

Am Limit

Die Verkehrszunahme bringt das Lokpersonal an die Grenze der Belastbarkeit. **Seite 5**



Interview mit Staatsrätin Nuria Gorrite

Die Waadtländer Verkehrsdirektorin ist sehr interessiert an einer guten Sozialpartnerschaft bei den konzessionierten Transportunternehmungen. **Seiten 6 und 7**

Stress schadet

Der Zeitdruck bei der Arbeit wird immer grösser. Werden dann Sicherheitsvorschriften ausser Acht gelassen, wirds gefährlich. Man kann sich wehren. **Link zum Recht, Seite 18**

Revision Raumplanungsgesetz: Verkehrspolitisch äusserst relevant

Zersiedelung stoppen!

Die Revision des Raumplanungsgesetzes, über die wir am 3. März abstimmen, ist eine verkehrspolitische Vorlage erster Güte. Sie will die Weiterentwicklung der Schweiz in geordnete Bahnen lenken.

Verdichtetes Bauen fördern, das Kulturland schützen, dem öffentlichen Verkehr Priorität geben, das Pendeln einschränken, Arbeit und Wohnen örtlich zueinander führen: Dies sind Ziele, die mit der Revision des Raumplanungsgesetzes verfolgt werden. Es ist also eine Vorlage, die verkehrspolitisch äusserst wichtig ist, stellt sie doch die Weichen

für die Raumplanung und damit für lange Jahre der Entwicklung des Landes. Es geht darum, den unkontrollierten Verschleiss von Land und die Zersiedelung zu stoppen und die Zwangsmobilität, unter der heute immer mehr Menschen leiden, einzudämmen.

Dossier Seiten 10–12



Fragwürdige Ausschreibung der SBB

Zugbegleitung wohin?

■ Mit der Einführung des neuen Rollmaterials will die SBB auf der Strecke Chur–St. Gallen auch ein neues «Begleitkonzept» ausprobieren. Sie hat eine Ausschreibung gestartet und sucht damit «Gästabetreuer» für diese Linie. Diese sollen sowohl Verpflegung anbieten als auch Auskünfte erteilen. Was die SBB als Ausbau darstellt – die Regional-Expresszüge verkehren sonst

völlig unbegleitet –, erachtet der SEV als Abbau des Zugpersonals. Dabei ist zu beachten, dass die Strecke heute im Zweistundentakt als Fernverkehr gilt und dass sie dies aufgrund ihrer Länge auch bleiben soll. Vor allem wehrt der SEV auch den Anfängen: Dieser Schritt darf nicht Schule machen! *pmo*

Seite 2

ZUR SACHE

Bahnfahren ist sicher. Es gibt hierzulande kein sichereres Verkehrsmittel. Das ist auch ein Grund dafür, dass die öffentliche Beachtung sehr gross ist, wenn dann doch ein Unfall passiert. In den letzten 14 Monaten hat es drei Zusammenstösse auf dem Bahnnetz gegeben (Trimbach, Lenzburg, Neuhausen), die sich im grossen Ganzen gleich abge-

«Opfer ihrer eigenen Produktivitätssteigerung»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV

spielt haben: Ein Lokführer hat das geschlossene Signal missachtet, die Zugsicherung war auf dem Stand der vorletzten Generation und konnte den Zug nicht vor der Kollision stoppen. Das Lokpersonal weist darauf hin, dass die Verkehrszunahme und bis aufs Letzte ausgereizte und monotone Touren die Arbeit erschweren. «Wir sind nicht überfordert, aber manchmal überlastet», sagt LPV-Zentralpräsident Urs Mächler im Interview (Seite 5).

Wenn die Unternehmen dies in Kauf nehmen, dann müssten sie zumindest dafür sorgen, dass Aufmerksamkeitsmängel technisch mit den besten zur Verfügung stehenden Mitteln abgesichert werden. Sonst werden sie letztlich die Opfer ihrer eigenen Produktivitätssteigerung. Ebenso wichtig ist aber, die Arbeitsbedingungen der Leute mit der grossen Verantwortung vorn in der Lok unter die Lupe zu nehmen.

1300 neue Mitglieder

80% der 1300 Neumitglieder, die dem SEV letztes Jahr beigetreten sind, wurden im Rahmen der Werbeaktion «Member Stars 12-12-12» geworben, an der sich 404 SEV-Mitglieder beteiligten. Die Mitgliederwerbung bleibt weiterhin unabdingbar: «Zusammenstehen macht stark», sagt Wettbewerbssieger Nicolas Waringo. Der Bericht von der Preisverleihung steht auf der letzten Seite.

Fokus.SEV, Seite 20

NEWS

Unia wächst kräftig

■ Die Unia, grösste Gewerkschaft der Schweiz und Mitglied des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, ist im Jahr 2012 gewachsen. Unter dem Strich blieb ein Zuwachs von 2440 Mitgliedern, was einem Zuwachs von über 1,3% entspricht. Stark war das Wachstum vor allem bei den Frauen und bei Dienstleistungsberufen.

Mit einem Rekord ins Jubiläumsjahr

■ Der 1913 als Rechtsufrige Thunerseebahn gestartete Busbetrieb STI hat seine Passagierzahlen erneut auf eine Rekordmarke steigern können. Insgesamt 15524 124 Fahrgäste nutzten die 22 Bus- und sieben Nachtbuslinien. Stärkste Linie ist die 2001 nach Aufhebung der Regionalzüge nach Spiez geschaffene Linie 1 (4,35 Mio. Fahrgäste). Im Laufe der Jahre hat die STI mehrere Busunternehmen und -linien übernommen.

Re-zertifiziert und gütegesiegt

■ Die Zentralbahn hat Ende 2012 erfolgreich die Re-Zertifizierung bei der ISO-Norm 9001:2008 erreicht. Dies bedeutet eine Anerkennung der «kontinuierlichen Verbesserung aller Prozesse und Bereiche», schreibt die Bahn. Gleichzeitig verlängerte der Schweizer Tourismus-Verband das Qualitätsgütesiegel QIII um drei Jahre.

SBB Cargo vermietet 12 Streckenloks

■ SBB Cargo vermietet dem privaten Eisenbahnunternehmen TX Logistik, das heute eine Tochtergesellschaft der Ferrovie dello Stato ist, mehrjährig 12 Lokomotiven des Typs Re 421 inklusive Instandhaltungs- und Supportleistungen. Dazu gehört auch die Ausbildung von bis zu 100 Lokführern der TX Logistik auf der Re 421. TX Logistik ist in neun Ländern von Skandinavien bis Italien tätig und konzentriert sich auf den Verkehr im Nord-Süd-Korridor.

SEV fordert Zugbegleitung statt «Gästekbetreuer»

Fehlentwicklung der SBB

Die SBB hat eine Ausschreibung veröffentlicht, die eine «Gästekbetreuung» auf der Rheintallinie bringen soll. Der SEV fordert stattdessen die Zugbegleitung beizubehalten und damit Arbeitsplätze in der Ostschweiz aufrechtzuerhalten.

Ab 9. Juni wird auf der Strecke des Rheintalexpress (REX) das neue doppelstöckige Rollmaterial (Regio-Dosto) eingesetzt. Die SBB plant, den REX mit dem neuen Rollmaterial ohne Zugpersonal zu führen. Basierend auf einer Marktforschung im bisherigen REX hat die SBB die Idee entwickelt, «Gästekbetreuer REX» mit Verpflegungsverkauf einzusetzen. Die Gästekbetreuer sollen für ein Jahr versuchsweise auf den Zügen im Einsatz sein. Laut Aus-



In der Romandie bereits im Einsatz, in der Ostschweiz geplant: der sechsteilige Regio-Dosto.

schreibung bietet die «Plattform REX die Möglichkeit, Reisenden Speisen und Getränke zu verkaufen, sowie touristische und regionale Angebote bekannt zu machen». Noch sehr schwammig sind die Vorstellungen der SBB darüber, wie dies konkret gesche-

hen soll, denn sie bietet zur Auswahl, das Catering könne «mit Minibar-Dienst, mobilem Automaten oder in anderer Form» erfolgen. Und selbstverständlich soll «das Verpflegungsangebot beim definitiven Betrieb selbsttragend funktionieren»...

Rückzug aus der Ostschweiz
Für den SEV geht dieser Versuch völlig in die falsche Richtung. Einerseits zieht sich die SBB damit noch stärker aus der Ostschweiz zurück, indem das Zugpersonal von der Strecke St. Gallen–Chur abgezogen werden soll. Der Abbau in an-

Fahrplan 2013 der Langensee-Schiffahrtsgesellschaft NLM bestätigt

Wogen glätten sich – vorläufig

Nach der Streichung von Kursen im letzten Jahr als Folge der Sparpolitik der italienischen Regierung kehrt die NLM 2013 zum normalen Fahrplan zurück. Dies liess die Direktion nach ihrer Sitzung vom 15. Januar verlauten – eine gute Nachricht für das NLM-Personal und all jene, die vom Tourismus auf dem See leben.

Die Saison beginnt am 24. März, wenn alle Saisonangestellten ihre Arbeit wieder aufnehmen, und endet am 13. Oktober. Zusätzliche Kurse sind an einigen Wochenenden im März sowie bis Ende Oktober



auf die Borromäischen Inseln geplant. Zur Freude des Personals ersetzt im Schweizer Seebecken das Motorschiff «Torino», das dieses Jahr 100-jährig wird, das Motorschiff «Delfino». Hingegen streicht die NLM angesichts ihrer angespannten Finanzlage das von italienischem Personal betriebene Tragflügelboot zwischen Locarno und den Borromäischen Inseln wegen dessen hohem Treibstoffverbrauch. Die Inseln werden aber weiterhin von nor-

malen Schiffen mit etwas längerer Fahrzeit angefahren. Für die Suche guter Lösungen, die dem Personal und dem Tourismus möglichst Rechnung tragen, haben sich die neuen «technischen» Treffen der NLM-Leitung mit Personalvertretern sehr bewährt. So konnten verschiedene Szenarien gemeinsam besprochen, das Personal laufend informiert und Gerüchte in der ohnehin schon heiklen Situation vermieden werden. Dieser Fortschritt und

die Sprechung der nötigen Mittel für 2013 durch die Politik sind vor allem der Mobilisierung des Personals im Frühling 2012 zu verdanken. Die Zukunft bleibt aber unsicher. Zu hoffen ist, dass die italienische Regierung, die aus den Wahlen vom 25. Februar hervorgeht, die wirtschaftliche Bedeutung der Schifffahrt erkennt und diesen Service public nicht schwächt. Davon würden allein private Schiffsunternehmer profitieren. **Angelo Stroppini/FI**

in der Ostschweiz

INFO

Der Fahrplan der SBB

Bis 16. Februar: Eingabe des Machbarkeitsnachweises und weiterer Unterlagen durch den Betreiber

März: Beginn des Einladungsverfahrens

Bis Mitte April: Vergabeentscheid

9. Juni: Einführung neuer Regio-Dosto, Start des Versuchsbetriebs Gästebetreuer REX

Ab 15. Dezember (Fahrplanwechsel): neuer, beschleunigter REX mit Verlängerung nach Wil SG

Mai 2014: Entscheid über definitive Einführung des Gästebetreibers REX

8. Juni 2014: Ende des Versuchsbetriebs bzw. Weiterführung des Gästebetreibers REX

den Bereichen, insbesondere Rangier und Betrieb, hat schon länger eingesetzt.

Andererseits soll unter dem schwammigen Begriff «Gästebetreuer» ein privater Betrieb aufgezogen werden, der den Reisenden einen Anschein von Begleitung vorgaukeln soll. Wobei diese «Betreuung» dann gar auf den Abschnitt zwischen Rorschach und Sargans beschränkt werden und auch nur aus Automaten bestehen kann... Das neue Konzept versucht zu kaschieren, dass ein Abbau des Kundenservice stattfindet.

Eine Fernverkehrsstrecke

«Der Abbau der Zugbegleitung auf dieser als heikel bekannten Strecke ist falsch», stellt der Churer SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer klar fest. Der SEV fordert, dass die Rheintalstrecke von der SBB weiterhin als Strecke des Fernverkehrs behandelt und mit

Zugbegleitung geführt wird, dies auch vor dem Hintergrund, dass im Rahmen von FABI/STEP gar ein Halbstundentakt geplant ist.

Weiter weist der SEV darauf hin, dass der gleiche Abbau auch auf der Strecke Chur-Zürich geplant ist.

Peyer warnt, dass das «Betreuungskonzept» den Anfang vom Ende der Zugbegleitung darstellen könnte: «Bald kommt die SBB zum Schluss, dass «Gästebetreuer» ausreichen, um den Reisenden den Eindruck zu vermitteln, sie seien nicht allein im Zug. Was es aber tatsächlich braucht, sind gut ausgebildete, kompetente Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter!»

Der SEV erwartet, dass auch die Regierungen der Kantone St. Gallen und Graubünden sich für die Beibehaltung einer vollen Dienstleistung der SBB in der Ostschweiz einsetzen.

pmo

MEINE MEINUNG

Es ist ein Teil von mir

Als ich in die Schweiz kam und von Berlin, meiner Heimatstadt, erzählte, fragten mich viele, ob ich aus Ost- oder Westberlin stamme. Während Schweizer das aus reinem Interesse wissen wollen, schwirrt in deutschen Köpfen eher ein anderer Gedanke. Noch immer wird man in Deutschland als Ossi oder Wessi abgestempelt. Mit der DDR verbindet man immer nur das Schlangestehen nach Bananen und die DDR-«Club-Cola».

Als ich vier Jahre alt war, fiel die Mauer in Deutschland. Über 20 Jahre ist es nun her, doch in den Köpfen der Bevölkerung steht sie noch immer. Alle Deutschen zahlen den Solidaritätszuschlag, der ursprünglich zum Aufbau der neuen Bundesländer diente. Mittlerweile ist der Westen an der Reihe, aufgebaut zu werden.

Ich kann nicht sagen, wie es war vor dem Mauerfall, ob schon meine Eltern und Grosseltern mir viel davon erzählt haben. Was ich kenne, sind die Überreste jener Zeit, die ich noch selbst gesehen habe.

Zum Beispiel unsere Wohnung mit der alten Schrankwand, die übrigens fast 30 Jahre gehalten hat. Von welchen Möbeln kann man das heute noch behaupten? Wir sind damals noch Trabi gefahren, das war sehr lustig. Damals waren Atlasse und Schulbücher nur auf die Informationen über die DDR und ihre verbündeten Staaten ausgerichtet. Das hättet ihr mal sehen sollen, es war, als gäbe es zum Beispiel Amerika nicht, aber Kuba gab es. Das ist für mich merkwürdig gewesen.

Ihr fragt euch vielleicht, wie konnten die Menschen in der DDR es ertragen, so eingesperrt zu sein? Nun, warum haben die Nomaden in der Wüste ein so herzliches Lächeln, obwohl sie nur wenig zu essen und kein Dach über dem Kopf haben? Warum sind Menschen, die in Ig-lus leben, glücklich, obwohl es so kalt ist? Wie geht das? Erstens, sie sind so aufgewachsen, sie kennen gar nichts anderes. Zweitens, sie machen das Beste daraus. Meine Mutter hat erzählt, dass sie alles hatten. Natürlich gab es nicht jeden Tag frisches Obst und sie mussten lange auf Dinge wie Autos, TV-Geräte und Radios warten. Aber es gab keine Arbeitslosen, nach der Schule hattest du Anrecht auf einen Ausbildungsplatz oder ein Studium. Zu Hause musste man hinter geschlossenen Gardinen Westradio oder -fernsehen konsumieren. Doch in Amerika dürfen sie nicht mal Bierdosen in einem TV-Film zeigen. Sie müssen sie hinter Papptüten verstecken, damit man nicht erkennt, welche Marke dahintersteckt.

Sie durften nicht in die westlichen Länder reisen, das stimmt. Jetzt haben sie die Möglichkeit, aber kein Geld dafür, es zu tun.

Es gibt kein Besser oder Schlechter. Damals war es so. Es wird nie wieder dazu kommen.

Sabrina Tessmer



Film der Woche



Das Bild stammt aus dem Film «Giù e su» des SEV-Mitglieds Corina Zünd. Sie hat mehr als zehn Jahre als Stewardess auf den SBB-Nachtzuglinien gearbeitet, bis Ende 2010 auch die letzte Linie nach Budapest eingestellt wurde. Das Bild zeigt Corinas Zwillingsschwester Seraina in einem der Nachtzüge nach Süditalien, die der 14-minütige Streifen soeben an den Solothurner Filmtagen wieder aufleben liess – mit Fotos von damals sowie Ton- und Filmaufnahmen von 2011. Corina Zünd macht zurzeit einen Masterlehrgang an der Zürcher Hochschule der Künste.

IN KÜRZE

Neue Brücke eingeweiht

Die Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels hat den Bahnhof Visp aus seinem Dornröschenschlaf gerissen. Das hat unter anderem zur Folge, dass ein viertes Gleis über die Vispa nach St. Germain zum Anschluss an die Lötschberg-Basislinie und zum Güterbahnhof gebaut werden muss. Dieses vierte Gleis wiederum braucht eine neue Brücke. Das 2800 t schwere Bauwerk ist in der Zwischenzeit fertiggestellt und wird an den endgültigen Standort verschoben. Die Bauarbeiten dauern in mehreren Etappen noch bis 2016.

Bahnhof Liestal optimiert

Beim Bahnhof Liestal sollen verschiedene Verbesserungen zugunsten der Kunden/innen umgesetzt werden. Dies umfasst neue Park+Rail- und Bike+Rail-Anlagen, einen neuen Pavillon mit Kiosk und WC-Anlage sowie neue Perronanlagen. Eine Arbeitsgruppe soll ausserdem das «Entwicklungspotenzial» ausloten.

Neue Haltestelle in Biel

Optimiert wird auch am Jura-südfuss: Bis im Dezember entsteht dort eine neue Haltestelle mit dem etwas langen Namen «Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean». Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld mit Arbeitsplätzen und Freizeitangeboten erhält damit einen eigenen Bahnanschluss. Die Kosten tragen der Kanton Bern, die Stadt Biel und der Bund via Infrastrukturfonds.

Bahnhof Sarnen wird Kompetenzzentrum

Nach den guten Erfahrungen in Meiringen soll auch der Bahnhof Sarnen zum Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr und den Tourismus werden. Während der Umbauarbeiten werden die Schalter in einem Provisorium betrieben.

Swiss-Angestellte zahlen für das Sparprogramm der Lufthansa

Schweizer Stellen für Swiss

19 Mitarbeitende der Swiss fallen dem Lufthansa-Sparprogramm zum Opfer. Die Finanzdienstleistungen werden im polnischen Krakau konzentriert. SEV-Gata verurteilt die schleichende Erosion von Arbeitsplätzen der Swiss.

«Wo Swiss drauf steht, soll Swiss drin sein», hält Philipp Hadorn, Präsident von SEV-Gata und Gewerkschaftssekretär SEV fest. Dies verlangt Hadorn nicht nur als Nationalrat im Parlament zur Swissness-Vorlage, sondern auch als Gewerkschafter bei der an die Lufthansa verkauften Schweizer Fluggesellschaft.



Mit Lufthansa nach Krakau: falsche Entscheidung bei Swiss-Stellen.

Milliarden Steuerfranken der Schweizer Bevölkerung wurden in die Swiss investiert, insbesondere auch, um Arbeitsplätze in unserem Land zu sichern. Im Rahmen des Lufthansa-Sparprogramms «Global Business Service (GLOBE)»

liegt nun ein erster Entscheid mit einschneidenden Folgen für den Lufthansa-Werkplatz Swiss vor. 19 Personen aus der Buchhaltung sollen eine Kündigung erhalten. «Die gewährte Verbesserung des bestehenden Sozialplans ist be-

grüssenswert, vermag aber nicht die schleichende Verabschiedung der «Shared Services» zu rechtfertigen», hält Hadorn fest.

SEV-Gata wird die weiteren Schritte der Swiss im Rahmen des Lufthansa-Programms prüfen und erwartet in Zukunft vom obersten Lufthansa-Chef Christoph Franz eine der Schweiz angepasste Lösung; als ehemaliger Swiss-Chef kennt er die konkreten Verhältnisse der im Branchenvergleich bestens aufgestellten Unternehmung. Die Marke Swiss ist ein Wert, der nicht weiter ausgehöhlt werden darf – im Interesse der Mitarbeitenden und der Unternehmung. SEV-Gata stellt seinen Mitgliedern weiterhin Beratung und Betreuung zur Verfügung. *sev*

SBB Cargo schliesst Serviceanlage Lonay

Gute Lösungen für alle!

Am 15. Januar teilte die SBB mit, dass 45 Cargo-Mitarbeitende Anfang 2014 die Stelle verlieren, davon 32 in Lonay und 12 in Olten – siehe Box.

Die betroffenen Cargo-Mitarbeitenden in Lonay (ca. 2 km östlich von Morges) arbeiten im Fahrzeugunterhalt in Funktionen mit unterschiedlichsten Anforderungsniveaus und gehören allen Altersgruppen an. Sie werden sich nun auf Stellenangebote bei den Divisionen Cargo, Infrastruktur und

Personenverkehr bewerben müssen – die SBB hat eine Liste der Angebote für Februar angekündigt. Einige Kollegen werden nach der Bewerbung und Anstellung beim Industriewerk Biel weiterhin in Lonay arbeiten können, aber neu als mobile Equipe.

Deutschschweiz und Tessin

Für die Betroffenen in Olten, die schon heute als mobile Equipe arbeiten, sind die Auswirkungen weniger gravierend. In Zürich-Altstätten werden 12 neue Stellen ausgeschrieben sowie 6 weitere im Tessin.

IW Biel koordiniert Unterhalt der Baufahrzeuge

Der Unterhalt der Fahrzeugflotte von SBB Infrastruktur wird ab 2014 zentral koordiniert. Die Abteilung Operating der Division Personenverkehr übernimmt die Verantwortung für die Reparaturen und die Instandhaltung von 2500 schienenengebundenen Baufahrzeugen. Dadurch lassen sich die bisher getrennt organisierten Einheiten für die schwere und die leichte Instandhaltung zusammenführen. Die daraus entstehenden Synergien ermöglichen gezielte und rasche Eingriffe, was die Verfügbarkeit der Fahrzeuge erhöht. Das Industriewerk (IW) Biel, das auf den Unterhalt von Dieselfahrzeugen spezialisiert ist, übernimmt die Rolle eines Kompetenzzentrums, das den Einsatz mobiler und/oder dezentraler Equipen in der ganzen Schweiz koordiniert. Folgende Standorte operieren jeweils als regionale Basis: Zürich-Altstätten für die Deutschschweiz, Lonay (VD) für die Westschweiz sowie Bellinzona und Biasca für das Tessin. SBB Cargo überträgt ihren Anteil an der Instandhaltung der Infraflotte an den Personenverkehr und konzentriert sich auf den Unterhalt der Cargo-Flotte. 45 Mitarbeitende der Standorte Lonay und Olten sind von dieser Neuorganisation betroffen. Entlassungen gibt es keine. Die Mitarbeitenden wechseln teilweise ins IW Biel oder werden in anderen Funktionen bei den Divisionen Personenverkehr, Cargo und Infrastruktur eingesetzt, wo ihr Fachwissen unverzichtbar ist. *SBB, 15.1.2013*



SEV-Gewerkschaftssekretäre Jean-Pierre Etique und Jürg Hurni am 25. Januar beim Personal in Lonay.

Personal fordert Kontaktperson

Der SEV führte letzte Woche in Lonay eine Personalversammlung durch und unterstützt deren Forderung, dass die SBB mangels eines Standortleiters eine Kontaktperson ernennen soll, die die Betroffenen in Kenntnis ihrer individuellen Situation unterstützt. Der SEV wird seinen Mitgliedern bei der Suche guter Lösungen zur Seite stehen. *Henriette Schaffter/FI*

Unfallursache in Neuhausen geklärt

«Monotonie birgt Gefahren»

Der Unfall in Neuhausen von Anfang Jahr ist darauf zurückzuführen, dass der eine Lokführer das geschlossene Signal überfahren hat. Kritische Fragen an LPV-Präsident Urs Mächler.

■ **kontakt.sev:** Innert relativ kurzer Zeit hat es auf dem SBB-Netz mehrere Kollisionen gegeben, weil Lokführer ein geschlossenes Signal überfahren haben. Was ist los?

Urs Mächler: Das ist eine gute Frage! Unsere Technik hat einfach nicht Schritt gehalten mit der Dichte des Fahrplans; das ist der eine Grund. Der andere: Unsere Dienste kommen an die Grenze dessen, was ein Mensch noch leisten kann.

■ **Generell zeigt die Statistik für die letzten Jahre eine Zunahme der Signalfälle. Ist**

das ein Anzeichen für Stress, dichte Pläne?

Wesentlich ist, dass der Verkehr in letzter Zeit extrem zugenommen hat. Auch sind durch Umbauten viele neue Signale hinzugekommen. Früher hatte man ein Einfahr- und ein Ausfahrtsignal, und das wars. Heute hat man auf Bahnhöfen immer wieder drei, vier Signale hintereinander. Hinzu kommt jedoch, dass wir wirklich extreme Touren fahren müssen, in denen alles ausgereizt wird, was die BAR zulassen. Die BAR sollten eine Leitplanke sein, aber heute sind sie eher ein Korsett; wir fahren wirklich manchmal am Limit.

■ **Man muss aber auch sagen: Die Lokführer haben in den letzten GAV-Verhandlungen einer Produktivitätssteigerung zugestimmt, als Gegenleistung für die eigene Lohnkurve...**

Das stimmt, aber es kommt na-

türlich drauf an, wie man eine Produktivitätssteigerung umsetzt. Wenn wir beispielsweise nur immer wieder die gleiche Strecke hin- und herfahren, oder wenn man die Zeiten voll ausnützt und anschliessend irgendwo zwei Stunden rumsteht, dann ist das nicht sinnvoll umgesetzt. Es wäre besser, wenn innerhalb einer Dienstschicht der schwarze Strich (die eigentliche Fahrzeit) gut verteilt ist. Aber es kann nicht sein, dass man innert 5 Stunden praktisch nur schwarz hat.

■ **Sind die Lokführer/innen überlastet, überfordert?**

Überfordert sind wir nicht, aber wir sind teilweise überlastet. Ein Beispiel aus meiner eigenen Praxis: Ich habe sechs Frühschichten hintereinander und muss am letzten Tag um halb drei Uhr morgens beginnen; da bin ich zweifellos eher an den Grenzen meiner Leis-

tungsfähigkeit. Das geht wohl jedem so – wobei die meisten Unfälle dennoch nicht in solchen Situationen geschehen.

■ **Keine Frage: Bahn fahren ist sehr sicher.**

Eindeutig! Eine hundertprozentige Garantie gibt es nirgends, weder am Boden noch in der Luft. Es gibt immer ein Restrisiko, sogar dort, wo die Technik allein arbeitet.

■ **Aber es könnte noch sicherer sein?**

Ja, klar! Wir erwarten, dass das ZUB an Punkten installiert wird, wo wir ein Gefahrpotenzial erkennen. Allerdings ist zu sagen: Der Unfallort in Neuhausen ist normalerweise keine gefährliche Situation. In Richtung Schaffhausen ist eigentlich ein normaler Doppelspurbetrieb, aber an jenem Morgen war es anders. Das ist die Gefahr, die ich vorher angesprochen habe: Wenn man



LPV-Präsident Urs Mächler.

häufig die gleiche Strecke fährt, entsteht eine gewisse Monotonie. Da lässt man sich eher von Änderungen überraschen. Wenn ich täglich andere Strecken, andere Züge fahre, ist dieses Risiko viel kleiner.

■ **Technisch wäre ein Betrieb ohne Lokführer/innen möglich. Ist das auch die Zukunft in der Schweiz?**

Der Aufwand wäre riesig, deshalb müssen wir uns im Moment sicher keine Sorgen machen, dass das kommt.

Interview: Peter Moor

«Plattform»-Treffen zum Industriewerk Bellinzona mit Mediator Franz Steinegger

Studie über Umnutzung der IW-Parzelle ist deplatziert

Die in den letzten Monaten wiederaufgetauchten Spannungen rund um das IW Bellinzona machten die Intervention des Mediators nötig.

Erstmals seit dem letzten Runden Tisch vor 13 Monaten fand am 22. Januar wieder ein Treffen unter Leitung von Mediator Franz Steinegger statt.

SBB mit Betrieb zufrieden

Traktandiert war neben diversen laufenden Projekten und Studien zur Zukunft des IW die aktuelle betriebliche Situation. Diese wurde von den anwesenden SBB-Verantwortlichen (IW-Leiter Felix Hauri, Unterhaltungsleiter Ferruccio Bianchi und Leiter Operating Thomas Brand) als zufriedenstellend



Diese industrielle Realität muss beibehalten und ausgebaut werden.

beurteilt. Nach ihrer Einschätzung zeichnen sich für die bekannten Probleme beim Wagenunterhalt und bei der Achsaufarbeitung Lösungen ab. Diese positive Lagebeurteilung bestätigt, dass das IW Zukunftspotenzial hat. Die Marktpotenziale analysiert die SBB zurzeit im Rahmen des Projekts «Lago». Und bereits seit einem Jahr untersucht eine Agentur im Auftrag des Kantons Tessin, ob sich das IW mit andern regionalen Akteuren im Bereich Eisenbahntechnik vernetzen und zu einem Kompetenzzentrum ausbauen lässt. Diese Studie befindet sich auf der Zielgeraden.

Fragwürdige Hypothesen zur Umnutzung des Standortes

Zugleich lässt die SBB aber unter dem Titel «Area» auch eine Umnutzung der IW-Parzelle prü-

fen. Die Federführung dabei hat der Architekt Andrea Boschetti, unterstützt wird er von einem Rat externer Experten aus dem Tessin. Aus diesem Kreis wurde Ende 2012 als Versuchsballon die Idee propagiert, auf der Parzelle, die gleich neben dem ersten Bahnhof südlich des Neat-Tunnels liegt, einen Wohn- und Geschäftskomplex zu bauen. Solche Ideen stehen natürlich im Widerspruch zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des IW am aktuellen Standort. Das Personal fordert daher einen Stopp des Projekts «Area» und erhielt am Treffen Unterstützung von Franz Steinegger: Auch er findet, dass zuerst eine Alternative für die Weiterentwicklung des IW und die Beibehaltung der Arbeitsplätze aufzuzeigen ist. Ein nächstes Treffen ist am 18. April geplant. **Gi/Fi**

Nuria Gorrite, Waadtländer Staatsrätin an der Spitze der Direktion für Infrastruktur und Human Resources



«Für einen qualitativ guten Service public ist es unverzichtbar, dass das Personal unter guten Bedingungen arbeiten kann», sagt Nuria Gorrite zum Thema der Erneuerung des Rahmen-GAV für den öffentlichen Verkehr des Kantons Waadt.

«Die Sozialpartnerschaft ist mir sehr wichtig»

Auf der Empfangsseite des Webauftritts der sozialdemokratischen Verkehrsdirektorin des Kantons Waadt steht folgendes Zitat von Simone de Beauvoir: «Die Gegenwart ist keine potenzierte Vergangenheit, sondern der Moment des Entscheidens und Handelns.» Dieser Satz passt ausgezeichnet zu Nuria Gorrite, einer Frau der Reflexion und der Tat. Mutig steht sie bei der Ausübung ihres Amtes zu ihren sozialen und politischen Überzeugungen und macht doch Realpolitik.

■ **kontakt.sev:** Welches sind für Sie als Verkehrsdirektorin die grössten Herausforderungen?

Nuria Gorrite: Ich plädiere dafür, den öffentlichen und den Individualverkehr nicht gegeneinander auszuspielen. Wir benutzen alle verschiedene Verkehrsträger. Gewisse Strecken legen wir mit dem Zug oder Bus zurück, andere mit dem Fahrrad oder zu Fuss, und wieder andere mit dem Auto oder Schiff. Diesen multimodalen Bedürfnissen muss die Verkehrspolitik Rechnung tragen. Das Ziel der öffentlichen Dienste, die ich leite, lässt sich einfach zusammenfassen: Wir

müssen das Kantonsgebiet so erschliessen, dass die Menschen zueinander, zu den Familienangehörigen, zur Arbeit und zu den Orten gelangen können, wo sie gerne ihre Freizeit verbringen. Für mich sind Infrastrukturen nicht nur ein technisches Thema, sondern tragen wesentlich dazu bei, dass unsere Gesellschaft im Gleichgewicht bleibt, indem Menschen und Güter zirkulieren können.

■ **Mit Ihrer Amtskollegin Michèle Künzler, der Genfer Verkehrsdirektorin, haben Sie im Herbst direkt bei den Pendler/innen in den Zügen**

für das Projekt «Léman 2030» geworben. Warum?

Die Benutzer/innen des öffentlichen Verkehrs haben ein Bedürfnis nach Verbesserungen: Es gibt nicht genug Sitzplätze, nicht genug Züge. Um diese Probleme zu lösen, braucht es jedoch ein wenig Zeit. Ziel von «Léman 2030» ist, die Sitzplatzkapazität zwischen Lausanne und Genf zu verdoppeln und bei der S-Bahn zum Viertelstundentakt überzugehen. Dafür müssen wir neue S-Bahn-Züge kaufen und die Bahnhöfe Lausanne und Genf ausbauen. Michèle Künzler und ich wollten den Pendlerinnen und Pendlern direkt sagen, dass uns ihre Probleme bewusst sind und dass wir diese lösen wollen, dass es dafür aber Zeit braucht. Wir wollten auch ein Signal nach Bern senden, um den Bundesbehörden unsere Bedürfnisse verständlich zu machen.

■ **Was halten Sie vom Vorhaben des Bundesrats, unrentable Bahnlinien auf Busbetrieb umzustellen?**
Ich wünsche mir sehr, dass der Bundesrat auf diese Verordnungsänderung verzichtet. Die Konferenz der kantonalen Ver-

kehrsdirektoren lehnt dieses Vorhaben ebenfalls ab. Doch man muss sich damit abfinden, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ständig zur Debatte steht. Die Frage, wer die Rechnung bezahlen

«**Wenn wir unsere Regionalbahnen, die für die Erschliessung des Territoriums und den Zusammenhalt sehr wichtig sind, beibehalten wollen, dann ist es undenkbar, sie Privatunternehmungen anzuvertrauen, für die es das oberste Ziel ist, Geld zu verdienen.**»

soll, stellt sich jederzeit. Braucht es mehr Steuern und Abgaben, oder sollen die Benutzer/innen mehr bezahlen? Wenn man Leistungen ausbaut, wird immer irgendwann jemand kommen und fordern, dass jemand anderes dafür bezahlen soll. Ich persönlich bin nicht dafür, die Benutzer/innen noch stärker zu belasten. Es scheint mir, dass wir auf dieser Seite das Maximum erreicht haben.

■ **Der kantonale Rahmen-GAV, den der SEV mit dem Verband der Waadtländer Verkehrsunternehmungen abgeschlossen hat, soll dieses Jahr neu ausgehandelt werden. Wie stehen Sie zur Sozialpartnerschaft im öffentlichen Verkehr?**

Ich bin die Tochter eines Gewerkschafters. Die Sozialpartnerschaft und der soziale Dia-

log sind mir natürlich sehr wichtig, im öffentlichen Verkehr wie in allen anderen Bereichen der Wirtschaft. Auch der Service public liegt mir sehr am Herzen. Für einen qualitativ guten Service public ist

es unverzichtbar, dass das Personal unter guten Bedingungen arbeiten kann. Es ist an den Sozial-

partnern, miteinander den Dialog zu pflegen und sich auf Lösungen zu einigen. Ich werde meinerseits alles tun, das in meiner Macht steht, damit diese GAV-Weiterentwicklung unter den bestmöglichen Bedingungen erfolgt.

■ **Der SEV stellt immer wieder fest, dass Sparmassnahmen, die den Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) aufgezwungen werden, durch das Personal ausgebadet werden müssen. Finden Sie es richtig, dass auf dem Rücken des Personals gespart wird?**

Die KTU sind in einem Spannungsfeld: Einerseits müssen sie qualitativ hochstehende Leistungen möglichst preisgünstig erbringen. Andererseits müssen sie ihren Mitarbeitern gute Arbeitsbedingungen bieten und strikt darüber wa-

BIO

6. Juli 1970: Nuria Gorrite wird in La Chaux-de-Fonds geboren. Ihre Eltern sind aus Spanien eingewanderte Arbeiter. Ihr Vater war Gewerkschaftssekretär bei der Unia Waadt.

1987: Beginn ihres Engagements bei Amnesty International.

1992–1996: Literaturwissenschaftliches Studium an der Universität Lausanne.

1993: SP-Beitritt und Wahl ins Gemeindeparlament von Morges.

1996: Konservatorin des Museums Alexis-Forel in Morges.

1998: Geburt ihrer Tochter Ségolène.

2000: Wahl in die Stadtregierung von Morges.

2007: Wahl in den Grossen Rat des Kantons Waadt.

2008: Wahl als Stadtpräsidentin von Morges.

2012: Wahl in die Waadtländer Kantonsregierung.



Die Verkehrsdirektorinnen Nuria Gorrite (Waadt) und Michèle Künzler (Genf) präsentierten den Pendlerinnen und Pendlern im Herbst das Projekt «Léman 2030».

chen, dass die Sicherheit stets gewährleistet ist. Wenn eine Unternehmung aber finanziell dermassen unter Druck gerät,

dass sie nicht mehr die Mittel hat, um ihren Verpflichtungen gegenüber den Benutzer/innen und den Mitarbeitenden

nachzukommen, muss der Staat eingreifen.

■ **Die Kaufkraft des Verkehrspersonals sinkt, weil es zur Sanierung seiner Pensionskassen beigezogen wird. Haben die Kantone die Mittel, diese finanzielle Belastung zu lindern?**

Es ist mir bewusst, dass die Sanierung der Pensionskassen ein heisses Thema ist und sehr oft die Kaufkraft des Verkehrspersonals beeinträchtigt. Doch die verlangten Opfer haben zum Ziel, die Renten langfristig zu sichern. Man muss sich bewusst sein, dass die Unternehmungen ebenfalls zur Pensionskassensanierung beitragen mithilfe von Geld, das die Kantone zur Deckung der Betriebskosten zur Verfügung stellen. Das heisst, ohne diese kantonalen Beiträge müsste das Personal einen noch höheren Preis bezahlen.

■ **Wie stehen Sie zu allfälligen Ausschreibungen von Linien des öffentlichen Verkehrs?**
Der Kanton muss dafür sorgen,

dass die Unternehmungen ihre Leistungen zum bestmöglichen Preis erbringen. Doch der freie Wettbewerb hat für mich auch Grenzen. Die angelsächsischen Beispiele haben gezeigt, dass Privatisierungen letztlich nicht zu Einsparungen führen und keinen guten Service public garantieren. Wenn wir unsere Regionalbahnen, die für die Erschliessung des Territoriums

Verwaltungsräten der Verkehrsunternehmen ganz allgemein vertreten sein?

Was die CGN betrifft, hat man sich grundsätzlich darüber geeinigt, wie der Forderung des SEV entsprochen werden kann. Wenn die Übereinkunft steht, wird die CGN darüber informieren. Ich bin absolut dafür, dass das Personal in den Verwaltungsräten vertreten ist.

«Ich bin absolut dafür, dass das Personal in den Verwaltungsräten vertreten ist.»

und den Zusammenhalt sehr wichtig sind, beibehalten wollen, dann ist es undenkbar, sie Privatunternehmungen anzuvertrauen, für die es das oberste Ziel ist, Geld zu verdienen. Denn diese würden unrentable Linien rasch schliessen oder vielleicht auf Bus umstellen.

■ **Der SEV verlangt einen Sitz im Verwaltungsrat der neu strukturierten Genfersee-Schiffahrtsgesellschaft CGN. Soll das Personal in den**

Selbstverständlich müssen diese Vertreter/innen die Vertraulichkeitsregeln respektieren. Ich bin wirklich davon überzeugt, dass die Anwesenheit von Personalvertreter/innen in den Verwaltungsräten dazu beiträgt, den Zusammenhalt zwischen den Sozialpartnern zu stärken. Das ist ein Gewinn für die Unternehmungen und für das Personal.

Interview: Alberto Cherubini/Fi
Vollständiges Interview (französisch) unter www.sev-online.ch.

Nein zur Kapitulation vor der Gewalt

■ **kontakt.sev: Unflätiges Benehmen bis hin zu Tätlichkeiten setzen dem Verkehrspersonal hart zu. Gibt es eine kantonale Strategie zur Bekämpfung dieses Übels?**

Nuria Gorrite: Gegenüber Personen, die das Verkehrspersonal beschimpfen und angreifen, ist überhaupt keine Toleranz am Platz. Ganz allgemein ist das Personal des Service public immer häufiger Übergriffen ausgesetzt. Sogar das Spitalpersonal ist heute mit Aggressionen und Gewalt konfrontiert. Der Fall der Schliessung des Bahnhofschalters in Moudon (welche die SBB mit Raubüberfällen auf das Schalterpersonal begründete – Anmerkung der Red.) stimmte uns nachdenklich. Unser Geschäftsbereich Mobilität fühlte sich von diesem Entscheid sehr betroffen. Wir wollen demnächst mit Vertretern der Behörden von Moudon, der SBB und der Polizei zusammenkommen, um die Probleme zu analysieren und zu schauen, wie sie gelöst werden können. Man darf sich nicht damit zufriedengeben, zu sagen, dass Aggressionen und Gewalt zunehmen und dass man daher Schalter schliesst – Punkt. Es ist sehr wichtig, dass man klarstellt, dass der öffentliche Raum allen gehört und nicht nur einigen Störenfriedern. Man darf sich nicht von vornherein geschlagen geben. Wir müssen alle zusammen nach konkreten Lösungen suchen, damit die öffentlichen Räume für alle offen bleiben.

Ohne Visionen und Investitionen gibt es keine Perspektiven für den VAE

Ein alter, neuer Expresszug

Aktuell geht es in der verkehrspolitischen Diskussion vor allem um eine höhere Nutzerfinanzierung. Die Alternative zu fantasielosen Tarifierhöhungen wäre eine erhöhte Auslastung, die aber etwas Kreativität erfordert.

Seit Bahn 2000 erleben die Schweizer Bahnen eine anhaltende Zunahme der Passagierfrequenzen. Weil diese Steigerung vor allem durch den Pendlerverkehr generiert wird, ist sie aber nicht unproblematisch: Durch die Ausrichtung auf immer grössere Nachfragespitzen sinkt nämlich die Gesamtauslastung; sie liegt inzwischen landesweit unter 30 Prozent! Mehr Erträge durch bessere Auslastung ist ein Gebot der Stunde. Die Dellen im Tagesgang können am ehesten mit neuem Freizeitverkehr geglättet werden – dank attraktiven Angeboten und Zügen.

Ein erfolgreiches und bislang einzigartiges Beispiel dafür ist der Voralpen-Express (VAE), die direkte Bahnverbindung von Romanshorn nach Luzern. Ein Unikum auf dem Normalspurnetz: es ist der einzige Zug mit speziellem Namen und Wagenmaterial; die glanzvollen «Namenzüge» wie Rhône-Isar, Gottardo oder Transalpin sind



SOB-Direktor Thomas Kuchler macht sich die Erneuerung des Voralpen-Express zu seiner prioritären Aufgabe.

ja längst passé (die wenigen neuen Namenzüge wie Rheintal-Express REX oder Glarner Sprinter verkehren mit normalen Wagen). Auch gibt es kaum einen Zug, der eine so heterogene Kundschaft hat: Schüler, Städtependler und eine stetig steigende Zahl Touristen.

Steile Strecke, wenig Geld

Entsprechend komplex gestaltet sich die dringend nötige Erneuerung des VAE. Primäre Herausforderung ist die seit Jahren ungenügende Kapazität, insbesondere zwischen St. Gallen und Rapperswil. Wegen der 50-Promille-Steilrampen auf der ursprünglichen Strecke der Südostbahn (SOB) können die 5-Wagen-Stammkompositionen nicht einfach verlängert werden; Verstärkungswagen benötigen eine Schiebelock.

Die andere grosse Einschränkung ist finanzieller Art: Die 1997–2000 komplett erneuerten Revivo-Wagen sind noch nicht abgeschrieben, sondern haben erst die Hälfte ihrer (zweiten) Lebenserwartung erreicht. Obwohl in die Jahre gekommen, sind sie immerhin noch recht gut im Schuss. Die SOB-Kantone wollten deshalb die Kassen noch nicht für neue Züge öffnen. Der VAE ist zwar als nicht abgeltungspflichtiger IR klassiert, wird aber aufgrund seiner vielfältigen Aufgaben grossteils wie ein Regionalzug bestellt und bezahlt. Für die Übergangszeit 2013–2019 waren deshalb kreative Lösungen für das notwendige zusätzliche Rollmaterial gefragt. So wird etwa auf die durch die neuen Flirts frei werdenden NPZ-Trieb- und -Personenwagen zurückgegriffen.

Das Gütezeichen VAE hat Entwicklungspotenzial

Diese Lösung hat den Nachteil, dass der VAE sein einheitliches Erscheinungsbild verliert: Die Kompositionen werden mit Lokomotiven des Typs Re 456 und 446 sowie Triebwagen des Typs NPZ 566 an Spitze und Schluss betrieben. Die zusätzlichen Zwischenwagen werden den nicht mehr benötigten ex-BT-NPZ entnommen. Dazu kommt ein unterschiedliches Komfort- und Interieurniveau (die Zusatzwagen bekommen nur das äussere VAE-Livree, aber keine Klimatisierung und Neubestuhlung). Dafür werden fünf Jahre früher als ursprünglich geplant komplett neue Züge zum Einsatz kommen. Die SOB, die in einem Jahr die alleinige Verantwortung für den VAE übernehmen wird, ist bereits intensiv mit der Rollmaterial-Evaluation beschäftigt. Für Thomas Kuchler ist klar, dass ein Kauf «ab Stange» kaum infrage kommt. Die gegenwärtigen VAE-Waggons sind nämlich punkto Komfort und Ambiente den modernen Einheitstriebzügen auch heute noch ebenbürtig; die Panoramafenster in der 1. Klasse sind gar schweizweit einmalig grosszügig. Wenn immer möglich, soll es wieder ein eigenständiger Wurf mit unverkennbarer Identität sein – das sei man dem VAE als Gütezeichen und Touristenzug schul-

dig. Mittlerweile würden nämlich durch den Freizeitverkehr schon über 40 Prozent der Verkehrseinnahmen erbracht – schweizweit ein einsam hoher Wert für eine normalspurige Bahn. Dieser Anteil legitimiert denn Kuchler auch zu gewissen unternehmerischen Freiheiten: So sondiert die SOB nämlich Optionen für mögliche VAE-Verlängerungen. In der Tat wäre es ja eine bestechende Idee, den VAE im Westen mit der BLS-Linie durchs Emmental und im Osten etwa nach Konstanz und/oder Bregenz zu verlängern, wohin künftig sowieso Schweizer Züge im Takt rollen werden. Solche Erweiterungen würden sich in dreifacher Hinsicht auszahlen:

- durch die Gewinnung neuen touristischen Verkehrs;
- durch rationellere Umläufe;
- durch einen günstigeren Stückpreis dank grösserer Neubeschaffung.

In seinen Ostschweizer Stammlanden könnte der VAE aber auch Vorbild für andere Züge der Region sein, um brachliegendes Freizeitpotenzial auszuschöpfen: für den REX oder den neuen, von der SOB betriebenen Ringszug S4, für dessen Auslastung wohl erhebliche Marketinganstrengungen nötig sein werden, zum Beispiel als «Rondom-de-Säntis-Express».

Peter Hummel/Litra

www.voralpen-express.ch

DER VORALPEN-EXPRESS EINST UND JETZT

Der Voralpen-Express und seine Vorläufer haben eine lange Tradition: bereits 1926 verkehrten die ersten direkten Wagen Romanshorn–Arth-Goldau, ab 1947 wurden unter dem Namen «Direkte Linie» Nordostschweiz–Zentral-schweiz durchgehende Züge bis Luzern angeboten. Als Spezialität waren bis zu Beginn des Taktfahrplans 1982 sogar in mehreren Kursen Buffetwagen eingereicht. Eine Tradition, die ab 1997 mit «Bistrowagen» sogar in jedem

Zug wieder aufgenommen wurde – ein allerdings etwas vollmundiger Ausdruck für ein Angebot ab Verpflegungsautomaten, die aber immerhin gut bestückt sind. 1991 wurde der VAE aus der Taufe gehoben; als Rollmaterial waren von BT und SOB provisorisch EW IV beschafft worden. Ab 1997 Stundentakt und Ersatz durch Revivo-Wagen, komplett modernisierte EW I (seinerzeitige Expo-Wagen). 1999 gründeten die drei Betreiber BT (Bodensee-Toggenburg-Bahn), SOB

und SBB die Vermarktungsgesellschaft «Voralpen-Express», um den zur Marke erhobenen und neu lackierten Zug aktiv zu bewerben. Im Gegensatz zu traditionellen Produkten (wie etwa Glacier- oder Bernina-Express) war sich die neue Gesellschaft stets im Klaren, dass beim Voralpen-Express nicht die Fahrt Hauptargument sein kann (obwohl immerhin sechs Seen gestreift werden), sondern der damit verbundene Zusatznutzen. Das Marketing soll deshalb vermehrt ganze

Erlebnispakete anbieten: Topsehenswürdigkeiten am Weg gibts ja genügend: etwa Rigi und Säntis als Aussichtsberge, Kinderzoo, Alpamare und Verkehrshaus als Familienattraktionen oder die Klöster Einsiedeln und St. Gallen als Weltkulturgüter. Ursprünglich waren die drei Bahnunternehmen zu je einem Drittel beteiligt; seit der Fusion BT–SOB hält die Südostbahn AG zwei Drittel, und ab Dezember 2013 wird sie auch noch den SBB-Anteil übernehmen.

Der VAE in Zahlen:

- Streckenlänge Romanshorn–Luzern: 146,4 km (Romanshorn–Wattwil und Rapperswil–Arth-Goldau: SOB; Rest: SBB);
- tägliche Verbindungen in jede Richtung: 15;
- tägliche Passagiere: 12500;
- jährliche Personenkilometer: 147620644;
- Frequenzzunahme seit der Gründung der VAE-Gesellschaft (1999): 24 Prozent.

(h+h)

Referendum gegen den Dambruch gestartet

24 Stunden konsumieren und arbeiten?

Nacht- und Sonntagsarbeit soll weiterhin nur dort erlaubt sein, wo sie wirklich nötig ist. Denn sie schadet sowohl dem Familienleben wie Teilen der Wirtschaft.

Das Referendum gegen die Deregulierung der Tankstellenshop-Öffnungszeiten ist zwingend. Nicht nur wegen der katastrophalen Arbeitsbedingungen des betroffenen Verkaufspersonals und den Auswirkungen des uneingeschränkten Verkaufs von Alkohol an Nachtschwärmer. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen: Kleine Schritte bei den Ladenöffnungszeiten bereiten Nacht- und Sonntagsarbeit in allen Branchen vor!

Man muss nicht in die USA gehen, um auf eine rastlose, bis aufs Mark deregulierte Gesellschaft zu treffen, wo Menschen Tag und Nacht zu meist sehr schlechten Arbeits- und Lohnbedingungen in Läden, Büros und Werkstätten arbeiten. Auch in gewissen unserer

Nachbarländer sieht man, wohin die Deregulierung der Ladenöffnungszeiten schliesslich führt.

Erst die Shops, dann die Büros

Z.B. Italien: Angefangen hat es damit, dass in den 90er-Jahren den Badeorten im Sommer ermöglicht wurde, am Sonntag ein paar Stunden die Läden zu öffnen. Bald wurde diese «Tourismus»-Regelung auf das Inland ausgeweitet. Und prompt entschieden die Bürgermeister auf Druck der Arbeitgeber, im Umkreis von jeder Kirche, die älter als 20 Jahre ist, ein «historisch wertvolles Dorfzentrum» zu deklarieren, um dort die Läden am Sonntag offen zu halten. Natürlich auch im Winter: Man weiss ja nie, wann und wohin sich ein «Tourist» verirrt...

Deregulierung schadet dem Kleingewerbe

Seit 2012 dürfen in Italien alle Läden, Restaurants, Pubs, Bars und Imbissbuden 24 Stunden offen halten, auch an Sonntagen, Weihnachten, am Nationalfeiertag usw.! Das Feigen-

blatt der «Tourismusförderung» ist gefallen. Den Konsum aber hat das in Italien nicht gefördert, im Gegenteil. Das «Lädeli-Sterben» ist gerade in den italienischen Altstädten häufig. Von den Wildwestregeln bei den Öffnungszeiten profitieren nämlich, wenn überhaupt, nur die «Megastores» in den Agglomerationen.

Gefährliches Einfallstor

In Ländern wie Italien haben sich die längeren Ladenöffnungszeiten als eigentliche «Einfallstore» zur Deregulierung der Arbeitszeit entpuppt: In vor- und nachgelagerten Branchen wie Sicherheit, Transport, Reinigung, aber auch allgemein im Logistikbereich usw. sind die Arbeitszeiten parallel ausgedehnt worden, und das zu einem häufig geringeren Lohn als vor der allgemeinen Deregulierung. Nun arbeiten in Italien auch immer mehr Banken, Versicherungen, Informatik-, Anwalts- und Notariatsbüros an Samstagen und spät in der Nacht, wenn nicht sogar an Sonntagen.

Deregulierung verlangt weitere Deregulierung

Die Deregulierung der Arbeitszeit, einmal in einer Branche eingeführt, verlangt weitere Deregulierung und rechtfertigt sie auch, zuerst in vor- und nachgelagerten Branchen, früher oder später aber überall! Dieses Vorgehen entspricht einer wohlüberlegten Taktik, die Nacht- und Sonntagsarbeit banalisiert und damit alltäglich macht. Diese Taktik wird auch in der Schweiz angewandt.

Arbeitnehmerschutz leidet

So hat etwa der Sonntagsverkauf, der Läden in grossen Bahnhöfen und Flughäfen bewilligt wurde, zu Druck von den benachbarten Geschäften geführt. Deren Inhaber beklagen einen «unlauteren Wettbewerb» und verlangen punkto Öffnungszeiten «gleich lange Spiesse». Aktuell sind die Tankstellenshops an der Reihe. Mit dem Vorstoss von Ständerat Abate sollen Sonntagsverkäufe dank einem Gummiparagrafen (der italienische Tourismus-Artikel lässt grüs-

sen...) beliebig stattfinden dürfen. Und Ständerat Lombardi will alle Ladenöffnungszeiten in der Schweiz «harmonisieren», nämlich durch eine Verlängerung bis 20 Uhr!

Die Deregulierer der Arbeitszeit wissen: Wenn sie den Arbeitnehmerschutz frontal angreifen wollen, haben sie keine Chance. Deshalb wenden sie eine Taktik der kleinen Schritte an. Das Ziel aber bleiben längere Öffnungszeiten in allen Geschäften und langfristig die Beseitigung des Nacht- und Sonntagsarbeitsverbotes. Italien macht Hoffnung...

Referendum gestartet

Deshalb geht die Deregulierung der Tankstellenshop-Öffnungszeiten uns alle etwas an! Mit dem Referendum gegen den 24-Stunden-Arbeitstag können wir der Salami-taktik der Deregulierungs-Turbos Einhalt gebieten, bevor wir auch in Büros, Werkstätten und sonstigen Betrieben plötzlich länger und dazu ohne zusätzliche Entschädigung arbeiten müssen! **Luca Cirigliano, SGB**

Unsere Verfassung verbietet geschlechtsbedingte Lohndiskriminierung, und doch geht diese nur langsam zurück

Inakzeptables Schneckentempo

Dass die Lohndiskriminierung in der Privatwirtschaft zwischen 2008 und 2010 von monatlich 745 auf 677 Franken zurückging, ist an und für sich erfreulich. Dies bestätigt den langjährigen Trend, dass die Lohndiskriminierung abnimmt.

Leider geht es aber immer noch im Schneckentempo vorwärts: Seit 1998 ist die Lohndiskriminierung im Privatsektor von 10,6 auf 8,7 Prozent gesunken, also gerade mal um 1,9 Prozentpunkte in 12 Jahren.

Wir wollen nicht ein halbes Jahrhundert warten

Geht es in diesem Tempo weiter, würde es bis zum Verschwinden der Lohnungleichheit zwischen Männern und Frauen weitere 50 Jahre dauern. Bereits bei der Mutter-

schaftsversicherung haben die Frauen 60 Jahre gewartet, bis der Verfassungsauftrag umgesetzt wurde.

Der Grundsatz der Lohngleichheit für Frauen und Männer ist seit 1981 in der Bundesverfassung verankert. Seither sind mehr als 30 Jahre vergangen. Es ist nicht akzeptabel, die Frauen nochmals 50 Jahre zu verträsten.

Unternehmen in der Pflicht

Die Lohnstrukturerhebung bestätigt auch, dass Frauen über-

durchschnittlich stark in Tieflohnbranchen tätig sind. Der Frauenanteil von 64,5 Prozent an den Stellen mit einem monatlichen Bruttolohn von weniger als 4000 Franken zeigt, dass vor allem Frauen stark von einem staatlichen Mindestlohn von 4000 Franken profitieren würden, so wie es die Mindestlohn-Initiative des SGB verlangt.

Lohnleichheitsdialog fördern

Die Unternehmen sind gefordert, ihre Löhne zu überprüfen und sich endlich am Projekt «Lohnleichheitsdialog» zu beteiligen. Wird auf diesem Weg die Lohndiskriminierung nicht in absehbarer Zeit eliminiert, müssen Bundesrat und

Parlament die Verantwortung wahrnehmen und mit staatli-

chen Massnahmen die Lohnleichheit durchsetzen. **SGB**



Noch ist sie nicht verwirklicht, die Lohnleichheit, die auf unserem Bild von SEV-Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher zusammen mit Gleichgesinnten auf dem Bundesplatz gefordert wird.

Das revidierte Raumplanungsgesetz will wichtige Richtlinien setzen

«Wir müssen uns nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus raumplanerischen Gründen genau überlegen, wie viel und welchen Verkehr wir wollen.»

Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin VCS



Wider das «Land ohne Land»

Am 3. März wird in der Schweiz über das revidierte Raumplanungsgesetz abgestimmt. Es ist sicher nicht diejenige Vorlage, die am meisten Emotionen auslöst. Der Ausgang dieser Abstimmung hat aber grosse Auswirkungen; er entscheidet über die künftige Entwicklung der Schweiz, darüber, wie die Schweizer Landschaft in zwanzig und in fünfzig Jahren aussehen wird.

Die Gegner der Gesetzesrevision scheinen langsam am Abstimmungserfolg zu zweifeln. Nur so ist ihre Propagandahetorik zu begreifen: Da wird vor der «Planwirtschaft» gewarnt, die durch dieses Gesetz in der Schweiz angeblich eingeführt würde, «Horror-Mieten auf engstem Raum» seien zu erwarten und höhere Steuern. Wer so bellt und lügt, hat offenbar keine Argumente.

Zustimmung schwindet

Dabei hatte es im Nationalrat noch gar nicht so schlecht ausgesehen: das Abstimmungsergebnis von 108 Ja gegen 77 Nein war nicht überaus deutlich. Gegen die Revision ausgesprochen hatte sich die grosse Mehrheit der SVP- und der FDP-Nationalräte/-innen sowie knapp die Hälfte der CVP/EVP-Fraktion. Doch seither bröckelt das ablehnende Lager, nur der Gewerbeverband, federführend beim Referendum, hält unbeirrt daran fest. Sogar aus dem Wallis, das noch die Hälfte der Referendumsunterschriften beigesteuert hatte, hört man heute zustimmende Stimmen.

Siedlungsentwicklung bewusst steuern

Das Problem, das das Raumplanungsgesetz anpackt, ist alt: Wird die Siedlungsentwicklung nicht geplant, so kommt es zu einer lockeren Besied-

lung. Dies führt zu Landverschleiss und zu hohen Folgekosten für die Versorgung mit Strassen, Strom und Wasser. Das revidierte Raumplanungsgesetz verlangt, dass die Bauzonen dem mutmasslichen Bedarf der nächsten 15 Jahre anzupassen sind. Das heisst, dass Kantone mit übermässigen Bauzonen Land rückzonen müssen, während Kantone, in denen Bauland fehlt, einzonen können und sollen. Und wo Bauland eingezont ist, soll es überbaut werden, statt dass der Landbesitzer auf eine Wertsteigerung hofft und die Gemeinde am Siedlungsrand neues Land einzont... Bauland darf also nicht mehr «gehörtet» werden.

Teils zu kleine, teils zu grosse Bauzonen

Der grösste «Planungssünder» (oder Planungsverweigerer) ist der Kanton Wallis, der 4363 Hektar Bauland eingezont hat – schätzungsweise viermal zu viel. Er müsste also rückzonen. (Diese Tatsache macht es nachvollziehbar, dass sich die Walliser/-innen gegen das Gesetz wehren, das sie zwingen würde, die «Hausaufgaben» zu machen.) Aber auch der viel kleinere Kanton Jura hat verglichen mit seinem mutmasslichen Bedarf viel zu viel Land eingezont, wogegen etwa Basel-Stadt mit dem gegenwärtig eingezonten Land seinen Bedarf nicht decken kann.

«Achtung: die Schweiz»

Gefordert wird mit dem Raumplanungsgesetz, dass endlich geplant wird. Das verlangte zwar schon die bisherige Fassung des Raumplanungsgesetzes, das 1979 in Kraft getreten ist. Doch das Gesetz war zu wenig griffig. Das Unbehagen hat aber eine viel längere Geschichte: Schon 1955 hatte sich der Schriftsteller und Architekt Max Frisch in seinem Text «Achtung: die Schweiz» darüber beklagt, dass in den überlieferten Strukturen kaum neue Ansätze möglich sind. Ihm schwebte deshalb vor, eine Musterstadt zu bauen, eine Stadt, in der das Wohnen und das Arbeiten wieder nahe beieinanderliegen würden und die über eine menschengerechte Infrastruktur verfügte.

Zur automobilen Gesellschaft

Leider ist die Entwicklung der letzten fünfzig Jahre in die andere Richtung gegangen. Etliche Dörfer in der Schweiz verfügen heute etwa über ungenügende Einkaufsmöglichkeiten, die Bewohner/-innen brauchen zum Einkaufen das Auto. Das Auto brauchen sie auch für den Weg zur Arbeit, denn Arbeits- und Wohnort liegen voneinander getrennt. Und weil die Wohngebiete nicht kompakt gebaut sind, sind sie oft unzureichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die «Unplanung» beisst sich in den Schwanz.

Wohnen und arbeiten müssen zueinander kommen

Es geht bei der Raumplanung keineswegs darum, in der Schweiz die ganze Bevölkerung zu Städtern zu machen. Dies wäre so unsinnig wie eine Umsiedlung aufs Land. Vielmehr soll in Zukunft die Zwangsmobilität, unter der heute viele Leute leiden, eingeschränkt werden. Dafür müssen das Wohnen und das Arbeiten wieder näher zueinander kommen. Das heisst auch, dass die Bauzonen nicht wie heute in schlecht erschlossenen, abgelegenen Regionen liegen sollten, sondern in den Zentren, also den grossen, mittleren und kleinen Städten und den zugehörigen Agglomerationsgemeinden.

Infrastruktur kostet

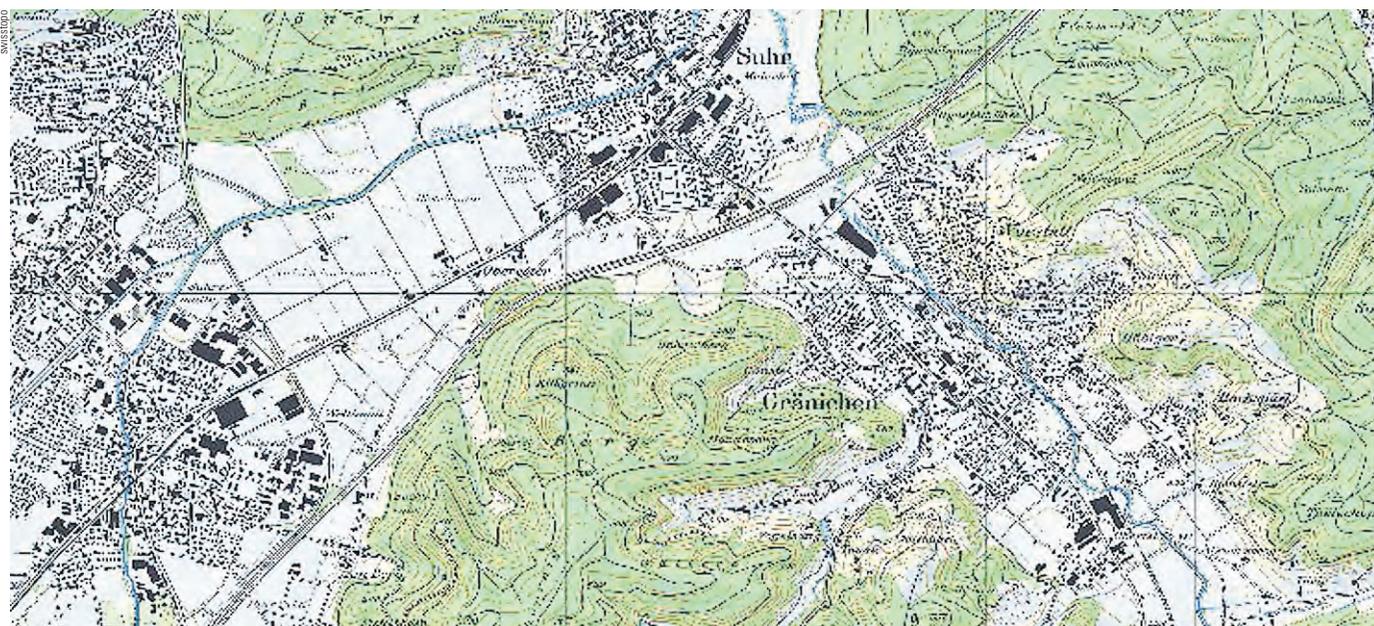
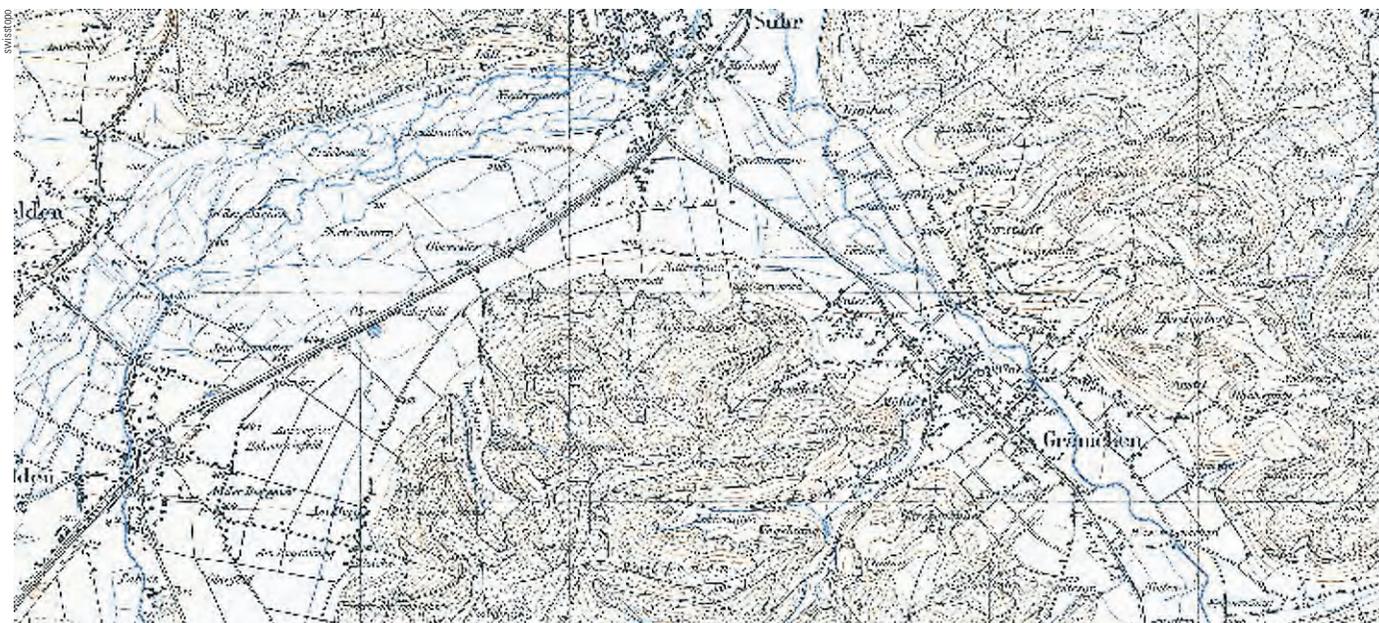
Zu einem Zwang, in die Stadt zu ziehen, soll es dabei nicht kommen, vielmehr sollen die Menschen, die in der Stadt leben wollen, dazu auch die Möglichkeit haben. Heute ist diese Möglichkeit selten gegeben: unüberbaute Bauzonen gibt es in Zentrumsnähe wenig. Wer aufs Land gezogen ist, pendelt zur Arbeit in die Stadt. Das zwingt einerseits zum Bau grosserer Strassen und schmälert andererseits die Lebensqualität jener, die noch in der Stadt leben. Die Infrastrukturkosten auf dem Land müssen von der ganzen Bevölkerung getragen werden, handle es

sich nun um die Kosten für Strassen und die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, um die Kosten für Elektrizitäts- und Wasserleitungen oder um die Kosten von Diensten wie der Post.

Keine höheren Kosten

Damit ist auch gesagt, dass das Kostenargument, das die Gegner der Gesetzesrevision gern vorbringen, nicht stichhaltig ist: die «Nebenkosten» sinken bei kompakter Bauweise. Wer für den Arbeitsweg und für alltägliche Aktivitäten wie Einkaufen, Sport oder Treffen mit Freunden nicht den Wagen nehmen muss, kann vielleicht ganz aufs eigene Auto verzichten. Aber auch die eigentlichen Wohnkosten (Mieten) steigen nicht, wenn das Raumplanungsgesetz in Kraft tritt: Es verhindert die Bodenspekulation und Bodenhortung, wodurch das Bauland tendenziell günstiger wird. Ausserdem braucht verdichtetes Bauen in den Zentren weniger Boden als Zersiedelung an der Peripherie. Freilich liesse sich am meisten sparen, wenn wir mit weniger Wohnfläche auskämen. Dies bedingt aber, dass erstens die Wohnmobilität steigt: Heute leben viele Einzelpersonen und Paare in Familienwohnungen. Zweitens muss die Sicherheit auf den Strassen steigen, sodass die Kinder wieder vermehrt draussen spielen können.

Auf diesem Karten-ausschnitt der Gegend südlich von Suhr aus dem Jahr 1938 sind deutlich voneinander abgesetzte Dörfer zu sehen.



Auf der aktuellen Karte desselben Gebietes zeigt sich ein völlig anderes Bild: Die Dörfer sind ineinander gewachsen und auch die Verkehrsfläche hat bedeutend zugenommen.

INFO

Das Fehlen einer wirksamen Raumplanung «zwingt viele Menschen zu einer unfreiwilligen, exzessiven und letztlich schädlichen Zwangsmobilität. Eine bessere Raumplanung hilft, die Mobilität besser in den Griff zu bekommen, zugunsten des öffentlichen Verkehrs.» So der VCS. Es geht also um die Zukunft unseres Lebensraumes, die Entwicklung der Siedlungen und die Bewahrung unserer Landschaft, gegen eine masslose Überbauung und Zersiedelung des Landes. Wer ja sagt zur Gesetzesrevision, schützt neben dem öffentlichen Verkehr auch die Landschaft und hilft, Siedlungsdruck und Landschaftsschutz ins Lot zu bringen.

Erholungswert der Landschaft erhalten

Die positiven Auswirkungen des revidierten Raumplanungsgesetzes gehen aber noch weiter: Da das Kulturland weniger zerstückelt ist, kann es besser und damit lohnender bearbeitet werden. Der Erholungswert der Landschaft wird gesteigert, wenn sie wirklich noch Landschaft und nicht überall zubetoniert ist. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr sollen bewusst gefördert werden.

Vielleicht die letzte Gelegenheit

Wie gesagt, wurde das geltende Raumplanungsgesetz 1979 in Kraft gesetzt. Seither hat sich in der Raumplanung etwas getan – aber zu wenig. Noch immer wird in der Schweiz jährlich eine Fläche so gross wie der Murtensee neu

überbaut. Vielleicht ist die Umsetzung des revidierten Raumplanungsgesetzes die letzte Gelegenheit zu verhindern, dass die Schweiz zu einem «Land ohne Land» wird, um ein Wort des verstorbenen Berner Liedermachers Fritz Widmer zu zitieren. Gewiss, es gibt Länder und Gebiete auf der Welt, die dichter besiedelt sind als die Schweiz. Trotzdem lauert die Gefahr, gerade weil die Schweiz nach wie vor ein attraktiver Standort ist, sowohl fürs Wohnen wie fürs Arbeiten. Wenn die Entwicklung der Bautätigkeit, und dazu gehören sowohl Wohn- als Gewerbebauten wie auch Verkehrsinfrastrukturen, nicht in geordnete Bahnen gelenkt wird, dann könnte sich die Schweiz in eine Richtung entwickeln, die die Lebensgrundlagen aller nachhaltig verschlechtert. **pan.**

Was ändert bei einer Annahme des Raumplanungsgesetzes?

Der revidierte Gesetzestext schreibt vor, dass das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt, die Siedlungsentwicklung «nach innen gelenkt» wird und kompakte Siedlungen zu schaffen seien.

Fruchtfolgefleichen sind zu erhalten. Wohn- und Arbeitsgebiete sollen mit dem öffentlichen Verkehr «angemessen» erschlossen sein. Ausdrücklich wird die «Verdichtung der Siedlungsflächen» gefordert. Wird Bauland überbaut oder verkauft, so wird auf dem Mehrertrag eine Abgabe von mindestens 20 Prozent erhoben, die verwendet wird, um die Auszonung von bisherigem Bauland zu entschädigen.

Jeder Kanton muss künftig einen

Richtplan erstellen, der festlegt, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll. Er soll auch festlegen, wie gross die Siedlungsfläche sein soll und wie sie verteilt sein soll, wie sie erschlossen wird und wie eine «hochwertige Siedlungsentwicklung» bewirkt werden kann.

Die Bauzonen sollen dem voraussichtlichen Bedarf von 15 Jahren entsprechen. Dabei wird nochmals gesagt, dass die Fruchtfolgefleichen zu erhalten und Natur und Landschaft zu schonen sind.

Ein separater Artikel regelt schliesslich, dass die Erstellung von Solaranlagen gefördert und das Bewilligungsverfahren deshalb vereinfacht wird.

Das revidierte Raumplanungsgesetz ist eine verkehrspolitisch wichtige Vorlage

«Es braucht das Jahrzehnt der Raumplanung»

An der Jahrespressekonferenz des Verkehrsclubs der Schweiz VCS erklärte Zentralpräsidentin Franziska Teuscher, wieso sie für das revidierte Raumplanungsgesetz eintritt.

Die 2000er-Jahre waren das Jahrzehnt des Pendelns. Ausgelöst wurden die enormen Pendlerströme durch die Wirtschaft, welche Druck auf die Arbeitnehmenden ausübte. Diese sollten flexibel sein und sich den Ansprüchen der Unternehmen anpassen. Dazu passten die damaligen Verschärfungen in der Arbeitslosenversicherung: Ein Stellenangebot für Arbeitslose gilt seither auch dann als zumutbar, wenn ein Arbeitsweg zwei Stunden lang ist.

Was diese viel beschworene «Flexibilität» für Angestellte bedeutet, zeigt das Beispiel eines jungen Familienvaters, auf das ich vor Kurzem gestossen bin. Wohnhaft in Neuenburg, wurde er von seinem Arbeitgeber zuerst in der Nähe seines Wohnortes eingesetzt, danach in Murten und schliesslich in Freiburg. Freiburg, das heisst mit dem Auto drei Viertel bis eine Stunde pro Arbeitsweg. Immerhin: Seit Anfang dieses Jahres kann er zu seiner grossen Freude wieder im Kanton Neuenburg arbeiten.

Was für Angestellte purer Stress und für Arbeitslose eine unsoziale Verschärfung ihrer Lage war, kürten andere zum Lifestyle. Wohnen in der Agglomeration und Pendeln in die Stadt galten in gewissen Kreisen durchaus als chic.

Heute dagegen – mit der Distanz von etwas mehr als zehn Jahren – wird uns bewusst, dass es so nicht weitergehen

kann. Wir leben in einem kleinen, dicht besiedelten Land. Der Platz für neue Verkehrswege ist begrenzt. Und wir besitzen nicht riesige Landreserven für Leute, die auf dem Land leben und in die Zentren zur Arbeit pendeln wollen. Die 2010er-Jahre müssen deshalb ein Jahrzehnt der Raumplanung werden.

In der Schweiz wird täglich die Fläche von rund zehn Fussballfeldern zugebaut: für Strassen, Einkaufszentren, Parkplätze oder Wohnsiedlungen. Bisher verlief diese Entwicklung sehr unkontrolliert. Und längst ist die Scheu gewichen, ausserhalb der Bauzonen zu bauen: Rund 30 Prozent aller Gebäude stehen bereits ausserhalb derselben.

Die Folge: Landwirtschaftsland, Wildtierhabitate und Biodiversität gehen verloren, invasive Pflanzenarten verbreiten sich. Wohnen, Arbeit und Freizeit fallen räumlich immer weiter auseinander. Es bilden sich Schlafgemeinden, und die Ströme der Pendelnden wachsen.

Der Verkehr spielt dabei eine wichtige Rolle: Je besser und schneller unsere Verkehrswege sind, umso einfacher wird es, auch über längere Strecken zur Arbeit zu pendeln. Wir müssen uns deshalb nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus raumplanerischen Gründen genau überlegen, wie viel und welchen Verkehr wir wollen. Langfristig muss es das Ziel sein, die Verkehrsströme zu reduzieren. Dazu sind verschiedene Massnahmen denkbar:

■ Es müssen finanzielle Anreize geschaffen werden, um das Pendeln zu verringern. Gleichzeitig muss der Steuerwettbewerb eingeschränkt werden; dieser hat zur Fol-



Franziska Teuscher

ge, dass Leute in ländliche Gebiete ziehen und zu Pendelnden werden.

■ Wohnsiedlungen müssen an Orten geplant werden, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Verstreute Siedlungen bringen einen stärkeren Autoverkehr mit sich.

■ Analog dazu müssen neue Unternehmen gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

■ Wohn- und Arbeitsgebiete müssen stadtplanerisch durchmischt werden, damit wieder mehr Leute in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen können.

■ Neue Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere der Strasse – müssen massvoll gebaut werden.

Dieses Ziel werden wir nicht von heute auf morgen erreichen. Deshalb ist es unabdingbar, die Verkehrsströme so schnell und so weit als möglich auf den öffentlichen Verkehr zu lenken. Dieser ist nicht nur umweltfreundlicher, sondern er benötigt auch weitaus weniger Platz als der motorisierte Individualverkehr, um dieselbe Anzahl Personen zu transportieren.

Wenn wir deshalb in neue Verkehrsinfrastrukturen investieren, sollten wir vor allem in den öffentlichen Verkehr inves-

tieren. Nicht in neue Autobahnen und nicht in eine zweite Strassenröhre am Gotthard.

Ein Umdenken in Sachen Raumplanung und Zersiedelung scheint sich aber anzubahnen. Am 3. März 2013 werden wir über das revidierte Raumplanungsgesetz abstimmen. Der Gewerbeverband und andere bürgerliche Kreise haben gegen diesen Gegenvorschlag zur Landschafts-Initiative das Referendum ergriffen.

Zusammen mit den übrigen Umweltorganisationen engagiert sich der VCS für ein Ja zum revidierten Raumplanungsgesetz. Mit ihm werden endlich Schritte gegen die zu grossen Bauzonen unternommen, welche von verschiedenen Kantonen und Gemeinden festgelegt wurden. Das Raumplanungsgesetz will hier den Riegel schieben und die Bauzonen reduzieren.

Angesichts der vorherrschenden Zersiedelung erscheint das Referendum gegen die Revision des Raumplanungsgesetzes wie ein Geist vergangener Zeiten. Die Gegenentwicklung hat längst eingesetzt. «Ziehen Sie dorthin, wo Sie arbeiten»: Diese (neue) Pendlerregel von Bänz Friedli ist nicht für alle ohne Weiteres machbar. Und doch: Auf das Jahrzehnt des Pendelns muss ein Jahrzehnt des «Slowing Down» folgen. Ein Jahrzehnt, in dem wir haushälterisch mit unseren Bodenreserven umgehen. Ein Jahrzehnt, in dem wir unser Leben nicht zwischen Arbeiten und Wohnen auseinanderreissen. Ein Jahrzehnt, in dem wir uns mehr Zeit gönnen.

Franziska Teuscher,
Zentralpräsidentin VCS

Der vollständige Redetext ist unter www.verkehrsclub.ch abrufbar.

DIE FOLGEN

Das revidierte (verschärfte) Raumplanungsgesetz, über das am 3. März abgestimmt wird, wurde vom Nationalrat mit 108 Ja- zu 77 Nein-Stimmen angenommen, vom Ständerat mit 30:10 Stimmen. Es handelt sich um einen indirekten Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative. Zur Abstimmung kommt es, weil der Schweizerische Gewerbeverband und der Kanton Wallis das Referendum gegen das revidierte Gesetz ergriffen haben.

Wenn eine Mehrheit der Abstimmenden der Gesetzesrevision zustimmen, tritt das revidierte Raumplanungsgesetz in Kraft. Da über ein Gesetz, nicht über einen Verfassungsartikel abgestimmt wird, ist das Ständemehr nicht notwendig. Achtung: Abgestimmt wird über das Gesetz, nicht über das Referendum! «Ja» bedeutet daher Annahme des Gesetzes.

Nach der Annahme der Gesetzesrevision durchs Parlament zog das Initiativkomitee die Initiative «bedingt» zurück. Bei einer Annahme des Gesetzes ist die Initiative zurückgezogen. Sollte die Gesetzesrevision in der Volksabstimmung scheitern, würde der Rückzug der Initiative widerrufen und es käme zu einer Volksabstimmung über einen Verfassungsartikel über den Landschaftsschutz, der weiter geht und strenger ist als die Revision des Raumplanungsgesetzes. Die Landschaftsinitiative verfolgt auf eidgenössischer Ebene ähnliche Ziele wie die im letzten Juni (überraschend) angenommene Kulturlandinitiative im Kanton Zürich. Gegenwärtig gibt es in den Kantonen Bern, Freiburg, Solothurn und Aargau Pläne zu Initiativen, die über das revidierte Raumplanungsgesetz hinaus gehen würden. **pan.**

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.

Wir suchen ab sofort oder nach Vereinbarung in **Herisau** einen

Zugverkehrsleiter (m/w)

Ihr Profil:

- Mehrjährige Erfahrung im Fahrdienst und dementsprechende Ausbildung (Zugverkehrsleiter/Bahnbetriebsdisponent)
- Gute Fachkenntnisse in den Fahrdienstvorschriften (FDV)
- Bereitschaft zu Schicht- und Wochenendarbeit

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

Schweizerische Südostbahn AG
Human Resources
Jasmin Wirtensohn

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 30 778 Expl. (Gesamtauflage 45 451 Expl.), WEMF-beglaubigt 21.11.2012

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, 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 14. Februar 2013

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 7. Februar 2013, 8 Uhr

Inserateschluss: 4. Februar 2013, 10 Uhr

Noch nicht Abonnent/-in von *kontakt.sev*?

■ Mitglieder des SEV bekommen automatisch *kontakt.sev* – das Abonnement ist im Beitrag enthalten. Aber auch Leserinnen und Leser, die nicht SEV-Mitglied sind, können *kontakt.sev* abonnieren. Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder vielleicht zuerst einmal ein Probeabonnement? Sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!

Am einfachsten: SEV-Mitglied werden!



- Ich interessiere mich für den Beitritt zum SEV; schickt mir bitte Unterlagen!
- Ich will *kontakt.sev* genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.

Vorname/Name

Strasse

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Datum und Unterschrift

Bitte einsenden an Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6
Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch



■ VPT Deutsche Bahn: Gruppen Schaffhausen und Basel Sektion ehrt ihre langjährigen Obmänner



Die Ehrenmitglieder Manfred Rebholz (links) und Peter Ansmann (rechts) mit Sektionspräsident Hans Bieri.

An der 68. Generalversammlung der beiden Gruppen der Sektion Deutsche Bahn ehrte Sektionspräsident Hans Bieri die lang gedienten Obmänner. Manfred Rebholz (Gruppe Schaffhausen) und Peter Ansmann (Gruppe Basel) wurden für ihren langjährigen, unermüdbaren Einsatz für den SEV und die Mitglieder mit einem Geschenk, einer Ehrenurkunde

und der Ehrenmitgliedschaft ausgezeichnet.

Die vorgezogenen Generalversammlungen dienten als wichtige Veranstaltung für die Einführung der neuen Strukturen in der Sektion. Einstimmig wählten die Mitglieder den neuen Sektionsvorstand und stimmten dem neuen Geschäftsreglement zu. Ebenfalls einstimmig wurde die Überfüh-

rung der Gruppenkassen in die Sektionskasse angenommen. Die Revisorenberichte bescheinigten Kassier Wolfgang Halbherr eine hervorragende Arbeit. Wegen des Ausfalls der Herbstversammlung wurden die Mitglieder erstmals mit einem Infoblatt über die wichtigsten Neuigkeiten vorab benachrichtigt. Dem Schreiben lag der SEV-Kalender 2013 bei, den nun alle Mitglieder der Sektion erhalten.

Die SEV-Gewerkschaftssekretäre Hans Bieri und René Windlin berichteten von den Ergebnissen aus den Verhandlungen mit der AgV MoVe und dem BEV.

Eine positive Nachricht gab es zum Schluss der Versammlung, was die Möglichkeit der Mitgliedschaft in der Pflegeversicherung betrifft. Hier zeichnet sich wohl bald eine Lösung ab. Zu den anderen Pendenzen gab es leider noch nichts Neues.

Ludwig Hirt

■ TS Zentralausschuss Fahrzeuginstandhaltung Projekt «JURA»

Ausgangslage: Der Unterhalt für die gesamte Fahrzeugflotte von Infrastruktur wird ab 1. Januar 2014 durch die Division Personenverkehr Operating übernommen. Dies wurde durch die SBB an der Konzernleitungssitzung im Dezember 2012 entschieden.

Ausrichtung: Die IH-Tätigkeiten sollen grundsätzlich im Konzern SBB verbleiben. Der Wunsch der Kunden der Division Infrastruktur besteht darin, dass ihnen die leichte und schwere Instandhaltung der Fahrzeuge aus einer Hand angeboten werden. Das Industriewerk Biel, das auf den Unterhalt von Dieselfahrzeugen spezialisiert ist, übernimmt die Rolle eines Kompetenzzentrums. Es koordiniert auch die Einsätze mobiler und dezentraler Equipen in der ganzen Schweiz.

Personal: Wir bedauern, dass durch diese Neuorganisation Mitarbeitende der Standorte Lonay (VD) und Olten (SO) ihre Stelle verlieren und es zu Arbeitsplatzverschiebungen und Veränderungen der Anforderungen kommen wird. Die SBB hat zugesichert, die Betroffenen für künftige Anforderungen weiterzuentwickeln. Die Kosten für allfällige Umschulungen und Weiterbildungen werden gemäss geltenden Richtlinien durch die SBB übernommen. Der GAV SBB bietet hier dem betroffenen Personal den notwendigen Schutz und sichert die Anstellungen.

Zeitplan: Die SBB hat die Einzelgespräche mit den Mitarbeitenden am 21. Januar begonnen. Der SEV steht den Betroffenen ab sofort zur Seite und war in Lonay vor Ort.

Medienstelle TS

■ SVSE Wintersport Eisenbahner Racing im Toggenburg

Die zweite Kalenderwoche des Jahres hatten sich über ein Dutzend Eisenbahner-Skifreunde in der Agenda markiert und fürs legendäre Racecamp im Toggenburg reserviert. Am ersten Trainingstag sollten sich die Teilnehmenden an die Slalomskis gewöhnen. Der Vormittag war bei wunderschönem Wetter und besten Pistenverhältnissen Technikübungen und freiem Fahren gewidmet. Nachmittags durften die Racecamper erstmals an die Stangen ran – allerdings nur in die Minikipper – und feilten an Skiführung und Position, um sich optimal auf die Slalomstangen vorzubereiten.

Tags darauf herrschten sensationelle Bedingungen und bei diesem Panorama lässt schon das Einfahren das Racerherz höher schlagen. Kaum mehr zu halten ist der Rennfahrer aber dann, wenn er in die Tore darf. Die Trainer Dölf und Mathias steckten in harter Arbeit einen schönen Slalom aus und die Teilnehmenden durften sich kurz darauf in den Stangenwald stürzen. Mittags gab es eine Fotoanalyse und nachmittags wurde nochmals «gslölmet» was das Zeug hält! Dann stand der traditionelle Fondueabend im Hüttli auf dem Programm. Wieder ging es an

den Berg, dieses Mal allerdings mit einem anderen, tückischeren Sportgerät – dem Schlitten.

Viele Racer hatten sich besonders aufs Riesenslalomtraining gefreut. Mittwochs war es soweit: Voll motiviert trainierten die Racecamper den ganzen Tag. Abends folgte u.a. die Videoanalyse. Die Rennläufer erhielten dabei wertvolle Einsichten und Tipps.

Der letzte Tag war wettermässig etwas verhangen. Trotzdem wurde konzentriert trainiert und etliche RS-Läufe wurden absolviert. Natürlich fehlte auch das traditionelle Rennen nicht. Nach dem Zmittag musste man sich schon wieder verabschieden. Zum Glück steht ein grosser Teil des Winters noch bevor. Es waren sensationelle Tage – ein grosses Merci an Dölf und Mathias. Auf einen grossartigen Winter und aufs Racecamp 2014!

Nadia Hauswirth;

mehr unter: www.svse.ch

Herzliche Gratulation zum 100. Geburtstag



Im Altersheim Grosshöchstetten feierte Rosa Schärer-Boss Anfang Januar ihren 100. Geburtstag. Sie war viele Jahre eine beliebte Rottenköchin («Nume luter flotti Manne sy zu mir cho ässe»). Sie ist erstaunlich rüstig und selbstständig. Ihren Enkeln in Australien (wo sie selbst einige Jahre lebte) schreibt sie Briefe auf Englisch. «Ich hatte immer Glück in meinem Leben», sagt die stets zufriedene aufgestellte Jubilarin.

PV-Besucher Hanspeter Meier und PV-Präsident Erwin Gugger überbrachten Glückwünsche und eine prächtige Orchideenpflanze.

PV Bern



■ Unterverband ZPV

Der ZPV freut sich über sein 2000. Mitglied

Die Dezembersitzung des Zentralvorstandes fand dieses Mal ohne Gäste statt. Zentralpräsident Andreas Menet informierte stolz, dass der ZPV sein 2000. Mitglied gefunden hat. Das neue Mitglied sowie der Werber/die Werberin erhalten je eine Übernachtung für zwei Personen im Hotel Brenscino. Andreas Menet bedankt sich im Namen des ZPV bei allen Werbenden/innen für den Einsatz.

Pascal Fiscalini verteilte die Anträge an die Delegiertenversammlung, die den zuständigen Stellen bei SEV und PeKo eingereicht werden. Im 2013 wird eine Sitzung durchgeführt, um über den Stand der Anträge zu informieren. Die Antworten der SBB zu den Petitionen sind nicht zufriedenstellend. Über

eine zusätzliche Intervention wird nachgedacht.

Andreas Menet ruft alle auf, die Petition SMZ der Sektion Léman aus Solidarität zu unterschreiben.

Sabrina Tessmer, Jugendvertreterin und Werbekoordinatorin ZPV, informierte, der Veranstaltungskalender 2013 sei verschickt. Sie bedankte sich bei den Organisatoren der Regionalversammlung RhB für die Plattform, die sie erhalten hatte, und dass sie über ihre Aufgaben informieren durfte.

Auf der ZPV-Homepage sind ab sofort die neuen BAR Zuggpersonal sowie die Bildungskurse für das Jahr 2013 aufgeschaltet.

Janine Truttmann

Herzlichen Glückwunsch zum 101. Geburtstag

Im Alterszentrum im Kehl in Baden feierte am 15. Januar unsere **Kollegin Gertrud Vogt** ihren 101. Geburtstag. Das jubilierende Geburtstagskind erfreut sich trotz einiger altersbedingter «Bresten» guter Gesundheit. Der PV Aargau mit Präsident Ueli Röthenmund und dem Obmann der Besuchsgruppe, Martin Schwyter, liess es sich nicht nehmen, die Jubilarin zu besuchen und ihr alles Gute für die Zukunft zu wünschen.

PV Aargau



Die Jubilarin Gertrud Vogt mit Martin Schwyter (links) und Ueli Röthenmund.

SEV und Unterverbände

Termine 2013 ■ SEV Frauen

7. und 8. März	Aktivitäten zum EqualPay-Day und internationalen Frauentag	Unterstützung ist erwünscht.
13. März Bern, Zentralsekretariat SEV	Frauenkommissionssitzung	Alle interessierten Frauen sind willkommen.
26. März Bern	Movendo-Seminar	Eine andere Sicht auf die Wirtschaft: Erwerbsarbeit – Hausarbeit – Sorgearbeit – Geschlechterverhältnisse (nicht nur für Frauen).
6. und 7. Juni Bern	Movendo-Seminar	Seminar initiiert von der SEV-Frauenkommission. «Der Weg der Frau: Wen Do»
14. Juni	Nationaler Frauenaktionstag	Weitere Informationen folgen.
20. Juni Bern	Movendo-Seminar	Handlungsfeld Lohnsysteme und Lohnfestsetzungsmechanismen in den Betrieben (nicht nur für Frauen).
27. und 28. August	Movendo-Seminar	Seminar initiiert von der SEV-Frauenkommission. «Der Weg der Frau: Wen Do»
6. November	Frauenkommissionssitzung	Alle interessierten Frauen sind willkommen.
22. November	Bildungstagung	Weitere Informationen folgen.

Sektionen

8. Februar 17 Uhr, Thusis, Restaurant Alte Brauerei	■ LPV RhB Jahresversammlung SEV RhB	Details siehe Einladung VPT RhB unter Sektionen VPT.
8. Februar 17 Uhr, Thusis, Restaurant Alte Brauerei	■ ZPV RhB Jahresversammlung SEV RhB	Details siehe Einladung VPT RhB unter Sektionen VPT.

19. Februar

18.30 Uhr, Chur, Restaurant Giacometti

■ ZPV Calanda

Hauptversammlung

7. März

15 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn

■ ZPV Basel

Mitgliederversammlung 2013

9. März

14 Uhr, Hägendorf, Restaurant Teufelsschlucht

■ LPV Mittelland

Generalversammlung

9. März

16.15 Uhr, Buchs, Rest. Buchserhof

■ RPV Südostschweiz

Hauptversammlung

Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind herzlich eingeladen. Im Anschluss an das Geschäftliche offeriert die Sektion ein Nachtessen. Fürs Essen bitte bei Präsidentin Sabine Marugg anmelden, 079 604 73 71 oder s.marugg@rhb.ch oder in der Liste im ZP-Zimmer Chur eintragen. Protokoll und Traktandenliste werden ausgehängt.

Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind herzlich eingeladen. Unsere Gäste: Jürg Kleeb, Leiter ZP FV Mitte, und Manuel Avallone, Vizepräsident SEV. Bitte persönliche Einladung, bzw. Traktandenliste im Depot beachten. Anmeldung für das anschließende Essen bis 4. März mittels Talon oder an basel@zpv.ch.

Alle dienstfreien Kollegen und die Pensionierten sind zur GV eingeladen. Referent ist SEV-Präsident Giorgio Tuti. Anträge an die GV müssen dem Präsidenten bis spätestens 26. Februar schriftlich eingereicht werden. Ab 18 Uhr Apéro. Anmeldungen für das Nachtessen bis spätestens 4. März an Urs Frank, 051 281 31 75 oder 062 216 25 33, in den aufgelegten Listen eintragen oder an praesident@lpv-mittelland.ch.

Alle Sektionsmitglieder sind zur HV eingeladen. Gast ist SEV-Vizepräsident Manuel Avallone.

Sektionen VPT

1. Februar

Wichtrach, Rest. Bahnhofli

■ VPT BLS, Gruppe Elektrotechnik

Hauptversammlung

5. Februar

(Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 12. Februar)

■ VPT RBS, Pensionierte

Winterwanderung Geschinen–Ulrichen–Obergesteln

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Bitte persönliche Einladung und Traktandenliste beachten. Im Anschluss an die Hauptversammlung wird ein Imbiss offeriert.

Abwechslungsreiche Wanderung auf bequemen Wegen mit wenig Höhenmetern von 2 bis 2½ Stunden. Gutes Schuhwerk, Wanderstöcke empfehlenswert, wenn vorhanden Schuheisen oder Schneeketteli. Mittagessen im Restaurant Grimsel in Obergesteln. Worb Dorf ab 7.15 Uhr, Solothurn ab 7.18 Uhr, Bern ab 8.07 Uhr, Brig ab 9.23 Uhr, Geschinen an 10.28 Uhr. Rückfahrt: Obergesteln ab 15.15 Uhr. Anmeldung bis 3. Februar an Kurt Bühler, 031 839 11 15.

7. Februar ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**

(Kein Verschiebedatum)

Leichte Wanderung um den Schwarzsee

Wanderung um den Schwarzsee mit Abstecher zum Wasserfall, zirka 2 Stunden (Schuhgleitschutz empfohlen). Rucksackverpflegung oder im Restaurant. Bern ab 9.34 Uhr, Fribourg ab 10.00 Uhr (Bus), Schwarzsee Gypsera ab 10.52 Uhr. Rückfahrt: Schwarzsee Gypsera ab 15.05 Uhr (resp. stündlich), Fribourg ab 16.04 Uhr, Bern ab 16.26 Uhr. Zusätzlich (wenn offen) besteht die Möglichkeit zur Besichtigung der Eispaläste in Schwarzsee-Lichtena (Eintritt 10 Franken) mit entsprechend späterer Heimfahrt. Auskunft über die Durchführung am Vorabend ab 18 Uhr bei Peter Senn, 031 721 48 24, 076 373 76 90.

7. Februar ■ **VPT Zürichsee**

17 Uhr, Zürich-Wollishofen, Werft, auf einem Schiff der Albis-Klasse

108. Generalversammlung

Die Traktandenliste ist verteilt, Anträge an die GV bitte bis spätestens 31. Januar einreichen (Kasten 57). Als spezieller Gast kommt Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV, mit einem Kurzreferat «Warum es Gewerkschaften auch heute noch braucht». Nach der GV wird ein Raclette offeriert. Anmeldung: Bitte einschreiben auf dem Anmeldeblatt am Anschlagbrett, SMS an 076 440 13 68 oder zuerichsee@vpt-online.ch.

8. Februar ■ **VPT RhB**

17 Uhr, Thusis, Restaurant Alte Brauerei

Jahresversammlung SEV RhB

Gastreferent Stefan Engler, VR-Präsident der RhB AG und Bündner CVP-Ständerat. Eine gute Gelegenheit, aus erster Hand alles über die neue RhB-Strategie 2020 und die Verkehrspolitik im Kanton und im Bund zu erfahren. Anmeldeblätter sind ausgehängt; Anmeldung über Sektionspräsidenten.

20. Februar ■ **VPT BLS, Pensionierte Emmental**

14.15 Uhr, Hasle-Rüegsau, Restaurant Sonne

Jahresversammlung

Traktanden gemäss Statuten. Gastreferent: Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV.

8. März ■ **VPT BLT**

18.30 Uhr, Basel, Restaurant Jobfactory

Generalversammlung

Alle Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

Pensionierte SBB**4. Februar** ■ **PV Winterthur-Schaffhausen**

14.15 Uhr, Oberwinterthur, Hotel Römertor

Hauptversammlung

Als Gast begrüßen wir Giorgio Tuti, Präsident SEV. Ehrung von Jubilaren und Unterhaltung durch den PV Chor.

5. Februar ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**

Basel, Restaurant Bundesbahn

Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

7. Februar ■ **Pensionierte Zugpersonal Olten**

Olten, Restaurant Bahnhof Gleis 13

Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.

7. Februar ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**

14.30 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn

Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag nachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen.

13. Februar ■ **PV Luzern**

(Änderung zum gedruckten Programm)

Leichte Nachmittagswanderung am Zürichsee

Luzern ab 12.35 Uhr; Zug ab 12.58 Uhr. Route: Wädenswil–Au (zirka 1 Stunde) oder bis Horgen (zirka 2¼ Stunden). Restaurantbesuch in Au oder Kaffeepause in Horgen möglich. Rückkehr via Pfäffikon–Sattel: Goldau ab 17.46 Uhr; Luzern ab 18.20 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis spätestens 11. Februar an Emil Knöpfel, 041 467 15 91, emilk@fibermail.ch.

14. Februar ■ **PV Zürich**

14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus

Hauptversammlung

Diverse Information und Ausblick aufs 2013 sowie Wahl eines neuen Kassiers.

19. Februar ■ **PV Olten und Umgebung**

13.45 Uhr, Olten, Stadttheater

www.sev-pv.ch/olten

Hauptversammlung

Nebst den ordentlichen Traktanden Unterhaltung mit dem PV-Männerchor. Um den Imbiss am Schluss des Anlasses zu planen, ist eine Anmeldung bis spätestens 14. Februar erforderlich mit der grünen Karte oder unter 062 296 38 33.

21. Februar ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**

Wanderung

Mit Postauto Brugg ab 14.05 Uhr nach Scherz. Wanderung via Scherzer Weiher nach Birr, zirka eine Stunde. Treffpunkt in Birr im Restaurant Linde (offen ab 15.30 Uhr).

21. Februar ■ **PV Uri**

14 Uhr, Erstfeld, Pfarreizentrum St. Josef

Hauptversammlung

Die Traktandenliste wurde allen Mitgliedern persönlich zugestellt. Anschliessend Imbiss und gemütliches Beisammensein.

23. Februar ■ **PV Thurgau**

14.15 Uhr, Egnach, Rest. Sternern (40m ab Bahnhof)

Hauptversammlung

Gastreferent ist Hans Heule, Thema FVP und deren Erneuerungen. Nach der HV wird ein Imbiss offeriert, daher braucht es eure Anmeldung mit dem weissen Talon an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23 8590 Romanshorn.

27. Februar ■ **PV Basel**

14.30 Uhr, Münchenstein, Rest. Seegarten (Tram 10, Neuwelt/G80)

Hauptversammlung

Hauptthemen nebst den statutarischen Geschäften: Ersatz- und Neuwahlen in den Vorstand, Ehrung langjähriger SEV-Mitglieder, was läuft im SEV und speziell bei den Pensionierten, Orientierung durch den Präsidenten. Gesangsvorträge des Männerchors der pensionierten Eisenbahner Basel.

13. März ■ **PV Luzern**

Felslabor Mont Terri

Luzern ab 7.54 Uhr; Olten ab 8.30 Uhr. St-Ursanne an 10.16 Uhr. Wir werden im Empfangszentrum der Nagra erwartet. Nach Kaffee und Information, Rundgang durch die Labors (zirka 2 Stunden). Um 12.39 Uhr Weiterfahrt nach Porrentruy zum Mittagessen. Rückkehr nach Luzern um 17.30 Uhr. Anmeldung bis 9. Februar an Emil Knöpfel, 041 467 15 91, emilk@fibermail.ch. Die Platzzahl fürs Labor ist auf 42 Personen beschränkt. Erforderlich für die Anmeldung sind Name, Vorname und Wohnort. Ausweis mitnehmen! St-Ursanne besichtigen ohne Felslabor ist auch möglich. Bitte entsprechend anmelden.

Sport und Kultur**4. Februar** ■ **Eisenbahner Philatelisten Bern**

18 Uhr, Bern, Bollwerk, Instruktionsszimmer P245

Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

16. und 17. Februar ■ **EWV Herisau**

8.46 Uhr, Schwanden

www.ewf-herisau.ch

100 Jahre EWF – Mittlere Skitour Chli Kärf (GL)

Ab Stausee Garichti zum Vorderen Blistock und zur bewarteten Leglerhütte (HP). 2. Tag: Aufstieg Hanenstock und Chli Kärf mit Abfahrt nach Elm. Skitourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Anmeldung am 13. Februar, 18 bis 20 Uhr bei Thomas Zehr, 043 444 11 09.

20. Februar ■ **ESC Basel Ski & Bergsport Krokus**

Winterwanderung vom Fricktal ins Baselbiet

Basel ab 9.20 Uhr, Möhlin an 9.40 Uhr, Zuzgen an 9.58 Uhr. Wanderung auf gut begehbarem Weg in 2 Stunden nach Buus ins Restaurant Rössli zum Mittagessen. Aus speziellem Anlass für einmal mexikanisches Buffet; CHF 40. Wer das nicht möchte, erhält auch das Tagesmenü. Anschliessend führt der Weg durch die Rebberge Buus, Maisprach und weiter bis Magden in 1½ Stunden. Rückfahrmöglichkeiten halbstündlich. Anmeldung erforderlich mit Angabe der Menüwahl bitte bis 16. Februar an Heinz Spengler, 061 311 74 32, 079 792 01 23.

20. Februar ■ **ESV Luzern**

www.esv-luzern.ch

Skitour nach Ansage

Aufstieg bis zirka 1450 m ü.M. in vier Stunden. Komplette Skitourenausrüstung mit LVS, Sonde und Schaufel; Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 18. Februar sowie Auskunft über Treffpunkt und Tourenziel erteilt Tourenleiter Daniel Emmenegger, 077 450 73 82.

20. Februar ■ **EWF Herisau**
10.12 Uhr, Unterwasser, Espellift, Bergstation (Start) (8.15–9.15 Uhr, Hotel Post, Startnummernausgabe)
Hasliberg-Reuti Dorf
www.ewf-herisau.ch
Schneewanderung Hasliberg

22. und 23. Februar ■ **EWF Herisau**
Treffpunkt in Luzern (nach Wirzweli oder PTT Stöckalp)
www.ewf-herisau.ch
Mittlere Skitour Rotsandnollen (NW)

24. Februar ■ **EWF Herisau**
Ab 11 Uhr, Unterwasser, Espellift, Bergstation (Start) (8.15–9.15 Uhr, Hotel Post, Startnummernausgabe)
www.ewf-herisau.ch
EWF-Skirennen

Luzern ab 8.55 Uhr via Brünig–Hasliberg (9.55/9.59 Uhr) PTT. Route: Reuti–Eggli–Wasserwendi–Brünigpass in 3 Stunden (+/–450 m). Gutes Schuhwerk, evtl. Stöcke (Schneeschuhe nicht nötig). Mittagessen im Restaurant. Rückfahrt ab Brünig–Hasliberg 15.57 Uhr. Anmeldung bitte bis 18. Februar an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

Am Anreisetag Skitour nach Verhältnissen. Halbpension im Berggasthaus Tannalp. Aufstieg Rotsandnollen und lohnende Abfahrt (+750m/–1650m). Skitourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 15. Februar an Beat Frei, 071 352 61 67.

Rangverlesen ab 15.30 Uhr im Berggasthaus Iltios, anschliessend Spaghettiplausch. Anmeldung für Skirennen (und allenfalls Spaghettiplausch) bis 20. Februar an Andreas Leonhardt, 055 210 01 57 oder praesident@ewf-herisau.ch (Name, Adresse, Jahrgang und Spaghettiplausch ja/nein).

1. März ■ **Freizeitclub LPV Luzern**
7.50 Uhr, Luzern, Bahnhof
Treberwurstessen

15. März ■ **EWF Herisau**
9 Uhr ab Appenzell nach Schwende
www.ewf-herisau.ch
100 Jahre EWF – Skitour leicht/mittel Schäfler

23. März ■ **SVSE Badminton**
9.45 Uhr, Lyss, Sporthalle Grentschel
www.svse.ch/badminton
18. Plauschturnier

Nach dem grossen Zuspruch im letzten Jahr treffen wir uns wiederum zu einem fröhlichen Ausflug mit Treberwurstessen; diesmal in Twann. Auch unsere Pensionierten und die Nichtorganisierten sind herzlich willkommen. Anmeldung an Franz Arnold, 051 281 32 95.

Achtung: Neu am 15. März (statt 13. März) wegen Ferienabwesenheit des Tourenleiters bis 14. März. Aufstieg Schwende–Schäfler, 1050Hm in 3¼ Stunden. Skitourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 14. März an Othmar Zwysigg, 071 277 87 55, othmar.zwysigg@bluewin.ch.

Badminton mit Spassfaktor! Für Spieler/innen jeden Alters und aller Spielstärken. Mach mit! Der Spielplan sorgt für genügend und spannende Spiele. Infos bei Roger Baumann, 078 743 02 00. Anmeldeschluss 10. März.

Unsere Verstorbenen

Aeschbacher Frieda, Witwe des Ernst, Bern; gestorben im 103. Altersjahr. PV Bern.

Allemann Willy, El.-Ingenieur HTL, Reinach BL; gestorben im 62. Altersjahr. SEV Externe Mitglieder.

Arnold-Bricker Bertha, Witwe des Alois, Schattdorf; gestorben im 89. Altersjahr. PV Uri.

Bammert Werner, pensionierter Werkführer, Trimbach; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Bär Margrit, Witwe des Kurt, Bottighofen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Thurgau.

Bloch Frieda, Witwe des Max, Basel; gestorben im 101. Altersjahr. PV Basel.

Brändli Caterina, Witwe des Otto, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Buesser Emil, pensionierter Betriebssekretär, Schwanden GL; gestorben im 84. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Christen Lina, pensionierte Aufräumerin, Hochdorf; gestorben im 91. Altersjahr. PV Luzern.

Cugny Leon, pensionierter Sektionschef, Binningen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Basel.

Donatz Conradin, pensionierter Magaziner, Waltensburg/Vuorz; gestorben im 89. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Dubacher Friedrich, pensionierter Lokomotivführer, Kriens; gestorben im 87. Altersjahr. PV Luzern.

Eggmann Otto, Salmsach; gestorben im 88. Altersjahr. PV Thurgau.

Enderlin Frieda, pensionierte Spezialhandwerkerin, Dübendorf; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Ettlin Josef, pensionierter Betriebsdisponent, Dornach; gestorben im 72. Altersjahr. PV Basel.

Fäsi Walter, pensionierter Zugführer, Aarau; gestorben im 86. Altersjahr. PV Aargau.

Fässler Hans, pensionierter Zugrücksteller, Rehetobel; gestorben im 96. Altersjahr. PV St. Gallen.

Flubacher Franz, pensionierter Sekretär, Walde AG; gestorben im 97. Altersjahr. PV Basel.

Fluri Adolf, pensionierter Lokomotivführer, Luterbach; gestorben im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Frei Ruth, Witwe des Werner, Windisch; gestorben im 92. Altersjahr. PV Aargau.

Froidevaux Philippe, pensionierter Lokomotivführer, Biel; gestorben im 98. Altersjahr. PV Biel.

Gisi Marta, Witwe des Robert, Bern; gestorben im 101. Altersjahr. PV Bern.

Grosjean André, pensionierter Spezialhandwerker, Le Landeron; gestorben im 85. Altersjahr. PV Biel.

Gruber Oskar, pensionierter Handwerker, Biel; gestorben im 92. Altersjahr. PV Biel.

Haas Nikolaus, pensionierter Spezialhandwerker, Winznau; gestorben im 81. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hauswirth Adolf, pensionierter Chefmaschinist, Feuteroey; gestorben im 88. Altersjahr. VPT Touristik Bern.

Heer Oskar, Neunkirch; gestorben im 72. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Herrmann Dora, Witwe des Hans, Schliern bei Köniz; gestorben im 93. Altersjahr. VPT BLS.

Hinni Gottfried, pensionierter Aufseher, Kerzers; gestorben im 87. Altersjahr. PV Fribourg.

Hochstrasser Bertha, Witwe des Emil, Auenstein; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.

Imhasly Franz-Josef, Reinigungsspezialist, Termen; gestorben im 65. Altersjahr. TS Mittelland.

Jakob Rosalie, Witwe des Hansrudolf, Eggwil; gestorben im 83. Altersjahr. PV Bern.

Jenni Wilhelm, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Jossen Margaretha, Witwe des Walter, Glis; gestorben im 84. Altersjahr. PV Wallis.

Keller Doris, Witwe des Karl, Eendingen; gestorben im 99. Altersjahr. PV Aargau.

Lehmann Alfred, pensionierter Zugführer, Basel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Basel.

Lehmann Elisabeth, Witwe des Wilhelm, Meiringen; gestorben im 99. Altersjahr. PV Luzern.

Leimbacher Edgar, pensionierter Fahrdienstleiter, St. Margrethen SG; gestorben im 80. Altersjahr. PV St. Gallen.

Linder Hans, pensionierter Zugführer, Basel; gestorben im 84. Altersjahr. PV Basel.

Maendly Clara, Cousset; gestorben im 95. Altersjahr. PV Fribourg.

Mathis Anton, pensionierter Stationsarbeiter, Sarnen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

Meier Karl, pensionierter Spezialmonteur, Hochdorf; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

Neuenschwander Willy, Niedergösgen; gestorben im 80. Altersjahr. VPT AAR bus+bahn.

Peter Fritz, pensionierter Dienstchef, Aesch BL; gestorben im 90. Altersjahr. PV Basel.

Ramsauer Markus, pensionierter Handwerkermeister, Bülach; gestorben im 62. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Reber Friedrich, pensionierter Zugführer, Zollikofen; gestorben im 75. Altersjahr. PV Bern.

Rothenbühler Fritz, Mellikon; gestorben im 90. Altersjahr. PV Aargau.

Salzmann-Mury Blanche, Naters; gestorben im 82. Altersjahr. PV Wallis.

Schiltknecht Hans, pensionierter Dienstchef, Winterthur; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Schneider Emil, pensionierter Betriebsbeamter, Binningen; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

Schweizer Heinrich, pensionierter Werkmeister, Trimbach; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Spring Roger, pensionierter Zugführer, Brugg AG; gestorben im 79. Altersjahr. PV Aargau.

Staub Erna, Witwe des Fritz, Dübendorf; gestorben im 98. Altersjahr. PV Zürich.

Staub Peter, pensionierter Schienentraktorführer, Gümliigen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Bern.

Stauffer Wilhelm, pensionierter Bereichsleiter, Aesch LU; gestorben im 69. Altersjahr. PV Aargau.

Strub Erhard, pensionierter Werkführer, Obergösgen; gestorben im 81. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Sunier Nelly, Witwe des René, Nods; gestorben im 85. Altersjahr. PV Basel.

Tschumi Richard, pensionierter Lokomotivführer, Trimbach; gestorben im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Ulissi Ennio, Betriebsangestellter, Nidau; gestorben im 65. Altersjahr. TS Romandie nord-ouest.

Volkart Agnes, Witwe des Hans, Landquart; gestorben im 85. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

von Burg Paul, pensionierter Lokomotivführer, Basel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Basel.

Wechsler Josef, pensionierter Bahnhofsassistent, Horw; gestorben im 81. Altersjahr. PV Luzern.

Widmer Ernst, pensionierter Dienstchef, Seftigen; gestorben im 96. Altersjahr. VPT BLS.

Wohlwend Karl, pensionierter Lokomotivführer, Pontresina; gestorben im 85. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Wolfensberger Anna, Witwe des Karl, Unteriberg; gestorben im 95. Altersjahr. PV Zürich.

Wüthrich Johanna, Witwe des Hans, Meiringen; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Link zum Recht

Ist schnell auch immer gut?

Stress schadet – auch am Arbeitsplatz! Werden Vorschriften wegen des Zeitdrucks nicht eingehalten, kann schnell ein Unfall passieren.

Unser Arbeitsalltag ist geprägt von Hektik und Zeitnot. Wohl denen, welche sich ihre Arbeiten frei einteilen oder auch mal etwas auf Morgen verschieben können.

Die meisten Mitarbeitenden haben diese Flexibilität aber nicht und müssen in der gleichen Zeit immer mehr Leistung erbringen. Da stellt sich zwingend die Frage, ob schnell auch immer gut ist, und ob es nicht vielleicht doch auch sinnvoll wäre, einmal Nein zu sagen.

Das war ein Tag damals, den unser Rangiermeister am liebsten nicht erlebt hätte. Die eine Rangierlok ist defekt und muss vom Feld gebracht werden. Die Schicht ist keine fünf Minuten alt und schon ist klar, dass die Zeit nicht reichen wird, um alle Aufträge zu erledigen. So entschliesst sich der Rangiermeister – wie schon so oft praktiziert –, drei statt der erlaubten zwei Wagen ablaufen zu lassen. Er

will noch die Handbremsen angezogen haben, damit die Wagen etwas langsamer ablaufen. Doch, oh Freude, die sind auch defekt. Nach Funkdurchsage an alle beteiligten Mitarbeitenden lässt er die Wagen ablaufen. Unten prallen sie auf einen stehenden Waggon auf, wobei ein Rangiermitarbeiter vom Waggon fällt und schwer verletzt wird. In der Folge wird der Rangiermeister per Strafbefehl wegen fahrlässiger, schwerer Körperverletzung verurteilt.

Lässt sich ein Verstoss gegen die Fahrdienstvorschriften rechtfertigen?

Die Fahrdienstvorschriften sind zwingend einzuhalten. Ein Verstoss lässt sich nicht rechtfertigen. Vielmehr sollten die betroffenen Personen es gar nicht so weit kommen lassen. Zeitdruck, veraltete Anlagen und defektes Material lassen es jedoch gar nicht zu, dass bei Einhaltung der Fahrdienstvorschriften auch die geforderte Arbeitsleistung erbracht werden kann. Der Rangier-

meister hätte hier im Vorfeld – also als er festgestellt hat, dass es so nicht gehen wird – den Vorgesetzten darauf ansprechen sollen. Oft wird das Gespräch nicht gesucht, da man die Antwort schon zu kennen glaubt und natürlich auch die Vorgesetzten unter Druck stehen. Eine Frage aber, gut und sachlich gestellt, kostet nichts. Sind die Frage und die Antwort dann noch dokumentiert, z. B. mit Mail oder Zeugen, dann ist im Ereignisfall für den Betroffenen schon viel gewonnen.

Macht eine Weigerung Sinn?

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben aus ihrem Arbeitsvertrag die Pflicht zur Arbeitserbringung und müssen sich dem Weisungsrecht des Arbeitgebers fügen. Wenn es also heisst, diese Arbeiten müssen gemacht werden, ist eine Weigerung nur in einem sehr begrenzten Rahmen möglich. Nämlich genau dann, wenn die Ausführung der Anweisung eine Gefahr für Leib und Leben darstellt oder gegen

zwingendes Recht verstösst. Auf der andern Seite kann es aber auch nicht sein, dass das Arbeitsvolumen nur durch einen kreativen Umgang mit den Vorschriften erbracht werden kann. Würden die Vorschriften eingehalten, gäbe es ja dann sofort die Androhung von Massnahmen wegen mangelnder Arbeitsleistung. Dieser Konflikt lässt sich bekanntermassen nur sehr schwer lösen. Wichtig ist hier das bereits erwähnte Gespräch und die Dokumentation dazu, sei es mit Zeugen, sei es mit einem nachträglichen Mail oder einer Aktennotiz. Seitens der Vorgesetzten wird ja immer verlangt, dass die Eigenverantwortung wahrgenommen werden müsse. Es geht nicht um ein «Gestürm», um Kleinigkeiten, sondern um die Wahrnehmung von Rechten und schlussendlich um die Arbeitssicherheit und Arbeitsqualität.

Wer ist nun schuld?

Im Strafverfahren traf den Rangiermeister aber keine

nachweisbare Schuld für die Körperverletzung. Der Zustand der Anlage und des Materials war der Leitung bekannt, und diese hat nichts dagegen unternommen. Zudem hat es die Leitung zugelassen, dass immer wieder gegen die Fahrdienstvorschriften verstossen wurde. So hat sich im strafrechtlichen Sinn das vom Rangiermeister geschuldete Mass der Sorgfalt herabgesetzt, und der Anwalt des SEV konnte im konkreten Fall die Aufhebung des Verfahrens erreichen.

Was können wir ändern?

Solche Situationen sind vielfach Alltag, und solange nichts passiert, gibt es anscheinend auch keinen Handlungsbedarf. Wichtig ist vor allem, dass die Vorschriften eingehalten werden. Sie dienen ja schliesslich auch der Sicherheit. Alles andere ist am besten in einem offenen und sachlichen Gespräch anzugehen. Der SEV kann euch dabei unterstützen.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Zugzusammenstösse und die Zugsicherung

In letzter Zeit gab es mehrere Zusammenstösse, die durch das Überfahren der Halt zeigenden Signale verursacht wurden. Im Fall Olten (NPZ Läuferfingerli) hörte ich die zynisch wirkende Aussage, dass auf das ZUB vor diesem Einfahrtsignal aus Kostengründen und wegen des schwachen Verkehrs bewusst verzichtet wurde. Das wäre noch das eine, wenn es nicht die Möglichkeit gäbe, das Einfahrtsignal so weit vom Gefahrenpunkt zurückzusetzen, dass die Notbremsauslösung am Hauptsig-

nal den Bremsweg bei vollem Tempo sichert und der Zug vor dem Kollisionspunkt zum Stehen kommt.

Für mich hat die Zugsicherung nur eine Funktion: Das Sichern der Züge beim Versagen des Personals; das sind alles nur Menschen, die auch einmal einen Fehler machen. Alles andere ist zynisch und respektlos gegenüber den Reisenden.

Es ist anzunehmen, dass es noch viele, viele solcher Unzulänglichkeiten gibt – und das in der reichen Schweiz!

Urs Mäder, Frauenfeld

Leserbrief

22 Franken sind nicht genug

Kein Lohn unter 4000 Franken; kontakt.sev 25/12

Ich habe gerechnet: Ein Stundenlohn von 22 Franken ergibt bei 42 Stunden pro Woche, also 168 Stunden pro Monat, lediglich 3696 Franken. Das sind nicht 4000 Franken!

Also habe ich umgekehrt gerechnet und 4000 Franken durch 168 geteilt; so komme ich auf 23.80 Franken, gerundet 24 Franken, die nötig wären.

Jetzt hat das Ganze noch einen Haken: Das ist erst der Brutto-lohn. Es ist ja lächerlich, sich für diesen Betrag einzusetzen. Ich finde, es müssten sicher 27

Franken pro Stunde sein, damit am Schluss wirklich 4000 Franken im Monat als Nettolohn verbleiben. Dafür müssen die Gewerkschaften kämpfen!

Kurt Schmutz, Glattbrugg

Stellungnahme des SEV:

Die Berechnungen von Kurt Schmutz stimmen, seine Schlussfolgerungen aber leider nicht. Ausgangspunkt der Initiative ist die Forderung nach 4000 Franken Mindestlohn im Monat. Das wäre in vielen Branchen ein grosser Fortschritt und eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Aber wir

wissen alle: Auch mit 4000 Franken im Monat macht niemand grosse Sprünge, erst recht, wenn damit eine Familie ernährt werden soll.

Die Umrechnung vom Monatslohn auf den Stundenlohn geschah wie folgt: 12 Monate zu 4000 Franken geteilt durch 2184 Arbeitsstunden jährlich (52 Wochen zu 42 Stunden).

Die Initiative will im Übrigen nicht in erster Linie einen gesamtschweizerischen Mindestlohn festlegen, sondern sie verlangt ebenfalls, dass möglichst umfassend in Gesamt-arbeitsverträgen angemessene Löhne festgesetzt werden.

Die Waldenburgerbahn AG befördert rund zwei Mio. Fahrgäste pro Jahr. Sie erbringt für die Bevölkerung der Talgemeinden und für die Fahrgäste ein optimales öffentliches Verkehrsangebot. Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine/n

Triebfahrzeugführer/in oder -Anwärter/in

Ihr Profil

- Hohes Verantwortungsbewusstsein
- Bereitschaft zu unregelmässigen Arbeitszeiten (auch am Wochenende)
- Gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- Alter zwischen 25 und 50 Jahren
- Fahrausweis Kategorie B
- Einige Jahre Berufserfahrung im Dienstleistungs- oder technischen Bereich von Vorteil

Unser Angebot

- Selbstständige Arbeit mit hoher Eigenverantwortung
- Ausbildung zum/zur Triebfahrzeugführer/in Kategorie B80
- Fahrvergünstigung für den öffentlichen Verkehr

Auskünfte erteilt Ihnen gerne unser Herr Martin Weber, Leiter Betrieb, Telefon 061 965 94 94. Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Foto senden Sie bitte per E-Mail oder Post an:

Waldenburgerbahn AG, Hauptstrasse 12, 4437 Waldenburg
info@waldenburgerbahn.ch



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

Per sofort oder nach Vereinbarung suchen wir eine führungsstarke und innovative Persönlichkeit als

Teamleiter/-in Verkauf/Distribution

Aufgabenschwerpunkte:

- Führung von 8 Verkaufsstellen (eine mit Convenience-Shop) nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen
- Führung von 23 Verkaufs-Mitarbeitenden
- Aufbau und Organisation der verschiedenen Verkaufsstellen zu Kompetenzzentren
- Produktverantwortung von Extra- und Publikumsfahrten
- Erarbeitung und Durchführung von Verkaufsförderungsmaßnahmen
- Regelmässiges Reporting an die Abteilungsleitung

Anforderungsprofil:

- Führungserfahrung
- Abgeschlossene Ausbildung KV-öV oder Kaufmann/Kauffrau
- Weiterbildung im Verkauf (vorzugsweise zum Verkaufsleiter oder Verkaufskordinator)
- Fundierte Kenntnisse der Produkte des öffentlichen Verkehrs
- Fundierte Kenntnisse im Detailhandel erwünscht
- Verhandlungsstark und unternehmerisches Denken
- Dienstleistungs- und zielorientiert, selbständig und hohe soziale Kompetenz

Wir bieten:

- Innovatives und modernes Unternehmen
- Kreativer Handlungsspielraum zur nachhaltigen Weiterentwicklung unsere Verkaufsstrategie
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen

Bei Fragen steht Ihnen Frau Regula Riesen di Fede, Leiterin Marketing und Verkauf, gerne zur Verfügung. Telefon: 062 832 83 11, E-Mail: regula.riesen@aar.ch.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte bis am 22. Februar 2013 an: AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn, HR, Postfach 4331, 5001 Aarau oder via E-Mail an: hr@aar.ch.

AAR bus+bahn • Hintere Bahnhofstrasse 85 • 5001 Aarau • Tel. 062 832 83 00

www.aar.ch

WARUM NICHT?

Spezialangebot für Mitglieder

Exklusives SEV-Sport-Shirt (functional wear)

Der Laufsport boomt: immer mehr SEV-Mitglieder nehmen an Stadt- oder gar Marathonläufen teil. Mit unserem neuen Läufer/-innen-Shirt können sie Farbe bekennen!

Für die SEV-Läufer/-innen bieten wir ein **exklusives Läufer/-innen-Shirt** an (unisex, functional wear, langarm, 100% Polyester), in den Grössen S, M, L, XL, XXL, XXXL.

Die Shirts werden nur auf Bestellung in einer **limitierten Auflage** produziert, zum **Preis von CHF 40.—** (inkl. Versand). Bei grösserer Anzahl Bestellungen kann sich der Preis noch reduzieren.

Die Bestellaktion läuft bis zum **28. Februar 2013**. Die Shirts werden anschliessend innerhalb von **6–8 Wochen** gegen Rechnung ausgeliefert.



Bestelltalon (einsenden an: SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6)

Bitte schickt mir folgende Sport-Shirts gegen Rechnung zum **Preis von max. CHF 40.—/Stück:**

..... Shirt(s) Grösse S

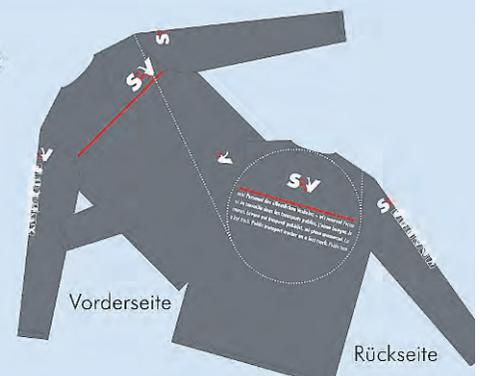
..... Shirt(s) Grösse M Vorname:

..... Shirt(s) Grösse L Name:

..... Shirt(s) Grösse XL Adresse:

..... Shirt(s) Grösse XXL PLZ/ Ort:

..... Shirt(s) Grösse XXXL



404 Werberinnen und Werber haben letztes Jahr den SEV gestärkt

SEV-Stars 2012

Am Samstag sind die besten Werber/innen des Jahres 2012 ausgezeichnet worden.

«80% der 1300 Neumitglieder, die dem SEV 2012 beigetreten sind, habt ihr und die andern der 404 Teilnehmenden an der Werbeaktion *Member Stars Plus 12-12-12* gewonnen.» Mit diesen Worten begrüßte der für den Wettbewerb zuständige Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz am 26. Januar in Bern die Wettbewerbsgewinner/innen. Die kleine informelle Feier zu Ehren dieser besonders aktiven Gewerkschafter/innen fand im SEV-Zentralsekretariat statt.

Tolle Preise

Der Wettbewerb *Member Stars Plus 12-12-12* lief bis 12. Dezember 2012. Zu gewinnen gab es folgende Preise:

- ab 4 gewonnenen Mitgliedern ein DAB-Radio oder ein Paar Kopfhörer (40 Teilnehmende sicherten sich diesen Preis);
- ab 8 gewonnenen Mitgliedern eine Lederfreizeit tasche im exklusiven Design «SEV by Anyway Solutions» (gewonnen von 14 Teilnehmenden);
- ab 12 gewonnenen Mitgliedern eine vollautomatische Jura-Kaffeemaschine oder ein iPad 3 (gewonnen von 9 Teilnehmenden).

■ Zudem konnten alle SEV-Mitglieder, die 2012 mindestens ein Neumitglied gewonnen hatten, an der Verlosung eines Elektrovelos «Flyer» teilnehmen. Die Losziehung besorgte Nael, jüngster Sohn von Calogero Ferruccio Noto, Alt-Präsident des VPT Bahndienstleistungen, der letztes Jahr selbst 16 Neumitglieder warb. Das Elektrovelo ging an Alain Gilliéron von der LPV-Sektion Waadt und Unterwallis.

Das Siegertrio

Nicolas Waringo, Vizepräsident der VPT-Sektion Bahndienstleistungen, tat sich mit 30 gewonnenen Mitgliedern als bester SEV-Werber 2012 hervor. Auf Platz zwei folgte mit 24 gewonnenen Mitgliedern *Max Hodel*, Präsident der TS-Region Nordwestschweiz, und auf Platz drei mit 19 gewonnenen Mitglie-



dern *Eleonora Wüthrich*, amtierende Präsidentin der VPT-Sektion Bahndienstleistungen.

Werben lohnt sich weiterhin

Auch 2013 führt der SEV wieder eine Mitgliederwerbeaktion durch, wie Jérôme Hayoz angekündigt. Die Preise und das Wettbewerbsreglement werden im Laufe des Februars bekanntgegeben. Je mehr Mitglieder der SEV hat, desto besser kann er die Rechte der Arbeitnehmenden verteidigen! **AC/FI**

Fotos der Preisverleihung unter www.sev-online.ch.

Nicolas Waringo: «Zusammen sind wir stark!»

■ **kontakt.sev: Mit welchen Argumenten wirbst du deine Kolleginnen und Kollegen bei Elvetino für den SEV?**

Nicolas Waringo: Ich sage ihnen, dass wir alle zusammen bessere Chancen haben, für unsere beruflichen Probleme gute Lösungen zu erreichen.

■ **Und sonst?**

Ich betone, dass Zusammenstehen stark macht und dass der SEV gute Dienstleistungen bietet, angefangen beim Berufsrechtsschutz.

Photomystère: Wo ist das?



Auf die Frage «Wo ist das?» in der letzten Ausgabe haben wir viele, zumeist richtige Antworten erhalten. Abgebildet war der Busbahnhof Chur. Ein Bild, das die Lösung erläutert, finden Sie unter www.sev-online.ch.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Hansruedi Jampen aus Safnern, PV Biel-Bienne.

Diesmal lautet unsere Frage wiederum: «Wo ist das?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners sowie die Auflösung des Rätsels erscheinen in der nächsten Nummer. 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, 6. Februar 2013, 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.



Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz (links) gratuliert Wettbewerbsgewinner Nicolas Waringo vom VPT Bahndienstleistungen, der bei Elvetino 30 Mitglieder gewonnen hat, vor allem am Standort Genf.