

Zeiterfassung nervt

Ein unmögliches System treibt das Instandhaltungspersonal auf die Palme.

Seite 2



BLS streicht Stellen

Für den SEV ist der Abbau übereilt und darf nicht zu Kündigungen führen.

Seite 4



SBB soll Genfer S-Bahn nicht auslagern

Das Genfer Lokpersonal befürchtet schlechtere Anstellungs- und Arbeitsbedingungen, falls eine neue SBB-Tochter die Ceva betreiben würde.

Seite 9

SBB: Personalzufriedenheit steigt, Sorgen mit GAV bleiben

Der Lokführer-Schlugg

Das SBB-Personal ist etwas zufriedener; alles andere wäre für die SBB verheerend gewesen. Der SEV anerkennt die Bemühungen, stellt aber auch anhaltende Probleme fest.

Zwei Jahre nach Abschluss des GAV ist bei der SBB eine Beruhigung spürbar.

Dies jedoch nicht in allen Bereichen: Noch immer sind Hunderte von Toco-Beschwerden hängig, und ein Beschluss aus der letzten Sitzung der GAV-Verhandlungen bleibt bis heute ungeklärt. Es geht um die Anwendung der Lokführerkurve für weitere Kategorien von Triebfahrzeugführern.

Vertreter der SEV-Basis verlangen deshalb eine Klage vor Schiedsgericht. Im

letzten Moment hat nun die SBB eingewilligt, in einer Arbeitsgruppe nach Lösungen zu suchen. «Wenn sie nicht von ihrer bisherigen, spitzfindigen Haltung abweicht, werden wir nicht ums Schiedsgericht herumkommen», sagt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone im Interview mit kontakt.sev.

pmo

Seiten 6 und 7



Was macht den Lokführer zum Lokführer? Die Antwort ist schwieriger, als man meint...

SEV ist und bleibt gegen Bahnausschreibungen

Nachdem das Parlament im März unter dem Titel «Bahnreform 2.2» Gesetzesänderungen beschlossen hat, gab der Bundesrat im Oktober die Verordnungsänderungen in eine Anhörung, was so nicht ganz üblich ist. Der SEV lehnt Bahnausschreibungen ab und verlangt, dass es auch bei einer Differenzierung der Bahntarife möglich bleiben muss, mit einem für eine Strecke gelösten Billett den Reisezeitpunkt zu ändern und allfällige Aufpreise im Zug zu bezahlen.

Dossier auf den Seiten 10–12

Steigende Gewalt im öffentlichen Verkehr

Schalter ebenfalls betroffen

■ Schon im Juli hatte der Präsident der SBB-Personalkommission Konzern gewarnt, dass zwischen Januar und Mai die Gewalt in den Zügen gestiegen sei. Nun hat der «SonntagsBlick» am 11. November erneut besorgniserregende interne SBB-Zahlen publiziert: Im ersten Halbjahr wurden 110 Zugbegleiter/-innen tätlich angegriffen (22% mehr als in der Vorjahresperiode) und 539 bedroht

oder übel angepöbelt (+32%), 106 Reisende attackiert (+125%) und 816 bestohlen oder ausgeraubt (+80%). Die SBB bestätigt den Trend, vertröstet die Medien aber auf die Jahresmedienkonferenz vom März 2013. Bisher kaum beachtet wurde, dass die Aggressionen an den Schaltern ebenfalls zunehmen.

Seite 20

ZUR SACHE

Kurz vor seinem vierten Geburtstag erhält unser kontakt.sev ein neues Kleid. Es ist offensichtlich: Wir haben ihm nur eine sanfte Kur verordnet. Und doch ist einiges anders. Allem voran die Schrift, von der wir hoffen, dass

«Es ist offensichtlich: Wir haben kontakt.sev nur eine sanfte Kur verordnet.»

Peter Moor, Leiter Kommunikation SEV

sie nicht nur etwas luftiger wirkt, sondern auch besser lesbar ist als die Vorgängerin.

Aufgrund der SEV-Mitgliederumfrage haben wir auch inhaltlich einige Anpassungen vorgenommen. Die Rubrik Freizeit fällt weg, und auf der letzten Seite findet sich neu anstelle des Porträts ein Text über gewerkschaftliche Aktivitäten sowie – ein Wettbewerb: Wer herausfindet, was auf einer Foto abgebildet ist, hat die Chance auf einen Preis. Nichts ändert sich an der Grundaufgabe von kontakt.sev: Alle zwei Wochen berichtet es aktuell und interessant darüber, was im SEV und seinen Organisationen, in den Gewerkschaften und in der Politik läuft.

Mit diesen Umstellungen können wir ganz bescheiden Mittel einsparen. Diese werden wir in einen ebenfalls sanften Ausbau der digitalen Medien stecken. Denn auch das ist eine Erkenntnis aus der Umfrage: Unsere jüngsten Mitglieder suchen die Zeitung und ihre Informationen nicht mehr im Briefkasten, sondern im «Worldwide Web»!

NEWS

SEV fordert Geschäftsbereich Instandhaltung von SBB-Infrastruktur zum Handeln auf

Mangelhaftes Zeiterfassungssystem

Unabhängig von der schlechten Pikettzeitberechnung, die dank dem SEV im Dezember rückwirkend korrigiert wird, sorgt das Zeiterfassungssystem beim Geschäftsbereich Instandhaltung (IH) auch sonst für Ärger wegen Abrechnungsfehlern, unnötigem Zeitaufwand und sonstigen Mängeln.

Auch nach der Rücknahme der im März 2012 eingeführten Anwesenheitsart 2070 für Piketteneinsätze, welche die Mitarbeitenden monatlich um mehrere Stunden benachteiligte, was den SEV zu seiner erfolgreichen Intervention bei der Leitung IH bewog, lässt das Zeiterfassungssystem von IH leider auch sonst zu wünschen übrig. Bei seinen Abklärungen rund um die Pikettzeitberechnung wurde der SEV von seinen Mitgliedern auf folgende Mängel hingewiesen:

Berechnungsfehler

Das System rechnet nicht immer richtig. Beispielsweise liess ein Kollege probenhalber drei Auszüge ausdrucken, die voneinander jedes Mal abweichen – trotz gleicher Eingabedaten! Die Gesamtzeit blieb zwar gleich, wurde aber zwischen Gleitzeit, Überzeit 1 und

Überzeit 2 jeweils anders aufgeteilt. Offenbar rechnet das System manchmal schon ab 8,2 Stunden Arbeitszeit Überzeit 1 an statt Gleitzeit, obwohl Überzeit 1 erst ab 9 Stunden Arbeitszeit anfällt (bis 10 Stunden). Warum dies so ist, ist unklar, vielleicht könnte der Fehler durch einen manuellen Eingriff vermieden werden.

Oder wenn auf das Ende einer Schicht eine Pause von weniger als 6 Stunden bis zum nächsten Einsatz folgt und dieser somit zur vorhergehenden Schicht hinzugezählt werden muss, hört das System am zweiten Tag um 8 Uhr morgens plötzlich auf, diese Einsatzstunden zu zählen. Dies auch dann, wenn manuell «Vortag» angekreuzt wurde.

System erfordert zu viele manuelle Eingriffe

Die Zeitrapporte werden in den

Viele Systemänderungen innert kurzer Zeit

Bis etwa vor drei Jahren gab es beim Geschäftsbereich Instandhaltung ein Zeitsystem «Zeus», bei dem alle Mitarbeitenden ihre Arbeitszeiten in einem Eingabegerät («Palm») selbst erfassten und periodisch mit dem Zeitsystem synchronisierten. Dabei war jeder für seine Eingaben und allfällige Fehler selbst verantwortlich.

Auf «Zeus» folgt etwa ab Mitte 2009 «Zule», bei dem jeder über ein Handy seine Arbeitszeiten online ins System eingab. Hunderte Mitarbeitende bekamen dafür ein neues HTC-Handy mit Touchscreen, auch wenn sie ihr bisheriges Geschäftshandy ansonsten noch hätten benutzen können. Der Vorteil dieses Systems war, dass der aktuelle Stand der Gleitzeit-, Überzeit-, Pikett- und Ferienkonti usw. jederzeit nachgeschaut werden konnte. Nachdem anfängliche Probleme in den ersten Monaten mit einigem Aufwand beseitigt worden waren, funktionierte «Zule» recht gut. Dennoch wurde es Ende 2010 plötzlich abgeschafft, wobei es in gewissen IH-Bereichen offenbar noch eine Zeitlang weiter lief.

Heute müssen wieder alle ihren Zeitrapport auf Papier vom Chef visieren lassen, und das Aussehen dieses Rapports hat inzwischen schon etwa fünfmal geändert.

Fi

Büros der Dienststellen ab einem Ausdruck (teilweise sind die Rapporte auch handschrieben) ins System eingegeben. Dabei können relativ viele Fehler entstehen. Der Teufel liegt insbesondere in Details, um die sich das System nicht automatisch kümmert, weshalb viele manuelle Eingaben der

Systembediener/-innen nötig sind. An diese stellt das System deshalb sehr hohe Anforderungen.

Beispielsweise muss bei einem Zeitbezug ab einem Pikett- oder Überzeitkonto manuell ein Ruhe- oder Kompensationstag abgebucht werden (gemäss GAV besteht Anrecht auf 63 Ruhe-

AHVplus kommt

Der SGB lanciert im Frühjahr 2013 die Volksinitiative *AHVplus*, um die AHV-Renten für alle Rentner/-innen linear um 10% zu erhöhen. Dies haben die SGB-Delegierten einstimmig beschlossen. Die Initiative macht zur Finanzierung keine Vorschriften. Um die nötigen 3,6 Milliarden Franken pro Jahr aufzubringen, kommen für den SGB etwa die Erträge aus einer nationalen Erbschaftssteuer in Betracht, wie sie eine vom SGB unterstützte Volksinitiative fordert. Mehr zu *AHVplus* in *kontakt.sev* 22/2012.

Korrigendum

Im letzten *kontakt.sev* war im Dossier zur Initiative *AHVplus* auf Seite 12 der Höchstbetrag der Maximalrente für Ehepaare falsch angegeben: Er beträgt 3480 Franken und nicht 3840.

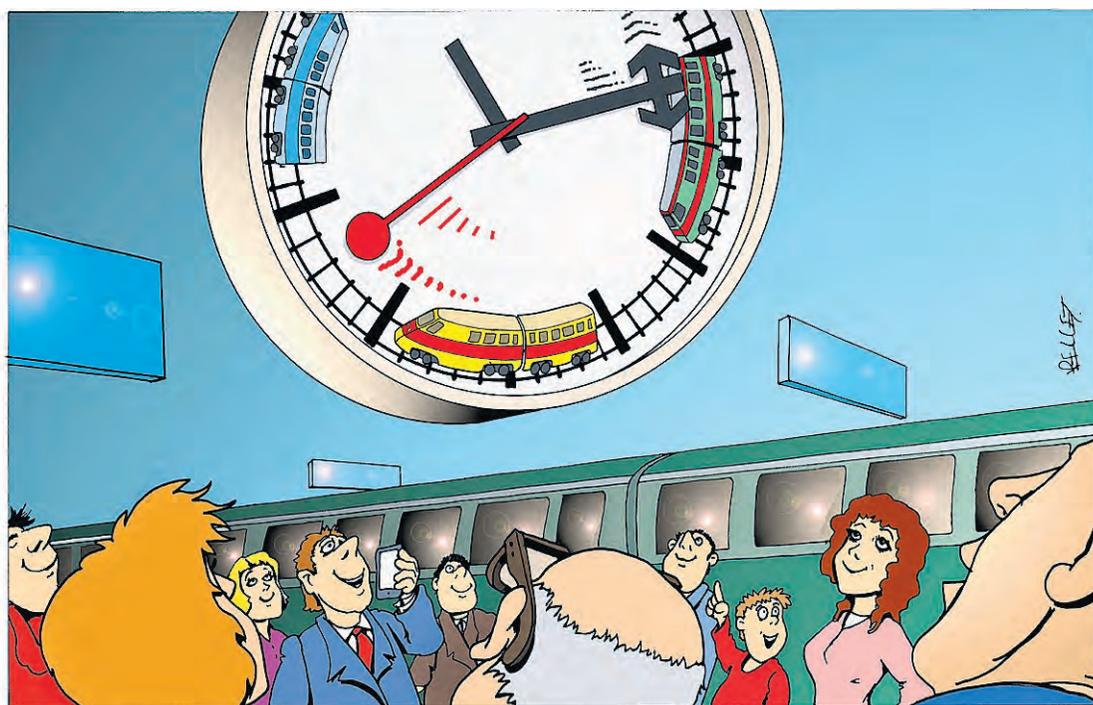
Bückling vor den Versicherungen

Der Bundesrat belässt den Mindestzins für die berufliche Vorsorge 2013 auf historisch tiefen 1,5% und missachtet die von der Mehrheit der BVG-Kommission bisher angewandte Berechnungsformel, die 2 bis 2,6% ergab. Kritisch fragt sogar die NZZ: «Taugen Zinsformeln grundsätzlich nichts?» und verweist auf den Pensionskassenindex der CS, der seit Anfang 2012 eine Rendite von 6,2% anzeigt. «Die Versicherten sind wegen dem Bückling des Bundesrats vor den Versicherern einmal mehr die Geprellten», schreibt der SGB, der 2,5% gefordert hatte.

Eine Rose für Meyer

«Der neue Fahrplan der SBB hätschelt die Romands», schreibt die Westschweizer Zeitschrift «L'illustré» und lobt die zusätzlichen Züge zwischen Genf und Lausanne sowie auf der Linie ins Wallis, die neuen Regio-Doppelstöcker, die bessere Bedienung von Cointin und die attraktiveren TGV-Verbindungen nach Frankreich. Dafür widmet sie SBB-Chef Andreas Meyer eine Rose, jedoch mit Stacheln, weil die Bahntarife im Schnitt um 5,2% steigen...

«Horaire Romandie 2013»: Der neue Fahrplan «hätschelt die Romands», schreibt «l'illustré»



tem verärgert Personal

und 52 Kompensationstage). Oder wenn jemand innerhalb von 6 Stunden nach Ende seiner Schicht wieder aufgeboten wird, merkt das System nicht von selbst, dass diese Arbeitsstunden zur vorherigen Schicht hinzugezählt werden müssen und als Überzeit 2 gelten. Über solche Feinheiten müssten die Systembediener/-innen besser orientiert werden.

Aufwendige Kontrolle

Der Zeitauszug, den die Mitarbeitenden erhalten, ist kompliziert und seine Kontrolle sehr zeitaufwendig, denn es gilt nicht nur, die eingegebenen Daten zu überprüfen, sondern eben auch nachzurechnen, ob das System richtig gerechnet hat. Pro Zettel braucht man so etwa eine Stunde! Daher kapitulieren viele und hoffen einfach, dass die Abrechnung wenigstens ungefähr stimmt. Die Kontrolle der Spesen (z. B. Mittagessen-Erschädigungen) wird dadurch erschwert, dass diese nur etwa bis zum 10. Tag des jeweiligen Monats erfasst werden und danach in der folgenden Monatsabrechnung. Folglich muss immer auf zwei

Zetteln kontrolliert werden, ob alles drauf ist. Dasselbe gilt für Pikettentschädigungen. Kontrollieren ist auch hier ein Muss, weil häufig etwas vergessen geht, manchmal schon im eigenen Rapport.

Warten und nachrennen

Mühsam ist für die Mitarbeitenden auch, dass sie ihre Zeitabrechnung erst in der Mitte des folgenden Monats erhalten und dass das Büro ihrer Dienststelle allfällige Fehler dann schon nicht mehr selbst korrigieren kann, sondern die Personalabteilung (HR) darum bitten muss. Die HR-Abteilung aber verschickt keine korrigierten Auszüge, womit die Mitarbeitenden ihren Teamleiter um einen Ausdruck bitten müssen. Da man seinen Chef ja nicht mehrmals stören will, gilt es, sich ein Weilchen zu gedulden, bis anzunehmen ist, dass die beantragten Änderungen ausgeführt sind... Auch für die Teamleiter entsteht so Zusatzaufwand.

Rückschritt zum Papierkrieg

Für die Teamleiter brachte die Rückkehr zum Visieren von Zeitrapporten auf Papier, die

zudem abgelegt werden müssen, generell zusätzlichen Aufwand gegenüber dem Vorgängersystem. Bei diesem hatten die Teamleiter die Zeitrapporte ihrer Mitarbeitenden am Computer einfach mit einem Häkchen absegnen können.

Diese Probleme sind wohlverstanden unabhängig von der im März eingeführten und per Fahrplanwechsel wieder wegfallenden Pikett-Anwesenheitsart 2070, die zurzeit das Ganze zusätzlich kompliziert. Bei einzelnen Dienststellen ist sie erst vor Kurzem noch eingeführt worden, obwohl ihre Abschaffung schon seit zwei Monaten beschlossen ist...

Aufruf: weitere Mängel melden

Alle Kollegen/-innen von IH können den Sektionen oder dem Zentralvorstand des Unterverbands BAU oder dem SEV (urs.huber@sev-online.ch) allfällige weitere Zeiterfassungsprobleme melden.

Ziel des SEV ist es, die Leitung IH dazu zu bringen, die nun schon allzu lange bestehenden, offensichtlichen Mängel beim Zeiterfassungssystem endlich zu beheben. **Markus Fischer**

MEINE MEINUNG

Immer hektischer

Bahnfahren hat für mich etwas Erholsames. Ich kann meine Seele baumeln lassen und den Gedanken nachjagen. Ich mache es mir dann einfach richtig bequem. Dann wieder ist der Zug meine Lesestube. Während gegenüber zwei Mädchen werweissen, wie man früher ohne Handy gelebt habe.

Ich sage euch, im Zug ganz gut. Das war eben noch die gute alte Zeit. Heute reist das Handy mit. Immerhin telefoniert sie bewusst leise und stört überhaupt nicht. Während ein anderer so laut redet, dass der halbe Zug mithören muss. Diese Lautsprecher sind eine echte Plage. Sie können ganz schön nerven.

Und nun lese ich, die SBB würde Shopping im Zug prüfen. Man könnte dann beim Railcity-Händler aus dem

«Gute Geister der SBB möchten ihren Kunden beim Einkaufen Zeit einsparen – etwa fünf Minuten.»

Zug seinen Einkauf bestellen. Milch, Brot und Früchte etwa. Um sie nach Ankunft in Basel, Zürich oder sonstwo in einem Schliessfach abzuholen. Das Problem sei die Logistik, heisst es.

Bekanntlich hat der Tag noch immer 24 Stunden. Wie schon vor 721 Jahren bei der Gründung der Eidgenossenschaft. Nur hat der Mensch heute weniger Zeit. Heiri spottet, mehr Uhren als Zeit. Dabei geht alles immer schneller. Nicht für meinen Kollegen im Dorf in Südafrika. Täglich fährt der Bus in das etwa 100 Kilometer entfernte Kapstadt. Meistens hat er ein paar Stunden Verspätung. «Macht nichts, Hauptsache, er fährt.»

Wir stöhnen schon, wenn uns das Tram vor der Nase abfährt und wir ein paar Minuten auf das nächste warten müssen. Eine halbe Ewigkeit ist das dann.

Nun also möchten gute Geister der SBB ihren Kunden beim Einkaufen Zeit einsparen. Das sind mit der erwähnten Vorbestellung etwa fünf Minuten. Macht das einer jede Woche einmal, hat er 260 Minuten Zeit eingespart. Runden wir grosszügig auf sechs Stunden auf. Wahrscheinlich kann man diesen Blödsinn nicht aufhalten. Es wird alles kommerzieller. Und der Zeitgeist verlangt, Zeit zu gewinnen, um mehr Zeit zu haben. Wozu eigentlich? Das ist die Frage.

Nachdem der SBB-Kunde die vorbestellte Ware abgeholt hat, rennt er auf das nächste Tram. Wenn das Pech es will, sieht er gerade noch das rote Schlusslicht. Nun muss er ein paar Minuten warten. Dafür sind ja die eingesparten fünf Minuten da. Ich weiss, das tönt banal. So ists im Leben.

Helmut Hubacher

Bild der Woche



Der «nationale Zukunftstag» vom 8. November fand auch im SEV statt. Martin Allemann brachte seinen Sohn Elia mit ins Büro, Sonja Heinichen ihre Tochter Sophia. Im Zentralsekretariat packten die beiden Kinder (beide mit Jahrgang 2000) gleich mit an und erhielten Einblick in verschiedene Tätigkeitsfelder.

NEWS

Nein zur öV-Initiative,
aber Ja zu Fabi

Die Verkehrskommission des Ständerats ist einstimmig gegen die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr», welche die Mineralölsteuereinnahmen je hälftig für den Schienen- und Strassenverkehr einsetzen will (heute erhält der öV davon nur 25%). Ebenfalls einstimmig unterstützt die Kommission jedoch den Gegenvorschlag des Bundesrats: die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi). Dass auch diese Mineralölsteuererträge verwenden will, sei gerechtfertigt, weil ein gut ausgebautes Bahnnetz zur Entlastung der Strassen beitrage, teilte die Kommission mit.

Manager der Berliner
S-Bahn verurteilt

Drei Jahre, nachdem Hunderte von Zügen der Berliner S-Bahn wegen Instandhaltungsmängeln aus dem Verkehr gezogen werden mussten, was zu einem Chaos führte, hat ein Gericht ehemalige Manager der S-Bahn zur Bezahlung von 11,4 Mio. Euro Schadenersatz verurteilt, wie die Zeitung «Bild am Sonntag» schreibt. Damit ist die Deutsche Bahn mit ihrer Klage durchgedrungen. Das Geld bezahlen dem Blatt zufolge die Versicherungen der Ex-Manager. Kritiker hatten den jahrelangen Sparkurs für die Wartungsmängel verantwortlich gemacht.

SBB ärgert Parteien

In ungewohnter Eintracht kritisierten die CVP, FDP, SP und SVP in einem offenen Brief an SBB-Chef Andreas Meyer das neue SBB-Reglement für «ideelle Promotionen» in Bahnhöfen. Die dreiwöchige Voranmeldefrist und die Tarife für politische Aktionen seien keineswegs gerechtfertigt und widersprächen dem Bundesgerichtsurteil, das die Bahnhöfe als öffentlichen Raum taxierte. Daraufhin reduzierte die SBB die Gebühr für Unterschriftensammlungen (ohne Stände und Flyer-Abgabe) vorläufig auf 50 Franken und versprach, das Reglement zu überarbeiten. Darin ist die Rede von 1053 oder 486 Franken pro Halbtagsaktion, je nach Bahnhof!

Besorgniserregende Entwicklung bei der BLS

SEV gegen Kündigungen

Das Sparprogramm der BLS bereitet dem SEV grosse Sorgen. Er erwartet, dass der Stellenabbau ohne Kündigungen realisiert wird, und sagt seinen betroffenen Mitgliedern Unterstützung zu.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV kritisiert, dass sich die BLS übereilt in dieses Sparprogramm stürzt. «Die BLS handelt wie ein Huhn ohne Kopf», kommentiert der zuständige Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz. Das Programm erwecke den Eindruck, die BLS habe jahrzehntelang über ihre Verhältnisse gelebt.

Sparen auf dem Rücken des
Personals ist verfehlt

Tatsache ist aber, dass das Personal der BLS seit längerer Zeit eher zu viel als zu wenig arbeiten muss. Der SEV wird der BLS weitere Fragen stellen, insbesondere zum unausgereiften Projekt der Bahnproduktion und zur Zukunft der Instandhaltung.

Befremdet ist der SEV zudem darüber, dass die Bezüge der Geschäftsleitung in den letzten Jahren unverhältnismässig angestiegen sind. Er erwartet, dass die Geschäftsleitung ihre Löhne aufs Niveau vor dem Antritt von Bernard



Wovor der SEV am 11. September die bernischen Politiker/-innen gewarnt hat, trifft nun ein: Die BLS baut mit Stellen auch Leistungen ab, denn die Zitrone Personal lässt sich nicht weiter auspressen.

Guillelmon als oberster Chef zurückfährt.

Seit die BLS ihr Sparprogramm angekündigt hat, steht der SEV im Gespräch mit dem Unternehmen, um die Auswirkungen aufs Personal abzufedern. Der SEV begrüsst, dass ein grosser Teil des Abbaus durch die natürliche Fluktuation vollzogen werden kann. «Für die verbleibenden Stellen erwarten wir interne Lösungen ohne Kündigungen», betont SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Der SEV steht im ständigen Kontakt mit den gewerkschaftlichen Vertrauensleuten bei der BLS. Das Personal äussert

seine Verunsicherung ob der drohenden Entwicklung. Die Aussicht auf weitere Abbauschritte in den Folgejahren verstärkt die Beunruhigung. Die BLS muss weiterdenken als diese Abbauprogramme, um ihr wirtschaftliches Gleichgewicht zu finden.

Kantone müssen bestellen
Verkehrsausbau bezahlen

Der SEV fordert zudem die politischen Instanzen des Kantons Bern auf, ihre Verantwortung wahrzunehmen. Es geht nicht, dass der Kanton sich bei seiner eigenen Bahn aus der Verantwortung stiehlt und

Mittel kürzt, gleichzeitig aber zunehmende Leistungen verlangt.

Arbeitgeber muss seine soziale
Verantwortung wahrnehmen

Der SEV steht seinen Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite. Er bietet Beratung und bei Bedarf auch Rechtsschutz an. Die erste Verantwortung liegt aber beim Unternehmen, das für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die nötigen Massnahmen und Weiterbildungen anbieten muss, um sie für neue Aufgaben zu qualifizieren, wenn ihre bisherige Stelle aufgehoben wird. **SEV**

BLS WILL NÄCHSTES JAHR 40 BIS 45 STELLEN STREICHEN

Die BLS hat konkretisiert, wie sie im Jahr 2013 mit dem Programm «Gipfelsturm» 10 Mio. Franken einsparen will: durch verschiedene Effizienzsteigerungen, Reduktion von Ausgaben für Beratungen und externe Honorare, Reduktion der Marketingausgaben, «Optimierung» der Bedienzeiten der BLS-Reisezentren und Reduktion des Beitrags der BLS an die BLS Stiftung für das historische Erbe; auch will die Bahn verschiedene Projekte «verein-

fachen» oder auf einen späteren Zeitpunkt verschieben. Zudem will sie beim Ausbau der Infrastruktur längerfristig die Standards «vereinfachen, ohne jedoch die Sicherheitsvorgaben zu tangieren». Das Angebot für Kunden/-innen sei dagegen «nur marginal betroffen»: Im Regionalverkehr will die BLS «die Extra- und Verstärkungszugleistungen punktuell reduzieren» und im Autoverlad «das Angebot besser an die effektive Nachfrage anpassen».

10 bis 15 Betroffene

Durch die Massnahmen «können» im Laufe des Jahres 2013 10 bis 15 Mitarbeitende ihre Stelle verlieren. «Die BLS ist bestrebt, diesen Mitarbeitenden in erster Linie alternative Beschäftigungen innerhalb des Unternehmens anzubieten», heisst es im Communiqué. «Für Mitarbeitende, bei denen dies nicht möglich ist, wurden umfassende Unterstützungsmassnahmen zur Abfederung des Stellenverlustes

erarbeitet, die in den kommenden Wochen mit den Sozialpartnern abgestimmt werden. Rund 30 weitere Stellen baut die BLS durch natürliche Fluktuation ab.»

Weitere Stellen bedroht

Insgesamt will die BLS ihre jährlichen Kosten bis 2015 um 50 Millionen senken. Sie geht davon aus, dass die Sparmassnahmen für 2014 und 2015, die sie 2013 erarbeiten will, weitere Stellen betreffen werden. **fi**

SEV fordert RhB zu konsequenter Sicherheitskultur auf

Sicherheit bei RhB im Blick der Medien

Die Zeitschrift «Beobachter» wirft der RhB Sicherheitsmängel vor. Die RhB bestreitet die Vorwürfe. Verschiedene Probleme sind jedoch vorhanden. Der SEV fordert, dass die RhB aktiver agiert und mehr kommuniziert.

Die RhB ist eine Gebirgsbahn. Rutsche, Lawinen, Steinschläge lassen sich nicht gänzlich verhindern. Extreme Witterungsverhältnisse beanspruchen das Personal und das Material zusätzlich. Der Bericht im «Beobachter» vom 9. November bringt deshalb keine neuen Erkenntnisse. Er zeigt aber kritische Punkte auf, die bekannt sind, weil das Personal

schon lange darauf aufmerksam macht. Nun erwartet das Lokpersonal von der RhB-Spitze eine Garantieerklärung, dass die Massnahmen zur Behebung der Bremsprobleme genügen. Denn das Lokpersonal wird sich klar nach Vorschrift verhalten: Ohne Sicherheit keine Weiterfahrt.

Sicherheitsfragen gibt es auch sonst noch genug. Ob die geplante Verpendelung der Bergstrecke Chur–St. Moritz Sinn macht, ist zumindest diskussionswürdig. Ein Sicherheitsproblem ist auch die transparente Glaswand in den neuen Triebzügen, die den Führerstand vom Fahrgastraum trennt. Was aus Marketinggründen attraktiv ist, belastet das Lokpersonal. Wer sich beim Arbeiten über den Rücken schauen und

komentieren lassen muss, ist abgelenkt. Im Dunkeln erschweren Lichtspiegelungen die Konzentrationsfähigkeit. Die Erfahrungsberichte sind eindeutig, Lösungsvorschläge des Lokpersonals längst auf dem Tisch. Die RhB-Führung muss jetzt handeln.

RhB setzt falsche Prioritäten

Aber nicht nur in Sicherheitsfragen agiert die RhB-Führung zögerlich. Der SEV hat einen ganzen Katalog von Sachthemen aufgestellt, die zu behandeln wären: Einhaltung von Bestimmungen des Firmenarbeitsvertrags (FAV), Interpretation von Arbeitszeitregelungen, Zukunft des Stationspersonals, anhaltend hohe Arbeitsbelastungen. Seit Monaten fordert der SEV von der RhB konkrete

Antworten. Die Prioritätenlisten der RhB und des SEV klaffen offensichtlich auseinander. Dies ist für beide Parteien nicht gut. Der FAV besagt: «Die Vertragsparteien anerkennen ihre gemeinsame Verantwort-

ung zur Gestaltung der arbeitsrechtlichen Bedingungen des Personals der RhB sowie zur gemeinsamen Durchsetzung dieses FAV auf allen Stufen.» Der SEV hält sich daran. Die RhB ist gefordert. **PP**

PENSIONSKASSE RHB

Dank SEV keine massiven Rentenverluste

Die Pensionskasse der Rhätischen Bahn ist gesund. Die zunehmende Lebenserwartung und die schwierigen Anlagemöglichkeiten haben den Stichtagsrat der PK aber bewegen, Massnahmen zu ergreifen, um die Kasse auch längerfristig stabil zu halten. Unter anderem erfolgt eine Erhöhung des Sparbeitrages um durchschnittlich 1,8 Prozent. Dies bedeutet zwar, dass die Mitarbeitenden leicht höhere Lohnabzüge haben. Da die Sparbeiträge aber nicht im Verhältnis 50:50 geleistet werden, sondern im Verhältnis 61:39 zulasten des Arbeitgebers, unterstützt der SEV diese Massnahme. Grundsätzlich einverstanden ist der SEV auch mit der schrittweisen Senkung des

Umwandlungssatzes von derzeit 6,8 Prozent auf 5,7 Prozent im Jahre 2020. Allerdings hätte dies für die Versicherten der Jahrgänge 1974 und älter zu beträchtlichen Renteneinbussen geführt. Dank der Intervention des SEV werden die Guthaben der aktiven Versicherten nun mit rund 14 Millionen Franken zusätzlich verzinst. Die Rentenverluste werden damit auf ein vertretbares Mass beschränkt. Der SEV fordert von der RhB, dass in diesem Zusammenhang auch die Bestimmungen des IV-Pools gemäss Firmenarbeitsvertrag angepasst werden müssen, weil sich die Senkung des Umwandlungssatzes stark auf die Rentenhöhe bei vorzeitiger Pensionierung auswirkt.

Eigenwillige Vorstellung von Lohnverhandlungen

Der SEV hat der RhB-Spitze im Oktober mitgeteilt, dass eine Lohnforderung erst gemacht wird, wenn klar ist, wie sich die Pensionskassenmassnahmen auswirken. Zudem hat der SEV geschrieben, dass das am 1. April 2012 in Kraft getretene neue Lohnsystem auch in finanziell angespannten Zeiten mit den nötigen Geldmitteln ausgestattet werden muss. Der Verwaltungsrat und die RhB-Spitze haben sich bereit erklärt, die Saläre per April 2013 entspre-

chend anzupassen. Dies entspricht individuellen Lohnhöhungen im selben Ausmass wie in diesem Jahr. Allerdings sind damit nach Lesart der RhB die Lohnverhandlungen erledigt. Mehr noch: Obwohl die Zahlen erst an der Sitzung vom 7. November präsentiert wurden, erwartete die RhB umgehend eine Zustimmung des SEV. Dieses Gebaren akzeptiert der SEV nicht, unabhängig davon, ob die Angebote stimmig sind oder nicht.

SEV-Gata weist Stellenabbau bei Swiss zurück

Swiss nicht zugunsten der Lufthansa aushungern lassen

SEV-Gata ist nicht bereit, eine Auslagerung von Aufgaben der Swiss ins Ausland zu akzeptieren, erst recht nicht in Billiglohnländer.

Noch prüft die Swiss, welche Bereiche im Rahmen des Global Programms des Mutterkonzerns Lufthansa konzentriert und ausgelagert werden sollen, ebenfalls mit welchem Stellenabbau in der Schweiz zu rechnen ist. «Eine Auslagerung wäre ein Affront gegenüber den

krisenerprobten Mitarbeitenden und den Steuerzahlenden», hält SEV-Gata-Präsident und Nationalrat Philipp Hadorn fest.

Bereits bei der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa hatte SEV-Gata vor einem Abzug von administrativen Diensten nach Deutschland gewarnt. Die weitere Verlagerung gar in Billiglohnländer gefährdet die erfolgreiche Positionierung der Marke «Swiss» und damit die Treue der Kundschaft und die nachhaltige Weiterentwicklung der Swiss.

In Swiss stecken Steuergelder

«Die Rettung der Swiss mit Steuergeldern beinhaltet klar die Sicherung der Arbeitsplätze in der Schweiz», ruft Philipp Hadorn in Erinnerung. SEV-Gata ist letzte Woche von der Swiss formell informiert worden. Die Sektion wird mit ihren Mitgliedern das weitere Vorgehen besprechen. Falls ein Abbau angekündigt wird, wird eine Konsultationsphase verlangt, um den Erhalt der Arbeitsplätze in der Schweiz zu sichern. Eine Sparübung bei einer der nach wie vor erfolg-

reichsten Fluggesellschaften inner- und ausserhalb des Lufthansa-Konzerns alleine auf dem Buckel des Personals wäre nicht haltbar. «Entlassungen werden auf keinen Fall kampflös hingegenommen», kündigt Hadorn an.

In der noch jungen Swiss-Geschichte musste bereits ein Outsourcing bei den Call-Centern rückgängig gemacht werden, da die Kundschaft dies nicht akzeptierte. Es gilt, die erfolgreiche Marke «Swiss» zu festigen und sicherzustellen, dass wo Swiss drauf steht

auch Swiss drin bleibt. Nur so kann der Erfolgskurs weitergeführt werden.

Gefahren ernst nehmen

Der seit Monaten geltende Anstellungsstopp in der Swiss-Administration führt bereits zu Erschöpfungsanzeichen bei den Mitarbeitenden. Es gilt wieder vermehrt dem Personal Sorge zu tragen, soziale Verantwortung wahrzunehmen und nicht durch ständige Reorganisationen das Engagement von Menschen und Mitteln aufs Spiel zu setzen. **sev-gata**

Vizepräsident Manuel Avallone zur Personalsituation bei der SBB



«Für uns sind alle Lokführer gleich»

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB sind besser zufrieden mit ihrem Arbeitgeber. Für Manuel Avallone ist dies trotz allem auch überraschend, obwohl Anstrengungen des Unternehmens zur Verbesserung der Zufriedenheit sichtbar sind. Zurzeit beschäftigt ihn aber mehr der sogenannte Beschluss 25, ein ungelöster Fall aus den GAV-Verhandlungen.

■ **kontakt.sev:** Die Zufriedenheit des SBB-Personals ist um 4 Punkte gestiegen. Wie kommentierst du das?

Manuel Avallone: Irgendwie habe ich damit gerechnet. Die SBB hat nach dem verheerenden Resultat vor zwei Jahren vieles unternommen, um diesen Wert nach oben zu drehen. Vieles waren Anliegen, die wir seit Jahren eingebracht haben, so die Zurückhaltung mit Restrukturierungen und eine echte, spürbare Wertschätzung fürs Personal.

■ **Ist damit das Thema erledigt?**

Natürlich nicht! 62 Punkte in der allgemeinen Zufriedenheit

sind immer noch deutlich tiefer als bei andern Unternehmen, sogar der Post.

■ **Was heisst das?**

Die SBB muss auf dem eingeschlagenen Weg fortfahren und sich intensiv um ihr Personal kümmern; zeigen, dass das Personal der wichtigste Wert eines Dienstleistungsbetriebs ist. Das ist ja das Besondere: Obwohl die Leute mit ihren obersten Chefs wenig Freude haben, arbeiten sie zum Wohl der Reisenden und der Kundenschaft mit vollem Einsatz, rund um die Uhr!

■ **Seit über einem Jahr beschäftigt die Umsetzung des neuen Lohnsystems Toco sowohl die SBB als auch den SEV. Welchen Einfluss hatte das auf die Personalfriedenheit?**

Ich wage zu behaupten, dass die Zufriedenheit noch besser ausgefallen wäre, wenn die SBB das Lohnsystem besser umgesetzt hätte. Über 3000 Mitarbeitende, die den Vertrag nicht unterschrieben haben, sind über 3000 Unzufriedene. Das hätte nicht sein müssen.

■ **Seit der Unterzeichnung des GAV sind es nun zwei Jahre her, und doch ist noch eine Frage offen. Was ist los?**

Es geht dabei um den sogenannten Beschluss 25 (siehe Box). Dieser war in der letzten

Verhandlungsrunde unter Zeitdruck gefasst worden. Für uns war damals klar, dass es um jene Lokführer geht, die ausserhalb der Produktion P und G sind, vor allem also bei der Division Infrastruktur arbeiten. Die SBB hat dann einseitig festgelegt, dass es aufgrund ihrer Überprüfung keine weiteren Lokführer gebe, die in die Kurve gehören. Wir waren erstaunt, dass die SBB das einseitig festlegen wollte und haben verlangt, dass gemeinsam Kriterien festgelegt werden sollen, die als Bedingung für die Lokführerkurve gelten.

■ **Das hat nichts gebracht?**

Wir mussten feststellen, dass die SBB den Beschluss 25 wortwörtlich auslegen will und

«Die SBB muss auf dem eingeschlagenen Weg fortfahren: sich intensiv um ihr Personal kümmern und zeigen, dass das Personal der wichtigste Wert eines Dienstleistungsbetriebs ist.»

sagt: Triebfahrzeugführer müssen genau die gleichen Kriterien erfüllen. Das ist für uns absurd, denn wenn nur die Kriterien der Streckenlokwührer von Personenverkehr und Cargo der Massstab wären, hätte es diesen Beschluss gar nicht gebraucht!

■ **Also ein langes Hin und Her, und nach zwei Jahren ist immer noch nichts geregelt?**

Der «Beschluss 25»

Vor der letzten Verhandlungsrunde um den GAV 2011 hatte es zwischen dem Unterverband LPV, Lohnspezialisten des SEV und dem VSLF einerseits und der SBB andererseits eigenständige Abmachungen um eine separate Lohnkurve für Lokführerinnen und Lokführer gegeben. In der offiziellen Verhandlungsrunde stellten die Vertreter der Unterverbände Bau und Rangierpersonal dieses Resultat infrage

und verlangten, dass auch die Lokführer ihrer Unterverbände in die Lokführerkurve aufgenommen werden. Da die Zeit nicht reichte, um diese Frage auszudiskutieren, wurde vereinbart: «Bis 31.3. 2011 werden die Triebfahrzeugführer, die nach den gleichen Kriterien einordnungsbar wären wie die bereits zugeordneten Triebfahrzeugführer, überprüft.» Dieser Beschluss trägt im Protokoll die Nummer 25.

Das hat tatsächlich etwas lang gedauert, aber wir haben bewusst das Schiedsgericht noch nicht angerufen, weil wir versucht haben, mit der SBB eine

richt vorbeiführt, wenn wir uns über die Auslegung des Beschlusses 25 nicht einig sind.

■ **Für den Laien scheint klar: Lokführer ist Lokführer. Stimmt das nicht?**

Anscheinend gibt es Lokführer, die etwas mehr Lokführer sind als andere. Das stört uns. Letztlich sind sie alle eine Berufsgruppe.

■ **Gibt es Unterschiede zwischen dem SEV, der eine Solidargewerkschaft über das ganze Personal des öffentlichen Verkehrs ist, und dem VSLF, der ausschliesslich Lokführerinteressen vertritt?**

Ja, in diesen Fragen sicher. Der VSLF vertritt nicht alle Lokführer, sondern nur jene bei P und G in der Produktion, der Rest interessiert sie nicht.

INFO

Personalfriedenheit

Die allgemeine Zufriedenheit des SBB-Personals ist in der diesjährigen Umfrage auf 62 von 100 Punkten gestiegen, eine Verbesserung um 4 Punkte. Ebenfalls gestiegen, auf deutlich höherem Niveau, sind die Werte bezüglich Engagement und Stolz aufs Unternehmen. Mit Ausnahme von Cargo haben auch alle Divisionen ihre Werte verbessern können. Weiterhin sehr tief (51 Punkte) ist das Vertrauen des Personals in die Konzernspitze.



Manuel Avallone im Element: Foto von der Kundgebung der Zugchefs S-Bahn im September 2010 in Zürich.

■ **Das heisst, das Schiedsgericht würde nur vom SEV angerufen?**

Ja, der VSLF hat klar mitgeteilt, dass er sich nicht an der Klage beteiligen werde.

■ **Nun gibt es nochmals Gespräche. Was erwartest du?**

Anscheinend hat die SBB im letzten Moment erkannt, dass sie kein Schiedsgerichtsverfahren will, und folgt nun unse-

rem Vorschlag, eine Experten-Gruppe einzusetzen. Aber für uns ist klar: Die SBB muss ihre starre Position verlassen, sonst ist eine Klage unausweichlich.

■ **Rückblickend ist wohl zu sagen, dass man damals, mitten in der Nacht, etwas zu wenig genau auf die Formulierung geachtet hat.**

Das stimmt. Wir haben beim

Beschluss 25 nach Treu und Glauben gehandelt. Die Interpretation der SBB ist sehr spitzfindig und entspricht nicht der damaligen Absicht.

Interview: Peter Moor

Die Vorarbeiten für den GAV 2015 sind bereits am Anlaufen

«Tonart» der Sozialpartnerschaft ist anders

■ **kontakt.sev: Wie steht es zurzeit um die Sozialpartnerschaft mit der SBB?**

Manuel Avallone: Verglichen mit früher hat sich die Tonlage geändert. Es fehlt ein gewisses Urvertrauen, das früher vorhanden war. Heute muss man genau nachfragen, wie etwas gemeint ist. Das ist aber wohl eine Zeiterscheinung. Wir spüren, dass die Personalabteilung der SBB unter einem starken Druck der Konzernleitung steht.

■ **Welche Probleme beschäftigen dich und die zuständi-**

gen Gewerkschaftssekretäre am meisten?

Der jetzige GAV läuft bis 2014, und wir müssen uns nun überlegen, was in einer neuen Laufdauer anders geregelt werden soll. Wir sind zurzeit daran, die Abläufe zu skizzieren und die Themen für die GAV-Konferenz vorzubereiten. Ich erinnere daran, dass wir beim jetzigen GAV «nur» ein neues Lohnsystem verhandelt haben. Wir haben deshalb hängige Anträge, die wir überprüfen und nochmals mit der GAV-Konferenz diskutieren müssen. Welche

konkreten Forderungen wir schliesslich mit welcher Ge-

wichtung stellen werden, kann man heute noch nicht sagen.

■ **Wie ist der Stand der Diskussionen?**

Wir haben in der GAV-Konferenz erste Gespräche über die Mitwirkung und über Modelle für frühzeitige Pensionierungen geführt. Auch hier ist noch nichts entschieden. Wir haben

aber aufgrund von Anträgen aus dem Kongress und aus der

GAV-Konferenz den klaren Auftrag, über Pensionierungsmodelle zu verhandeln.

■ **Was will der SEV erreichen?**

Das Ziel muss sein, dass alle Leute bei der SBB gesund in Pension gehen können. Das trifft heute nicht für alle zu, besonders bei körperlich stark belasteten Berufsgruppen. Wir

wollen also ein Modell für frühzeitige Pensionierungen, das insbesondere auch bei tiefen Einkommen finanzierbare Lösungen ohne wesentliche Verluste bringt. Die SBB will flexibel auch nach oben pensionieren können, weil sie Probleme hat, das Fachwissen im Unternehmen zu halten. Das muss sie mit uns verhandeln, denn im GAV ist klar geregelt, dass eine Anstellung übers Pensionsalter hinaus nur bei genau festgelegten Ausnahmen möglich ist.

pmo

Die Gewerkschaften wehren sich gegen Lohndrückerei im Transport- und Logistikgewerbe

«Für einen fairen Wettbewerb»

Nun ist es wissenschaftlich bewiesen: die Löhne im privaten Strassen-transportgewerbe sind zu tief.

Was ist ein (zu) tiefer Lohn? Die OECD definiert die Schwelle zum Tief- oder Niedriglohnbereich für die Schweiz bei knapp 4000 Franken oder bei 22 Franken pro Stunde bei einer 42-Stunden-Woche. Roman Graf vom Observatoire Universitaire de l'Emploi an der Universität Genf hat im Auftrag der Gewerkschaften die Lohnstrukturerhebung 2008 des Bundesamtes für Statistik ausgewertet, um zu ergründen, wie der sogenannte «private Landverkehr» (Personenbeförderung, Transportieren, Lagern und Spedieren von Waren und

Nachrichten) im Lohnbereich angesiedelt ist. Das Ergebnis der wissenschaftlichen Studie lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: im Durchschnitt verdienen 9% der Angestellten weniger als 22 Franken pro Stunde. Besonders stark betroffen sind Angestellte im Stundenlohn, Junge und Frauen.

Wie Vania Alleva, Leiterin des Sektors Tertiär bei der Gewerkschaft Unia, anlässlich einer Medienkonferenz in Bern ausführte, hat sich der Lohnrückstand zu andern Löhnen dabei vergrössert: von 1993 bis 2010 gingen die Löhne im Transportgewerbe um 1,9% zurück, während sie in anderen Branchen stiegen. Der fehlende Schutz durch einen GAV führt zu unhaltbaren Zustän-

den. Weil der Weg zu einem schweizweiten GAV im privaten Strassen-transportgewerbe lang sein könnte, braucht es die Mindestlohninitiative.

Kostenwahrheit erreichen!

SEV-Präsident Giorgio Tuti erinnerte daran, dass der Direktor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes noch letztes Jahr in Abrede gestellt hat, dass der Strassen-transport eine Niedriglohnbranche sei. Nun sei erwiesen, «dass genau das Gegenteil stimmt». Die schlechten Arbeitsbedingungen führten dabei zu einem Wettbewerbsvorteil der Strasse, was dem Willen der Schweizer Bevölkerung klar widerspreche: «Umgekehrt gesagt: Wir müssen dafür sorgen, dass der Strassenverkehr

in allen Bereichen das Niveau des Schienengüterverkehrs erreicht: Bei den Löhnen, bei den Arbeitszeiten, beim Einhalten der technischen Vorschriften und beim Bezahlen aller verursachten Kosten, zugunsten der Arbeitnehmenden und der Allgemeinheit.»

Gegen die Abwärtsspirale bei den Arbeitsbedingungen

Vom Wettbewerb sprach auch Fritz Gurtner, der Leiter des Sektors Logistik der Gewerkschaft Syndicom. Er legte dar, dass die Post und ihre Tochtergesellschaft PostLogistics zwar nicht grosszügige, aber einigermassen anständige Arbeitsbedingungen haben. Sie geraten aber unter Druck durch die privaten Fuhrunternehmer mit schlechteren Arbeitsbedingun-

gen, die günstiger offerieren können. PostLogistics will ihre Tätigkeit deshalb vor allem auf kleine und leichte Stückgut-sendungen fokussieren, die sie dann von scheinselfständigen Lieferwagenchauffeuren befördern lassen kann – die ohne GAV und damit zu schlechteren Bedingungen fahren. Auch Gurtner forderte, «dass die Anstellungsbedingungen in der privaten Transportbranche geregelt werden. Nur so kann die Abwärtsspirale bei den Lohn- und Anstellungsbedingungen der Chauffeure und Lagermitarbeitenden gestoppt werden. Auch die Post ist hier in der Pflicht. Sie muss von den Subunternehmern verlangen, dass sie sich mindestens an den bestehenden GAV orientieren.»

pan.

SOB SÜDOSTBAHN

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜDOSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig. Die SOB unterhält und erweitert ihre Gleisanlagen, und die eigenen Werkstätten betreuen das Rollmaterial der SOB und Dritter. Eine moderne Bahn mit Zukunft, die durch die S-Bahn St. Gallen 2013 stark wachsen wird.

Per 1. Dezember 2012 oder nach Vereinbarung suchen wir in **Burghalden** einen

Mitarbeiter Bahnreisezentrum (m/w)

mit abgeschlossener Lehre als Reiseverkäufer und mehrjähriger Berufserfahrung im Reiseverkauf.

Weitere Informationen finden Sie unter www.sob.ch/stellen.

Schweizerische Südostbahn AG

Human Resources
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen
angela.piccirillo@sob.ch

BSG Bielersee Schifffahrt Navigation Lac de Bienne

Wir sind das grösste touristische Dienstleistungsunternehmen in der Region und betreiben die Schifffahrt im Drei-Seen-Land.

Wir suchen eine/n

Sachbearbeiter/in

Jahresanstellung zu 60-70%
für die Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG (BSG) und Bielersee-Gastro AG

Zu Ihren Aufgaben gehören:

- Erstellen der nautischen Instruktionsunterlagen
- Erstellen der Tarifunterlagen für den Fahrdienst
- Kassenwesen für die Bielersee-Schifffahrt und Bielersee-Gastro AG
- Mithilfe in den Debitor- und Kreditorenbuchhaltungen

Sie bringen mit:

- Eine kaufmännische Grundausbildung
- Flair für Zahlen
- Von Vorteil Erfahrung im Tarifwesen des öffentlichen Verkehrs
- Bereitschaft in verschiedenen Teams zu arbeiten
- Kenntnisse der deutschen und französischen Sprache

Wir bieten Ihnen:

- Eine abwechslungsreiche Tätigkeit in verschiedenen Teams
- Fortschrittliche Anstellungsbedingungen, gute Sozialleistungen, ein spannendes Arbeitsumfeld und ein tolles Mitarbeiterteam

Können wir Sie begeistern? Dann senden Sie bitte Ihre Bewerbung so rasch als möglich mit Foto per Post oder elektronisch an:

Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG
Thomas Erne, Geschäftsführer
Badhausstrasse 1a, Postfach
2501 Biel-Bienne
jobs@bielersee.ch
Tel. 032 329 88 11

www.bielersee.ch

Wer wird die künftige schweizerisch-französische S-Bahn im Raum Genf betreiben?

SEV gegen Auslagerung an SBB-Tochter

Ab 2017 soll der RER Franco-Valdo-Genevois (FVG) mit 40 Triebzügen täglich 50 000 Leute befördern. Die nötigen Mitarbeitenden sollen ab 2015 rekrutiert werden – ob von der SBB oder einer neuen SBB-Tochter, ist noch offen.

Seit diesem Jahr wird an der grenzüberschreitenden S-Bahnlinie Cornavin–Eaux-Vives–Anemasse (Ceva) gebaut. Diese ist das Kernstück des RER FVG, also der schweizerisch-französischen S-Bahn, die ein Gebiet mit rund einer Million Einwohner/-innen bedienen wird. Da sie etwa zu 40 % auf französischem Boden fahren wird, kommt die SBB bei ihrem Betrieb nicht um eine Zusammenarbeit mit der SNCF herum. Ziel dieser Zusammenarbeit ist für die SBB aber ein einziger Betreiber, eine einzige Fahrzeugflotte und ein gemeinsames, konkurrenzfähiges Angebot, wie sie am 6. November an einer Infoveranstaltung präzisierte. An dieser nahmen auch Vertreter der betroffenen SEV-Sektionen teil, die insbesondere befürchteten, dass die Genfer S-Bahn an eine Tochterfirma ausgelagert werden könnte.



Genferhält eine ultramoderne S-Bahn – im Bild der künftige Bahnhof Eaux-Vives. Der SEV wird darüber wachen, dass die Arbeitsbedingungen der Genfer Eisenbahner/-innen nicht auf der Strecke bleiben.

SBB gibt sich bedeckt

Ob dies wirklich die Absicht der SBB ist, blieb an der Veranstaltung jedoch unbeantwortet. Alle möglichen Lösungen – von der Tochtergesellschaft bis zum Betrieb durch die SBB – ständen weiterhin offen, erklärte der Leiter Regionalverkehr Romandie, François Gatabin. Seine Chefin, die Leiterin des Regionalverkehrs SBB, Anna Barbara Remund, sagte, dass eine allfällige SBB-Tochter über einen eigenen GAV verfügen würde. Auch werde die Transferis AG, die bisherige gemeinsame Tochter von SBB und SNCF für die Planung und Vermarktung der künftigen S-Bahn, aufgelöst und durch eine neue Gesellschaft nach schweizerischem

Recht mit Sitz in der Schweiz ersetzt.

Dies war für Xavier Zulauff, den Präsidenten des LPV Waadt und Unterwallis, die einzige neue Information. Er verliess diese denn auch keineswegs beruhigt, «auch wenn sich Frau Remund dialogbereit und offen gab.»

Gefahr schlechterer Arbeitsbedingungen

Die Lokführer/-innen des Depots Genf, deren Arbeit zu 60 % mit S-Bahn-Leistungen zusammenhängt, befürchteten von einer allfälligen Auslagerung einerseits schlechtere Arbeitsbedingungen angesichts der Erfahrungen ihrer Walliser Kollegen bei der Gründung von Regionalps, der gemeinsamen Tochter von SBB

und TMR für den Regionalverkehr im Wallis im Jahr 2003. Denn deren GAV ist trotz Verbesserungen, die der SEV inzwischen erreicht hat, nach wie vor schlechter als der GAV SBB.

Arbeitsortwechsel und weniger attraktive Arbeit

Andererseits mussten damals vier Walliser Lokführer nach Lausanne wechseln. Die Genfer Lokführer befürchteten denn auch, dass bei der Gründung einer Tochter für die Genfer S-Bahn ebenfalls etliche von ihnen in andere Depots der Region West wechseln müssten, das heisst nach Lausanne, Saint-Maurice, Vallorbe oder Payerne. Bei einem Wechsel in letztere zwei Depots käme zum längeren

Arbeitsweg oder dem allenfalls nötigen Wohnortwechsel auch noch hinzu, dass dort nur im Regionalverkehr gearbeitet werden kann. Dies aber ist weniger attraktiv als die heutige vielseitige Tätigkeit im Depot Genf.

SEV will keine weiteren Auslagerungen

Weiter befürchtet der SEV, dass das Beispiel Schule machen und die SBB dazu ermutigen könnte, etwa die S-Bahn Waadt oder Zürich ebenfalls auszulagern. Auch deshalb wird er seine Genfer Sektionen bei der Verteidigung ihrer Arbeitsbedingungen mit den nötigen Mitteln unterstützen und demnächst eine Task Force unter Leitung von SEV-Präsident Giorgio Tuti bilden. Dass an der Infoveranstaltung auch offen blieb, welches Rollmaterial für die Genfer S-Bahn beschafft werden soll (ob Flirt oder Régiolis), liegt wohl auch daran, dass dieser Entscheid mit demjenigen für oder gegen die Auslagerung zusammenhängt. Fest steht aber schon jetzt, dass der Unterhalt der S-Bahn-Flotte im Genfer Unterhaltszentrum erfolgen soll und dass dieses daher ab 2013 gewisse Dienstleistungen nach Zürich abgeben soll – wobei die SBB versichert, keine Genfer Stellen zu streichen.

Jean-Pierre Etique/Fl

Europäischer Aktionstag für Arbeit und Solidarität

Blinde Sparpolitik stoppen – soziale Marktwirtschaft retten

Die von der EU, der Europäischen Zentralbank und dem Internationalen Währungsfonds verfolgte Sparpolitik führt in die Sackgasse. Die europäischen Gewerkschaften kämpfen daher gemeinsam dagegen an.

Die Sparpolitik hat schon zahlreiche Länder Europas in die tiefste Krise seit den 1930er-Jahren gestürzt. Die Lohnsenkungen auf breiter Front und

der Abbau der sozialen Sicherheitsnetze erschüttern das europäische Sozialmodell in seinen Grundfesten. Gegen diese Entwicklung führte der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB) am 14. November einen europaweiten Aktionstag durch, forderte einen neuen Sozialpakt und gerechtere Steuern.

In Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Malta und Zypern untermauerten die Gewerkschaften ihren Protest mit Streiks. Es war das erste Mal, dass an einem EGB-Aktionstag

in mehreren Ländern gleichzeitig gestreikt wurde.

In Spanien und Portugal legte ein 24-stündiger Generalstreik das öffentliche Leben lahm, und Hunderttausende demonstrierten gegen die Sparpolitik der Regierungen. Zehntausende gingen auch in Frankreich, Polen, Rumänien, Slowenien und Tschechien auf die Strasse. In den meisten anderen europäischen Ländern – darunter die Schweiz – führten die Gewerkschaften ebenfalls Aktionen durch, um sich mit den

von der Sparpolitik besonders hart betroffenen Menschen in Süd- und Osteuropa zu solidarisieren.

Schädliche Sparpolitik auch in der Schweiz

Die Schweiz ist von den Folgen dieser Krise ihrerseits zunehmend betroffen: Der starke Franken bringt Exportwirtschaft und Tourismus in Not. Dazu kommt die wirtschaftliche Stagnation in den Zielmärkten. Als Folge schwächelt auch die Schweizer Wirtschaft, was die

Steuereinnahmen sinken lässt und den Druck auf die öffentlichen Haushalte erhöht. Bereits haben erste Kantone grosse Sparprogramme eingeleitet. Daher gingen die Gewerkschaften am 15. November in St. Gallen auf die Strasse. In Luzern werden sie am 24. November dagegen protestieren, dass mit rigidem Sparen eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt wird wie in vielen Ländern Europas. Und im Tessin streikt das Staatspersonal am 5. Dezember gegen Lohnabbau. **SGB**

Zweites Paket der Bahnreform 2

«Im Busbereich sind möglichst wenig Ausschreibungen anzustreben, im Bahnbereich überhaupt keine.»

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV



Keine «Easyjetisierung» der schweizerischen Bahntarife

Der zweite Schritt der Bahnreform 2 (BaRe 2.2) wurde am 16. März 2012 vom Parlament verabschiedet. Er betrifft unterschiedliche Inhalte wie die Interoperabilität der Eisenbahnen oder die Ausschreibungen im Regionalverkehr. Zurzeit läuft eine Anhörung zum Themenbereich «Personenverkehr» und den zugehörigen Verordnungen. Der Termin für die Anhörungsantworten ist soeben auf den 30. November verschoben worden. Der SEV ist insbesondere gegen Ausschreibungen im Bahnbereich und gegen Billette, die nur auf bestimmten Zügen gültig sind.

Im Jahr 1996 wurde mit der Revision des Eisenbahngesetzes auch die Möglichkeit von Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr geschaffen. Seither wurde diese Möglichkeit unterschiedlich genutzt: Im Busbereich wurden über 30 Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Im Eisen-

bahnbereich dagegen kam es nur zu einer einzigen Ausschreibung, die mit grossen Schwierigkeiten verbunden war und nicht abgeschlossen werden konnte.

Ausschreibungen sind bisher noch durch kein Bundesgesetz geregelt gewesen. Dies zu ändern, war ein Ziel der Geset-

zesänderungen, die das Parlament am 16. März 2012 verabschiedet hat.

Ausschreibungen: für Buslinien okay, aber nicht für die Bahn

Der neue Artikel 32 im Personenbeförderungsgesetz (PBG) erklärt insbesondere, in welchen Fällen regionaler Perso-

nenverkehr auf der Strasse ausgeschrieben werden soll.

Der Artikel äussert sich auch zum Schienenverkehr: «Die Besteller können im gegenseitigen Einvernehmen Angebote des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs auf der Schiene ausschreiben.»

Für den SEV sind Ausschreibungen im Busbereich akzeptabel. Er ist der Meinung, dass sich bei der Inbetriebnahme neuer Buslinien eine Aus-

schreibung als nötig erweisen kann. Ebenso dann, wenn bei den Leistungen eines Linienbetreibers gravierende Mängel festgestellt werden und diese nicht in gegenseitigem Einvernehmen beseitigt werden können. Allerdings fordert der SEV in einem solchen Fall, dass der obsiegende Anbieter alle direkt vom Wechsel betroffenen Mitarbeitenden übernehmen muss. Aber auch im Busbereich sind für den SEV mög-

INFO

Petition «Regionale Bahnlinien»

Wieder einmal will der Bundesrat beim Regionalverkehr den Rotstift ansetzen. Diesmal hat er die Bahn im Visier: 175 Linien in der ganzen Schweiz sind von den geplanten Sparmassnahmen bedroht. Der Bundesrat will die Kantone beauftragen, bei einem Deckungsgrad von unter 50 % eine Umstellung auf Busbetrieb zu prüfen (siehe Haupttext dieses Dossiers).

Der Vorschlag des Bundesrats steht schief in der politischen Landschaft. Während das Parlament über den Ausbau des Schienennetzes und dessen Finanzierung debattiert, zieht die Landesregierung einen Kahlschlag im Regionalverkehr in Betracht.

Ein solcher Entscheid würde nicht nur die fraglichen Linien betreffen, sondern das gesamte System des öffentlichen Verkehrs schwächen. Dies hätte zur Folge, dass wieder mehr Leute auf das Auto umsteigen würden.

Der SEV unterstützt den VCS bei der Unterschriftensammlung. Auf der SEV-Website www.sev-online.ch könnt ihr die Petition online unterschreiben oder Formulare herunterladen, um in eurem Umfeld Unterschriften zu sammeln. Unterschreiben dürfen alle, unabhängig von Wohnsitz, Nationalität oder Alter.

Petitionstext:

Sehr geehrter Bundesrat,
Wir appellieren an Sie, auf die

geplanten Sparmassnahmen im regionalen Bahnverkehr zu verzichten. Die zugrunde gelegten Kriterien würden dazu führen, dass auch gut ausgelastete Linien durch Busse ersetzt werden könnten. Der öffentliche Verkehr darf nicht nur nach rigiden finanziellen Kennzahlen beurteilt werden; ökologische und soziale Faktoren müssen ebenso in Betracht gezogen werden.

Gute Verbindungen auch in ländlichen Gebieten sind ein grosser Trumpf des schweizerischen Bahnverkehrs und ein wichtiger Standortvorteil. Regionalpolitisch wäre es bedenklich, den Bahnverkehr in ländlicheren Regionen zusammenzustrichen. Zudem würden wieder mehr Leute aufs Auto umsteigen.



In der Schweiz sind schon viele Buslinien ausgeschrieben worden, insbesondere im Kanton Bern (Bild aus Biel), aber die einzige bisherige Bahnausschreibung konnte nicht abgeschlossen werden.



Falls differenzierte Tarife eingeführt werden, muss nach Meinung des SEV trotzdem gewährleistet bleiben, dass man jederzeit den nächsten Zug nehmen und dem Zugpersonal einen allfälligen Zuschlag bezahlen kann. Ein Billett in der Schweiz muss jederzeit die Benützung jedes Zuges ermöglichen. Diese Besonderheit muss die Schweiz beibehalten!

lichst wenig Ausschreibungen anzustreben.

Im Bahnbereich dagegen lehnt der SEV Ausschreibungen gänzlich ab, weil dieser Bereich viel zu komplex ist: Das dichte Liniennetz mit integriertem Taktfahrplan und unzähligen Anschlüssen in den Knoten sowie die Tarifverbünde würden gefährdet. Das Risiko, dass Tiefpreisofferten zu Qualitätsmängeln und Lohndumping führen, übersteigt die Vorteile bei Weitem.

Das Wort «können» im PBG ist sehr vage und wird dort nicht weiter spezifiziert. Für den SEV ist daher auf Ausschreibungen zu verzichten, solange keine Verordnung präzisiert, welche Regeln dafür zu gelten haben. Die Verkehrskommission des Nationalrats stellte übrigens klar, dass sie die Ausschreibungen nur für den Busbereich gesetzlich regeln will.

Der SEV begrüsst, dass die Kompetenz für die Vergabe solcher Konzessionen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) vorbehalten bleibt. Die Erfahrungen im Ausland zeigen, dass sich Ausschreibungen im Bahnbereich für die Mitarbei-

tenden immer negativ auswirken. Deshalb verlangt der SEV, dass zu öffentlichen Ausschreibungen nur Unternehmungen zugelassen werden, die einen GAV unterzeichnet haben.

Sollen Buslinien Bahnlinien ersetzen?

In der Anhörung schlägt das BAV zudem vor, die Verord-

nung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) dahingehend zu ändern, «... dass die Besteller bei Bahnlinien unter einem bestimmten Kostendeckungsgrad ... prüfen müssen, ob nicht alternative Angebote mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis existieren», womit vor allem die Umstellung auf Bus-

betrieb gemeint ist. Das BAV schlägt als Grenzwert einen Kostendeckungsgrad von 50% vor. Liegt dieser bei einer Bahnlinie unter 30%, soll die Umstellung auf Busbetrieb sogar periodisch (alle vier Jahre) geprüft werden.

Eine solche ausschliesslich ökonomische Betrachtungsweise ist für den SEV völlig un-

sinnig. Er unterstützt denn auch die Petition, die der VCS im Oktober lanciert hat – siehe Kasten gegenüber. Die Petition zielt in dieselbe Richtung wie die Anhörungsantwort des SEV. Er fordert, dass die Prüfung der Umstellung von Bahn auf Bus wenigstens auch fol-

Fortsetzung auf Seite 12

Bahnreform 1 und 2: das Wichtigste in Kürze

Die **erste Etappe der Bahnreform ist seit 1999 in Kraft**. Sie hat

- die Aufgaben von SBB und Bund entflochten; die SBB ist seither eine autonome Aktiengesellschaft im Besitz der Eidgenossenschaft;
- den freien Netzzugang im Güterverkehr eingeführt, wie ihn die Schweiz und die EU im Landverkehrsabkommen vereinbart haben.

Die **zweite Etappe der Bahnreform ist noch im Gang**. Sie betrifft vor allem Aspekte der Sicherheit, die Harmonisierung der schweizerischen Gesetzgebung mit den Eisenbahnpaketen der Europäischen Union, eine

moderne Finanzierungsart der Bahninfrastruktur und die Gleichstellung der sogenannten Privatbahnen mit der SBB.

Für diese zweite Etappe legte der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2005 eine Vorlage vor. Doch der Nationalrat wies sie zurück und verlangte neue Vorschläge.

Daraufhin beschloss der Bundesrat die Bahnreform 2 in vier Teilpakete aufzuteilen:

1. Das erste Teilpaket kam 2007 als «Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr» (RöVE) ins Parlament, ist seit dem 1.1.2010 in Kraft und bewirkt vor allem, dass der regionale Personenverkehr

seit der Fahrplanperiode 2012 bis 2013 alle zwei Jahre bestellt wird. Auch wurde der Schutz der Reisenden gesetzlich neu geregelt.

2. Das zweite Teilpaket ist seit 2009 im Parlament. Es betrifft insbesondere den diskriminierungsfreien Netzzugang und die Interoperabilität mit dem Ziel, die Schiene gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger zu machen. Dazu gehören auch Anpassungen der technischen Vorgaben, um den internationalen Verkehr zu vereinfachen. Das Paket behandelt zudem die Ausschreibungen im Regionalverkehr und die Finanzierung der Sicherheitsdienste. Seit der Vernehmlassung liegt die Pri-

orität auf den Themen Interoperabilität und Ausschreibungen. **Zu entsprechenden Verordnungsänderungen läuft zurzeit eine Anhörung.**

3. Neuregelung der Finanzierung der Infrastruktur: Dieses Thema hatte 2005 zur Rückweisung des Gesamtpakets durch das Parlament geführt, weil der Bundesrat vorschlug, das Bahnnetz aufzuteilen in ein Grundnetz, finanziert vom Bund, und ein Ergänzungnetz, finanziert von den Kantonen.

4. Sanierung der Pensionskassen der SBB und der Privatbahnen.

Informationsquelle:
www.admin.ch

Fortsetzung von Seite 11

gende Aspekte beinhalten muss: Nutzung der Infrastruktur durch andere Verkehrsarten wie Fern- oder Güterverkehr, kürzlich getätigte Investitionen, Anschlüsse an das weiterführende Bahnnetz, Qualität der Dienstleistung, Bedeutung für die Region usw.

Differenzierte Tarife

Der vom Parlament im März verabschiedete Artikel 15 des PBG besagt: «Die Tarife richten sich nach dem Umfang und der Qualität der Leistung und nach den Kosten des Angebots. Sie dienen der Erzielung angemessener Erträge. Sie sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor.» Die zugehörige Verordnung über die Personenbeförderung ergänzt: «Die Unternehmen stimmen ihre Tarifgestaltungen zur Dämpfung der Nachfragespitzen sowie zur Glättung der Auslastung der Fahrzeuge und der Infrastruktur untereinander ab.»

Für den SEV darf die Tarifiedifferenzierung nicht so weit gehen, dass mit einem streckenbezogenen Billett (z. B. Genf-Zürich) oder mit einem Sparbillett, das an bestimmte Kurse (ausserhalb der Verkehrsspitzen) gebunden ist, nicht mehr jeder beliebige Zug bestiegen werden darf, weil es nicht mehr möglich wäre, im Zug beim Zugpersonal den allfälligen Zuschlag zu bezahlen. Wichtig ist dies ist gerade auch für ältere Menschen, auf die solche Spezialbillette vor allem ausgerichtet sind.

Vor einer «Easyjetisierung» des Tarifsystems warnt der SEV auch, weil dessen Einfachheit sicher zum Erfolg des öV beigetragen hat.

Henriette Schaffter/FI

Claude Hêche zur geplanten Überprüfungspflicht für Bahnlinien mit tiefem Deckungsgrad

«Auf eine solche Bestimmung sollte verzichtet werden!»

Ständerat Claude Hêche (SP/JU) präsidiert die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats.

■ **Im Zusammenhang mit dem zweiten Paket der Bahnreform 2 hat der Bundesrat Anpassungen mehrerer Verordnungen in die Anhörung geschickt. Welche Punkte könnten Ihrer Meinung nach zu diskutieren geben?**

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen verschiedenste Aspekte, von denen alle zu Diskussionen oder gar zu Kontroversen führen können. Der Vorschlag, Bahnlinien auf Bus umzustellen, gehört zu letzterer Kategorie.

■ **Dass Buslinien ausgeschrieben werden können, ist bekannt und akzeptiert. Aber bei Bahnlinien macht dies doch kaum Sinn?**

Unternehmungen als Konkurrentinnen gegeneinander antreten zu lassen, ist an sich nicht schlecht, doch steht und fällt alles mit den Vorgaben für solche Ausschreibungen. Wenn die Arbeits- und Lohnbedingungen, der Dienst an der Kundenschaft und die Sicherheit gewährleistet bleiben, können sich Ausschreibungen vielleicht positiv auswirken. Persönlich habe ich aber starke Zweifel, ob Ausschreibungen wirklich zu Verbesserungen führen.

■ **Vorgeschlagen wird auch eine Tarifiedifferenzierung je**



Claude Hêche.

nach Zeitpunkt der Zugbenutzung. Würde damit nicht ein wesentliches Prinzip des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz geopfert, nämlich die Möglichkeit, mit jedem Billett auf einer bestimmten Strecke jeden Zug nehmen zu können?

Die Verkehrsspitzen sind eine der grössten Herausforderungen für die Transportunternehmen. Daher ist die Versuchung gross, für die Kundenschaft Anreize zu schaffen, damit sie ausserhalb der Hauptverkehrszeiten reist, und zwar, indem man für verkehrsschwache Zeiten reduzierte Fahrpreise einführt. Ich denke aber, dass in Wirklichkeit jene, welche die

öffentlichen Verkehrsmittel zu den Hauptverkehrszeiten meiden können, dies auch tun, während die andere gar keine andere Wahl haben...

■ **Der Vorschlag, alle Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 50% auf Busbetrieb umzustellen, hat in den letzten Wochen Empörung und Unverständnis ausgelöst. Was halten Sie davon?**

Ein solches Signal ist unerwünscht. Da unternimmt man grosse Anstrengungen, um den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, und plötzlich öffnet eine Verordnung die Tür zu einer ge-

genläufigen Entwicklung. Zwar sieht die fragliche Bestimmung bei Bahnlinien mit einem Deckungsgrad von unter 50% vorerst nur eine Prüfung der Umstellung auf Busbetrieb vor, doch könnte dies zur Ersetzung von Bahnen durch Busse führen. Von diesem Mechanismus sollte man die Finger lassen. Es darf nicht vergessen werden, dass das Bahnnetz auch vom Güter- und Fernverkehr benutzt wird. Wenn es dafür weiter unterhalten werden muss trotz Einstellung des Regionalverkehrs, ist das Sparpotenzial sehr beschränkt. Kurz, auf eine solche Bestimmung sollte verzichtet werden!

Fragen: Henriette Schaffter/FI

■ SVSE Badminton

17. SVSE-Badminton-Plauschturnier



In der Bruchhalle Luzern durften die Organisatoren der SGZP Luzern unter Vincenzo Trifari 24 Spieler/innen zum Plauschturnier begrüßen.

Nach ein paar Aufwärmminuten ging es mit den Gruppenspielen los. Die sieben Damen waren in einer Gruppe eingeteilt und spielten «Jede gegen Jede». Die Herren waren in drei Gruppen à vier Spieler und in eine Gruppe à fünf Spieler eingeteilt. Es wurde hart um die zwei ersten Gruppenplätze gefightet, denn nur von dort aus konnte der Turniersieg errungen werden. Nach vielen spannenden, schweisstreibenden Spielen gab es eine Pause und die Teilnehmenden konnten sich mit einer Mi-

nestrone, Sandwiches oder mit Kaffee und Kuchen stärken.

Die 2. Runde lief nach einem ausgeklügelten Spielsystem von Roger Baumann ab, dabei spielten die Damen auch gegen die Herren. Je nach Spielausgang rutschte man in der Tabelle hoch oder runter, so traf man entweder auf einen stärkeren oder schwächeren Gegner und konnte sich nochmals hocharbeiten. Nach drei oder teilweise vier Spielen war dann endgültig Schluss mit der Plackerei und die Ränge waren erspielt.

Die Siegerpaarung lautete Roger Baumann gegen Christian Wiegratz. Bei diesem spannenden Match besiegte Christian Roger mit 21:11 und

21:19. Bei den Damen wurde die Siegerin nach den Gruppenspielen festgelegt: das war Susanne Binder.

Alle Spieler/innen erhielten bei der Siegerehrung ein Säckli mit einer Luzerner Spezialität, den Willisauer Ringli (an diesem Guetzli kann man sich ebenso gut die Zähne ausbeissen wie an gewissen Gegnern). Die Preise waren gesponsert von der SGZP Luzern. Anschliessend wurde noch gemütlich zusammengesessen und geplaudert, bevor die Jahresbesprechung Badminton anging. Vielen Dank den Organisatoren und Helfern/innen für den tollen Tag.

Martina Tschanz/Vincenzo Trifari

■ SBV Zürich

Leiterin Personenverkehr zu Besuch



Die Herbstversammlung stiess wieder einmal auf grosses Interesse, es nahmen 36 Personen teil. Besammlung war im Restaurant Bad am See in Schmerikon. Pünktlich eröffnete der Präsident die Versammlung. Das zentrale Thema war der Bericht über den Stand der Fusion SBV-VPV. Die Arbeitsgruppe hat nun noch ein Jahr Zeit, die Fusion umzusetzen. Sie ist gefordert, neue geeignete Leute zu finden für die diversen Gremien. Denn der neue Unterverband soll professionell daherkommen. Durch den Rücktritt des Vizepräsidenten wird für

das Übergangsjahr bis zur Fusion ein neues Mitglied im Sektionsvorstand gesucht. Präsident Markus Wittwer schloss die Versammlung und es folgte der kulinarische Teil, zu dem Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr eingeladen war. Das Schiff «MS Seestern» erwartete die Teilnehmenden mit einer feinen Metzgete. Jeannine Pilloud sprach den Teilnehmenden ihren Dank aus für die tollen Leistungen, die sie jeden Tag erbringen. Sie erzählte von ihren Erlebnissen im Zug. Denn sie wolle immer den Puls bei den Kunden/innen spü-

ren. So fahre sie auch meistens in der 2. Klasse. Zum Beispiel sei sie auf dem Weg zur Versammlung von Bern nach Zürich auf der Treppe gesessen. Sie forderte die Kolleginnen und Kollegen zur Diskussion auf, was einige Teilnehmende rege wahrnahmen. Es scheint, dass Jeannine Pilloud sehr auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden eingeht. Das merkte man an ihrer Wortwahl. Sie spricht die Sprache des Personals. Der Präsident verabschiedete den Gast mit einem Präsent und mit einem SEV-Beitrittsformular. Er würde sich freuen, wenn Jeannine Pilloud als Mitglied des oberen Kaders dem SEV beitreten würde. Die Referentin nahm dies mit Freude auf. Es sei das erste Mal, dass ihr dies angeboten werde. Während des Desserts wurde an den Tischen rege diskutiert oder es gab sogar einen Jass. Die Frühlingsversammlung findet am 15. März und die Herbstversammlung am 2. November statt.

René Näf

■ SVSE Schiessen

43. SVSE-Meisterschaft

Am 5./6. Oktober fand im solothurnischen Zuchwil bei besten Bedingungen das 43. Schweizerische Eisenbahnerschiessen statt. Dank der zentralen Lage des Austragungsortes nahm eine grosse Anzahl Schützinnen und Schützen teil. Obwohl nach gängigen Begriffen das Wetter am Freitag nicht das beste war, war es für die Schützinnen und Schützen ideal. Es war windstill und die Lichtverhältnisse waren für alle gleich. Es herrschten so gute Verhältnisse, dass selbst Armeewaffen gegen Standardgewehre bestehen konnten. Der zweite Tag begann mit Sonnenschein, was sich in den Gesichtern der Schützinnen und Schützen widerspiegelte. Auch beim Organisationskomitee herrschte Freude,

wurden doch einerseits gute Resultate erzielt und andererseits konnte gegenüber den Vorjahren eine Steigerung der Teilnehmerzahl festgestellt werden.

Sieger der Kategorie A (Sportwaffen) 300 m wurde Adrian Klossner, Sportverein BLS, in der Kategorie D (Armeewaffen) 300 m siegte Jakob Gut, ESC Winterthur. In der Kategorie der Pistolenschützen 50 m gewann Markus Abt, SE Bern, und bei den Pistolenschützen 25 m war der Sieger Franz Ritz, SVSE Simplon. Detaillierte Ranglisten siehe www.svse.ch.

Auch im nächsten Jahr wird Zuchwil für die 44. SVSE-Meisterschaft Gastrecht bieten. Wir freuen uns schon heute darauf.

Sepp Zeder



Feuer frei: Sportschütze, voll konzentriert.

■ PV Luzern

Ausklang der Wandersaison

Viel Staub hat die Wandergruppe in diesem Jahr nicht aufgewirbelt. Denn auf den meisten Touren zählte der Regenschutz zum unverzichtbaren Zubehör. Die Saison endete am 9. November mit einem Trip von Malers nach Littau. Im Gasthof Ochsen wartete bereits eine Schar weiterer Mitglieder auf die traditionelle Dia-Präsentation. Mit eindrücklichen Bildern liess Emil

Knöpfel die diesjährigen Wanderungen und übrigen Anlässe Revue passieren. Nach 14 Jahren Einsatz tritt Franz Bühler offiziell als Wanderleiter zurück. Er wird die Funktion interimistisch noch bis Frühling 2013 ausüben. Als Dank für sein unermüdliches Wirken ertarte er einen riesigen Applaus. Zudem wurde er zum Ehrenmitglied der Wandergruppe erkoren. **Otto Fuchs**



Von links: Emil Knöpfel, Franz Bühler und Fritz Sommer.

Beitragsregelung 2013

Der Vorstand SEV hat an seiner Sitzung vom 24. August einer moderaten Beitragserhöhung zugestimmt, um die Finanzsituation des SEV auf lange Sicht zu stabilisieren (siehe ausführlichen Artikel in *kontakt.sev* Nr. 17). Somit gilt für das Jahr 2013 folgende Regelung:

Aktive	Grundbeitrag pro Monat	CHF 30.40
Pensionierte	halbzahlende Mitglieder	CHF 15.20
	viertelzahlende Mitglieder	CHF 7.60
	achtelzahlende Mitglieder	CHF 3.80

Es handelt sich hier um den Grundbeitrag. Hinzu kommen die entsprechenden Ansätze für Unterverband, Sektion und evtl. Gruppen.

Beitragsregelung für Pensionierte/Witwen

Hinsichtlich der Erhöhung der AHV-Renten 2013 verändern sich die Einkommensgrenzen für die Bemessung der Pensioniertenbeiträge geringfügig.

- halbzahlende Mitglieder (ganzer PV-Beitrag)
Renteneinkommen: CHF 3510.00 und mehr/Monat
- viertelzahlende Mitglieder (halber PV-Beitrag)
Renteneinkommen: CHF 2340.00 und mehr/Monat
- achtelzahlende Mitglieder (viertel PV-Beitrag)
Renteneinkommen: weniger als CHF 2340.00/Monat

Das massgebende Renteneinkommen setzt sich aus den Leistungen der Pensionskasse und der AHV/IV-Rente des Mitgliedes sowie einer allfälligen Suva-Rente zusammen.

RPV Zürich

Die Sektion hat neu ein Co-Präsidium

Am 3. November trafen sich 25 Mitglieder, darunter erstmals auch zwei Frauen, zur ausserordentlichen Hauptversammlung in Dietikon. Vizepräsident ad interim und Kassier Daniel Purtschert führte durch die Versammlung. Wichtigster Punkt auf der Traktandenliste war, einen neuen Sektionspräsidenten zu wählen für den per sofort zurückgetretenen Gebhardt Hutter, dessen Rücktrittsschreiben verlesen wurde. Bis 1. November hatte der Kassier keine Wahlvorschläge erhalten. Der Vorstand beschloss deshalb ein Co-Präsidium. Zur Wahl dafür stellten sich Roman Umbricht und Martin Müller, beide P-OP-ZV Zürich, welche die Versammelten bei zwei Enthaltungen wählten. Herzliche Gratulation. Dank ging an den zurücktretenden Gebhardt Hutter für dessen Arbeit. Bei der Peko P ist die Organisation der Planung ZV ein Thema. Laut Infoblatt vom 1. November wird der Einsatz von Sopre angepasst, mit dem Ziel,

dieses schweizweit flächendeckend auf 2013 einzuführen. Ob dies gelingt, wird sich zeigen.

Dann informierte SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat Phillip Hadorn zu Cargo. Überraschend ist, dass so viele Stellen verloren gehen (bspw. Zentralschweiz bis Zürich vierzehn Stellen). Auch die Zukunft sieht düster aus. Aber man gibt sich positiv. Die Mitglieder konnten Phillip Hadorn noch Fragen stellen.

Termine 2013: Rangiertagung Mitte/Ost 6. April im Restaurant Krone in Aarburg AG; Delegiertenversammlung RPV 22. Mai in Bern; die Hauptversammlung wird vermutlich wieder an einem Freitag stattfinden, zirka Ende Februar, Anfang März im Restaurant Markthalle in Zürich-Altstetten. Daniel Purtschert schloss die Versammlung und die Mitglieder gingen zum gemütlichen Teil über mit gemeinsamem Nachtessen, offeriert aus der Sektionskasse. **Daniel Purtschert**

LPV Bern

SBB-Projekte beschäftigen das Lokpersonal

Am 18. Oktober fand die Herbstversammlung statt. Präsident Alfred Bigler vermeldete drei Pensionierungen und zwar die von Hans-Ruedi Binggeli, Peter Lüthi und Hans-Ueli Wüthrich.

Hauptthemen waren die beiden Projekte «Produktivität» sowie «Optimierung Ausbildung». Die Ausbildung wird zukünftig gestützt auf das neue Konzept stattfinden, dessen Grundsatz ist «Kompetenz statt Wissen». Das Resultat des Projektes «Produktivität», auch Schattenplanung genannt, lässt keine neuen Erkenntnisse betreffend Neu- oder Umverteilung, grössere Abwechslung oder Steigerung der Produktivität verlauten. Einzig durch Veränderung der Rahmenbedingungen könnten Verbesserungen erzielt werden. Zu den BAR-Verhandlungen kann nach wie vor nicht viel gesagt werden. Eine etwas bessere Nachricht ist seitens der Pensionskasse SBB zu vermelden. Diese hat das Geschäftsjahr 2011 mit Gewinn abgeschlossen. Daraus resultierte, dass der Deckungsgrad sich um einige Prozente erhöhte. Der Präsident informierte, dass ab 1. November 2012 die Helvetia das Portefeuille der SEV Versicherungen überneh-

men wird. Ärger bereitet nach wie vor die Weisung Zusammenarbeit RP-LP/Fristenregelung. Da es sich um ein Geschäft der Peko handelt, kann der LPV darauf keinen grossen Einfluss nehmen. Es sind jedoch alle gebeten, Zuwiderhandlungen direkt dem Peko-Präsidenten zu melden. Ein weiteres Thema waren die negativen Zeitkonten einzelner Lokführer. Die SBB intervenierte und es folgten über längere Zeit Diskussionen. Seit einem Schreiben vom September 2012 ist es nun Fakt, dass jeder Lokführer selbst dafür zuständig ist, zu kontrollieren, ob sein Zeitkonto stimmt. Seitens der Arbeitsplankommission wurde informiert, dass die Rotationen gleich bleiben werden. Die Beteiligung an der Personalzufriedenheitsumfrage kann als zufriedenstellend bezeichnet werden. Es zeigt, dass Personalzufriedenheit ein durchaus wichtiges Thema ist. Im Anschluss referierte Marjan D. Klatt, Ressortleiter P, noch etwas ausführlicher über das bereits erwähnte neue Ausbildungskonzept. Es wird sich zeigen, wie die neue Ausbildung von den angehenden Lokführern angenommen wird.

Karin Bigler

ZPV Basel

Neu gibt es nur noch eine Mitgliederversammlung

Werner Fankhauser konnte neun Mitglieder (inkl. Vorstand) und als Gast René Furrer begrüßen. Die Versammlung stimmte darüber ab, ob die zweite Mitgliederversammlung in Basel noch stattfinden soll und beschloss einstimmig, darauf zu verzichten. Im Spätsommer 2013 wird das Personalzimmer umgebaut.

René Furrer informierte über die Pekogeschäfte. Beim Veloselbstverlad werde über zusätzliche Veloplätze diskutiert. Vieles werde abgelehnt, so-

bald es einen Sitzplatz koste. Nächstes Jahr werde es neue Rollkoffer geben, analog denjenigen des Lokpersonals. Die Teamstrukturen in Basel stehen fest und sind geplant auf Fahrplanwechsel 2013/14. Bitte schreibt bei den ZK-Leistungen ab 22 Uhr unbedingt eine ESI-Meldung an pekobasel@gmail.com. Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern, den Pensionierten sowie allen Angehörigen alles Gute für die bevorstehenden Feiertage.

Rita Siegenthaler

LPV Sargans-Ch-B

SBB Cargo will «Buchs» aufheben

Am 24. Oktober fand in Sargans die erste präsidentenlose Mitgliederversammlung statt. Christof Schai, der die Sektion in der Peko und APK vertritt, informierte über die Projekte Ausbildung, Periodische Prüfungen, Teilzeitverträge, LEA3, JAZ+/-, Inbetriebnahmezeiten, Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, «Kick off» Zukunft Depot Sargans und die Einteilungen ab Fahrplanwechsel (FPW). Auf den FPW wird der Lokführerstandort Buchs von SBB Cargo aufgehoben. Die betroffenen Mitarbeitenden erhielten Stellen als RCP100 angeboten. Leider sind auch Sektionskollegen betroffen. Zudem wurde über das traktanderte 100-jährige Bestehen der Sektion im nächsten Jahr gesprochen. **Walter Beusch**

SVSE Kegeln

SESKV-Cup

Dieses Jahr wurde der beliebte SESKV-Cup in Zürich-Wiedikon ausgetragen. 16 Kegler/innen lieferten sich sowohl im A-Cup als auch im B-Cup spannende Wettkämpfe und boten grossen Kegelsport. Bedingt durch das K.o.-System schied nach den Achtelfinals bereits die Hälfte der Teilnehmenden aus. Für die Sieger folgten Schlag auf Schlag die Viertel- und die Halbfinals. Die Finals waren spannend und nur wenig Holz Differenz entschieden über Sieg und Niederlage. Im A-Cup standen sich Edi Müller aus Luzern und Kurt Ducret aus Trimbach gegenüber. Mit 629 zu 627 Holz gewann Edi Müller den A-Cup und wurde Cupsieger. Im Final des B-Cups setzte sich Beat Kilchenmann aus Olten gegen Peter Götschmann aus Bern mit 593 zu 585 Holz ebenfalls knapp durch und wurde Sieger des B-Cups. Gratulation den Gewinnern und allen Teilnehmenden für ihre Leistungen. **Christian Rotzer**

■ SBV Bern

VöV-Direktor Ueli Stückelberger spricht über die Herausforderungen im öV

Am 5. November trafen sich 45 Mitglieder zur Herbstversammlung. Präsident Manfred Schaffer führte zügig durch die Sektionsgeschäfte. Aus dem Vorstand hat Martin Cavegn demissioniert, als Nachfolger wählte die Versammlung einstimmig Simon Käsermann. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden für ein weiteres Jahr in ihren Ämtern bestätigt. Für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt wurden Beat Winterberger, Markus Kälin, Urs Wirth, Franz Gyger und Erich Burla. Pensioniert und aus dem SBV verabschiedet wurden René Aerni, Daniel Joss und Gerhard Rentsch. Die Versammelten gedachten des im Juni verstorbenen Paul Rösselet, Stellwerkangestellter in Bern Weyermannshaus, mit einer Schweigeminute.

Informationen aus den verschiedenen Interessenfeldern und den Pekos: Per 1. Januar 2013 übernimmt die BLS den Verkauf im Bahnhof Murten, die Zugverkehrsleiter blei-

ben bei der SBB. Für mehrere Mitglieder bedeutet dies einen Sektionswechsel, andere gehen vorzeitig in den Ruhestand, weil dies auch einen Stellenabbau zur Folge hat. Der Präsident verabschiedete die betroffenen Kollegen.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV, referierte über die Herausforderungen im öffentlichen Verkehr (öV) der Schweiz. Das Bild des Schweizer öV sei positiv besetzt! Aber wir müssten schauen, dass es so bleibt. Die in den letzten Jahren erzielten Erfolge, die sich in steigenden Leistungen ausdrückten, seien auch Herausforderungen, indem der öV an die Grenze seiner Kapazitäten gelange. Rund die Hälfte der Personen in der Schweiz würden in irgendeiner Form ein Abonnement besitzen. Dies sei ein Erfolg, er müsse aber auch gepflegt werden. Insbesondere bei Tarifierhöhungen brauche es Sensibilität gegenüber der Kundschaft. Der öV dürfe sich gegenüber der Strasse nicht einsei-



Präsident Manfred Schaffer gratuliert den Jubilaren für die längjährige SEV-Treue.

tig verteuern. Ebenso müsse man den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden gerecht werden. Im Gegenentwurf des Parlaments zur VCS-Initiative, dem Projekt Fabi (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur), gehe es vor allem um Substanzerhalt und Kapazitätserweiterung. Weil der Finöv-Fonds

befristet ist und mit der Neat endet, brauche es eine Nachfolgelösung. Es bestehe aber die Besorgnis, dass die Kantone, die Fabi mitfinanzieren müssen, das öV-Angebot im Regionalzugsverkehr ausdünnen. Die abschliessende Frageunde zeigte das Interesse der Mitglieder auf: zur Sprache kamen

unter anderem die «Machtverhältnisse» innerhalb des VöV, einerseits die mit Fabi lancierten Ausbauten, andererseits die Sparmassnahmen der Kantone im Regionalverkehr, sowie die neuen Steuerwerte des FVP.

Mathias Schmid

■ SVSE Schach

52. Studententurnier

Am 10. und 11. November wurde in Lugano das 52. Schach-Studententurnier durchgeführt. Der UFS Ticino unter der Leitung von Otto Gessner hatte den Anlass organisiert. Das Hotel Ceresio in Lugano bot sehr gute Spielbedingungen. Am Samstagabend genossen alle den Unterhaltungsabend mit «Il Gruppo Otello» und mit dem Musikduo «Tacalà».

30 Teilnehmende spielten in drei Stärkeklassen je sieben Partien. Sieger der Kategorie A wurde Oswald Bürgi, ESC Etzel. In der Kate-

gorie B gewann Peter Staffelbach, ESC Soldanella, und in der Kategorie C schwang Paul Jost, ESV Thun, obenaus.

Herzlichen Dank an Otto Gessner und sein Team für die tadellose Organisation. Ein spezielles Dankeschön geht an den Turnierleiter Thomas Kraus für seinen Einsatz. Die Gesamtrangliste und weitere Informationen zum Turnier sind abrufbar im Internet unter www.svse.ch/schach.

Edgar Fuchs



■ RPV Südostschweiz / RPV Thurtal

«Der Personalabbau muss korrekt ablaufen»

Am 3. November fand die zweite gemeinsame Herbstversammlung der Sektionen Südostschweiz und Thurtal statt, zu der Präsident Roland Zehentner 20 Mitglieder begrüssen konnte.

Der Präsident orientierte über die Personalbefragung der SBB, deren Rücklauf 74 Prozent betrug. Im Weiteren informierte er, dass ab 9. Dezember eine 24-Stunden-Notfallnummer eingerichtet wird. Ab Sommer 2013 werden alle Gespräche Fest/Mobil und Netz/Funk aufgezeichnet und sieben Tage aufbewahrt, bevor sie gelöscht werden. RCP-Lokführer werden mit iPad ausgerüstet. Im 2013 gibt es neue Funkgeräte und das Personal erhält neue Arbeitsschuhe. Infrastruktur: Das Rangierpersonal erhält ab Juni 2014 eine persönliche Funkweste. Ab 2014 wird im Personenverkehr ein neues Ferienreglement eingeführt.

In die Peko wählte die Versammlung Martin Bollhalder und Antonio Gisondi. Dem Unterverband RPV fehlen ein GPK-Mitglied und ein ZA-Mitglied. Wünschenswert wä-

ren Kollegen aus dem Personenverkehr. Aktuell zählt der RPV 1307 Mitglieder. Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB liegt bei 100 Prozent. Ab 1. Januar wird der SEV-Mitgliederbeitrag um CHF 2.40 erhöht.

Der SEV möchte alle Lokführer im gleichen Lohnband geführt haben. Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger sagte, dass die Notfallhandys zur eigenen Sicherheit für das Personal sind und keinesfalls der Überwachung des Personals dienen.

SEV-Gewerkschaftssekretär Arne Hegland hielt kein Referat im eigentlichen Sinne, er wolle vor allem die Anliegen der Versammelten hören und beantworten, bezüglich des Stellenabbaus im Rangier und Wechsel ins Arbeitsmarktczentrum (AMC). Der SEV bemühe sich, dass der gesamte Personalabbau auf korrekter Basis abläuft. Arne Hegland bat darum, das AZG einzuhalten, so beispielsweise keine Doppelschichten zu leisten. SBB Cargo müsse die «angeschlagenen» Mitarbeitenden behalten,

weil sie laut AMC nicht vermittelbar seien. Das AMC könne Arbeitsplätze zuweisen, die zumutbar seien. Wenn die zugewiesene Person den Vorschlag verweigere, sei das AMC berechtigt, die Kündigung auszusprechen. Das SEV-Zentralsekretariat hat in einem Schreiben festgehalten, was zumutbare Arbeit ist. Wenn jemand unsicher ist, ob die neue Arbeitsstelle zumutbar ist, soll er sich im SEV-Sekretariat melden. Wenn eine Arbeitsstelle von AMC zugewiesen wird und der Lohn tiefer ist, besteht die Lohngarantie.

Roland Zehentner verabschiedete Martin Horath, der viele Jahre verschiedene SEV-Ämter innehatte. Nach über 40 Dienstjahren verlässt er wegen dem «Projekt Netz» seinen Arbeitsplatz und zieht in den Kanton Aargau.

Wichtige Daten 2013: 9. März – Generalversammlung in Buchs SG; 6. April – Rangiertagung in Aarburg; 22. Mai – Delegiertenversammlung RPV in Bern; 23. und 24. Mai – Kongress SEV in Bern.

Martin Horath

Sektionen

- 24. November** ■ **RPV Aargau**
18 Uhr,
Hunzenschwil, Herbstversammlung
Restaurant Kastanienbaum
- Der Präsident informiert über Aktuelles von der Präsidentenkonferenz und aus dem SEV. Nach der Versammlung wird ein Nachtessen offeriert. Anmeldung bitte an Markus Engetschwiler, m_engetschwiler@bluewin.ch, 079 253 71 95. Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt.
- 29. November** ■ **VPV Zürich**
18 Uhr,
Zürich, Sihlpost 104. Herbstversammlung
(Zimmer V20148)
- Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Anschliessend Nachtessen im Vorbahnhof. Anmeldung an Toni Möckli, toni.moeckli@sbb.ch.

Sektionen VPT

- 22. November** ■ **VPT RBS**
19.30 Uhr, Worb, Gasthaus Löwen
Herbstversammlung
- Traktanden gemäss Einladung. Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmende.
- 23. November** ■ **VPT Rhätische Bahn, Gruppe Rollmaterial/Visiteure**
16.30 Uhr,
Landquart, Restaurant Binari
Gruppenversammlung
- Neben den statutarischen Geschäften Informationen von Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV, zu aktuellen Geschäften und Lohnverhandlungen. Anschliessend kleiner Imbiss. Anmeldung bei Obmann Emil Strub.
- 29. November** ■ **VPT Jungfraubahnen**
20 Uhr,
Wilderswil, Hotel Jungfrau
Herbstversammlung
- Apéro ab 19.30 Uhr; es findet ein tolles Gewinnspiel statt. Der Vorstand freut sich auf euer Kommen!
- 29. November** ■ **VPT Rhätische Bahn, VPT Obmänner**
18.15 Uhr, Chur, Regionalsekretariat SEV
Gruppenversammlung
- Neben den statutarischen Geschäften Informationen von Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV, zu aktuellen Geschäften und Lohnverhandlungen. Anschliessend kleiner Imbiss. Anmeldung bei Präsident Nöldi Caviezel.
- 30. November** ■ **VPT Rhätische Bahn, Gruppe Betriebsangestellte (Ba)**
16.30 Uhr, Chur, Regionalsekretariat SEV
Gruppenversammlung
- Statutarische Geschäfte. Als Gast begrüssen wir Stephanie Rielle la Bella, Leiterin Personal HR RhB. Anschliessend Umtrunk und Imbiss. Anmeldung bei Obmann Peter Wittwer.
- 4. Dezember** ■ **VPT RBS, Pensionierte**
(kein Verschiebdatum)
Zirka 9.50 Uhr,
Schönbühl, Restaurant Ueli der Beck (beim Bahnhof RBS)
Schlusswanderung
Schönbühl–Mattstetten–Jegenstorf
- Leichte Wanderung (bei jedem Wetter) mit wenig Höhenmetern; zirka 2 Stunden. Mittagessen im Restaurant Kreuz in Jegenstorf. In gemütlicher Runde lassen wir das Wanderjahr 2012 ausklingen. Wer nicht an der Wanderung teilnimmt, kann direkt ins Restaurant Kreuz fahren (zirka 12 Uhr). Solothurn ab 9.18 Uhr, Schönbühl an 9.48 Uhr; Worb Dorf ab 9.15 Uhr, Schönbühl an 9.50 Uhr; Bern RBS ab 9.37 Uhr, Schönbühl an 9.50 Uhr. Rückfahrt Jegenstorf ab 16.18 Uhr Richtung Solothurn; ab 16.09/16.14 Uhr Richtung Bern. Anmeldung bis 30. November (Reservation Restaurant) bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.
- 5. Dezember** ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte und Pensionierte Emmental**
14.15 Uhr, Spiez, Gemeindezentrum Lötschberg
Weihnachtsversammlung
- Referat von Grossrat Markus Meyer, Roggwil, über «Prekäre Finanzen beim Kanton Bern und deren Auswirkungen auf den öV». Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV, sowie Beat Reichen informieren über Aktuelles aus der Sektion und die PK Symova. Coop offeriert erneut die Grittibänzen. Ab 13.30 Uhr Kalenderverkauf (14 CHF). BLS-Kolleginnen und Kollegen, die nicht an der Versammlung teilnehmen, bestellen ihren Kalender bei Kassier Roger Ritz, Oberlandstrasse 59, 3700 Spiez, 033 654 37 53.
- 7. Dezember** ■ **VPT BDWM**
19.45 Uhr,
Bremgarten AG
Mitgliederversammlung
- Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.
- 12. Dezember** ■ **VPT GoldenPass**
(statt 5. Dezember)
19.45 Uhr,
Château d'Oex, Bahnhofbuffet
Generalversammlung
- Achtung: Die Generalversammlung ist auf den 12. Dezember verschoben. Die Traktandenliste wird ausgehängt. Wichtigste Themen: Lohnverhandlungen, Wahlen und Änderungen GAV.

Pensionierte SBB

- 3. Dezember** ■ **PV Glarus-Rapperswil**
14.15 Uhr,
Rapperswil, Evang. Kirchengemeindehaus
Jahresschlussfeier
- Einladung zu Kaffee und Kuchen und zum Theaterstück «das kleine Glück am Bahnhofplatz», gespielt von den Bazeneider Theaterladies.
- 3. Dezember** ■ **PV Winterthur-Schaffhausen**
14.15 Uhr,
Oberwinterthur, Hotel Römertor
Adventsfeier
- Türöffnung ist um 13.45 Uhr. Mitwirkende: Der PV Chor, das Musikkorps «Alte Garde» und eine schöne Überraschung.
- 4. Dezember** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn
Stammtisch
- Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
- 4. Dezember** ■ **PV Luzern**
14 Uhr,
Luzern, Allmend, Armeeausbildungszentrum (AAL)
Adventsfeier
- Mit Kontrabass und Gitarre sorgt das Duo Ten für einen Ohrenschaus. Eine Gruppe des Jugendblasorchesters Kriens lässt weihnachtliche Melodien erklingen. Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen. Anmeldung an eines der Vorstandsmitglieder bis 29. November. Der Vorstand freut sich auf einen gemütlichen und besinnlichen Nachmittag.
- 5. Dezember** ■ **PV Thurgau**
14.15 Uhr,
Egnach, Restaurant Sternen
Adventsfeier
- Pfarrerin Meret Engel führt durch die Adventsfeier mit der Panflötengruppe aus Romanshorn. Am Schluss wird ein Imbiss offeriert. Anmeldung bis 3. Dezember mit weissem Anmeldeatlon an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.
- 6. Dezember** ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**
14.30 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn
Stammtisch
- Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen.
- 6. Dezember** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
Olten, Restaurant Bahnhof, Gleis 13
Stammtisch
- Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.
- 6. Dezember** ■ **PV Biel**
14 Uhr, Biel, Restaurant Romand (Türöffnung 13.30 Uhr)
Chlousefeier
- Musikalische Unterhaltung mit der «Thoms one man Band» und Liedervorträgen vom Männerchor der pensionierten Eisenbahner Biel. Die Ehrenurkunden für 40-, 50- und 60-jährige SEV-Mitgliedschaft werden den anwesenden Mitgliedern überreicht. Die Sektion offeriert einen warmen Zvieri-Teller. Die Getränke gehen zulasten der Teilnehmenden.
- 6. Dezember** ■ **PV Jura**
11.45 Uhr,
Glovelier, Café de la Poste
Nikolaustreffen
- Mittagessen, offeriert aus der Sektionskasse (die Getränke sind selbst zu bezahlen). Der PV-Chor sorgt für Unterhaltung und es findet das traditionelle Lotto statt (Lottopreise sind sehr willkommen). Merci an alle, die Kekse oder einen Kuchen mitbringen. Anmeldung bis 1. Dezember an Pierre Ackermann, 032422 48 35, pack@bluewin.ch.
- 11. Dezember** ■ **PV Aargau**
14.15 Uhr,
Windisch, Reformiertes Kirchgemeindehaus
Weihnachtsfeier
- Nach der Begrüssung Liedervortrag des Schülerchors des Dorfschulhauses Windisch. Danach besinnliche Gedanken mit Diakon Thomas Jung, Gebenstorf, und gemeinsames Singen von Weihnachtsliedern. Imbiss mit Kaffee und Dessert, offeriert von der Sektion, Getränke auf eigene Kosten. Anmeldung mit gelber Karte oder an hallo.aarau@sunrise.ch.
- 11. Dezember** ■ **PV Olten und Umgebung**
13.45 Uhr, Olten, Stadttheater
Weihnachtsfeier
- Nach der Begrüssung Liedervorträge des PV Männerchors. Danach besinnliche Worte von Hanspeter Betschart. Nach der Pause erfreuen uns die Kinder der Musikschule Olten. Vor der Heimkehr den obligaten «Bänz» nicht vergessen. Der Vorstand freut sich auf viele Besucher/-innen.
- 12. Dezember** ■ **PV Basel**
14 Uhr, Basel, Volkshaus
Weihnachtsfeier
- Alle Mitglieder samt Partnern/-innen sind zu einem gemütlichen Nachmittag eingeladen. Fröhliche Sänger, volkstümliche und auch südamerikanische Klänge werden euch erfreuen. Dazwischen Besinnliches und natürlich eine Kaffeepause.

12. Dezember ■ **PV Bern**
14 Uhr, Düringen,
Hotel Bahnhof
Weihnachtsfeier
www.sev-pv.ch/bern

12. Dezember ■ **PV Ticino**
Ab 11 Uhr (Apéro),
Mendrisio, Centro
Manifestazioni
Mercato Coperto
Weihnachtstreffen

13. Dezember ■ **PV St.Gallen**
14.15 Uhr,
St.Gallen-
Winkeln,
Restaurant Kreuz
Adventsfeier

13. Dezember ■ **PV Wallis**
11.30 Uhr, Martigny,
Salle communale,
(Ortsbus um 11.23 Uhr)
Weihnachtsfeier Unterwallis
www.sev-pv.ch/wallis-valais

18. Dezember ■ **PV Wallis**
11.30 Uhr (Türöffnung),
Brig-Glis,
Saal des Restaurants
River Side (10 Gehminuten
vom Bahnhof)
Weihnachtsfeier Oberwallis
www.sev-pv.ch/wallis-valais

Bern (S1) ab 13.15 Uhr. Mitwirkende: Der Männerchor, unterstützt von Musikanten, Hedi Gugger und alt Pfarrer Hans Ulrich Schäfer. Neu offerieren wir zum Zvieri ein Pastetli. Daher beginnt der Anlass bereits um 14 Uhr.

Begrüssung durch den Sektionspräsidenten und den SEV-Vertreter. Anschliessend gemeinsames Mittagessen (40 Franken, inklusive Getränke). Weitere Auskünfte und Anmeldungen bis 4. Dezember bei Biagino Gioli, 091 825 85 83, oder biagino_gioli@hotmail.com.

Apéro ab 13.15 Uhr. Weihnachtsgedanken von Pfarrerin Regula Herrmann, anschliessend Auf-führung des Senioretheaters St. Gallen «Die Lieblichkeitsschüler». Imbiss aus der Kreuzküche. Wir erwarten einen Grosseaufmarsch.

Details siehe PV Wallis, Weihnachtsfeier Oberwallis vom 18. Dezember. Anmeldung bis spätestens 8. Dezember an Madeleine Oberli, Rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice, mit Talon (erhalten im März), Postkarte oder 024 485 25 28.

Beginn mit dem gemeinsamen Mittagessen. Beim Kaffee Abgabe der versilberten und vergoldeten SEV-Abzeichen für 25 und 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Mitglieder mit 40, 50 und 60 Jahren SEV erhalten ihre Ehrenurkunde (die betroffenen Mitglieder wurden persönlich eingeladen). Grosse Tombola mit attraktiven Preisen. Natürlich fehlt auch der traditionelle Glühwein zum Ausklang nicht. Die Partner/innen sind herzlich willkommen. Unkostenbeitrag: 30 Franken pro Person, Mehrkosten übernimmt die Sektionskasse. Anmeldung bitte bis spätestens 14. Dezember an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig mit Talon (erhalten im März), Postkarte, 027 923 21 39, 076 202 21 39 oder luggen.r@valaiscom.ch.

Sport und Kultur

3. Dezember ■ **Eisenbahner Philatelisten Bern**
18 Uhr, Bern,
Bollwerk,
Instruktions-
zimmer P 245
Nächstes Sammlertreffen

5. Dezember ■ **EWf Herisau**
9.35 Uhr,
Neuchâtel
www.ewf-herisau.ch
Wanderung Umgebung
Neuchâtel

8. Dezember ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
LVS-Suchübung mit Skitour

15. Dezember ■ **ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus**
Wanderung zum Erbsensuppe-Essen beim SC Grafenried

16. Dezember ■ **ESV Olten**
Zweissimmen-
Saanenmöser
www.esvolten.ch
ESV-Anskiet
(Snowopening)

Informationen, Kauf und Tausch sowie Klein-auktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

St. Gallen ab 6.42 Uhr, Neuchâtel an 9.35 Uhr. Mit Standseilbahn nach Le Plan, Hauterive, St. Blaise, Uferweg Neuenburgersee und zurück zum Ausgangspunkt in knapp 4 Stunden (+280/-430m). Abkürzen auf dem Rückweg möglich. Mittagessen im Restaurant. Rückfahrt ab Neuchâtel um 16.27 Uhr. Anmeldung bis 3. Dezember an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

Die leichte Skitour verbinden wir mit LVS-Suchübungen. Ort und Zeit werden kurzfristig den Schneebedingungen entsprechend festgelegt. Anmeldung bis 5. Dezember an Johann Bollhalder, 071 277 85 06, agjobo@hispeed.ch.

Basel SBB ab 7.59 Uhr, Bern RBS ab 9.05 Uhr, Jegenstorf an 9.18 Uhr. Wir wandern durch Feld und Waldwege nach Grafenried; zirka 2 Stunden. Mittagessen um 12.30 Uhr. Es besteht die Möglichkeit über eine andere Route nach Jegenstorf zu wandern, zirka 1¼ Stunden. Anmeldung obligatorisch bis 11. Dezember an Edi Gerber, Eichmatt 7, 3308 Grafenried, 031 767 76 33.

Olten ab 7.29 Uhr; Zweisimmen ab 17.03 Uhr, Olten an 19 Uhr. Zum traditionellen Auftakt der Skisaison 2012/2013 erwarten wir einen Grosseaufmarsch – egal, ob Mitglied oder Nichtmitglied, egal, ob allein oder in Begleitung. Auskunft über die Durchführung am 15. Dezember ab 13 Uhr unter 062 296 69 57.

Unsere Verstorbenen

Bauder Gertrud, Witwe des Cyril, Grenchen; gestorben im 68. Altersjahr. PV Biel.

Baumgartner Ulrich, pensionierter Chef Helio, Horgen; gestorben im 92. Altersjahr. PV Zürich.

Brohy Georges, pensionierter Fahrdienstleiter, Delémont; gestorben im 73. Altersjahr. PV Jura.

Bussinger Karl, pensionierter Zugrücksteller, Thürnen; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Cadosch Josef, pensionierter Stationsvorstand, Landquart; gestorben im 89. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Egli Gertrud, Witwe des Julius, Niedergösgen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Forrer Huldreich, pensionierter Bahnhofsvorstand, Herisau; gestorben im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

Führer Mario, Spezialhandwerker, Chur; gestorben im 63. Altersjahr. TS Zürich.

Gerig Theresia, Witwe des Paul, Erstfeld; gestorben im 85. Altersjahr. PV Uri.

Gfeller Ida, Witwe des Hans, Walkringen; gestorben im 92. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Gisi Peter, pensionierter Zuggehilfe, Olten; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hager Werner, Technischer Assistent, Rizenbach; gestorben im 62. Altersjahr. VPV Bern.

Haldimann Frieda, Witwe des Fritz, Wichtrach; gestorben im 88. Altersjahr. PV Bern.

Hobi Ueli, pensionierter Bahnhofsleiter, Ins; gestorben im 71. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Infanger Karl, pensionierter Schienentraktorfahrer, Flüelen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Uri.

Liechti Ernst, pensionierter Wagenführer, St. Urban; gestorben im 90. Altersjahr. VPT Oberaargau.

Nellen Gerhard, Betriebsangestellter, Naters; gestorben im 58. Altersjahr. TS Mittelland.

Nussbaumer Elisabeth, Witwe des Alois, Arth; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Pauli Martha, Witwe des Karl, Wildegg; gestorben im 92. Altersjahr. PV Aargau.

Rickenbach Hans, pensionierter Bahnhofsvorstand, Winterthur; gestorben im 84. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Schiesser Hans, pensionierter Lokomotivführer, Staad SG; gestorben im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Siegenthaler Ernst, Arlesheim; gestorben im 94. Altersjahr. VPT BLT.

Stammherr Eugen, pensionierter Gruppenchef, Zürich; gestorben im 81. Altersjahr. PV Zürich.

Staudenmann Beat, pensionierter Rangierspezialist, Ipsach; gestorben im 71. Altersjahr. PV Biel.

Sturzenegger Rudolf, pensionierter Leiter Bahnhof, Degersheim; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Surbeck Hermann, pensionierter Betriebsarbeiter, Neunkirch; gestorben im 93. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Warnier Barbara, Witwe des Hans, Grüşch; gestorben im 95. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Widmer Lotti, Witwe des Walter, Burgdorf; gestorben im 95. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

www.sev-online.ch

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 31 368 Expl. (Gesamtauflage 46 039 Expl.), WEMF-beglaubigt 6.12.2011

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

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

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 6. Dezember 2012.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 29. November 2012, 8 Uhr

Inserateschluss: 26. November 2012, 10 Uhr

Die WASCOSA AG ist ein führendes Unternehmen im internationalen Bahntransport mit Sitz in Luzern. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine technisch orientierte und initiative Persönlichkeit wie Sie, als

Technischer Mitarbeiter Qualitätssicherung (m/w)

Ihre Aufgaben

In dieser Aufgabe sind Sie für die Weiterentwicklung und Sicherstellung der Qualitätsziele im Bereich Instandhaltung und Neubau von Güterwagen verantwortlich. Sie führen Produkt- sowie Werkstattaudits durch, überwachen und stellen sämtliche Werkstattleistungen sicher. Fertigungskontrollen und Endabnahmen bei Neubau gehören ebenfalls dazu. Sie arbeiten bei ausgewählten Projekten wie z.B. der Ausbau des Werkstattnetzes, Neubau sowie die Projektentwicklung mit Kunden sowie Lieferanten mit. Diese Aufgaben sind nach Bedarf mit einer Reisetätigkeit in Europa verbunden.

Ihr Profil

Sie sind eine leistungsbereite Persönlichkeit mit einer abgeschlossenen technischen Berufsausbildung. Im Weiteren weisen Sie über Berufserfahrung im technischen Bereich aus und haben im Idealfall bereits in der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen gearbeitet. Sie verfügen über sehr gute Deutsch- und gute Englischkenntnisse, sind belastbar, flexibel und überzeugen mit Ihrer kollegialen und selbstständigen Persönlichkeit.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen eine attraktive Herausforderung in einem dynamischen, internationalen Marktumfeld und einem Unternehmen mit starker Identität. Werden Sie Teil einer wachsenden Unternehmung in der selbständiges Arbeiten gross geschrieben wird. Eintritt ab sofort oder nach Vereinbarung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen inkl. Foto senden Sie bitte an:
WASCOSA AG, Domenica Bruno, Human Resources, hr@wascosa.ch

WASCOSA AG
Werftstrasse 4 • 6005 Luzern • Schweiz

T +41 41 727 67 67 • F +41 41 727 67 77
hr@wascosa.ch • www.wascosa.ch

Leserbrief

Abriss an der VPT-Tagung Ostschweiz in Egg

Seit bald 30 Jahren nehme ich an den VPT-Tagungen teil. Gerne erinnere ich mich noch an die prägnanten Referate von Aschi Leuenberger. Auch dieses Jahr waren die Referate interessant und vermittelten uns die Gewissheit, dass unsere Mitgliederbeiträge gut investiert sind.

Aber das Mittagessen ist mir und sicher noch vielen andern Teilnehmern in den falschen Hals geraten. Da bezahlen wir inklusive VPT-Beitrag 35 Franken und bekommen dafür einen Tellerservice, und zwar Schweinsgeschneitztes mit Morchelsauce und Teigwaren – ohne Suppe, Salat oder Gemüsebeilage.

Das Dessert war zudem von der Forchbahn gesponsert. So etwas finde ich einen Abriss. Auch 20 Franken für den halben Liter Wein in Selbstbedienung finde ich einen stolzen Preis.

Viele haben im Übrigen eine musikali-

sche Unterhaltung und die Gelegenheit zu längerem gemütlichem Zusammensein vermisst.

Ich freue mich trotzdem auf die nächste Tagung auf dem Zürichsee.

Theo Hutter, Allschwil

Die Reaktion des Veranstalters:

Die organisierende Sektion VPT Forchbahn war auch gar nicht erfreut, dass das Menü ohne Salat oder Gemüse, und nicht einmal mit einem Tomätli verziert, fantasielos auf dem Teller serviert wurde. In manch einer Kantine wird das Essen liebevoller angeordnet.

Der Preis von 35 Franken relativiert sich allerdings, wenn man berücksichtigt, dass darin auch ein Kaffee und Mineralwasser inbegriffen waren.

VPT Forchbahn

Link zum Recht

Sozialversicherungen: was 2013 ändert

Die nächstes Jahr in Kraft tretenden Anpassungen bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung, der Invalidenversicherung, der beruflichen Vorsorge und der Krankenversicherung sind – soweit bisher bekannt – nachfolgend aufgeführt.

AHV/IV (1. Säule)

Der Bundesrat hat per 1. Januar 2013 die AHV- und IV-Renten sowie den Betrag für den Lebensbedarf bei den Ergänzungsleistungen der aktuellen Preis- und Lohnentwicklung (Mischindex) angepasst. Gleichzeitig werden die Grenzbeträge der beruflichen Vorsorge, u.a. der Koordinationsabzug, darauf abgestimmt.

Die minimale AHV-/IV-Rente steigt von 1160 auf **1170** Franken pro Monat, die Maximalrente von 2320 auf **2340** Franken. Bei den Ergänzungsleistungen wird der Betrag für die Deckung des allgemeinen Lebensbedarfs von 19050 auf **19210** Franken pro Jahr für Alleinstehende, von 28575 auf **28815** Franken für Ehepaare und von 9945 auf **10035** Franken für Waisen erhöht.

Auch die Entschädigungen für Hilflose werden angepasst.

Der Mindestbeitrag der Selbstständigerwerbenden und Nichterwerbstätigen für AHV, IV und EO wird von 475 auf **480** Franken pro Jahr erhöht, der Mindestbeitrag für die freiwillige AHV/IV von 904 auf **914** Franken.

Kosten der Rentenerhöhung

Die höheren Renten führen zu Mehrkosten von rund 395 Mio. Franken. Für die AHV belaufen sich die Mehrausgaben auf 341 Mio. Franken, wovon 67 Mio. zu Lasten des Bundes gehen (19,55% der Ausgaben). Die IV trägt 54 Mio. Franken, der Bund übernimmt davon 20 Mio. Franken (37,7% der Ausgaben). Die Anpassung der Ergänzungsleistungen zu AHV und IV verursacht

zusätzliche Kosten von 0,4 Mio. Franken zu Lasten des Bundes und 0,3 Mio. Franken für die Kantone.

Berufliche Vorsorge (2. Säule)

Gemäss Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) müssen die Hinterlassenen- und Invalidenrenten der obligatorischen zweiten Säule bis zum Erreichen des ordentlichen Rentenalters periodisch an die Erhöhung des Index der Konsumentenpreise angepasst werden.

Auf den 1. Januar 2013 werden die Hinterlassenen- und Invalidenrenten, die seit 2009 laufen, an die Teuerung der vergangenen drei Jahre angepasst. Berechnet wird der Satz auf der Basis des Konsumentenpreisindex im September 2012

(99,3; Basis Dezember 2010=100) und im September 2009 (98,9), womit sich eine Anpassung um 0,4% ergibt.

Wenn die Renten über das vom Gesetz vorgeschriebene Minimum hinausgehen, ist der Teuerungsausgleich nicht obligatorisch. Ob diese Renten an die Preisentwicklung angepasst werden oder nicht, entscheidet das paritätische Organ der Vorsorgeeinrichtung, das auch über einen allfälligen Teuerungsausgleich für laufende Altersrenten befindet. Es muss seinen Entscheid in der Jahresrechnung oder im Jahresbericht erläutern.

Anpassung der Grenzbeträge in der beruflichen Vorsorge

In der obligatorischen beruflichen Vorsorge wird der Koordinationsabzug von 24360 auf **24570** Franken erhöht, die Eintrittsschwelle steigt von 20880 auf **21060** Franken.

Der maximal erlaubte Steuerabzug im Rahmen der gebundenen Selbstvorsorge (Säule 3a) beträgt neu **6739** Franken (heute 6682) für Personen, die bereits eine 2. Säule haben, respektive **33696** Franken (heute 33408) für Personen ohne 2. Säule. Auch diese Anpassungen treten auf den 1. Januar 2013 in Kraft.

Krankenversicherung

Die Grundversicherungsprämien der obligatorischen Krankenversicherung steigen 2013 durchschnittlich um 1,5%, was 5 Franken 70 pro Monat entspricht. Je nach Kanton beträgt der Anstieg zwischen 0,5 und 4,4%.

Unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel, welche die öffentliche Hand zur Prämienverbilligung bereitstellt, dürfte der effektive Prämienanstieg für die Versicherten durchschnittlich 1,2% betragen.

Rechtsschutzteam SEV

Inselhüpfen und Bahnspezialitäten in Dänemark

24. bis 31. August 2013 (8 Tage)
Pauschalpreis: CHF 2490.–

Rundreise mit modernen und historischen Zügen über einige der unzähligen Inseln des Königreichs Dänemark. Besuch malerischer Kleinstädte, interessanter Museen und Fahrt im historischen Dampfschiff.

P R O G R A M M

1. Tag, Samstag, 24. August 2013:

Durch Deutschland nach Kopenhagen

Fahrt im direkten ICE ab Zürich HB oder Basel SBB nach Hamburg und über die Vogelfluglinie nach Kopenhagen.

2. Tag: Bahn- und Tramspezialitäten auf Seeland

Reise im Intercity nach Slagelse und mit dem Dampfzug «Vestsjællands Veteranog» über die Strecke ohne regulären Personenverkehr nach Tølløse. Transfer mit einem historischem Bus ins Strassenbahnmuseum Skjoldenæsholm und Besichtigung des Museums.

3. Tag: Ostseeinsel Bornholm

Ganztägiger Ausflug auf die zu Dänemark gehörende Ostseeinsel Bornholm. Bahnfahrt von Kopenhagen ins schwedische Ystad, mit der Schnellfähre nach Rønne und grosse Inselrundfahrt im Car.

4. Tag: Die dänische Hauptstadt und das Hamlet-Schloss

Am Vormittag Besichtigungstour zu den Sehenswürdigkeiten Kopenhagens. Am Nachmittag fakultative Möglichkeit, das Renaissanceschloss Kronborg in Helsingør zu besuchen.

5. Tag: Dänisches Eisenbahnmuseum Odense

Bahnfahrt im Intercity über die Insel Seeland und über die grossartige Tunnel- und Brückenquerung des Grossen Belt nach Odense auf der Insel Fünen. Zeit zur Besichtigung des dänischen Eisenbahnmuseums. Am Nachmittag Weiterfahrt über den Kleinen Belt nach Fredericia auf Jütland und nach Århus.

6. Tag: Grosse Jütland-Rundfahrt mit dem «Kartoffelkäfer»

Rundfahrt im Extrazug der von einer historischen NOHAB Diesellok, einem so genannten «Kartoffelkäfer», bespannt ist. Die Fahrt führt von Århus über Viborg - Struernach Vemb und auf der Privatbahn über Lemvig nach Thyborøn. Rückfahrt über Vemb - Herning - Silkeborg nach Århus.

7. Tag: Dampfschiff auf dem See von Silkeborg

Carfahrt nach Silkeborg und Rundfahrt mit dem historischen, kohlegefeuerten Dampfschiff «Hjejlen» auf dem Julso von Silkeborg nach Ry und zurück. Anschliessend Besuch der «Veteranbanen» Bryrup - Vrads und Fahrt mit dem Dampf-Museumszug. Am Nachmittag Carfahrt nach Esbjerg und Bahnfahrt nach Niebüll in Deutschland.

8. Tag, Samstag, 31. August 2013: Rückreise auf interessanter Route

Reise im direkten Intercity ab Niebüll durch Holstein, das Ruhrgebiet und entlang dem Rhein nach Mannheim und im ICE nach Basel.



Anmeldung Inselhüpfen und Bahnspezialitäten in Dänemark 24. bis 31. August 2013

- Einzelzimmer gewünscht, Zuschlag CHF 490.–
- Bahnfahrt 1. Kl. am 1. und 8. Tag gewünscht, Zuschlag CHF 130.–
- Ich bin / wir sind Mitglied des SEV
- Ich bin / wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion
- Ich habe / wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte/n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Inbegriffen: Bahnfahrten ab und bis Basel Badischer Bahnhof in der 2. Klasse • Ausflug mit Dampfzug und Besuch des Trammuseums auf der Insel Seeland • Ausflug nach Bornholm mit Bahn, Schnellfähre und Bus • Geführte Stadtbesichtigung in Kopenhagen • Besuch des dänischen Eisenbahnmuseums • Grosse Jütland-Rundfahrt im Extrazug mit dem «Kartoffelkäfer» • Schiffsrundfahrt auf dem See von Silkeborg und mit der Veteranbanen Bryrup - Vrads • Carfahrten und Transfers gemäss Programm • 7 Hotelübernachtungen in Mittelklassehotels mit Frühstück • 7 Hauptmahlzeiten in Restaurants • Ausführliche Reisedokumentation • SERV RAIL-Reiseleitung ab und bis Basel SBB

Nicht inbegriffen: Bahnбилетте Wohnort - Basel Bad. Bf. - Wohnort • Bahnfahrten in der 1. Klasse am 1. und 8. Tag, CHF 130.– • Zuschlag Einzelzimmer, CHF 490.– • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung, CHF 60.–

Einsenden an: SERV RAIL, Postfach 335, 3027 Bern oder Anmeldung über www.servrail.ch • **Auskunft:** SERV RAIL, Telefon 031 311 89 51
Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERV RAIL GmbH

Konfliktfeld Billettschalter

Aggressionen unbedingt melden

Grobe Beschimpfungen und mündliche Drohungen gegen das Schalterpersonal nehmen tendenziell zu. Umso wichtiger ist deren systematische Meldung.

Der Unterverband SBV kann zwar (noch) nicht mit konkreten Zahlen belegen, dass die Attacken zunehmen, doch lassen die Rückmeldungen des Schalterpersonals von grossen und kleineren Bahnhöfen im ganzen Land darauf schliessen.

Probleme mit Western Union

Zudem hat eine Umfrage des SBV vor einem Jahr den Eindruck bestätigt, dass Geldüberweisungen mit Western Union besonders konfliktträchtig sind: Drei von vier Befragten gaben an, dabei schon verbal angegriffen worden zu sein. Ein Grund für die Aggressivität dieser speziellen Kundschaft scheint darin zu liegen, dass sie die gesetzlich vorgeschriebenen Fragen zur Identität ungern über sich ergehen lässt. Daraufhin intervenierten SEV und Personalkommission bei der Leitung des Geschäftsberichts Vertrieb und Services

(V & S) des Personenverkehrs SBB, und diese liess an den speziellen Western-Union-Schaltern in den grösseren Bahnhöfen Schutzscheiben anbringen. «Das Beispiel zeigt, dass die Leitung V & S durchaus bereit ist, Massnahmen zu ergreifen, wenn wir ihr klar aufzeigen können, dass ein Problem vorhanden ist», hält SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini fest.

ESI-Meldungen sind Beleg und Grundlage für Massnahmen

«Daher sollte das Schalterpersonal bei sicherheitsrelevanten Angriffen unbedingt eine ESI-Meldung (siehe Kasten) machen», erklärt Elisabeth Jacchini. Denn damit würden diese Fälle schriftlich festgehalten, statistisch erfasst und könnten von der SBB nicht als irrelevant unter den Tisch gewischt werden. Falls sich die ESI-Meldungen häufen würden, käme das Unternehmen nicht darum herum, Gegenmassnahmen zu ergreifen, beispielsweise die Schalter mit Scheiben oder andern Sicherheitssystemen besser zu schützen oder auf den Namensschildern der Mitarbeitenden nur noch die Personalnummer aufzuführen, wie dies gerade das Zupersonal fordert.

Warten macht aggressiv

«Häufig sind es lange Wartezeiten, die die Kundschaft aggressiv machen», hat Elisabeth Jacchini vom Schalterpersonal gehört. «Ein Mittel dagegen wäre zusätzliches Personal, statt darauf zu spekulieren, dass die Kundschaft bei langen Schlangen Billette am Automaten, im Internet oder per Handy kauft.» Dabei sei zu bedenken, dass zum Beispiel ein neues GA, eine Rundreise (auch in der Schweiz!) oder der One-Country-Pass von Interrail nach wie vor nur am Schalter erhältlich sind, ganz zu schweigen von komplizierteren Reisen im Ausland und von Beratungen.

Gesunkene Frustrationstoleranz

Aggressiv werden gewisse Kunden/innen auch, wenn ihnen das Schalterpersonal einen Wunsch wie die Rücknahme eines (angeblich) nicht gebrauchten Billetts nach Ablauf der Gültigkeit mit Hinweis auf die Vorschriften verweigern muss. Zudem ist das Schalterpersonal Blitzableiter für alles, was die Kundschaft stört – seien es Gebühren (z. B. für die Rücknahme eines Billetts oder für eine Auslandsreise), nicht gewährleistete Verbindungen, herumliegender

Abfall vor dem Bahnhof oder persönlicher Frust.

«Es dünkt mich, dass früher weniger Leute gleich ausfällig wurden», sagt eine Kollegin. Die sinkende Hemmschwelle sei wohl ein gesellschaftliches Phänomen. «Manche werden wieder anständig, wenn man mit ihnen freundlich ist, aber bei anderen nützt auch das nichts.» Entsprechend gestiegen sei die Belastung: «Wenn man am gleichen Tag mehrmals verbal zusammengestaucht wird, ist das Mass je nach Verfassung früher oder später einfach voll und man braucht eine Auszeit.»

SBB kann einiges tun

«Man kann die Kundschaft nicht ändern, aber das Personal schützen und mit Kursen auf solche Konfliktsituationen vorbereiten», sagt Elisabeth Jacchini. Die SBB müsse aber auch durch den Einsatz von genügend Personal möglichst gute Rahmenbedingungen schaffen, um Wartezeiten für die Kundschaft sowie Stress am Arbeitsplatz vorzubeugen. Für die Kundschaft akzeptable Gebühren und Schalteröffnungszeiten gehörten ebenfalls dazu ...

Markus Fischer

Wann und wie mache ich eine ESI-Meldung?

Bei der SBB werden alle sicherheitsrelevanten Unregelmässigkeiten in der Ereignisdatenbank sicherheitsrelevanter Informationen (ESI) erfasst, von technischen Problemen und Verkehrsstörungen über Personenunfälle oder Fehler des Personals bis zu Übergriffen aufs Personal.

Verbale Attacken sind grobe Beschimpfungen oder mündlich ausgesprochene Drohungen. Man sollte danach eine ESI-Meldung machen, wenn man sich bedroht oder sehr beleidigt fühlte, körperlich darauf reagierte oder sich deswegen sonst wirklich schlecht fühlte. Nicht nötig ist eine ESI-Meldung allein wegen nicht ganz «stubenreiner» Betitelungen, auch wenn solche natürlich inakzeptabel sind.

Das Formular für die ESI-Meldung findet man *im SBB-Intranet unter Toolbox – ESI*. Hilfe bietet nach einer traumatisierenden Attacke auch die *Nachbetreuung SBB, Telefon 051 220 69 69*. Nützliche Tipps zum Umgang mit Konfliktsituationen liefert die *Broschüre «Konfliktmanagement am Schalter»*, herausgegeben vom Personenverkehr SBB, V & S.

Photomystère: Wo ist das?



Der neue **Wettbewerb** von *kontakt.sev*:

In jeder Ausgabe finden Sie künftig an dieser Stelle ein Foto, das nur einen Ausschnitt eines Ortes oder eines Gegenstandes zeigt, und wir fragen Sie: «Wo ist das?» oder «Was ist das?»

Zu gewinnen gibt es jeweils **40 Franken in Reka-Checks**.

Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost.

Der Name des Gewinners oder der Gewinnerin sowie die Auflösung des Rätsels erscheinen jeweils in der nächsten Nummer; ein Bild, das die Lösung erläutert, finden Sie danach im Internet unter www.sev-online.ch

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis Mittwoch, 28. November 2012 an

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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