausbildung zur Umweltberaterin und in den letzten zwei Jahren an der Zürcher Hochschule der Künste ein Nachdiplomstudium in Szenografie. Sie lebt in einer Partnerschaft und wohnt mit ihrer bald 17-jährigen Tochter in Langenthal. Hobbys: Kino, Theater, Architektur.

INTERVIEW



Daniela Lehmann (rechts) am 24. August 2010 bei der Einreichung der Petition gegen Sparpläne des Bundesrats beim Regionalverkehr, die rund 160 Regionallinien bedrohten. Neben ihr von rechts: Bea Heim, Präsidentin IGÖV, Edwin Dutler, Präsident Pro Bahn, und Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin VCS. Sie fuhren vor dem Bundeshaus mit einem Postauto vor, weil rund 130 Postautolinien betroffen waren.

amt für Verkehr (BAV) und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) tauschen wir uns regelmässig zu politischen Fragen aus, ebenso mit dem VCS und allen Organisationen, die im öV aktiv sind, inklusive verladene Wirtschaft. SEV-Präsident Giorgio Tuti ist Vizepräsident der Allianz für die öV-Initiative, und ich bin als SEV-Vertreterin Mitglied in den Vorständen der IGÖV und der Alpen-Initiative. Ein wichtiger politischer Verbündeter ist natürlich auch der Schweizerische Gewerkschaftsbund, dem wir bei sozialpolitischen Fragen den Lead überlassen. Kurz: Der SEV ist verkehrspolitisch sehr gut vernetzt und als kompetenter Partner anerkannt.

Schon bisher war der SEV im Nationalrat durch die Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher vertreten, und nun hat auch Gewerkschaftssekretär

Philipp Hadorn die Wahl geschafft. Freude herrscht?

Natürlich! Eine direkte Doppelvertretung im Parlament ist sehr nützlich. Edith Graf-Litscher ist ja auch Mitglied der nationalrätlichen KVF.

Im Parlament gibt es weitere neue Gesichter. Steht für dich in der Wintersession ein Geschäftessen-Marathon an, oder setzt du eher auf Scharwenzeln durch die Wandelhalle?

Wir kontaktieren Parlamentarier/innen vor allem dann, wenn wir ein konkretes Anliegen haben. Nach den Wahlen haben wir schon mal alle angeschrieben, um ihnen zu zeigen, dass wir ein Player im Spiel sind. Bereits in der Wintersession wird im Nationalrat die Bahnreform 2.2 debattiert und bildet dann einen Aufhänger für Gespräche. In der Frühjahrs-session werden wir mit FABI weiterfahren und dann wohl

auch das jährliche Parlamentarier/innen-Treffen des SEV durchführen.

Mischst du dich eigentlich auch auf kantonaler und EU-Ebene in die Verkehrspolitik ein?

Obwohl ich natürlich immer schauen muss, was auf diesen Ebenen läuft, und dort auch meine Kontakte habe, liegt mein Fokus klar auf der eidgenössischen Politik.

Im Mai hast du nebenberuflich eine Ausbildung zur Szenografin abgeschlossen. Ist dir diese auch beim SEV nützlich?

Szenografie kommt ursprünglich vom Bühnenbild her, ist aber heute viel weiter gefasst und untersucht die Inszenierung von Auftritten und das Bespielen von Räumen generell. In meiner Diplomarbeit befasste ich mich mit der Frage: Wie wird eine Aktion, eine Demonstration oder ein politischer Auftritt in-

senziert, damit die Medien darüber berichten? Das Gelernte kann ich beim SEV sicher einsetzen.

Bevor du zum SEV kamst, hast du beim VCS und der Gesellschaft Schweizerisch-Tibetische Freundschaft (GSTF) politische Arbeit gemacht. Gibt es da spürbare Unterschiede zwischen den drei Organisationen?

Ja. Zum Beispiel wird von den dreien der SEV am stärksten auch als Fachorganisation verstanden und relativ oft zu Hearings eingeladen, was sehr wertvoll ist.

„Der SEV wird auch als Fachorganisation verstanden und relativ oft zu Hearings eingeladen.“

Der VCS dagegen setzt das Mittel der Volksinitiative ein, wenn er ein Thema wirklich vorwärtsbringen will.

Kannst du ein Beispiel nennen für etwas, was du bei deinen

früheren Arbeitgebern gelernt hast und was im SEV nützlich sein könnte?

Als in China die Olympischen Spiele stattfanden, hat die GSTF nicht zum Boykott aufgerufen, weil das in den Medien jeweils nur wenig Echo findet, sondern hat beim Olympischen Komitee ein tibetisches Sportlerteam angemeldet. Dieses fand grosse mediale Beachtung, inklusive Interviews in Sportjournalen, auch wenn es von China natürlich nicht zugelassen wurde. Einen solchen positiven Ansatz verfolgt der

SEV nun auch gegenüber der EU, indem er ihr sagt: «Kommt unsere integrierte Bahn schauen, wir sind stolz darauf!», statt dass er nur die EU-Vorschläge kritisiert.

Markus Fischer

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich. ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 24. November 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 17. November, 8 Uhr

Inserateschluss: 14. November, 10 Uhr

thurbo
Die Regionalbahn.

Die Thurbo AG ist die innovative Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 420 Mitarbeitenden. Wir suchen per September 2012

Lokomotivführer(innen) zur Umschulung

Ihre Aufgaben

Sie führen nach erfolgreicher Umschulung Regionalzüge mit unseren neuen, modernen Gelenktriebwagen durch die Ostschweiz.

Ihr Profil

Sie sind bereits Lokomotivführer(in) mit einem BAV-Ausweis und sind bereit, sich auf die Kategorie B umschulen zu lassen. Hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft zählen ebenso zu Ihren Stärken wie Ihre Freude und Motivation, unseren Kunden die Reise mit Thurbo zu einem Erlebnis werden zu lassen. Absolute Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein sind weitere Eigenschaften, die Sie auszeichnen.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem dynamischen Unternehmen.

Unser Kontakt

Urs Sennhauser, Oberlokomotivführer, Tel. 051 223 49 45
Nicola Natterer, Leiterin Personal, Tel. 051 223 49 82

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung (mit Kopie BAV-Ausweis).

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

www.thurbo.ch

 SBB CFF FFS

AAR bus+bahn

Wir sind zwei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn befördert die Wynental- und Suhrentalbahn jährlich über 5,7 Millionen Fahrgäste.

Wir suchen eine/n führungsstarke/n und unternehmerisch denkende/n

Teamleiter/-in Fahrpersonal

Aufgabenschwerpunkte

- Personelle Führung der 50 Lokführer/-innen
- Stellvertreter/in des Leiters Fahrpersonal
- Mitarbeit in Projektgruppen
- Unterstützung bei administrativen Aufgaben

Anforderungsprofil

- Ausbildung als Lokführer/-in oder Bereitschaft die Lokführerausbildung nachzuholen
- Abgeschlossene Berufslehre
- Führungserfahrung und hohe Sozialkompetenzen
- Unternehmerisches Denken und Handeln
- Durchsetzungsvermögen sowie vernetztes Denken
- Bereitschaft zu unregelmässigem Dienst und Piketteinsätzen
- Erfahrung im öV-Bereich von Vorteil

Wir bieten

- Eine interessante Führungsaufgabe in einem regional verankerten Unternehmen
- Vielseitige, abwechslungsreiche und selbstständige Tätigkeit in einem dynamischen Umfeld
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen
- Flexible Arbeits- und Freizeitgestaltung

Für Auskünfte steht Ihnen Andreas Heer, Leiter Fahrpersonal, unter der Telefonnummer 062 832 83 35 gerne zur Verfügung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie an:
AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn, Monika Meier, Leiterin HR, Postfach 4331, 5001 Aarau oder per E-Mail an monika.meier@aar.ch

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

www.aar.ch

WARUM NICHT?

SEV Versicherungen
Assurances
Assicurazioni

Säule 3A

Spezialofferte

Bei Abschluss einer Police vom

1. Juni bis 1. Dezember 2011 offerieren wir:

Bei einer Versicherungssumme in Höhe von CHF 15'000.- bis 49'999.- einen COOP - Gutschein im Wert von CHF 100.-

Bei einer Versicherungssumme in Höhe von CHF 50'000.- und höher einen COOP - Gutschein im Wert von CHF 200.-

Auskünfte unter 061 225 22 22



Zahnprothesen & Reparaturen seit 25 Jahren

R. Halbheer, Zahntechniker, Zahntechnisches Speziallaboratorium
Neumarktplatz 9, 1. Stock, 8400 Winterthur, Telefon 052 212 04 00
Öffnungszeiten: täglich von 7 bis 21 Uhr, inkl. Samstag und Sonntag
sowie an Feiertagen.

Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!
Schweizer Qualitätsarbeit

Sie können gleich darauf warten.

Dieses Inserat bitte ausschneiden und gut aufbewahren! (Für den Notfall)

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT



1485760

VPT-Sektion Bahndienstleistungen sucht nach der richtigen Organisation für die Fortsetzung ihres Erfolgs

«Damit eine Stimme das Gewicht von 500, von 1000 Stimmen bekommt...»

Die Mitgliederversammlung vom 13. Oktober in Zürich war die bestbesuchte seit der Sektionsgründung überhaupt. Und dies, obwohl nur organisatorische und keine «brennenden» Traktanden angekündigt waren.

Hauptsächlich ging es darum, im Hinblick auf das nahe Ende des seit 2006 laufenden Aufbauprojekts der Sektion und der statutarischen Amtsperiode das Erreichte zu bilanzieren und erste Weichen für die Zukunft zu stellen.

2006 war der Stand der gewerkschaftlichen Organisation im Bahndienstleistungsbereich desolat. Die alte Sektion Bahngastronomie zählte nur etwa 60 Mitglieder, und mit einem Organisationsgrad von weniger als 10 Prozent fehlte dem SEV die Kraft, auf die verschlechterten Anstellungs- und Arbeitsverhältnisse wirksam Einfluss zu nehmen. Heute ist die Sektion 450 Mitglieder stark. Die zunehmende Kraft wurde in den letzten fünf Jahren mehr und mehr in konkrete Initiativen umgesetzt, es konnten immer mehr Dossiers bei den Arbeitgebern deponiert und mit steigender Wirksamkeit verhandelt werden. Beispielsweise sind die soeben begonnenen Verhandlungen für die Revision des GAV Elvetino, worüber an der Versammlung ebenfalls informiert wurde, nur dank einer



Dass die Sektion Bahndienstleistungen seit 2006 von etwa 60 auf 450 Mitglieder angewachsen ist, schreibt Präsident Calogero Ferruccio Noto (hier bei einer Aktion im Jahr 2009) nicht nur der aktiven Mitgliederwerbung, sondern vor allem auch dem sonstigen Engagement der Milizgewerkschafter/innen zu.

langen Vorarbeit der Sektion zustande gekommen.

Aktive Mitglieder machen die Gewerkschaft stark

Worauf ist dieser im ganzen SEV und Unterverband VPT einmalige organisatorische Erfolg zurückzuführen? Mitgliederwerbung allein greift als Erklärung zu kurz, da andere Werbeprojekte in ähnlich schwierigen Bereichen trotz Einsatz viel bedeutenderer Mittel gescheitert oder bei weitem nicht gleich erfolgreich gewesen sind. Entscheidend war von Anfang an die Verantwortungübernahme und der aktive Einsatz der Mitglieder und der Sektionsfunktionäre: Selbstorganisation, Eigenverantwortung, Wahrnehmung und Befriedigung der speziellen Bedürf-

nisse der Beschäftigten in unserem Bereich sowie gezielte Mitgliederwerbung sind die Grundsätze, die das «Projekt Bahndienstleistungen» zum Erfolg geführt haben, natürlich zusammen mit der guten Betreuung und Unterstützung der Sektion durch SEV und Unterverband VPT.

In der neuen Phase, die mit der Generalversammlung vom 7. März 2012 beginnen wird, muss das Erreichte konsolidiert und langfristig gesichert werden. Der Organisationsbereich der Sektion ist sehr komplex, da er nicht nur Elvetino umfasst, sondern auch Railgourmino Swissalps, DB Autozug Zürich und DB Reise&Touristik inklusive Mitarbeitende im Ausland. Die nun erreichte Grösse stellt ebenfalls eine anspruchsvolle Herausforderung dar, die nur ein starker, breit abgestützter, entschlossener und kompetenter Sektionsvorstand bewältigen kann. Nötig ist auch eine neue Form der Unterstützung seitens SEV und VPT.

Gute Basis für die Zukunft

Mit den fünf an der Versammlung gewählten, neuen Vorstandsmitgliedern und dem stetigen Ausbau des Vertrauenspersonennetzes sind zwei entscheidende Voraussetzungen für eine weiterhin

erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit erfüllt.

Vor allem aber gibt es immer deutlichere Anzeichen für kleine, wertvolle Fortschritte des gewerkschaftlichen Bewusstseins in unserem Bereich. Nicht zuletzt die zunehmende Bereitschaft, sich gewerkschaftlich zu engagieren, gibt Anlass zu Zuversicht. «Ich will meinen Beitrag leisten, damit eine Stimme das Gewicht von 500, von 1000 Stimmen bekommt», sagte an der Versammlung ein neu gewähltes Vorstandsmitglied treffend, wie der grosse Applaus bewies. Vieles zeugt davon, dass im Bahndienstleistungsbereich die Mitarbeitenden an Bewusstsein und Selbstvertrauen gewonnen haben, und die Gewerkschaft an Glaubwürdigkeit.

Mit dieser Genugtuung gab der Sektionspräsident Calogero Ferruccio Noto an der Versammlung bekannt, dass er auf das Ende der Amtsperiode seine Mandatsaufgabe als erfüllt betrachtet und sich im März nicht für ein erneutes Präsidenschaftsmandat zur Verfügung stellen wird, weil er Elvetino verlässt und sich beruflich neu orientiert. Er bleibt aber Sektionsmitglied. Einen besonderen Dank sprach er allen Kollegen und Kolleginnen aus, die sich über all die Jahre im Vorstand engagiert haben: Ohne ihren Einsatz wären Konzipierung und Erfolg des Aufbauprojekts niemals möglich gewesen.

Das Festhalten an den Grundsätzen, die den bisherigen Erfolg ermöglicht haben, ist entscheidend für dessen Fortsetzung. Die Lösung für die Organisation der Sektion VPT Bahndienstleistungen muss speziell sein, wie es die Sektion ist. Diese Lösung zu entwerfen und der Generalversammlung im März vorzulegen, wird in den nächsten Monaten die Hauptaufgabe des neuen, verstärkten Vorstands sein, der sich noch mit Vertreter/innen aus der Romandie und den DB-Tochtergesellschaften vervollständigen wird.

Calogero Ferruccio Noto

NEWS

ERFOLGREICHER STREIK FÜR WÜRDIGE ARBEITSBEDINGUNGEN

Der Streik der Bauarbeiter im Zürcher Bahnhof war kein gewöhnlicher Streik. Es ging nicht um mehr Lohn oder kürzere Arbeitszeit. Es ging, im wahrsten Sinn des Wortes, gegen Scheisse. Gegen solche, die aus Plumpschloß der Züge auf die darunter arbeitenden Bauleute – sie erschaffen gegenwärtig das neuste Renommierprojekt der SBB, die Zürcher Durchmesserlinie – tropfte. Und damit ging es primär um die Würde der Arbeitnehmenden. Nachdem die Unia die Baustelle schon einmal kurz geschlossen hatte, die Bauherrin und die SBB Sanierungsmassnahmen versprochen, aber nur oberflächlich durchführten, traten die Bauarbeiter vom 17. bis 19. Oktober in den Streik. Das wirkte dann. Am 20. Oktober kam eine Vereinbarung zustande, in der Bauherrin und SBB endlich effiziente Massnahmen gegen die Fäkalien-Misere zusicherten – und auch eine rückwirkende Entschädigung «wegen unzumutbaren Arbeitsbedingungen». Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass dieser Streik siegreich ausgegangen ist. Dass es zum Streik erst kommen musste, damit die unwürdigen Zustände beendet werden konnten, zeigt aber, wie wenig selbstverständlich das Selbstverständliche in diesem Land immer noch ist. *ea*

PROFITDENKEN BEI NOVARTIS

Profite sind Novartis offensichtlich wichtiger als Arbeitsplätze: Trotz einem um 20 Prozent gestiegenen Umsatz und einem Kern-Reingewinn von über 10 Millionen Dollar sollen allein in der Schweiz 1100 Stellen gestrichen werden. Die Gewerkschaft Unia, bei der die Chemiearbeitenden organisiert sind, bezeichnet den Stellenabbau als «absolut rücksichtslos und unverständlich». Sie fordert einen Verzicht auf den Stellenabbau, ein echtes Konsultationsverfahren und eine Intervention der Kantonsregierungen von Basel Stadt und Waadt. Ein neuer GAV soll den Arbeitnehmer/innen mehr Schutz bieten.

DER NEUE SEKTIONSVORSTAND

Calogero Ferruccio Noto, Sektionspräsident
Eleonora Wüthrich, Vizepräs., Elvetino Speisewagen Romanshorn
Jean-François Stern, Kassier
Isidor Schwitzer, Vertreter Pensionierte
Mijo Maric, RGS A Chur
Lutz Karger, Elvetino SBB Minibar Basel
Alessandro Bianchi, Elvetino SBB Minibar Lugano
Vinicio Sabetta, Elvetino SBB Minibar Brig
Ananda Kankanamge, Elvetino SBB Minibar Zürich
Mohamed Ali Mwachotea, Elvetino SBB Speisewagen Biel/Bienne
Khadija Khouly, Elvetino TGV Lyria Zürich
Ciro Langella, Elvetino ETR Milano

Das kritische Buch zur Bahninfrastruktur: «Warnsignal»

Scharf beobachtete Bahnpolitik

Bis vor kurzem dominierten in den Medien die Artikel zum steil wachsenden Personen- und schwächeren Güterverkehr. Nun rücken die Probleme um die Infrastruktur in den Vordergrund. Jetzt stehen diese gar im Fokus eines Buches.

Ohne Grund, also ohne Schotter, Schienen, Weichen, sowie Signale, Fahrleitungen und Stromversorgung würde kein Zug auch nur einen Meter vorankommen. Das leuchtet ein, ging aber im Schatten der Glanzlichter über all den schnittigen neuen Zügen unter.

Doch jetzt erstrahlt gleichsam jeder Schotterstein im gleissenden Licht, mit dem Sepp Moser die gesamte Infrastruktur beleuchtet. Genaue: Der aus der Flugbranche bekannte Publizist legt mit genau recherchierten Zahlen und Fakten den permanent steigenden Rückstand im Unterhalt des Bahnnetzes offen. Symbolisch dafür steht das Titelbild seines Buches mit dem knappsten möglichen Titel «Warn-

signal», das den Voralpenexpress neben dem Vorsignal Langsamfahrstelle 5 (Maximalgeschwindigkeit 50 km/h) zeigt.

«Prozesse hinterfragen ohne Denkverbote»

Moser bekannte sich an der Buchvernissage, die im Bahntechnikcenter Hägendorf der SBB stattfand, zu seinem Engagement für eine rasche Trendumkehr: «Wir müssen den Mut haben, auch die bestehenden Strukturen und Prozesse zu hinterfragen, und dies ohne Denkverbote.»

Dies meint er nicht nur bezüglich einer massiven Steigerung der Investitionen in den Unterhalt, sondern auch einer Reform der Organisations- und Entscheidungsstrukturen im Dreieck SBB-Institutionen-Politik. Der Autor belegt seine Thesen im Buch anhand intensiver Recherchen bei der SBB und in deren Umfeld.

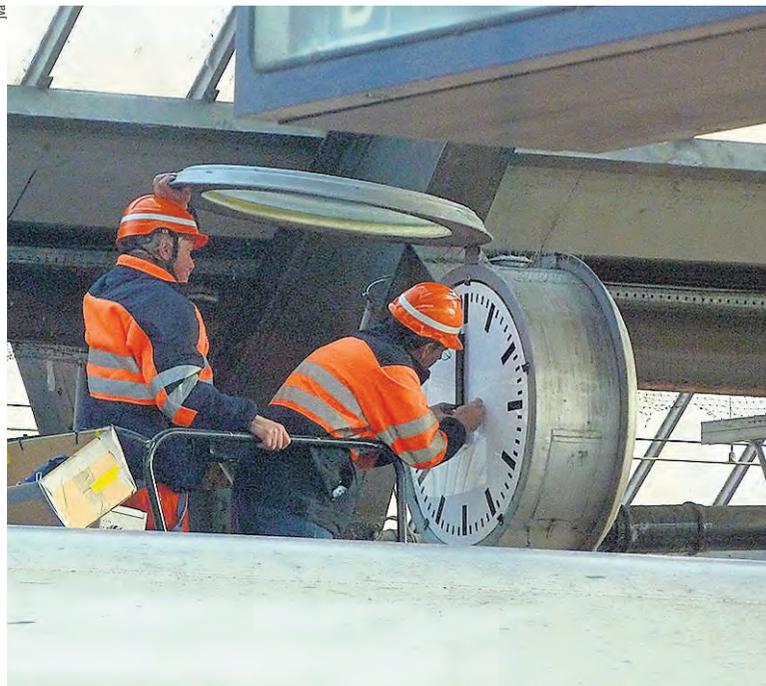
Differenzierte Sicht

Holt nun Sepp Moser, der seinerzeit mit der Swissair sehr hart ins Gericht ging, zu einem Rundumschlag gegen Manager und Verantwortliche aus? Keineswegs: Er ur-

teilt sehr differenziert, etwa wenn er das Verhältnis zwischen Bahnen und Lieferanten beleuchtet: Früher protektionistisch und kollegial, aber marktwirtschaftsfeindlich, heute hart, sachlich, konkurrenzoffen. Die Kehrseite dieser Medaille sei, «dass weiche Faktoren wie Vertrauen, Experimentierfreude oder Hilfsbereitschaft im neuen System keinen Platz finden.»

Auch ein Lexikon

Im ersten Teil des Buches beschreibt Moser leicht verständlich die Elemente der Bahninfrastruktur, so etwa wie die Gleise dank High-tech-Maschinen millimetergenau neu justiert werden. Ein ausführliches Glossar wertet das Buch zu einem



Wenn die Infrastruktur stehen bleibt, steht die ganze Bahn still.

Nachschlagewerk auf, das in den Büchergestellen von Fachleuten und Bahnfans einen Platz verdient. Auch in den Teilen, in denen es um bitterste Themen der Bahnpolitik und um Vorschläge für Alternativen geht, ist das Werk durchgehend spannend zu lesen.

Johannes von Arx

INFO

Sepp Moser: Warnsignal – Schweizer Bahnnetz in Gefahr. 2011, Friedrich Reinhardt Verlag, Basel, 156 Seiten, reich illustriert. 48 Franken. ISBN 978-3-7245-1767-2

Managed Care

Vorlage mit zu vielen «Nebenwirkungen»

Die in der Herbstsession verabschiedete Vorlage Managed Care wird mit dem Referendum bekämpft. Auch der SGB gehört zum Nein-Lager. Denn auch die neuste Gesundheitsreform belastet die Versicherten mehr.

Der SGB ist für die Förderung der integrierten Versorgung. Er hat deshalb zusammen mit dem vpod, dem SBK und weiteren Berufsverbänden aus dem Gesundheitswesen das Modell der Persönlichen Gesundheitsstelle PGS entwickelt. Der SGB lehnt aber die

Managed-Care-Vorlage, wie sie das Parlament im Herbst verabschiedet hat, ab. Dies umso mehr, als bereits die andern jüngsten Reformen im Gesundheitswesen vor allem die Versicherten rupfen – und immer noch kein ausreichender Wille dazu besteht, trotz ständig steigender Krankenkassenprämien die unsoziale Kopfprämie durch eine an ein landesweit geltendes Sozialziel gebundene Prämienverbilligung abzdämpfen.

Personal unter Druck

Beispiele «verunglückter» Reformen: Im Bereich der Pflegefinanzierung führt die föderalistische Lösung zu Mehrbelastungen der Pflege-

bedürftigen in einem Ausmass, das den Preisüberwacher aufs Tapet gerufen hat! Bei der Spitalfinanzierung verstärken fehlende flankierende Massnahmen den Druck aufs Gesundheitspersonal. Am Aktionstag vom 22. September 2011 haben Tausende gegen die problematischen Arbeitsbedingungen demonstriert! Und nun Managed Care: Sie erhöht die Obergrenze des Selbstbehaltes von heute 700 Franken auf 1000 Franken/Jahr. Dazu kommt die prozentuale Erhöhung des Selbstbehaltes von heute 10% auf 15%. Das alles, ohne dass die Versicherten eine Leistung mehr hätten als heute. Sie, die Ver-

sicherten, werden also wie bereits anlässlich der letzten Reformen erneut gerupft. Nur wer Managed Care, also ein Netzwerk, wählt, dem wird die jährliche Obergrenze des Selbstbehaltes um 200 Franken gesenkt.

Die Vorlage verleiht gleichzeitig den Kassen viel zu viel Macht. Weitere Gefahr: Die zwingende Budgetmitverantwortung der Netzwerke kann zu einer Rationierung der Leistungen führen: Weil Defizite vom Netz getragen werden müssen, besteht die Gefahr, dass notwendige Leistungen vor-enthalten oder eingeschränkt werden. Zudem sind die Kassen frei, mit welchen Netzen

sie Verträge abschliessen wollen. Darüber hinaus sind sie nicht einmal verpflichtet, ihren Versicherten Netze anzubieten. Beides kann in der Praxis für die Versicherten zu einem «Riesenschütturm» führen.

Fazit: Das an und für sich vernünftige Konzept Managed Care hat in der aktuellen Umsetzung zu viele gefährliche und unsoziale Pferdefüsse. Deshalb lehnt auch der SGB diese Vorlage ab und unterstützt das entsprechende Referendum.

Christina Werder,
SGB-Zentralsekretärin

Weitere Informationen:
www.nein-zur-mogelpackung.ch

Staatlicher Mindestlohn

Endlich sieht's auch Merkel ein

Deutschland hat bis heute keinen gesetzlichen Mindestlohn. Gewerkschaften und linke Parteien fordern zwar seit geraumer Zeit einen solchen, Schwarz-Gelb aber betonierte. Jetzt hat Kanzlerin Angela Merkel öffentlich eine Kehrtwende vollzogen.

Lange muss sich der ehemalige IG-Metall-Betriebsrat Karl-Josef Laumann, Bundesvorsitzender der Christlich-Demokratischen Arbeitnehmer und damit Anführer des christlich-sozialen Flügels in der CDU, sehr einsam vorgekommen sein. Die Parteispitzen hielten nichts von seinem Vorschlag, dass die von links und den Gewerkschaften gepushte Idee eines gesetzlichen Mindestlohnes auch in einem C-Fordernungskatalog zu stehen habe.

Seit Ende Oktober ist dies anders; die Kanzlerin höchstpersönlich spricht sich nun gemeinsam mit ihrer Arbeitsministerin van der Leyen für eine «feste Lohnuntergrenze» aus, was nichts anderes als einen staatlich garantierten Mindestlohn meint. Favorisiert wird für den Moment die Idee, dass eine Kommission der Sozialpartner in den Branchen ohne Tarif- und Lohnverhandlungen einen Mindestlohn zu erlassen und anzupassen hätte. Als Referenz gilt dabei für den Moment ein Wert von knapp 7 Euro für den Osten und von knapp 8 Euro für den Westen. Der DGB dagegen fordert mindestens 8.50 Euro landesweit.

Ein höchst bemerkenswerter Sinneswandel in der deutschen Chefetage, für den zwei Motivbündel auszumachen sind:

- Je länger über Mindestlöhne diskutiert wird, je mehr

demzufolge über Mindestlöhne empirisch geforscht wird, desto mehr zeigt sich, dass die bloss aus geschlossenen neoliberalen Ideologiegebilden abgeleiteten Gleichungen wie «Mindestlohn = mehr Arbeitslosigkeit» den Geist der Verfasser, aber nicht die Tatsachen spiegeln. Arbeitsministerin van der Leyen hat denn auch von sechs deutschen Forschungsinstituten Studien zu den Auswirkungen von «festen Lohnuntergrenzen» verlangt. Durch Indiskretion bekannt geworden ist, dass keine dieser Studien entsprechende Nachteile ortet.

- In einem Land, in dem 7 % aller Beschäftigten zu Bruttolöhnen unter 6 Euro/Std. arbeiten (und dies ohne Lehrlinge und 1 Euro-Jobber/innen), also gerade mal 1000 Euro brutto pro Monat verdienen, herrscht ei-

MINDESTZINSSATZ

Geschenk an die Versicherungswirtschaft

Der Bundesrat senkt den Mindestzinssatz in der Zweiten Säule ohne Not von 2 auf 1,5 Prozent. Er ist mit diesem Schritt dem Jammern der Versicherungsbranche nachgegeben, die ihre fetten Gewinne im BVG-Geschäft wegen der aktuellen Finanzturbulenzen gefährdet glaubte. Eine Kürzung des Mindestzinssatzes ist jedoch nichts anderes als eine Kürzung der künftigen Renten der Versicherten. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) kritisiert, dass sich der Bundesrat hinter einer fragwürdigen Formel versteckt, anstatt die künftigen Altersrenten der arbeitenden Bevölkerung im Auge zu behalten.

Zu einem Zeitpunkt, da Sparkapitalien in der Säule 3a nach wie vor Zinssätze zwischen 2 und 3 Prozent erzielen, behauptet der Bundesrat, es sei nicht mehr möglich, das Kapital in der Zweiten Säule mit den bisherigen 2 Prozent zu verzinsen. In der Vergangenheit lag der risikolose Kapitalertrag immer über dem vom Bundesrat beschlossenen Mindestzins. Die Mehrerträge flossen in die Taschen der Versicherungsgesellschaften.

Mit einer solchen ungläubwürdigen Mindestzinssatzpolitik zerstört der Bundesrat das Vertrauen in unser Pensionskassensystem. Der SGB fordert nach dem unverständlichen Zinsentscheid vom Bundesrat zumindest Massnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass die über dem Mindestzinssatz erzielten Erträge den Versicherten und nicht den Gewinnen der Versicherer gutgeschrieben werden. SGB

ne soziale Misere, mit der sich keine Bundeswahl gewinnen lässt.

Ist der Sinneswandel der Kanzlerin nur pragmatische Kunst des Überlebens im Amt? Und: Wird die Chefin

die aufbegehrenden liberalen und konservativen Flügel überzeugen können? Das wissen wir nicht. Das grüne Licht der Kanzlerin für den Mindestlohn ist aber an sich ein starkes Zeichen. ea, SGB

SEV-Kaderanlass zu den Problemen mit dem Schweizer Franken

Allein stark ist ungesund

Thomas Jordan, Vizepräsident der Schweizerischen Nationalbank (SNB), erklärte die Gründe für die Überbewertung des Frankens und die SNB-Massnahmen.

Die SEV-Unterverbände SBV, VPV und BAU hatten am 31. Oktober einen Topexperten ins Zürcher Volkshaus eingeladen, der den wenig zahlreich erschienenen, aber umso interessierteren Bahnkadern erklärte, wie es im Sommer zu einer extremen Überbewertung des Schweizer Frankens kam: Dieser wurde

aufgrund des abnehmenden Vertrauens in den Euro wegen hoher Schulden diverser Staaten, vor allem aber wegen der Griechenlandkrise zur Fluchtwährung. Als im August praktisch die Euro-Franken-Parität erreicht war, drohte der Schweizer Wirtschaft nicht mehr nur eine kurzfristige Rezession, sondern permanenter struktureller Schaden durch massive Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland. Daher verfünffachte die SNB die Notenbank-Geldmenge innert kurzer Zeit, womit die Zinserwartungen unter null sanken. Darauf stieg der Euro-Franken-Kurs zuerst, fiel aber we-

gen neuer Hiobsbotschaften Anfang September erneut auf 1.10. Daher erklärte die SNB am 6. September, sie werde einen Mindestkurs von 1.20 konsequent verteidigen. Nach 14 Minuten lag der Eurokurs darüber. Dieser Mindestkurs beseitigte die akute Bedrohung der Wirtschaft (Investitionssicherheit für Firmen wieder gegeben), doch bleibt der Franken bei 1.20 hoch bewertet. Ein allzu hoher Mindestkurs hätte andere Länder zu Retorsionen provozieren können. Die SNB geht davon aus, dass der Frankenkurs dank Beruhigung in der EU weiter sinkt. FI



Thomas Jordan

SEV-KADERANLÄSSE – WIE WEITER?

Am Anlass in Zürich haben nur sieben Kolleg/innen teilgenommen und am 5. Oktober in Lausanne gleich wenige, obwohl dort ETH-Professor Matthias Finger referierte. kontakt.sev hat Mitorganisatorin Elisabeth Jacchini, Zentralpräsidentin SBV, darauf angesprochen:

Ethik in Bern mit 70 Personen. Aber die letzten Vorträge mit Diskussion, beispielsweise zu den Themen Burn-out, Arbeit unter OR-Vertrag und europäische Verkehrspolitik in Bern und Lausanne, waren mager besucht.

Was ist eigentlich das Ziel der Kaderanlässe?

Mit einigen Ausnahmen brauchen Kaderangestellte die Unterstützung der Gewerkschaft selten direkt für sich. Die Kaderanlässe dienen dazu, ihnen etwas Spezielles, auf sie Zugeschnittenes zu bieten. Wir versuchen dabei, auf ihre Interessen einzugehen, und planen genug Zeit für eine Frage- und Diskussionsrunde ein. Die Anwesenden sind jeweils selber erstaunt, dass die Anlässe so schlecht besucht sind.

Habt ihr einen Plan B?

Nein, den können wir leider nicht auf die Schnelle hervorzaubern. Aber, wir geben nicht so schnell auf. Die Führungsgruppe Kaderpolitik wird sich des Problems annehmen. Die Anlässe werden kaum in dieser Form weitergeführt. Sehr gerne nehmen Roland Schwager, Daniel Trolliet und ich Kritik und gute Ideen seitens der Kaderangestellten für künftige Aktivitäten entgegen. Fragen: Fi

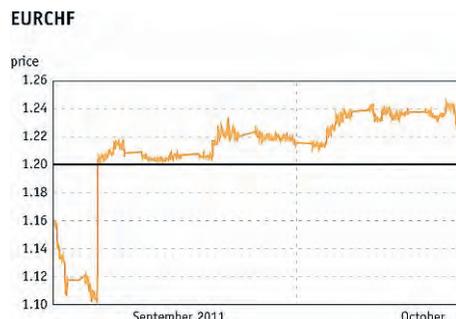
kontakt.sev: **Wie erklärst du dir, dass die Kaderanlässe 2011 mager besucht waren trotz hochrangiger Referenten? Elisabeth Jacchini:** Wenn wir das wüssten, wären wir einen Schritt weiter! Wenn in der aktuellen Weltlage das Thema «Schweizer Franken unter Druck», vorgetragen vom Vizepräsidenten der SNB, so wenig interessiert, ist man zuerst natürlich auch etwas enttäuscht. Zudem sind der Organisationsaufwand und die Kosten nicht gerade klein. Wir werden nun einen Marschhalt einlegen und die Situation analysieren. Am besten befragen wir dazu wahrscheinlich die Betroffenen.

Diese Form von Kaderanlässen gibt es seit 2008. War die Beteiligung zuvor besser?

Es gab einige Anlässe mit guter Beteiligung, z.B. jenen zur 2. Säule in Zürich mit 80 und jenen zur



Extreme Franken-Überbewertung im Juli. Grafik: SNB.



Seit 6.9. gilt ein Euro-Mindestkurs von 1.20. Grafik: SNB.

„Für die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) stellt diese Neufassung einen Prozess dar, der weit über eine einfache Überarbeitung hinausgeht; die Initiative der EU-Kommission muss als echtes Viertes Eisenbahnpaket betrachtet werden.“

ETF in ihrer Stellungnahme zur Neufassung des Ersten Eisenbahnpakets vom 17. November 2010

Die EU will die Bahn fördern und gegenüber der Strasse stärken, droht aber auf falsche Instrumente zu setzen

Der «Recast» geht zu weit

Die EU-Gremien planen eine Neufassung (Recast) des Ersten Eisenbahnpakets mit dem Ziel, den bisherigen Rechtsrahmen zu klären und zu präzisieren, damit im Bahnsektor der Markt besser funktioniert und damit die Bahn gegenüber der Strasse attraktiver wird. Doch die Vorschläge gehen viel weiter: Die Transportgesellschaften sollen komplett von der Infrastruktur getrennt werden – und auch sehr weitgehend von den schienenverkehrsbezogenen Dienstleistungen. Damit würde das Gesamtsystem Bahn zerschlagen. Zudem soll der inländische Personenverkehr liberalisiert werden.

Die Europäische Kommission will die drei Richtlinien des Ersten Eisenbahnpakets der EU (siehe Kasten) überarbeiten und in einer einzigen Richtlinie neu fassen (engl. recast: umgessen, neu gestalten). Dies deshalb, weil das Hauptziel des Ersten Eisenbahnpakets bisher nicht oder zu wenig erreicht worden ist, nämlich die Bahn in Europa nach deren Abstieg Ende des letzten Jahrhunderts wieder zu beleben und gegenüber den weniger umweltfreundlichen Ver-

kehrsträgern (Strasse und Flugzeug) wieder attraktiver zu machen, damit wieder mehr Personen und Güter mit der Bahn befördert werden. «Wegen der höheren Energieeffizienz des Eisenbahnverkehrs (vor allem im Vergleich zum Strassenverkehr) ist eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene gleichbedeutend mit weniger CO₂-Emissionen und sonstigen Schadstoffen», schreibt die EU-Kommission in ihrem Richtlinienvorschlag «KOM(2010) 475»

vom 17. September 2010. Nun habe aber in den letzten Jahren der Bahnanteil am gesamten Verkehrsmarkt stagniert, hält die Kommission fest. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) könnten in vielen Ländern mit anderen Verkehrsträgern nicht Schritt halten und seien für Investitionen unattraktiv. Dafür sieht die Kommission drei Gründe:

- (a) In vielen Mitgliedstaaten wird noch immer zu wenig in den Ausbau und die Instandhaltung der In-

frastruktur investiert, ja in vielen Ländern nimmt die Infrastrukturqualität sogar weiter ab. Dies liegt aus Sicht der EU-Kommission teilweise daran, dass keine klaren Investitionspläne und langfristigen Strategien vorhanden sind.

- (b) Der Wettbewerb zwischen den EVU spielt nach Meinung der Kommission immer noch nicht richtig: Neue EVU werden behindert durch Diskriminierungen beim Zugang zur Infrastruktur (bei der Zuweisung und der Trassenpreisgestaltung), aber auch beim Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Dienstleistungen, die sich häufig in der Hand der etablierten EVU befinden: zu (Rangier-) Bahnhöfen, Güterterminals, Wartungsanlagen, Stromversorgungsanlagen für die elektrische Zugförderung usw. Weitere Wettbewerbs-

hindernisse sind laut Kommission intransparente Marktbedingungen und ein schlecht funktionierender institutioneller Rahmen.

- (c) Es fehle eine angemessene Regulierungsaufsicht, weil die Regulierungsstellen in manchen Fällen zu wenig unabhängig seien von etablierten EVU, Infrastrukturbetreibern oder einem Ministerium, das Eigentümerechte am etablierten EVU und/oder am Infrastrukturbetreiber hat. Häufig fehle es den Regulierungsstellen auch an qualifiziertem Personal und sonstigen Ressourcen.

Diese Missstände rühren nach Meinung der EU-Kommission einerseits daher, dass gewisse Mitgliedstaaten die Richtlinien des Ersten Eisenbahnpakets nicht richtig oder unvollständig umgesetzt haben. Gegen solche Staaten hat die Kommission

DIE DREI EISENBAHNPAKETE DER EU

2001 verabschiedeten das Parlament und der Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft (bzw. EU seit 1.12.2009) das **Erste Eisenbahnpaket**, bestehend aus drei Richtlinien. Es definierte ein transeuropäisches Schienengüterverkehrsnetz und sicherte den Güterbahnen aller Mitgliedländer ab März 2003 den diskriminierungsfreien Zugang zu diesem Netz zu. Es machte den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Vorschriften punkto Zuverlässigkeit, Sicherheit, fachlicher Eignung und finanzieller Leistungsfähigkeit und schrieb den Behörden Diskriminierungsfreiheit und Transparenz bei der Zulassung der EVU und der Zuteilung von Fahrwegkapazitäten (Trassen) vor. Ziel dieser Liberalisierung war, den Verkehrsträger Bahn durch verstärkten Wettbewerb unter den EVU leistungsfähiger und konkurrenzfähiger gegenüber der Strasse zu machen. Dies, damit (wieder) mehr Güter auf der Schiene transportiert werden (Verlagerung), was die Umwelt schont und Ressourcen spart.

2004 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Ministerrat das **Zweite Eisenbahnpaket**. Dieses sollte ab Januar 2007 die

vollständige Liberalisierung des Güterverkehrs in der EU bringen, doch die Diskriminierungsfreiheit ist bis heute nicht in allen Ländern wirklich gewährleistet. Mit diesem Paket wurde 2006 auch die Europäische Eisenbahngesellschaft (F) geschaffen; sie ist zuständig für technische Standards und Sicherheitsvorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr (Interoperabilität).

Im September **2007** folgte das **Dritte Eisenbahnpaket**. Es brachte ab Ende 2009 Verbesserungen im Bereich der Fahrgastrechte und Mindestanforderungen an die Qualifikation von Triebfahrzeugführern im grenzüberschreitenden Verkehr (Zertifizierung). Und es sah ab Januar 2010 die Marktöffnung für den grenzüberschreitenden Personenverkehr vor, inklusive Kobotage (Beförderung von Personen zwischen Stationen in einem anderen Land). Voraussetzung für den Zugang ist aber, dass der Hauptzweck des Personenverkehrs tatsächlich grenzüberschreitend ist. Zudem kann die Bedienung von Halten eingeschränkt werden, wenn diese das «wirtschaftliche Gleichgewicht» einer gemeinwirtschaftlichen Leistung im Nah-, Vorort- und Regionalverkehr gefährdet. *Fi*

EXPERTENGRUPPE PRÜFT ORGANISATION DER BAHNINFRASTRUKTUR IN DER SCHWEIZ

Im Oktober 2010 hat noch Moritz Leuenberger als Vorsteher des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Expertengruppe unter Leitung des früheren SBB-Personenverkehrschefs Paul Blumenthal eingesetzt, die bis 2012 Vorschläge für die künftige Organisation der Bahninfrastruktur in der Schweiz vorlegen soll. «Als Ergebnis wird ein auf die Schweizer Bedürfnisse abgestimmtes, EU-kompatibles, unternehmerisch und verkehrlich sinnvolles Modell zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzuganges (Trassenvergabestelle / Organisation Verkehr-Infrastruktur) erwartet», teilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) damals mit. Gestützt auf den Expertenbericht soll das BAV eine Vorlage ausarbeiten, die 2013 in die Vernehmlassung gehen soll. *Fi*

DOSSIER



Alexander Eber

Das Beispiel des Zugbrandes vom 9. Juni 2011 im Simplontunnel zeigt, wie kompliziert sich bereits heute im liberalisierten Schienengüterverkehr die Verantwortlichkeiten bei einem Bahnunglück präsentieren können.

daher Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, um die Rechtsvorschriften durchzusetzen.

Vorschläge der EU-Kommission

Eine zweite Ursache für die Missstände sieht die EU-Kommission in «Unzulänglichkeiten, Unklarheiten und Lücken» der geltenden Richtlinien. Zu deren Behebung schlägt sie insbesondere folgende Änderungen vor:

- Staaten müssen langfristige Strategien für Ausbau und Finanzierung der Bahninfrastruktur veröffentlichen.
- Strengere buchhalterische, rechtliche und organisatorische Trennung als bisher: z.B. kann ein Infrastrukturmanager zwar in einer Holding bleiben, muss dann aber die Tarifierung und die Zuteilung der Infrastrukturnutzung abgeben(!); EVUs müssen Aktivitäten unter gesetzlichem Monopol getrennt von Aktivitäten im freien Markt abrechnen, damit sie diese nicht mit Abteilungen quersubventionieren können; Rechnungen von Güter- und Personenverkehr dürfen nicht

mehr über den Konzernabschluss konsolidiert werden.

- Schienenverkehrsbezogene Dienstleistungen (z.B. Anlagen zur Brennstoffaufnahme, Abstellgleise, Personenbahnhöfe mit Billetverkauf und Auskunft) sollen *rechtlich, organisatorisch und in der Entscheidungsfindung unabhängig* sein von EVU mit marktbeherrschender Stellung. Zudem müssen solche Anlagen vom Besitzer auf Miet- oder Leasingbasis anderen Betreibern überlassen werden, wenn sie zwei Jahre lang ungenutzt blieben.
- Bedingungen und Entgeltregelungen für die Nutzung der Infrastruktur und schienenverkehrsbezogener Dienstleistungen müssen detaillierter als bisher veröffentlicht werden, und zwar auch elektronisch auf der Website der Europäischen Eisenbahngesellschaft.
- Nicht-EVU sollen generell den Zugang zur Infrastruktur erhalten (den haben sie bisher nur im prioritären EU-Güternetz und punktuell in einigen Ländern).
- Regulierungsstellen müssen von allen öffentlichen Stel-

len unabhängig sein und erhalten mehr Kompetenzen, bzw. die Informationspflicht der Unternehmen wird erweitert und präzisiert.

- Im Fall von Streiks soll ein Mindestservice Pflicht sein.
- Zudem hat die Kommission am 17. September 2010 mitgeteilt, dass sie *bis Ende 2012* einen *Legislativvorschlag für die Liberalisierung des inländischen Schienenpersonenverkehrs* vorlegen will.

Verkehrsausschuss strebt völlige Abtrennung der Infrastruktur an

Der Richtlinienvorschlag befindet sich zurzeit bei den beiden legislativen Organen der EU – dem Europaparlament und dem Ministerrat – in Beratung. Das Parlamentinächste Woche behandeln. Sein **Verkehrsausschuss** beantragt dem Plenum u.a. folgende Änderungen:

- Streichung des Mindestservice im Fall von Streiks.
- Schienenverkehrsgebundene Dienstleistungen sollen *rechtlich nicht getrennt werden müssen*; jedoch

KOMPLIZIERTE VERANTWORTLICHKEITSVERHÄLTNISSE BEIM BRAND IM SIMPLON

Am 9. Juni 2011 brannte im Simplontunnel ein Kombigüterverkehrszug. Betroffen waren 10 der 15 Taschenwagen beladen mit Planen-Aufliegern, die Stahl- und Keramikprodukte und Haushaltgeräte enthielten. Die Auflieger gehörten einem österreichischen Operateur und waren vom Terminal Novara Boschetto (I) nach Rostock Seehafen (D) unterwegs. Gegenüber «Le Matin Dimanche» sagte der stellvertretende Leiter der Unfalluntersuchungsstelle UUS, dass der Brand wohl nicht vom Rollmaterial ausging. Die 12 Wagen gehören der AAE und waren in Deutschland und den Niederlanden immatrikuliert. Im Vordergrund stehe eine Aufliegerplane auf dem 6. Wagen des Zuges: Sie könnte sich gelöst und die Fahrleitung berührt haben. Die UUS übergab ihre Zwischenresultate den italienischen Behörden, die für die Untersuchung zuständig sind, weil der Brand auf italienischem Boden stattfand. Die UUS hat bis letzte Woche aus Italien noch keine Ergebnisse erhalten. Auf diese darf man gespannt sein, geht es doch auch darum, wer für den Schaden an den bahntechnischen Anlagen aufkommt, den die SBB auf rund 12 Mio. Franken schätzt. Die SBB unterhält diese auch im italienischen Teil des Tunnels, obwohl sie dort der RFI gehören. (Teil-)verantwortlich könnte die Besitzerin der Auflieger sein oder der Transporteur, der die Auflieger in Novara angeliefert hat. Oder der Terminal. Oder die BLS Cargo AG, die den Zug geführt hat. Im Rangierbahnhof Domodossola II gab es einen Lokwechsel, wobei nur eine Zusatzbremsprobe stattfand; eine Vollkontrolle durch einen technischen Kontrolleur ist aber bei sogenannten Vertrauenszügen nicht vorgeschrieben. Die Plane könnte sich zudem erst auf der Fahrt gelöst haben. In diesem Fall hätte dies allenfalls noch eine Profil- und Antennenortungsanlage vor dem Simplon-Südportal melden können. Eine solche ist laut SBB in Planung. Zurzeit stehen in der Schweiz schon 110 Zugkontrollleinrichtungen ZKE im Einsatz. Die Zahl gefährlicher Vorfälle mit Zügen hat laut SBB in den letzten Jahren nicht zugenommen.

Fi

Fortsetzung auf Seite 14

WEITERE TRENNUNG IST KONTRAPRODUKTIV

Eine weitere strukturelle Aufspaltung der Bahn würde dieser mehr schaden als nützen:

- Unternehmen, die bisher in einem Konzern Synergien nutzen konnten, müssen separate Verwaltungsstrukturen aufbauen und können Personal und Fahrzeuge nicht mehr gemeinsam nutzen.
- Verkehr und Infrastruktur sind ein technisches Ganzes. Wenn getrennte Unternehmen diese aufeinander abstimmen müssen, gehen durch mehr Schnittstellen und Informationsmängel Effizienz und Qualität verloren (z.B. Kundeninformation).
- Die erfolgreichsten Bahnen weltweit sind integrierte Bahnen. Die Trennung dagegen hat sich noch nicht als erfolgreich erwiesen, sondern hat z.B. in Grossbritannien negative Folgen gehabt.
- Der Blick auf das Gesamtsystem Bahn und das wirtschaftliche Interesse für dessen Optimierung als Ganzes gehen verloren: z.B. sind Güterbahnen versucht, billige Drehgestelle zu kaufen, die die Schienen schneller abnützen; oder Infrastrukturbetreiber nehmen bei Streckensperrungen für den Unterhalt weniger Rücksicht auf den Verkehr. Unter einem gemeinsamen Konzerndach dagegen findet ein Interessenausgleich statt.
- Vor allem private Netzbetreiber sind eher auf kurzfristigen Gewinn aus und wollen kaum viel Geld in eine langfristige Netzentwicklung investieren oder Engpässe beseitigen, wenn sie an gut ausgelasteten Strecken gut verdienen. Die

Infrastruktur gehört daher in staatliche Hand. Auch damit bei der Netzentwicklung die Interessen aller Betroffenen einfließen.

- Um Kosten zu minimieren, machen getrennte Unternehmen mehr Abstriche bei der Sicherheit als in einem Konzern, der ein Gesamtinteresse an möglichst geringen Schäden hat. Führt z.B. schlechtes Rollmaterial eines Bahnverkehrsunternehmens (EVU) zu einem Unfall mit Schäden an der Infrastruktur, muss das EVU dafür nur aufkommen, wenn das Verursacherprinzip zu 100% auf es anzuwenden ist, was selten der Fall ist.
 - Das gemeinsame Interesse an Innovation nimmt ab; integrierte Unternehmen können ein neues System, das Zug und Infrastruktur betrifft (wie z.B. der TGV oder der ICE), besser entwickeln.
 - Alters- und krankheitsbedingte Versetzungen, die in einem Konzern zwischen den Sparten möglich waren, werden erschwert oder unmöglich.
 - Wenn auf Konzernebene die Rechnungen von defizitären und gewinnbringenden Bereichen nicht mehr konsolidiert werden können, muss die öffentliche Hand Defizite beim Personenverkehr ganz übernehmen, während Gewinne in anderen Bereichen den Aktionären zufließen.
- Fazit: Die Bahn würde gegenüber der Strasse eher geschwächt. Nötig wären: Infrastrukturausbau sowie Kostentransparenz und Bekämpfung des Sozialdumpings im Strassenverkehr. *Fi (Quelle: ETF)*

Fortsetzung von Seite 13

sollen sie bereits nach einjährigem (statt zweijährigem) Nichtgebrauch abgegeben werden müssen.

- Infrastrukturbetreiber sollen eine eigene Informatik und eigenes Personal haben müssen – womit sie dort keine Synergien mehr nutzen könnten mit anderen Unternehmen im gleichen Konzern.
- Forderung an die EU-Kommission, innerhalb zweier Jahre einen Legislativvorschlag für die Schaffung eines europäischen Regulators vorzulegen.
- Forderung an die EU-Kommission, bis Ende 2010 einen Legislativvorschlag für

die vollständige «Entflechtung» von Infrastruktur und EVU vorzulegen.

- Forderung nach einem Legislativvorschlag für die Liberalisierung des inländischen Schienenpersonenverkehrs (wie von der EU-Kommission bereits angekündigt).

EU-Minister sind moderater

Der EU-Ministerrat dagegen fordert keine Legislativvorschläge für eine vollständige Abtrennung der Infrastruktur und für die Liberalisierung des Personenverkehrs im Inland. Und auch er hat den Mindestservice im Streikfall gestrichen. Der Ministerrat wird seinen Richtlinienvorschlag voraussichtlich im Dezember verabschieden. *Fi*

Sind Infrastruktur und schienenverkehrsbezogene Serviceanlagen von den Bahnen zu trennen?

SBB sieht keine Notwendigkeit – BLS ist offen-pragmatisch

EU-Gremien diskutieren zurzeit, ob Eisenbahnverkehrsunternehmungen (EVU) von der Infrastruktur komplett getrennt werden müssen (also nicht mehr zum gleichen Konzern gehören dürfen) und ob eine Trennung auch gegenüber schienenverkehrsbezogenen Dienstleistungen nötig ist. *kontakt.sev* hat die SBB und die BLS nach ihrer Meinung gefragt.

Die SBB beurteilt die Aufspaltung der Bahn sehr kritisch: «Das bisherige integrierte System der Schweiz ist ein Erfolgsmodell, welches durch eine komplette strukturelle Trennung allenfalls gefährdet wird», schreibt die SBB-Medienstelle. Eine enge Zusammenarbeit von Infrastruktur und EVU sei entscheidend, um das hohe Verkehrsvolumen, die Pünktlichkeit und generell den hohen Servicestandard der Bahn in der Schweiz beizubehalten. Die integrierte Bahn sei wie der

Taktfahrplan und der direkte Verkehr ein Erfolgsfaktor des schweizerischen öV-Systems.

Gesamtsystem Bahn gefährdet

Es sei bekannt, dass eine komplette Trennung zu Synergieverlusten führe. Das habe sich in England gezeigt, wo es in den 90er-Jahren zur Trennung kam. «Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass jetzt im Königreich Massnahmen zur Reintegration ergriffen werden, um die Kosteneffizienz des Gesamtsystems zu erhöhen.» Eine Desintegration würde auch die Zahl der Schnittstellen bei der Kundeninformation und andern Informationsflüssen «ziemlich» erhöhen, befürchtet die SBB. Und sie weist darauf, dass Infrastruktur und Rollmaterial ein technisches Ganzes bilden: «Die Förderung der technischen Entwicklung durch die integrierte Eisenbahn in der Schweiz hat Tradition.»

Verschiedene Bahnmodelle müssen möglich bleiben

Die SBB ist der Meinung, «dass es nicht das Modell gibt, das allen Ländern und deren Bahnen 1:1 überge-

stülpt werden kann. Faktoren wie Servicequalität, unterschiedliche Verkehrsvolumen oder unterschiedliche Netzwerkcharakteristika würden dabei ignoriert – zulasten des Systems und der Kunden.» Eine künstliche Aufteilung gefährde das erfolgreiche Schweizer Modell. In den EU-Mitgliedsländern würden die dogmatischen Vorschriften der EU-Kommission höchst unterschiedlich umgesetzt.

Zudem gebe es in der Schweiz keine Anzeichen, dass das integrierte System zu Diskriminierungen anderer Marktteilnehmer geführt hätte, betont die SBB. Kundenbefragungen hätten die Zufriedenheit der Nutzer mit der SBB-Infrastruktur bestätigt. Auch habe die unabhängige Schiedskommission im Eisenbahnverkehr, die für den diskriminierungsfreien Netzzugang in der Schweiz sorgt, bisher keine Entscheidung gegen die SBB getroffen.

BLS sieht Handlungsbedarf

Im letzten Punkt ist die BLS klar anderer Meinung: «Eine Bahn, die eine Infrastruktur betreiben muss, auf der sie gleichzeitig als EVU im Wett-

bewerb zu anderen steht, befindet sich immer in einem Zielkonflikt. Sie hat sehr viele Möglichkeiten, die Infrastruktur im eigenen Sinne zu steuern, zum Beispiel in der Netzentwicklung.» Oder sie könne dem eigenen EVU dadurch einen Vorteil verschaffen, dass sie ihm sensible, wettbewerbsrelevante Informationen zukommen lässt, die sie als Infrastrukturbetreiberin von der Konkurrenz erhält.

Auch beim Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Dienstleistungen (= Rangierbahnhöfe, Terminals etc.) sei die Gefahr von Diskriminierungen «real», und diese seien «oft kaum nachweisbar», so die BLS. «Wenn es Probleme gibt, suchen wir mit unseren Partnern das Gespräch.»

Gefragt nach Synergieverlusten durch eine komplette Trennung von Infrastruktur und Betrieb (z.B. bei Fahrzeugen und Personal), antwortete die BLS, dass diese Auswirkungen «im Detail geprüft und abgewogen» werden müssten. In diesem Zusammenhang muss man wissen, dass die heutige BLS Netz AG nicht völlig unabhängig von der BLS ist, sondern dieser zu

33,4% gehört und dass die BLS die Infrastruktur betreibt.

«Die Schnittstellenbeherrschung zwischen verschiedenen Transportunternehmen ist – unabhängig von der Frage einer Trennung von Infrastruktur und Verkehr – ein wichtiger Erfolgsfaktor im öV», so die BLS weiter. «Entscheidend ist, dass es hier klare Prozesse und Standards gibt, die für alle EVU gelten. Die BLS fährt heute schon mehr als 50% ihres Regionalverkehrs auf SBB-Netzen, ohne dass der Kunde etwas davon merkt.»

Gesamthaft betrachtet würde die BLS «klare, unbürokratische Regelungen für einen diskriminierungsfreien Netzzugang» begrüßen, doch sei es heute für eine abschliessende Beurteilung von Einzelmassnahmen noch zu früh. Und sie gibt sich pragmatisch: «Wichtig ist, vom Ziel her zu denken: Wir wollen ein effizientes, qualitativ hochwertiges und innovatives Bahnsystem. Die BLS ist offen, ohne Tabus und ideologische Scheuklappen über Reformschritte nachzudenken, um in dieser Richtung weiterzukommen.» *Fi*

■ LPV Nordostschweiz

Lokführerlöhne nicht matchentscheidend

Anlässlich der Herbstversammlung in St. Gallen hörten die Lokführer gespannt dem Referenten Andreas Bieniok, Leiter öV St. Gallen, zu. Die ab 2013 verkehrende S-Bahn im Kanton St. Gallen mit ihrem Angebot, den Anschlüssen und Verbindungen, die Bahnunternehmungen, welche die Züge führen, die Kriterien für die Vergabe von Leistungen sowie die Konsequenzen für die SBB-Lokführer/innen vermochte der Referent fundiert und prägnant zu erläutern. In der rege genutzten Fragerunde nahm Andreas Bieniok zu manchen kritischen Fragen Stellung. Es war interessant, aus der Sicht eines Bestellers zu erfahren, welche Punkte ausschlaggebend für eine Vergabe von (S-)Bahnleistungen sind. Nicht der höhere oder tiefere Lokführerverdienst fällt ins Gewicht, sondern die teilweise schwer nachvollziehbaren Nebenkosten eines Produkts und der effiziente Einsatz des Rollmaterials.

Ich wage deshalb zu behaupten, dass eine nochmalige Effizienzsteigerung beim Lokpersonal, obwohl die Zitrone schon ausgepresst ist, nur einen ganz marginalen Einfluss auf die Gesamtkosten des Produkts hat. Sicher, an den Dienstplänen – es gibt nichts Einfacheres – lässt sich wun-

derbar herumschrauben, um da und dort noch Minuten einzusparen. Es gibt nur wenige Mitarbeitende, die so perfekt kontrolliert und minuten genau eingeteilt werden können wie das Lokpersonal. Ich kenne jedenfalls keinen Bürolisten, dem die Zeit für einen Toilettengang oder eine Kaffee- oder Rauchpause im Dienstplan vorgeschrieben wird und dessen Arbeitsleistung auf die Minute genau Ende Jahr abgerechnet wird.

Ein grosser Teil der Beschäftigten verbringt viel Zeit am (Büro-)Arbeitsplatz. Es ist aber enorm viel schwieriger festzustellen, wie effizient dort gearbeitet wird. Fixkosten, die sich durch Einsparungen beim Lokpersonal nie und nimmer kompensieren lassen. Bevor nicht diese hohen Kosten in unserer Unternehmung – ich denke nicht zuletzt an das Managersalär unseres CEO und an jene seiner Gefolgschaft – gesenkt werden, dürfen wir keine Leistungssteigerung auf Kosten der Sicherheit und der Gesundheit hinnehmen. Wir können gratis fahren oder auch das Doppelte verdienen als heute – ob der Kilometer durch uns gefahren wird oder nicht, entscheidet niemals der «Unkostenfaktor Lokpersonal»!

Jürg Meyer

■ ZPV Zentralvorstand

Billettspflichtregel reibungslos umsetzen

Am 23. September tagte der Zentralvorstand (ZV) in Schenkon. Zu Gast war Jost Diethelm, Projektleiter Billettspflicht. Die Sektionspräsidenten hatten im Vorfeld viele Bedenken sowie Fragen und Anregungen der Sektionsmitglieder abgeklärt. Dank den kompetenten Ausführungen und Antworten von Jost Diethelm zu den für das Zugpersonal ausgehandelten Kulanzregelungen und Ausnahmefällen konnten bereits grosse Ängste abgebaut werden. Jetzt muss nur noch die Umsetzung reibungslos erfolgen. Wir sind gespannt darauf.

Sabrina Tessmer von der SEV-Jugend hatte interessante Neuigkeiten. Sie konnte in verschiedenen Depots Ansprechpersonen gewinnen, die sich für die Jugend starkmachen wollen. Zentralpräsident Andreas Menet bedankte sich bei Sabrina für ihr Engagement. Dank den Ausschreibungen in den Regionen konnten die benötigten Mitglieder in die GAV-Konferenz gewählt werden. Im Zentralausschuss (ZA) erfolgt in der Region West ein Wechsel. Hanspeter Kropf, Sektionspräsident ZPV Interlaken, wünschte einen französisch sprechenden Kollegen als Regionenvertreter im ZA. Mit Absprache aller Beteiligten wurde Denis Babey, Sektionspräsident ZPV Biel/Bienne, als

neuer Vertreter West gewählt. Andreas Menet bedankte sich bei Hanspeter für die geleisteten Dienste und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit im ZV und in der GAV-Konferenz. Denis hiess er im ZA willkommen. Der Terminkalender für das nächste Jahr wurde verschickt. Andreas Menet bittet alle, diese Daten frühzeitig an die Einteilung mitzuteilen, so dass in Zukunft alle Sektionspräsidenten an den nur drei Sitzungen im Jahr teilnehmen können. Es ist für den ZPV-Vorstand wichtig, dass alle Sektionen auf dem gleichen Infostand sind. Auf dem Terminkalender sind die Kurse, die der ZPV durchführen wird, auch ersichtlich.

Janine Truttmann



Es gab viele positive Rückmeldungen aus der Fläche zur Sommeraktion «Der ZPV lässt dich nicht verdursten». Herzlichen Dank für den reibungslosen Ablauf der Aktion an Kassier René Furrer und die Sektionspräsidenten.

■ Stadtbus Chur AG: Bald neue SEV-Sektion?

Und sie bewegt sich doch...

Die Stadtbus Chur AG (SBC) und ihre Tochter, die Engadin Bus, fallen nicht durch besondere Arbeitnehmerfreundlichkeit auf. Allen gegenteiligen Beteuerungen zum Trotz sind die Anstellungsbedingungen bis heute unterdurchschnittlich geblieben.

Nun kommt aber Bewegung in die Geschichte, nicht zuletzt dank dem Druck und der Beharrlichkeit des SEV. Eine beträchtliche Anzahl Mitarbeitender will sich nicht länger verträsten lassen und hat sich kollektiv zum Eintritt in den SEV entschlossen. Ein erfreulicher Schritt! Auch auf Seite des Arbeitgebers zeichnet sich Bewegung ab. Sonntagszulagen, Nachtzulagen und Gutschriften für Wegzeiten sollen eingeführt werden. Noch immer nicht verabschiedet hat sich die Arbeitgeberseite aber von den übelsten Vorurteilen gegenüber den Gewerkschaften. So wurde vor

kurzem an einer Mitarbeiterversammlung einmal mehr behauptet, die Chauffeure und Chauffeusen könnten sich jederzeit mit ihren Anliegen direkt an die Direktion wenden. Der Weg über den SEV sei nicht nötig. Die Gewerkschaft habe einzig das Ziel, möglichst viele Mitgliederbeiträge zu generieren. Von solchen plumpen Vorstellungen über Gewerkschaftsarbeit muss die Direktion der SBC schnell Abschied nehmen. Um nämlich ihre Dienstpläne und die Dienstortzuteilung, die nach wie vor beide nicht AZG-konform sind, auf eine Basis zu stellen, die sowohl den rechtlichen Rahmen einhält als auch humane Dienste für die Mitarbeitenden sicherstellt, wird die SBC um eine verstärkte Zusammenarbeit und letztlich einen GAV mit dem SEV nicht herumkommen.

Peter Peyer

■ LPV Landquart

Meinungsbildung für FAV-Verhandlungen

Am 17. Oktober trafen sich zahlreiche Mitglieder zur Herbstversammlung. Da der SEV den Firmenarbeitsvertrag (FAV) mit der RhB im Sommer gekündigt hatte, war dies das Hauptthema. Zuerst aber trugen der Präsident und der Ressortleiter ihre momentanen Geschäfte vor. Die aktuellsten davon sind sicherlich das neue Planungs- und Dispositionsprogramm, das einige Änderungen für das Lokpersonal bringen wird, sowie die Tragpflicht der Dienstkleider, die ab dem 1. Januar 2012 vollständig in Kraft tritt. Hier wurde bei der Geschäftsleitung RhB ein Antrag eingereicht, der wünscht, dass die Arbeitshosen mangels Tragkomfort nicht getragen werden müssen.

Ein weiteres Dauerthema ist mittlerweile auch die gläserne Führerstandsrückwand der ZTZ. Nach einer emotionalen Diskussion besprach

die Versammlung das weitere Vorgehen, um Lösungen von der RhB zu fordern. Von der Peko Technik war zu erfahren, dass nun alle Fahrzeuge mit einem neuen Streckenfunk analog dem der ZTZ ausgerüstet werden. Weiter werden in naher Zukunft mehrere unbewachte Bahnübergänge entfernt oder durch bewachte ersetzt.

Zum Schluss präsentierte Peter Peyer das von der RhB für den neuen FAV ausgearbeitete Lohnsystem. Einige Punkte seien darin ehrlicher und transparenter. Gleich bleiben würde, dass kein Lohnfortschritt garantiert ist und es auch keine anderen Eckdaten gibt. Dies ist sicherlich nicht im Sinne der Belegschaft. Weiter hat die RhB dem SEV mitgeteilt, dass das Lohnsystem an sich nicht verhandelbar sei ...

Sandro Frick

■ RPV-Präsidentenkonferenz

Fühler ausstrecken und junge Kollegen fördern

Pünktlich eröffnete Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger die Präsidentenkonferenz in Brissago. In seiner Eröffnungsrede erwähnte er die unzähligen Projekte, die bei der SBB laufen. Skeptisch ist man bei den vielen Statistiken, die es gibt. Die Erfahrungen und die Leute von der Basis werden immer mehr von Theoretikern und Quereinsteigern verdrängt. Brauchen wir wirklich Vorgesetzte, die ausrechnen, wie viel ein Rangierer arbeitet, wo er sich statistisch am meisten aufhält, wie ergonomisch er sich bewegt, wie viel er durchschnittlich redet usw.? Bei dem ganzen Sparwahnsinn, der zurzeit läuft, fragt sich der Rangierer: «Sind wir immer noch nur ein «Kostenfaktor»? Mit Schrecken haben wir in der SBB-Zeitung Folgendes gelesen: Zitat Perin: «Einen Abbau beim Rangierpersonal kann ich deshalb nicht ausschliessen.» Bisher ist man bei SBB Cargo davon ausgegangen, dass eher ein Unterbestand bei den RCP-Teams besteht und dadurch die Rangierer nicht betroffen werden. Es ist nun doch so, dass die «kleinen Könige», wie es Herr Jordi gesagt hat, immer noch zu viel Macht haben. Um Ihre Köp-

fe zu retten, versuchen sie alles wieder von sich abzuwälzen, und das auf Kosten der Rangierer. Alles wird schlechtgeredet, plötzlich rentiert nichts mehr, alles kostet. Jede bisherige Reorganisation hat gar nichts gebracht. Es haben in dieser Zeit Hunderte von Rangierern ihre Stelle verloren, was eigentlich Einsparungen von Millionen bedeutet hätte. Aber es sind keine positiven Zahlen erschienen. Also wurde das Geld klar umverteilt, von unten nach oben zu den «kleinen und grossen Königen».

Danach kam der Schwerpunkt der Konferenz mit dem Thema «Aufgaben, Erwartungen, Anforderungen an Sektionspräsidenten». In einer intensiven Gruppenarbeit haben sich alle Präsidenten und ihre Delegierten Gedanken gemacht. Ein Sektionspräsident muss Vertrauensperson sein, ist verantwortlich für Kontakte nach aussen (SEV, Peko, Bahnhöfe, Mitglieder), besucht kranke und verunfallte Kollegen, Delegiertenversammlung, Kongress, Präsidentenkonferenz, erstellt Jahresberichte und Todesanzeigen. Weiter regelt er die Ausgänge, behandelt alle gleich, kennt die Statuten, macht

Platzbesuche und hilft Rechtsschutzgesuche ausfüllen. Zu den Anforderungen gehören der Besuch des Präsidentenkurses, evtl. GPK-Kurse; die Person sollte ein Organisationsstalent, redigewandt und kritikfähig sein. In der anschliessenden Diskussion stellte sich heraus, dass der Nachwuchs fehlt. Wir müssen jetzt bereits die Fühler ausstrecken, um junge, motivierte Kollegen fördern und unterstützen zu können. Wie schwer es ist, jemanden zu finden, zeigt die Tatsache, dass für den Zentralausschuss weiterhin zwei Kollegen gesucht werden. Ebenfalls werden für die GAV-Konferenz noch drei Kollegen von SBB Cargo und einer von der SBB gesucht. Bitte meldet euch beim Zentralpräsidenten oder beim Sektionspräsidenten.

Die Mitgliederwerbung läuft sehr gut. Dank der Prämie 11.11.11 verzeichnet auch der RPV wieder positive Mitgliederzahlen. Die Migrationskommission ruft alle auf, an der Migrationstagung am 19. November im Hotel Olten teilzunehmen (Details siehe Ausschreibung auf Seite 15). Anmeldungen an euren Sektionspräsidenten oder an das SEV-Regionalsekretariat Zürich. *Zentralausschuss RPV*

■ ZPV Säntis-Bodensee

ZPV bleibt der Billettpflicht gegenüber skeptisch

Zur diesjährigen Herbstversammlung konnte Präsident Urs Wenger nur wenige Mitglieder begrüssen. ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet war als Gastreferent eingeladen.

Mutationen seit dem Frühling: Guido Stolz wechselte nach Romanshorn, Anja Künzle hat bei der SBB gekündigt und Beat Anderegg ging zur SOB. Isabelle Mayerhofer und Daniela Schälch haben die RZB-Prüfung bestanden und sind in den ZPV eingetreten. Wir gratulieren herzlich.

Nachdem die Kasse an der Hauptversammlung wegen Differenzen, die auf das Jubiläum im letzten Jahr zurückzuführen waren, nicht abgenommen werden konnte, hat Peter Eigenmann im Namen der GPK den Kassabericht nun abgenommen.

Die Versammlung nahm den Kassabericht einstimmig an. Die Depotkassen von Rorschach und St. Gallen werden in die Sektionskasse Säntis-Bodensee überführt. Auch dies nahmen die Versammelten einstimmig an.

Andreas Menet informierte zu folgenden Themen aus dem ZPV: Billettpflicht, Weiterentwicklung Zugpersonal, Werbung, Auslandzulagen, Umwandlung IR zu RE, Eingabe SMZ sowie die Peko-Wahlen. Am meisten zu diskutieren gab wie erwartet die Billettpflicht. Der Vorschlag zur Umsetzung wurde am 12. September kommuniziert. Es wurde eine Vereinbarung zwischen dem ZPV und der SBB unterzeichnet. Der SEV hat mit einer Petition diese Vereinbarung vorgespürt, die Umsetzung hat die Peko ausgehandelt und dabei

gute Arbeit geleistet. Der ZPV bleibt immer noch skeptisch, aber mit den Kulanzregelungen kann gestartet werden. Die Privatbahnen (z.B. SOB und RhB) machen mit den bisherigen Regelungen weiter. Der ZPV ist nach wie vor gegen die Umsetzung der Billettpflicht. Es wird eine Taskforce gebildet, die sich regelmässig trifft. Die Taskforce hat die Aufgabe, Probleme sofort anzusprechen und Lösungen zu finden. Auch bei den Mitgliedern herrscht grosse Verunsicherung.

Umwandlung IR-RE Rheintal: Weil es kein Depot Regionalverkehrspersonal im Rheintal hat, bleibt der REX im Rheintal gleich wie bisher, wird vom Fernverkehr begleitet und die Billettpflicht gilt wie auf den anderen Fernverkehrszügen.

Urs Wenger

■ PV Biel

Herbstwanderung im Emmental

Der Himmel war blau, als eine 25-köpfige Wandergruppe in Biel kurz nach 9 Uhr den Zug Richtung Solothurn bestieg. Unter der kundigen Leitung von Paulet Rohrer ging die Wanderung von Gerlafingen Richtung Utzenstorf der Emme entlang. Der Zwischenhalt beim Klubhaus der Hornusser Bätterkinder mit dem offerierten Apéro aus Paulet Rohrer's Rucksack war die grosse Überraschung und erfreute alle Teilnehmenden. Beim Restaurant Landshut schob die Gruppe den Mittagshalt ein. Das feine Mittagessen inklusive Kaf-

fee und Dessert stiess auf Begeisterung. Frisch gestärkt wurde die Strecke auf der andern Seite der Emme unter die Füsse genommen. Ab Biberist erfolgte die Rückreise der Teilnehmenden in Richtung Solothurn-Biel.

Alle waren glücklich über die schöne Wanderung und die neuen Erlebnisse im Emmental. Es war die letzte von Paulet Rohrer organisierte und durchgeführte Wanderung. Herzlichen Dank an Paulet für den offerierten Apéro und die ausgezeichnete Organisation!

Ruedi Flückiger



■ PV Luzern

Überraschungsgäste an der Herbstversammlung

Der kurzzeitig angekündigte Besuch der Herbstversammlung durch PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan und PV-Vizepräsident Hans Heule überraschte und freute die 99 Kolleg/innen.

Ricardo Loretan informierte über die Folgen des fehlenden Deckungskapitals bei der Pensionskasse SBB. Bereits seit 2004 und noch viele weitere Jahre müssen die Rentner/innen auf den Teuerungsausgleich verzichten. Als Massstab für die Berechnung der Teuerung verwendet der Bund einen sogenannten Warenkorb mit den gängigsten Dienstleistungen. Darin befinden sich längst nicht mehr verwendete Artikel. Neue und vor allem teuerungsanfällige Positionen fehlen hingegen. Damit wird dem Volk eine niedrige Teuerung vorgegaukelt. Der Referent bezeichnete dieses bewusst gewählte Vorgehen eindeutig als «Bschiss» am Volk. Der SEV plant deshalb einen Vorstoss auf politischer Ebene. Sollte der Bundesrat den Pensionierten der Bundesverwaltung für nächstes Jahr eine Teuerungszulage bewilligen, würde der SEV gleiches

Recht für die Altrentner/innen fordern. Dies betrifft ehemalige SBB-Mitarbeitende, die vor 2000 nach den Regeln des Beamtengesetzes pensioniert wurden. Vermehrt werden Stimmen laut, die Pensionierten müssten sich mit Leistungskürzungen an der Sanierung von Pensionskassen beteiligen. Der PV hat sich deshalb mit Interessengruppen vernetzt, um eine Verschlechterung der gesetzlichen Bestimmungen abzuwehren.

Hans Heule informierte über verschiedene unerfüllte Begehren für Verbesserungen bei den Fahrvergünstigungen. Er versprach, hartnäckig am Ball zu bleiben. Vom Preisauflage auf den 11. Dezember bleiben auch die Benutzer des FVP nicht verschont. Verteuert werden vor allem die Fahrausweise erster Klasse.

Nach dem geschäftlichen Teil boten Sängerinnen des Gallus-Chors Kriens einen Ohren- und Augenschmaus. Begleitet von Karl Blum am Schwyzerörgeli liessen sie einen Strauss von Volksliedern erklingen. Herzlichen Dank an Walter Lerch für die Organisation des Auftritts! *Otto Fuchs*

■ PV Zentralvorstand

Diskussion um Grundbeitragserhöhung

Rund 50 Kolleginnen und Kollegen trafen sich am 20. und 21. Oktober im Hotel Brenscino in Brissago zu einem Bildungskurs (siehe Kasten) und zur Sitzung des Zentralvorstands.

Zentralpräsident Ricardo Loretan eröffnete die Sitzung des Zentralvorstands mit der Totenehrung. Nachdem wir schon den Hinschied von Sektionspräsident Hans Beerli zu beklagen hatten, mussten wir nun auch von Barbara Kern, Sektionspräsidentin von Neuenburg, Abschied nehmen. Barbara hatte eben erst mit grossem Elan das Präsidium des PV Neuenburg angetreten, als sie erkrankte. Kaum ein Jahr im Amt, ist sie nun aus dem Leben geschieden. Wir bedauern ihren frühen Tod sehr.

Die revidierten Geschäftsreglemente der Sektionen Basel und Luzern wurden einstimmig genehmigt.

Hans Heule berichtete über Tarifierhöhungen ab nächstem Fahrplanwechsel. Im Hinblick auf die kommende Sitzung mit dem VöV hatte er in der Arbeitsgruppe FVP insbesondere die Forderung des PV nach einem Rabatt bei den Nahverkehrsunternehmungen eingebracht.

Ricardo Loretan orientierte über eine Veranstaltung der Verhandlungsgemeinschaft Bund, wonach diese – nebst Forderungen für die Aktiven – vom Bund auch einen Pauschalbetrag von 1000 Franken für die Pensionierten verlangt. Ihnen und uns ist die Teuerung seit 2004 nie mehr ausgeglichen worden. Falls dieses Ziel erreicht wird, würde der PV beim früheren Arbeitgeber das Gleiche verlangen. Zumindest für die Altrentner/innen besteht ein Rechtsan-

spruch auf Gleichbehandlung. In Sachen Vernetzung mit anderen Rentnerorganisationen findet demnächst eine weitere Sitzung statt. Es gilt, den Abbau bei PK-Renten und AHV (Mischindex) zu verhindern. Dies ist auch im Interesse der heute Aktiven. Mit Genugtuung haben wir die Zusage auf volle Unterstützung durch SEV und SGB zur Kenntnis genommen.

Ricardo Loretan lud die Sektionen ein, die Vorlage, den Grundbeitrag SEV um bis zu 5 Franken zu erhöhen, mit ihrer Mitgliedschaft zu diskutieren. An der ZV-Sitzung im März 2012 sollen dann die Ergebnisse eingebracht und diskutiert werden. Anschliessend wird der Zentralausschuss dem Vorstand SEV über das Resultat berichten. Das Thema löste Diskussionen aus. Allgemein war man betroffen über das Vorhaben. Der Tenor war, man solle zuerst interne Kosten einsparen, bevor man die Mitglieder zur Kasse bittet. Besonders die Aktiven seien eh schon stark belastet und es könnte viele Austritte geben.

Marie-Thérèse Godel berichtete aus der Frauenkommission und wies auf zwei Veranstaltungen hin: Veranstaltung für Männer «Engagiert in Beruf und Familie» am 24. November (*Anmerkung der Redaktion: die Veranstaltung fällt mangels Anmeldungen aus*) und die Bildungstagung für Frauen am 25. November. Neues aus VASOS und Seniorenrat vernahmten wir von Ernst Widmer. *Josef Bühler*



BILDUNGSKURS

«EINE ZUKUNFT OHNE ATOM- UND CO2-RISIKEN»

Zum aktuellen Thema «Eine Zukunft ohne Atom- und CO₂-Risiken» konnte der PV-Zentralvorstand Ex-Nationalrat Rudolf Rechsteiner, Ökonom und Energiefachmann, als Referenten gewinnen. In einem engagierten Vortrag führte er den Teilnehmenden die Gefahren der Atomkraft vor Augen. Der Unfall von Fukushima habe nun zu einem Umdenken geführt. Deutschland will ganz aus Atom aussteigen, die Schweiz ebenso. Er wies auf die Nachteile fossiler Brennstoffe hin. Diese führten zur Klimaerwärmung mit gravierenden Auswirkungen. Eine Umstellung auf erneuerbare Energien sei realistisch. Sonne, Wind, Wasserkraft, Biomasse und Erdwärme sind gratis und ohne Abfälle zu haben. Von Windparks im Meer kann, dank neuer Technik, Gleichstrom fast ohne Verluste über lange Strecken transportiert werden. Für Engpässe sind Pumpspeicherwerke da. Die Einsparmöglichkeiten beim Strom sind beachtlich. Die 2007 eingeführte Einspeisevergütung hat den Alternativenergien einen gewaltigen Schub verliehen. Unser Gewerbe ist auf hohem technischem Stand und kann sich nun – nachdem es von der Atomlobby bisher gehindert worden war – voll entfalten.

Das Thema führte zu angeregten Diskussionen unter den Teilnehmenden. Mehr zu erfahren ist in Rechsteiners neuem Buch «100 Prozent erneuerbar», das im Februar 2012 erscheinen wird.

■ PV Uri

Sektion erfreut über Neueintritte

Insgesamt 65 Mitglieder fanden sich am 27. Oktober in Göschenen zur Herbstversammlung ein. Präsident Heinz Frutig begrüßte speziell die Neumitglieder, bezog aber auch die kranken und verunfallten Mitglieder mit ein, welchen er gute Genesung wünschte.

Seit der Frühlingsversammlung durfte die Sektion zehn neue Mitglieder willkommen heissen. Den Eintritt standen nebst drei Austritten leider auch elf Todesfälle gegenüber. Der Mitgliederbestand beläuft sich aktuell auf 265 Verbands- und 90 Lokalmitglieder. Ein kurzer Rückblick auf die erstmals per Bus durchgeführte Sektionsreise an den Bielersee zeigte nochmals die Höhepunkte auf. Ein herzliches Dankeschön im Namen aller Teilnehmenden an Organisator Koni Gamma. Die Adventsfeier findet am 15. Dezember im Saal des Pfarreizentrums St. Josef in Erstfeld

statt. Die Einladung wurde allen Mitgliedern zusammen mit den Dokumenten zur Herbstversammlung zugestellt. Ausserdem erscheint eine Voranzeige in *kontakt.sev*.

Der Präsident erwähnte die Sorgen der Pensionierten im Zusammenhang mit der Pensionskasse SBB und wies auf die FVP-Preiserhöhungen hin, die bereits ab 11. Dezember in Kraft treten. Wer das Abo noch zum alten Preis kaufen will, sollte dies noch vor dem 10. Dezember tun. Übrigens ist neu auch die Luftseilbahn Schattdorf-Haldi im Streckenangebot des GA FVP aufgeführt. Die SBB-Pensioniertentagung vom 17. November in Emmenbrücke war ebenso ein Thema wie die Empfehlung, an den kommenden Nachwahlen der eidgenössischen Räte diejenigen Kandidaten zu berücksichtigen, die der SBB und dem SEV wohl gesinnt sind. *Guido Lang*

■ PV Glarus-Rapperswil

Giorgio Tuti: Packend und kompetent

Zur Herbstversammlung vom 26. Oktober konnte Präsident Albert Brunner einen vollen Saal erwartungsfroher Mitglieder begrüßen. Nach den speditiv abgewickelten traktandierten Geschäften übergab er das Wort an SEV-Präsident Giorgio Tuti. Dieser skizzierte kurz seinen Werdegang: vom Uni-Studenten bis zum Vorsitzenden des SEV mit 46000 Mitgliedern. Danach folgten aktuelle SEV- und Politikthemen. Die letzten Volksvertreterwahlen hätten auf der Arbeitnehmerseite nicht nur positive Ergebnisse gebracht. In Zukunft sei es wichtig, dass die Interessen des SEV im Bundeshaus stärkere Unterstützung finden. So würden dort schon bald die Weichen gestellt für die AHV, 2. Säule, Kreditvorlagen des öV etc. Die Weltwirtschaft mit diversen Staaten und Banken kranke, was sich negativ auswirke auf die Beschäftigungszahlen, Währungen und die

Pensionskassenanlagen. In den letzten zehn Monaten sind in der Schweiz rund 50 Milliarden Pensionskassen-Franken vernichtet worden und sehr viele Pensionskassen weisen eine Unterdeckung aus. Wer muss für den Schaden aufkommen? Dank des kämpferischen Einsatzes des SEV zahlt der Bund bis Ende Jahr die ihm für die PK SBB abgerungenen 1,148 Milliarden Franken. Der Deckungsgrad erhöht sich damit auf 94% (ohne Finanzkrise wäre er auf über 100% gestiegen). Im Weiteren wies Giorgio Tuti auf die Währungsprobleme hin, gegen die SBB Cargo und die Tourismusbahnen ankämpfen müssen.

Die Versammlung endete mit dem Hinweis auf die Jahresschlussfeier am 5. Dezember um 14.15 Uhr im evang. Kirchgemeindehaus in Rapperswil und die Hauptversammlung am 7. März im kath. Kirchgemeindehaus in Jona. *Kurt Kruppenacher*

■ VPT BLS, Zugpersonal

Prüfungsexperte Peter Eilinger zu Besuch

Am 14. Oktober versammelten sich die Sektionsmitglieder in Thun zur Herbstversammlung.

Gastreferent war Peter Eilinger, Prüfungsexperte der BLS AG. Er informierte über die Verordnungen STEBV und VTE und die geplante Revision. Der Vorstand des ZPV BLS wies auf die Wichtigkeit der Zusammenarbeit zwischen den BLS-internen BAV-Prüfungsexperten und der Gewerkschaft hin. Ziel ist, Unklarheiten auszuräumen, Vorfälle zu vermeiden und die Sicherheit zu erhöhen. Die Verordnung über sicher-

heitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich regelt neu die Anforderungen an das Personal der Eisenbahnunternehmen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich und wird durch die VTE für Zug- und Lokpersonal verbindlich erklärt. Die Verordnung umschreibt die fachlichen und medizinischen Grundanforderungen und die entsprechenden Qualifikationen. Hinzu kommen Massnahmen bei Dienstunfähigkeit wegen Alkohol- oder Betäubungsmittel einfluss und Ausweisentzügen.



Sekretärin Violetta Hunziker überreicht Peter Eilinger ein Präsent.

Peter Eilinger beantwortete die Fragen der Mitglieder kompetent und erhielt einen grossen Applaus. Nach der Sitzung waren alle zum Apéro eingeladen.

Marlene Luginbühl

■ VPT BLS, Pensionierte Emmental

Regnerische Städtflührung in Willisau

Am 19. Oktober versammelten sich 14 Kolleg/innen am Bahnhof Willisau und marschierten bei strömendem Regen und Kälte Richtung Rathaus, wo die Städtflührung beginnen sollte.

Angesichts des schlechten Wetters bat Städtflührer Robert Rumi die Gruppe nach der Begrüssung in den obersten Stock des Rathauses. Dort erfuhren sie die bewegte Geschichte von Willisau. Das Rathaus hat eine wechselvolle Geschichte. Einst erbaut als Warenhaus, später wurde im Erdgeschoss ein Schlachthof eingerichtet, bis dann

vor zwanzig Jahren das Haus eine gründliche Restaurierung erhielt. Viermal fiel das Städtchen einem Brand zum Opfer. Nach dem letzten Brand im Jahre 1704 blieben die Häuser der Müligasse verschont. Zwei Häuser aus Holz stammen noch aus dem 15. und 16. Jahrhundert. Die drei Stadtbrunnen sind in der seltenen Form eines Siebenecks gebaut. Nach den ausführlichen Erzählungen folgte ein Besuch der Pfarrkirche, einer klassizistischen Pfeilerhallenkirche mit einem etwas ungewohnten Glockenträger, und der Hei-

lig-Blut-Kirche, deren Bau eine Legende zugrunde liegt. Das Landvogteischloss gehört zu den bedeutendsten weltlichen Barockbauten der Innerschweiz. Das Amtsgericht Willisau hat hier seinen Sitz, deshalb kann es an Gerichtstagen nicht besichtigt werden.

Viel Interessantes und Wissenswertes durfte die Gruppe über dieses mittelalterliche Städtchen erfahren, ein Besuch bei trockenem Wetter ist sehr zu empfehlen. Besten Dank an Samuel Hug für die Organisation.

Heinz Baumgartner

■ PV Aargau

Hochkarätige Referenten an der Herbstversammlung

Bei schönem Herbstwetter begrüsst Präsident Ueli Röthenmund alle herzlich zur Herbstversammlung. Die bereits bekannten Ziele des PV für 2012 sind die Ausrichtung eines Teuerungsausgleichs für die Pensionierten sowie die Verhinderung einer Verschlechterung des FVP-

Konzeptes. Die AHV wird von bürgerlicher Seite stets schlechtgeredet. Weil die Lohnsummen laufend angestiegen sind, sollte eine flexible Pensionierung möglich sein.

Max Chopard, wiedergewählter Nationalrat und Gewerkschaftssekretär Unia Baden, referierte zu politischen Themen. In Kürze habe das neue Parlament wichtige Probleme zu lösen, wie die Vorstösse zum Rentenalter oder den automatischen Teuerungsausgleich auf AHV-Renten. Auch wolle der Bundesrat einen neuen Anlauf zur Rentensenkung von 6,8 auf 6,4 Prozent nehmen, dies, obwohl im 2010 eine Senkung des Umwandlungssatzes an der Urne deutlich abgelehnt

wurde. Die Bundesverfassung sage deutlich, die Renten hätten den Existenzbedarf angemessen zu decken.

Prof. Dr. jur. Martin Killias sprach über die Sicherheit im öffentlichen Raum. Personal werde laufend abgebaut, die Bahnhöfe würden verschwinden und die Züge seien oft nur noch mit Lokführern besetzt. Die Bahnpolizei müsste vermehrte Kontrollen machen und die Züge begleiten sowie auch in den Regionalzügen und in den Nachtstunden präsent sein. Nach seinen Ausführungen beantwortete der Referent die Fragen aus der Versammlung. Der Präsident konnte eine sehr lebhaft Versammlung schliessen.

Karl Schiller



Professor Martin Killias referiert über die Sicherheit im ÖV.

■ VPT RBS, Pensionierte Worb

Traditionelles Fischessen

Alljährlich im Herbst findet das traditionelle Fischessen der Worber Pensionierten mit Partnerinnen statt, so auch am 23. September. Ging es früher nach Gerolfingen oder Isetwald, war dieses Jahr das Seehotel Hecht in Faulensee, wo die 34 Teilnehmenden erwartet wurden. Auf der Terrasse am See hatte man prächtige Sicht auf die andere Seeseite mit Sigriswil, Sigriswilergrat, Justistal und Niederhorn. Auf der Speisekarte standen ein Herbstsalat oder ein leckeres Süsspchen, weiter Zanderfilets gebacken mit Tartarsauce und Butterkartoffeln. Für Nicht-Fischliebhaber wurden Rahmschnitzel mit Nüdeli serviert. Die gebrannte Creme und

der Kaffee mit Kleingebäck rundeten das Super-Essen ab.

Obmann Hans Gerber gab noch einige Entschuldigungen bekannt. Allen Kranken wünschen wir von hier aus recht baldige und gute Besserung. Nur allzu schnell verging die Zeit, und Anfang Nachmittag ging es zurück mit der «Bubenberg», wo die Gruppe erneut die Bergwelt und die warme Herbstsonne genoss. Ein herzliches Dankeschön geht an Organisator Hans Gerber mit Gattin Anita.

Nächste Anlässe sind die Schlusswanderung der Wandergruppe mit Kurt und Erika Bühler sowie die Weihnachtsfeier im Gasthof Hirschen. Macht mit bei den Pensionierten! Ihr findet eine wunderbare Kameradschaft im Kreise eurer ehemaligen Arbeitskollegen. Paul Gilgen



■ PV Olten und Umgebung

Krankenkassenprämien zu hoch

Am 25. Oktober konnte Präsident Walter Burgherr rund 150 Mitglieder zur traditionellen Herbstversammlung begrüßen. Der PV-Männerchor begleitete die Versammlung, aber Schwerpunkt war ohne Zweifel das Referat von Maria Betschart, Leiterin des Service-Centers Luzern der Krankenkasse atupri. Sie konzentrierte sich in ihren Ausführungen vor allem auf Managed Care und erklärte den langen steinigen Weg dieses Modells durch die politischen Instanzen. Die Versammelten interessierten sich naturgemäss vor allem für die Möglichkeiten, wie bei den Prämien gespart werden kann. Im Weiteren ging die Referentin auf CareMed und TellFirst ein. In der Frageunde wurden vor allem die Verwaltungskosten der vielen Kassen, die freie Arztwahl

und die jetzt schon viel zu hohen Prämien angesprochen.

Zentralpräsident Ricardo Loretan teilte mit, dass die GA FVP für die Pensionierten in der zweiten Klasse nicht aufschlagen, dass jedoch Bezüger der 1. Klasse-GA FVP und von Tageskarten tiefer in die Tasche greifen müssen. Bei der Pensionskasse ändere sich für die Pensionierten nichts. Sollten die Pensionierten der allgemeinen Bundesverwaltung eine Teuerungszulage erhalten, werde der SEV für die sogenannten Altrentner (vor 1999 Pensionierte) gleiches Recht verlangen. Die SBB beabsichtige, den Umwandlungssatz um 0,75% zu senken, dies sei für Neurentner/innen fatal, denn eine mittlere Rente werde dadurch monatlich um rund 500 Franken sinken. Arnold Seiler

■ SVSE Badminton

15. SVSE-Badminton-Plauschturnier

Am 29. Oktober lud der BC Dropsy zum Badmintonplausch ins Seeland ein. Aus der Ost- und Innerschweiz sowie dem Kanton Bern reisten racketbestückte Sportlerinnen und Sportler an. Erneut wurden die Gruppenspiele kategoriengereimt zwischen Junioren, Damen und Herren ausgetragen. Mit einer guten Platzierung gelangte man danach in den grossen Final, wo alle 36 Teilnehmenden gemeinsam um Ruhm und Ehre kämpften. Sie-



Die drei erstplatzierten Frauen: von links Beatrice Walther (2.), Caro Frydig (Siegerin), Marlies Leu (3.).

ger bei den Junioren wurde Patrick Binder (EBC Winterthur), der aus der Vorrunde erkorren wurde. Siegerin bei den Damen wurde Ca-

ro Frydig (ESK Biel), Sieger bei den Herren Roger Baumann (EBC Winterthur). Rangliste siehe www.svse.ch.

Roger Baumann

■ SVSE Kegeln

Rangliste des 50. Gruppenwettkampfs

Vom 15. bis 29. Oktober fand der 50. Schweizerische Gruppenwettkampf in der Kegelsporthalle Allmend in Luzern statt. Es nahmen 35 Gruppen mit total 163 Keglern und Kegerinnen teil. Das beste Einzelresultat erzielte Bruno Wüthrich.

Die Beteiligung am Sportkegeln war extrem hoch, nahmen doch 116 Eisenbahner/innen und 10 Gäste teil, was einer Beteiligung von über 77 Prozent entspricht.

Herzlichen Dank allen Teilnehmenden sowie den Wirtsleuten Georgia Flückiger und Roland Kaiser für die Bewirtung

Auszug aus der Rangliste Gruppe: SESKV 1: 1. ESV Luzern Junioren, 3742 Holz; 2. ESV Thun 1, 3722 Holz; 3. Flügelrad Bern 1, 3708 Holz; Limite 3685 Holz. SESKV 2: 1. ESV Luzern 1, 3570 Holz; 2. Lokpersonal

Winterthur, 3546 Holz; 3. Flügelrad Bern 2, 3544 Holz; Limite 3541 Holz. SESKV 3: 1. ESV aar bus+bahn Aarau, 3367 Holz; 2. Schinechrüz 1 Kerzers, 3332 Holz; 3. Simplon 2 Naters, 3316 Holz; Limite 3265 Holz.

Rangliste Sport: SESKV 1: 1. Müller Edi, 646 Holz; 2. Wüthrich Bruno, 639 Holz; 3. Friedli Paul, 630 Holz; Limite 597 Holz. SESKV 2: 1. Krebs Markus, 615 Holz; 2. Rudolf Erich, 614 Holz; 3. Küry Werner, 612 Holz; Limite 571 Holz. SESKV 3: 1. Rychener Roland, 582 Holz; 2. Lüscher Heinz, 576 Holz; 3. Frei Max, 572 Holz; Limite 538 Holz. Gäste 1: 1. Scherer Franz, 645 Holz; Limite 605 Holz. Gäste 2: 1. Buob Franco, 617 Holz; Limite 617 Holz. Gäste 3: 1. Mathis Josef, 606 Holz; Limite 563 Holz.

Cyrril Flory

MIGRATIONSTAGUNG
GIORNATA DEGLI IMMIGRATI

19. November, 9–17 Uhr, Olten, Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5

19 novembre, 9.00–17.00, Olten, Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5

Integration im Spannungsfeld zwischen Einbürgerung und Ausschaffung

Integrazione nella morsa tra naturalizzazione ed espulsione

- Soll ich mich einbürgern lassen?
- Wo liegen die Hürden?
- Wohin zielen die Vorschläge für eine Revision des Bürgerrechtsgesetzes?
- Bin ich mit einer Niederlassung C oder Aufenthaltsbewilligung B sicher in der Schweiz oder können bereits Bagatelldelicten zur Ausschaffung führen?
- Welche Auswirkungen hat es auf mich, wenn ein Familienmitglied eine Straftat begeht?

- Devo naturalizzarmi ?
- Dove sono gli ostacoli ?
- In che direzione vanno le proposte di revisione della Legge sulla nazionalità ?
- Un permesso di domicilio C o un permesso di soggiorno B mi dà maggiore sicurezza in Svizzera ? Oppure anche piccoli delitti possono condurre ad un'espulsione ?
- Quali ripercussioni possono avere su di me delitti commessi da membri della mia famiglia?

Wer kann teilnehmen?

- Alle interessierten Migrantinnen und Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder)
- Alle interessierten SEV-Mitglieder

Chi può partecipare?

- Tutte le migranti e tutti i migranti interessate/i (anche non membri SEV).
- Tutti i membri SEV interessati.

Kosten

Die Teilnahme ist gratis. Das Mittagessen wird vom SEV übernommen.

Costi

La partecipazione è gratuita. Il pranzo preso in comune verrà offerto dal SEV.

Anmeldung sofort an:

SEV Regionalsekretariat Zürich
Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zürich
044 242 84 66, migration@sev-online.ch

Iscrizione immediatamente a:

SEV Segretariato regionale Zurigo
Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zürich
044 242 84 66, migration@sev-online.ch

www.sev-online.ch

Sektionen

12. November 10.15 Uhr, Goldau SZ, Restaurant Gotthard	■ BAU Zentralschweiz Herbstversammlung	Alle aktiven und pensionierten Sektionsmitglieder sind herzlich eingeladen. Selbstverständlich dürfen sich auch interessierte Neumitglieder dazugesellen. Keine spezielle Anmeldung nötig.
12. November 18 Uhr, Allschwil, Restaurant Nuovo Grottino (Lindenplatz)	■ RPV Basel Herbstversammlung	Die Traktandenliste wird in den Personalräumen ausgehängt. SEV-Vizepräsident Manuel Avallone informiert über Toco und Aktuelles. Eingeladen sind alle dienstfreien und pensionierten Kollegen. Nach der Versammlung offeriert die Sektion einen Apéro.
17. November 14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof Gleis 13	■ LPV Mittelland Sektionsversammlung	Als Referenten begrüßen wir Christoph Ryter, PK SBB. Er informiert über die Pensionskasse. Alle Interessierten, unabhängig von ihrer Verbandszugehörigkeit, sind herzlich eingeladen.

19. November 18 Uhr, Hunzenschwil, Restaurant Kastanienbaum	■ RPV Aargau Herbstversammlung	Sie erfahren Aktuelles aus dem SEV und News von der RPV-Präsidentenkonferenz.. Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. Anschliessend Nachtessen. Anmeldung an m_engetschwiler@bluewin.ch , 062 891 25 12.
19. November 15.15 Uhr, Dietikon, Restaurant Molino	■ RPV Zürich Herbstversammlung	Hanspeter Eggenberger, Zentralpräsident RPV, informiert über die Divisionen Cargo, Infra und Personenverkehr sowie über Toco. Anmeldung unbedingt erforderlich bis 11. November beim Sektionskassier Daniel Purtschert, purtschert.dani@bluewin.ch , 079 331 43 11.
28. November 8.30 Uhr, Erstfeld, Hotel Frohsinn	■ LPV Erstfeld Sektionsversammlung	Alle Mitglieder sind eingeladen. Als Gast darf die Sektion den LPV-Zentralpräsidenten Rinaldo Zobebe begrüßen. Die weiteren Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen, die in den Depots aufgelegt ist.

30. November 16 Uhr, Bern, Rest. Beaulieu	■ ZPV Bern Herbstversammlung	Der Vorstand lädt alle aktiven Mitglieder, Auszubildenden, Gäste und Pensionierten ein. Die Traktandenliste ist im Depot Bern ausgehängt. Anschliessend an die Versammlung offeriert der Vorstand Wein und Getränke.	25. November 19.30 Uhr, Bremgarten, Rest. Stadtkeller	■ VPT BDWM Stammtisch	
2. Dezember 9.30 Uhr, Spiez, Rest. Kreuz	■ LPV Lötschberg Mitgliederversammlung	Alle dienstfreien Kollegen sind eingeladen. Die Traktanden sind in den dazugehörigen Depots in den Aushangkästen publiziert. Weitere Anträge zuhanden des Vorstands sind diesem bis 26. November einzureichen. Deine Meinung zählt!	25. November 19.30 Uhr, Jegenstorf, Restaurant Kreuz	■ VPT RBS Herbstversammlung	Die Einladungen wurden verschickt. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen.
2. Dezember ab 18 Uhr, Schaffhausen, Rest. Adler	■ LPV Nordostschweiz Wildessen	Anmeldung auf den in den Depots ausgehängten Anmelde Listen. Menüvorschläge liegen ebenfalls auf.	<hr/> <h2>Pensionierte</h2> <hr/>		
10. November 14 Uhr, Thusis, Restaurant zur alten Brauerei	■ VPT RhB, Gruppe Pensionierte Jahresversammlung	Als Gastreferenten begrüssen wir Stefan Engler, Präsident des Verwaltungsrates RhB. Nebst den ordentlichen Traktanden informiert Gewerkschaftssekretär Peter Peyer aus dem SEV. Pensionierte, zeigt mit eurer Anwesenheit unserem neuen Verwaltungsratspräsidenten, dass die ältere Garde immer noch grosses Interesse an der RhB hat, und bringt spannende Fragen mit.	17. November 10.30 Uhr, Brig-Glis, Restaurant River Side (Kassenöffnung für die Mittag- essensbeteili- gung: 10 Uhr)	■ PV Wallis Herbstversammlung	Nebst den statutarischen Traktanden diskutieren wir über eine eventuelle Teilung der Sektion in zwei sprachliche Einheiten: eine deutschsprachige fürs Oberwallis und eine französischsprachige fürs Unterwallis. Deshalb nimmt PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan teil. Patrick Rouvinez stellt die Simultanübersetzung F/D sicher. Das Restaurant ist zu Fuss in etwa 10 Minuten über die Bahnhofstrasse erreichbar oder mit Postauto Brig-Visp: Bahnhof ab 9.45 Uhr, Glis Saltina an 9.47 Uhr (Vorstandsmitglieder informieren euch am Bahnhof). Nach der Versammlung gemeinsames Mittagessen; Beteiligung CHF 20 (inbegriffen sind Mittagessen, ein Viertel Wein, Mineralwasser und Kaffee). Achtung! Die Anmeldung fürs Mittagessen ist obligatorisch, mit dem Anmelde talon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig. Eure Partner/innen sind wie immer herzlich willkommen. Der Vorstand hofft auf einen Grossaufmarsch, um eine offene Diskussion über die eventuelle Sektionsteilung zu haben.
11. November 19.30 Uhr, Schaffhausen, Restaurant Falken	■ VPT Deutsche Bahn: Schaffhausen Herbstversammlung	Als Referent wird René Windlin über wichtige Neuerungen informieren. Wir bitten um rege Teilnahme, weil es um wichtige Änderungen im Gruppenvorstand geht.	1. Dezember 14 Uhr, Biel, Restaurant Romand (Türöffnung 13.30 Uhr)	■ PV Biel Chlouserfeier	Reichhaltiges Nachmittagsprogramm mit musikalischer Unterhaltung mit dem Duo Edgar-Charles und Beat sowie dem Männerchor der pensionierten Eisenbahner. Die Ehrenurkunden für 40, 50 und 60 Jahre Mitgliedschaft werden den Betroffenen persönlich überreicht. Die Sektion offeriert einen warmen «Zvieri-Teller». Die Getränke gehen zulasten der Teilnehmenden.
13. November 10.30 Uhr, Andermatt	■ VPT AAR bus+bahn VPT-Tagung Zentralschweiz	Anreise: Aarau ab 6.23 Uhr.	5. Dezember 14.45 Uhr, (Türöffnung: 13.45 Uhr), Oberwinterthur, Hotel Römertor	■ PV Winterthur- Schaffhausen Weihnachtsfeier	Zur besinnlichen Feier begrüssen wir ZP Ricardo Loretan, den PV-Chor, die «Alte Garde» und weitere bekannte und unbekannte Gäste.
16. November (kein Ver- schiebedatum)	■ VPT RBS, Pensionierte Schlusswanderung von Lyss nach Dotzigen der alten Aare entlang	Leichte Wanderung, zirka 2 Stunden, Stöcke empfehlenswert. Mittagessen im Restaurant Sternen in Dotzigen (Nähe Station). Solothurn ab 8.48 Uhr mit Bus bis Büren an der Aare, weiter mit Zug nach Lyss; Bern ab 9.12 Uhr bis Lyss. Anmeldung bis 14. November an Bernhard Blaser, 031 911 24 27. Nichtwanderer können auch am Mittagessen (13 Uhr) teilnehmen; Anmeldung erforderlich.	6. Dezember 13.45 Uhr, Olten, Stadttheater	■ PV Olten und Umgebung Weihnachtsfeier	Herzliche Einladung zur Weihnachtsfeier. Sie findet im üblichen Rahmen mit Pfarrer Weber aus Luterbach, dem PV-Männerchor und einer Panflötengruppe statt. www.sev-pv.ch/olten
17. November 17 Uhr, Zürich, Werft Wollis- hofen, Kantine	■ VPT Zürichsee Herbstversammlung	Wir freuen uns auf eine gut besuchte Versammlung. Die Traktandenliste ist verteilt.	7. Dezember 14.30 Uhr, Romanshorn, Bodansaal	■ PV Thurgau Adventsfeier	Durch den Nachmittag führt Gaby Zimmermann, Gemeindeleiterin der Katholischen Kirche Romanshorn, mit Gedanken zur Weihnachtszeit. Musikalische Umrahmung durch die Panflötengruppe aus Romanshorn. Am Schluss wird ein Imbiss offeriert, deshalb bitte mit weissem Talon bis 5. Dezember anmelden bei Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.
22. November (kein Ver- schiebe- datum)	■ VPT RBS, Pensionierte Schlusswanderung	Entgegen dem Jahresprogramm wird die Wanderung von Belp über Toffen nach Kaufdorf durchgeführt und findet bei jedem Wetter statt. Wanderzeit zirka 2 Stunden. Mittagessen im Restaurant Bahnhof in Kaufdorf. Nichtwanderer kommen direkt nach Kaufdorf, zirka 12.30 Uhr. Worb-Dorf ab 8.45 Uhr, Solothurn ab 8.48 Uhr, Bern ab 9.32 Uhr, Belp an 9.52 Uhr. Rückfahrt: Kaufdorf ab 15.57 Uhr. Anmeldung bis spätestens 18. November an Kurt Bühler, 031 839 11 15.	22. November 19 Uhr, Chandolan, Depot des Zugpersonals	■ VPT tpf Réseau urbain Herbstversammlung	Alle dienstfreien Kolleginnen und Kollegen sowie die Pensionierten sind herzlich willkommen.

Sektionen VPT

8. Dezember 14.15 Uhr, St. Gallen- Winkeln Restaurant Kreuz	■ PV St. Gallen Adventsfeier	Apéro ab 13.15 Uhr. Einstimmen auf die Weihnachtszeit durch Margrit Lüscher, Pfarrerin, Goldach. Unterhaltung durch das bekannte Veteranenspiel. Zum Abschluss der Feier gibt's ein Nachtessen aus der Kreuzküche. Wir hoffen auf einen Grosseaufmarsch.	16. November Brünig, Hotel Brünig Kulm	■ ESV Luzern Seniorenjass	Luzern ab 9.55 Uhr. Preis pro Person 28 Franken, inklusive Mittagessen, Kaffee und Kuchen. Rückfahrt ab Brünig 16.57 Uhr, Luzern an 18.04 Uhr. Anmeldung bis 14. November an Franz Bühler, 041 252 10 82.
8. Dezember 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus, Stauffacher- strasse 60	■ PV Zürich Weihnachtsfeier	Musikalische Einstimmung mit Liedern von Schülern des Schulhauses Hohlstrasse. Mitteilungen des Präsidenten ad interim Hansruedi Schneider. Besinnliche Worte von Johannes Kappeler, Pfarrer der röm.-kath. Josefkirche. Ansprache von Ricardo Loretan, Zentralpräsident PV. Konzert der Bendliker-Musik, Leitung Rolf Landis. Wir freuen uns auf einen festlichen Nachmittag mit euch. Bitte das Info-schreiben «Sektionsreise 2012» (drei Reisevarianten) der Herbstversammlung mit eurem favorisierten Wunsch abgeben!	18. und 19. November Bern Breitenrain, Rest. Spitz	■ Männerchor der Eisenbahner Bern MEB Lotto	Grosses Punkte-Lotto mit schönen Preisen. Beginn: Freitagabend ab 17.30 Uhr, Samstag ab 14.30 Uhr. Der 2. Gang ist jeweils gratis. Tram 9 bis Haltestelle Spitalacker.
13. Dezember 13.30 Uhr, Windisch, Ref. Kircheng- meindehaus	■ PV Aargau Weihnachtsfeier	Weihnachtsfeier mit Liedervortrag des Schülerchors des Dorfschulhauses Windisch. Besinnliche Gedanken mit Pfarrer Hansueli Müller, Seon. Imbiss, Kaffee und Dessert offeriert von der Sektion; Getränke gehen auf eigene Kosten. Anmeldung mit gelber Postkarte bitte bis 3. Dezember oder an hallo.aarau@sunrise.ch.	22. November 9.28 Uhr, Bern, Bahnhof	■ EWF Herisau Wanderung	Wanderstrecke: Ab Bahnhof Bern über Gümligen, Rüfenacht, Allmendingen nach Rubigen, zirka 3½ Stunden (+/-300 m). Mittagessen im Restaurant Sonne, Rüfenacht. Rückfahrt ab Rubigen um 16.58 Uhr. Anmeldung bis 17. November an Rolf Vogt, 027 346 11 94, rolf_vogt@hotmail.com
			26. November	■ EWF Herisau Lawinenkurs	Der Kurs findet von 10 bis 16 Uhr statt. Der Ort wird kurzfristig bestimmt (Schneelage). Der Treffpunkt ist im EWF-Gästebuch ab 25. November ersichtlich. Ausrüstung: Tourenausrüstung, inklusive Apotheke. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 22. November an Werner Huber, 071 351 53 76 oder webredaktion@ewf-herisau.ch.
			5. Dezember 9.40 Uhr, Lausanne	■ EWF Herisau Wandern in der Um- gebung von Lausanne	Wanderzeit 3 Stunden (+150/-350 m). Mittagessen in einer Pizzeria. St. Gallen ab 6.11 Uhr, Lausanne an 9.40 Uhr. Rückfahrt ab Lausanne um 17.20 Uhr. Anmeldung (wegen Reservation Restaurant) bis 2. Dezember an Rolf Vogt, rolf_vogt@hotmail.com oder 027 346 11 94.
12. November 16.30 Uhr, Prés-d'Orvin, Clubhaus	■ Touristenclub Biel Generalversammlung	Nach der Generalversammlung wird ein Apéro offeriert. Für das «Hamme-Härdöpfelsalat-Essen» Anmeldung bis 10. November mit Talon an Ueli Habegger, ueli.habegger@lancable.ch, oder 032 331 36 30.	10. Dezember	■ Touristenclub Biel Skitour	Zur Saisonöffnung einfache Skitour. Ort wird nach Schneeverhältnissen festgelegt. Anmeldung an Regula Meier, 079 865 46 59, reme-26@bluemail.ch.

Sport und Kultur

12. November 16.30 Uhr, Prés-d'Orvin, Clubhaus	■ Touristenclub Biel Generalversammlung	Nach der Generalversammlung wird ein Apéro offeriert. Für das «Hamme-Härdöpfelsalat-Essen» Anmeldung bis 10. November mit Talon an Ueli Habegger, ueli.habegger@lancable.ch, oder 032 331 36 30.	10. Dezember	■ Touristenclub Biel Skitour	Zur Saisonöffnung einfache Skitour. Ort wird nach Schneeverhältnissen festgelegt. Anmeldung an Regula Meier, 079 865 46 59, reme-26@bluemail.ch.
--	---	--	---------------------	--	--

TOTENTAFEL

Amrein Alois , pensionierter Rangiermeister, Luzern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.	Henauer Max , Wil SG; gestorben im 96. Altersjahr. PV St. Gallen.
Andrea Eugen , pensionierter Betriebsbeamter, St. Gallen; gestorben im 83. Altersjahr. PV St. Gallen.	Jordan Peter , Lokomotivführer, Glis; gestorben im 49. Altersjahr. LPV Brig.
Arn Peter , Spezialhandwerker, Sutz; gestorben im 64. Altersjahr. VPT Seeland.	Kälin Alfred , Altstätten SG; gestorben im 81. Altersjahr. VPT Rheintal Bus.
Aubry Eugen , pensionierter Wagenkontrollbeamter, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.	Kellerhals Peter , Wolfsberg; gestorben im 60. Altersjahr. VPT Oberaargau.
Dürig Justine , Witwe des Ernst, Märstetten; gestorben im 80. Altersjahr. PV Aargau.	Kindler Margrit , Bern; gestorben im 99. Altersjahr. PV Bern.
Eberle Anny , Witwe des Louis, Saas im Prättigau; gestorben im 93. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.	Künzler Berta , Witwe des Karl, Weiningen ZH; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.
Eicher Alois , pensionierter Wagenkontrollbeamter, Wil SG; gestorben im 73. Altersjahr. PV St. Gallen.	Lemp Ida , Witwe des Fritz, Brig; gestorben im 89. Altersjahr. PV Wallis.
Fischer Luzia , Witwe des Johann, Untervaz; gestorben im 93. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.	Lenzi Hans , pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.
Gsponer Stefan , Reiseverkäufer, Glis; gestorben im 53. Altersjahr. SBV Wallis.	Lüchinger Ernst , pensionierter Rangierdisponent, Zürich; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.
	Manz Werner , pensionierter Betriebssekretär, Münchenstein; gestorben im 79. Altersjahr. PV Basel.
	Müller Emma , Witwe des Kaspar, Küsnacht am Rigi; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Einsendungen nicht mehr nötig

Dank einer technischen Neuerung wird die Totentafel in *kontakt.sev* seit einigen Ausgaben direkt aus den Angaben in der Mitgliederverwaltung erstellt. Nach dem Testbetrieb führen wir diese Anwendung nun definitiv ein.

Das hat Auswirkungen auf die Sektionen:

- Die Meldung der Todesfälle direkt an die Redaktion von *kontakt.sev* (mit dem Formular) entfällt ab sofort. Wir bedanken uns herzlich bei all den Sektionsverantwortlichen, die diesen Dienst mit viel Engagement und äusserst zuverlässig erledigt haben!
- Wichtig ist auch in Zukunft, dass die Sektionen alle Todesfälle ihrer Mitglieder direkt an die Mitgliederverwaltung des SEV melden, entweder über das

Mitgliederportal oder **E-Mail** an mutation@sev-online.ch oder per **Post** an Zentralsekretariat SEV, Mutationen, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6.
Redaktion kontakt.sev

Stadelmann Franz , Winterthur; gestorben im 96. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.	Suter August , pensionierter Gruppenchef, Ried (Muotathal); gestorben im 79. Altersjahr. PV Zug-Goldau.
Stalder Rudolf , pensionierter Zugführer, Bern; gestorben im 80. Altersjahr. PV Bern.	Ulrich August , pensionierter Rangiergruppenführer, Goldau; gestorben im 74. Altersjahr. PV Zug-Goldau.
Stiffler Hans , pensionierter Visiteur, Bad Ragaz; gestorben im 90. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.	Zenhäusern César , pensionierter Zugführer, Bern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.
Stöcklin Oskar , pensionierter Bahnhofsvorstand, Binningen; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.	

Link zum Recht

Nur im Rahmen des Rechts

Für einmal konnte der SEV-Rechtsschutz nicht helfen: Das Mitglied hatte sich nicht ans Recht gehalten.

Wer zu Unrecht Ergänzungsleistungen und andere Beiträge der Sozialhilfe bezieht, muss diese zurückerstatten.

Nur wenige Jahre nach seinem Eintritt bei der SBB 1990 verunfallte ein Betriebsmitarbeiter so schwer, dass er seither nicht mehr arbeiten kann und Invalidenrenten erhält. 2003 stellte er an seinem Wohnort einen Antrag für Ergänzungsleistungen, um seine fünfköpfige Familie durchzubringen. Diese wurden ihm gewährt, ebenso die Übernahme der Krankenkassen- und Arztkosten.

Falsche Angaben: Rückforderung

2009 erhielt er die Aufforderung, alle seit 2003 bezogenen Leistungen dieser Art zurückzuzahlen, insgesamt fast

160 000 Franken. Das zuständige Amt für Sozialversicherungen hatte nämlich bei einer seiner Routinekontrollen festgestellt, dass der Rentner neben der IV- und der Suva-Rente auch eine Invalidenrente der Pensionskasse SBB erhält. Diese hatte er beim Antrag auf Ergänzungsleistungen nicht angegeben. Alle drei Renten zusammen führen zu einem Einkommen, das keinen Anspruch auf Ergänzungsleistungen rechtfertigt.

Nach Lösungen suchen

Da ein Missverständnis vonseiten des Mitglieds nicht auszuschliessen war, entschied der SEV, ihm Rechtsschutz zu gewähren. Insbesondere war die Frage des Verschuldens unklar, und auch ein Gesuch als Härtefall erschien zweckmässig.

Der beauftragte Anwalt reichte eine Einsprache ein gegen die Rückzahlungsverfügung, wobei er nicht bestritt, dass bei korrekter Auflistung der Einkommen des Mitglieds kein Anspruch auf Ergänzungsleistungen bestanden hätte.

Gutgläubig?

Zwei Punkte jedoch fügte er zugunsten seines Mandanten an: Dieser hatte alle Anträge jeweils zusammen mit den Fachleuten der jeweiligen Amtsstelle ausgefüllt; aufgrund schlechter Deutschkenntnisse wäre er gar nicht in der Lage gewesen, dies allein zu machen. Er durfte also guten Glaubens sein, alles richtig zu machen.

Zudem gilt eine Verjährungsfrist von fünf Jahren, sofern keine strafbare Handlung vorliegt. Also wäre zumindest ein Teil des Geldes

nicht mehr zurückzuzahlen. Gegen die Ablehnung der Einsprache durch das Sozialversicherungsamt zog er weiter vor das kantonale Sozialversicherungsgericht.

Belastende Indizien

Doch alle Bemühungen waren vergeblich. Das Gericht entschied nicht nur, der Rentenbezüger habe nicht gutgläubig gehandelt, sondern es stellte sich gar auf den Standpunkt, das Verschweigen der Pensionskassenrente stelle einen Straftatbestand dar, weshalb die Verjährungsfrist auf sieben Jahre anwuchs und somit alle Zahlungen zurückzugeben sind.

Entscheidend dafür war, dass das Gericht ausreichend Indizien für einen Vorsatz feststellte. Es sei nicht glaubwürdig, dass Fachpersonen des Sozialamts nicht eindeutig nach sämtlichen Einkommen und sämtlichen Bankverbindungen fragen, wenn jemand

INFO

Informationspflicht einhalten!

Wir weisen darauf hin, dass Bezüger und Bezügerinnen von Rentenleistungen gegenüber der jeweiligen Versicherung zu vollständigen und wahrheitsgetreuen Auskünften verpflichtet sind. Insbesondere ist diese über Veränderungen in den Einkommensverhältnissen zu verständigen. *RS SEV*

einen Antrag auf Ergänzungsleistungen stelle. Diese Frage sei in diesem Verfahren so zentral, dass man sie voraussetzen könne, umso mehr als es in den Akten keine Anzeichen fürs Gegenteil gab.

Bei dieser Sachlage blieb dem SEV-Rechtsschutz nichts anderes übrig, als das Urteil zu akzeptieren. Es bleibt die Realität, dass eine Familie, die nicht auf Rosen gebettet ist, nun aus ihrem nach wie vor bescheidenen Renteneinkommen die Rückzahlungen leisten muss.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Was ist für eine Familie zumutbar?

Familien haben in der reichen Schweiz einen niedrigen Stellenwert, obwohl sie das Fundament des Staates sind. Leider ist es so, dass wir Familien uns auf einer Gratwanderung befinden zwischen Gerade-noch-Durchkommen und finanziellem Absturz. Jährlich wird der Grat schmaler, der Druck noch höher.

10 000 Franken Lohn im Monat sind kein Garant für die finanzielle Sicherheit einer Familie. Wie soll ein Normalverdienender es verstehen, wenn beim Präsentieren von satten Gewinnen in einer Firma (wie aktuell gerade Novartis) gleichzeitig massiv Stellen abgebaut und anschliessend Managerboni in einer Höhe ausbezahlt werden, für die ein Arbeiter im «Mittelstand» 400 Jahre arbeiten muss?

Das Gesundheitswesen hat eine Entwicklung durchgemacht, die für Familien schon lange nicht mehr tragbar ist. Eine fünfköpfige Familie mit

einem volljährigen Kind zahlt mit Zusatzversicherung ganze Schweiz (die trotz angeblicher freier Spitalwahl immer noch nötig ist ...) um die 12 000 Franken im Jahr. Dazu kommen Franchisen, Selbstbehalte, Selbstmedikation, Brillen, Zahnarzt und Weiteres, was locker mit bis zu 15 000 Franken zu Buche schlägt.

Wenn bei der gleichen Familie alle Kinder volljährig sind, sich in der Ausbildung befinden und somit finanziell noch nicht auf eigenen Füüssen stehen, erhöhen sich diese Kosten ohne weiteres auf 18 000 Franken im Jahr. Geredet wird seit Jahren, passieren tut nichts! Die Prämienvergünstigungen greifen gar nicht oder viel zu wenig. Viel zu tief sind in den meisten Kantonen die anspruchsberechtigten Maximaleinkommen.

Es bräuchte jetzt sofort und dringend finanzielle Mittel, um Familien massiv zu entlasten. Es braucht eine für Familien tragbare Ober-

grenze der Krankenkassenprämien gegenüber dem erzielten Einkommen. Die Politik hätte es in der Hand, sofort greifende Massnahmen zu beschliessen.

Roli Weingart, Hägendorf

SBB-Reisebüros übergangen

Beilage zu *kontakt.sev* 20/11

Mit grossen Augen und ungläubigem Staunen habe ich die Beilage von Diga-Reise-Center in den Händen gehalten. Will der SEV damit vermitteln, dass die Ferienreisen zukünftig bei Diga zu buchen sind und nicht in den SBB-Reisebüros? Diese Beilage ist ein Affront gegenüber allen SBB-Reisebüro-Verkäuferinnen und -Verkäufern.

Wir investieren sehr viel Herzblut und Zeit (auch Freizeit) in die Pflege, aber auch ins Werben von Kunden, nicht zuletzt auch internen.

Leserbrief

Rechsteiner wählen

Wer steht für die Arbeitnehmer/innen und Rentner/innen ein? Nicht Toni Brunner, der als Parteipräsident nur das Parteiprogramm der SVP umsetzen möchte. Arbeitnehmer/innen und christ-

lich-soziale Menschen wissen, dass auch sie eine Vertretung im Ständerat brauchen. Sie sind aufgerufen, Paul Rechsteiner die Stimme zu geben. Ludwig Altenburger, Kantonsrat, Lokführer, Buchs

Leider gibt es einen Grossteil der SBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter, die ihre Ferien in einem externen Reisebüro buchen. Diese Beilage ermuntert nun weiter dazu und gefährdet damit schlussendlich auch unsere Arbeitsplätze! Ging es hier nur ums Geld, ohne einen weiteren Gedanken zu verlieren, was die Konsequenzen sein könnten? Ich bin enttäuscht! Von einer Gewerkschaftszeitung, die auch das Verkaufspersonal vertritt (vertreten sollte), erwarte ich eine andere Botschaft und fühle ich mich nicht mehr vertreten.

Dass dann die identische Beilage auch noch in der SBB-Zeitung erschien, schlägt dem Fass den Boden aus! Da werden unsere Anstrengungen im wichtigen Drittgeschäft mit der Konzernzeitung torpediert!

Stephan Joller,
SBB-Reisebüro Basel

Wir verstehen den Ärger des Kollegen und werden über die Bücher gehen. Unsere Kolleginnen und Kollegen zu verärgern war nicht unsere Absicht und wir entschuldigen uns dafür. Wir werden in einer kommenden Ausgabe dazu Stellung nehmen. Die Redaktion.

Von Gryon nach Solalex durch Wälder und über Weiden des Chablais

Spektakuläre Aussichten ins Chablais

Eric Champion ist Busfahrer bei den tl in Lausanne. Er schlägt uns eine Wanderung vor, die man das ganze Jahr machen kann, ausser wenn Schnee liegt. Am schönsten ist sie allerdings an schönen, warmen Sommertagen.

Zuerst nimmt man den kleinen Zug der TPC auf der Linie Bex-Villars, wodurch wir schon Gelegenheit haben, die schöne Gegend zu betrachten, die wir durchfahren. In Gryon, dem Ausgangspunkt der Wanderung, steigen wir aus. «Dies ist eines der schönsten Dörfer der Waadtländer Alpen», findet Eric Champion, ein passionierter Wanderer. Wer gern Kunsthandwerk oder lokale Lebensmittel geniesst, kann sich im Maison du Terroir de Gryon eindecken – aber vielleicht besser auf dem Rückweg, sonst muss man beim Aufstieg im Rucksack mehr als nötig mit sich tragen.*

Aussicht auf Gryon und Chablais
Kommen wir aber wieder zurück zu unserer Wanderung: Vom Bahnhof Gryon wandern wir die Dorfstrasse hinunter bis zur Tankstelle. Hier nehmen wir das kleine Strässchen links, auf dem Wegweiser ist «Les Pars» angegeben. Von dort kann man der Angabe Bovonne folgen. Beim Aufstieg finden wir uns in einem schattigen Wald wieder, bevor wir auf eine Alpweide mit zwei Alphütten hinaustreten. Hier ist sicher eine Pause angezeigt, um die schöne Aussicht auf Gryon und das Chablais zu geniessen.

Mit ihren vielen schattigen Abschnitten ist diese Wanderung ideal für warme Tage, man kann sie aber auch im November absolvieren. Es ist wirklich eine Rou-



Eric Champion

te, die man das ganze Jahr absolvieren kann, ausser wenn es Schnee hat. Dann muss man sich halt bis im Frühjahr gedulden – manchmal bis im Mai. Denn einige Stellen sind stark lawinengefährdet. Um sich über die Schneelage zu informieren, kann man sich ans Bergführerbüro («Bureau des guides Villars expérience») wenden, Telefon 024 495 41 38.

Bei der Ankunft auf der Alp Bovonne auf 1677 Meter über Meer entdeckt man den hübschen kleinen Weiler gleichen Namens. Man nutzt die Gelegenheit, die weitere schöne Aussicht, unter anderem auf den monumentalen Gipfel der Tour d'Ai, zu geniessen. Die Alp wacht über das ganze Chablais.

Von Bovonne aus nehmen wir den Weg

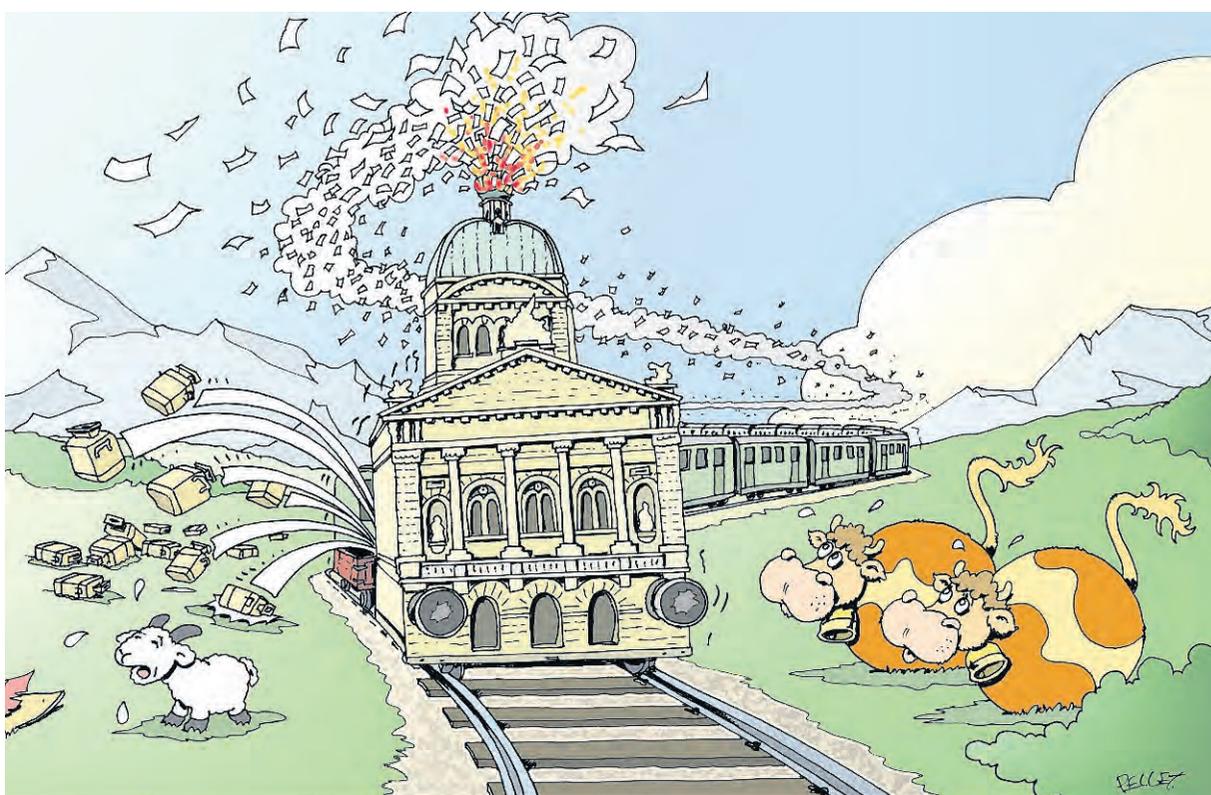
nach La Benjamine – hinter diesem Namen verbirgt sich ein grosses Försterhaus. Von La Benjamine aus ist es nur noch eine halbe Stunde bis Solalex, von wo man eine herrliche Aussicht auf den Miroir d'Argentine hat, eine spektakuläre Felswand, die bei Kletterern sehr beliebt ist. Man kann sich hier auch in Älplerambiance verpflegen, sei es in der Hütte von Solalex (ganzjährig geöffnet, Telefon 024 498 27 09) oder im «Restaurant du Miroir d'Argentine» (geöffnet in der Saison von Mai bis Oktober, Telefon 024 498 14 46).

Von Gryon bis Solalex rechnet man ungefähr vier Stunden Marschzeit. Auf dem 11 km langen Weg geht es 700 m hinauf und 300 m hinunter. Im Sommer hat es von Solalex aus ein Postauto für den Rückweg nach Gryon, sonst kann man in Bovonne wenden – oder in Solalex, wenn man den Weg nicht scheut. *Hélène Koch/pan.*

*Maison du Terroir: ganzjährig Di bis Sa 9 – 12 Uhr und 15 – 18 Uhr. Hochsaison zusätzlich am Sonntag zu denselben Zeiten. Telefon 024 498 21 25 oder Mobile 079 445 73 45.



NACH DEN WAHLEN



Use – ine: Bei den eidgenössischen Wahlen hat es einige Überraschungen gegeben.

VOR 50 JAHREN

Für das Heim des Gewerkschafters

Guter Rat ist billig:

- Kerzentropfen auf Tischen soll man niemals mit einem Messer abkratzen. Man vermeidet Kratzer, wenn man sie mit einem in warmes Olivenöl getauchten Lappen entfernt.
- Hartgewordene Gummischuhe werden wieder geschmeidig, wenn man sie mit einer Mischung aus ein Drittel Salmiakgeist und zwei Drittel Wasser abreibt. Mit einem Wolltuch nachpolieren.
- Gibt man im Winter ins Spülwasser reichlich Salz, dann gefriert die Wäsche nicht auf der Leine.
- Der Vanillepudding aus der Tüte wird viel schmackhafter, wenn man zwei bis drei Esslöffel Kokosflocken (Kokosmehl) untermischt.

«Der Eisenbahner» vom 3. November 1961 (gekürzt)

Raymond L'Eplattenier ist Buschauffeur bei den TRN (Transports régionaux neuchâtois) und hat schon zwei Romane publiziert

Schreiben, um auf den wogenden Wellen des Lebens oben zu bleiben

Raymond L'Eplattenier ist nicht nur Buschauffeur in La Chaux-de-Fonds, er hat auch die zwei Romane «Le tueur aux cornichons» et «La vie n'est pas étanche» geschrieben.

Wenn er nicht am Steuerrad eines Busses sitzt, schreibt Raymond L'Eplattenier. Er macht keine «Schreibübungen», nein, er hat schon seinen zweiten Roman veröffentlicht. Die Geschichte, die er erzählen wollte, kannte er von Anfang an, hat sich aber lange gefragt, welchen Titel er dem Buch geben sollte. «Ein Dichterkollege hat mir den Tipp gegeben», sagt Raymond L'Eplattenier. Der Titel lautet «La vie n'est pas étanche», wörtlich übersetzt «Das Leben ist nicht dicht» (der Roman ist nicht auf Deutsch erschienen), weil man im Leben nicht immer auf sanften Wogen und ohne Hindernisse unterwegs ist. Man begegnet Eisbergen und es dringt Wasser ins Lebensboot ein wie in die Titanic. Unter den Eisbergen, die Raymond L'Eplattenier umschiffen musste, ist der Tod seiner Mutter, als er erst 14-jährig war.

«Fragen eines lesenden Arbeiters»

Als Jugendlicher flieht er nach Paris und findet sich im Brennpunkt des Lebens, wo er einen Lehrer findet, der sein Leben verändert, indem er ihm die Augen für die Kultur öffnet. «Ich komme aus einer typischen Arbeiterfamilie, wo die Intellektuellen als Taugenichtse galten. Ich habe entdeckt, dass man Arbeiter bleiben kann, auch wenn man Beethoven liebt und gerne liest...» Trotz seinem Familiennamen und seiner künstlerischen Ader ist er nicht mit Charles L'Eplattenier verwandt, einem Künstler aus La Chaux-de-Fonds, der Anfang des 20. Jahrhunderts recht erfolgreich war. Der Gedanke an eine entfernte Verwandtschaft lässt ihn trotzdem schmunzeln.



Die Romane von Raymond L'Eplattenier spielen in La Chaux-de-Fonds oder auf jeden Fall in einer Arbeiterstadt, die der Jurastadt gleicht.

Fabrikbesetzung

Nein wirklich, das Leben ist nicht immer dicht. 1999 erleidet er ein Burnout, aber anders als die Titanic geht Raymond L'Eplattenier nicht unter. Was er nicht sagen kann, schreibt er auf. Er bekommt Freude am Schreiben, entwickelt seinen eigenen Stil und beginnt, kurze Texte in Literaturzeitschriften zu veröffentlichen. Er befasst sich auch mit «Scribe», einer Literaturzeitschrift, vor allem aber einer Gruppe, die sich fürs Schreiben interessiert. Auf diese Weise hat er die Bekanntheit eines andern schreibenden Busfahrers gemacht, der bei den tl (transports lausannois) arbeitet.

Ärger und Empörung, die sich bei ihm ansammeln, wandelt er in Erfundenes um, in den ersten, dann den zweiten Roman. «Die beiden Geschichten erzählen eigentlich das Gleiche. Das Ausgeschlossenwerden durch die Schulkameraden, weil man anders ist», erklärt Raymond L'Eplattenier.

In seinem ersten Roman, betitelt «Le tueur aux cornichons» (cornichon = Gurke, Dummerjan) rächt sich ein alter Dulder an denjenigen, die ihn geplagt haben. Für den zweiten Roman «La vie n'est pas étanche» hat er sich von der Geschichte seiner älteren Tochter inspirieren lassen, die in der Schule auch Ablehnung erfahren musste. Diesmal war er als Vater erschrocken über die Bosheit mancher Jungen, und manchmal auch über die mangelnde Unterstützung vonseiten der Lehrerschaft. «Man kann gewiss nicht hinter jeden Baum einen Polizisten postieren, aber man hat doch das Gefühl, dass wir etwas tun könnten.»

Im zweiten Roman kommt er auch auf andere Themen zu sprechen, die ihm am Herzen liegen. Es hat beispielsweise eine Passage über die Fabrikschliessungen und die Sache der Arbeiter, wo die Búezer die Werkstätten besetzen, um gegen die Schliessung ihrer Fabrik zu

protestieren. «Niemand spricht mehr von der Arbeiterklasse, obschon sie immer noch existiert!»

Er hängt sehr an seiner Stadt, La Chaux-de-Fonds. Trotzdem sind die Auseinandersetzungen um die Glocken wie jene zwischen dem oberen und dem unteren Kantonsteil nicht seine Sache. Er liebt seine Region, hat aber auch andere Ecken gern, etwa den Neuenburgersee.

Von der Uhrmacherei zum Bus

Übrigens hat er einige Jahre im Waadtland gelebt, und dort hat er auch einen grossen Berufswechsel durchgemacht. Nachdem er in der Uhrenindustrie als Goldgehäusedreher arbeitete, zog er um und wurde Busfahrer.

«Ich habe 1985 in Lausanne in diesem Beruf zu arbeiten begonnen. Die Uhrenindustrie lahmte und war schlecht entlohnt.» Die Sicherheit der Stelle zog ihn an, aber auch anderes: «Ich wollte mich bewegen. Immer zur gleichen Zeit den gleichen

Typ zu sehen, deprimierte mich. Ich gehörte seinerzeit auch zu den Jungen, die mit dem Busfahrer diskutierten.» Schwatzende Schüler gibt es immer, und jetzt, da er hinter dem Steuerrad sitzt, ist es einer der Aspekte, die er an seinem Beruf schätzt.

Hélène Koch/pan.

BIO

Raymond L'Eplattenier wurde vor 55 Jahren in Saignelégier geboren. Er lebt in La Chaux-de-Fonds, wo er den grössten Teil seines Lebens verbracht hat. «Ich bin ein echter Chaux-de-Fonnier, obschon ich fast 8 Jahre in Lausanne gelebt habe.» Er ist geschieden und hat Töchter von 29 und 23 Jahren. Hobbys: v. a. das Schreiben, was zu zwei Romanen führte: «Le tueur aux cornichons» und «La vie n'est pas étanche». Er wandert gern und macht bei einer Gruppe mit, welche die Literatur- und Kunstzeitschrift «Le Scribe» herausgibt.