

kontakt.sev

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

Ruedi Hediger

Unser Ex-Finanzchef zieht im Abschiedsinterview nach 27 Jahren SEV Bilanz.

Seiten 5 bis 6



Integrierte Bahn überlebt «Recast»

Nach langem Hin und Her hat das EU-Parlament eine Neufassung des 1. Eisenbahnpakets ohne absolute Trennung von Infrastruktur und Betrieb genehmigt. Doch es droht schon das 4. Paket.

Seite 9



Kurt Nussbaumer

Der Ex-Zentralpräsident VPT arbeitet seit März bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn in Andermatt.

Seite 20

Mitgliederbefragung ergibt ein vielseitiges Bild des SEV

Engagiert und zufrieden

Etwas mehr Kampfbereitschaft würde dem SEV gut anstehen, finden die Mitglieder. Insgesamt sind sie aber sehr zufrieden.

Im April hat der SEV seine Mitglieder nach ihrer Meinung fragen lassen. Die Umfrage des LINK-Instituts ist sehr aussagekräftig, haben doch viel mehr Mitglieder daran teilgenommen als nötig und erwartet.

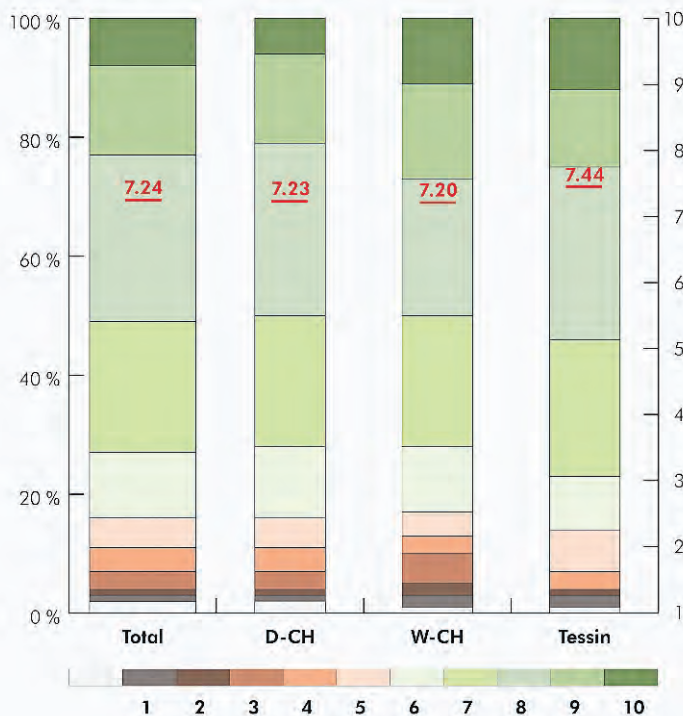
Wichtigstes Resultat: Die Mitglieder sind generell mit dem SEV zufrieden. Über die Hälfte der Befragten haben eine der obersten drei Kategorien angekreuzt (siehe Tabelle), was zu einem Durchschnittswert von 7.24 geführt hat.

Wichtigste Dienstleistung des SEV ist der Berufsrechtsschutz, auch die Weiterbildungsangebote werden geschätzt, hingegen sind die kommerziellen Angebote eher zweitrangig.

Wichtig ist auch *kontakt.sev*: Drei Viertel der Mitglieder lesen die Zeitung oft bis immer. *pmo*

Die Resultate im Detail auf den Seiten 10 bis 12

Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit dem SEV?



Grafik: Jörg Matter

ZUR SACHE

Im direkten Kontakt mit den Mitgliedern treffe ich grob gesagt auf zwei Arten von Reaktionen: die einen, die sagen: «Ihr – in Bern oben – macht das schon recht!», und die andern, die zwar Mitglied sind, aber eigentlich kein gutes Haar am SEV lassen. Natürlich gibt es auf einzelne Aktionen auch präzisere Rückmeldungen, punktuelle Kritik, gelegentlich Lob.

„Geschäftsleitung und Vorstand wissen nun, was die Mitglieder vom SEV erwarten und was nicht.“
Peter Moor, Leiter Kommunikation SEV

Dies alles war uns aber zu zufällig. Wir wollten genauer wissen, was unsere Mitglieder vom SEV halten. Deshalb haben wir die Umfrage durchgeführt. Schon der Rücklauf der Antworten sagt etwas über die Mitglieder aus: Während das LINK-Institut aufgrund seiner Erfahrungen mit Antworten von 5 bis 10 Prozent der Angeschriebenen rechnete, lag bei unserer Umfrage der Rücklauf bei über 37 Prozent: SEV-Mitglieder sind zuverlässig und gründlich!

Viele der detaillierten Resultate haben uns nicht überrascht, und das ist gut so; wir wurden nicht «auf dem linken Fuss erwischt». Für Geschäftsleitung und Vorstand sind die Resultate aber wichtige Wegweiser: Sie wissen nun genau, was die Mitglieder vom SEV erwarten und was nicht. Das hilft, die richtigen Entscheide zu treffen. Auch für die Kommunikation hat die Umfrage wesentliche Erkenntnisse gebracht: *kontakt.sev* ist den Aufwand wert, und die elektronischen Medien werden wir sachte ausbauen müssen.

BLS SPART 12 MILLIONEN

Die Geschäftsleitung BLS hat am 2. Juli Sofortmassnahmen beschlossen: Ausgabenstopp, Redimensionierung oder Stopp laufender Projekte, konsequente Überprüfung neu zu besetzender oder vakanter Stellen und von Ausbildungen, Abbau rückständiger Überzeiten und Ferien usw., «vor allem in den administrativen und Stabsbereichen». Ein Grund für die verschlechterte Finanzlage ist der vom bernischen Kantonsparlament an die Regierung erteilte Sparauftrag.

Seiten 2 bis 3

Chancengleichheit von Frau und Mann

SEV überprüft seine Löhne

Seit dem 1. Juni nimmt der SEV offiziell am Projekt «Lohngleichheitsdialog» teil, mit dem Unternehmen freiwillig überprüfen können, ob sie Frauen und Männern für gleichwertige Arbeit gleiche Löhne zahlen. Personalleiterin Ursula Lüthi schliesst nicht aus, dass es auch beim SEV Lohnunterschiede gibt, die nicht durch objektive Faktoren erklärbar sind. Sie ist auf die Resultate «selber

sehr gespannt». Und die SEV-Gleichstellungsbeauftragte Barbara Amsler ist «froh», dass ihr Arbeitgeber am Projekt teilnimmt, statt es bei Lippenbekenntnissen zu belassen wie allzu viele andere. Beide erhoffen sich von der SEV-Teilnahme denn auch nicht zuletzt eine Vorbildwirkung auf andere Gewerkschaften und Arbeitgeber.

Seite 5

NEWS

5,2 STATT 5,6 %

Die im Februar angekündigten Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr per Dezember 2012 sind vom Preisüberwacher nach Verhandlungen mit dem Verband öffentlicher Verkehrer zum grössten Teil akzeptiert worden. Die Erhöhungen fallen nun in diversen GA- und Halbtax-Kategorien etwas tiefer aus. Zudem steigen die Normaltarife für Billette 2. Klasse um 3 statt 4 %, diejenigen der Billette 1. Klasse um 6,5 statt 7 %. Die Tarifierhöhung beträgt nun im Durchschnitt 5,2 statt 5,6 %. Sie ist eine direkte Folge der Trassenpreiserhöhung durch den Bundesrat, deren volle Überwälzung auf die Kunden/-innen zu einer 7%-igen Tarifierhöhung geführt hätte.

ERSTE SEILBAHN-MECHATRONIKERIN

18 junge Berufsleute aus der ganzen Schweiz haben am 9. Juli in Meiringen die Grundausbildung zum Seilbahner oder Seilbahn-Mechatroniker abgeschlossen. Erstmals erhielt auch eine Frau das Eidgenössische Fähigkeitszeugnis als Seilbahn-Mechatronikerin. Nach ihrer vierjährigen Lehre kann sie nun beispielsweise den Bahnbetrieb überwachen, Seile, Rollen und Antriebe kontrollieren, Anlagenteile revidieren und kleinere Reparaturen an mechanischen und elektrischen Komponenten ausführen.

BILLETATAUTOMAT ALS HELFER

Der Zürcher Verkehrsverbund und die SBB machen auf vier Bahnhöfen im Kanton Zürich einen Pilotversuch mit Billettautomaten und persönlicher telefonischer Bedienung: Bestehen Probleme beim Kauf einer Fahrkarte am Automaten, kann zwischen 5.00 und 23.00 telefonisch Hilfe angefordert werden. Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kunden/-innen des öffentlichen Verkehrs, anerkennt diese Bemühungen «als Schritt in die richtige Richtung» und «wünscht dem Vorhaben viel Erfolg». Doch er warnt: «Auch wenn mehr als zwei Drittel der Reisenden ihre Fahrkarte am Automaten kaufen, darf die Minderheit nicht vergessen und der Schalterdienst nicht aufgehoben werden.»

Die Schere zwischen Aufwand und Ertrag droht sich weiter zu öffnen

Die BLS senkt ihre Kosten

Im laufenden Jahr sollen durch Sofortmassnahmen 12 Mio. Franken eingespart werden. Zudem will die BLS das im April angekündigte Effizienzsteigerungsprogramm für die nächsten Jahre bis im Herbst konkretisieren.

Um das angestrebte Ergebnis für das Jahr 2012 erreichen zu können, würden unter anderem Stellenbesetzungen überprüft, noch nicht gestartete Projekte zurückgestellt und Ausgaben für externe Mandate reduziert, heisst es in der BLS-Medienmitteilung vom 3. Juli. «Wir wollen und müssen ein positives Ergebnis 2012 erreichen», wird CEO Bernard Guillelmon darin zitiert. Die Sofortmassnahmen seien aber *kein Stellenabbauprogramm*, und oberste Priorität habe trotzdem der geregelte, sichere und pünktliche Betrieb.

Die BLS erklärt die Notwendigkeit der Sofortmass-



Gut für die Reisenden, aber schlecht für die BLS-Financen: der neue Doppelstöcker für die S-Bahn von Stadler Rail.

nahmen einerseits damit, dass die Entwicklung in den ersten Monaten des Jahres 2012 gezeigt habe, dass die «anspruchsvollen Budgetziele» für 2012 sonst nicht erreicht werden könnten.

GROSSE FINANZIELLE HERAUSFORDERUNG

Anspruchsvoll sei die Finanzplanung deshalb, weil die

Verkehrsleistungen trotz leicht rückgängiger Abgelungen *ausgebaut werden müssten*.

Andererseits steige der *Druck seitens der Bestellerkantone auf die Abgeltungen*, erklärt die BLS weiter. «Die Schere zwischen Kosten und Erträgen droht sich dadurch weiter zu öffnen, was die BLS zusätzlich finanziell un-

ter Druck setzt.» Hier spielt die BLS auch darauf an, dass der Grosse Rat des Kantons Bern Ende März dem Regierungsrat den Auftrag erteilt hat, für 2013 ein ausgeglichenes Budget zu präsentieren, was für den öffentlichen Verkehr Einsparungen im Umfang von rund 30 Millionen Franken bedeuten könnte.

FREQUENZRÜCKGANG UND TRASSENPREISERHÖHUNG BELASTEN DEN BLS-AUTOVERLAD

Die BLS hat im ersten Halbjahr knapp 6 % weniger Fahrzeuge durch Lötschberg und Simplon transportiert. Gründe dafür seien insbesondere der eurobedingte *Rückgang im Tourismus* sowie die *Unterbrüche der Zufahrtsstrassen* zum Autoverlad im Januar, schreibt die BLS. Sie rechnet 2012 beim Autoverlad mit *bis zu 2 Mio. Franken Verlust*. 2013 erwartet die BLS gar eine noch schwierigere Kostensituation, weil der Autoverlad durch die *Trassenpreiserhöhung* des Bun-

des um bis 1,5 Mio. Franken zusätzlich belastet wird. «Dieser Kostensprung bedeutet für den Autoverlad eine grosse Herausforderung», wird der Leiter Autoverlad, Urs Hochuli, im Communiqué zitiert. Die BLS habe deshalb mit dem zuständigen Bundesamt für Verkehr Gespräche aufgenommen.

«Um die externen und internen Kosten zu senken sowie den Markt effizienter bearbeiten zu können», ergreift die BLS beim Autoverlad «verschiedene», in

der Medienmitteilung nicht weiter präzierte Massnahmen. Das Angebot werde dem Frequenzrückgang angepasst, der Fahrplan jedoch nicht tangiert. Auch Tarifmassnahmen seien derzeit nicht geplant, denn es gebe eine Vereinbarung mit dem Preisüberwacher bis Ende 2014, die die BLS auch zu Investitionen von rund 19 Mio. Franken verpflichtete. «Um Synergiegewinne in der Produktion zu realisieren, Kosten zu sparen und gleichzeitig das Verladeangebot auszubauen,

strebt die BLS ab 2015 einen integralen Betrieb des Autoverlads zwischen Kandersteg und Iselle an», schreibt die BLS weiter. Sie führt heute schon Autozüge zwischen Kandersteg und Iselle, doch den Regelbetrieb Brig-Iselle nimmt die SBB im Auftrag des Kantons Wallis wahr. Was die *Aufnahme des Autoverlads ins Nationalstrassennetz* betrifft, will sich die BLS «für eine konstruktive Lösung engagieren». Nach dem Ja im Nationalrat liegt der Ball nun beim Ständerat. *FI*

VORANZEIGE: KUNDGEBUNG AM 22. SEPTEMBER IN BERN

In der Schweiz werden die Arbeiten immer häufiger ausschliesslich am Bildschirm erbracht. Der öffentliche Verkehr verfügt aber noch über zahlreiche Arbeitsplätze, wo die Arbeit von Mensch zu Mensch und mit den eigenen Händen geleistet wird. Solche Arbeitsplätze sind wichtig,

damit für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit allen Begabungen und allen Bildungsstufen Stellen vorhanden sind. Solche Stellen sind die Grundlage einer intakten Wirtschaft. Dies ist das Thema der Kundgebung «**Ja zu einem starken Industrie- und Werkplatz Schweiz**»,

die am 22. September in Bern stattfindet. Die Geschäftsleitung hat entschieden, dass sich der SEV aktiv an dieser Kundgebung beteiligen wird, weil ihre Anliegen den öffentlichen Verkehr direkt betreffen, ganz besonders die Industrie- und Unterhaltswerke. Die Ge-

schäftsleitung ruft deshalb alle auf, sich schon heute den Termin zu reservieren und am **22. September in Bern** an dieser Kundgebung teilzunehmen. Sie beginnt um **14 Uhr** auf der **Schützenmatte**; den Abschluss bildet ein Konzert auf dem Bundesplatz, unter anderem mit «Stiller Has». *pmo*

VIELE FRAGEN BLEIBEN OFFEN

Der SEV hat am 21. Juni bereits gemeinsam mit der BLS über die Sistierung der GAV-Verhandlungen und die angespannte Finanzlage informiert (siehe *kontakt.sev* vom 5. Juli). Die am 3. Juli kommunizierten Sofortmassnahmen betreffen zwar kaum materielle Arbeits- und Lebensbedingungen der Mitarbeitenden. Dennoch: Auch der Abbau von rückständigen Zeiten im administrativen Bereich tangiert die Sozialpartnerschaft und muss demnach mit dem SEV vereinbart werden.

Die Informationen der BLS sind derart dürftig, dass sie kaum zur Klärung beitragen, sondern die Mitarbeitenden mehr verunsichern. Der SEV verlangt von der BLS-Führung grösstmögliche Offenheit.

Wir halten fest, dass das BLS-Personal nicht für die finanzielle Situation des Unternehmens verantwortlich ist. Wenn die BLS heute in Schwierigkeiten ist, muss sich vor allem ihr Hauptaktionär, der Kanton Bern, über Ursachen und Folgen klar sein. Insbesondere der Grosse Rat, welcher dem Regierungsrat ein massives Sparprogramm verordnet hat, muss sich über dessen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr bewusst werden. Wir werden die Politik auffordern, dies entsprechend zu korrigieren: Qualitativ hochwertiger und zuverlässiger ÖV hat seinen Preis!

SEV-Info vom 3. Juli (gekürzt)

Ausserordentliche Einbussen

Hinzugekommen sind laut BLS *Verkehrsrückgänge* mit entsprechenden Ertragseinbussen im Autoverlad (siehe Kasten unten links) und Mindereinnahmen aufgrund wiederholter Unterbrüche auf den beiden wichtigen Nord-Süd-Transitachsen Lötschberg-Simplon und Gotthard.

Weiter verweist das BLS-Communiqué auf die (vom Bund verordnete) *Erhöhung der Trassenpreise*. An der Bilanzmedienkonferenz im April hatte die BLS bereits aufgezeigt, dass der erneute Aufschlag Ende 2012 die BLS insgesamt (Personenverkehr, Cargo und Autoverlad) 10 Mio. Franken pro Jahr kostet. Davon kann sie im Personenverkehr nur etwa die Hälfte durch die geplante Tarifierhöhung auf die Kunden/-innen abwälzen. Daher forderte Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli von den Kantonen, dass auch sie als Besteller ihren Anteil an diesen Mehrkosten mittragen und die Abgeltungen erhöhen.

Nachhaltige Effizienzsteigerung in Planung

Bis im Herbst will die BLS zudem das an der Bilanzmedienkonferenz schon angekündigte *Effizienzsteigerungsprogramm für die nächsten Jahre* konkretisieren. Damit will sie die Kosten «nachhaltig» senken, denn sie sei auf jährliche Gewinne von 25 bis 30 Mio. Franken angewiesen, «unter anderem zur Sanierung ihrer Pensionskasse, welche ohne Bundeshilfe erfolgen muss».

Die BLS braucht diese Gewinne aber auch «für Investi-

tionen in die Weiterentwicklung der BLS», wie Stämpfli im April erklärte. Das heisst für Investitionen, die für den Leistungsausbau nötig sind.

Ein Beispiel dafür ist die laufende Beschaffung von 28 Doppelstockzügen für die S-Bahn für 494 Mio. Franken (inklusive interne Kosten wie für die Ausbildung). Für diese grösste Rollmaterialbeschaffung in ihrer Geschichte muss die BLS Geld am Kapitalmarkt aufnehmen, weil der Free Cash Flow dafür nicht genügt. FI

BILD DER WOCHE



In Airolo hat am 13. Juli die Ablösung der jetzigen Zugsicherung durch das European Train Control System ETCS begonnen, dank dem heute schon zwischen Mattstetten und Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel die Züge mit 200 km/h im 2-Minuten-Takt fahren können. Bis Ende 2017 ersetzen die gelben ETCS-Balisen an ca. 11 000 Signalpunkten «Signum» und «ZUB», für gut 300 Mio. Franken.

MEINE MEINUNG

Die zweite Röhre

Der Felssturz bei Gurtellen hat die Gotthardbahnlinie für Wochen unterbrochen. Zugleich sind schon fast Hoffnungslose munter geworden. Nach dem Motto, die Gelegenheit ist günstig, ertönt der Ruf nach der zweiten Gotthardröhre zuversichtlicher als auch schon.

Die Gotthardverbindung auf Schiene und Strasse ist nicht nur eine verkehrstechnische, sondern ebenso eine staatspolitische Angelegenheit. In der Schweiz werden Minderheiten pfleglich behandelt. Darauf setzt die Tessiner Regierung. Weil der Strassentunnel saniert und für drei Jahre gesperrt werden müsse, brauche es die zweite Röhre. Das Risiko, dass bei einem neuen Felssturz das Tessin von der Schweiz abgeschnitten wäre, sei zu gross.

Mit dem Felssturz-Bonus soll die bisherige Abwehrfront aufgeweicht werden. Bis zum Stimmvolk gab es für eine zweite Gotthardstrassenröhre immer wieder ein Nein. Untermauert wurde diese Position 1994 mit dem Ja zur Alpenschutzinitiative. Die Güter sollen im Nord-Süd-Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Das ist der initiative Verfassungsauftrag.

Nun hat der Felssturz das politische Fundament leicht destabilisiert. Weil die Alpeninitiative bisher nicht umgesetzt werden konnte, drückt die Frage aufs Gemüt, ob sie überhaupt jemals zu hundert Prozent umsetzbar sei. Zumindest scheinen auch im Bundesrat Zweifel aufgekommen zu sein. Er schlägt eine zweite Röhre vor. Allerdings mit beschränkter Dienstpflicht. Was heisst das?

In der Sanierungszeit ist sie als Vollersatz geplant. Nachher werde im Gegenverkehr in beiden Tunnels nur je eine Spur befahren. Womit die Kapazität eben nicht erhöht werde. Das will der Bundesrat in der Bundesverfassung notifiziert haben.

So richtig mag das keiner glauben. SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner hat in der «Basler Zeitung» eine Fangfrage umdrібbelt: Ob es nicht absurd wäre, einen Tunnel für 2,8 Millionen Franken zu bauen und nicht voll zu benutzen? «Nein, im Moment braucht es die zweite Spur nicht.» «Im Moment!»

Wie auch immer. Entscheiden wird das Stimmvolk. Es lässt sich nicht täuschen. Zum dritten Mal geht's ums Gleiche: zweite Röhre, ja oder nein?

Helmut Hubacher



FUSION SBV-VPV: URABSTIMMUNG

Deine Stimme zählt!

Nach zwei Jahren sehr intensiver, fruchtbarer Arbeit und Planung für ein Zusammengehen der beiden Unterverbände haben die über 60 Delegierten von SBV und VPV an der gemeinsamen Delegiertenversammlung vom 23. Mai in Bern einer **Fusion mit über 80 Prozent zugestimmt**. Somit kommt es jetzt zur Urabstimmung unter allen Mitgliedern. Die Abstimmungsunterlagen wurden jedem Mitglied per Post zugestellt.

Weitere Informationen:

- www.sbv-online.ch und www.vpv-online.ch,
- **kontakt.sev** Nr. 11,
- direkt bei VPV-Zentralpräsident Roland Schwager und SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini.

Abstimmungsfrist:
21. Juli 2012 (Eintreffen)

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich. **ISSN** 1662-8454.
Auflage: 31 368 Ex. (Gesamtauflage 46 039 Ex.), WEMF-beglaubigt 6.12.2011. **Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch. **Redaktion:** Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engmann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffner. **Redaktionsadresse:** **kontakt.sev**, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. **Abonnemente und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. **Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa; 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. **Produktion:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch **Druck:** Mittel-land Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG.

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 2. August 2012.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil:
26. Juli 2012, 8 Uhr
Inserateschluss:
23. Juli 2012, 10 Uhr

Richtungsentscheid der SBB-Spitze zu Login, dem Ausbildungsverbund des öffentlichen Verkehrs

SBB will Ausbildung verstärkt selber steuern

Die SBB will die an Login ausgelagerte Weiterbildung wieder in eigener Regie durchführen und Login in eine AG umwandeln.

Die Konzernleitung SBB hat am 2. Juli beschlossen, die in den letzten Jahren an Login ausgelagerten fachlichen Weiterbildungen u.a. für Lokpersonal, Rangierpersonal und Zugverkehrsleiter/innen wieder mit den nicht ausgelagerten fachlichen Ausbildungen zusammenzuführen. Dies teilt Login den rund 60 Mitgliedsfirmen (zu denen auch der SEV gehört) in einem Brief, datiert vom 5. Juli, mit.

Folglich wird Login künftig nur noch die Grundbildung abdecken. Für Drittfirmen soll das Grundangebot in der fachlichen Weiterbildung aber weiterhin «mit einem adäquaten Preis-Leistungs-Verhältnis» offenstehen, wie Login im Brief präzisiert.

Neue Geschäftseinheit «Bildung SBB»

Sämtliche Grund- und Weiterbildungsaktivitäten der SBB würden künftig «vermehrt konzernübergreifend und nach strategischen Überlegungen gesteuert», schreibt Login weiter. Vorgesehen sei eine neue Einheit «Bildung SBB» mit den drei Leistungsbereichen Grundbildung, Mitarbeitendenentwicklung und Kaderentwicklung.

Dafür soll bis Ende März 2013 ein Detail-Umsetzungskonzept ausgearbeitet und



Zurzeit bietet Login im Auftrag grosser Bahnunternehmen u. a. die Zweitausbildung zum/zur Lokführer/in an. Diese gliedert sich in eine theoretische Basisausbildung von 10 Wochen und eine praktische Vertiefungsausbildung von 7 bis 9 Monaten. Nun will die SBB ihre Lokführer/innen wieder selbst ausbilden.

dann der Konzernleitung der SBB nochmals unterbreitet werden.

Umwandlung des Vereins Login in eine Aktiengesellschaft

Zweitens möchte die Konzernleitung SBB den 2001 gegründeten Verein Login in eine Login AG umwandeln. Massgebend für die Beteiligung der Login-Partner am Aktienkapital sollen ihre heutigen Anteile an den zurzeit über 1800 Login-Lehrlin-

gen sowie am Umsatz von Login sein. Demnach sei eine Mehrheitsbeteiligung der SBB von 70 Prozent vorgesehen, während die übrigen 30 Prozent den wichtigsten andern Mitgliedsfirmen zur Verfügung stehen sollen, heisst es im Brief von Login.

Höherer Steuerungsanspruch

«Diese Umwandlung ist die konsequente rechtliche Umsetzung des deutlich höheren Steuerungsanspruchs der SBB»,

schreibt Login weiter. Drittfirmen des öV-Systems könnten das Angebot der Grundbildung aber weiterhin nutzen. Und die Lernenden würden auch inskünftig von Login angestellt.

Letzteres erwähnt Login deshalb, weil die SBB in den letzten Monaten im Rahmen ihres Projekts «Geschäftsmodell Grund- und Weiterbildung der SBB» zur Überprüfung der Zusammenarbeit mit Login erwogen hatte, künftig die Lernenden mit eigenen Anstellungsverträgen verstärkt an sich zu binden.

Login-Mitgliederversammlung muss auch noch Ja sagen

Sofern die ausserordentliche Mitgliederversammlung von Login der Umwandlung in die Login AG zustimmt, ist der operative Start am 1. Januar 2014 vorgesehen.

Für den Login-Vorstand sei der Richtungsentscheid der SBB nachvollziehbar, heisst es in dem von Login-Präsident Thomas Aebischer unterzeichneten Brief. Für den Vorstand sei wichtig, dass der Branchengedanke auch im Ausbildungsbereich erhalten bleibt. «Mit der Login AG ermöglicht die SBB der öV-Branche, das bewährte Geschäftsmodell zu erhalten.»

Abzuwarten ist allerdings, wie die anderen Login-Mitgliedsfirmen neben der SBB – vor allem Grosse wie BLS und RhB – zu einer stärker von der SBB gesteuerten Login AG stehen. Denn diese wäre nun klar eine SBB-Tochterfirma. *fi*

SEV-FORDERUNGEN AN LOGIN UND SBB

Der SBB-Beschluss, die Weiterbildung wieder im eigenen Konzern durchzuführen, tangiert weite Kreise über die SBB hinaus, vor allem aber die heutigen Mitarbeitenden von Login, deren Interessen als Arbeitnehmende der SEV vertritt. Er fordert von Login und SBB:

- Lückenlose Übernahme aller in der Weiterbildung beschäftigten Personen zu den bestehenden respektive zu gleichwertigen Bedingungen in den GAV SBB.
- Bei der Überführung der Grundbildung in die neue Aktiengesellschaft sind alle in der Grundbildung beschäftigten Personen zu übernehmen, und der GAV Login behält seine Gültigkeit.
- Sollte durch die Rücknahme der Weiterbildung durch die SBB ein Stellenabbau im Overhead von Login resultieren, so muss für die Betroffenen ein Sozialplan ausgearbeitet werden, an dem sich die SBB namhaft beteiligt.
- In jeder Phase des Projekts ist sicherzustellen, dass die Qualität der Aus- und Weiterbildung durch die Umstrukturierung nicht leidet.
- Die Sozialpartner müssen in jeder Phase des Überführungsprozesses einbezogen werden. *SEV-Info vom 9. Juli 2012 (gekürzt)*

KOMMENTAR

Insourcing nach Outsourcing

Die SBB, der grösste Player im Ausbildungsverbund von Login, hat sich umbesonnen und holt sich die Weiterbildung wieder zurück ins Haus. Die Argumente dafür tönen irgendwie bekannt, was nicht verwundern muss, sind es doch dieselben, die die SBB vor 10 Jahren ins Feld führte, als es um die Ausgliederung der Aus- und Weiterbildung ging. Darüber lässt sich durchaus kurz sinnieren!

Im Moment weit wichtiger für den SEV ist allerdings die Frage, was mit den von dieser Entscheidung betroffenen Mitarbeitenden und öV-Unternehmungen passiert. Und ob es gelingt, die Umstrukturierungen so durchzuführen, dass die erreichte Qualität der Ausbildung nicht preisgegeben wird. Denn Login hat sich in den 10 Jahren seiner Existenz zu einem soliden und beachteten Bestandteil der Bildungslandschaft entwickelt. Rückschritte darf es hier keine geben. Dazu hat der SEV seine Forderungen formuliert. Und eins ist klar: In beiden Fällen ist die SBB in der Pflicht!

Barbara Spalinger
Vizepräsidentin SEV

SEV unterzieht sich dem Lohngleichheitsdialog

Wichtiges Signal an die Arbeitgeber

Am 1. Juni hat beim SEV der Lohngleichheitsdialog offiziell begonnen. Wir sprachen darüber mit Personalleiterin Ursula Lüthi, die an der Projektumsetzung grossen Anteil hat.

kontakt.sev: Warum beteiligt sich der SEV am Lohngleichheitsdialog?

Ursula Lüthi: Weil der SEV für die Chancengleichheit der Geschlechter und für Lohngleichheit einsteht.



Unsere Teilnahme ist aber auch ein wichtiges Signal nach aussen an die Arbeitgeber. Denn es sähe merkwürdig aus, wenn wir absbeitsstunden und zugleich von Arbeitgebern wie der BLS oder der RhB verlangten, dass sie beim Lohngleichheitsdialog mitmachen. In der Teilnehmerliste findet man nun nach der SBB gleich den SEV. Das ist sicher gut so.

Warum ist der SEV nicht früher in den Lohngleichheitsdialog eingestiegen? Er existiert immerhin schon seit März 2009.

Die Gewerkschaften standen nicht zuoberst auf der Liste der angepeilten Arbeitgeber. Nachdem der Start aber harzig verlief, nahm sich der SGB des Themas noch einmal so richtig an und widmete den 14. Juni 2011 (20-Jahr-Jubiläum des grossen Frauenstreiks) sowie den 8. März 2011 und 2012 der Lohngleichheit. Da gab es für den SEV kein Absbeitsstehen mehr. Er ist übrigens vorläufig die erste Gewerkschaft, die sich beteiligt. Auch hier versprechen wir uns eine gewisse Signalwirkung.

Gibt es auch beim SEV Lohnunterschiede zwischen den Geschlechtern, die nicht durch objektive Faktoren wie Alter, Ausbildung, Erfahrung oder berufliche Stellung erklärbar sind?

Dies ist nicht auszuschliessen, auch wenn der SEV grundsätzlich auf faire, gerechte Löhne und die Gleichbehandlung der Geschlechter grossen Wert legt. Dank klaren Regelungen soll-

te unser Lohnsystem eigentlich diskriminierenden Unterschieden entgegenwirken. Andererseits erlebe ich es beispielsweise bei Bewerbungsgesprächen immer wieder, dass Frauen tendenziell zurückhaltender sind mit der Äusserung von Lohnerwartungen. Es gibt da eine Unbekannte. Daher bin ich auf die Resultate der Lohnanalyse selber sehr gespannt.

Wann liegen die Resultate vor?

Noch im ersten Semester 2013 hoffe ich die Lohndaten im Analyseprogramm «Logib» fertig zu erfassen und der Begleitgruppe eine Grobauswertung vorlegen zu können.

Was geschieht, wenn diskriminierende Lohnunterschiede zum Vorschein kommen?

Der SEV hat sich beim Beitritt zum Lohngleichheitsdialog auf freiwilliger Basis dazu verpflichtet, allfällige Lohnungleichheiten innerhalb der vierjährigen Projektdauer zu beheben, also spätestens bis Juni 2016.

Wie viel kostet das Projekt den SEV?

Direkt nichts, denn die Teilnahme ist gratis und das Programm «Logib» ebenfalls. Weil uns die vierjährige Projektdauer genügend Zeit lässt, brauchen wir dafür niemanden freizustellen, und externe Fachpersonen müssen wir kaum beiziehen.

Könnten allfällige Lohnkorrekturen ins Geld gehen?

Bevor die Resultate vorliegen, kann man darüber höchstens spekulieren.

Interview: Markus Fischer

INFO

Projekt Lohngleichheitsdialog

Bundesverfassung und -gesetz verpflichten die Arbeitgeber schon seit Jahren, Frauen und Männer für gleichwertige Arbeit gleich zu entlohnen. Trotzdem zeigen Untersuchungen immer wieder, dass viele Frauen beim Lohn weiter benachteiligt werden. Daher lancierte der Bund im März 2009 zusammen mit Gewerkschaftsbund (SGB), Travail.Suisse, Arbeitgeber- und Gewerbeverband das Projekt «Lohngleichheitsdialog»; damit können Unternehmen, Verwaltungseinheiten und Institutionen freiwillig überprüfen, ob ihre Löhne dem Grundsatz der Lohngleichheit entsprechen, und allfällige Ungleichheiten in der 4-jährigen Projektdauer beseitigen. Mehr zum Projekt unter www.lohngleichheitsdialog.ch.

Projektlauf beim SEV

Bereits vor dem offiziellen Start per 1. Juni 2012 hat die SEV-Personalleiterin bei der nationalen Projektleitung die Anmeldung eingereicht und zusammen mit der Arbeitnehmervertretung (Peko) eine Vereinbarung erarbeitet, die von der nationalen Projektleitung im Juni genehmigt wurde. Begleitet und überwacht wird das Projekt SEV-intern von einer *Begleitgruppe* bestehend aus Personalleiterin Ursula Lüthi und SEV-Vizepräsident Manuel Avallone seitens des Arbeitgebers sowie aus Peko-Präsident Jérôme Hayoz und der Gleichstellungsbeauftragten Barbara Amsler seitens der Belegschaft. Nun müssen die Lohndaten zur statistischen Überprüfung in die Excel-Anwendung «Logib» eingegeben und die Ergebnisse ausgewertet werden. Allenfalls festgestellte Ungleichheiten müssen (freiwillig) bis Juni 2016 behoben werden. Die statistische Lohnüberprüfung mit «Logib» ist erst ab 50 Mitarbeitenden möglich, kleinere Unternehmen müssen mit einer Checkliste arbeiten. Der SEV erfüllt die Mindestanforderung mit seinen zurzeit 65 Mitarbeitenden, die sich an den 8 Standorten Basel, Bellinzona, Bern, Chur, Genf, Lausanne, St. Gallen und Zürich 52 Vollzeitstellen teilen. Von den 30 Frauen arbeiten 28 Teilzeit und 2 zu 100%. Von den 35 Männern haben 11 ein Teil- und 24 ein Vollpensum. *Fi*

HOFFEN AUF VORBILDWIRKUNG

Barbara Amsler, die Gleichstellungsbeauftragte des SEV (im Bild links neben SBB-Chef Andreas Meyer), erhofft sich von der SEV-Beteiligung am Lohngleichheitsdialog vor allem eine Vorbildwirkung auf andere Gewerkschaften, aber auch auf weitere Arbeitgeber neben der SBB – der einzigen Bahn, die bisher mitmacht. «Die Frauenkommission SEV hat am 14. Juni 2011 auch von der BLS und der RhB die Teilnahme zugesagt erhalten, doch ist dort noch nichts gegangen. Bei den meisten Arbeitgebern stehen stets wichtigere Themen an, wenn es um Gleichstellung von Frau und Mann geht, und es bleibt bei Lippenbekenntnissen. Folglich braucht es weiterhin Gleichstellungspolitik in den Betrieben, auch wenn die Aufgabe manchmal undankbar ist. Deshalb bin ich froh, dass der SEV, mein Arbeitgeber, am Projekt teilnimmt.» *Fi*



SEV-Frauen besuchen am 14. Juni 2011 die SBB-Spitze und erhalten von ihr die Zusage, dass sich die Bahn am Lohngleichheitsdialog beteiligen werde. Inzwischen hat sie ihr Versprechen eingelöst – und auch der SEV macht mit.

FALLS ES MIT DER FREIWILLIGKEIT NICHT KLAPPT, DROHEN ZWANGSMASSNAHMEN

Die Beteiligung am Lohngleichheitsdialog liege «ganz klar unter den Erwartungen», sagte Luzius Mader, Vizedirektor des Bundesamtes für Justiz und Mitglied der Projektträgerschaft, am 11. Mai an einer Medienkonferenz in Bern, wo die Resultate des Lohngleichheitsdialogs bei McDonald's vorgestellt wurden. Dort liegt die «nicht erklärbare» Lohndiskrepanz mit 0,7 Prozent oder 28 Franken im Monat übrigens unter dem vom Lohngleichheitsdialog definierten Toleranzwert von 5 Prozent.

Gemäss der Teilnehmerliste unter www.lohngleichheitsdialog.ch haben sich bisher erst 23 Unternehmen zur Beteiligung entschlossen. Ziel der Trägerschaft ist es, bis zum voraussichtlichen Ende des Projektes im März 2014 hundert Unternehmen auf die Lohngleichheit zu überprüfen. «Noch bleiben zwei Jahre Zeit, um das Ziel zu erreichen», sagte Mader. Zudem bestehe die Möglichkeit, den Dialog um zwei Jahre zu verlängern. Zusätzliche Anstrengungen seitens der Trägerschaft seien jedoch unerlässlich, man werde in Zukunft vermehrt aktiv auf Unternehmen zugehen, so Mader weiter. Bleibe das Projekt aber weiterhin hinter den Erwartungen, müssten wohl die «Durchsetzungsmechanismen verstärkt» werden. Sprich: Der seit 30 Jahren verankerte Grundsatz soll mit gesetzlichen Massnahmen durchgesetzt werden.

Am 23. Mai hat die Wirtschaftskommission des Nationalrats (WAK) auf Initiative der Grünen mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen, eine unabhängige Kommission einzusetzen, welche die Lohngleichheit durchsetzen können soll. *sda/Fi*



„Ich habe zwei Finanzkrisen überstanden, und es ist mir gelungen, dass das SEV-Schiff auf Kurs geblieben ist.“

Ruedi Hediger, abtretender Finanzchef SEV

Finanzchef Ruedi Hediger geht in Pension

«Heute ist alles professioneller»

Vor wenigen Tagen hat Ruedi Hediger den Kassenschlüssel des SEV an seinen Nachfolger Aroldo Cambi übergeben. Ein Rückblick auf 27 Jahre SEV – eine Zeit des Wandels.

kontakt.sev: Du hast fast 30 Jahre beim SEV gearbeitet. Was ist es für ein Gefühl, dieses Haus bald einmal das letzte Mal zu verlassen?

Ruedi Hediger: Es sind 27 Jahre! Es war so geplant und ich fühle mich sehr gut dabei. Ich wusste schon seit längerer Zeit, wie meine Berufs-Lebensabschnitte aussehen. Es kommt also nicht überraschend, und es hat mich auch niemand dazu gedrängt. Eher geschieht das Gegenteil: Man sagt mir «Weshalb gehst du, du könntest doch noch etwas länger arbeiten?».

Du warst viel länger Stellvertreter als Finanzchef. Welches war die bessere Zeit?

Natürlich die als Chef, obwohl ich die Zeit als Stellver-

treter nicht missen möchte, haben mein damaliger Vorgesetzter und ich während dieser langen Zeit doch sehr gut harmoniert. Erwin Kläy als Finanzverwalter und ich als sein Stellvertreter wurden beide 1990 in diese Funktionen gewählt. Damit war klar, dass das sehr lange so bleiben wird, falls nicht Ausserordentliches passiert. Aber ich konnte am Schluss als Chef noch ein paar Dinge umsetzen, die ich im Kopf hatte.

Was ist dein grösster Erfolg beim SEV?

Ich habe in dieser Zeit zwei Finanzkrisen überstanden. Als ich Finanzchef wurde, fand eine Zeitenwende statt. Zuvor hatten wir geradezu paradiesische Zustände, mit stillen Reserven auf den Wertschriften und grossen Kapitalerträgen. Ich musste den Wandel verarbeiten, und es ist mir – zusammen mit andern – gelungen, dass das SEV-Schiff auf Kurs geblieben ist. Das war die grösste Herausforderung und letztlich ein Erfolg.

Welches waren weitere Höhepunkte?

Die 2010 neu etablierte Geschäftsleitung ist eine gute Sache. Wir ziehen zusammen am gleichen Strick in die gleiche Richtung. Wir haben unterschiedliche Ausrichtungen und Verantwortungen, aber wir führen den SEV gemeinsam als ein Unternehmen. Ein letzter Punkt: Ich habe bei den SEV-Behörden grosse Transparenz gezeigt. Damit ist es mir gelungen, eine Sensibi-

lisierung zu erreichen für die Hintergründe der Finanzen und Finanzprozesse. So konnten die Mitglieder auch ihre Verantwortung besser wahrnehmen.

Der SEV steht finanziell stabil da. Was gibst du deinem Nachfolger Aroldo Cambi mit auf den Weg?

Dasselbe, was ich schon von meinem Vorgänger übernommen habe: Nicht alles um 180 Grad drehen, sondern auf dem aufbauen, was gut ist. Natürlich gilt es, eine persönliche Note hineinzubringen. Aroldo bringt auch eine Aussensicht ein; erstmals nach Jahrzehnten kommt jemand, der in einer andern Organisation in einer Führungsfunktion gearbeitet hat. Ich hoffe, dass er mit neuen Ideen dem SEV und seinen Nebenbetrieben die nötige Kontinuität gibt und nicht irgendwelchen Modetrends nachgibt, sondern sich auf die Grundwerte des Unternehmens beruft.

Was siehst du als Modetrends?

Beispielsweise bei der Vorsorge: Obwohl unsere Pensionskasse nach wie vor in einer Überdeckung ist, kommen Stimmen auf, der SEV müsse Sanierungsmaßnahmen treffen. Diese Stimmen fordern Umbau, ja Kahlschlag. Etwas anderes: Weil wir aufgrund der Situation des Tourismus im Tessin etwas schwierigere Jahre haben im Hotel Brenscino, gibt es Tendenzen,

die besagen, man solle das Hotel verkaufen. Es gehöre ja ohnehin nicht zum Kerngeschäft der Gewerkschaft, und es würden dabei Finanzmittel frei, um allfällig sich verknappende finanzielle Ressourcen des SEV abzudecken. Solange unser Brenscino aber stets Belegungszahlen von Mitgliedern um 25 Prozent aufweist, ist doch klar ersichtlich, was für ein wichtiges

„Wenn die Mittel dazu vorhanden sind, ist die Pensionierung mit 60 richtig.“

Dienstleistungsangebot wir da haben. Das alles sind Tendenzen, die ich nicht gut finde.

Findest du es angebracht, dass das Pensionierungsalter beim SEV bei 60 Jahren liegt?

Vom Grundsatz her ja. Wenn die Mittel dazu vorhanden sind, ist das richtig. Die Leute sollen dann aber auch gehen und nicht bleiben, so lange man kann. Wie es in 5 oder 10 Jahren aussieht, kann ich nicht sagen. Generell lastet jedoch ein grosser Druck auf den Vorsorgeeinrichtungen infolge der veränderten Kapitalmärkte.

Wie hat sich der SEV in all den Jahren verändert?

Ich bin damals von aussen in den SEV gekommen, weil mich die Stelle als Ressortleiter Finanzen interessierte. Ich empfand vieles als wenig professionell, es gab unklare Abläufe, Leute mit undurchsichtigen Vorrechten. In den letzten Jah-

ren hat sich der SEV – auch notgedrungen – stark professionalisiert. Der wesentliche Schritt geschah, als die Gewerkschaftsarbeit nicht mehr mit dem Verwalten von Reglementen erledigt werden konnte. Es war früher einfacher, die Mitarbeiter hatten mehr Zeit, auch die Geselligkeit zu pflegen. Heute ist alles schneller, aber professioneller. Da habe ich auch meinen Teil dazu beitragen können. Wir hören beispielsweise seit Jahren von der Revisionsstelle, dass wir im Vergleich zu andern Non-Profit-Organisationen sehr professionell arbeiten.

Wo hat sich der SEV zum Schlechten entwickelt?

Da gibt es nur einen Punkt: Das Fusionsprojekt mit der Gewerkschaft Kommunikation. Wenn man sich genug Zeit dafür gelassen hätte, wäre das unter Umständen ein Weg gewesen, der zum Erfolg führen könnte. Aber die Art und Weise, wie es angegangen wurde, vor allem mit dem hohen Tempo und zum Teil fragwürdigen Rollen einzelner Beteiligter, war für mich inakzeptabel. Das war der einzige negative Punkt, den ich in all den Jahren erlebt habe. Es gibt natürlich anderes, so etwa der Umbau der SBB. Wir haben dabei 15 000 Mitglieder verloren. Andererseits kann man sagen, wir haben diesen Verlust verdaut und sind immer noch gesund.

BIO

Alter 60

Familie verheiratet, zwei erwachsene Söhne

Werdegang Wirtschaftsmatur, berufliche Tätigkeit bei der Schweizerischen Volksbank und bei der Gesundheitsdirektion des Kantons Bern, Kaderausbildung, seit 1985 beim SEV.

Freizeit Vor allem Sport «ich bin sehr körperbewusst»: Tennis, Velo, Wandern, Fitness, Ski, Schneeschuhwandern – und demnächst ein Versuch mit Golf. Reisen in fremde Länder und damit verbunden fotografieren und filmen. Haus und Garten. Allgemein: Gut, schön und gern leben.

INTERVIEW



Eine Schlüsselübergabe
der etwas andern Art:
Ruedi Hediger und sein
Nachfolger Aroldo
Cambì.

Welches Dossier hättest du gerne zum Abschluss gebracht, das nun noch offen ist?

Auch wenn der Übergang sehr kurz war und der unerwartete, gleichzeitige Abgang des Stellvertreters die Situation verschärft, konnte ich eigentlich alles richtig aufgleisen. Ich habe allerdings angeboten, weiterhin zur Verfügung zu stehen, wenn einzelne Aufgaben noch zu machen wären. Nun werde ich die Geschäftsführung des Hotels Brenscino noch bis Ende Jahr weiterführen, und auch die Pensionskasse SEV führe ich noch als Mandat.

In früheren Zeiten gab es ja durchaus eine Pfründenwirtschaft, bei der Abgänger noch lukrative Aufgaben weitergeführt haben. Da machst du nicht mit?

Nein, ich habe immer klar gesagt, dass ich keine zusätzlichen finanziellen Bedürfnisse habe. Aber mir liegt viel an einem geordneten Übergang, weshalb ich

auch einzelne Verwaltungsmandate noch bis zur nächsten Generalversammlung im Frühling behalte. Das ist vor allem deshalb sinnvoll, weil mein Nachfolger von aussen kommt und mit unerwartet reduziertem Team starten muss. Zudem sind wir an der Umsetzung eines Projekts: Wir wollen den Multirechtsschutz auf nächstes Jahr vollständig ins Haus holen.

Hast du noch eine unerfüllte Idee für den SEV?

Ja, im Zusammenhang mit den Dienstleistungen. Wir hören gelegentlich von Mitgliedern, wir sollten zum Beispiel mehr Reka-Checks abgeben oder mit grösserem Rabatt. Das ist schräg in der Landschaft, da wir kein Geld dafür haben. Allerdings bin ich der Meinung, dass wir unsere Kapitalreserven nicht weiter ausbauen müssen. Wenn es uns in einzelnen Jahren wieder gelingen sollte, grössere Überschüsse zu erzie-

len, fände ich es deshalb gut, diese den Mitgliedern in einer bestimmten Form zurückzugeben. Wir könnten also für ein Jahr befristet einen besonderen Rabatt auf Reka-Checks gewähren und/oder die Bezugslimite erhöhen.

Legst du dich nun auf die faule Haut?

Ja, sicher...! Nein, ich werde vor allem etwas flexibler leben, also am Morgen nicht die Zeitung um viertel nach sieben zur Seite legen und ins Geschäft eilen, sondern Zeit haben für einen Kaffee, den Tag anders angehen. Das Motto ist «Qualität im Alltag», meine Frau und ich wollen zusammen die Zeit geniessen. Wir werden mit den E-Bikes, die wir uns gekauft haben, die Schweiz erkunden. Wichtig ist auch, dass ich mehr Zeit für meine beiden Söhne habe, wenn sie mich brauchen.

Wirst du in Zukunft viel unterwegs sein?

Der grosse Vorteil einer frühen Pensionierung ist die Möglichkeit, im Herbst für mehrere Wochen zu verreisen. Schon dieses Jahr werden wir für sieben Wochen weggehen. Ich bin gerne draussen, habe gerne warm: Diese Zeit ist geeignet, um jene Teile der Erde zu erkunden, die wir noch nicht

können, das hat sich mit der Ausbreitung des Internets noch verschärft. Deshalb freue ich mich darauf, wieder mehr Zeit zu haben, um Bücher zu lesen. Dazu hatte mir die Konzentrationsfähigkeit neben dem Beruf gefehlt.

Was wirst du vermissen?

Mein Team! Ich habe gerne und gut mit meinen Leuten zusammengearbeitet. Ich habe den Leuten immer Raum gelassen und sie nicht dauernd kontrolliert. Diese Zusammenarbeit wird mir fehlen. Andererseits freue ich mich auf eine gewisse Freiheit, zu einzelnen Themen deutlicher meine eigene Meinung äussern zu können. Das war aufgrund der Funktion und im Interesse eines einheitlichen Auftretens nicht immer möglich.

„Das Motto ist «Qualität im Alltag», meine Frau und ich wollen zusammen die Zeit geniessen.“

kennen: Australien, Neuseeland, Südamerika – und zwar immer individuell.

Welche Zeitung, Zeitschrift abonnierst du dir nun zu Hause, die du bisher im Büro zur Verfügung hattest?

Ich hoffe, dass ich kontakt.sev zu Hause erhalten werde! Aber das grössere Problem ist ja, dass in einer solchen Funktion all die Informationen gar nicht verarbeitet werden

Grundsteinlegung für Betriebszentrale Mitte in Olten

Von 100 auf 4 in 6 Jahren

Wo heute noch ein gewaltiges Loch in der Erde klafft, werden 2016 rund 350 Leute in einem High-techbetrieb arbeiten.

In Betrieb genommen wird die Betriebszentrale (BZ) Mitte in Olten bereits ab Ende 2014. Von hier aus wird die SBB künftig den ganzen Bahnverkehr zwischen Basel, Bern, Brugg und Luzern in-

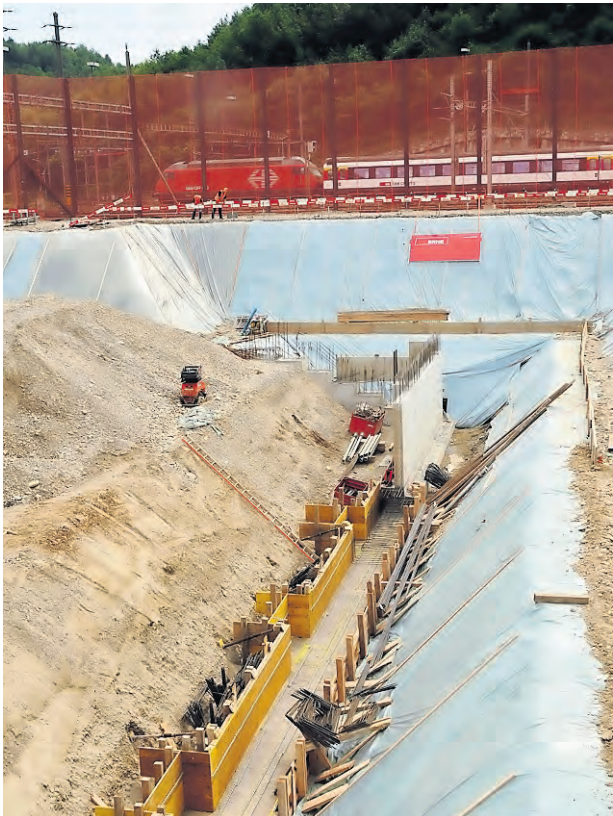
klusive der Zulaufstrecken der beiden Neat-Achsen Gotthard und Lötschberg steuern. Es handelt sich um die vierte und letzte Anlage, nachdem die BZ West in Lausanne ihren Betrieb Anfang Mai 2010 aufgenommen hat, gefolgt von der BZ Ost am Flughafen Zürich (Dezember 2010) und der BZ Süd in Pollegio (im Bau).

Das «Loch» befindet sich auf dem Areal der ehemaligen Industrierwerke beim Bahnhof Olten. Und hierher strömte am 5. Juli eine grössere Schar an SBB-Mitarbeitenden sowie Gästen aus Politik und Industrie, um der Grundsteinlegung des 99 Millionen Franken schweren Projekts beizuwohnen.

Bruno Stehrenberger, Leiter Betrieb von SBB Infrastruktur, sprach von einem «Quantensprung» und erklärte, wie Zugverkehrsleiter und Disponenten im sog. Kommandoraum in Sektorenteams zusammenarbeiten werden. Sie «disponieren, stellen Weichen und Signale und informieren die Reisenden in den Bahnhöfen mit Durchsagen».

Zentralisierung notwendig

Weil die örtliche Trennung auf national über 100 Standorte wegfalle, fänden alle Arbeitsabläufe unter einem



Johannes von Arx

Die Proportionen der SBB-Arbeiter und des vorbeifahrenden Zuges im Gleisfeld östlich des Bahnhofs Olten zur Baugrube lassen deren Mächtigkeit erahnen.

Der Bahnhof Zürich von einst bis jetzt

Eine über 160-jährige Baustelle

Wer kennt ihn nicht, den Zürcher Hauptbahnhof, seien es Eisenbahner, Reisende oder nur Spaziergängerinnen? Der pensionierte Lokführer Werner Nef hat ihn von 1971 bis 2012 täglich bei der Arbeit erlebt. Er beschreibt in einem handlichen Band die vielseitige und wechselhafte Geschichte und den Betrieb im grössten Personenbahnhof der Schweiz.

Die Geschichte des Hauptbahnhofs Zürich ist eine ausserordentlich vielseitige, 160 Jahre dauernde Wanderung durch eine Baustelle von der Spanisch-Brötli-Bahn bis zur Durchmesserlinie. Der Inhalt reicht von der Früh-

geschichte ab 1836 über den Bahnhof von Jakob Friedrich Wanner ab 1878, den neuen Bahnhof ab 1966 und das Naturparadies im Gleisfeld bis zur Zukunft mit der Durchmesserlinie, die 2015 vollständig in Betrieb gehen soll.

Wer weiss, dass das Bahnhofbuffet der grösste Gastronomiebetrieb der Schweiz an einem Ort ist mit 500 Angestellten, 1500 Plätzen und 50 Mio. Franken Jahresumsatz? Dass ShopVille und RailCity mit 125 Läden auf einer Einkaufsfläche von 16 400 m² und einem Jahresumsatz von 396 Mio. Franken das viertgrösste Einkaufszentrum bil-

den? Dass täglich 300 000 Reisende den Bahnhof benutzen?

Der Autor schreibt am Ende des Vorworts: «Ich hoffe, dass es Ihnen nach dem Genuss dieser Lektüre genau so ergeht wie mir nach der Recherche, nämlich, dass Sie den Bahnhof Zürich respektvoll und mit ganz anderen Augen und einem neuen Verständnis betrachten.» So ist es auch dem Rezensenten gegangen!

Der Band ist sehr gelungen, die Themen Geschichte, Technik und Menschen – seien sie an der Arbeit, am Einkaufen oder am Flanieren – verschmelzen gut und zeigen auf lebendige Art, dass der

ETLICHE MITARBEITENDE MÜSSEN LANGEN ARBEITSWEG IN KAUF NEHMEN

«Stellen verschwinden durch die Zentralisierung in der BZ Mitte nicht, sondern sie werden von Arth-Goldau, Basel, Biel, Bern, Luzern usw. dorthin verlagert», erklärt Manfred Schaffer, Mitglied Peko Infrastruktur Division und Präsident SBV Bern. Unter den 350 Betroffenen seien etliche, die schon jetzt einen relativ langen Arbeitsweg hätten, der sich nun nochmals verlängern werde. «Hinzu kommt, dass gewisse Touren frühmorgens beginnen oder enden, sodass diese Kollegen/-innen dann das Auto benützen oder in Olten schlafen müssen. Daher werden wohl einige eine andere Stelle suchen», denkt Schaffer. Dies trotz der mit der SBB ausgehandelten Begleitmassnahmen wie Gratis-Übernachtungsmöglichkeit vor Ort, Übernahme der Kosten für einen raschen Umzug (was bei starker Verankerung am Wohnort kaum infrage kommt) oder Anrechnung eines Arbeitswegs als Arbeitszeit (ist zeitlich limitiert). «Auch wenn wir gute Anstellungsbedingungen erreicht haben, lässt sich ein langer Arbeitsweg leider nicht wegbedingen», bedauert auch SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini. «Zudem bleibt noch die eine oder andere Knacknuss.» *FI*

Dach statt, was «die Kommunikation und Koordination erleichtert, gerade im Störfall». Davon profitierten auch die Bahnreisenden: Mit der Konzentration in den Betriebszentralen schaffe die SBB die Voraussetzungen, den prognostizierten Mehrverkehr bewältigen und die hohe Pünktlichkeit auch künftig sicherstellen zu können, so Stehrenberger.

Klumpenrisiko vermieden

Sowohl Walter Straumann, Bau- und Justizdirektor des Kantons Solothurn, als auch der Oltnen Stadtpräsident Ernst Zingg konnten ihre Emotionen nicht verbergen. Letzterer erinnerte an das ursprüngliche Projekt eines nationalen Rail-Control-Centers, als dessen favorisierter Standort auch die Eisenbahnerstadt

gegolten habe. Doch die SBB habe sich den regionalen Interessen beugen müssen. «Nun», so Zingg, «wir sind auch sehr zufrieden, eine der vier neuen Zentralen ergattert zu haben.» Bruno Stehrenberger sagte zu diesem Punkt, dass nicht nur politische Gründe den Ausschlag für diese Lösung gegeben hätten, sondern auch das Anliegen, das Klumpenrisiko zu vermeiden. Straumann seinerseits zeigte sich stolz darüber, dass es dort, wo der Kanton mitbestimmen konnte, «auch gelungen ist, bei regionalen Schienensystemen kurzfristige Stilllegungsgelüste abzuwehren und gar Strecken auszubauen», wie der Lückenschluss Niederbipp–Oensingen zeige. www.sbb.ch/betriebszentralen

Johannes von Arx



Werner Nef: **Bahnhof Zürich von einst bis jetzt**, Loki Spezial 34, Zürich: Verlag Lokpress AG, 2011; ISBN: 978-3-9523386-6-7; 132 Seiten, Format 21 x 29,7 cm, broschiert, mit zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Tabellen. Preis: 29.90 CHF.

Bestellung bei Stämpfli Publikationen, Bern, E-Mail: leserservice@loki.ch

Zürcher HB eine kleine Stadt in der grossen bildet. Am Ende des Buches geben zwei Seiten einen baugeschichtlichen Überblick 1847–2010.

Wie gewohnt für die Reihe Loki Spezial sind die Bil-

der sorgfältig ausgewählt, der Umbruch ist klassisch und angenehm gestaltet, und die sehr hohe Druckqualität ist eine Einladung zum Lesen oder Schmökern.

Roland Kallmann

Europäisches Parlament verabschiedet «Recast»

Gnadenfrist für die integrierte Bahn

Am 3. Juli hat das EU Parlament in Strassburg der Neufassung (Recast) des ersten Eisenbahnpakets in zweiter Lesung zugestimmt. Die von Liberalisierungsfreunden verlangte absolute Trennung von Infrastruktur und Betrieb ist in der Richtlinie nicht mehr enthalten.

Der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments hatte eine vollständige Trennung von Infrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gefordert. Dies hätte etwa bedeutet, dass ein Infrastrukturbetreiber und ein EVU nicht mehr demselben Konzern angehören dürften wie beispielsweise SBB Infrastruktur und SBB Personenverkehr.

Der Entwurf der EU-Kommission hatte gar vorgesehen, dass «marktbeherrschende» EVU keine «schienenverkehrsbezogenen Dienstleistungen» wie Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Personenbahnhöfe mit Billetverkauf, Wartungsanlagen oder Stromversorgungsanlagen für die Zugförderung mehr selbst betreiben dürfen. Dies mit dem Ziel, Diskriminierungen anderer EVU bei der Benutzung solcher Anlagen zu vermeiden, um den Wettbewerb zu fördern.

Vor solch extremer Trennung warnte insbesondere

die Dachorganisation der europäischen Bahngewerkschaften, die Europäische Transportarbeiter-Föderation ETF, der auch der SEV angehört.

Gefahr für integrierte Bahn auch in der Schweiz

Obwohl die Schweiz kein EU-Land ist, nahm der SEV im letzten November am europaweiten ETF-Aktionstag zu diesem Thema ebenfalls teil im Wissen darum, dass EU-Richtlinien erfahrungsgemäss von der Schweiz nachvollzogen werden – und dass eine solche Trennung die Zerschlagung des bewährten integrierten Bahnsystems in der Schweiz bedeuten würde.

Kompromiss dank Ministerrat

Dass die Trennungspläne der Liberalisierungsturbos in EU-Kommission und -Parlament aus der Richtlinie entfernt wurden, ist aber vor allem dem EU-Ministerrat zu verdanken, dem zweiten legislativen Organ in der EU neben dem Parlament.

Nach langem Hin und Her einigten sich die Unterhändler von Kommission, Parlament und Ministerrat am 13. Juni auf einen Kompromiss, der nun vom Parlamentsplenum genehmigt wurde: Die Recast-Richtlinie enthält in Artikel 63 den Passus, dass die EU-Kommission bis Ende 2012 einen Bericht zur Umsetzung des Bahnpakets punkto Entwicklung von Bahnunternehmen und Bahnmarkt vorlegen müsse



Nach dem EU-Parlament (Bild) muss nun noch der Ministerrat dem «Recast» zustimmen, doch sein Ja gilt nach dem Kompromiss vom 13. Juni als sicher.

samt einer Einschätzung, ob diese für eine weitere Marktöffnung reif seien.

Berücksichtigen muss der Bericht ausdrücklich auch die Unterschiede zwischen den Bahnsystemen der EU-Staaten – im Sinn von mehr Pragmatismus statt Marktideologie? Doch «wenn nötig» (if appropriate) kann die Kommission Gesetzesvorschläge machen, um den diskriminierungsfreien Zugang zu Infrastrukturanlagen zu garantieren und den Inlandpersonenverkehr weiter zu öffnen. Diese Themen dürften also bald wieder aufs Tapet kommen im Hinblick auf ein viertes Eisenbahnpaket.

Etwas mehr Trennung, stärkere Marktüberwachung und längerfristige Infrastrukturplanung

Mit dem Recast werden die drei bisher geltenden Richtli-

nien des ersten Bahnpakets in einer Richtlinie zusammengefasst sowie gewisse formelle Unzulänglichkeiten und Unklarheiten ausgeräumt. Inhaltlich neu ist vor allem Folgendes:

- Zwischen Infrastruktur und Bahnbetrieb sollen dank einem getrennten, transparenten Rechnungswesen keine öffentlichen Mittel mehr transferiert werden können.
- Kann eine Bahndienstleistungsanlage während zweier Jahre nicht genutzt werden und weist ein EVU ein Nutzungsbedürfnis nach, ist die Anlage vom Besitzer auszuschreiben, ausser der Betreiber weist nach, dass eine laufende Umgestaltung die Nutzung verhindert.
- Alle EU-Staaten müssen bis spätestens 30 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie (gegen Ende 2012) starke

Bahnmarkt-Regulierungsstellen schaffen, die Streitfälle innerhalb von sechs Wochen zu schlichten haben. Diese nationalen Marktüberwacher müssen von Branche und Staat unabhängig sein, und sie erhalten gegenüber heute weitergehende Kontrollkompetenzen.

Eine europäische Regulierungsbehörde wird noch nicht geschaffen, doch kann die EU-Kommission «wenn nötig» auch weitergehende Massnahmen zur Gewährleistung einer integrierteren Marktüberwachung vorschlagen, «wenn nötig» auch gesetzliche.

- Die Staaten müssen Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur mindestens auf fünf Jahre hinaus (öffentlich) planen, damit auch die Netzbetreiber längerfristig planen können.
- Trassenpreise werden Anreize enthalten, um Zuglärme zu verringern und Züge mit dem Europäischen Zugsteuersystem ETCS auszustatten.

Wachsamkeit weiter nötig

Für den SEV ist und bleibt klar, dass er eine Zerschlagung des bewährten Gesamtsystems Bahn und die Öffnung des inländischen Personenverkehrs weiter bekämpfen wird – und zwar auch auf EU-Ebene zusammen mit der ETF, bei der SEV-Präsident Giorgio Tuti im Exekutiv Ausschuss mitwirkt. *Fi*

Unterbruch der Gotthardlinie vom 5. Juni bis 2. Juli

Grosseinsatz des Personals und Millionenschaden

Die Bewältigung der Sperrung am Gotthard verlangte dem SBB- und BLS-Personal einiges ab.

Besonders spektakulär war der Effort der Bautrupps, die den Felssturzhang durch eine Sprengung sicherten und in Rekordzeit den Schutt wegräumten, den Hang befestigten und die Fahrbahn wiederherstellten. Die Kosten für diese Arbeiten, die noch bis September andauern werden,

schätzt die SBB auf 5 bis 6 Millionen Franken.

Geist der integrierten Bahn

Hunderte Mitarbeitende aller SBB-Divisionen sorgten gemeinsam für den Bus-Ersatz Flüelen-Göschenen, für andere Zugumläufe inklusive Ersatzzüge Zürich-Mailand, für Betreuung und Information der Reisenden (Kundenlenkung, Hotline), Reinigung der Züge und Perrons usw.

«Nie funktioniert die Zusammenarbeit über Bereichs-

grenzen bei uns besser als in Krisensituationen», lobt die «SBB-Zeitung» den gemeinsamen Effort. Sie hält aber auch fest, dass es beim Güterverkehr trotz aller Bemühungen zeitweise einen «Rückstau bis zur Nordsee» gab, weil nicht alle der normalerweise 120 Gotthardgüterzüge umgeleitet werden konnten.

Stark gefordert waren Betriebsplaner/innen und Leitstellen. Die üblicherweise knapp 90 Güterzugstrassen via Lötschberg und Simplon

wurden auf 135 geplante Trassen gesteigert, konnten aber nicht alle genutzt werden wegen Engpässen im Rangierbahnhof Domodossola sowie fehlender Loks und Lokführer. Spitzentag war der 12. Juni mit 113 Güterzügen.

Betroffene bewiesen Flexibilität

Bei SBB Cargo und BLS Cargo wechselten «arbeitslos» gewordene Lokführer an den Lötschberg, bauten Überzeit ab oder bezogen Ferien. Betroffen waren bei BLS Cargo 34 in Erstfeld, 22 in Bellinzona und rund 50 in Haltingen. Aus den Depots Erstfeld und Bellinzona wurden 22 Lokführer am Lötschberg geschult und 14 auf der Berg-

strecke Domodossola-Spiez. 10 wurden in Spiez stationiert, 4 in Domodossola; und 8 in Kandersteg zum Führen von Autozügen; auch von der Cargo-Servicestelle Chiasso halfen einzelne Mitarbeitende in Domodossola aus. «Wir konnten auf die grosse Flexibilität und die Unterstützung der Betroffenen zählen», betont die Medienstelle BLS, «auch wenn es um kurzfristige Dienständerungen und zusätzliche Arbeitstage ging.»

Die SBB rechnet mit gegen 20 Mio. Franken Gesamtschaden inklusive Cargo, die BLS mit rund 2 Mio. bei Cargo: 1,5 Mio. an Ertragsausfall und rund 0,5 Mio. an Mehrkosten für Personal und Loks. *Fi*



„Das gute Resultat bei der Mitgliederzufriedenheit ist Bestätigung und Auftrag zugleich.“

Giorgio Tuti, Präsident SEV

Resultate der repräsentativen Mitgliederbefragung

SEV-Mitglieder sind kämpferisch politisch und – zufrieden

Die Mitglieder sind mit dem SEV weitgehend zufrieden. Das ist das Hauptresultat der Umfrage, die das LINK-Institut im Auftrag des SEV im April durchgeführt hat. Für die Führung des SEV zeigen die Resultate, wo Verbesserungen erwünscht sind.

Müsste man aufgrund des Umfrageresultats das typische SEV-Mitglied beschreiben, wäre es zwischen 45 und 60 Jahre alt, männlich und würde bei der SBB arbeiten. Es hält den SEV für eine aktive, politisch eher linke, aber nicht allzu moderne Organisation. Es wünscht sich mehr Kampfbereitschaft

und mehr Engagement in der Verkehrspolitik sowie persönlichen Kontakt mit den Gewerkschaftsfunktionären, und es ist bereit, dafür auch einen leicht höheren Beitrag zu bezahlen. Im Durchschnitt würden die Mitglieder 1.35 Franken im Monat mehr bezahlen, Pensionierte immerhin auch

1.20 Franken. Zufriedene Mitglieder (die obersten drei Bereiche der Grafik auf der rechten Seite) sagen deutlich klarer Ja zu einer Beitragserhöhung als unzufriedene.

Tatsächlich sind die meisten Mitglieder zufrieden mit dem SEV, viele sogar sehr zufrieden: Der Durchschnitt liegt bei 7,24 Punkten auf der

zehnstufigen Skala. Dies ist ein hoher Wert sowohl im Vergleich mit anderen Organisationen (gemäss LINK-Institut liegt die Messlatte – der sogenannte Benchmark – bei 7,0) als auch beispielsweise mit der SBB-Personal-Zufriedenheit, die bei 6,0 liegt. «Dieses Resultat ist Bestätigung und Auftrag zugleich»,

kommentiert SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Die Umfrageresultate sind auch nach Sprachregionen, Geschlecht und Altersgruppen aufgeschlüsselt. Daraus lässt sich etwa erkennen, dass in der Deutschschweiz und in der Westschweiz verschiedene Informationsmittel wichtig sind und dass Pensionier-

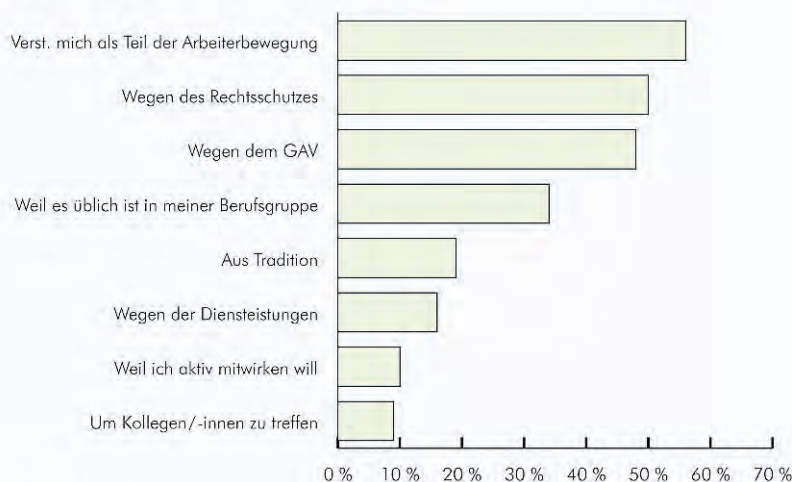
HAUPTGRUND DER MITGLIEDSCHAFT: DIE ARBEITERBEWEGUNG

Der SEV ist ein Teil der Arbeiterbewegung, und das ist gut so: 56 Prozent der Mitglieder geben an, dass diese Zugehörigkeit für sie ein Grund ist, im SEV zu sein. Dahinter folgt der Rechtsschutz, der für die Mitglieder die wichtigste Dienstleistung der Gewerkschaft darstellt.

Es gibt Unterschiede bei den Altersgruppen: Bei den Jüngeren liegt der Rechtsschutz leicht vor der Bewegung, aber insgesamt hält die Bewegung bei den Berufstätigen den Spitzenplatz, bei den Pensionierten sowieso. Der GAV, insgesamt auf dem dritten Rang, hat bei den 30- bis

60-Jährigen deutlich eine höhere Bedeutung als bei den Jüngeren und Älteren. Regional fällt nur eine Antwort aus dem Rahmen: Im Tessin geben deutlich mehr Mitglieder als in den andern Sprachregionen an, sie seien im SEV, weil es in der Berufsgruppe üblich sei.

Weshalb sind Sie Mitglied beim SEV?

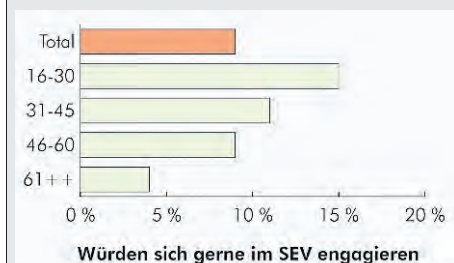


GEWERKSCHAFTSNACHWUCHS

Junge wollen sich gerne engagieren

Ziemlich genau jedes vierte SEV-Mitglied hat aktuell oder hatte früher einmal eine Funktion innerhalb der Gewerkschaft, sei es in der Sektion, im Unterverband, in einer Kommission oder auch als GAV-Delegierte/r. Alle übrigen wurden gefragt, ob sie sich denn gerne engagieren würden. Insgesamt sind es neun Prozent, die bereit wären, im SEV aktiv zu werden. Was aber besonders auffällt: Diese Bereitschaft ist bei den jüngsten Mitgliedern am

grössten. Dies ist umso bemerkenswerter, als heute viele Sektionen klagen, keinen Nachwuchs für die Gewerkschaftsarbeit zu finden. Offensichtlich wird hier das Potenzial nicht ausgeschöpft. Ein Erfolgsrezept nennt der ZPV: «Wir «alten Männer» haben den Zugang zu den Jungen zu wenig, vielleicht sprechen wir auch gar nicht mehr die gleiche Sprache», betont Zentralpräsident Andreas Menet. Deshalb sind im ZPV junge Mitglieder



damit betraut, Gleichaltrige für die Mitarbeit in der Gewerkschaft anzusprechen, und tun dies mit Erfolg.

DOSSIER

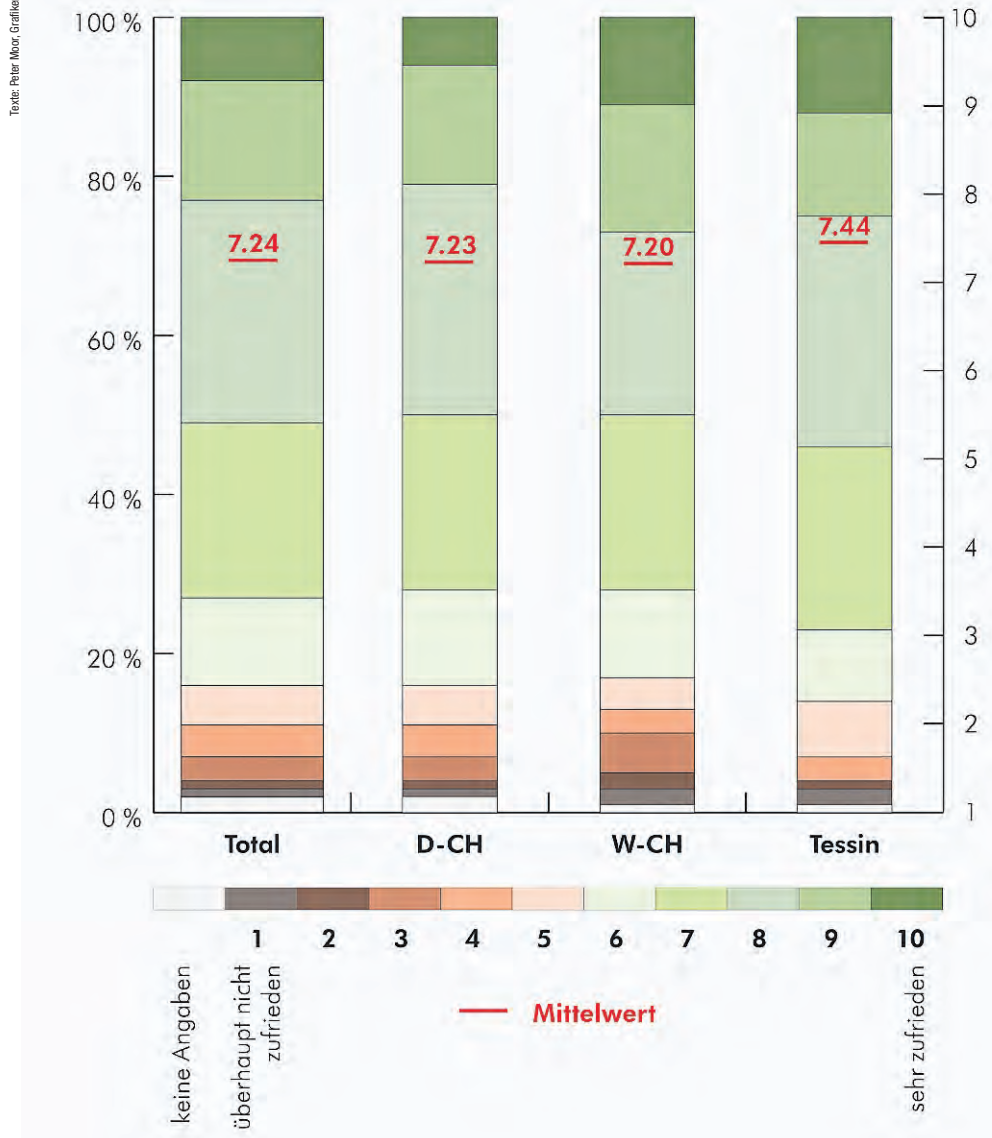
h,

te eigene Bedürfnisse haben, beispielsweise bei der Teilnahme an Veranstaltungen.

Geschäftsleitung und Vorstand werden die Umfrage vertieft auswerten, um die Bedürfnisse der jetzigen und potenzieller Mitglieder noch besser abdecken zu können.

Fortsetzung auf Seite 12

Texte: Peter Moor, Grafiken: Jörg Maltler



So lief die Umfrage

Der SEV hat das LINK-Institut in Luzern, ein spezialisiertes Unternehmen mit grosser Erfahrung, mit der Mitgliederbefragung beauftragt. Das LINK-Institut hat nach dem Zufallsprinzip aus allen Adressen der 16- bis 75-jährigen Mitglieder 10000 ausgewählt. Sie erhielten den von SEV und LINK gemeinsam erstellten Fragebogen in gedruckter Form sowie einen Link, um den Fragebogen im Internet zu beantworten. Das LINK-Institut rechnete mit einem Rücklauf in der Größenordnung von 10 Prozent, aber die SEV-Mitglieder haben sich als äusserst zuverlässig erwiesen: Über 3700 Mitglieder haben an der Umfrage teilgenommen, die danach absolut anonym ausgewertet wurde. Lediglich für eine Belohnung wurden zufällig 50 Adressen gezogen: Die Glücklichen haben Reka-Checks im Wert von je 100 Franken erhalten.

Wie schätzen Sie persönlich den SEV ein?



Was erwarten Sie persönlich in Zukunft vom SEV?



SEV-Mitglieder nutzen unterschiedliche, traditionelle Informationsquellen

kontakt.sev und Aushänge zur Information

Die digitalen Medien spielen für die Information über den SEV noch eine sehr bescheidene Rolle. Deutlich am wichtigsten ist *kontakt.sev*, für die Berufstätigen auch die Aushänge am Arbeitsplatz.

Drei von vier SEV-Mitgliedern lesen jede oder beinahe jede Ausgabe von *kontakt.sev* – wie Sie jetzt gerade auch ... Bei der Lesehäufigkeit gibt es allerdings eine markante Alterslinie, die von einem Mittelwert von 2,46

(bedeutet: gelegentlich bis häufig) bei den unter 30-Jährigen in gleichmässigen Schritten ansteigt auf 3,59 (auf der 4-stufigen Skala; bedeutet: fast immer) bei den über 60-Jährigen. Genau umgekehrt verläuft die Linie bei

der Frage, ob die Internetseite *www.sev-online.ch* bekannt sei; diese nimmt mit steigendem Alter gleichmässig ab.

Sanfte Entwicklung

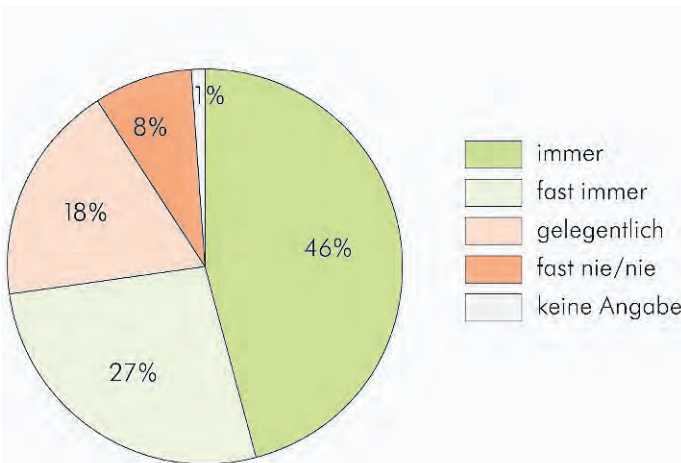
«Wir werden die digitalen Kommunikationsmittel in Zukunft etwas stärker einsetzen müssen, um die jungen Mitglieder ebenfalls zu erreichen», folgert Kommunikationschef Peter Moor. Noch aber sind die klassischen Mit-

tel zentral, um die aktiven Mitglieder anzusprechen: Für alle Altersgruppen der Berufstätigen sind die Aushänge am Arbeitsplatz («SEV-Info») sehr wichtig, für die unter 45-Jährigen praktisch gleichwertig mit *kontakt.sev*. In der Westschweiz ist der persönliche Kontakt mit Funktionären des SEV deutlich wichtiger als in den andern Regionen. Mit zunehmendem Alter gewinnt auch der

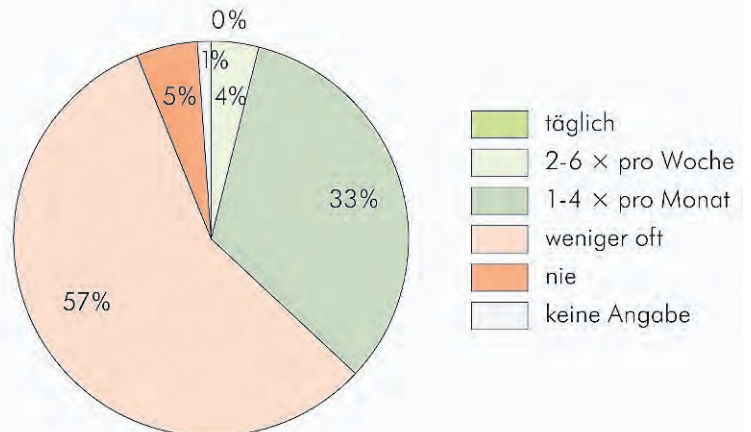
Besuch von Veranstaltungen an Bedeutung.

Insgesamt erhalten die Kommunikationsmittel des SEV gute Noten: Sowohl *kontakt.sev* als auch die Internetseite *www.sev-online.ch* gelten als aktuell und gut verständlich.

Die beliebteste Rubrik in der Zeitung ist der «Link zum Recht» mit Erfahrungsberichten aus dem SEV-Rechtsschutz.

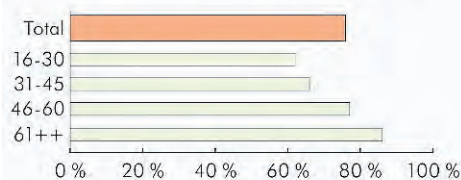


Wie häufig lesen Sie *kontakt.sev*?

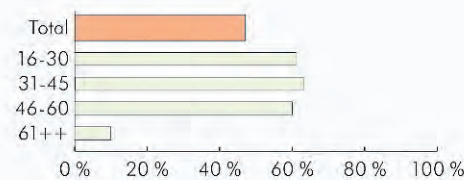


Wie häufig besuchen Sie *sev-online.ch*?

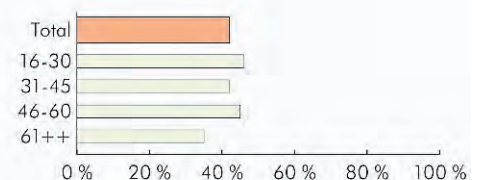
Wie informieren Sie sich über den SEV?



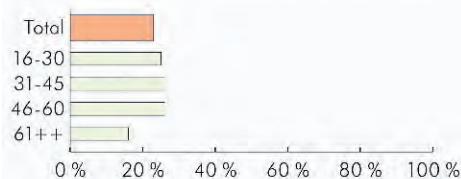
Gedruckte Ausgabe von *kontakt.sev* zu Hause



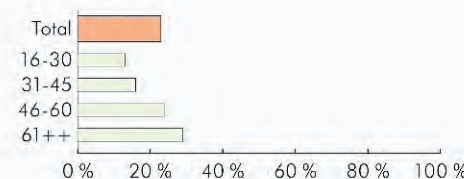
Aushänge/Infos am Arbeitsplatz



Persönlicher Kontakt



Website *sev-online.ch*



Teilnahme an Veranstaltungen

■ ZPV zufrieden mit BAR-Verhandlungen für das Zugpersonal

Mehr genommen als gegeben

Der SEV-ZPV hat in zwei schwierigen Verhandlungsrunden wesentliche Verbesserungen in die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) bringen können.

Die SBB wollte einige substanzielle Punkte in den BAR verschlechtern und damit die Produktivität auf dem Buckel des Zugpersonals erhöhen. In ihrem Forderungskatalog standen:

- die Streichung des Pausenzuschlags von 30% für Pausen am Arbeitsort von über 60 Minuten Dauer,
- die Ausdehnung der durchgehenden Arbeitszeit auf dem Zug von 4,5 Stunden auf generell 5 Stunden,
- die Verschlechterung der GAV-Regelung für die Nachtruhe bis hinunter auf 9 Stunden,
- die Vorverlegung des frühestmöglichen Arbeitsbeginns nach arbeitsfreien Tagen von 5.30 auf 5.00.

Für den SEV-ZPV waren dies sehr happe Forderungen, die an der Substanz der Arbeitsbedingungen gezeht und dem Zugpersonal massive Verschlechterungen gebracht hätten. Dies wollten wir uns nicht bieten lassen und holten bei der Delegiertenversammlung (DV) des ZPV vom 23. Mai ein klares Verhandlungsmandat ein: Die DV signalisierte der Verhandlungsdelegation unmissverständlich, wo sie Spielraum hatte und wo nicht. Klar als «No go» bezeichnete sie die Ausdehnung der durchgehenden Arbeitszeit und die Kürzung der Nachtruhe.



BAR-Unterzeichnung beim Verkehrsmanagement Personenverkehr am 10. Juli in Bern zwischen Barbara Meyer-Häsler, Personalabteilung, Toni Häne, Geschäftsbereichleiter, Erich Rutschmann, Leiter Produktionssteuerung, und Willi Bänninger, Leiter Planung der Produktionssteuerung, sowie den Gewerkschaftern Jürg Humi, Gewerkschaftssekretär SEV (vorne rechts), ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und Transfair-Sekretär Christoph Furrer.

Anliegen der Basis eingebracht

Im Gegenzug stieg die Verhandlungsgemeinschaft mit Forderungen aus DV-Anträgen in die Verhandlungen ein und verlangte zum Beispiel:

- Erhöhung der Nebenarbeitszeiten,
- Beschränkung der Pausenlänge,
- Freiwilligkeit der SN-Leistungen (Nachtdienst) im Regionalverkehr ab dem 55. Altersjahr,
- einen Zeitzuschlag für Touren der Service-Mitarbeitenden Zug (SMZ = Frequenzerheber/innen).

Gültigkeitsbereich geklärt

In der ersten Runde diskutierten wir eingehend über die Gültigkeit der BAR. Diesen Punkt wollten wir zuerst geklärt haben, weil es in der Fläche immer wieder Diskussionen darüber gab, für welches Personal die BAR zwingend Gültigkeit haben und wo nicht. Resultat: Die BAR

gelten für sämtliches Personal, das auf den Zügen arbeitet und eine Funktion im Zugbegleitungsdienst ausübt – also auch für Reservepersonal.

Gelegenheit genutzt

Es kristallisierte sich schnell heraus, dass vor allem die Arbeitgeberseite BAR-Änderungen wünschte, während die DV die Meinung der Verhandlungsdelegation teilte, dass wir mit den bestehenden BAR allenfalls ganz gut leben könnten. So hatten wir klar den Auftrag, die Verhandlungen abubrechen, falls sie einseitig zulasten des Zugpersonals laufen sollten. Somit wären die geltenden BAR bis zum Auslaufen des GAV in Kraft geblieben. Diese Gelegenheit konnte der SEV-ZPV nutzen, um in den BAR einige substanzielle Verbesserungen festzuschreiben:

- Neu beträgt die Pausenlänge maximal 105 Minuten; darüber liegende Zeit ist Arbeitszeit. Einzige Ausnah-

me: Für die Touren nach München gilt weiterhin die heutige Regelung, da diese Begleitung sonst nicht mehr geleistet werden könnte.

- Mit der Erhöhung der Nebenarbeiten auf 18 Minuten konnte ein altes, wohlbegründetes Begehren endlich erfüllt werden.
- Garantie eines freien Wochenendes alle 4 Wochen.
- Nach 5 und mehr Tagen folgen immer 2 arbeitsfreie Tage.

Letztere beide Punkte können sicherlich als Durchbruch bezeichnet werden. Zu ihrer Umsetzung erstellte die Planung Verkehrsmanagement 10er-, 12er-, 15er-, 16er- und 24er-Rotationen. Wer von der Neuerung Gebrauch machen will, muss zwingend in der Jahresreihenteilung oder in Jahres-Rasttags-Rotationen fahren. Den Sektionen werden also nebst den heutigen Rotationsmodellen auch neue mit der Wochenendregelung

vorgeschlagen. Die Sektionen bestimmen dann, welche Rotationen sie ab Fahrplanwechsel fahren wollen.

Auch für die Kollegen/-innen im Regionalverkehr konnten Verbesserungen erzielt werden:

- SN-Leistungen dürfen pro Mitarbeiter/in maximal an 2 Wochenenden pro Monat eingeteilt werden; zusätzliche sind mit den Betroffenen zu vereinbaren und dürfen ohne deren Einverständnis nicht eingeteilt werden;
- ab dem 55. Altersjahr sind SN-Leistungen freiwillig.

Zudem konnte für die Service-Mitarbeitenden Zug ein Zeitzuschlag von 10 Minuten für jede Datenerhebungstour ausgehandelt werden.

Im Gegenzug ging der SEV-ZPV auf das SBB-Begehren ein, dass nach arbeitsfreien Tagen die Arbeit schon um 5.00 beginnen kann. Und er akzeptierte, dass Touren, die an Feiertagen ausfallen und daher bis heute arbeitsfreie Tage waren, in Reservetouren umgewandelt werden. Dazu konnten wir aber auch die Regelung aushandeln, dass die Tour mindestens 492 Minuten ausweisen muss.

Substanziell zugelegt

Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung von Geben und Nehmen, dass wir in den BAR substanziell zulegen konnten. Vier DV-Anträge wurden erfüllt. Abgewehrt wurden hingegen die SBB-Forderungen nach Streichung der Pausenzuschläge am Arbeitsort, nach Ausdehnung der durchgehenden Arbeitszeit auf 5 Stunden und nach einer Verkürzung der Nachtruhe bis auf 9 Stunden.

Wer mehr wissen will, kann dies der ZPV-Broschüre zu den BAR-Verhandlungen entnehmen oder sich unter www.zpv.ch schlau machen.

Andreas Menet,
Zentralpräsident ZPV

■ RPV-Zentralausschuss

125 Bedienpunkte werden geschlossen

Am 25. Juni traf sich der Zentralausschuss (ZA) in Buchs zur Sitzung.

Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger informierte über das Treffen vom 22. Mai in Lausanne mit den SEV-Gewerkschaftssekretären Olivier Barraud und Jean-Pierre Etique sowie Victor Luengo,

Sektionspräsident RPV Lausanne Triage-Renens. Die Aussprache war wichtig, da einige Unstimmigkeiten bestanden. Der Schwerpunkt lag auf der Neuorientierung. Die ZA-Mitglieder sind zuversichtlich und freuen sich auf die gemeinsame gewerkschaftliche Zusammenarbeit.

Reorganisation des Wagenladungsverkehrs

Wegen dem Projekt «Netz» bei SBB Cargo sind viele Newsletter eingetroffen. Die Wahlen des Basiskaders wurden zur Kenntnis genommen. Von den überprüften 155 Bedienpunkten werden nun zirka 125 geschlossen.

Cargo hält aber am Abbau von zirka 200 FTE-Stellen in der Produktion fest. Die neue Organisation in den RCP-Teams sollte seit Ende Juni stehen, und bis Ende August sollen die Kollegen informiert werden, ob sie weiter bei Cargo arbeiten können.

Die unangekündigten Alkoholkontrollen werden nicht vom BAV durchgeführt. Die Zuständigkeit und das weitere Vorgehen müssen jetzt erarbeitet werden.

Der «Beschluss 25» (alle Fahrer in die Lokführerkurve) ist noch hängig. Bevor das Schiedsgericht aufgerufen wird, setzt man sich nochmals mit der SBB zusammen, um eine Lösung zu finden.

Der ZA dankte den Delegierten fürs Engagement an der Delegiertenversammlung. Die Referate von Jürg Humi, Manuel Avallone und Giorgio Tuti stiessen auf grosses Interesse (Inhalt siehe *kontakt.sev* Nr. 11). *Medienstelle RPV*

■ Sängerbund Romanshorn

«Sehr gut» am Schaffhauser Kantonalgesangsfest auf deutschem Boden

Nach intensiver Probezeit nahm der Sängerbund Romanshorn am Schaffhauser Kantonalgesangsfest vom 30. Juni/1. Juli in Büsingen teil. Mit der «Thurbo» und dem Bus fuhren die Sänger bequem zum Zielort. Gemeinsam mit 52 Chören aus dem Kanton Schaffhausen und den angrenzenden Kantonen feierte der Männerchor Büsingen sein 125-Jahr-Jubiläum. Büsingen ist die einzige deutsche Enklave in der Schweiz. Ein traditionelles Schweizerfest fand somit auf deutschem Boden statt. Die Ortschaft ist eng mit der Schweiz verbunden. Die Kinder besuchen vorwiegend Schweizer Schulen, gesprochen wird Schaffhauser Dialekt, die arbeitende Bevölkerung ist fast vollständig in der Schweiz berufstätig und als Zahlungsmittel gilt der Schweizer Franken.

Zusammen mit drei anderen Chören wurde der Sängerbund für seine Darbietung einem Viererblock zugeteilt. In der Dorfkirche hatten die vier

Vereine Gelegenheit, ihre Präsentation der zweiköpfigen Jury vorzutragen sowie vor Publikum zum Besten zu geben. Die zugeteilten Chöre traten in unterschiedlicher Formation und mit verschiedenartiger Gesangsliteratur auf. Die Vorträge wiesen ein beachtliches und ausgeglichenes Leistungsniveau auf. So bekamen die Zuhörer eine Stunde lang durchwegs schöne Vorträge zu hören. Dirigent Rolf Schädler stellte einleitend den Sängerbund in sympathischer Art und Weise vor. Mit dem Weinlied «Freude, was perlet im Glase?» begann der Sängerbund. Anschliessend folgten die Lieder «Die kleine Barke im Wind» und «I've Got Peace Like a River». Juroren und Zuhörer waren begeistert und applaudierten. Zur Freude aller wurde unser Vortrag mit «sehr gut» benotet.

Für Dirigent und Sänger genug Motivation, an neue Herausforderungen heranzugehen.

Thomas Decurtins

■ PV Aargau

Über Winterthur auf die Schwägalp



Am 27. Juni besammelte sich eine fröhliche Schar zur Sektionsreise. Über den Zurzacherberg, Rekingen, Kaiserstuhl ging die Fahrt nach Winterthur ins Hotel Römertor, wo Kaffee mit Gipfeli serviert wurden.

Hier begrüßte Präsident Ueli Röthenmund alle ganz herzlich und wünschte einen schönen Reisetag. Den hatten wir tatsächlich. Dafür, dass es tags zuvor noch geregnet hatte, war nun ein Prachtwetter.

Ernst Schläpfer, Präsident der PV-Sektion Winterthur-Schaffhausen, stattete uns einen Besuch ab. Er erzählte Interessantes über die Stadt Winterthur, zeigte die vielen Probleme dieser Industriestadt betreffend Eisenbahntechnik auf und machte auf den Verlust zahlreicher Stellen aufmerksam. Die Stadt hat sich aber erholt und dank anderen Investitio-

nen ein anderes Gesicht erhalten. Der Vortrag von Ernst wurde wohlwollend aufgenommen und mit Applaus verdankt.

Die Fahrt ging weiter über Urnäsch mit seinen blumengeschmückten Häusern auf die Schwägalp. Im Berghotel wurde ein gutes Mittagessen mit Dessert serviert. Hier fanden wir sogar noch Zeit, in der herrlichen Bergwelt, am Fusse des Säntis, spazieren zu gehen.

Bevor zur Rückfahrt gestartet wurde, rief Präsident Ueli Röthenmund alle dazu auf, an der **Herbstversammlung vom 16. Oktober** teilzunehmen, an der als Gäste Ständerätin Pascale Bruderer und Regierungsrat Urs Hofmann anwesend sein werden. Und er dankte den Reiseleitern Cyrill Schifferle und Karl Schiller für den schönen Tag.

Karl Schiller

■ PV Wallis

Italienische Esskultur in Druogno

Dieser 20. Juni war wirklich ein schöner Tag! Wie alle Exkursionen nach Italien war auch der diesjährige Ausflug ein Erfolg.

Ab Brig waren bereits über 160 Personen beisammen, und in Domo-dossola stiessen noch die Kollegen, welche in Italien leben, hinzu. Ab Domo gingen mit drei Bussen nach Druogno im Valle Vigezzo, wo wir von der Direktion des Hotels Stella Alpina und seinem Team herzlich empfangen wurden. Dem vorzüglichen «aperitivo di benvenuto» folgte

ein ebenso köstliches Menü «all'italiana», abgerundet von einem Kaffee. Viele Erinnerungen wurden ausgetauscht.

Bevor Präsident Alfred Imhof zum Aufbruch rief, dankte er den Organisatoren für den tollen Tag und dem Team des Hotels Stella Alpina für die Bewirtung. Er wünschte allen eine gute Heimreise. Auf Wiedersehen, bis zur **Herbstversammlung vom 15. November** in Brig!

Madeline Oberli, Sekretärin
Frédy Imhof, Übersetzung

■ PV-Chor Winterthur-Schaffhausen

Es lächelt der (Sihl)see ...

Wir fuhren mit der SBB durch das beschauliche Tösstal nach Einsiedeln, das 1000 m über Meer liegt. Der Himmel war blau, und es wehte ein angenehmes Lüftchen. In Einsiedeln wartete ein Extrabus, der die gutge-launte Sängerschar samt Gönnern nach Willerzell beförderte. In der Kirche des Städtchens durften die Sänger, unter der Leitung von Anita Nidegger, ihre Lieder singen. Danach wurden im Landgasthof Schlüssel unsere knurrenden Mägen gestillt. Präsident Edi Engeli begrüßte die

Gäste herzlich. Gottlieb Brüggiser, ein treuer Gönner von 92 Jahren, brachte die gute Laune zum Höhepunkt mit einem originellen Wettbewerb. Ein schöner Beweis, dass Alter keine Grenzen kennt in Sachen gute Ideen. Herzlichen Dank und weiter so, Gottlieb! Doch jeder weiss, auch alles Schöne hat einmal ein Ende. So machte sich die heitere Schar mit Bus und Bahn auf den Heimweg.

Herzlichen Dank den Organisatoren – wir freuen uns alle schon heute auf die nächste Reise.

L. Kessler

■ PV Fribourg

Rundblick auf 13 Viertausender genossen

Unser diesjähriger Jahresausflug führte uns am Dienstag, 26. Juni zur «Perle der Alpen».

Bei trübem und regnerischem Wetter starteten 59 Mitglieder in Fribourg. Wolkenverhangen und trüb zeigten sich der Thunersee und das Kandertal. Glücklicherweise änderte sich das Wetter nach dem Lötschberg-Basistunnel. In Visp schaute bereits die Sonne hinter den Wolken hervor. Je näher wir Saas Fee kamen, umso schöner wurde es.

Den Apéro genossen einige Teilnehmende bei Sonnenschein auf ei-

ner Terrasse. Im Restaurant Chämi-Stuba wurde uns ein vorzügliches Mittagessen serviert. Danach konnten wir beim Verdauungsspaziergang die schöne, von 13 Viertausendern umringte Ortschaft bewundern.

Nach der wiederum kurvenreichen Postautofahrt nach Brig fuhren wir diesmal mit dem Regio-Express über die «alte» Lötschbergstrecke zurück. Alle Teilnehmenden waren sich einig, es war ein gemütlicher und erlebnisreicher Ausflug.

Jacques Zulauff/Franz Rohner

■ VPT RhB, Pensionierte

Hochwasser zwang zum Umsteigen

Am 27. Juni trafen sich 44 pensionierte Rhb'ler zur Sommerreise. Dieses Jahr brachte uns die Bahn von Chur nach Kreuzlingen-Hafen. Nach einer Kaffeepause bestiegen wir das Schiff in Richtung Schaffhausen. Bei einem feinen Mittagessen und herrlichem Sonnenschein fuhren wir bis Diessenhofen. Wegen des zu hohen Wasserspiegels mussten wir das Schiff

wechsellern, um unter einer alten Holzbrücke durchzukommen. Bei ruhiger Fahrt und herrlicher Landschaft erreichten wir Schaffhausen.

Nach einem Altstadtbummel und einer leckeren Glace brachte uns die SBB über Winterthur–Zürich müde aber zufrieden zurück nach Chur.

Max Schmitz

■ LPV Zürich

Hitzige Diskussionen am LPV-Workshop



Die «Üetlibergtagung» des LPV Zürich vom 21. Juni genoss erneut Gastrecht im Kirchenzentrum St. Theresia, am Fuss des Üetlibergs. Der Workshop startete mit einem Vortrag über die Befindlichkeiten und Aussichten der Zugführung.

Führungsspanne, Projekt «Wandel ZF», diverse laufende Projekte und die Zukunftsaussichten wurden vermittelt. Dies als wichtiger Bestandteil für gewerkschaftliches Wirken. SEV-Gewerkschaftssekretär Arne Hegland sprach über Sinn und Zweck einer Gewerkschaft sowie den Aufbau und die Funktion des SEV als wichtiger Arbeitnehmervertreter. Auch der soziale Gedanke kam zum Tragen, denn nur gemeinsam sind wir

stark! Spartenvertretungen sind der Tod der Solidarität.

In verschiedenen Arbeitsgruppen wurde das Thema Teilzeitarbeit behandelt. Verschiedene Modelle wurden beurteilt, Bedingungen und Wünsche ausgearbeitet. Grundsätzlich stehen wir den Teilzeitmodellen positiv gegenüber. Nicht alle sind aber durchführbar. Insbesondere dann nicht, wenn sie zulasten der Vollzeitmitarbeitenden gehen. Klar ist, dass der Vollzeitmitarbeitende eine Einteilung haben muss, mit der er leben kann und bei der er keine gesundheitlichen Schäden davonträgt. Gemeinsam mit den Buschauffeuren sind auch wir der Meinung: keine Dienstschichten über 10 Stunden.

Peter Mathis

■ SVSE Keggeln

Seeländer SESKV-Meisterschaft

144 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner und 10 Gäste nahmen an der 35. Seeländer SESKV-Meisterschaft im Restaurant Gottstatterhaus in Biel teil.

Der KK Funk dankt für die Teilnahme und wünscht weiterhin «guet Holz».

Auszug aus der Rangliste: SESKV 1: 1. Sepp Jauch, 797 Holz; 2. Vincent Käppli, 792 Holz; 3. Werner Küry, 788 Holz; Limite 739 Holz. *SESKV 2:* 1. Martin Blunier, 757 Holz; 2. Marlis Neuhaus, 750 Holz; 3. Hans Heer, 738 Holz; Limite 684 Holz. *SESKV 3:* 1. Beat Kilchenmann, 720 Holz; 2. Josef Schnarrenberger, 714 Holz; 3. Michael Käser, 712 Holz; Limite 643 Holz. *Gäste 1:* 1. Hansueli Stähli, 775 Holz; Limite 759 Holz. *Gäste 2:* 1. Eduard Schär, 741 Holz; Limite 707 Holz. *Gäste 3:* 1. Hanspeter Ganz, 726 Holz; Limite 658 Holz.


Felix Haymoz

www.sev-online.ch

Korrigendum:

In *kontakt.sev* Nr. 13 hatte sich in der Ausschreibung der SEV-Bildungstagung für Frauen bei der Jahreszahl ein Fehler eingeschlichen. Die Tagung findet natürlich am 23. November 2012 statt.

Die Redaktion

goldenpass 

GoldenPass (Montreux-Berner-Oberland-Bahn) erbringt zwischen dem Berner Oberland und der Waadtländer Riviera umfangreiche Dienstleistungen im öffentlichen und touristischen Verkehr.

Für die Leitung unseres **Betriebs- und Reisezentrums in Zweisimmen** suchen wir eine/n

Bahnhofleiter/-in

Ihre Aufgaben:

- Sie führen die Mitarbeitenden des Bahnhofs Zweisimmen sowie des Clean Teams.
- Sie sind für die betriebliche Organisation der Strecke Lenk-Zweisimmen-Montbovon zuständig und arbeiten eng mit der Betriebsleitung in Montreux zusammen.
- Sie vertreten aktiv die MOB in der Region Zweisimmen.
- Sie sind verantwortlich für den Fahrdienst, die Steuerung des Betriebs und die Kundeninformation auf der Strecke Lenk-Zweisimmen-Montbovon sowie im Bahnhof Zweisimmen.
- Sie führen etwa 3 Tage pro Monat den Pikettdienst aus.

Ihr Profil :

- Sie haben schon Führungserfahrung oder sind bereit, eine neue Herausforderung wahrzunehmen.
- Sie haben eine Ausbildung als Kaufmann oder Kauffrau öffentlicher Verkehr, Bahnbetriebsdisponent/in, Zugverkehrsleiter/in oder gleichwertig.
- Sie sind initiativ und kundenorientiert.
- Sie sprechen deutsch oder französisch und können sich in der anderen Sprache gut verständigen.
- Unregelmässigen Dienst erachten Sie als eine Chance zum Planen Ihrer Freizeit.
- Sie suchen einen attraktiven Arbeitsplatz in einer Region mit zahlreichen Möglichkeiten zum Ausüben von Sommer- und Wintersportarten.

Für zusätzliche Auskunft steht Ihnen Pascal Croset, Leiter Betrieb, ☎ 021 989 81 68, oder p.croset@goldenpass.ch, gerne zur Verfügung.

Fühlen Sie sich durch dieses Profil angesprochen und möchten Sie in einem jungen und motivierten Team arbeiten? Dann stellen Sie uns einfach die üblichen Bewerbungsunterlagen wie Fähigkeitsausweis, Lebenslauf, Zeugniskopien und Passfoto an folgende Adresse zu: **GoldenPass, Administration, Postfach 1426, 1820 Montreux 1.**



www.goldenpass.ch

Bildungstagung für Frauen

Vom Fortschritt zum Erfolg

Frauen gestern – heute – und in Zukunft

Freitag, 23. November 2012, Hotel Bern in Bern

Wir sind vor dem Gesetz gleich. Haben wir aber auch den gleichen Lohn wie Männer? Gleiche Berufs- und Karriereaussichten? Partnerschaftlich geteilte Haus- und Betreuungsalltage? Arbeitsplätze, Privatsphären und Gewerkschaften frei von Gewalt, sexueller Belästigung und Sexismus?

Hauptreferat (mit Simultanübersetzung)

«Blick zurück – mit voller Kraft in die Zukunft»

Referentin: Regula Rytz, Gemeinderätin, Nationalrätin und Co-Präsidentin Grüne, langjährige SGB-Sekretärin und Historikerin

Die Teilnehmerinnenzahl ist beschränkt. Anmeldungen werden ab sofort entgegengenommen an 031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Jetzt anmelden!

Weitere Informationen unter: www.sev-online.ch

Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



SEV Frauen Fammes Donne

Deine starke Gewerkschaft
Ton syndical fort
Il tuo forte sindacato

SEV und Unterverbände

1. Dezember 10 Uhr, Olten, Congress Hotel	■ SEV Migration Migrationstagung	Als Referentin begrüssen wir Doris Bianchi, Sozialversicherungsexpertin beim SGB.
--	-------------------------------------	---

Sektionen

7. August 15 Uhr, Basel, St. Jakob, Clubhütte FC Polizei (oberhalb Gartenbad)	■ ZPV Basel Sommernachtsplausch/ Plauschmatch	Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Zur Verfügung stehen Grill, gedeckter Aussenplatz, Aufenthaltsraum und WC-Anlagen. Grilladen bitte selber mitbringen; Salate und Kuchen sind vorhanden. Eingeladen sind alle Mitglieder, Nichtmitglieder, Freunde/-innen, Kinder und Pensionierten. Der Vorstand freut sich auf ein gemütliches Zusammensein.
--	---	---

Sektionen VPT

31. Juli	■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Riggisalp- Euschelsspass-Jaun	Einfache Wanderung vom Schwarzsee über den flachen, vom Gletscher ausgehobelten Euschelsspass nach Jaun, +230/-620m. Beim Abstieg sind einzelne steile Abstiege zu bewältigen. Wanderzeit 3 Stunden. Gute Wanderschuhe, Wanderstöcke unbedingt mitnehmen. Rucksackverpflegung. Kosten Sesselbahn Schwarzsee-Riggisalp: 8 Franken. Worb Dorf ab 7.45 Uhr; Solothurn ab 7.48 Uhr; Bern ab 8.34 Uhr, Fribourg an/ab 8.55/9.00 Uhr (Bus), Schwarzsee Gypsera an 9.52 Uhr. Rückfahrt: Jaun Dorfplatz ab 16.02 Uhr, Anmeldung bis 27. Juli an Kurt Bühler, 031 839 11 15.
18. August 6.45 Uhr, Basel, Bahnhof SBB, Schalterhalle	■ VPT BLT Aktivenbummel	Ausflug auf den Ballenberg. Anmeldung und weitere Informationen in den Depots.

Pensionierte

Juli und August	■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg Ausfall der Wanderungen und Treffs	Die Wanderungen und Treffs in den Monaten Juli und August fallen aus. Die nächste ganztägige Wanderung findet am 20. September von Rheinau zum Rheinfall statt.
2. August	■ Pensioniertes Rangier- personal Basel Stammtisch fällt aus	Im August findet keine Zusammenkunft statt. Ab September treffen wir uns wieder normal, jeden ersten Donnerstag im Monat.
2. August	■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch fällt aus	Im August fällt der Stammtisch aus. Wir treffen uns wieder am 1. Donnerstag im September. «Heit e schöni Zyt.»
7. August 15 Uhr, Basel, St. Jakob, Club- hütte FC Polizei (statt Restaurant Bundesbahn)	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Sommernachtsplausch mit dem ZPV Basel und Plauschmatch	Getränke können vor Ort gekauft werden. Grill vorhanden, Grilladen bitte selber mitbringen; Salate, Brot und Kuchen werden offeriert.

8. August 8.45 Uhr, Basel, Bahnhof SBB, Schalterhalle	■ PV Basel Gemütliche Fahrt ins Blaue	Alle Mitglieder samt Partner/in sind eingeladen. Mit modernen Verkehrsmitteln fahren wir nach ..., wo uns ein tolles Mittagessen erwartet. Um 18 Uhr sind wir zurück in Basel. Kosten für Apéro, Mittagessen inkl. Getränke: 60 Franken. Einzahlungen bis 27. Juli auf PC 40-6925-4. Als Fahrausweise dienen GA oder Halbtax-Abo plus Tageskarte 2. Klasse. Die Teilnehmenden der Ausflüge 2010 und 2011 sowie die Neumitglieder werden schriftlich eingeladen. Weitere Auskünfte erteilen Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, und Kassier Aldo Pavan, 061 821 46 60.
---	---	--

8. August	■ PV Luzern Wanderung	Wanderung durch den Windrädliweg im Toggenburg. Luzern ab 8.35 Uhr. Wanderzeit zirka 2½ Stunden. Mittagessen im Restaurant Frohe Aussicht. Luzern an 19.20 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 3. August bei Franz Bühler, 041 252 10 82.
------------------	--------------------------	---

22. August	■ PV Bern Sektionsausflug Zermatt	Bern ab 9.07 Uhr. Mittagessen im Hotel Seilerhaus, Zermatt. Rückkehr nach Bern um 16.54, 17.54 oder 18.23 Uhr. Anmeldung bis Ende Juli durch Einzahlung von 25 Franken auf PC-Konto 30-2569-9 SEV Schweiz. Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Sektion Bern PV, 3000 Bern, mit dem Vermerk «Sektionsausflug». Einzahlungsscheine sind beim Präsidenten Erwin Gugger oder beim Kassier Klaus Gasser erhältlich.
-------------------	--------------------------------------	---

22. August	■ PV Jura Jahresausflug Gruyère-Jaun	Porrentruy Ziggurat Park ab 7.15 Uhr. Delémont ab 7.45 Uhr. Kaffee und Gipfeli werden im Car serviert. 10.30 Uhr Besuch des Informationszentrums für Energie (Electrobroc), anschliessend Apéro. Mittagessen im Restaurant zum Wasserfall in Jaun. Kaffeepause im «Campagna» in Belp. Delémont an zirka 19 Uhr; Porrentruy an zirka 19.30 Uhr. Kosten: 60 Franken. Anmeldung bis 17. August an Pierre Ackermann, 032 422 48 35, oder Oscar Schaub, 032 422 67 76.
-------------------	--	---

23. August 8.30 Uhr, Olten (Gleis 11)	■ PV Olten und Umgebung Reise in den Jura	Olten ab 8.48 Uhr (S3) nach Glovelier und weiter mit der Chemins de fer du Jura (CJ) nach Saignelégier. Mittagessen im Hôtel de la Gare. Tageskarten zum Halbtax-Abo und GA sind gültig. Kosten: 40 Franken (wird auf der Reise einkassiert). Anmeldung mit der grünen Karte bis 15. August.
--	---	--

28. August	■ PV Buchs-Sargans- Chur & RhB Sektionsausflug	Carfahrt via Schaffhausen-Blumberg nach Grafenhausen. Mittagessen im «Rothaus». Das Programm wird im Juli an alle Mitglieder verschickt. Kosten: Mitglieder 70 Franken; Nichtmitglieder 75 Franken. Im Preis inbegriffen sind Fahrt, Kaffee und Gipfeli, Menü und Kaffee. Anmeldeschluss 10. August.
-------------------	--	--

Sport und Kultur

22. und 23. Juli	■ ESC Winterthur www.escw.ch Biketour Gotthard	1. Tag: Vom Gotthardpass zum Ritomsee, +600m. Übernachtung/Halbpension im Hotel Lago Ritom, 85 Franken; 2. Tag: Passo dell'Uomo-Lukmanier, +600m. Weiter nach Disentis-Ilanz. Über das definitive Ziel wird spontan entschieden. Auf dieser Tour kann
-------------------------	--	--

		individuell ausgestiegen werden. Zürich ab 8.35 Uhr, Gotthard-Passhöhe an um 12.05 Uhr. Achtung: Im Postauto stehen nur 6 Bikeplätze zur Verfügung, also sofort anmelden. Anmeldung an Hansruedi Zahnd, 052 232 46 46, hrz@gmx.ch.
28. Juli 8.55 Uhr, Fribourg, Bahnhof	■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch Wanderung Le Gibloux	Fribourg ab 9.38 Uhr (Bus) nach Vuistemens-en-Ogoz. Aufstieg zum Aussichtsturm und Abstieg nach Bulle, 5 Stunden (+/-600m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 26. Juli an Ernst Egli, 071 277 72 36.
31. Juli 8.41 Uhr, Landquart, Bahnhof	■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch Leichte Bergtour Vilan	Landquart ab 8.45 Uhr (Bus) nach Malans, Bergfahrt Älplibahn, Aufstieg Vilan und via Alp Sadrein-Luvadina zurück zur Älplibahn, 5 Stunden (+/-700m). Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 28. Juli an Lina Bähler, libaehler@rsnweb.ch, 081 723 44 95, 079 250 60 52.
4. August	■ ESV Luzern www.esv-luzern.ch Bergwanderung Mattstock	Abfahrt in Luzern um 7.35 Uhr; Rückkehr um 19.25 Uhr. Wanderung von Niederschlag über Mattstock, Ober Furgglen und zurück zum Niederschlag, zirka 4¼ Stunden. Rucksackverpflegung. Auskunft über die Durchführung erteilt Marcel Hofer am Vorabend ab 19 Uhr, 041 280 02 41.
4. und 5. August 9.24 Uhr, Frutigen, Bahnhof (Bus Adelboden)	■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch Klettersteig Daubenhorn	1. Tag: Leichte Bergtour Engstligenalp-Chindbettipass-Rote Chumme zur Gemmi, 4 Stunden (+950m). Halbpension Berghotel Wildstrubel, Gemmi. 2. Tag: Klettersteig Daubenhorn (K5-6), 8 Stunden. Ausrüstung: Gstättli, Helm und Klettersteigset (kann auf Wunsch organisiert werden). Rucksackverpflegung. Auch Teilnahme nur an Bergtour möglich, am 2. Tag Besuch der Burgerbad-Therme in Leukerbad. Rückreise ab Leukerbad frühestens um 16 Uhr. Anmeldung bis 30. Juli an Ursina Frigg, 076 458 73 70, wettkampfp@ewf-herisau.ch.
5. bis 7. August	■ ESV Rheintal-Walensee www.esv-rhw.ch Wanderung Arpelistock (3035m) und Les Diablerets (3209m)	1. Tag: Anreise nach Lauenen und Aufstieg zur Geltenhütte, zirka 3 Stunden, +800m (T2). 2. Tag: Überschreitung Arpelistock-Sanetschpass und weiter zur Cabane de Parochet, zirka 5 Stunden, +1300/-800m (T3-T4). 3. Tag: Über den Glacier de Tsanfleurum zum Dôme, kurzer Abstieg auf den Glacier des Diablerets, Aufstieg zum Sommet des Diablerets und zurück zum Dôme und zur Seilbahnstation auf dem Sex Rouge, 4 bis 5 Stunden, +800/-300m. Anmeldung bis 30. Juli bei Dänu Kaiser, 055 410 59 69, 079 937 86 92, oder daniel.kaiser@bluewin.ch.
7. August	■ ESC Winterthur www.escw.ch Velotour	Winterthur ab 9.12 nach Stammheim. Veloroute: Stammheim-Basadingen-Feuerthalen-Cholfirst-Ossingen-Winterthur, zirka 50 Kilometer, coupiertes Gelände, mittlere Anforderung. Verpflegung mitbringen (Feuerstelle vorhanden). Anmeldung bis 5. August an Joachim Eberle, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch.
8. August 8.08 Uhr, Chur (im Zug nach Arosa)	■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch Leichte Bergtour	Bergtour ab Arosa via Schönboden, Schiesshorn, Furggatobel zurück nach Arosa, 5½ Stunden (+/-1000m). Bei Verzicht auf Gipfel 4½ Stunden). Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Arosa um 16.48 oder 17.48 Uhr. Anmeldung bis 6. August an Othmar Zwyssig, othmar.zwyssig@bluewin.ch, 071 277 87 55.

13. und 14. August
7.58 Uhr, Chur
(im Zug nach
Thusis und Bus
bis Nufenen)

■ EWF Herisau
www.ewf-herisau.ch

Mittlere Bergtour

1. Tag: via Valsberg nach Vals, Bus zum Zervreila-Gasthaus, Halbpension (+950/-1250m). 2. Tag: Aufstieg Fanelhorn-Ampervreilsee-Vals (+1260/-1900m). Abkürzung nach Zervreila möglich. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 9. August an Oskar Frigg, oskar.frigg@bluewin.ch, 078 768 63 75, 071 371 27 68.

18. und 19. August

■ ESC Winterthur
www.escw.ch

Klettersteig Daubenhorn

Zürich ab 10.02 Uhr. Klettersteigausrüstung, Rucksackverpflegung für unterwegs. Übernachtung im Berghotel Wildstrubel, Gemmipass. Die Tour ist durch die Länge (zirka 8 Stunden) als schwierig eingestuft. Gute Kondition ist Voraussetzung. Anmeldung unbedingt bis 11. August. Auskunft und Anmeldung bei Peter Hottinger, Speisenackerstrasse 2, 9547 Wittenwil, 076 390 21 09.

Diverse

16. August
14 Uhr

■ Städtischer Gewerkschaftsbund St. Gallen

Seniorenanlass:
Besichtigung Brauerei
Schützengarten AG

Dauer zirka 1½ Stunden, gutes Schuhwerk empfehlenswert. Anschliessend kann das Bier degustiert werden. Teilnehmerzahl beschränkt. Angemeldete erhalten eine Bestätigung mit Angaben zum Treffpunkt. Anmeldung schriftlich an: Städtischer Gewerkschaftsbund St. Gallen, Lämmli-brunnenstrasse 41, 9000 St. Gallen, sgb-sg@bluewin.ch.

TOTENTAFEL

Ammann Rosa, Witwe des Walter, Grabs; gestorben im 94. Altersjahr. PV St. Gallen.

Baumann Klara, Witwe des Ernst, Brugg AG; gestorben im 89. Altersjahr. PV Aargau.

Blattner Milly, Witwe des Heinrich, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Dangelmeier Verena, Witwe des Walter, Jona; gestorben im 87. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Glaus Willy, pensionierter Oberzugführer, Schlieren; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Grass Kilian, pensionierter Hallenchef, Marbach SG; gestorben im 70. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Haas Johann, pensionierter Stellvertreter, St. Gallen; gestorben im 89. Altersjahr. PV St. Gallen.

Henz Gertrud, Bern; gestorben im 97. Altersjahr. PV Bern.

Isenring Ruth, Witwe des Karl, Zürich; gestorben im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Joss-Althaus Friedrich, pensionierter Stationsvorstand-Stellvertreter, Bern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.

Kleiner Karl, Zürich; gestorben im 99. Altersjahr. PV Zürich.

Knupp Jakob, pensionierter Schienentraktorführer, St. Gallen; gestorben im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

Kolb Thomas, pensionierter Stationsvorstand-Stellvertreter, Landschlacht; gestorben im 85. Altersjahr. PV Thurgau.

Kressig Joachim, pensionierter Rangiermeister, Zürich; gestorben im 97. Altersjahr. PV Zürich.

Lippuner Hans, pensionierter Fahrdienstleiter, Egnach; gestorben im 74. Altersjahr. PV Thurgau.

Michael Peter, pensionierter Stationsvorstand, Domat/Ems; gestorben im 94. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Oberer Hans, pensionierter Bahnmeister, Kriens; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Prongué Maurice, pensionierter Schienentraktorführer, Porrentruy; gestorben im 92. Altersjahr. PV Jura.

Roschi Alfred, pensionierter Zugführer, Kriens; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.

Rösselet Paul, Stellwerkangestellter, Kirchlindach; gestorben im 63. Altersjahr. SBV Bern.

Schneebeli Julianna, Witwe des Rudolf, Zürich; gestorben im 79. Altersjahr. PV Zürich.

Schnydrig Walter, pensionierter Zugführer, Saas Fee; gestorben im 88. Altersjahr. PV Wallis.

Urwyler Walter, Wiedlisbach; gestorben im 72. Altersjahr. VPT Oberrargau.

Vontobel Anne-Lise, Witwe des Ernst, Rüti ZH; gestorben im 83. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Wyser Gottlieb, pensionierter Betriebssekretär, MuttENZ; gestorben im 85. Altersjahr. PV Basel.

Link zum Recht

Krank und trotzdem Ferien?

Es ist wieder so weit, die Ferienzeit ist da. Endlich weg und die Arbeit sein lassen. Für uns alle die schönste Zeit im Jahr. Aber wie das Schicksal manchmal so spielt, passiert genau jetzt ein Unfall oder man wird krank. Wie ist das mit den Ferien während einer Krankheit oder nach einem Unfall: schliesst sich das immer aus?

Ob Ferien trotz einer gesundheitlichen Beeinträchtigung möglich sind, haben die behandelnden Ärzte zu beurteilen.

Wer in seiner Gesundheit beeinträchtigt ist aus Krankheit oder Unfall, hat die Pflicht, alles zu tun, was die Genesung fördert, und alles zu unterlassen, was den Zustand

verschlimmert. So sind die Arztbesuche wahrzunehmen, der Therapie ist mit entsprechendem Einsatz zu folgen und man soll sich auch sonst an die Anweisungen der behandelnden Ärzte halten. Aber wenn man dann nicht mehr nur im Bett liegen muss, wäre es schön, eine Abwechslung zu haben.

Ferien dienen der Erholung. Aus diesem Grund können die Ferien auch nicht auf

andere Weise abgegolten werden. Das heisst, niemand kann sich rechtsgültig verpflichten, auf seine Ferien zu verzichten. Selbst dann nicht, wenn er/sie dafür entsprechende Geldleistungen erhalten sollte. Jedes Jahr entsteht ein neuer Ferienanspruch.

Ferienfähig oder nicht?

Die entscheidende Frage ist, ob eine Ferienfähigkeit besteht. Ist die Person gesund und hat gearbeitet, ist sie ferienfähig. Bei einer gesundheitlich eingeschränkten Person sieht es anders aus. Da ist die Ferienfähigkeit aus medizinischer Sicht zu definieren: Die behandelnden Ärzte haben zuhause des Arbeitgebers festzulegen, ob der Zweck der Ferien, also die Erholung, trotz der gesundheitlichen Beeinträchtigung ge-

geben ist. Dies bestimmt sich aus dem Grund der gesundheitlichen Beeinträchtigung sowie daraus, ob noch Behandlungen anstehen, wie der Therapieplan aussieht, wie und wo die Ferien verbracht werden sollen und wie die Reise gestaltet wird.

Das alles ist sehr individuell. So kann ein Beinbruch kein Problem sein für eine Kreuzfahrt, für eine Motorradtour hingegen schon. Strandferien sind fast immer möglich, solange die Reise zumutbar ist. Es kann auch vereinbart werden, dass eine Kur mit den Ferien verbunden wird. Hat die Person für die Ferien spezielle Aktivitäten geplant, welche nun nicht möglich sind, ist die Ferienfähigkeit nicht verunmöglicht. Hier kann aber mit einem entsprechenden Arzt-

zeugnis versucht werden, die Buchungsgebühren zurückzuerhalten.

Ist die Ferienfähigkeit medizinisch ausgewiesen und kann die Reise also angetreten werden, so werden diese Tage dann auch vom Feriensaldo abgezogen.

Zudem ist die Ferienfähigkeit entscheidend für Taggeldzahlungen der Kranken- und Unfallkassen, denn diese werden während der Ferien in der Regel eingestellt. Dafür ist aber der Lohn auszubehalten, wenn die Anstellung noch besteht.

«Arbeiten kann er nicht, aber in die Ferien!» Solche Sprüche lassen sich nicht vermeiden. Doch hat der Arzt die Ferienfähigkeit bestätigt, steht wenigstens der Erholung (fast) nichts mehr im Weg. *Rechtsschutzteam SEV*

Bei Wagnissportarten drohen Leistungskürzungen der Suva

Wer in der Schweiz als Arbeitnehmer mindestens acht Stunden pro Woche arbeitet, ist neben den Berufsunfällen obligatorisch auch gegen Nichtberufsunfälle versichert.

Das Gesetz sieht aber vor, dass bei Unfällen während der Ausübung von Wagnissportarten die sogenannten Geldleistungen, d.h. insbesondere Tagelder und Renten, um 50 Prozent und mehr gekürzt werden können. Bei der Suva sind pro Jahr durchschnittlich 90 Fälle von solchen Kürzungen betroffen.

Als Wagnisse gelten Sportarten wie wettkampfmässige Rollbrettabfahrten, Quad-Rennen, Base-Jumping, Speedflying, Mountain-Bike-Abfahrtsrennen (Downhill-Biking), Motorbootrennen usw.

Die Suva empfiehlt, auch bei einmaligem Wagnissport die Vertragsbestimmungen der Unfallversicherung zu prüfen und im Zweifelsfall eine Zusatzversicherung abzuschliessen, die oft für eine Tagespauschale an Ort und Stelle angeboten wird. Weitere Informationen unter www.suva.ch. *suva*



Leserbrief

1 030 207

Der «Zürcher Unterländer» publizierte in der Rubrik «Zahl des Tages» am 28. Juni den Lohn für 2011 von SBB-Chef Andreas Meyer. Demnach bezog dieser im Jahr 2011 1030207 Franken gegenüber 956957 Franken im Jahr 2010, was einer Erhöhung um 73250 Franken oder 7,66 % entspricht. Frage: Um welchen Prozentsatz haben sich die Gehälter aller SBB-Mitarbeitenden in diesem Jahr erhöht? Arbeitet der oberste Chef wirklich um so viel mehr als alle anderen bei der SBB? Und wir Rentenbezüger warten seit zehn Jahren auf eine Teuerungszula-

ge, nichts von Erhöhung! Herr Meyer ist der Sohn eines SBB-Visiteurs. Er sollte sich für diesen überrissenen Lohnbezug in Grund und Boden schämen! Es ist so auch nachvollziehbar, dass bei den Reisenden der Unmut über höhere Transportpreise wächst. Könnten sie mit dem Stimmgelächter darüber befinden, würde ein wuchtiges Nein resultieren.

Ich bitte den SEV, bei den kommenden Lohnverhandlungen eine generelle Lohn-erhöhung von mindestens 7,5 % zu postulieren. Jetzt reicht!

Willi Pfeiffer, Eglisau

Leserbrief

Das Halbtax: Wer hats erfunden?

«Meine Meinung» von Helmut Hubacher, *kontakt.sev* 11/12

In der Kolumne ist unter anderem die Rede davon, dass die Idee des Halbtax-Abos für 100 Franken vom St. Galler SP-Regierungsrat F. Schlegel stamme. Mit Verlaub, aber das dürfte kaum stimmen, da ich diese Idee Jahre vorher bei der GD SBB «deponierte». In den frühen 70er-Jahren wurde ich als Nicht-Bähnler (aus der Reisebürobranche stammend) von einer hochkarätigen SBB-Delegation angehört, unter dem Vorsitz des damaligen Generalsekretärs Amstein. Mein Vorschlag

lautete: Die SBB solle endlich ein Abonnement zu 100 Franken für jedermann einführen (Halbtax-Abo), damit die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ins Rollen komme.

Damals wurde ich nur ausgelacht, das sei absolut utopisch und werde niemals kommen, so der Tenor. Jahre später führte die SBB genau diese meine Idee ein und präsentierte sie als ihre eigene. Ausser einem SBB-Kalender, einem Dankeschreiben von Bundesrat Leon Schlumpf und einem Mittagessen habe ich von der SBB nie etwas erhalten, aber be-

kanntlich ist Undank der Welten Lohn.

Interessant ist auch, dass sowohl bei der GD SBB wie auch im Verkehrsdepartement (Uvek) «nach so langer Zeit» angeblich keine Dokumente und Protokolle mehr vorhanden sind. Die Spuren wurden wohlweislich entsorgt, damit man nicht zugeben muss, dass diese Idee von einem Aussenstehenden stammte. Es ist und bleibt aber eine Ungerechtigkeit. Schliesslich entwickelte sich das Halbtax-Abo zur grössten Erfolgsgeschichte bei der SBB.

Hans-Ueli Michel, Brienz

Von La Sagne nach Les Hauts-Geneveys über den Statuenweg

Ein Zauberwald im Neuenburger Jura

Denis Burri aus La Sagne empfiehlt eine Wanderung, die beim einzigartigen Statuenweg beginnt.

Denis Burri ist Präsident der Sektion VPT TPCV (Transports publics La Chaux-de-Fonds-Val-de-Ruz). Er lebt in Petit-Martel, nur wenige Kilometer entfernt von La Sagne, wo die Wanderung beginnt. «Dieser Ausflug passt für die ganze Familie, aber es braucht gute Schuhe, weil es steil aufwärts geht», betont der aktive Gewerkschafter.

Platz fürs Picknick

Vom Bahnhof La Sagne (1032 m) führt der Weg zuerst in Richtung des Fussballplatzes. Der «Sentier des statues», der Statuenweg, ist in diesem Dorf, reich an prächtigen Bauernhöfen, gut ausgeschildert. Vom Waldrand an werden die Sinne verzaubert von den Holzfiguren, die dem Weg den Namen geben. Auf der ganzen Strecke gibt es über 150 Skulpturen zu

entdecken. Geschaffen hat sie Georges-André Favre, ein pensionierter Ingenieur, dem der Wald gehört. Wir befinden uns also eigentlich auf privatem Grund, der aber grosszügig für die Allgemeinheit geöffnet ist. Auch Sitzbänke und Picknickplätze stehen zur Verfügung.

Aus den Baumstrünken schnitzt der Künstler seit 33 Jahren die verschiedensten Gegenstände: Es reicht von einem Buddha bis zu einer Morchel, von einer Meerjungfrau bis (selbstverständlich) zur Absinthflasche. Vor allem Tiere haben den Bildhauer inspiriert: Eule, Giraffe,



Denis Burri.

Wolf, Forelle, Schwan, Bär und viele andere zieren den Weg. Es ist wahrhaftig ein Zoo aus Holz, der den Zauberwald bewohnt.

Der Statuenweg ist gut einen Kilometer lang und überwindet 260 Höhenmeter. Wie gesagt: Es geht aufwärts!

Grandioses Panorama

Der Statuenweg ist aber eigentlich nur die Vorspeise der Wanderung, die bis nach Les Hauts-Geneveys führt. Nach dem Verlassen des Waldes und der Statuen geht es weiter bis zum Gipfel des Mont Racine (1439 m). Bei gutem Wetter bietet sich ein Panorama, das vom Chasseral bis zum Mont-Blanc reicht. Danach gilt es den Abstieg nach Les Hauts-Geneveys in Angriff zu nehmen, vorbei an der Tête de Ran.

Insgesamt misst die Wanderung knapp 12 Kilometer und ist in dreieinhalb Stunden zu bewältigen, wenn man nicht bei den Holzfiguren hängen bleibt. Sonst



braucht es schnell einmal eine halbe Stunde mehr, denn die geheimnisvolle Atmosphäre der Fantasiewelt im Freilichtmuseum lässt einen kaum mehr los.

Gute Verbindungen

Die Wanderung ist auch in der Gegenrichtung attraktiv, wobei sich nach der Ankunft in La Sagne eine Stärkung im Hotel von Bergen empfiehlt. «Hier gibt es gute Neuenbur-

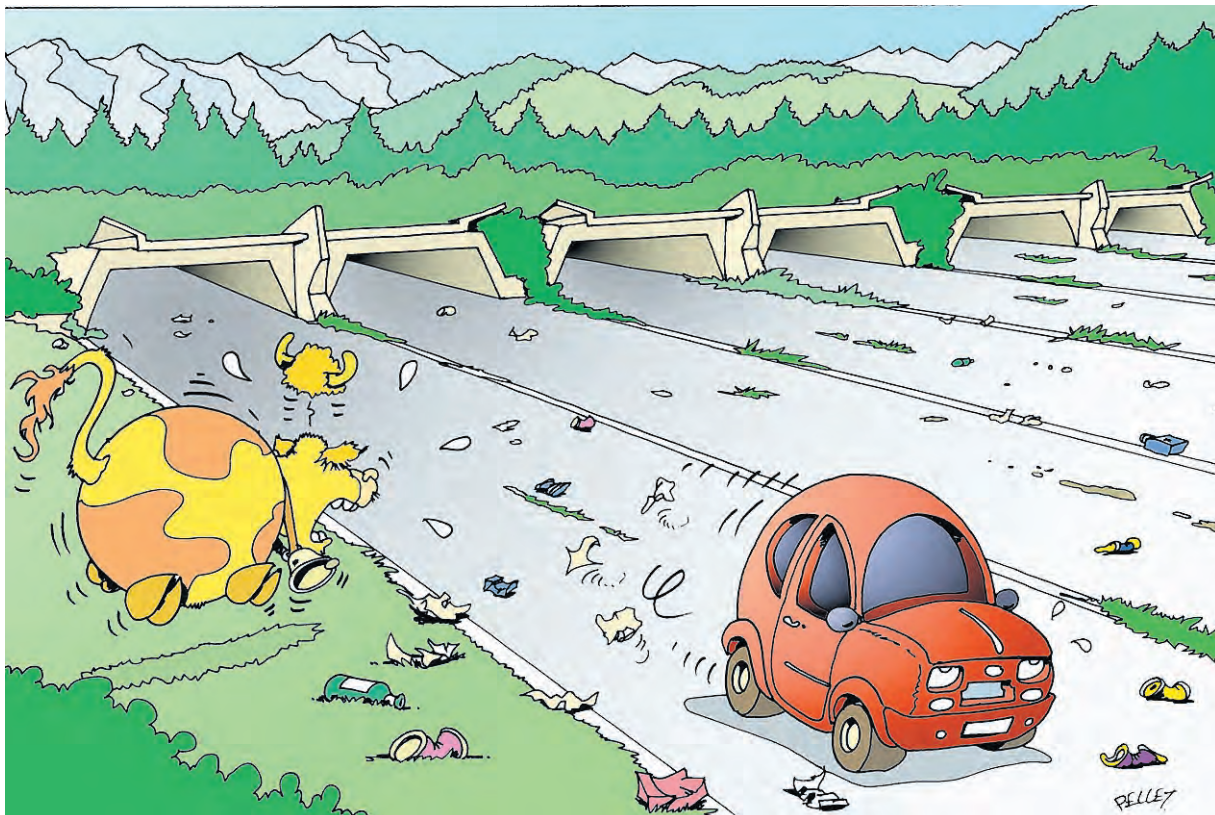
ger Spezialitäten», weiss Feinschmecker Denis Burri.

Es bleibt anzufügen, dass La Sagne und Les Hauts-Geneveys gut mit dem Zug erschlossen sind; beide sind in wenigen Minuten von La Chaux-de-Fonds zu erreichen, Les Geneveys auch ab Neuenburg.

Alberto Cherubini/pmo

www.sentierdesstatues.ch

DER GOTTHARD IM JAHR 2030



Loch um Loch um Loch ...

VOR 50 JAHREN

Sommerzeit Picknickzeit!

Zum klassischen Picknick gehören auf jeden Fall Sandwiches, hartgekochte Eier, frische Früchte, Dörrobst, Biskuits, eine Tafel Schokolade und etwas zum Trinken. Da ein Picknick aber nicht zuletzt auch eine gute Ausrede zu mässigem Schlemmen ist, dürfen wir die Liste auch etwas erweitern: Etwa mit Haselnüssen, Salzmandeln, spanischen Nüsschen aus der Büchse, sauren Bonbons, gesalzenen Biskuits, Ovospport usw. Ein häufig zerschnittenes Pariser Brot, das wir mit Tomaten- und Eierscheiben, grünen Salatblättern, Wurst oder Aufschnitt füllen, ergibt ebenfalls einen herrlich munden Lunch. Zum Trinken eignet sich Mineralwasser, heisser Schwarztee, kalter Lindenblütentee, Nescafé und Pastmilch.

«Der Eisenbahner»
vom 3. August 1962 (gekürzt)

Das Porträt eines Flachlandbewohners, der die steilen Hügel im eigentlichen und im übertragenen Sinn kennt

Ich hatte den Mut, aufzustehen und zu sagen: «Das geht nicht!»

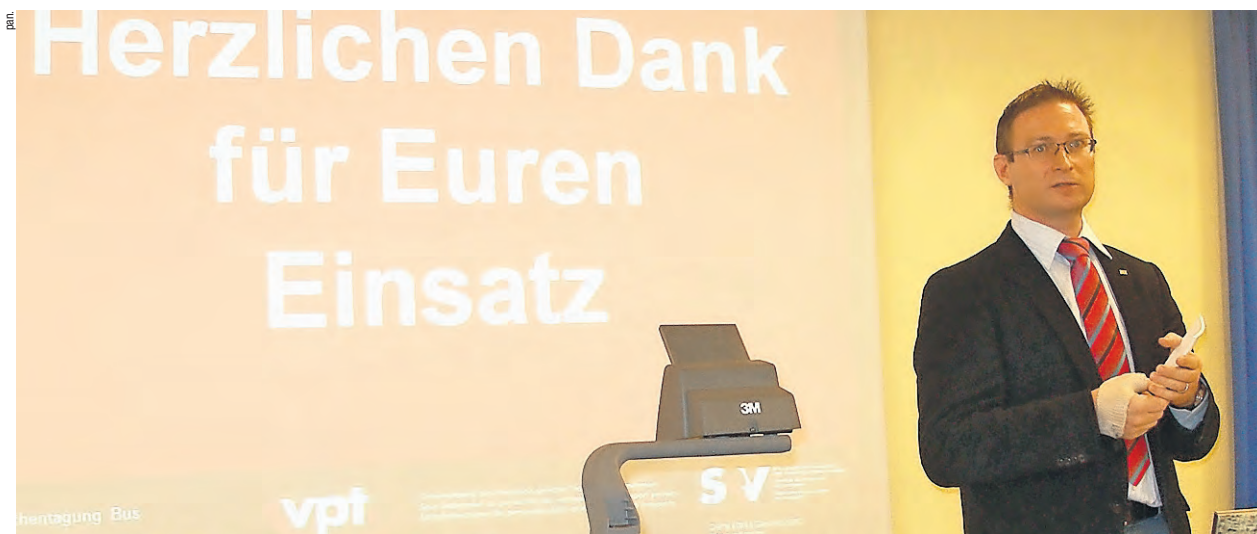
Kurt Nussbaumer kommt aus Schlossrued. Dieser Ort zwischen Wynen- und Suhrental (siehe *kontakt.sev* 11/12) hat keine Bahn. Kein Grund für Kurt, nicht bei der Bahn zu arbeiten.

Seine Ferien verbrachte Kurt oft im Bündnerland, das brachte ihn auf die Idee, sich bei der RhB um eine Lehrstelle zu bewerben. Gerne hätte er die Arbeit mit seiner liebsten Freizeitbeschäftigung, dem Skifahren, in Arosa verbunden. Das mit der Lehrstelle bei der RhB klappte, das mit Arosa nicht. Dafür sah Kurt während seiner Lehre als Bahnbetriebsdisponent 33 andere Orte im RhB-Netz: «Ich war überall, ausser im Puschlav», stellt er rückblickend fest

Die Lehrzeit sei interessant gewesen, die Arbeit selbstbestimmt und mit viel Eigenverantwortung. Das passte dem jungen Bahnangestellten, der «die üblichen Fremdsprachen» spricht und auch etwas Rumantsch versteht.

80 Mal im Jahr Ski laufen

Nach der Lehre wurde es dann doch noch etwas mit Arosa: sechs Jahre lang arbeitete er dort. «Das war die schönste Zeit, die ich bei der RhB hatte!», schwärmt Kurt noch immer. Sein Rekord liegt bei 80 Skitagen im Jahr! In Arosa manchmal vor der Arbeit oder in der Mittagspause... Das war aber nicht der einzige Grund, warum es ihm in der Scharfigg gefiel: «Es war wie ein Familienbetrieb.» 15½ Jahre arbeitete Kurt bei der RhB, zuletzt als Leiter des Lehrlingsbahnhofs Thusis. Dann folgte der Wechsel in die alte Heimat, zur Wynental- und Suhrentalbahn WSB, wo schon sein Vater in der Werkstatt gearbeitet hatte. (Die Wynental- und Suhrentalbahn tritt seit 2002 zusammen mit dem Busbetrieb Aarau unter der Dachmarke Aar Bus+Bahn auf.)



Andern für ihren Einsatz zu danken, das ist die Art von Kurt Nussbaumer. Heute sagen wir Kurt: Herzlichen Dank! (Bild von der Branchentagung Bus 2010)

Vom Aargau nach Uri

Dieser Vater bzw. dessen Beschäftigung bei der Bahn waren wohl auch der Grund, warum sich Kurt für eine Karriere im öffentlichen Verkehr entschied. Kurt erinnert sich an die sonntäglichen Ausflüge der Familie mit den «Beamtenbillets».

Bei der WSB arbeitete Kurt an verschiedenen Stellen: in der Betriebszentrale Aarau, als Bahnhofdienststellenleiter Schöftland, zuletzt als Leiter aller Verkaufsstellen der WSB. Als er sich dann aus verschiedenen Gründen entschied, sich beruflich neu zu orientieren, war es entsprechend nicht einfach, etwas Passendes zu finden. Es war ein Kollege, der Kurt auf die Stelle bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn aufmerksam machte: «Leiter Kundenlenkung und Verkauf» heisst sie offiziell, aber sie ist vielfältiger, als diese Bezeichnung vermuten lässt.

Inoffiziell wird Kurt als «Regionenleiter» bezeichnet: zuständig für den Teil der MGB von Disentis bis Brig, mit andern Worten für die frühere Furka-Oberalp-Bahn FO. Kurt lernte mit dem Autoverlad ein ganz neues Gebiet kennen (das Furka-Update steht an mit vielen Neuerungen), den Einsatz des Personals beim Autoverlad:

«In diesem Bereich haben wir sogar noch Visiteure», sagt Kurt Nussbaumer stolz.

Wochenaufenthalter

Es ist nicht selbstverständlich, dass Kurt nach seiner sehr vielfältigen Stelle bei der WSB wieder eine ähnlich vielseitige Aufgabe fand. Der Wechsel hat allerdings Sonnen- und Schattenseiten: Nachdem er eine Auszeit genommen hatte, in der er auch die Beziehung zu seinen drei Pflegekindern verbessern konnte, lebt er jetzt seit März als Wochenaufenthalter in Andermatt und sieht seine Familie nur noch am Wochenende. Der Umzug von Schlossrued ins Unerland steht auf der Traktandenliste, doch eine zahlbare Wohnung oder ein Haus für eine Familie zu finden, ist in Andermatt nicht leicht.

Seine Berufskarriere hat Kurt Nussbaumer «aus dem Betrieb heraus» gemacht, ohne Studium. Man merkt: dieser Mann hat etwas drauf! Darum machte Kurt auch gewerkschaftlich Karriere. Das Aufwachsen in der Grossfamilie mit fünf Geschwistern hatte sein soziales Gedankengut schon früh geprägt. Als er dann noch auf dem Bahnhof des Sektionspräsidenten VPT RhB in der Lehre war, war es klar, dass er nicht

nur SEV-Mitglied wurde, sondern bald auch für eine aktive Mitarbeit angefragt wurde, zuerst als GPK-Mitglied.

Aus der Anfrage als Sektionsvizepräsident wurde bald ein Präsidentenamt: «Ich habe zwanzig Kisten Akten übernommen!», stöhnt Kurt noch in der Erinnerung. Die erste Sektionsversammlung mit 375 (!) Teilnehmenden war beeindruckend und gab Kurt auch den Anstoss, dabei zu bleiben. Nach dem Wechsel zur WSB trat der SEV zunächst in den Hintergrund: «Die Sektion WSB funktioniert gut!» Dann wurde er angefragt, Sekretär im Zentralvorstand VPT zu werden, und 2006 wurde er Zentralpräsident des grössten SEV-Unterverbandes ohne PV, der als einziger mehr Mitglieder hat. Heute sagt Kurt: «Es war eine intensive Zeit, die Gewerkschaft bestimmte mein Leben.»

Nach dem Aufstieg im Betrieb summierte sich die Arbeit. Doch es gab auch eine «Entschädigung»: «Als Arbeitsgruppenmitglied sah ich in Dinge, die mir sonst verschlossen geblieben wären», so Kurt. Diese Erfahrungen kommen ihm auch im Berufsalltag zugute. Mit der neuen Stelle war es aber Zeit, das VPT-Präsidium abzugeben (an Gilbert D'Alessandro, *kontakt.sev* 11/12).

Mut, aufzustehen

«Gewerkschaft heisst nicht, dass einer vorne steht und sagt, wo es langgeht», sagt Kurt, «das Einzelmitglied kann und soll mitbestimmen.» Doch er weiss auch, dass es Zugferde braucht. So sagt er als Begründung für seine Gewerkschaftskarriere lapidar: «Ich hatte jeweils den Mut, aufzustehen und zu sagen: «Das geht nicht!»»

pan.



Kurt Nussbaumer (49) wuchs im aargauischen Schlossrued auf, wo er heute wieder lebt. Lehre als Bahnbetriebsdisponent bei der RhB, seit der Lehrzeit Mitglied im SEV. Er ist zum zweiten Mal verheiratet, hat keine leiblichen Kinder, kümmert sich aber seit zwei Jahren um drei Pflegekinder (Geschwister). Hobbys: im Winter Skilaufen, im Sommer Radfahren und Kleinkaliberschüssen.