

Keine zweite Röhre am Gotthard

Zahlreiche Organisationen wenden sich gegen den Bau einer zweiten Strassentunnel-Röhre am Gotthard. Auch der SEV und der VöV.

Seite 5

Unfälle kein Zufall

Für Walter von Andrian hat die SBB zu wenig für die Sicherheit getan.

Interview Seiten 6–7



Briefe unserer Leser und Leserinnen

kontakt.sev ist das Organ des SEV und seiner Mitglieder. Deshalb drucken wir auch gerne Briefe ab, die eure Meinung wiedergeben.

Seiten 11 und 22

SEV intensiviert Kampf gegen Aggressionen im öffentlichen Verkehr

Jeden Angriff melden

Dieser Ausgabe von kontakt.sev liegt eine Aggressions-Meldekarte bei. Der SEV will sich damit einen Überblick verschaffen, um noch zielstrebigere Vorgehen zu können.

Jeder Übergriff gegen Personal des öffentlichen Verkehrs ist einer zu viel. Er verursacht immer Schäden, psychische und häufig auch körperliche. Schon vieles ist dank dem SEV und seinen Unterverbänden in den letzten Jahren verbessert worden, doch die gesellschaftliche

Entwicklung lässt sich damit nicht umkehren. Der SEV fordert seine Mitglieder auf, ihm jeden Übergriff zu melden, um bei Unternehmen und Behörden noch verstärkt intervenieren zu können.

pmo

Dossier Seiten 12 bis 14

80 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bangen um ihre Stelle

Das ist Wettbewerb...

Über Ostern kam die schlechte Nachricht: BLS Cargo verliert den Güterverkehrsauftrag der Deutschen Bahn am Gotthard an SBB Cargo. 80 Stellen sind akut bedroht.

«Das ist die scheussliche Seite der Liberalisierung» betitelt der SEV seine Medienmitteilung, die er als Reaktion auf den bisher in der Schweiz einmaligen Vorgang verschickte.

Im Mittelpunkt der Bemühungen des SEV steht das Personal: Die Forderung geht sowohl an die BLS als auch an die SBB. Die eine ist verpflichtet, ihre bisherigen Mitarbeiterinnen und Mitarbei-

ter so weit als möglich zu halten, die andere steht in der Pflicht, nicht nur den Auftrag, sondern auch das Personal zu übernehmen. Dies ist die Grundforderung des SEV, wo immer der Wettbewerb so spielt: Das Personal muss übernommen werden.

pmo

Seite 2

ZUR SACHE

Im Güterverkehr gilt das Gesetz des Wettbewerbs: Einmal gewinnt man, einmal verliert man. So hat vor Jahren die BLS von einem Unternehmen, das damals Railion hiess, den Verkehr über den Gotthard zugeschlagen erhalten. Davon, zu Zeiten, als die Staatsbahnen zwangsläufig miteinander kooperierten, übergab die DB an der Grenze ihre Züge der SBB. Jetzt hat SBB Cargo von einem Unternehmen, das inzwischen DB

«Wir brauchen dringend den Branchen-GAV.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV

Schenker heisst, diesen Verkehr wieder zurückgeholt. So spielt der Wettbewerb.

Für uns als Gewerkschaft geht es ums Personal. Wir wehren uns mit allen unsern Mitteln dagegen, dass die Gewinne zu den Unternehmen fließen und die Verluste beim Personal liegen. Wenn die Unternehmen einen Preiskampf führen wollen, darf er nicht zulasten der Anstellungsbedingungen gehen.

Dagegen gibt es nur ein zuverlässiges Mittel, und das ist der Gesamtarbeitsvertrag. Wir fordern seit Langem einen Branchenvertrag für den Güterverkehr. Aber die Unternehmen, die sich gegenseitig die Aufträge abjagen, ohne auch nur eine Tonne zusätzlich auf die Schiene zu verlagern, haben sich dagegen gestäubt.

Die jüngste Geschichte zeigt es deutlich: Es ist dringend, diese Arbeit wieder aus der Schublade zu holen. Wir brauchen diesen GAV, wir brauchen ihn allgemeinverbindlich, und wir brauchen ihn auf jeden Fall, bevor der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird!



«BLS und SBB Cargo denkt daran: Wir sind Menschen, keine Güter»: Transparent am Volkshaus in Bellinzona.

NEWS

Fortschritt im Gotthard

Die Arbeiten am Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sind auf Kurs. Im Gotthard ist die Feste Fahrbahn zwischen Erstfeld und Sedrun in beiden Röhren eingebaut. Insgesamt sind über 40 Prozent der bahntechnischen Anlagen installiert. Im Dezember beginnt der Versuchsbetrieb zwischen Faïdo und dem Südportal bei Bodio. Beim Ceneri-Basistunnel sind bereits mehr als 60 Prozent ausgebrochen.

Überall Bauarbeiten

Auf und neben dem Bahnnetz gibt es wieder zahlreiche Baustellen. Die SBB verkürzt die Signalabstände zwischen Olten und Aarau und baut zwei neue Stellwerke in Däniken und in der Wöschnau. Dies ermöglicht eine kurze Zugfolge und soll auch dem späteren Vierspurausbau Olten–Aarau zugute kommen.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Gotthardbasistunnels werden auch die Zufahrten ausgebaut. Auf der Beschleunigungsstrecke Flüelen–Altdorf–Rynächt wird die Führerstandssignalisierung ETCS Level 2 installiert und deshalb in Altdorf ein neues elektronisches Stellwerk gebaut.

In Bellach baut die SBB im Auftrag des Kantons Solothurn eine neue, zentralere Haltestelle bei der Personenunterführung Burgweg (siehe Bild). Sie soll im De-



zember in Betrieb genommen werden und die heutige Haltestelle am westlichen Dorfrand ablösen.

Zwischen Lausanne und Renens plant die SBB ab Dezember 2015 umfassende Arbeiten an der Bahninfrastruktur, um in Zukunft häufigere, längere und höhere Züge verkehren zu lassen. Die Arbeiten müssen mit den andern grösseren Arbeiten auf dem SBB-Netz koordiniert werden. Der Fahrplan 2016 wird deshalb umfangreiche Änderungen erfahren, die im nationalen Bereich vor allem die Verbindung Basel–Biel–Lausanne betreffen.

Preiskampf zwischen BLS und SBB fordert am Gotthard 80 Stellen bei BLS Cargo

Das Personal zahlt den P

Das gab es in der Schweiz noch nie: 80 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner stehen vor der Kündigung, weil ihre Firma ihren grössten Auftrag an die Konkurrenz verliert.

Was sich jetzt am Gotthard abspielt, hat auch für den SEV eine neue Dimension: BLS Cargo kündigt den Abbau von gegen 80 Stellen an, weil ihr grösster Kunde (und erst noch grösster externer Aktionär...) den Auftrag neu an SBB Cargo vergibt. Die Deutsche Bahn lässt ihre Güterzüge am Gotthard ab 2014 von SBB Cargo führen, da deren Offerte anscheinend so tief war, dass BLS Cargo nicht mehr mithalten konnte.

Grosse Betroffenheit

Der SEV reagierte nach der Information durch das Unternehmen sofort und begab sich zu seinen Mitgliedern: In Basel,



Besorgte Gesichter an der Versammlung des BLS-Personals in Bellinzona.

Erstfeld, Bellinzona und Bern führte er Versammlungen durch, um die Anliegen der Betroffenen zu hören und die weiteren Schritte zu diskutieren. Vizepräsidentin Barbara Spalinger betonte, dass sich der SEV für interne Lösungen und für den Übergang der Betroffenen zu anderen Unternehmen stark mache. «Erst als letzten Schritt werden wir mit der BLS

auch einen Sozialplan aushandeln, wenn es nötig ist; aber vorher versuchen wir mit grosser Zuversicht, für jeden eine passende Lösung zu finden.» Für den SEV ist klar, dass sowohl die BLS als auch die SBB in einer sozialen Verantwortung stehen. «Die Übernahme des Personals bei einem Betreiberwechsel ist eine unserer zentralen Forderungen»,

betont SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Das Leben verändern

«Wir haben ein Recht, so schnell als möglich zu wissen, wen von uns es trifft», betonte ein Redner an der Versammlung in Bellinzona. «Wir brauchen Zeit, um Entscheide treffen zu können, die unser weiteres Leben beeinflussen!»

Alpenquerender Güterverkehr

Es droht eine Lastwagenlawine

Im «besten Fall» dürften im Jahr 2030 1,41 Millionen Lastwagen die Alpen durchqueren, prophezeit eine Studie, die das Bundesamt für Verkehr beim Büro Infras in Auftrag gab. Somit droht das Verlagerungsziel in weite Ferne zu rücken ...

Bis 2017/18 – zwei Jahre nach Eröffnung des Neat-Tunnels durch den Gotthard – muss die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650 000 reduziert werden, was etwa der Hälfte der Fahrten im Jahr 2000 entspricht. Dies verlangt das Güterverkehrsverlagerungsgesetz,

welches das Parlament 2008 verabschiedet hat. Es schob damit die Frist für die Umsetzung der 1994 angenommenen Alpen-Initiative hinaus. Zuvor sah das Verlagerungsgesetz die Umsetzung bis 2009 vor.

Zurzeit liegt das Verlagerungsziel noch in weiter Ferne: 2012 ging die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten trotz der Wirtschaftskrise nur um 4% auf 1,209 Mio. zurück. Und in Zukunft dürfte sie sogar noch kräftig zunehmen, schreibt das Forschungs- und Beratungsbüro Infras in einer Studie, die das BAV bei ihm in Auftrag gab.

Düstere Prognosen

Infras hat die Auswirkungen der Verlagerungspolitik auf

den alpenquerenden Güterverkehr bis ins Jahr 2030 in verschiedenen Szenarien modelliert. Im *günstigsten Fall* steigt die Zahl der Lkw-Fahrten laut der Studie auf 1,41 Mio. (gegenüber 1,18 Mio. im 2009). Bedingung sei, dass am Gotthard der 4-Meter-Korridor komme, der den Bahnverlad von Sattelaufliegern erlaubt. Andernfalls erwartet Infras bis 2030 gar 1,54 Mio. Lastwagenfahrten. Einberechnet sind die Verlagerungseffekte der Inbetriebnahme des Neat-Tunnels.

Allgemeine Verkehrszunahme kompensiert Neat-Effekt

Als Grund für diesen Anstieg erachten die Autoren die «dynamische Entwicklung» des

Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse, die «in weiten Teilen den Neat-Effekt» kompensiere. Zunehmen wird laut Studie auch der Transport von Containern, Wechselaufbauten und Aufliegern per Bahn: Die Zahl solcher Sendungen soll zwischen 2009 und 2030 von 0,67 auf 1,33 Mio. steigen – falls der 4-Meter-Korridor kommt.

Wenig überraschen dürften die Ergebnisse den Bundesrat: Er hat schon in seinem Verlagerungsbericht 2011 das Ziel von 650 000 Lkw-Fahrten als «zu ambitionös» bezeichnet. Er erwägt, das Ziel erneut anzupassen. Der Verein Alpen-Initiative dagegen pocht auf die Einführung einer Alpentransitbörse trotz Einwänden der EU. *sda/Fi*

reis im Güterkrieg

Vor allen Lokführer sind betroffen, aber auch Personal aus der Administration, sowohl in der Zentrale als auch in den Regionen. Die SBB hat angekündigt, dass sie zusätzliche Stellen schaffen wird, hat aber ebenso darauf hingewiesen, dass das Lokpersonal von SBB Cargo im Tessin zurzeit nicht ausgelastet ist. Die Ängste sind deshalb in Bellinzona am grössten, auch weil Alternativen nur beschränkt diesseits des Gotthards vorhanden sind. «Schaut die Politik hier einfach zu?», fragte ein Teilnehmer besorgt.

Die Politik, so hat der SEV von Anfang an festgehalten, steht allerdings am Anfang des ganzen Übels: «Dies ist die scheussliche Seite der Liberalisierung», stellte Giorgio Tuti deutlich fest. Was der SEV seit Langem befürchtet hatte, wurde nun zur Realität. «Es ist unglaublich, dass keine einzige Tonne Güter zusätzlich auf die Schiene kommt, aber das Personal im Preiskampf der Bah-

nen zerrieben wird», hält Tuti dazu fest.

GAV ist zwingend

Damit steht die dringende Forderung im Vordergrund, dass ein Gesamtarbeitsvertrag für den Schienengüterverkehr vereinbart und vom Bund für allgemeinverbindlich erklärt wird. Die Arbeiten dazu waren in den ersten Jahren der Liberalisierung aufgenommen worden, dann aber unter dem Eindruck des Landverkehrsabkommens mit der EU stecken geblieben. Als es um den GAV bei SBB Cargo International ging, gab es jedoch eine Absichtserklärung, das Thema wieder aufzugreifen. Nun, da das Negativbeispiel auf dem Tisch liegt, sollte dieses Vorhaben schnell wieder in Schwung kommen.

Nach wie vor steht die Bedrohung im Raum, dass dereinst ausländische Lokführer zu ausländischen Löhnen die Güterzüge bis mitten in die Schweiz führen könnten. Mit der Öff-

nung des Gotthard-Basistunnels dürften solche Szenarien für die Bahnen noch interessanter werden. «Unser Grundsatz ist klar: Wer in der Schweiz einen Zug führt, hat Anspruch auf einen Schweizer Lohn», betont Tuti.

Für den SEV stellen sich bei diesem jüngsten Geschäft allerdings noch weitere Fragen: Welche Rolle spielt die Deutsche Bahn als externe Hauptaktionärin von BLS Cargo in Zukunft? Welche Zukunft hat das Geschäftsmodell von BLS Cargo, das auf Rosinenpickerei ausgerichtet war und nun gescheitert ist? Wie sieht die Kalkulation von SBB Cargo am Gotthard aus? Wie stellt sich die Schweizer Verkehrspolitik, die einen Verlagerungsauftrag hat, zu solchen Entwicklungen, die dem Schienengüterverkehr einen Bärendienst erweisen?

«Der SEV wird darauf insistieren, dass diese Fragen zufriedenstellend beantwortet werden», mahnt Giorgio Tuti.

Peter Moor

MEINE MEINUNG

Abschluss mit Fragen

Die SBB-Jahresrechnung 2012 hinterlässt Fragen. Fragen zu Pünktlichkeit, weniger Reisenden und Sicherheit.

Der Kabarettist Massimo Rocchi schaut nach Italien: «Die Züge fahren in Italien jetzt pünktlich ab, aber sie kommen nie pünktlich an. Und die Italiener sind wütend, weil sie die pünktlichen Züge verpassen.» Ich steige in Delémont oft in den Zug Genf–Basel um. Und stelle einfach fest, wir kommen in Basel meistens fahrplanmässig an. Das bei einer Fahrzeit von 155 Minuten. Da mag ich mich über zwei, drei Minuten «Verspätung» eigentlich nicht aufregen.

Die Zahl der Reisenden ging 2012 leicht zurück. Dem Tourismus setzt der harte Franken zu. Zwar kommen mehr Chinesen, aber halt viel weniger Deutsche. Die fehlen dann im Zug. Höhere Billettpreise dürften kaum schon Kunden vertrieben haben. Aber aufgepasst, Autofahren wird billiger. Mein Nachbar fährt einen neuen BMW. Und tankt für 100 Kilometer gerade mal noch 5,1 Liter Diesel. Jedes Jahr höhere Abo- und Billettpreise, das könnte in die Hose gehen.

In der letzten Ausgabe von «kontakt.sev» lese ich, Pünktlichkeit und Sicherheit «haben abgenommen». Dazu hat sich auch Walter von Andrian, Chefredaktor der «Schweizer Eisenbahn-Revue», geäussert. Im «Tages-Anzeiger» vom 12. März 2013. Was er zu den zehn Unfällen seit Anfang Jahr meine: «Diese Zwischenfälle haben mit Versäumnissen der letzten anderthalb Jahrzehnte zu tun. Wir spüren jetzt zum Beispiel die Spätfolge der SBB-Unternehmensreform von 1999, die zu Sparmassnahmen beim Unterhalt von Strecken und Rohmaterial führte. Auch hat die SBB lange zu wenig in die Ausbildung ihre Personals investiert – beispielweise der Lokführer.»

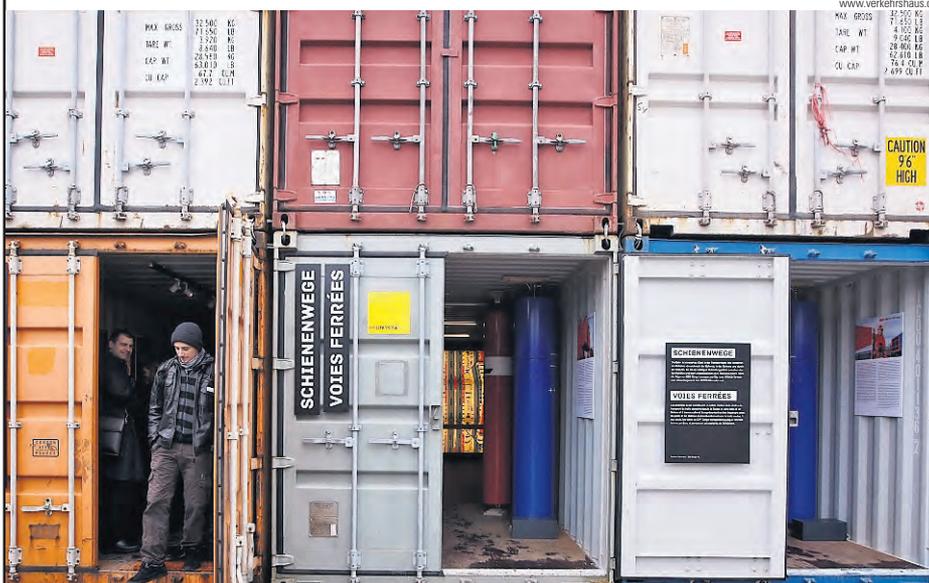
Ob die SBB angemessen auf die Unfälle reagiert habe, wird er gefragt: «Sie muss mehr tun! Ihr Personal muss besser geschult werden – auch jenes der Partnerbetriebe und der fremden Bahnunternehmen auf dem Netz.» Zudem bestehe Handlungsbedarf bei der Zugsicherung.

Die Eisenbahn sei momentan etwas weniger zuverlässig, meint der Chefredaktor von Adrian. «Aber sie ist immer noch viel sicherer als der Luftverkehr, von der Strasse reden wir gar nicht.»

Ein kühles Kompliment.

Helmut Hubacher

Bild der Woche



Bis 20. Oktober ist im Verkehrshaus in Luzern die Sonderausstellung «Cargo – Faszination Transport» zu sehen. Diese besteht aus allerlei Logistikgeräten, Transportern und ca. 40 Containern in verschiedenen Varianten. Darin entdecken die Besucher/innen anhand von Fallbeispielen rund um den Globus die facettenreiche Welt der Logistik, erkennen Zusammenhänge (etwa zum Konsumverhalten) und können sich auch mal als Hubstaplerfahrer/in versuchen.



NEWS

«Lehrstellenexpress»
für Gleisbauer/innen

■ Über 50 Lehrstellen als Gleisbauer/in sind bis Sommer 2013 noch zu besetzen, rund die Hälfte davon im Raum Aargau-Solothurn-Basel. Um den dringend benötigten Nachwuchs zu rekrutieren, führt Login – der Ausbildungsverbund in der Welt des Verkehrs – vom 15. bis 19. April in Olten zum dritten Mal einen «Lehrstellenexpress» durch. Die Bewerber/innen absolvieren dabei in 5 Tagen den Eignungstest, das Bewerbungsgespräch und die medizinische Abklärung und erfahren sofort, ob sie die Lehrstelle im Sommer antreten können. Das innovative Verfahren hat der Fachverband «Infra» an seiner Jahrestagung mit dem «Infra-Preis 2013» ausgezeichnet.

CGN-Personal erhält
einen Vertreter im VR

■ Die Generalversammlung (GV) der Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman SA hat am 13. Februar in der Person von Stéphane Montanero erstmals einen Personalvertreter in den Verwaltungsrat gewählt, wie vom SEV gefordert. Montanero politisiert für die SP im Waadtländer Grossen Rat. Er präsidierte dessen Kommission, die sich für die Renovation der Schiffe «Vevey» und «Ville-de-Genève» sowie der CGN-Werft einsetzte. Er ist als Kandidat von der GV der VPT-Sektion Lac Léman vorgeschlagen worden.

Idee eines Mitglieds

■ Die Chemins de fer du Jura (CJ), der Kanton Jura und Jura Tourismus machen in Basel mit einem Tram im CJ-Kleid Reklame für ihre Region. Das weissrote Gefährt wird auf dem Netz der BVB ab dem 1. Mai ein Jahr lang verkehren. Angeregt wurde der Werbegag vom SEV-Mitglied Aurélien Mouche, Fahrzeugführer in Tramelan, bei einem Ideenwettbewerb der VPT-Sektion CJ.



Junior Business Team Trimbach feiert zehnten Geburtstag

Lehren mit guten Aussichten

Die Login-Lehrwerkstatt Trimbach hat seit ihrer Eröffnung im Jahr 2003 über 160 Poly- und Produktionsmechaniker sowie Automatiker ausgebildet, die bei der Bahn für den Unterhalt von Rollmaterial oder Sicherungsanlagen sehr gefragt sind. In diesem Bereich will Login zusätzliche Lehren anbieten.

Login ist der Ausbildungsverbund für die Welt des Verkehrs mit über 60 Mitgliedunternehmen. Login nennt seine Lehrwerkstätten «Junior Business Teams» (JBT), weil dort Lernende verschiedener Berufe wie in Kleinunternehmen zusammenarbeiten und neben schulmässigen Übungen auch Aufträge hereinholen – vor allem von Login-Mitgliedsfirmen – und umsetzen. Sie werden zwar von Berufsbildnern gecoacht (in Trimbach sind es drei), sind aber für den Werkstattbetrieb selbst verantwortlich. Auftragsarbeiten sind in Trimbach zum Beispiel die Herstellung von Dreh- und Frästeilen oder von Kundengeschenken wie Kugelschreibern, ebenso Gravier- und Verdrahtungs-



Beispiel einer Auftragsarbeit: ferngesteuerte Spielzeuglastwagen werden modifiziert, damit sie im Rückwärtsgang langsamer fahren.

arbeiten oder das Entwickeln und Testen von Prüfgeräten. Die Lernenden arbeiten nur während der Basisausbildung im JBT. Danach wechseln sie in einen Betrieb eines Verkehrsunternehmens, z.B. ins benachbarte Industriewerk Olten der SBB. Daneben besuchen sie aber weiterhin die Berufsfachschule. Die Basisausbildung dauert beim Automatiker und Polymechaniker 2 Jahre, beim Produktionsmechaniker 1 Jahr.

Gefragte Berufsleute

«Wir werden sicher Nachwuchsprobleme haben», sagte

Erich Lagler, Leiter des Industriewerks Olten, am 22. März an der Jubiläumsfeier mit Führung im JBT Trimbach. Von den 800 Mitarbeitenden des IW Olten seien derzeit etwa 60 über 60-jährig und 300 zwischen 50- und 60-jährig; sie zu ersetzen werde in den nächsten Jahren zur grossen Herausforderung. «Ihre Berufsaussichten sind also ausgezeichnet!», versicherte Lagler den Lernenden.

Wertvolle technische
Grundausbildung

Aber nicht nur deshalb sei eine vierjährige Login-Lehre als

Automatiker/in EFZ* oder als Polymechaniker/in EFZ oder eine dreijährige Lehre als Produktionsmechaniker/in EFZ attraktiv, sondern auch, weil man sich dabei grundlegendes technisches Wissen und Können «ab der Basis» aneigne, das bei einem theoretischen Studium zu kurz komme. Daher sei es wichtig, viele junge Leute für diese Lehren zu motivieren. Spezieller Motivationsbedarf besteht bei den Frauen, denn bisher hat es im JBT Trimbach erst drei weibliche Auszubildende gegeben.

Zusätzliche Lehren geplant

Login-Geschäftsführer Michael Schweizer erklärte, dass Login neben den genannten Lehren weitere neue anbieten möchte. Geplant seien eine dreijährige Lehre als Automatikmonteur/in EFZ und eine zweijährige als Mechanikerpraktiker/in EBA*. Ziel sei ein schweizweit breiteres Angebot. Das JBT Trimbach stosse allerdings mit zurzeit 30 Lernenden platzmässig bereits an Grenzen. Wie die Platzprobleme gelöst werden könnten, liess Schweizer offen.

Markus Fischer

* EFZ = Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis; EBA = Eidgenössisches Berufsattest.

Grossauftrag für den Thurgauer Schienenfahrzeughersteller

Westschweizer Bahnen bestellen Stadler-Züge

Stadler Rail kann für 231,5 Millionen Franken Meterspurzüge in die Westschweiz liefern.

Für rund 150 Mio. Franken soll Stadler ab Anfang 2015 bis Juli 2016 17 Züge ausliefern, davon je 4 an MOB und MBC, weitere 3 an Travys sowie 6 an die TPF. Darüber informierten die Bahnen am 13. März in Lausanne. 80,1 Mio. Franken sind für weitere 7 Züge bestimmt, deren Bestellung aber noch bestätigt werden muss.

Stadler sei bei allen Kriterien der beste Anbieter gewesen, sagte Michel Pernet, Direktor der MBC. Stadler sei «der Spezialist» für die Meterspur im Gegensatz zu Bombardier, der diesen Nischenmarkt aufgegeben habe.

Unmittelbar nach der Medienkonferenz der vier Bahnen traten die Waadtländer Regierungsräte Philippe Leuba (FDP) und Nuria Gorrite (SP) vor die Medien. Sie zeigten sich über die Auftragsvergabe enttäuscht. Das Verfahren habe

jedoch dem Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen entsprochen.

Unteraufträge an Bombardier

Im waadtländischen Villeneuve betreibt der kanadische Zug- und Flugzeughersteller Bombardier ein Werk, in dem sich derzeit 56 der 200 Angestellten in Kurzarbeit befinden. Dies wegen der Verzögerung eines Auftrages für den Bau von 59 Doppelstock-Fernverkehrszügen für die SBB im Wert von 2,1 Milliarden Franken.

Der Waadtländer Regierungsrat traf sich deshalb mit alt SVP-Nationalrat und Stadler-Patron Peter Spuhler, um über die Vergabe von Unteraufträgen zu verhandeln.

Nach den Verhandlungen wurde vereinbart, dass Stadler von 2013 bis 2020 massiv mehr Unteraufträge in den Kanton Waadt vergibt. Insgesamt sollen 40 Mio. Franken in die Waadtländer Industrie fliesen. Davon soll Stadler-Konkurrent Bombardier 10 Mio. Franken erhalten.

sda

Die Haltung des SEV zur Frage eines zweiten Strassentunnels am Gotthard

Verfassungswidrig und teuer

Der SEV lehnt den Bau einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard ab. Eine zweite Röhre ist verfassungswidrig, unnötig, zu teuer und sie sabotiert die Verlagerungspolitik.

Unter vielen Gründen, die gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels sprechen, streicht der SEV an erster Stelle dessen Verfassungswidrigkeit und die Sabotage der Verlagerungspolitik hervor: «Die Bundesverfassung verbietet die Erweiterung der Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet. Durch eine zweite Röhre wird jedoch die physische Kapazität des Tunnels verdoppelt, auch wenn (vorerst?) nur je eine Spur pro Röhre für den Verkehr freigegeben wird», schreibt er dem Bundesamt für Strassen. Dieser Meinung sind auch verschiedene spezialisierte Juristen. Die Verlagerungspolitik würde sabotiert, weil die EU, die bekanntlich nicht über die Einführung einer Alpentransitbörse verhandeln will, «die Öffnung aller vier Spuren der erweiterten Tunnelanlage erzwingen könnte»: «Die Schweiz wird durch die Existenz einer



Der SEV lehnt den Bau einer zweiten Autobahn-Tunnelröhre am Gotthard ab. Der Eisenbahn-Basistunnel, hier im Bild während des Baus unter Sedrun, würde zu einer nachhaltigeren Lösung beitragen.

zweiten Röhre erpressbar.» Aber der Bau einer zweiten Tunnelröhre wäre auch ohne die Öffnung aller vier Spuren ein völlig verkehrtes Signal: «Schon allein die Tatsache des Baus einer zweiten Röhre könnte in der EU und von den Transportunternehmen als Signal verstanden werden, dass es die Schweiz mit der Verlagerungspolitik doch nicht so ernst meint.» Ganz anders, wenn auf den Bau verzichtet wird: «Die für die Sanierung notwendige Totalschliessung des Gotthard-Strassentunnels

ist eine Chance für die Verlagerungspolitik, die genutzt werden soll, um die Verhandlungen mit der EU voranzubringen. Dabei bleibt daran zu erinnern, dass das Landverkehrsabkommen [...] neben dem freien Warenverkehr auch Umwelt- und Gesundheitsziele postuliert.»

Von der Schiene auf die Strasse?

Doch für den SEV sind nicht nur Umwelt- und Gesundheitsziele wichtig: «Die anzunehmende Verlagerung von der

Schiene auf die Strasse bringt auch eine Verlagerung von Arbeitsplätzen mit sich», schreibt er in seiner Vernehmlassung weiter, «eine Verlagerung hin zu Arbeitsplätzen mit schlechteren Löhnen und Arbeitsbedingungen.»

Doch nicht nur wegen höherer Löhne, sondern auch wegen höherer technischer Standards und Anforderungen beim Personal sind die Kosten der Schiene höher. Dieses Ungleichgewicht sollte nicht durch eine Kapazitätserweiterung auf der Strasse noch vergrössert

werden: «Der Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse läuft zur Zeit zu Ungunsten der Schiene und damit auch entgegen dem Willen des Schweizer Volkes, das sich ganz klar für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ausgesprochen hat. Denn neben den höheren, da sozialeren Lohnkosten bietet der öV auch den höheren technischen Sicherheitsstandard. Bei jeder Schwerverkehrskontrolle auf der Strasse werden Fahrzeuge angehalten, die gravierende technische Mängel aufweisen, die schwere Sicherheitsgefahren mit sich bringen.»

Zahlreiche weitere Gründe

Eine zweite Strassentunnelröhre sabotiert aber nicht nur die Verlagerung, die mit der Neat gefördert werden sollte. Sondern ein solcher Bau ist auch unnötig, zu teuer und der Sicherheit wenig förderlich: Für das gleiche Geld könnte man anderswo mehr Sicherheit erreichen. Zudem brächte auch der Bau eines zweiten Tunnels eine völlige Sperrung des jetzigen Tunnels und damit Umwegverkehr mit sich. Eine zweite Röhre ist für den SEV im Gegensatz zur Meinung des Bundesrates nicht nachhaltig. pan.

Auch der Verband öffentlicher Verkehr VöV ist gegen einen zweiten Strassentunnel

Gegen den Neubau einer zweiten Röhre

Der Verband öffentlicher Verkehr VöV spricht sich gegen den Neubau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels aus.

Der VöV hält in seiner Vernehmlassungsantwort zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (Sanierung Gotthard-Strassentunnel) fest, dass er gegen die Varianten

te Neubau eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard ist. Der VöV kommt in seiner Vernehmlassungsantwort aus zwei Gründen zu dieser ablehnenden Haltung: Einerseits, weil der VöV der Meinung ist, dass die Schweiz dem Druck der EU auf Öffnung aller vier Spuren nicht standhalten kann, andererseits, weil dieser Bau ein falsches verkehrspolitisches Zeichen gegenüber Europa setzt.

Falsches Zeichen

Der VöV zweifelt in seiner Stellungnahme nicht an der heutigen Absicht des Departementes, nur je eine Spur pro Tunnel für den Strassenverkehr zu öffnen. Die Erfahrung zeigt aber, dass ein solcher Entscheid wahrscheinlich bald unter Druck von EU-Seite geraten würde; die Schweiz würde gegenüber Brüssel erpressbar. Gleichzeitig stellt ein solcher Neubau für den VöV ein verkehrspolitisch falsches Zei-

chen gegenüber Europa dar. Denn die EU würde diesen Entscheid so interpretieren, dass die Schweiz im Transitgüterverkehr auf die Strasse setzt. Als Folge davon ist zu befürchten, dass gewisse EU-Staaten noch weniger unternehmen, um ihre Infrastrukturen für den Transit-Schienengüterverkehr auszubauen.

Bahnverlad während Sanierungsarbeiten machbar

Für den VöV ist klar, dass der

Kanton Tessin während der Sanierung vorab in der Tourismus-Saison gut erschlossen sein muss. Zum in der Sanierungsvariante skizzierten Bahnverlad ist er der Meinung, dass ein Verlad von PW und LKW während der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels für seine Mitglieder machbar ist. Klar ist aber, dass der Viermeterkorridor im Vor- und Nachlauf des Gotthard-Basistunnels vor Sanierungsbeginn abgeschlossen sein muss. VöV

Die SBB muss das Gleichgewicht zwischen Risiken und Massnahmen für die Bahnsicherheit wieder herstellen



«Die Mühlen der Bahn mahlen langsam»

Walter von Andrian empfiehlt der SBB zur Erhöhung der Sicherheit einen raschen Ausbau der Geschwindigkeitsüberwachung vor Signalen, die Sicherung des Rangierbetriebs, bessere Personalaus- bildung, mehr Infrastrukturunterhalt wie schon geplant und mehr organisatorische Stabilität nach allzu vielen Reorganisationen.

■ **kontakt.sev: Ist die Häufung von Eisenbahnunfällen in letzter Zeit Zufall?**

Walter von Andrian: Sie ist kein Zufall, sondern zeigt, dass das Gleichgewicht zwischen den Risiken und den Massnahmen für die Sicherheit nicht mehr stimmt. Die Risiken steigen beispielsweise, wenn der Verkehr zunimmt. Dann muss man in die Sicherheit investieren, damit diese im gleichen Mass gewährleistet bleibt: zusätzliche Vorsichtsmassnahmen ergreifen, das Personal besser ausbilden usw. Sonst beginnt das Gleichgewicht zu kippen.

■ **Warum steigt die Zahl der Unfälle gerade jetzt?**

Diese Frage lässt sich in solch einer Situation nie beantworten. Tatsache ist, dass man in der Vergangenheit zu wenig für die Sicherheit getan hat. Man hat nicht gar nichts getan, aber zu wenig in gewissen Bereichen: Man hat den Ausbau der Zugsicherung vernachlässigt. Man hat die Ausbildung der Lokführer eine Zeit lang zu sehr abgebaut. Man hat Leute von der Front weggenommen. Und man hat nach der Unternehmensreform von 1999 den Infrastrukturunterhalt dermassen brutal reduziert, dass überall Unterhaltsmängel auftraten. Das hat man inzwischen gemerkt und steckt nun wieder mehr Geld in Gleise, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen usw. Das ist aber noch

jahrelang notwendig, um den Rückstand wieder wettzumachen. Denn die Bahn ist ein sehr träges System: Wenn oben ein Fehlentscheid getroffen wird, kann es Jahre dauern, bis er sich unten an der Front negativ bemerkbar macht. Ebenso lange dauert es, bis Korrekturen ihre Wirkung entfalten. Die Mühlen der Bahn mahlen langsam.

■ **Was muss die SBB sonst tun für die Sicherheit?**

Es braucht Massnahmen in verschiedensten Bereichen. Zum Teil sind diese schon eingeleitet. So hat die SBB bereits vor anderthalb Jahren beschlossen, 50 Mio. Franken zu investieren, um zusätzliche 1700 Hauptsignale mit der Geschwindigkeitsüberwachung wie beim System ZUB auszurüsten (ZUB gibt es bisher bei 3200 der 11000 Hauptsignale – Red.). Doch meines Wissens hat dieses Programm noch nicht begonnen, oder dann erst in diesen Tagen. Es müsste massiv beschleunigt werden.

«Es braucht ein System zur besseren Überwachung der Rangierfahrten. Ein solches müsste vor allem unzulässige Fahrten verunmöglichen.»

Walter von Andrian, Chefredaktor der Schweizer Eisenbahn-Revue

Weiter braucht es ein System zur Überwachung der Rangierfahrten. Diese sind durch die gängige Zugsicherung nicht unter Kontrolle, obwohl sie sehr gefährlich sein können.

Das zeigte sich im April 2006 in Thun, als zwei Re 465 der BLS ein Zwergsignal überfahren und mit einem ICE kollidierten. Glücklicherweise gab es neben einem gigantischen Sachschaden nur Leichtverletzte. Ein solches Sicherungssystem müsste unzulässige Rangierfahrten verunmöglichen. So hätte am 8. März in Cossonay die Rangierlok gestoppt werden können, die nach dem Überfahren eines Rangiersignals in die Venoge fiel. Die eigentliche Unfallursache scheint aber ein Fehler im personellen Bereich gewesen zu sein, wobei mir die Details nicht bekannt sind.

■ **Sie haben bereits auf die Bedeutung der Personalaus- bildung für die Sicherheit verwiesen. Können Sie Beispiele nennen?**

Der Aufprall eines Regio-Dosto auf eine stehende Komposition im Flughafenbahnhof Genf am 13. März könnte auf ein Bedienungsproblem zurückgehen. Es ist zu prüfen, ob der Lokführer für den neuen Zug genü-

gend ausgebildet war. Man hört auch, dass Jungloführer wegen der Abstriche bei der Ausbildung in gewissen Situationen überfordert seien. Jedenfalls übernimmt die SBB die Lokführerausbildung nun wieder selbst, nachdem diese an Login ausgelagert war. Auch das Rangieren soll wieder dazugehören. Zuvor hatte man darauf verzichtet aus der weltfremden Überlegung, dass im Personenverkehr kaum mehr rangiert werde. Tatsache ist aber, dass immer wieder Einschub- und Rückstellfahrten nötig sind. Darüber hinaus habe ich den Eindruck, dass die SBB in den letzten Jahren auch die fachliche Ausbildung ihrer Kader vernachlässigt hat. Führungspersonen sollten über ausreichendes fachliches Know-how verfügen, ein MBA allein reicht nicht. SBB-Kader dürfen nicht nur Manager sein!

■ **Was lief bei der Unternehmensreform schief?**

Man hat gross umstrukturiert und dabei viele eingespielte Prozesse und Funktionen zerschlagen. Das hat gewisse Vorteile gebracht, da muss man ehrlich sein: Es wurden allzu komplizierte Prozesse hinterfragt und sicher auch Geld gespart. Aber man hat neben dem Infrastrukturunterhalt auch den Rollmaterialunterhalt und die Ausbildung zu stark zurückgefahren und muss dafür jetzt wieder mehr Geld ausgeben. Man hat die SBB in Divisionen aufgetrennt, die seither ständig umorganisiert werden. So ist die Infrastruktur eine Zeit lang fast jedes Jahr neu strukturiert worden. Damit verunsichert man die Mitar-

beitenden, weil sie nicht mehr wissen, wer wofür zuständig ist. Darunter leidet auch die Effizienz. Es ist wirklich an der Zeit, dass man – egal, mit welcher Organisation – ein bisschen Ruhe in diesen Betrieb einkehren lässt, damit er sich mit seinen Leuten wieder finden und einspielen kann. Gerade in einer Phase mit besonders viel altersbedingter Fluktuation.

■ **Vor der Unternehmensreform war aber auch nicht alles perfekt?**

BIO

Walter von Andrian, 62, baute nach dem Abschluss als Elektroingenieur an der ETHZ (1975) den **Minirex-Verlag** in Luzern auf, in dem er heute 12 Mitarbeitende beschäftigt. 1978 gründete er die **Schweizer Eisenbahn-Revue**. Sie hat eine Auflage von rund 10000 Exemplaren und lebt von den über 5000 Abonnenten. «Daher sind wir unabhängig und können die ehrliche Meinung schreiben», sagt der Verleger und Bahnjournalist, der sich auch als Interessenvertreter der Bahn und ihrer Benutzer/innen versteht, «darauf bin ich stolz!» Etwa 50% des Umsatzes erzielt der Verlag im Ausland, hauptsächlich mit vier weiteren Bahn-Fachzeitschriften.



Walter von Andrian gibt neben der SER zwei Bahnfachzeitschriften in Österreich, eine in Deutschland und eine weitere auf Englisch heraus.

Gewiss nicht. Die Bahn reagierte auf neue Anforderungen zu schwerfällig und war zu wenig flexibel. Im Nachhinein muss man aber auch sagen, dass es gut war, dass sie sich gegen gewisse Modetrends erfolgreich gewehrt hat.

■ Gegen welche Modetrends?
Was im Moment völlig aus dem Ruder läuft, ist das ganze Tarifwesen, mit immer neuen Tarifbestimmungen und -sorten. Niemand hat mehr den Überblick. Es entstehen lauter Widersprüche im System. Man macht den gleichen Unfug wie im Luftverkehr. Losgelöst vom Aufwand wird nur noch gefragt: Wie viel kann ich von diesem Kunden zu dieser Zeit holen? Das ist aber nicht das, was der Bürger, der die Bahn

«Was im Moment völlig aus dem Ruder läuft, ist das ganze Tarifwesen, mit immer neuen Tarifbestimmungen und -sorten.»

über seine Steuern finanziert, erwartet. Hinzu kommen neue Schikanen für die Reisenden, wie der 90-Franken-Zuschlag für ehrliche Kunden im Fernverkehr, denen irgendein belangloses Missgeschick unterlaufen ist.

■ Wie sollen die Tarife denn festgelegt werden?
Weiterhin nach Distanz und Aufwand. Eine Zahnrad- oder eine Hochgeschwindigkeitsbahn ist aufwändiger als eine

normale Bahn. Dass zwischen Zürich und Bern mehr Leute fahren als zwischen St. Gallen und Chur, ist kein Grund für einen höheren Tarif. Bei grösseren Passagiermengen sinkt der Aufwand pro Kopf sogar.

■ Und wenn eine beschränkte Zahl von Sitzplätzen sehr gefragt ist, darf man dann einen höheren Marktpreis verlangen?
Das wäre ein Wildwuchsmarkt. Mit einem solchen Tarifsystem würden wir die schwächer frequentierten Nebenlinien ka-

putt machen. Sie würden durch die Tarifabstufung noch unwirtschaftlicher und wären von der Schliessung bedroht. Das BAV sieht ja einen Mindestkostendeckungsgrad für Bahnlinien vor...

■ Wird Bombardier die technischen Probleme, die die Produktion der neuen Doppelstockzüge für die SBB verzögern, bald gelöst haben?
Weder Bombardier noch die SBB wollen dazu viel sagen,

nur die Gerüchteküche brodeln. Daraus muss man schliessen, dass es nicht vorwärtsgeht. Die Probleme betreffen neben der Konstruktion auch die Produktion und die Einhaltung von Vorschriften: Der Rechtsstreit über die Anforderungen für Reisende im Rollstuhl ging ja bis vor Bundesgericht. Dazu kommt, dass die SBB bei diesem Projekt alle nur denkbaren Wünsche in die Ausschreibung gepackt hatte, sodass die Anbieter Unmögliches zu einem niedrigen Preis versprechen mussten, um den Auftrag zu bekommen. Das ist bei Ausschreibungen heute üblich. Und dann wundert man sich, wenn das Rollmaterial zu spät oder gar nicht kommt ...

■ Ist das schlimm?
Sehr schlimm, weil die SBB das Rollmaterial für den Fernverkehr in den letzten Jahren abgebaut hat, obwohl die Nachfrage gestiegen ist. Zwar hat diese letztes Jahr leicht abgenommen. Die SBB hat aber nicht genug Rollmaterial für den Fernverkehr und muss dafür Nahverkehrs-Rollmaterial wie die neuen Regio-Dosto einsetzen. Das verschlechtert den Komfort bei gestiegenen Fahr-

preisen, besonders in der 1. Klasse.

■ Ist der Bahnausbau mit «Fabi» richtig aufgegleist?
Grundsätzlich ist es gut und wichtig, dass Bundesgeld in Aussicht steht für Ausbauten des Bahnsystems, die sicher nötig sind. Das Geld reicht aber nie für sämtliche Wünsche aller Regionen. Dass die Unterhalts- und Investitionskosten aus dem gleichen Topf bezahlt werden sollen, birgt die Gefahr, dass der Ausbau mit der Zeit stark eingeschränkt wird. Denn durch die Ausbauten steigen die Kosten für den Unterhalt. Der braucht somit einen immer grösseren Teil der Gelder aus dem Bahninfrastrukturfonds. Dass der Unterhalt finanziert werden muss, steht aber ausser Frage.

■ Hat die Bahn als internationaler Verkehrsträger in Europa eine Zukunft, oder gehört diese den Fernbussen und Flugzeugen?
Die Eisenbahn wäre von der Technik und der Kostenstruktur her prädestiniert für den europäischen Kurz- und Mittelstreckenverkehr, doch ist sie eingeklemmt zwischen Fernbus- und Flugverkehr. Letzterer wird so-

gar auf Strecken mit der idealen Bahnreisezeit von zwei bis drei Stunden angeboten, obwohl solche Flüge ökologisch und wirtschaftlich unsinnig sind. Das gilt etwa für Zürich-Stuttgart oder Zürich-München, wo die Bahnen kein vernünftiges Angebot zustande bringen. Zudem ist in Deutschland kürzlich der Fernbusverkehr in Anpassung an EU-Vorgaben liberalisiert worden. Eine Studie hat klar nachgewiesen, dass sogar der teuerste Zug der Deutschen Bahn, der ICE 3, pro Sitzplatzkilometer billiger wäre als der Fernbus, wenn man die Trassenkosten nicht rechnet, die für den Zug bezahlt werden müssen. Dass Fernbusse in Deutschland keine Autobahngebühr bezahlen müssen, verschafft ihnen gegenüber der Bahn einen massiven Wettbewerbsvorteil.

■ Was muss neben der Einführung einer Autobahngebühr für Busse getan werden, um die Bahn konkurrenzfähiger zu machen?
Die Staaten müssen die Bahnen in der Konzession verbindlich beauftragen, einen internationalen Verkehr in vernünftiger Qualität anzubieten.

Interview: Markus Fischer

Europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken

Von Malaga bis Amsterdam mit Hochgeschwindigkeit

Das spanische Hochgeschwindigkeitsnetz ist an das europäische angeschlossen. Demnächst ist man auf der Schiene von Sevilla bzw. Malaga bis Amsterdam durchwegs schnell unterwegs. Wir werfen einen Blick auf den Stand der europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Die europäische Finanzkrise und die angespannte Lage der Haushalte der EU-Staaten haben die Entwicklung des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes mit dem Neu- und Ausbau von Strecken zwar gebremst, aber nicht gestoppt. Ausserdem sind teilweise private Investoren in die Bresche gesprungen. So ist der Ausbau des französischen Netzes teilweise mit Private Public Partnership (PPP) finanziert.

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) hat die Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa in übersichtlicher Form pro Land zusammengestellt. Das Wichtigste in Kürze:

Spanien

Den Höhepunkt stellte Anfang 2013 die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Barcelona an die französische Grenze dar. Damit wird das spanische Hochgeschwindigkeitsnetz an das europäische angeschlossen. Sobald homologierte Züge verfügbar sind, werden Barcelona und Paris mit einem durchgängigen Angebot in rund sechs Stunden verbunden. Je nach späterem Ausbauniveau der Strecke von Perpignan nach Nîmes wird sich die Fahrzeit Barcelona-Paris in Zukunft sogar auf 4,5 h (mit Stopps) bzw. 3,5 h (nonstop) reduzieren.

Trotz der finanziellen Schwierigkeiten will die spanische Regierung 2013 rund 3,3 Mia. Euro, etwas weniger Mittel als im Vorjahr, für den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgeben.

Von der Regierung wurde auch ein «Corredor Central» aus dem Raum Madrid/Zaragoza in Richtung Frankreich mit einem Basistunnel von 45 km durch die Pyrenäen angedacht. Aufgrund der zu erwartenden hohen Baukosten muss an einer schnellen Realisierung gezweifelt werden.

Frankreich

Trotz kritischer Wirtschaftslage ist auch in Frankreich die Dynamik der Hochgeschwindigkeit ungebrochen. Momentan sind vier Grossprojekte mit sichergestellter Finanzierung über Public Private Partnership PPP im Bau: Die zweite Etappe der Hochgeschwindigkeitslinie Est Européenne, die Linie Sud Europe Atlantique, die Linie Bretagne-Pays de la Loire und die Umfahrung Nîmes und Montpellier. Alleine bei letzterer Strecke mit einer Länge von über 80 km – entscheidend für Verkehre von und nach Spanien – sind rund 6000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt involviert. Die 300 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke Bordeaux-Tours ist momentan Frankreichs grösste Baustelle.

Der Zeithorizont für die Inbetriebnahme der vier Grossprojekte liegt bei 2017. Wie und ob der weitere Plan de Relance TGV mit den Zeitfenstern der vorgängigen Regierung umgesetzt wird, ist offen. Die neue Regierung sprach zwar von Überprüfung der Bauvorhaben, die Infrastrukturgesellschaft RFF veröffentlichte dennoch eine umfassende Liste mit gegen 20 Projekten, allerdings mit unvollständigen Angaben über die zeitliche Abfolge.



Der TGV (hier im Tal der Loire) ist immer noch der Prototyp der europäischen Hochgeschwindigkeitszüge. Andere Bahnen haben in der Zwischenzeit beim Ausbau ihrer Infrastruktur nachgezogen.

Italien

In Italien wird im Norden die Achse Ost-West programmgemäss realisiert. Arbeiten zwischen Milano und Genua wurden aufgenommen. Weitere Infrastrukturprojekte sind nicht aufgelegt. Das Augenmerk richtet sich auf den Wettbewerb zwischen Trenitalia und neuen Marktteilnehmern. So ist die Nuovo Trasporto Viaggiatori NTV seit einem Jahr operativ. Obwohl es für ein Fazit noch zu früh ist, hat der Wettbewerb zumindest zu neuem Rollmaterial und neuen Services geführt. Die NTV fährt mit dem AGV ETR 575, der neuen TGV-Generation GV von Alstom. Die Staatsbahn ihrerseits stellte einen neuen Frecciarossa 1000 für Geschwindigkeiten bis 360 km/h vor, gemeinsam von Bombardier und AnsaldoBreda entwickelt. Trenitalia hat in ihren Hochgeschwindigkeitszügen zudem ein erweitertes Bahnangebot mit vier Klassen eingeführt.

Deutschland

Im Unterschied zu Frankreich oder Spanien liegt der Fokus in Deutschland primär auf dem Aus- oder Neubau von Strecken für Geschwindigkeit um 200 bis 250 km/h. Strecken dieses Typus sind zurzeit beispielsweise zwischen Leipzig/Halle und Nürnberg oder zwischen Karlsruhe und Basel im Bau. Hochgeschwindigkeitsstrecken (LGV), auf denen mit über 300 km/h gefahren werden kann, hat Deutschland nur zwei in Betrieb.

Grossbritannien

Obwohl die Regierung letztes Jahr eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke London-Birmingham sowie weiter im Y Birmingham-Manchester und Birmingham-Leeds angekündigt hat, ist deren Realisierung momentan noch nicht absehbar.

Über 86 000 Unterschriften gegen 24-Stunden-Arbeitstag in Tankstellenshops gesammelt

Referendum eingereicht

Gegen den vom Parlament beschlossenen 24-Stunden-Arbeitstag in Tankstellenshops haben die Organisationen der sogenannten Sonntagsallianz (siehe Box) in knapp drei Monaten weit mehr als die für ein Referendum nötigen 50 000 Unterschriften gesammelt und am 3. April eingereicht.

Mitglieder der 26 Organisationen der Sonntagsallianz versammelten sich am vorletzten Mittwoch in Bern, um 67 082 beglaubigte Referendumsunterschriften bei der Bundeskanzlei zu deponieren.

Das sind aber bei Weitem nicht alle Unterschriften, die der Sonntagsallianz zugesandt worden sind: Insgesamt sind in knapp drei Monaten eindrückliche 86 499 Unterschriften zusammengekommen.



Eine Uhr mit Arbeitsmännchen, angekurbelt von liberalen Politikern, symbolisierte bei der Eingabe der Unterschriften das, was die Sonntagsallianz nicht will: den 24-Stunden-Arbeitstag in allen Bereichen.

Angesichts dieser grossen Unterstützung in der Bevölkerung konnten die Organisatoren sogar darauf verzichten, alle eingereichten Unterschriften zu beglaubigen, um den bürokratischen Aufwand möglichst gering zu halten.

Mit einer 24-Stunden-Arbeitsuhr, über deren Zifferblatt «Liberalisierungsturbos» mit Kurbeln unaufrührlich Männchen trieben, protestierte die Sonntagsallianz auf der Bundesterrasse gegen die zunehmende Hektik in der Arbeitswelt und das Burnout der Gesellschaft.

Hinterhältige Salamatik

Die am 14. Dezember von der Parlamentsmehrheit verabschiedete Deregulierung der Ladenöffnungszeiten bei Tankstellenshops führt erstmals den 24-Stunden-Arbeitstag im Detailhandel ein und ist nur die erste von mehreren radikalen Vorlagen. Die kommende Volksabstimmung hat deshalb Signalcharakter auch für die weiteren Vorstösse:

■ Die grünliberale Fraktion will den 24-Stunden-Arbeitstag für Kleinläden einführen – 7 Tage die Woche. Begründung: Tankstellenshops dürfen auch länger offen halten ...

■ FDP-Ständerat Fabio Abate verlangt mit einer Motion, den Sonntagsverkauf durch eine blosser Verordnungsänderung unter dem Deckmäntelchen der «Tourismusförderung» in grossen Wirtschaftsräumen zuzu-

lassen. Damit würde der Sonntagsverkauf mit einem Schlag fast landesweit bewilligungsfrei möglich. Besonders brisant: Das Volk hat zu dieser Entscheidung nichts zu sagen. Der Nationalrat hat die Motion am 19. März gutgeheissen.

Bevölkerung will keine längeren Ladenöffnungszeiten

Die Sonntagsallianz ist überaus zufrieden mit der schnellen Unterschriftensammlung. Sie zeigt, dass die Bevölkerung nichts von der Liberalisierungszwängerei der Politik hält. Auch die Abstimmungen der letzten Jahre belegen dies: In über 90 % der Urnengänge sprach sich das Stimmvolk gegen die Verlängerung der Öffnungszeiten aus.

Das Verkaufspersonal ist ebenfalls klar gegen weitere Liberalisierungen, denn es weiss, dass seine Arbeitsbedingungen mit längeren Öffnungszeiten noch schlechter werden. Von der drohenden Nacht- und Sonntagsarbeit sind insbesondere Frauen betroffen. Ständige Verfügbarkeit am Arbeitsplatz ist familienfeindlich, erhöht den Stress und macht krank. In der Nacht und am Sonntag müssen sich die Menschen erholen können. **SGB/FI**

INFO

Breite Allianz kämpft dafür, dass Sonn- und Feiertage grundsätzlich arbeitsfrei bleiben

Im Juni 2012 haben Gewerkschaften zusammen mit Kirchen, Frauenorganisationen und der Schweizerischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin eine Allianz gegen die schleichende Aushöhlung des arbeitsfreien Sonntags gegründet.

Inzwischen zählt die **Sonntagsallianz** 26 Mitglieder. Dazu gehören beispielsweise auch die Suchtorganisationen. Koordiniert wird die Allianz von der Gewerkschaft Unia. Neben ihr und dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB) – dem u.a. der SEV angehört – machen an gewerkschaftlichen Organisationen auch Syna, Travail.Suisse und der Schweizerische Bankpersonalverband mit. An Parteien sind die Grünen und die Jungen Grünen, die SP und die Jusos, die EVP und die Christlich-soziale Partei der Schweiz mit dabei.

Die Allianz wird sich mit aller Kraft dafür einsetzen, dass die Sonn- und Feiertage nicht den Wirtschaftsinteressen geopfert werden, sondern als Tage der Erholung und des sozialen Beisammenseins gesetzlich geschützt bleiben. Im Visier der Sonntagsliberalisierer sind insbesondere der Detailhandel, aber auch etwa die Post.

Verkehrspersonal indirekt ebenfalls betroffen

Jene Bereiche, wo sonntags gearbeitet werden muss, weil dies für das Funktionieren der Gesellschaft und für das Wohl der Allgemeinheit notwendig ist – wie das Gesundheitswesen, die Blaulichtorganisationen oder die öV-Betriebe –, sind von der Sonntagsliberalisierung insofern ebenfalls betroffen, als die Sonntagszulagen gefährdet sind, falls Sonntagsarbeit zum Normalfall wird. **Fi**

NEWS

Symova zurzeit nicht mehr in Unterdeckung

■ 2012 konnte die Sammelstiftung Symova den konsolidierten Deckungsgrad von 93,8 % auf 101,2 % steigern. Damit haben viele der angeschlossenen Vorsorgewerke das Ziel, ihre Unterdeckung bis Ende 2020 abzubauen, bereits acht Jahre früher erreicht. Dazu beigetragen haben laut Symova neben der guten Performance 2012 von 6,84 % «in einem überraschend positiven Anlageumfeld» auch «erhebliche Mitteleinschüsse der Unternehmungen» und die «ausserordentlich guten Performancezahlen der Symova» in den letzten Jahren. Doch der Stiftungsrat rechnet künftig mit tiefen Kapitalrenditen und senkt daher den technischen Zinssatz per 31. Dezember 2013 von 3,5 % auf «mindestens 3,0 %». Damit wird der Deckungsgrad wieder sinken, ebenso der Umwandlungssatz und damit die Altersrenten. Um die Leistungen zu erhalten, erhöht der Stiftungsrat per 31. Dezember die individuellen Sparguthaben und empfiehlt den einzelnen Vorsorgewerken höhere Altersgutschriften ab 2014.

IV-Revision 6b immer noch unbefriedigend

■ Das zweite Massnahmenpaket der 6. IV-Revision befindet sich im Differenzbereinigungsverfahren. Der Ständerat (SR) hielt an seinen ursprünglichen Leistungskürzungen fest und stellte sich damit gegen den Nationalrat (NR), der etwas mehr Augenmass bewiesen hatte. Konkret will der SR eine volle IV-Rente erst ab einem Invaliditätsgrad von 80 % gewähren, der NR ab 70 %. Ausserdem hält der SR auch an automatischen Rentenkürzungen bei schlechter finanzieller Entwicklung der IV fest. Die Kürzung der Kinderrenten und die Reduktion der Reisekostenbeiträge wurden ausgegliedert. Die Vorlage geht nun zurück an den NR. Falls dieser sich dem SR in der Frage des für die volle IV-Rente notwendigen Invaliditätsgrades anpassen sollte, ist ein Referendum der Behindertenverbände wahrscheinlich.

Was die neuesten Zahlen der Arbeitskräftestatistik zeigen

Mehr arbeiten, mehr sind arbeitslos

Zwar ist die Zahl der Erwerbstätigen in der Schweiz gestiegen. Aber auch die Zahl der Erwerbslosen wuchs.

Die Schweiz zählte im vierten Quartal 2012 4,815 Millionen Erwerbstätige, d.h. 1,1 Prozent mehr als im vierten Quartal 2011. Die Zahl der erwerbstätigen Männer stieg um 0,9 Prozent, während bei den Frauen eine Zunahme um 1,4 Prozent zu verzeichnen war. In der Europäischen Union (EU 27) und in der Eurozone (EZ 17) ging die Zahl der Erwerbstätigen im Vergleich zum Vorjahr zurück (-0,4% bzw. -0,8%).

Die Anzahl ausländischer Arbeitskräfte stieg dabei stärker an als jene der schweizerischen Arbeitskräfte (+3,2% auf 1,386

Millionen, bzw. +0,3% auf 3,429 Millionen). Dieser Zuwachs der ausländischen Arbeitskräfte wurde hauptsächlich bei den Personen mit Niederlassungsbewilligung (C-Ausweis; +4,6%) und den Grenzgängern/-innen (G-Ausweis; +5,6%) und etwas gemässiger auch bei den Kurzaufenthaltern/-innen (L-Ausweis, mit weniger als 12 Monaten Aufenthalt in der Schweiz; +1,6%) beobachtet. Rückläufig war hingegen die Anzahl der ausländischen Arbeitskräfte mit einer Aufenthaltswilligung mit B-Ausweis bzw. mit L-Ausweis, die seit mindestens 12 Monaten in der Schweiz sind (-0,7%).

Erwerbslosigkeit gemäss ILO

Im vierten Quartal 2012 waren in der Schweiz gemäss Defi-

inition des Internationalen Arbeitsamtes (ILO) 203 000 Personen erwerbslos. Dies sind 18 000 mehr als ein Jahr zuvor. Der Anteil der Erwerbslosen gemäss ILO lag bei 4,4% der Erwerbsbevölkerung, verglichen mit 4,0% im vierten Quartal 2011. Sowohl in der Europäischen Union als auch in der Eurozone nahm die Erwerbslosenquote gemäss ILO deutlich zu (EU 27: von 9,9% auf 10,7%; EZ 17: von 10,6% auf 11,8%).

Gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode stieg die Erwerbslosenquote im vierten Quartal 2012 bei den Männern (von 3,6% auf 4,1%) wie bei den Frauen (von 4,5% auf 4,7%). Sowohl bei den Schweizern/-innen als auch bei den Ausländern/-innen stieg diese Quote an (von

3,1% auf 3,3% bzw. von 7,0% auf 7,8%). Ebenfalls ansteigend war die Erwerbslosenquote bei den Personen aus der EU 27/Efta (von 4,6% auf 5,0%) und jenen aus einem Drittstaat (von 12,2% auf 13,5%).

Bei den 15- bis 24-Jährigen (von 8,0% im 4. Quartal 2011 auf 9,2% im 4. Quartal 2012) und den 25- bis 49-Jährigen (von 3,6% auf 4,0%) verzeichnete die Quote innert Jahresfrist eine Zunahme. Demgegenüber blieb sie bei den 50- bis 64-Jährigen (von 3,2% auf 3,1%) praktisch stabil.

Dauer der Erwerbslosigkeit

Im selben Zeitraum nahm die Anzahl der Langzeiterwerbslosen (ein Jahr oder länger erwerbslos) von 67 000 auf

69 000 zu. Da aber gleichzeitig auch die Anzahl der Erwerbslosen insgesamt zunahm, verringerte sich der Anteil der Langzeiterwerbslosen gemäss ILO von 36,3 auf 34,0%. Die Mediandauer der Erwerbslosigkeit sank von 221 auf 162 Tage.

Arbeit, aber zu wenig

Die Zahl der Teilzeiterwerbstätigen belief sich im vierten Quartal 2012 auf 1,531 Millionen (+29 000 im Vergleich zum 4. Quartal 2011). Darunter befanden sich 298 000 Unterbeschäftigte, d.h. Personen, die mehr arbeiten möchten und kurzfristig verfügbar sind. Im vierten Quartal 2012 betrug die Unterbeschäftigungsquote 6,4% und lag damit höher als im vierten Quartal 2011 (6,1%).

BFS



Parkhotel Brenscino
BRISSAGO
... laddove è difficile partire!
... dort, wo der Abschied schwerfällt!
... l'endroit qui est difficile de quitter!

Feiern Sie mit uns
100 Jahre Brenscino!
Unser Jahrhundert-Angebot im 2013

An folgenden **Anreise-Daten** offerieren wir die Übernachtung für **Fr. 100.-** pro Person und Tag mit **Halbpension.** (mindestens 3, maximal 14 Nächte)

1. bis 3. Mai / 1. bis 3. Juni / 1. bis 3. Juli
1. bis 3. Oktober / 20. bis 24. Oktober

Oder an allen **anderen Daten** schenken wir Ihnen als SEV-Mitglied **30% Rabatt** auf Ihren Übernachtungspreis

Ihr kleines Paradies...
in dem wir Gastlichkeit «pur» verschenken!

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Telefon 091 786 81 11 •
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch




Wir sind zwei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn und als attraktiver Busbetrieb befördern wir jährlich rund 14 Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft!

Für die Wynental- und Suhrentalbahn in Aarau suchen wir per 1. Juli 2013 oder nach Vereinbarung eine/-n

Leiter/-in Fahrpersonal Bahn

Tätigkeiten:
In dieser Funktion übernehmen Sie die Gesamtverantwortung für den Bereich Fahrpersonal Bahn mit rund 50 Lokführerinnen und Lokführer. Mit Unterstützung der zwei direkt von Ihnen geführten Teamleiter stellen Sie einen wirtschaftlichen und kundenorientierten Betriebsalltag sicher. Konzeptionell entwickeln Sie den Bereich Fahrpersonal Bahn laufend weiter und setzen diese um. Sie sind zuständig für die Koordination und Durchführung der Fähigkeits- und periodischen Lokführerprüfungen nach BAV. Mit sporadischen Einsätzen im Fahrdienst bleiben Sie am Ball des Geschehens.

Anforderungsprofil:
Sie verfügen über eine abgeschlossene Berufslehre und bringen die Ausbildung zum Prüfungsexperten BAV mit, oder sind bereit diese zu absolvieren. Zudem besitzen Sie die Fahrbewilligung als Lokführer, vorzugsweise B100, mit entsprechender Praxiserfahrung. Ebenfalls verfügen Sie über das SVEB Zertifikat Stufe 1.
Als ausgewiesene Führungspersönlichkeit mit einem offenen und sachlichen Kommunikationsstil setzen Sie Ihre Handlungen und Entscheide nach unternehmerischen Grundsätzen um.

Wir bieten:
Eine herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit an einem modern eingerichteten Arbeitsplatz und zentral gelegenen Arbeitsort. Attraktive Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen runden unser Angebot ab.
Bei Fragen steht Ihnen Herr Pierino Guardiani, Leiter Verkehr Bahn, unter der Telefonnummer 062 832 83 06 gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbung:
Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bis 26. April 2013 an AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn, Frau Monika Meier, Leiterin HR, Postfach 4331, 5001 Aarau oder per E-Mail an: hr@aar.ch.

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

www.aar.ch

WARUM NICHT?

Leserbrief

Komplizierte Politik

Wir haben keine Bodenschätze, die uns Einnahmen bringen. Für ein kleines Land ist es nicht leicht zu bestehen, denn die Konkurrenz schläft nicht. Aber wir brauchen Handwerker, die eine gute Ausbildung haben; ohne diese geht es nicht. Die Mindestlohn-Initiative könnte Besserung bringen,

damit alle Werkstätigen ein anständiges Leben führen könnten. Wenn ein Land die nötigen Steuereinnahmen nicht hat, kann es diese sozialen Probleme nicht lösen. Die Erbschaftsteuer könnte dies verbessern, und es würde dadurch niemand ärmer.

Jakob Kirchhofer, Basel

Leserbrief

Gefährlicher Zugang

In Olten wurde ein Arbeitskollege mit Sicherheitsausrüstung fast von einem Auto überfahren, und mich hat es einen Tag später an der gleichen Stelle ohne Sicherheitsausrüstung auch fast erwischt.

So etwas nennt man sicheren Arbeitsweg, den uns das BAV vorschreibt: Im Winter werden die Passerelle und Treppen nicht gereinigt, und es ist sehr glatt. Der Weg von Gleis 10/11 über ein Gleis ist immer noch der sicherste Weg für uns. Es sind sehr viele, die lieber über das eine Gleis zur H-Gruppe

und zurück gehen. Wir sind alle auch für die Sicherheit, aber es wird immer mehr übertrieben, und die Vorgesetzten merken nicht, dass sie uns immer mehr unter Druck setzen.

Dazu passt ein anderer Vorfall: Als ich bei einer Fahrt auf dem Trittbrett der Lok stand, wo ich einen sicheren Halt hatte, hat mich jemand gesehen und gemeldet. Ich frage mich, ob solche Leute nichts anderes zu tun haben, als das Personal zu ärgern.

Roland Reinhard,
Rangierer, Olten

Leserbrief

Ausbildung des Personals

Das Lok- und Zugpersonal muss seine bahntechnischen Kenntnisse alle fünf Jahre mit einer eintägigen, strengen Prüfung beweisen, andernfalls droht ein Berufsverbot. In diesem Zusammenhang muss ich doch staunen, dass die heutige Leiterin der Abteilung Personenverkehr, Frau Jeannine

Pilloud, auf Anhieb eine der höchsten Kaderstellen erhielt, welche die SBB zu besetzen hat. Einem Interview zufolge hat sie Germanistik, Publizistik und Architektur studiert. Im Klartext: Ohne jegliche fachspezifische Ausbildung erhielt Frau Pilloud eine Schlüssel-funktion in unserem Betrieb.

Im gleichen Sinne könnten wir eigentlich eine Floristin als Lokführerin arbeiten lassen oder einen Bäcker-Konditor in die Pilotenkanzel eines Grossraumflugzeugs setzen. Eine abgeschlossene Berufslehre genügt, die Routine folgt dann (vielleicht) irgendwann.

Martin Hofer, Zugchef, Chur

Leserbrief

Bei VR SBB genauer hinsehen

Wenn man die zahlreichen Probleme bei der SBB und deren Personalführung näher betrachtet, kommt man nicht umhin, von einem divisionalisierten Wasserkopf zu sprechen. Das Ganze hat natürlich System; die Bahn ist geradezu ein Eldorado der Freimarktanhänger geworden. So ist es möglich, dass ein Zahnarzt als angeblicher Eisenbahnfan eine Firma «Widmer Rail Services Personal AG» in Buochs NW ins Leben ruft, um als Unterhaltsfachmann Lokomotiven zu reparieren und Lokführer zu ver-

mieten. So ufert der freie Markt aus.

Dieses Faktum widerspiegelt sich neben der Geschäftsleitung auch im Verwaltungsrat der SBB. Betrachtet man die zusätzlichen Mandate der VR-Mitglieder in anderen Verwaltungsräten, kann eine Verfilzung nicht in Abrede gestellt werden. Etwa beim Vizepräsidenten des Verwaltungsrats SBB, Olivier Steimer, ist die Liste anderer VR-Mandate vorgehend zur Finanzwelt so eindrücklich, dass die Frage erlaubt sein muss: hat er den

Überblick noch oder nur die Interessenwahrung?

Für eine moderne Gewerkschaft bedeutet dies: Die Strukturen neuzeitlicher Zusammenhänge in den gewinnmaximierenden Managements sind aufzuzeigen und hart zu bekämpfen; die Handlanger des modernen Kapitalismus sind zu benennen. Auf deren Weg liegen zu viele Leichen. Dabei sind allfällige Bisshemmungen nicht angebracht, seien sie nun gegen rechte oder linke Schaumschläger.

Max Steiner, Horw

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 30 778 Ex. (Gesamtauflage 45 451 Ex.), 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 25. April 2013.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 18. April 2013, 8 Uhr

Inserateschluss: 15. April 2013, 10 Uhr

Leserbrief

Fragwürdiger Vorstandsbeschluss

Jahresabschluss SEV; kontakt.sev 6/13

Bei der Präsentation der Jahresrechnung 2012 ist von einem strahlenden Finanzverwalter Cambi die Rede, der dann gleich auch beantragte, vom Überschuss einen Betrag der hauseigenen Pensionskasse zukommen zu lassen. Es soll sich dabei um die hohe Summe von 400 000 Franken handeln. Begründet wurde der Antrag mit Steueroptimierung. Anscheinend hat hier die simple Formel «Verschenke dein Geld, dann musst du weniger Steuern zahlen» verfangen. Der Vorstand stimmte dem Antrag zu, obwohl der Topf «Ar-

beitgeberreserve» im Laufe der Jahre schon reichlich alimentiert worden ist. Hätte man eine Rückstellung etwa für Wertschwankungsreserven beschlossen, würde das Geld in der SEV-Kasse bleiben. Bekanntlich wurde kürzlich der Mitgliederbeitrag erhöht, obwohl eine grosse Mehrheit dies zuvor in einer Umfrage klar abgelehnt hatte. Um das für den SEV kostspielige Leistungsprimat der Pensionskasse SEV zu retten, war versprochen worden, man werde bei Neueinstellungen nur noch das Beitragsprimat anwenden. Aus sicherer Quelle ist mir bekannt, dass dieses Versprechen inzwischen bereits wie-

der gebrochen worden ist. Zudem bietet die PK SEV auch weiterhin Leistungen an, von denen andere Versicherte nur träumen können. Wer vom neuen Finanzverwalter Aroldo Cambi erwartet hatte, dieser würde nun ernsthaft die internen Kosten angehen, sieht sich enttäuscht. Statt von der Zentrale nun dezidiert Kostensenkungen zu verlangen, schießt der Vorstand SEV unbegründeterweise weiteres Geld ein. Die Basis, welcher man gerade erst höhere Beiträge abgenötigt hatte, muss sich ziemlich verarscht vorkommen.

Josef Bühler, PV Basel

SEV setzt den Kampf gegen Aggressionen fort



«Das Personal soll eine Beschimpfung nicht als alltägliche Nebenerscheinung einfach hinnehmen.»

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Halt der Gewalt im öffentlichen Verkehr!

Der Schutz des Personals vor Übergriffen jeglicher Art ist eine der Hauptaufgaben des SEV. Seit Jahren ist er politisch und gewerkschaftlich aktiv, um zusammen mit den Unternehmen und den Sicherheitsorganisationen die Integrität und Gesundheit sowohl des Personals als auch der Passagiere zu wahren. Mit der Neuaufgabe der Aggressions-Meldekarte macht der SEV nun einen nächsten Schritt.

Die Aggressions-Meldekarte ist ursprünglich eine Erfindung des damaligen Gatu, also der heutigen Branche Bus im VPT. Aber Aggressionen erleiden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs überall, wo sie sich zeigen. «Die Gewaltbereitschaft steigt; gesellschaftliche Entwicklungen machen nicht Halt vor Zugtüren und Bahnhöfen», schreibt die SBB in ihrem soeben erschienen Jahresbericht. Ob Busfahrer, Zugbegleiterin, Verkäufer am Schalter oder

Strafbare Handlungen (Beschimpfungen, Drohungen und Tötlichkeiten) gegen das Fahrpersonal werden von Amtes wegen durch die Polizei verfolgt. (Personenbeförderungsgesetz Art. 59)

Tout individu auteur d'agressions verbales ou physiques à l'encontre du personnel de conduite fera l'objet de poursuites judiciaires. (Art. 59 de la Loi sur le transport des voyageurs)

I reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. (in base all'art. 59 Legge sul trasporto viaggiatori)



Eine Information von BAV, VöV und den Gewerkschaften des Verkehrspersonals
Une information de l'OFV, de l'UTP et des syndicats du personnel des transports
Una informazione dell'OFV, dell'UTP e dei sindacati del personale dei trasporti

Gemeinsame Aktion von SEV, VöV und BAV: Aggressionskleber für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs.

Lokführerin: Sie alle erleben tagtäglich Übergriffe; die meisten davon verbal, also in Form von Beschimpfungen und Bedrohungen, immer wieder aber auch körperlich, vom Bespuken über Fusstritte bis hin zu Faustschlägen und Messerattacken.

Meldungen schaffen Übersicht

Nun haben sich alle betroffenen Unterverbände des SEV zusammengetan, um die Aggressions-Meldekarte auf eine breitere Basis zu stellen. Der SEV setzt sich damit zum Ziel, erstmals einen gesamtschweizerischen Überblick zu verschaffen. Zwar gibt es Zahlen der einzelnen Unternehmen, diese sind aber nicht alle nach gleichen Kriterien erhoben, und die Kriminalstatistik des Bundes unterscheidet nicht

haben (wie ESI bei der SBB), muss auch dort unbedingt jeder Vorfall gemeldet werden, damit eine lückenlose Erhebung möglich ist.

Zwingende Strafverfolgung

Wichtig ist auch, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesetzesbestimmung bewusst sind, die alle Aggressionen gegen sie als Officialdelikt festlegt: «Nach dem Strafgesetzbuch strafbare Handlungen werden von Amtes wegen verfolgt, wenn sie gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs während deren Dienstausübung begangen werden.» So steht es in Artikel 59 des Personenbeförderungsgesetzes und in Artikel 88 des Eisenbahngesetzes, womit klar ist, dass die Untersuchungsbehörde aktiv werden muss, wenn sie von einem Vorfall erfährt.

Die Aggressions-Meldekarte des SEV gibt den Betroffenen einen kleinen zusätzlichen Aufwand; langfristig wird sich dies lohnen, da der SEV mit diesen Informationen gezielt gegenüber den Unternehmen, den Behörden und der Politik auftreten kann. «Wir wehren uns gegen jegliche Verharmlosung dieses Problems, das für unsere Mitglieder absolut zentral ist», betont Barbara Spalinger. Hiermit erhält nun jedes SEV-Mitglied eine Meldekarte – in der Hoffnung, sie nie benutzen zu müssen. Die Realität ist leider eine andere: In den gefährdeten Berufen wird manch einem diese eine Karte nicht genügen. Wer sie also abschieken musste, kann bei seiner Sektion oder auch bei den SEV-Sekretariaten eine neue Karte beziehen – und wieder hoffen, sie nicht mehr zu gebrauchen!

Peter Moor

INFO

Was tun bei einer Aggression?

- Ruhe bewahren, persönliche Gesundheit sichern
- Kollegen/innen bzw. Vorgesetzte/n informieren, sich ablösen lassen, falls nötig
- Meldung ans Unternehmen gemäss den internen Weisungen (SBB: ESI-Meldung)
- Meldung an Polizei, falls das Unternehmen sie nicht automatisch macht
- Meldekarte an SEV schicken
- Falls nötig: Rechtsschutz beim SEV beantragen



Beunruhigende Entwicklung: Aggressionen bei der SBB

ZPV

Andreas Menet



VPT

Gilbert
D'Alessandro

SBV

Elisabeth
Jacchini

LPV

Urs
Mächler

**Wer ist in deinem Unter-
verband am häufigsten
von Aggressionen betrof-
fen?**

Das gesamte Zugpersonal ist täglich mit Aggressionen aller Art konfrontiert. Die meisten Vorkommnisse passieren in der Romandie und im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes.

Im VPT hat es ganz verschiedene Leute. Die einzigen, die nicht von Angriffen betroffen sind, dürften die Rentner sein ... In den anderen Branchen gibt es Gewalt. Aber die Billettkontrollleure sind am stärksten exponiert, neben den Bus- und Tramführern der städtischen und regionalen Betriebe. Nicht zu unterschätzen: das Stationspersonal, das häufig verbal angegriffen wird, zumal es meist hinter Glas arbeitet. Etwas weniger Angriffe gibt es wohl auf den Schiffen und im Tourismus. Aber in der heutigen Gesellschaft ist nichts ausgeschlossen!

Ganz besonders das Schalterpersonal, teilweise auch Zugverkehrsleiter/innen auf kleinen Bahnhöfen in Spättouren durch betrunkenen, randalierende Jugendliche und – gottlob nicht oft – durch Überfälle, weil sie noch Verkauf ausüben.

Die S-Bahn-Lokführer beim Räumen von Zügen bei Zugsende oder in Wendebahnhöfen!

Welche Art von Aggressionen stehen im Vordergrund?

Verbale Beleidigungen kommen sicherlich am meisten vor. Aber auch Drohungen und Belästigungen sind in der Anzahl gestiegen. Physische Aggressionen wie Tätlichkeiten kommen leider auch immer wieder vor. Das neueste Phänomen ist Bespucken.

Da mache ich keinen Unterschied! Es tut im Innern genau gleich weh, ob man Beschimpfungen oder Schläge bekommt. Worte wie Schläge können die Gesundheit der Kollegen/innen stark belasten.

Todesdrohung (es gibt ein hängiges Gerichtsverfahren, wo der Angreifer den Spiess umgedreht hat und auf Rassismus geklagt hat). Schimpftiraden, Schimpfwörter, Anbrüllen im Verkauf. Einzelne Raubüberfälle.

Oft verbale Anpöbelungen; es kann aber, wenn jemand geweckt werden muss, auch zu körperlichen Angriffen kommen.

**Was versprichst du dir
von der Aggressionskarte
des SEV?**

Ich verspreche mir, dass die Statistiken in unserem Sinne geführt werden. Die Zahlen der SBB sind zwar nicht falsch, aber werden nur aufgrund ihres offiziellen Meldekanals ESI erfasst und gewertet. Mit der Karte besteht die Chance, dass auch die kleineren Vergehen erfasst werden.

Dass es auf gesamtschweizerischem Niveau eine Kartografie der Gewalt gibt. So kann der SEV bei den Unternehmen intervenieren, besonders dort, wo die Firma nichts oder zu wenig unternimmt, um die Gewalt einzudämmen.

Die Sensibilisierung von Kundschaft und Mitarbeitenden. Die Anerkennung, dass dieses Problem existiert und damit eine Stärkung der Betroffenen. (Aber die Angreifer wird es leider nicht abhalten...)

Mehr Rückmeldungen, so dass man dann angemessen reagieren kann.

**Was macht ihr im Unter-
verband zusätzlich im
Kampf gegen Aggressionen?**

Wir haben mit Politikern Kontakt aufgenommen. Diese sollen die Politik vermehrt in die Verantwortung nehmen. Weiter werden wir mit der SBB einen Verhaltenskodex ausarbeiten, der die bereits getroffenen Massnahmen noch verstärken soll. Der ZPV führt eine eigene Liste über Aggressionen. Wir suchen zudem den regelmässigen Kontakt zur Transportpolizei.

Wir verbreiten die Karte. Das ist ein Thema durch alle unsere Branchen. Wir ermuntern die Sektionen zur Schaffung paritätischer Kommissionen unter Einbezug des zuständigen Gewerkschaftssekretärs. Sie sollen auf die Bestimmungen des PBG hinweisen und verlangen, dass diese angewandt werden. Weiter arbeiten wir an der Verteilung des Klebers in allen Fahrzeugen und Schiffen.

Wir haben vor zwei Jahren eine breite Umfrage beim Verkaufspersonal durchgeführt und die Resultate publiziert. Das hat Gespräche mit P-VS ausgelöst und mitgeholfen, dass das Thema offengelegt wurde; nun können alle Mitarbeitenden einen Kurs besuchen, wie man sich gegenüber renitenten Kund/innen verhalten soll. Zudem: Prävention.

Im Moment noch nichts Konkretes, wir sind aber mit der SBB in Kontakt. Das Lokpersonal wird zur Zurückhaltung aufgefordert im Rahmen des Selbstschutzes!

Gemeinsame Empfehlungen der Bahngewerkschaften und der Bahnunternehmen gegen Gewalt

Im Rahmen des sozialen Dialogs innerhalb der Europäischen Union haben die Europäische Transportgewerkschaft ETF (der auch der SEV angehört) und die Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER vor Kurzem ein «Handbuch guter Praxis» publiziert, das sich ausführlich der «Förderung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens gegenüber Gewalt von dritter Seite im europäischen Eisenbahnsektor» widmet. Im Heft finden sich zahlreiche Fallbeispiele unterschiedlicher Unternehmen, so auch der SBB.

Arbeitgeber und Arbeitnehmer haben gemeinsam die folgenden Handlungsempfehlungen vereinbart:

Die europäischen Sozialpartner empfehlen, dass eine nachhaltige Politik angewandt werden sollte, die auf den folgenden Gebieten Massnahmen ergreift:

• Bewusstsein schaffen

Gewalt von dritter Seite kann durch Sensibilisierung der Arbeitgeber, der Beschäftigten und der Kunden und Reisenden vermindert werden. Deshalb sollten die Sozialpartner auf Unternehmens- oder Branchenebene mit einem gemeinsamen Ansatz das Problem angehen. Sie sollten eine gemeinsame Strategie zur Kommunikation und Prävention entwickeln, die eine «Null-Toleranz»-Kampagne einschliesst, die angemessene Unterstützung und Weiterbildung der Beschäftigten vorsieht, die präventive Massnahmen für die Öffentlichkeit sowie eine Beschreibung der Vorfälle, die berichtet werden sollen, enthält. (...)

• Einrichtung einer spezialisierten Stelle

In den Unternehmen sollte eine Stelle eingerichtet werden, die offiziell mit der Analyse und Durchführung der gemeinsam vereinbar-

ten Massnahmen betraut wird. (...) Vorfälle von Gewalt von dritter Seite sollten dort erfasst und im Rahmen der Gesetze und Möglichkeiten unter Anwendung angemessener Mittel untersucht werden. Diese Stelle kann gleichzeitig Ansprechpartner bei Vorfällen und bei Fragen sein.

• Dokumentation, Erfassung und Analyse

Alle Vorfälle, die nach den vorher festgelegten Definitionen eindeutig meldepflichtig sind (einschliesslich Fälle von Beschimpfungen und Bedrohungen), sollten in geeigneter Weise systematisch erfasst und ausgewertet werden. Erforderliche Massnahmen sollten erarbeitet und umgesetzt werden. Alle Beteiligten sollten über das Vorgehen informiert werden. Mitarbeiter sollten ermutigt werden, alle Vorfälle zu melden und nach Möglichkeit Verbesserungsmassnahmen vorzuschlagen. (...)

• Sicherheitsmanagement und technische Mittel

Sicherheitsmanagement verbindet personelle und technische Massnahmen. Ein sehr bedeutender Faktor ist der Einsatz von aktivem und präsentem, speziell für die Eisenbahn geschultem Sicherheitspersonal in Bahnhöfen und Zügen sowie je nach Ländern die Präsenz von Polizei. Präventive Massnahmen können auch spezifische Prozesse und/oder Einrichtungen sein, die den Ticketverkauf betreffen, den Zugang zu Zügen, bauliche Massnahmen auf Bahnhöfen, Videoüberwachung usw. Videoüberwachungssysteme können bei der Vorbeugung, der Identifizierung und somit bei der Aufklärung von Straftaten einen Beitrag leisten.

• Präventive Qualifizierung und Sensibilisierung

Qualifikation und Training bereitet die Beschäftigten mit möglichem

Kundenkontakt und die jeweiligen Führungskräfte auf Situationen von Gewalt von dritter Seite vor, lehrt Prävention und gibt Hilfestellung für den bestmöglichen Umgang mit den Folgen. Das Unternehmen sollte angemessene Schulungen für diese Beschäftigten und Führungskräfte anbieten zu allen notwendigen Themen wie Deeskalation, Erkennen von potenziell gewalttätigen Situationen usw.

• Nachsorge

Angemessene und transparente Verfahren der Nachsorge für Opfer von Gewalt sollten vorgesehen werden, die, abhängig von den Umständen, medizinische Hilfe (einschliesslich psychologischer Hilfe), rechtliche, praktische und/oder finanzielle Unterstützung einschliessen können.

• Rechts- und Ordnungspartnerschaften

Die Kooperation zwischen den Eisenbahnunternehmen, der Polizei und den Behörden erhöht insgesamt die Fähigkeit zur Verbesserung der Sicherheit. Die Sozialpartner betonen ebenso den Nutzen, mit geeigneten Partnern auf nationaler oder lokaler Ebene zusammenzuarbeiten, um durch einen abgestimmten Ansatz Gewalt von dritter Seite identifizieren und verhindern zu können.

• Einsatz von Good Practice-Beispielen

Es bestehen bereits gute Praxisbeispiele zur Prävention, Intervention und Nachsorge von Gewalt gegenüber Bahnmitarbeitern in Europa. Die Massnahmen sollten abhängig von der Grösse und Art des Unternehmens vorgesehen werden. (...)

• Dialog mit der Politik, weiteren Beteiligten und den Sozialpartnern

Anforderungen der Eisenbahn-



Praxisbeispiele aus ganz Europa: Handbuch von ETF und CER.

ternehmen, der betrieblichen Interessenvertreter und der Gewerkschaften an die Politik und weitere mögliche beteiligte Stellen sollten den nationalen und europäischen Politikvertretern bekannt gemacht werden.

• Vergabe von Aufträgen

Bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Schienenpersonenverkehr sollte ein Abschnitt zur Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen vorgelegt und bei der Vergabe berücksichtigt werden.

• Abschluss eines Sozialpartnerabkommens

Die Vereinbarung von Sozialpartnerabkommen ist auf verschiedenen Ebenen (Unternehmens- und/oder Branchenebene usw.) erstrebenswert. Vorschläge von Beschäftigten zur Verbesserung von

Schwachstellen bei der Sicherheit am Arbeitsplatz sollten untersucht, und, wenn möglich, umgesetzt werden.

• Regelmässige Evaluation

Die europäischen Sozialpartner empfehlen die regelmässige Evaluation der Massnahmen auf europäischer und nationaler Ebene. Erfahrungen und relevante legislative und technologische Entwicklungen sollten stetig einbezogen werden. Die Ergebnisse sollten bewertet und Absprachen zur Verbesserung getroffen werden. Evaluationsergebnisse können in neue Vereinbarungen aufgenommen werden.

Die Broschüre kann unter <http://l.hh.de/etf-cer> in Deutsch, Französisch und Englisch heruntergeladen werden.

■ ZPV Interlaken

Das Ferienreglement bleibt unverändert

Zur Hauptversammlung am 15. März in Interlaken konnte Präsident Hanspeter Kropf zehn Mitglieder sowie die Gäste Jürg Hurni, Pascal Fiscalini, René Bertsch und CFP Petra Flückiger begrüßen.

Der Präsident gelangte nach den üblichen statutarischen Geschäften zum heissesten Thema des Abends. Es wurde ein Antrag gestellt, dass die Ferieneintragung in zwei Runden durchzuführen sei. In einer angeregten Diskussion wurde das Pro und das Kontra dargelegt. Die Versammlung entschied schliesslich, am Ferienreglement festzuhalten und nichts zu ändern.

Roland Gasser konnte für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt werden. René Stähli erhielt für 25 Jahre Mitgliedschaft das silberne Abzeichen. Die Sektion konnte vier Neumitglieder begrüßen, davon sind zwei Lehrabgänger. Somit arbeiten in Interlaken 45 im ZPV organisierte Kolleginnen und Kollegen.

SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni berichtete ausführlich über die Lohnverhandlungen mit der SBB sowie zum Thema Arbeit und Alter. Die Arbeitsplätze müssten so gestaltet sein, dass bis zur ordentlichen Pensionierung gesund gearbeitet werden könne. Im Weiteren informierte er über den aktuellen GAV und die zukünftige Stossrichtung des SEV.

Pascal Fiscalini orientierte über Aktuelles. In einer Petition wird gefordert, dass die SMZ-Mitarbeitenden im Lohnsystem Toco höher eingereiht werden. Das Thema Namensschild liegt nach wie vor auf dem Tisch. Nun soll auf oberster Ebene insistiert werden. Mitarbeitende, die TGV, RJ und EC ins nahe Ausland begleiten, wurden nach Meinung des ZPV mit Toco nicht richtig eingereiht. Eine Anpassung der Zulagen wurde vonseiten der SBB abgelehnt. Der BAV-Prüfungssimulator gab einiges zu reden. Es darf nicht sein, dass Kolleginnen und Kollegen des-

wegen schlaflose Nächte haben und mit zusätzlichem Stress umgehen müssen.

Seit 30 Jahren arbeiten Frauen beim Zugpersonal. Zu diesem Jubiläum wird ein spezielles Programm stattfinden. Weitere Infos folgen.

Die Arbeitsgruppe Zugpersonal International wurde von der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) anerkannt. Zweimal pro Jahr finden Treffen statt, um die neuesten Infos auszutauschen. Der Grund ist die Liberalisierung des Personenverkehrs in Europa auf 2018. Themen werden u.a. Begleitung sowie Ausbildung Standards der Zugbegleiter sein. René Bertsch, Peko ZP, referierte zu den Themen Teamstrukturen, wo schweizweite Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen, zur Billettpflicht und zur Sicherheit auf den Zügen. Nach der interessanten Versammlung folgte der gemütliche Teil mit den Angehörigen.

Rolf Steiner

■ SVSE Badminton

Spannende Spiele in Lyss

Kürzlich trafen sich 32 Badmintonspielerinnen und -spieler in Lyss zum Frühlingssplauschturnier, organisiert vom BC Lyss und der TK Badminton. In der Sporthalle Grentschel wurden zuerst Spiele innerhalb von acht Gruppen ausgetragen, wo gruppenweise jede/r gegen jede/n die spielerischen Fähigkeiten unter Beweis stellen durfte. Die ersten beiden einer Gruppe hatten danach bei den Finalspielen die Chance, auf den

ersten Platz zu kommen. Bevor die Finalrunden begannen, wurde feine Pasta genossen, zubereitet von Caros Küchenteam. Gestärkt nahm man den Nachmittag in Angriff. Da jetzt meistens Spieler/innen mit ähnlichem Niveau aufeinandertrafen, gab es einige spannende Partien, die zum Teil erst im dritten Satz entschieden wurden. Der glückliche Gewinner war Oliver vom Gastgeber BC Lyss.

Mathias Aegler

■ VPT RBS

80 Jahre Mitglied im SEV!



V.l.n.r.: Fabian Schneider, Hans-Jakob Stricker, Maurice Guyot, Sektionspräsident René Schnegg, SEV-Sekretär Hans Bieri.

■ LPV Bern

Diverse Missstände müssen bereinigt werden

Zur Hauptversammlung vom 16. März begrüßte Präsident Alfred Bigler zahlreiche Mitglieder sowie SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Er informierte über die BAR-Verhandlungen, die Pensionskasse (PK) sowie die Lohnverhandlungen.

Die Rückstellungen von 400 Millionen Franken bei der Pensionskasse ergaben per Ende Jahr lediglich einen Deckungsgrad von 99,1%. Theoretisch verfügte die PK SBB Ende Jahr über einen Deckungsgrad von über 100%. Die SBB-Mitarbeitenden sowie die SBB selber müssen nach wie vor Sanierungsbeiträge bezahlen.

Als Hauptthema wurde die Personalfriedenheit angesprochen, die um 4 Punkte auf 62 gestiegen ist. Diese Zahl ist jedoch mit Vorsicht zu genießen. Immerhin betrug die Beteiligung 72%. Der Zentral-

vorstand beschloss die Erstellung eines Positionspapiers, um auf diverse Missstände bei RP hinzuweisen. Nicht zuletzt aufgrund zweier Briefe von Arbeitskollegen, die sich offen zur Ressourcenplanung und zum Gesundheitsschutz äuserten. In der nachfolgenden Diskussion zeigte sich die Meinung vieler Mitglieder: Wenn nicht endlich etwas geschehe, werde die Personalfriedenheit nicht besser. Der Präsident wies darauf hin, dass Unregelmässigkeiten unbedingt gemeldet werden sollten. Nur so könne auch seitens der Gewerkschaft reagiert werden.

Im Weiteren wurden die Themen Jahresarbeitszeit und PP-Vorbereitungskurse angesprochen. Betreffend die Jahresarbeitszeit ist jeder Mitarbeiter/jede Mitarbeiterin aufgerufen, selber Gründe für zu we-

nig erbrachte Arbeitszeit mitzuteilen.

Da der Zentralvorstand seinen Mitgliedern für die periodische Prüfung Kurse anbietet, sieht der LPV Bern davon ab, solche Kurse zu geben.

Am 16. März zählte die Sektion 128 Mitglieder. Fünf Kollegen konnten in den wohlverdienten Ruhestand treten, je sechs feiern in diesem Jahr ihr 40-Jahr- resp. 25-Jahr-Jubiläum.

Abschliessend referierte Manuel Avallone zu den Themen Erreichbarkeit des Lokpersonals in der Freizeit, Monotonie am Arbeitsplatz sowie die noch ausstehenden Rekurse bei Toco. Gemeinsam mit dem LPV Aare hörten die Sektionsmitglieder seinen interessanten Ausführungen zu. Mit einem Apéro und dem gemeinsamen Nachessen begann der gesellige Teil.

Karin Bigler

Wer heute in einem Verein 15 oder 20 Jahre Mitglied ist, gilt bereits als alter Hase. 80 Jahre in einer Organisation Mitglied zu sein, kann sich fast keiner vorstellen. Maurice Guyot wurde anlässlich der Hauptversammlung vom 15. März für seine 80-jährige SEV-Mitgliedschaft geehrt. Maurice, 1915 in Le Locle geboren und heute 98-jährig, kam vier Monate nach Ende des Zweiten Weltkriegs von der einstigen Emental-Burgdorf-Thun-Bahn zu den damaligen Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW) nach Worb. Er begann seine Karriere als Leiter Stations- und Zugpersonal. 1957 wurde er zum Betriebschef der VBW ernannt. Ab 1972 bis zur Pensionierung 1977 war er zusätzlich Betriebschef der damaligen Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. Zum Jubiläum erhielt Maurice

eine Urkunde, Gutscheine und drei Flaschen Wein überreicht. Nebst Maurice wurden an der gut besuchten Hauptversammlung auch drei Mitglieder mit 60 Jahren und drei mit 50 Jahren SEV-Treue geehrt.

Etwas später am Abend durfte die Versammlung Hans Bieri in den wohlverdienten Ruhestand verabschieden. Fünf Jahre lang war er Betreuer der Sektion. Er hat in Verhandlungen geholfen, löste Probleme und stand der Sektion stets mit Rat und Tat zur Seite. Hans Bieri wurde von Präsident René Schnegg, RBS-Direktor Fabian Schmid und RBS-Vizedirektor Hans-Jakob Stricker in kurzen Reden gewürdigt. Zum Abschied erhielt er von allen Kategorienvertretern Geschenke. «Herzlichen Dank, Hans, für die tolle Zusammenarbeit und geniesse deinen Ruhestand.»

Philipp Niklaus

■ VPT Südostbahn

Die SOB kommt wieder auf Kurs

Am 26. März fand in Pfäffikon SZ die Hauptversammlung statt. Präsident Christian Iten durfte rund 40 aktive und pensionierte SOBler begrüßen. Nach einem turbulenten Jahr haben sich die Wogen wieder etwas geglättet.

Die Pensionskasse bleibt das Sorgenkind

Im Jahresbericht des Präsidenten war dann auch erwähnt, dass das Verhandlungsklima als kooperativ bezeichnet werden konnte. Auch wenn es aus Sicht der Mitarbeitenden keine grosse Lohnerhöhung gegeben hat, konnte im Bereich der Vorsorge doch eine Verbesserung erzielt werden. Das grosse Sorgenkind ist und bleibt die Pensionskasse. Mit einem Deckungsgrad von rund 90% muss der Sanierungspfad weiter beschritten werden. Da ist man noch nicht am Ziel.

Auch wenn es noch offene Fragen gibt und auch der SEV noch da und dort gefordert ist, kann man von einer deutlichen Beruhigung der Sozialpartnerschaft sprechen. Zu reden gab auch das Defizit in der Sektionskasse. Mit gezielterer Werbung sollte der Mitgliederbestand zumindest gehalten werden und es wäre schön, wenn eine Pensionierung nicht gleich den Austritt aus dem SEV nach sich ziehen würde. Beschlossen wurde, dass der Beitrag für das Jahr 2014 noch nicht erhöht wird. Der Verzicht auf ein Essen an der Herbstversammlung sollte die Kasse etwas entlasten. Auch in diesem Jahr durfte der Vorstand wieder einige SEV-Mitglieder für ihre Treue ehren, ein seltenes Jubiläum darf Hans Roth feiern, er kann auf 75 Jahre SEV zurückblicken, herzliche Gratulationen.

Neuer Gewerkschaftssekretär

Am 1. Januar löste Felix Birchler im SEV-Regionalsekretariat St. Gallen Peter Hartmann ab. Seine Erfahrungen in der Gewerkschaftsarbeit sammelte er zuerst bei der Unia in St. Gallen und dann beim VPOD in Zürich. Im Herbst hat er Peter Hartmann zu den Verhandlungen

mit der Geschäftsleitung der SOB begleitet. Der Präsident begrüßte Felix Birchler im Kreise der SOB und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit. Der Gewerkschaftssekretär warb für die AHVplus-Initiative und machte auf die 1.-Mai-Veranstaltungen im Kanton St. Gallen aufmerksam. Wer an einer Kundgebung teilnimmt, soll sich doch an den SEV-Fahnen orientieren.

Vorstandsmitglieder für die Sektion gesucht

Vizepräsident Christoph Locher wurde an der Branchentagung Bahn in den Zentralvorstand VPT gewählt und hat seinen Rücktritt als Vizepräsident eingereicht. In den nächsten Jahren möchten auch der Präsident und der Kassier ihre Ämter an frische Kräfte übergeben. Der Präsident appellierte an die SEV-Mitglieder, eine allfällige Anfrage wenigstens wohlwollend zu prüfen.

Der SEV setzt sich für alle Kategorien ein

In diesem Sinne nahm die Versammlung einen Antrag zuhanden der Verhandlungsdelegation einstimmig an. Er kam von Bruno Gamper, Aktuar VPT SEV SOB, aus den Reihen des Zugpersonals und sollte die Unstimmigkeiten im Aufstieg bereinigen. Der SEV ist DIE Gewerkschaft der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner.

Bruno Gamper



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; schicken Sie 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

■ BAU Bern / Wallis

Budget sieht Einsparungen beim Porto vor

Präsident Rolf Meier begrüßte zur 11. Generalversammlung vom 16. März in Brügg bei Biel zahlreiche Kollegen sowie Lea Boner, Hugo Ruoss und Ernst Walder als Vertreter/in des Zentralausschusses.

Den ausführlichen Jahresbericht des Präsidenten, den GPK-Bericht und den Kassenbericht von Beat Aeschlimann genehmigte die Versammlung einstimmig. Beim Budget 2013 werden Einsparungen beim Porto erwartet, weil ein grosser Teil der Einladungen für die Generalversammlung und Hauptversammlung per E-Mail verschickt werden. Das frei werdende Geld soll für einen Klausuranlass des Vorstands

eingesetzt werden. Zahlreiche Mitglieder wurden für langjährige SEV-Treue geehrt. Im Weiteren wurde noch an die Unterschriftensammlung zur AHVplus-Initiative erinnert, die der SEV unterstützt.

Unter «Verschiedenes» waren u. a. die vorzeitige Pensionierung und auch das Weiterarbeiten nach der Pensionierung heftig diskutierte Themen in der Versammlungsrunde. Mit dem Hinweis auf die Herbstversammlung am 2. November in Brig endete die Versammlung und der Präsident wünschte zum anschliessenden Mittagessen «e Guete».

Markus Neuhaus

www.sev-online.ch

■ SBV Ostschweiz

FDP-Ständerätin ohne Berührungängste

Was hält unsere Referentin von Interessengruppen im Parlament? Verdient der SBB-CEO immer noch zu wenig? Haben Fussballfans mehr Rechte als normal zahlende Bahnpassagiere? Fragen, die den 31 Mitgliedern auf der Zunge brannten. FDP-Ständerätin Karin Keller-Suter versuchte, den Wissensdurst zu stillen und Unklarheiten zu bereinigen. Präsident Martin Künzler stellt die FDP-Ständerätin kurz vor. Eine kämpferische, bürgerliche Politikerin, die bekannt ist, gegen die Gewalt in der Öffentlichkeit zu kämpfen. Als frühere St.Galler Regierungsrätin im Justiz- und Polizeidepartement hat sie bewiesen, dass ihr Sicherheit, auch im öffentlichen Verkehr, sehr wichtig ist.

Karin Keller-Suter berichtete über ihre tägliche Auseinandersetzung mit der Lobbyarbeit von diversen Interessengruppen im Parlament. Zur Frage der gerechten Managerlöhne, z.B. der Lohn des SBB-CEO meinte sie: «Der Lohn ist schon sehr hoch, aber bei längerer Amtsdauer könnte man ihn rechtfertigen.» Einem Mindestlohn von 4000 Franken für alle Arbeitnehmenden steht sie skeptisch gegenüber. Sie glaubt, dass ein Mindestlohn in diesem Rahmen zum Stellenabbau bei gewissen Unternehmen führen könnte. Zum Problem der zukünftigen Zugbegleitung beim Rheintal-Express ist sie der Meinung, dass sich der Kanton St. Gallen vermehrt engagieren müsste. Sie hat bereits Gespräche mit

der Leitung P geführt und ist guter Dinge. Eine Einpersonnenbegleitung könnte real gesehen möglich sein.

Die statutarischen Traktanden wurden in zügiger Form erledigt. Fünf Jubilare mit 40 Jahren SEV-Mitgliedschaft konnten geehrt werden.

SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini informierte über den Stand der Fusion der Unterverbände SBV und VPV. «Dort sind wir auf gutem Wege zu einem schlagkräftigen Unterverband. Vielleicht kann diese Fusion sogar eine umfassende Strukturreform im SEV auslösen», meinte sie.

Martin Künzler beendete die Versammlung und lud alle Anwesenden zum traditionellen Imbiss ein.

Jürg Zürcher

■ SVSE Wintersport

Annina Strupler und Curdin Lareida holen sich den Schweizer Meistertitel 2013

Mitte März fanden in Splügen die 79. SVSE-Schweizer Meisterschaften alpin (Slalom und Riesenslalom) und nordisch (Langlauf) statt. Annina Strupler und Curdin Lareida heissen die neuen Schweizer Meister. Der Auftakt erfolgte mit zwei Slalomläufen. Curdin Lareida (ESV Rätia) fuhr Tagesbestzeit bei den Männern und bei den Frauen gewann Annina Strupler (ESV BLS). Die Kategorien-

sieger Riesenslalom wurden am nächsten Tag in zwei Läufen erkoren. Die Tagesbestzeit der Frauen sicherte sich erneut Annina Strupler. Bei den Männern gewann Kari Büsser (ESV Rheintal-Walensee). Einige geladene Ehrengäste verfolgten den Staffel-Langlauf und unterstützten dabei tatkräftig die Männer-, Frauen- und Mixed-

Staffeln. Der ESV Chur 1 mit Norman Salvator, Marcel Ehrler, Daniel Solèr und Sepp Spescha siegte vor dem ESC Erstfeld 2 und ESV Luzern 1.

Am dritten Tag stand der Einzel-Langlauf auf dem Programm. Frauen, Männer 5 (Jahrgang 1952 und älter) und Junioren hatten eine Runde à 4,5 km zu absolvieren. Die übrigen Männerkategorien mussten zwei Runden zurücklegen. Bei den Frauen siegte wiederum Annina Strupler. Bei den Männern, die 9 km Langlauf absolvierten, gewann Bruno Bricker (SVSE Simplon). Bei den Männern 5 (4,5 km) gewann Emilio Kälin (SVSE Engelberg).

An der Skichilbi im Talrestaurant wurden Annina Strupler und Curdin Lareida die Schweizer Meistertitel 2013 verliehen. Tamara Pellet (ESC Soldanella) und Stefan Matter (SVSE Engelberg) wurden zweite, die bronzene Auszeichnung ging an Ursina Frigg (EWF Herisau) und Beni Tresch (ESC Erstfeld). Ranglisten und Details siehe www.svse-sm-wispo.ch.

Remo Gatti;



Stefan Matter, Tamara Pellet, Curdin Lareida, Annina Strupler, Ursina Frigg und Beni Tresch (v. l. n. r.).

■ Unterverband VPV:

Der VPV möchte wieder wachsen!

Wer wirbt die meisten Neumitglieder im Jahre 2013?

Im letzten Jahr als Unterverband VPV möchten wir die Mitgliederzahl wieder steigern. Aus diesem Grund lancieren wir nochmals einen Wettbewerb. Damit wir die Preise noch als VPV überreichen können, ist der Wettbewerb terminlich beschränkt. Er dauert vom 1. Januar bis 30. November 2013.

Folgende Preise gibt es zu gewinnen:

1. Preis Eine Übernachtung mit Halbpension für 2 Personen im Parkhotel Brenscino;
2. Preis Eine Fahrt von Interlaken auf das Jungfrauoch für 2 Personen;
3. Preis Ein Nachtessen für 2 Personen in einer Lokalität in deiner Nähe.

Also nicht zögern! Mitmachen! Werbeunterlagen erhältst du beim Sektionspräsidenten.

Die Anmeldung zum SEV kann auch elektronisch erfolgen:

http://www.sev-online.ch/de/mitgliedschaft/anmeldung_sev.php

Zentralvorstand VPV

Sektionsvorstände Bern, Lausanne, Luzern, Nordwestschweiz, St. Gallen und Zürich

■ RPV Zürich

Die Co-Präsidenten sind definitiv gewählt

Martin Müller und Roman Umbricht, Co-Präsidenten ad interim, begrüßten am 22. März 23 Mitglieder zur Hauptversammlung. Für 25 Jahre SEV-Treue geehrt wurden Christoph Bürgi, Heinz Brendle, Markus Heller und Claudia Schneider. An der Rangiertagung haben sechs Mitglieder teilgenommen. 14 Neumitglieder konnten gewonnen werden. An der a.o. HV im November wurde ein Co-Präsidium ad interim gewählt. Nun wählte die Versammlung Martin Müller (zuständig für den Personenverkehr) und Roman Umbricht (Ansprechpartner für Cargo und Infrastruktur) definitiv. Nicole Mächler wird neu Beisitzerin und schreibt die Versammlungsprotokolle. Einsitz im Vorstand nimmt auch Arrben Rhamonaj. Die weiteren Vorstandsmitglieder wurden in globo gewählt.

Kassier Daniel Purtschert konnte einen positiven Rechnungsabschluss präsentieren. Dem Antrag zur Wiedereinführung der Stellvertreterzulagen wurde zugestimmt. Er wird an die Dele-

giertenversammlung (DV) weitergeleitet. Der Antrag zwei wurde abgelehnt und eine Empfehlung ausgesprochen, dass der Kassier bei Missbrauch eine Anzeige erhalten soll und nicht die GPK-Mitglieder oder der Vorstand verantwortlich gemacht werden können. Der dritte Antrag, dass die Resultate aus der Personalbeurteilung künftig nicht mehr in die Lohnverhandlungen einfließen sollen, wird an die DV weitergeleitet.

Martin Müller informierte über die Neuorganisation der Teamleiter in der Region Zürich und die Eröffnung der Durchmesserslinie Löwenstrasse. Es wird auch eine neue Durchlaufwaschanlage in der Abstellgruppe E/Z geben.

Wichtige Daten: 6. April – Rangiertagung Mitte/Ost in Aarburg; 22. Mai – DV in Bern; 16. November – Herbstversammlung im Restaurant La Brochette in Zürich-Altstetten; 21. März – HV im Restaurant Markthalle in Zürich-Altstetten. Der Vorstand klärt ab, ob ein Sektionsausflug stattfinden wird. Daniel Purtschert

■ ZPV Basel

Erste Mitgliederversammlung unter neuer Leitung

Carmine Cucciniello konnte zahlreiche Mitglieder und Pensionierte zu seiner ersten Mitgliederversammlung als Präsident begrüßen. Speziell willkommen hiess er die Gäste Jürg Kleeb, Leiter ZP-FV Mitte, Manuel Avallone, Vizepräsident SEV, und Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV.

Jürg Kleeb bedankte sich bei allen für die täglich geleistete Arbeit. Er sei stolz auf das Zugpersonal. Weiter erläuterte er das Resultat der Personalzufriedenheit und teilte mit, dass an den regionalen Workshops 2013 ein Schwerpunkt darauf gelegt wird, das Vertrauen in die SBB zu fördern und wieder herzustellen. Dazu möchte er den Austausch an den CFP-Kaffees in den verschiedenen Depots der Region Mitte fördern.

Der erste Termin in Basel ist der 15. April. Manuel Avallone erläuterte die Aufgaben des SEV als Gewerkschaft. Andreas Menet gratulierte der Sektion zum 2000. ZPV-Mitglied und bat, aktiv mitzuhelfen bei den diversen Petitionen. Neu wurden Jeannine Brack als Tourenverantwortliche und Maria Gonzales als GPK-Ersatzmitglied in den Vorstand gewählt. Geehrt für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft wurden Giuseppe Carubia, Jean-Charles Dubuis, Sebastien Matthey und Martin Gysin sowie als Frischpensionierte Ernst Speiser und Klaus Lanz. Verabschiedet aus dem Vorstand wurde Martin Ingold als Tourenverantwortlicher. Danke für euren Einsatz und die Treue zum SEV/ZPV.

Karin Bätcher und Rita Siegenthaler

■ LPV Aare

Kündigungen wegen «Gipfelsturm»

Am 16. März fand in Schönühl die 108. Generalversammlung statt. Nebst dem Vorstand war eine kleine Gruppe engagierter Kollegen anwesend.

Erfreulich zu hören waren der positive Kassenabschluss und das kämpferische Referat von SEV-Vizepräsident Manuel Avallone sowie, dass alle wichtigen Vorstandsstellen besetzt sind. Unerfreulich dagegen, dass der Ressortleiter BLS im LPV Unterverband weiterhin nicht besetzt ist. Diese vakante Stelle müssen wir umgehend besetzen! Leider mussten wir Kenntnis nehmen von den angekündigten Entlassungen von vier Kollegen an den Standorten Bönigen, Oberburg und Spiez, sowie

von der Bekanntgabe der BLS AG, dass noch in diesem Jahr weitere Kündigungen folgen sollen. Dies alles, um das dreijährige Sparprojekt «Gipfelsturm» durchzuführen.

Wir verurteilen diese Entlassungen. Deshalb unterstützten wir die Resolution der Branchentagung VPT Bahn vom 7. März an die BLS AG.

Diese Sparmassnahmen auf den Schultern des Personals sind besonders traurig, wenn man bedenkt, dass sich die BLS AG andererseits finanziell beim SCB (Schlittschuhclub Bern) engagiert, um dort in der Sponsorenpyramide in die sogenannte Goldsponsorenklasse aufzusteigen.

Marc Ulrich



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals

SEV ist die massgebende Gewerkschaft für das Personal des öffentlichen Verkehrs mit gegen 45000 Mitgliedern. Die Mitglieder organisieren sich dabei in einer Milizstruktur mit Unterverbänden und Sektionen.

Für die neu geschaffenen und **auf zwei Jahre** befristeten Stellen Sektionscoaching suchen wir per sofort oder nach Vereinbarung

Zwei Gewerkschaftssekretäre/innen mit Schwerpunkt Sektionscoaching 60%

Als unsere neuen Mitarbeiter/innen sind Sie für die Begleitung der SEV-Sektionen (Schwerpunkt SBB) zuständig. Sie bauen Kontakte zu den ehrenamtlichen Sektionsverantwortlichen auf. Sie initiieren, entwickeln und begleiten – in Zusammenarbeit mit diesen – Projekte im Bereich Mitgliederwerbung und Mitgliederaktivierung. Als Sektionscoach sind Sie häufig unterwegs. Sie arbeiten im Team und entwickeln zusammen mit den internen Stellen auch gewerkschaftliche Kampagnen.

Nach einer beruflichen Grundbildung oder einem Studium bringen Sie erste berufliche Erfahrung in einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs oder in einer Non-Profit-Organisation mit. Sie haben ein ausgeprägtes Interesse an arbeitsrechtlichen sowie an verkehrs- und gewerkschaftspolitischen Fragen. Der Abschluss des Movendo-Lehrgangs Fachfrau/Fachmann für Management in gewerkschaftlichen Organisationen oder andere Weiterbildungen resp. Erfahrungen im Bereich Projektmanagement, Kampagnenführung oder Coaching sind von Vorteil.

Sie haben eine hohe Kommunikationskompetenz und arbeiten selbstständig und projektorientiert. Der Coaching-Ansatz ist Ihnen bekannt. Sie sind initiativ, flexibel und bereit, sich mit grossem Engagement für das Wohl unserer Mitglieder einzusetzen. Ihre Muttersprache ist Deutsch mit guten Französischkenntnissen oder Französisch mit sehr guten Deutschkenntnissen. Arbeitsort ist das Zentralsekretariat in Bern.

Engagierten Persönlichkeiten bieten wir ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Anstellungsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Ursula Lüthi, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige Bewerbung bis am 26. April 2013 entgegen. SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, ursula.luethi@sev-online.ch.

Weitere Auskünfte erteilt Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär, 031 357 57 57.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch.

SEV-Bildung: «Argumentieren statt resignieren – in Diskussionen und Verhandlungen überzeugen»

3. bis 4. Juni 2013, Seminarhotel Rigi, Weggis LU

Der Kurs richtet sich an junge Menschen (bis 30 Jahre), die ihre Ansichten und Rechte vertreten wollen – gemäss dem schlaun Satz: «Wo Menschen einen Willen haben, da haben sie auch Argumente.»

Wenn wir jemanden überzeugen wollen, müssen wir argumentieren. Wenn wir eine Lösung finden wollen, müssen wir diskutieren. Wenn Standpunkte sich unterscheiden, müssen wir verhandeln. Argumentieren ist die Kunst des Überzeugens. Sei dies privat, bei einer Lohnverhandlung mit dem Chef, der Gewerkschaftsarbeit oder sonstwo.

Inhalt

- Interessen und Positionen vertreten;
- Aufbau und Einsatz von Argumenten;
- Argumentationstraining;
- praktische Übungen;
- Einsatz und Aufbau der freien Rede.

Nutzen

- Die Teilnehmenden
- kennen die Grundlagen der Argumentation;
- können die Argumentationstechniken situationsgerecht anwenden.

Referent Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV und Erwachsenenbildner

Kosten Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder 850 Franken

Anmeldung Zentralsekretariat SEV, Beatrice Ben Amara, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, beatrice.benamara@sev-online.ch, www.sev-online.ch
Anmeldeschluss: 26. April 2013

Werbeaktion 2013



Vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013* führt der Unterverband VPT folgende Mitgliederwerbeaktion durch:

| | |
|-----------------------|--------------|
| 4 bis 5 Werbungen | 50 Franken |
| 6 bis 8 Werbungen | 100 Franken |
| 9 bis 12 Werbungen | 300 Franken |
| 13 bis 16 Werbungen | 500 Franken |
| 17 bis 19 Werbungen | 700 Franken |
| 20 und mehr Werbungen | 1000 Franken |

* = Eingangsdatum der Mitgliederwerbung beim SEV (VPT-Mitglieder)

Die Beträge werden in Reka-Checks ausbezahlt.

Bei Fragen zur Werbeaktion, E-Mail an info@vpt-online.ch

■ PV St. Gallen

Die Beitragserhöhung ist genehmigt

Präsident Res Forrer konnte am 21. März 125 Personen zur Hauptversammlung willkommen heissen. Seit dem 14. Dezember verzeichnete die Sektion 13 Todesfälle, 7 Austritte sowie 23 Eintritte. In einer Schweigeminute gedachte die Versammlung der Verstorbenen. Seit der Adventsfeier feierten 33 Mitglieder Geburtstage zwischen 80 und 95 Jahren – herzlichen Glückwunsch. 39 Mitglieder konnten für ihre Treue zum SEV von 25, 40, 50, 60 und sogar 70 Jahren geehrt werden. Aus dem Jahresbericht des Präsidenten war u. a. zu erfahren, dass die Betreuer/innen nicht weniger als 99 Geburtstags- und Krankenbesuche durchführten. Dank freiwilligen Spenden der Mitglieder konnte jeweils ein kleines Geschenk überreicht werden.

Die Jahresrechnung warf auch dieses Jahr keine hohen Wellen. Die Beträge liegen im Rahmen des Budgets. Gemäss Budget 2013 gilt es, zu sparen. Kassier Ruedi Strupler erläuterte das «normale» Budget sowie jenes mit den Korrekturen, wo gespart werden kann resp. die Einnahmen erhöht werden können. Ab 2014 werden die monatlichen Beiträge um 60, 40 resp. 20 Rappen pro Monat erhöht. Budget 2013 und Beitragserhöhung wurden einstimmig angenommen.

Zentralpräsident Ricardo Loretan verstand es, den Versammelten die Initiative AHVplus vorzustellen (*kontakt.sev* berichtet laufend zu AHVplus). Weiter sagte er, das Problem Pensionskasse sei bekannt und müsse nicht näher erläutert werden. Bei der Erhöhung

der Krankenkassenprämien bei Atupri sei nicht viel zu machen. SBB und Atupri seien harte Verhandlungspartner. Die Fragen der Mitglieder beantwortete Ricardo Loretan souverän. Zum Thema FVP konnte Vizezentralpräsident Hans Heule nicht viel Neues berichten. Ab Fahrplanwechsel 2013 wird sich die Schere der Preise zwischen 1. und 2. Klasse erneut öffnen. Aber lieber noch ein GA zum halben Preis, als es versteuern zu müssen. Eine Sparmöglichkeit wäre auch ein GA 2. Klasse und etliche Klassenwechsel.

Zum Abschluss dankte der Präsident der Wirtin Frau Signer mittels Geschenk. Wie es mit dem Saal im Kreuz weitergeht, ist möglicherweise an der Herbstversammlung in Rorschach zu erfahren. *Peter Spörri*

■ PV Biel

Vorstand wieder komplett

Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner eröffnete die Versammlung, zu der sich am 21. März in Biel 82 Mitglieder einfanden. Präsident Ruedi Flückiger hiess alle willkommen. In seinem Jahresbericht freute er sich, dass nun wieder alle Chargen innerhalb des Vorstandes besetzt sind. Er wünschte dem neuen Sekretär Robert Drewes viel Erfolg. Kassier Heinz Lüthi stellte die Jahresrechnung vor. Die Einnahmen und Ausgaben entsprechen den budgetierten Beträgen. Mit Applaus genehmigte die Versammlung die Rechnung. Die Sektion zählte am 1. März noch 735 Mitglieder. Seit dem 1. September sind 22 Mitglieder gestorben und 2 Mitglieder in eine andere Sektion übergetreten. Zu Ehren der Verstorbenen sang der Chor zwei Lieder.

SEV-Gewerkschaftssekretär Hans Bieri brachte der Versammlung in seinem Referat die Ziele der AHVplus-Initiative

näher (*kontakt.sev* berichtet laufend zu AHVplus). Die Sektionen und alle SEV-Mitglieder sind aufgefordert, die Unterschriftensammlung aktiv zu unterstützen. Die Unterschriftenbögen wurden von den Versammelten rege unterzeichnet. Ebenso wurde die Petition «Nein zur 2. Röhre am Gotthard» tatkräftig unterstützt. Ruedi Flückiger dankte Hans Bieri für das interessante Referat und wünschte ihm für seinen baldigen Ruhestand viel Freude und auch, Zeit und Musse zu haben für alles, was er noch gerne tun möchte. Heinz Lüthi machte noch einmal auf die Sektionsreise vom 14. August aufmerksam. Die Reise mit dem Bus auf die Schwägalp kostet 70 Franken inklusive Mittagessen. Anmeldungen nimmt Heinz Lüthi bis 31. Juli gerne entgegen. Zum Schluss dankte der Präsident den Sängern des Männerchors für ihren Einsatz.

Ruedi Flückiger

■ PV Wallis

Danke Frédy Imhof und Jacques Gogniat

Der neue Präsident Rudolf Lugen konnte zur Hauptversammlung vom 21. März 67 Mitglieder begrüßen. Speziell begrüßte er die demissionierenden Vorstandsmitglieder Frédy Imhof (12 Jahre im Vorstand, davon 11 Jahre als Präsident) und Jacques Gogniat (6 Jahre im Vorstand). Beide wurden dankend und mit Applaus verabschiedet.

Der Präsident betonte die Notwendigkeit des SEV und untermauerte dies mit präzisen Argumenten. Einstimmig genehmigte die Versammlung die Jahresrechnung. Statutengemäss wurden die 80-Jährigen geehrt, wobei von 29 lediglich 6 Mitglieder anwesend waren. Michel Béguelin informierte über die Initiative AHVplus und plädierte für deren Unterstüt-

zung. Gleichzeitig präsentierte er den Ausbau der Simplonlinie. Danke für die interessanten und aktuellen Ausführungen. Nächste Anlässe: 26. Juni – Jahresausflug nach Yvoire (F); 12. November – Herbstversammlung in Brig; 12. und 19. Dezember – Weihnachtsfeiern in Martigny bzw. in Brig. Zum Schluss gabs ein Apéro, offeriert von Frédy Imhof. *rl*

■ SEV Frauen

Kolleginnen zeigen Interesse

Am 13. März konnte die Frauenkommission Cäcilia Hauri (SBV) und Giuditta Purtschert (RPV) als Interessentinnen begrüßen. Esther Geiser wurde in die Leitungsgruppe gewählt. Herzliche Gratulation!

Am 8. März, dem Internationalen Frauentag, wurde Schweizer Schokolade mit einem 41-Franken-Geldschein und dem Aufdruck «Ganzer Lohn für ganze Arbeit» sowie verschiedene Flyer verteilt. Auch an der Lohnalarm-Aktion der Gewerkschaften vor dem Bundeshaus waren die SEV-Kollegen/innen sehr gut vertreten. Sie gaben ihrer Entrüstung Ausdruck, dass mit demselben Verbesserungsrythmus die Lohngleichheit erst in 66 Jahren erreicht würde! Über die Bildungstagung vom 22. November wurde intensiv diskutiert. Das Thema heisst: Wissen, Macht und Glück.

Der SGB Frauenkongress vom 15. und 16. November in Bern wird sich mit den Auswirkungen der Krise auf die Frauen sowie mit der Frage, was gute Arbeitsbedingungen für Frauen bedeutet, befassen. Wie üblich werden auch zwei Referentinnen aus dem Ausland einen Input zu den Themen einbringen. Nani Moras und Giuditta Purtschert werden die Frauenkommission am SEV-Kongress vom 23. und 24. Mai in Bern vertreten. Die Frauenkommission hofft auf regen Besuch beim Info-Tisch.

Andrea Hämmerle und Daniel Trolliet erläuterten ihre Arbeit im obersten Gremium der SBB und beantworteten die vielen Fragen. Die nächste Sitzung findet am 6. November statt.

Janine Truttmann/Nani Moras

Unsere Verstorbenen

Aeschbach Josefina, Witwe des Willi, Zürich; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

Birri Franz, pensionierter Bahnhofsvorstand, Windisch; gestorben im 88. Altersjahr. PV Aargau.

Bolz Otto, pensionierter Dienstchef Betrieb, Nidau; gestorben im 92. Altersjahr. PV Biel.

Fiechter Erwin, pensionierter Schaltwärter, Bern; gestorben im 83. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Geiser Peter, pensionierter Gruppenchef, Habsburg; gestorben im 88. Altersjahr. PV Aargau.

Hofer Meta, Witwe des Rudolf, Bern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Bern.

Kehrwand Therese, Witwe des Heinz, Thun; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Keller Harry, pens. Lokomotivführer, Olten; gestorben im 85. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Kopp Erna, Witwe des Hans, Koppigen; gestorben im 88. Altersjahr. PV Bern.

Rhyner Stefan, pensionierter Wagenkontrollbeamter, St. Gallen; gestorben im 85. Altersjahr. PV St. Gallen.

Röthlin Werner, Stansstad; gestorben im 82. Altersjahr. VPT Zentralbahn.

Rüdisüli Klara, Witwe des Hans, Jona; gestorben im 93. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Schönmann Karl, pensionierter Betriebsbeamter, Basel; gestorben im 92. Altersjahr. PV Basel.

Soom Robert, pensionierter Rangiermeister, Zürich; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zürich.

Tobler Oskar, pensionierter Stellwerkbeamter, St. Gallen; gestorben im 93. Altersjahr. PV St. Gallen.

Vogt Ernst, pensionierter Zugführer, Zuchwil; gestorben im 95. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Weber Ursula, Witwe des Rolf, Zürich; gestorben im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Sektionen

- 13. April** ■ **BAU Nordwestschweiz**
9.30 Uhr, Olten, Bahnhofbuffet
Generalversammlung
Alle Aktiven und Pensionierten sind herzlich eingeladen. Referat von Doris Bianchi über die Sozialversicherungen in der Schweiz. Anschliessend gemeinsames Mittagessen. Anmeldung bis 10. April an Nicola Porreca, Im Bodenacker 6c, 4657 Dulliken, 079 223 01 77.
- 13. April** ■ **TS Zürich**
14.15 Uhr, Restaurant Sommerau Ticino
Mitgliederversammlung
Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Aroldo Cambi, Finanzverwalter SEV, informiert über die finanzielle Lage des SEV und René Windlin, Gewerkschaftssekretär SEV und Rechtsschutzteam, spricht über den Berufsrechtsschutz. Anschliessend wird ein Nachtessen offeriert. Anmeldung sofort an Gjon Kqira, gjon.kqira@sev-ts.ch oder an euren Vertrauensmann.
- 19. April** ■ **VPV Nordwestschweiz**
17.45 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)
www.vpv-online.ch
Hauptversammlung
Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Die Einladung mit der Traktandenliste sowie der Jahresbericht wurden versandt. Die Unterlagen sind auch auf der Website des VPV (Rubrik «Aktuell») unter «Sektionsnachrichten») aufgeschaltet.
- 26. April** ■ **SBV Zürich**
14 Uhr, Luzern, Schiffsrestaurant Wilhelm Tell
Hauptversammlung
- 28. April** ■ **VPV Zürich**
17.10 Uhr, Zürich, Sitzungszimmer V2048, Sihlpost Zürich (Eingang Kasernenstrasse 97)
105. Generalversammlung
Anschliessend Apérofahrt mit dem «Sächsitram Wagen 1009». Ab 19 Uhr Nachtessen im Restaurant Vorbahnhof. Anmeldung an André Mathez, Memo U116359 oder andre.mathez@sbb.ch.
- 4. Mai** ■ **SBV Nordwestschweiz**
14.45 Uhr vor dem St. Chrischona-Turm
Frühjahrsversammlung
Anschliessend an die Führung Versammlung im «Sängerstübli» in Riehen. Danach wird allen Teilnehmenden ein Nachtessen offeriert. Anmeldung bis 15. April an rolfmoos@bluewin.ch oder per SMS an 076 476 70 11.
- 7. Mai** ■ **LPV Landquart**
17.15 Uhr, Chur, Rest. Rheinkrone
Hauptversammlung
Die Traktandenliste ist in den Depots ausgehängt.
- 3. Juni** ■ **SBV Aarau-Solothurn**
19.15 Uhr, Aarau, Restaurant Einstein
Letzte Versammlung (inkl. Auflösung der Sektion)
Zu Gast ist SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Traktanden gemäss Einladung. Zusätzlich Auflösung der Sektion infolge Fusion der Unterverbände SBV und VPV. Alle Mitglieder SBV-VPV in der Region sind herzlich eingeladen! Anmeldung bis 12. Mai an aarausolothurn@sbv-online.ch oder U146963.

Sektionen VPT

- 17. April** ■ **VPT RBS, Pensionierte**
(Verschiebedatum 24. April)
Mittellandwanderung im Grenzgebiet SO–BE: Aeschi (SO)–Burgäschisee–Kirche Seeberg–Steinhof (SO)–(Enklave im Berner Land)–Regenhalden–Grasswil (BE)
Frühlingwanderung durch schöne Landschaft und mit guter Aussicht; zirka drei Stunden, keine allzu grossen Höhenunterschiede. Wanderstöcke empfehlenswert. Mittagsverpflegung aus dem Rucksack. Bern ab 8.39 Uhr (via Herzogenbuchsee (ab 9.06 Uhr), Aeschi (SO) Kirche an 9.19 Uhr, Solothurn ab 8.49 Uhr, Aeschi (SO) Kirche an 9.11 Uhr, Grasswil Post ab 15.11/16.11 Uhr (via Wynigen) Bern an 15.53/16.53 Uhr, Grasswil Post ab 15.46 Uhr (via Herzogenbuchsee) Solothurn an 16.39 Uhr. Anmeldung bitte bis 15. April, mittags, an Franz Schnider, 032 672 31 92, franz.schnider@sunrise.ch.
- 18. April** ■ **VPT BLS, Pensionierte Emmental**
14 Uhr, Huttwil, Hotel Bahnhof
Freie Zusammenkunft
Siegfried Egli berichtet von seinen Aufenthalten auf den Kanarischen Inseln und zeigt Dias. Anschliessend gemütliches Zusammensein bei einem Zviertereller.

- 24. April** ■ **VPT SOB, Pensionierengruppe Süd**
15 Uhr, Wädenswil, Rest. Neubüel
Hauptversammlung
Traktanden gemäss Einladung. Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung.
- 25. April** ■ **VPT Thurbo**
18.05 Uhr, Weinfelden, Hotel Thurgauerhof
www.vpt-thurbo.ch
Hauptversammlung
Alle dienstfreien Mitglieder sind herzlich eingeladen. Die statutarischen Geschäfte finden im Anschluss an das Nachtessen statt. Infos zu den Traktanden siehe Aushänge oder Website.
- 27. April** ■ **VPT tpf réseau urbain**
12 Uhr, Villars-sur-Glâne, alter Fussballplatz
Sektionsessen
Anreise mit Linie 5 bis Haltestelle «Villars-sur-Glâne Gare». Alle dienstfreien Kolleg/innen und Pensionierten sind herzlich eingeladen. Aus organisatorischen Gründen bitte anmelden bei Pierre-Alain Perritz, 026 466 46 36.
- 30. April** ■ **VPT MOB**
19.45 Uhr, Château d'Oex, Buffet de la Gare
Generalversammlung
Die Traktanden werden in den Personallokalen ausgehängt. Der Vorstand freut sich auf euer zahlreiches Erscheinen.
- 3. Mai** ■ **VPT BLS, Pensionierte und Pensionierte Emmental**
Wanderung
Leichte Wanderung ab Lueg via Affoltern, Neuegg nach Rüegsau, Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Rucksackverpflegung. Spiez ab 8.22 Uhr, Thun ab 8.39 Uhr, Bern ab 9.07 Uhr; Solothurn ab 9.01 Uhr, Huttwil ab 8.46 Uhr. Burgdorf ab 9.46 Uhr (Bus), Lueg an 10.09 Uhr. Rückfahrt ab Rüegsau 15.48 Uhr (Bus), Hasle-Rüegsau an 15.53 Uhr; Anschluss auf die Züge in alle Richtungen. Anmeldung bis am 1. Mai an Fritz Adolf, 034 422 81 57, fritz.adolf@bluewin.ch.

Pensionierte SBB

- 18. April** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
Leichte Wanderung mit Fridolin Merkhofer
Brugg ab 13.02 Uhr nach Frick, weiter mit dem Postauto auf den Kaistenberg. Wanderung via Ittenthal nach Kaisten, Wanderzeit zirka 1½ Stunden. Treffpunkt im Restaurant Warteck in Kaisten.
- 24. April** ■ **PV Buchs-Sargans-Chur & RhB**
Frühjahrswanderung Rheinau–Neuhausen
Chur ab 7.13 Uhr, Buchs ab 7.10 Uhr, Sargans ab 7.39 Uhr über Zürich, Winterthur, Marthalen zur Halbinsel Rheinau. Nach einem Kaffeehalt starten wir auf dem Rheinweg Richtung Dachsen–Neuhausen. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Rucksackverpflegung. Rückfahrt nach Absprache.
- 4. Mai** ■ **PV Thurgau**
14.15 Uhr, Weinfelden, Gerichtsherrenstube «Zur Trauben»
Frühlingsversammlung
Der Sängerbund Romanshorn eröffnet die Versammlung. Vortrag von Christian Griesser, Pro Senectute, über Patientenverfügungen. Abschliessend gibts Kaffee und Kuchen.
- 14. Mai** ■ **PV Aargau**
14.30 Uhr, Suhr, Gasthaus Bären (Nähe Bahnhof)
www.sev-pv.ch/aargau
Frühlingsversammlung
Jürg Bitterli, Baudepartement Sektion öffentlicher Verkehr Kanton Aargau, referiert zum Thema «der öffentliche Verkehr im Kanton Aargau». Musikalische Umrahmung mit der Zithergruppe Seetal. Verkauf von SEV-T-Shirts. Ende März haben Sie den SEV-Ausweis mit Jahresprogramm erhalten. Unregelmässigkeiten bitte dem Präsidenten melden. Haben Sie für die Sektionsreise ins Emmental vom 26. Juni schon bezahlt?
- 14. Mai** ■ **PV Fribourg**
9 Uhr, Posieux, Parkplatz SAIDEF, (route de Châtillon 70)
Besuch der Kehrriechverbrennungsanlage des Kantons Fribourg (SAIDEF)
Fribourg (Bus) ab 8.38 Uhr, Froideville an 8.45 Uhr, ab dort 15 Minuten zu Fuss (Parkplätze vorhanden.) Froideville (Bus) ab 12.36 Uhr, Café de la Glâne an 12.38 Uhr. (Fribourg an 12.43 Uhr). Billette bitte selber besorgen. Führung von 9.15 bis 11.15 Uhr. Mittagessen im Café de la Glâne in Villars-sur-Glâne, 24 Franken, Kaffee offeriert aus der Sektionskasse. Busabfahrt Richtung Fribourg stündlich um XX.08 Uhr. Wer nur zum Mittagessen kommt, bitte auch anmelden. Anmeldung bitte bis 2. Mai an Charly Humbert, 026 401 16 01 oder an Marguerite Michel, 026 475 17 62.

Sport und Kultur

- 14. April** ■ **Bergklub Flügelrad Biel**
12 Uhr, Prés-d'Orvin, Berghaus (gegenüber Bushaltestelle Bellevue)
Traditioneller Raclette-Plausch
Raclette à discrétion für 15 Franken pro Person in unserem gemütlichen Chalet. Anmeldung sofort erforderlich an Ruedi Landauer, 079 648 34 76 oder rudolf.landauer@sbb.ch. Wir würden uns freuen, zahlreiche Gäste bei uns begrüßen zu können. Parkplätze sind vorhanden.
- 18. April** ■ **EFFVCO**
19.30 Uhr, Olten, Duka
www.effvco.ch
Bilderabend/Besprechung Bilder FISAIC
Die für die Besprechung vorgesehenen Bilder (max. 5 Stück) sollten bis spätestens 15. April Hubi Leuppi zugestellt werden und sollten im Zeitraum zwischen dem 3. Dezember 2012 und dem aktuellen Bilderabend gemacht worden sein. Im Verlaufe des Abends sehen wir uns noch die Bilder des FISAIC-Wettbewerbs des Jahres 2012 an.
- 20. April** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Wanderung T1-T2 im Appenzellerland
Anreise via Rorschach nach Heiden, Rorschach ab 9:34 Uhr. Wanderung ab Heiden über St. Anton, Suruggen, Schwäbrig oder Gäbris nach Gais. Wanderzeit zirka 4½ Stunden, +450m. Rückreise ab Gais um 16.50 Uhr via St. Gallen, oder 16. 51 Uhr via Altstätten. Anmeldung bis am Vortag bei Werner Schlegel, 071 855 38 59, 076 540 41 69, werner.schlegel@sunrise.ch.
- 20. April** ■ **Touristenclub Biel**
Prés-d'Orvin, Clubhaus
Holztag
Holztag rund ums Clubhaus. Auskunft und Anmeldung bei Roger Lehmann, 079 386 80 54.
- 21. April** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
9.20 Uhr, Laupen, Bahnhof
Frühlingswanderung Laupen–Murten
Bern ab 8.50 Uhr (S2) nach Laupen. Wanderung zirka 3½ Stunden. Rucksackverpflegung. Murten ab 16.17 Uhr. Auskunft bei zweifelhafter Witterung am Vorabend ab 19 Uhr bei Felix Andrey, 031 741 10 83, 079 216 35 67.
- 21. bis 24. April** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Hochtourentage Aletschgebiet
Skihohtouren WS+. Anreise aufs Jungfrauoch, kurzer Aufstieg zur Mönchsjochhütte. 2. Tag: Gross Fiescherhorn, steil, Kletterstellen bis II, Aufstieg total bis 5 Stunden. Abfahrt über den Fiescherfirn zur Finsteraarhornhütte. 3. Tag: Aufstieg in 4 Stunden zum grossen Wannenhorn und zurück zur Finsteraarhornhütte. 4. Tag: Aufstieg in zirka 3½ Stunden zum Galmihorn und Abfahrt ins Goms. Anmeldung bitte bis 16. April bei Hanspeter Berliat, 052 747 22 18 oder 079 794 30 68, berliat@leUNET.ch.
- 23. April** ■ **EWf Herisau**
9.04 Uhr ab Ligerz nach Prêles
www.ewf-herisau.ch
Wanderung Mont Sujet T1
St. Gallen ab 6.11 Uhr, Biel ab 8.52 Uhr. Ab Prêles Standseilbahn Skulpturenweg über Mont Sujet nach Prés-d'Orvin-Bellevue. Leichte Wanderung, +800/–600m, 4½ Stunden. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Prés-d'Orvin-Bellevue um 16.22 Uhr Richtung Biel. Anmeldung bis 20. April an Rolf Vogt, 027 346 11 94.
- 27. April** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Jura-Wanderung T1-T2.
Sargans ab 6.25 Uhr, Zürich ab 7.30 Uhr nach Biel, Seilbahn nach Magglingen. Wanderung Magglingen–Hohmatt–Twannbachschlucht–Schernezz–Ligerz oder La Neuveville, zirka 4 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack oder in «Beizen» unterwegs. Anmeldung bis am Vortag bei Kurt Suter, 061 831 47 71, 079 769 42 13 oder kusuter@bluewin.ch.
- 28. April** ■ **ESV Luzern**
www.esv-luzern.ch
Wanderung Mont Moron
Abfahrt in Luzern um 6.54 Uhr; Rückkehr um 19.05 Uhr. Wanderung von Court via Lac Vert, Mont Moron nach Reconvilier, zirka 4½ Stunden. Verpflegung im Restaurant. Auskunft über die Durchführung erteilt Tourenleiterin Kathrin Schmid am Vorabend ab 19 Uhr, 062 822 76 65, 079 610 91 54.
- 28. April** ■ **Touristenclub Biel**
Bielerseewanderung Erlach–Biel
Leichte Wanderung von Erlach nach Biel mit Zvierihalt in Sutz bei Beatrice. Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Es ist möglich, unterwegs zur Gruppe zu stossen. Anreise nach Absprache mit BTI. Auskunft und Anmeldung bei Beatrice Ossola, Brunnenweg 11a, 2572 Sutz, 079 283 52 39, ossola.beatrice@bluewin.ch.

- 29. April** ■ **EWf Herisau**
10.10 Uhr, Brunnen, Bahnhofplatz
www.ewf-herisau.ch
Leichte Wanderung auf dem Weg der Schweiz
St. Gallen ab 8.02 Uhr, Zürich ab 9.09 Uhr. Wanderung rund um den Urnersee in 4 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 28. April an Othmar Zwysigg, 071 277 87 55, othmar.zwysigg@bluewin.ch.
- 2. Mai** ■ **ESC Winterthur**
8.30 Uhr, Winterthur, Bahnhof (Ostseite bei der Milchküche)
www.escwv.ch
Velotour durch den Unterthurgau an den Rhein
Die Route wird den Teilnehmenden/Wünschen angepasst; 70 bis 80 Kilometer. ID und Euros für einen allfälligen Abstecher ins deutsche Grenzgebiet sowie Getränke und Zwischenverpflegung mitnehmen. Mittagessen in Restaurant unterwegs. Anmeldung bis 30. April (vom 20. bis 27. April abwesend) an Max Wiesmann, 071 385 56 72, wiesmann@nls.ch.
- 2. Mai** ■ **ESC Winterthur**
Leichte Wanderung «Fridliweg GL»
Route Linthal–Schwanden–Glarus. Wanderzeit 5 Stunden, –170m. Kafi beim Start. Mittagessen im Restaurant. Winterthur ab 7.33 Uhr, Zürich ab 8.12 Uhr, Ziegelbrücke ab 9.05 Uhr. Winterthur an zirka 18.30 Uhr. Anmeldung bis 30. April an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, 079 733 50 92 (nur unterwegs).
- 2. Mai** ■ **Touristenclub Biel**
Biel ab 17.22 Uhr,
Museumsbesuch Alpines Museum Bern
Führung durch die Ausstellung «Helvetia Club; Die Schweiz, die Berge und der Schweizer Alpenclub» mit anschliessendem Nachtessen. Auskunft und Anmeldung bis 15. April bei Ueli Habegger, 079 632 77 39, 032 331 36 30 oder ueli.habegger@lancable.ch.
- 5. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
(Datum noch provisorisch)
www.esv-rhw.ch
Familienklettern
Klettern 3.-6. Grad im Klettergarten. Sehr gut geeignet für Familien und Einsteiger. Anmeldung bis am Vortag bei Tin Frehner, 081 723 64 67, 051 281 59 38, tin.ursi@bluewin.ch.
- 5. Mai** ■ **Touristenclub Biel**
Biel ab 7.25 Uhr
«Pfädeli-P'tits sentiers» Wanderung T1-T4
Wir starten in Orvin und folgen dem zeitweise ziemlich ausgesetzten Bergwanderweg mit einer kurzen Kletterpassage (Alpinwanderweg T4). Mittagessen in der Clubhütte. Rückweg über den Jorat und die Montchnô-Höhle. Orvin ab 16.08 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 1. Mai bei Ueli Habegger, 079 632 77 39, 032 331 36 30, oder ueli.habegger@lancable.ch.
- 9. und 10. Mai** ■ **EWf Herisau**
www.ewf-herisau.ch
Familien-/Kinderklettern in Mettmern (GL)
Klettergebiet Widerstein (oberhalb Stausee Garichtli). Gut ausgerüsteter Klettergarten auf zirka 1800m mit grossem Routenangebot in allen Schwierigkeitsgraden für Anfänger und Fortgeschrittene. Übernachtung mit Halbpension im Naturfreundehaus. Anmeldung bis 3. Mai an Beat Frei, touren@ewf-herisau.ch, 071 352 61 67. Info zur Anreise, Ausrüstung oder Ersatzort bei zuviel Schnee nach Anmeldeschluss.
- 11. Mai** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Klettertag mit Thomas
Genauere Route noch nicht bekannt. Anmeldung bitte bis am Vortag bei Thomas Schuhn, 079 240 61 64, schuhn@swissonline.ch.
- 24. Mai** ■ **SVSE Golf**
11 Uhr, Crans-Montana
Frühlingsturnier
Weitere Infos siehe golf@svse.ch.

Diverse

- 28. Mai** ■ **Kantonaler Gewerkschaftsbund St. Gallen**
9.20 Uhr, St. Gallen
(Besammlung beim Autocar Parkplatz Eingang Rathaus)
Seniorenanlass: Besichtigung der Maestrani-Schokoladenfabrik Flawil
9.30 Uhr Abfahrt mit VBSG-Extrabus nach Flawil, Besichtigung mit Einkaufsgelegenheit im Fabrikladen von Maestrani. 12 Uhr Abfahrt des Extrabusses zum Walter-Zoo in Gossau. 12.45 Uhr Mittagessen im Zoo-Restaurant. Nach dem Essen gemütliches Beisammensein und Zoobesuch, nach Belieben. Rückfahrt individuell zum Bahnhof Gossau, Abfahrten beim Zoo um 14.30 Uhr, 15.30 Uhr, 16.30 Uhr usw. Kosten: 50 Franken für Extrabus, Besichtigung, Mittagessen und Zoo-Besuch. Anmeldung bis 4. Mai an Franz Rüttimann, Bruggwaldstrasse 25a, 9008 St. Gallen, fc.ruettimann@bluewin.ch (Max. 60 Teilnehmende).

Link zum Recht

Der unsichtbare Seeschwimmer

Ein Kapitän, der mit seinem Schiff einen Schwimmer überfuhr, bleibt ohne Schuld und Strafe

Man mag es sich gar nicht vorstellen: Auf einem Schweizer See überfährt ein Kursschiff kurz nach dem Ablegen einen Sportschwimmer. Dieser war unabsichtlich in die Fahrlinie geraten.

Der guttrainierte Schwimmer überlebte mit mehreren Brüchen an den Beinen und weiteren Verletzungen; er konnte sich mit Brustschwimmen ans Ufer retten. Sowohl an Land als auch auf dem Schiff gab es Zeugen. Sie alle sagten übereinstimmend, der Schwimmer sei aufs Schiff zugeschwommen und habe dieses erst im allerletzten Moment wahrgenommen. Da war es schon zu spät.

Distanz stimmte nicht

Der Schwimmer selbst war der Meinung, er sei rund 25 Meter vom Ufer entfernt gewesen, tatsächlich dürften

es aber mindestens 50 Meter gewesen sein.

Die Polizei leitete ein Verfahren gegen unbekannt wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung ein. Im Zentrum der Untersuchung stand der Kapitän des Schiffs, der zum Zeitpunkt des Unfalls am Steuer stand. Dieser ersuchte den SEV um Rechtsschutz und erhielt sofort einen Rechtsanwalt zugeteilt.

Bei der Frage der fahrlässigen Körperverletzung geht es darum, ob der «Täter» in irgendeiner Weise etwas getan hat, das direkt zum Unglück geführt hat, oder ob er etwas unterlassen hat, das dieses hätte verhindern können. In diesem Fall stellte sich insbesondere die Frage, ob der Schiffsführer den Schwimmer hätte sehen und mit geeigneten Mitteln den Zusammenstoss verhindern müssen.

Um diese Frage zu klären, wurden neben den Zeugenbefragungen auch Rekonstruktionsfahrten gemacht: Mit dem am Unfall beteiligten Schiff wurde die Wegfahrt von der Anlegestelle nachgestellt, wobei ein anderer Sportschwimmer die Rolle des Opfers übernahm.

Dunkler Anzug, toter Winkel und beschränkte Sicht

Dabei stellte sich heraus, dass verschiedene Umstände den Blick auf den Schwimmer erschwerten oder gar verhinderten: So glitzerte die Seeoberfläche, das Schiff weist einen grossen toten Winkel auf, der Schwimmer trug einen schwarzen Neoprenanzug mit schwarzer Haube, und schliesslich schwamm er durch ein Hafenbecken, wo abgelegte Boote immer wieder den Blick auf ihn verstellten.

Kaum erkennbar

Im Protokoll wurde festgehalten, dass der Schwimmer zeitweise gar nicht sichtbar und sonst nur schwer zu eruieren war, obwohl bei der Rekonstruktion alle wussten, dass sich ein Schwimmer im See befand und wo dieser sich ungefähr bewegte: «Wenn man nicht wusste, dass sich dort ein Schwimmer befand, und man im falschen Moment zum Schwimmer hinsah, war er nicht zu erkennen.»

Kein Verschulden

Daraus folgerten die Untersuchungsbehörden, dass der Kapitän keine Chance hatte, den Schwimmer zu sehen: «Er hat den See, so gut es ihm möglich war, nach Gefahrenquellen abgesehen.» Weiter wird festgehalten, dass er das ganze Ablegemanöver vorschriftsgemäss durchgeführt hatte:

Das Schiff war auf der festgelegten Route und mit korrekter Geschwindigkeit unterwegs.

Es liess sich nur ein Schluss ziehen: Der Kapitän hat seine Sorgfaltspflichten erfüllt, er ist unschuldig. Das Verfahren gegen ihn wurde eingestellt. Die Kosten des Anwalts wurden vom Staat übernommen.

UUS gleicher Meinung

Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes UUS (heute SUST) war zum gleichen Schluss gekommen: Sie hat aufgrund dieses Unfalls keine neuen Sicherheitsempfehlungen abgegeben.

Der Schwimmer erwies sich – erfreulicherweise – als robuster Sportler: Ein Jahr nach dem Unfall nahm er bereits wieder an anspruchsvollen Ausdauerwettkämpfen teil.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Jetzt ist die Stunde der Schönfärber

Zum Jahresabschluss der SBB, kontakt.sev 6/13

Die Bilanz-Pressekonferenz der SBB hat CEO Meyer einmal mehr ein Podium zum Schönfärben geboten. Mit sichtlichem Stolz hob er den Gewinn von 422 Millionen hervor und sonnte sich in dessen Glanz. Für Insider der Bahn waren die Schatten, die dieser Glanz warf, nicht zu übersehen: Die Pünktlichkeit hat abgenommen, die Passagierzahl hat abgenommen, die Kundenzufriedenheit hat abgenommen, die Preise und die Unfälle haben zugenommen.

Den Meister des Schönfärbens ficht dies nicht an: Zu den Unfällen sagt er, es seien kein Zusammenhang und keine rote Linie erkennbar. Da kann der SEV aushelfen: Seit 1992 in-

stalliert die SBB, gestützt auf Risikoanalysen, das Zugsicherungssystem ZUB zur Verhinderung verbotener Ausfahrten gegen das geschlossene Ausfahrtsignal. In diesen 21 Jahren wurden aber lediglich 29 Prozent der 11 000 Hauptsignale damit ausgerüstet. Im Zuge eines immer dichteren Fahrplans mit immer höheren Geschwindigkeiten wäre eine konsequentere und raschere Nachrüstung eine zwingende Anforderung. Beim Zusammenstoss in Neuhausen fehlt das ZUB ebenso wie bei den Kollisionen in Lenzburg, Olten und Döttingen. Dort, wie bei den restlichen 71 Prozent der Hauptsignale, basiert die Sicherheit auf dem System Signum-Integra, das im Jahr 1933, also vor 80 Jahren (!), eingeführt wurde.

Wenn der CEO keinen roten Faden in diesen Ereignissen sieht, ist nicht der Faden das Problem, sondern die Analyse des CEO. Dass das BAV dieses jahrelange Spiel mit der Sicherheit toleriert, überrascht nicht, ist es doch in vielen Fällen der verlängerte Arm der SBB. Ausserdem würde jetzt der SBB das wegrationalisierte Personal für eine grössere Schwerpunktaktion fehlen. Dass statt einer beschleunigten Steigerung der Sicherheit 14 Millionen in schöne WC-Tapeten mit Duftspendern investiert werden, zeigt die Prioritäten des CEO. Das viel grössere Problem als Tapeuten ist der Ärger, wenn im Zug von Bern nach Brig erst die Toilette im 4. Wagen funktioniert. Das immer wieder im Radio und TV verkündete Mantra, die Sicherheit stehe an erster Stelle,

steht bei all diesen Fakten schräg in der Landschaft. Die Strategie Meyer hat noch weitere Schiffbrüche erlitten: Die Ausbildung der Lokführer wurde an eine private Firma vergeben und radikal verkürzt. Auch das war eine jener abenteuerlichen Anordnungen, die unter der früheren, von Ingenieuren geführten Direktion Zugförderung und Werkstätten als absurdes Abgeben einer Kernkompetenz verworfen worden wäre. Quereinsteiger, die im Leben noch nie einen Zug geführt haben, spielten dieses verwegene Spiel mit der Sicherheit. Dass das gesamte Personal unter Dauerdruck steht, zeigt auch die Personalzufriedenheit, die leicht verbessert, aber insgesamt auf einem bedenklichen Niveau ist. Auch die hohen Austrittszahlen legen da-

von Zeugnis ab. Bei der Erklärung des Aufwandes der SBB vergass Meyer auch die Kosten der Pensionskasse nicht. Gefehlt hat allerdings der Hinweis, dass der Einkauf seines Millionengehaltes in die PK für die SBB auch kein Pappenstiel war. Wir haben uns wohl damit abzufinden, dass der jahrelang gültige Slogan «Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk» ausgedient hat. Wir leben im Zeitalter von kalt rechnenden CEOs und einer kaltschnäuzigen Jagd nach Bussen bei einfachen Leuten, die den Kampf mit dem Automaten verloren hatten und es vorgezogen haben, noch den Zug zu erreichen. Es könnte sein, dass den Bürgern längerfristig unter der Trojka Meyer-Pilloud-Gygi die Bahn abhanden kommt.

René Bucher, Niederwangen

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Fachfrau/Fachmann öffentlicher Vehrkehr

Sie arbeiten in der Branche öV und möchten Ihre breiten Kenntnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist der Lehrgang zur/zum Fachfrau/Fachmann öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem Ausbildungsverbund in der Welt des Verkehrs, startet im September 2013 in Olten.

Alle Information zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie auf www.login.org.

login to your future
pour ton futur
per il tuo futuro

Für SEV-Mitglieder:

0,30% Rabatt auf Hypotheken*



Und keine Kontoführungsgebühr beim Privatkonto mit E-Set. Noch mehr Vorzugskonditionen finden Sie unter www.bankcoop.ch/sev.

fair banking
bank coop

* 0,20% Basisrabatt auf die Bank Coop-Richtsätze für die Hypothekarmodelle «Festhypothek» und «variable Hypothek». Weitere 0,10% Zusatzvergünstigung auf die Bank Coop-Richtsätze, wenn CHF 50'000.- an Vermögenswerten zur Bank Coop transferiert werden. Diese Zinsvergünstigungen gelten für selbst bewohntes Wohneigentum.

Keine Lösung bei den Nebenarbeitszeiten

Es ging um wenige Minuten

Die Verhandlungen über die bereichsspezifischen BAR im Verkauf sind gescheitert – wegen Sturheit.

Die Werbeprofis der Bahnen sind kreativ im Entwerfen neuer Angebote, um Reisende auf die Schienen zu holen. Um die Angebote zu kennen, müssen sich die Kolleg/innen an den Schaltern à jour halten. Leider erfolgt die Information von der Leitung P-VS nicht immer optimal und zeitgerecht, was zu Unverständnis und bösen Worten seitens der Kund/innen führen kann. Wie und vor allem wann eignen sich die Mitarbeitenden von «Vertrieb und Services» das nötige Wissen an?

Bisher wurden ihnen je nach Region bis zu drei Stunden monatlich für dieses Selbststudium als «Nebenarbeitszeit» zugestanden. Manche Teamchefs gestalteten die Dienstpläne so, dass sich die Kolleg/innen laufend einlesen konnten. In den BAR war das Thema nicht geregelt. Der SEV nahm mit der SBB Verhandlungen für eine einheitliche Regelung auf.



Monika Rüttimann am Schalter im Bahnhof Lausanne.

Einmal mehr die «Kosten»

Der SEV hätte 10 Minuten pro Arbeitstour ein faires Angebot gefunden. Die SBB aber blockte – einmal mehr mit dem Kostenargument: Das bringe Mehrkosten von über 3 Millionen – die offenbar die Mitarbeitenden eher tragen können als ein Unternehmen mit mehr als 400 Millionen Jahresgewinn... Sie bot stattdessen sogenannte «Zeitschecks» von monatlich zweimal 15 Minuten an. Die hätte man einziehen können, falls einmal etwas weniger Leute vor den Schaltern gewesen wären. «Flexibel und kostengünstig» sollte es sein, und «garantiert» – nicht, dass jemand diese Zeit anders nutzt! Der SEV bot den Kompromiss an, allen Mitarbeitenden zwei zusätzliche Freitage zu gewähren – eine Minimallösung, die den auch von der SBB erkannten Bedarf kaum deckt. Die SBB wollte nur zwei Minuten pro Tag gewähren, einen arbeitsfreien Tag jährlich. Weil keine Einigung zustande kam, brach die SBB die BAR-Verhandlungen ab. Die bestehenden BAR gelten somit unverändert weiter.

Was sagt die Basis dazu? Monika Rüttimann arbeitet 60% im Bahnhof Lausanne und teilt sich mit ihrem Mann die Kinderbetreuung. Sie ist sehr flexibel, erledigt das Selbststudium, wenn es sich ergibt – wenn es wenig Leute hat oder in der Pause. Je nach Teamchef klappt es mehr oder weniger gut, und auch je nach persönlicher Flexibilität. Im Pausenraum habe es zwei Computer, da hätte man Gelegenheit, die Informationen wie Infopoint, Regionale Informationen, E-Tutor etc. zu studieren. Aber es ist ja auch niemandem zu verdenken, die Pause anders als für Nebenarbeiten zu nutzen! Oft würden jetzt Informationen auch via Mail zugestellt, das sei sinnvoll – aber manchmal zeitlich knapp. Die vom SEV verlangte flexible Lösung mit den zwei zusätzlichen Arbeitstagen wäre wohl allen Mitarbeitenden von VS und auch der SBB gerecht geworden. Zumal bei der Personalzufriedenheitsumfrage gerade der Punkt der Arbeitsbelastung bei VS von den Mitarbeitenden äusserst schlecht bewertet wurde. pan.

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte die Drehscheibe in Delsberg, eine der letzten betriebsfähigen Drehscheiben der Schweiz. Ein Bild unter www.sev-online.ch erläutert die Lösung.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Peter Freiburghaus von Wangen bei Olten, Mitglied BAU Nordwestschweiz

Auch diesmal lautet unsere Frage: «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, 17. April 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 Sie danach alle Felder aus.