

Budget im Zeichen des Gleichgewichts

Der Vorstand des SEV traf sich in Brenscino zum Seminar und zur Sitzung. Ein zentrales Thema war das Budget.

Seiten 2 und 3

Unterverband AS nimmt Gestalt an

Die Strukturen von SBV und VPV werden aufgelöst und verabschiedet, jene des AS gegründet. Ein wichtiger Schritt für den SEV!

Seite 5

Schweigen ist Gold

Auch Selbstverständliches muss manchmal in Erinnerung gerufen werden: Auf sozialen Netzwerken ist grösste Sorgfalt geboten.

Link zum Recht, Seite 9

Berner Bergbahnen und SEV besiegeln Sozialpartnerschaft

Historischer GAV

Erstmals in der Seilbahnbranche hat eine Arbeitgeberorganisation mit einer Gewerkschaft einen GAV unterzeichnet.

Der neu gegründete Arbeitgeberverband Berner Bergbahnen und der SEV haben per 1. November einen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen, der für vorerst sechs Unternehmen die Ausnah-

men zum Arbeitszeitgesetz pauschal regelt und für die Arbeits- und Anstellungsbedingungen Mindeststandards festlegt.

Seiten 4 und 6-7 (Interview)



Der im GAV verankerte Mindestlohn von 22 Franken pro Stunde sorgt in der Branche für einen gewissen Lohndruck nach oben.

ZUR SACHE

Liberalisierung, Deregularisierung, freier Verkehr, Unterakkordanz und eine gewisse Dosis böser List sind die Zutaten eines Rezepts, das dazu benutzt wird, Normen zu umgehen und sich auf Kosten anderer Vorteile zu verschaffen. In der Branche des öffentlichen Verkehrs (öV) haben wir uns einige Jahre der Illusion hingegeben, wir würden von die-

«Die Gewerkschaft mahnt die Verantwortlichen stets zu verantwortlichem Handeln»

Pietro Gianolli, Gewerkschaftssekretär SEV

sen Auswüchsen verschont. Spätestens die in den letzten Wochen bekannt gewordenen Missbräuche auf SBB-Baustellen haben jedoch gezeigt, dass das glückliche Inseldasein, falls es je existiert hat, definitiv zu Ende ist.

Auch der auf Seite 20 dargelegte Fall folgt der erwähnten Logik in mehrerer Hinsicht. Dazu geführt hat die Ausschreibungspraxis, die im Bauwesen längst üblich, bei der Vergabe von öV-Dienstleistungsaufträgen aber relativ neu ist und darauf abzielt, die Preisangebote der Offerierenden möglichst zu drücken. Zuschläge allein aufgrund des Preises ohne Berücksichtigung anderer Aspekte schädigen nicht nur die Mitarbeitenden selbst, sondern auch die Qualität und Sicherheit ihrer Arbeit. Die Gewerkschaft mahnt die Verantwortlichen stets zu verantwortlichem Handeln, mangels öffentlichen Bewusstseins und klarer gesetzlicher Regeln müssen wir dies aber immer wieder tun.

Stur in Chur

Nein, nicht alle sind stur in Chur, wohl aber die Leitung der Stadtbuss Chur AG: Alle Mahnungen des SEV haben nichts gefruchtet, sodass schliesslich in einer Verfügung des Bundesamtes für Verkehr festgestellt werden musste, dass der Busbetrieb gegen das Recht verstösst. Nun wollen die Verantwortlichen weiter auf Zeit spielen, statt endlich die Chauffeure korrekt zu entlohnen. Der SEV wird notfalls vor Gericht ziehen.

Fokus Seite 20

60-Töner auf Schweizer Strassen?

Hilfe, die Megatrucks stehen an der Schweizer Grenze!

In einigen Ländern der Europäischen Union werden gegenwärtig Pilotversuche im Hinblick auf die Zulassung von Gialinern (60-Tonnen-Lastwagen) gemacht. So ist beispielsweise Deutschland mit von der Partie, doch der Versuch ist bisher kein grosser Erfolg.

In der Schweiz, so scheint es, ist die Sache klar: Man will diese Megatrucks nicht! Was passiert aber, wenn die Europäische Union in dieser Sache Druck auf unser Land ausüben sollte?

Dossier Seiten 10, 11 und 12

NEWS

SBB-Engagement
gegen 1:12 erstaunt

■ SBB-Sprecher Stephan Wehrle behauptete zwar gegenüber dem «SonntagsBlick», die SBB habe ihre Haltung nur in einer Kurzmeldung ans Kader kommuniziert: «Wir beeinflussen unsere Mitarbeitenden nicht und geben keine Empfehlungen ab, wie diese abstimmen sollen.» Tatsache ist aber, dass die SBB die Initiative auch in ihrem Mitarbeitermagazin «Unterwegs» schlecht macht. «Als Staatsbetrieb sollte sich die SBB aus politischen Fragen raushalten, ausser wenn diese sie selbst oder ihr Kerngeschäft betreffen», findet SEV-Präsident Giorgio Tuti. Betroffen sei hier wohl nur eine Person.

■ Die SBB legt Wert auf die Korrektur einer Zahl im letzten kontakt.sev. Im Dossier zu 1:12 stand, dass der CEO-Lohn bei der SBB 26,4-mal höher sei als der tiefste Lohn. Das stimmt gemäss SBB nicht. Das Verhältnis zwischen tiefstem und höchstem Lohn bei der SBB betrage «nur» 1:18. Der SEV hatte den tiefsten theoretischen Lohn ohne Zulagen mit dem effektiv ausbezahlten CEO-Lohn inklusive Zulagen verglichen. Wird in beiden Fällen der effektiv ausbezahlte Lohn inklusive aller Zuwendungen wie GA, Regional- und Familienzulage usw. einbezogen, resultiert laut SBB ein Verhältnis von 1:18 (55 990 zu 1 035 602 CHF). Dem SEV sind aber tiefere Löhne ausserhalb Berns bekannt, und er fände eine Berechnung mit Abzug individueller Lohnkomponenten auch beim CEO sinnvoller, was etwa ein Verhältnis von 1:22 ergäbe.



Giorgio Tuti, Regula Rytz, Christian Levrat und David Roth rufen am 5. November im Namen von SGB, Grünen, SP und Juso alle 1:12-Befürworter/innen auf, ihre Stimme für mehr Lohn-gerechtigkeit, gegen Abzockerei und für die gutschweizerische Tugend Masshalten auch wirklich abzugeben.

Seminar und Sitzung des SEV-Vorstands

Budget 2014 im Zeichen

Wenn alles läuft wie vorgesehen, schliesst der SEV im Jahr 2014 mit einem kleinen Überschuss von 26 000 Franken ab.

Gleich nach seinem Amtsantritt hatte Finanzchef Aroldo Cambi angekündigt, im SEV ein neues Rechnungsmodell einzuführen, nicht zuletzt, um auch den künftigen Vorschriften zur Rechnungslegung zu genügen. Nun musste sich der Vorstand erstmals mit einem Budget nach dem neuen System beschäftigen.

Das Rechnungsmodell, das auf dem Rechnungslegungsstandard «Swiss GAAP Fer» basiert, soll deutlich mehr Transparenz bringen. «Wir erhalten eine differenzierte Darstellung unserer Abteilungen, Dienstleistungen und Aktionen», betonte Cambi vor dem Vorstand. Er wies je-

doch auch darauf hin, dass im ersten Jahr noch kein vollständiger Vergleich möglich sei, da noch kein Abschluss nach dem neuen Modell vorliege.

Gleichgewicht wahren

Das Budget, das mit einem bescheidenen Überschuss von 26 000 Franken rechnet, basiert auf einem strengen Kostenmanagement, stellte Cambi klar. So sei die Lohnsumme stabil geblieben, weil bei der Neubesetzung von Stellen Mutationsgewinne erzielt worden seien. Kostensteigerungen gebe es bloss bei nicht beeinflussbaren Positionen wie etwa der Erhöhung der Posttarife für kontakt.sev oder der Einführung des Internen Kontrollsystems. Cambi kam deshalb zum Schluss: «Das ist ein Budget im Zeichen des Gleichgewichts.»

Dennoch äusserten einzelne Vorstandsmitglieder Beden-

ken: Nach der Beitragserhöhung sollte doch ein besserer Abschluss drinliegen, sonst würden die Beiträge schon bald wieder nicht mehr genügen. Cambi wies darauf hin, dass zusätzlich bewilligte Ausgaben für die Fabi-Kampagne und fürs Sektionscoaching das Budget mit mehreren hunderttausend Franken belasten. Er beruhigte: «Unser Versprechen steht: Wir verlangen sicher während fünf Jahren keine Beitragserhöhung!» Wie jedes Jahr hat letztlich der Kapitalmarkt mit dem Vermögensertrag einen grossen Einfluss, ob rote oder schwarze Zahlen geschrieben werden.

Im Übrigen nahm Cambi das Anliegen entgegen, in den kommenden Jahren zusätzlich zum Zahlenteil einen Bericht zum Budget zu liefern, in welchem er auf die Abweichungen zu den Vorjahren besonders hinweise.

SEV kann mobilisieren

Am Vortag der Sitzung hatte sich der Vorstand zu einem Seminar getroffen, um Themen zu behandeln, für die in einer normalen Sitzung die Zeit fehlt. Ausführlich diskutierte der Vorstand diesmal die Frage, ob der SEV grundsätzlich fähig sei, seine Mitglieder für gewerkschaftliche Aktionen zu mobilisieren und was dabei entscheidend sei. Nach gruppenweisen Diskussionen waren sich die Berichtersteller einig, dass der SEV grundsätzlich mobilisierungsfähig ist. Entscheidend für den Erfolg sei jeweils das Thema; wenn dieses die Mitglieder direkt betreffe, seien sie auch bereit, etwas zu tun.

Andererseits stellt sich aber auch die Frage des Aufwands, den der SEV betreibt: Mehrere Redner verglichen die Mobilisierung für die jeweiligen Demonstrationen von 2009 und 2013: Sowohl das inhaltlich stärkere Thema als auch der grössere Mobilisierungsaufwand hätten den Ausschlag gegeben, dass 2009 weit mehr Mitglieder nach Bern gekommen seien.

Mitgliederwerbung harzt

Weiter zog der Vorstand eine Zwischenbilanz zum Positionspapier «Gewerkschaft». Noch mehr als bei dessen Verabschiedung im Mai am Kongress steht die Mitgliederwerbung im Vordergrund, zeichnet sich doch ab, dass 2013 eines der schlechtesten Jahr wird, was neue Mitglieder angeht.

Grosse Hoffnungen setzen die Vorstandsmitglieder ins Sektionscoaching, das nun am Anlaufen ist. Zudem finden sie eine intensivere Abstimmung zwischen Unterverbänden und Zentralsekretariat nötig.

Keine Anpassung erachten die Vorstandsmitglieder für nötig bei den grundsätzlichen Aussagen des Papiers zur Positionierung des SEV innerhalb der schweizerischen Gewerkschaftslandschaft.

Peter Moor

Abschluss des 100-Jahr-Jubiläums im Parkhotel Brenscino

«Die sieben Söhne des Himmels»



Die Retraite des SEV-Vorstands fand im Parkhotel Brenscino statt, das dieses Jahr sein 100-jähriges Bestehen als SEV-Hotel feierte. Der Vorstand nutzte die Gelegenheit und pflanzte einen Baum im Parkgarten. Chefgärtner Martin Russenberger hatte sich für eine vom Aussterben bedrohte Pflanze aus Mittelchina mit dem Namen «Sieben Söhne des Himmels» entschieden; nach der Pflanzung posierten der Gärtner und die Vorstandsmitglieder gemeinsam.

des Gleichgewichts

VORSTAND IN KÜRZE

■ Nach einer ausführlichen und kontroversen Diskussion hat sich der Vorstand SEV für die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette auf 100 Franken ausgesprochen. Vorbehalte gegen diesen Schritt kamen sowohl aus ökologischen Gründen (zusätzliches Strassengeld bedeutet zusätzliche Strassen) als auch aus ökonomischen Gründen (viele SEV-Mitglieder sind auch Autofahrer und deshalb von der Erhöhung betroffen). Am Schluss setzten sich jedoch die verkehrspolitischen Argumente durch: Der SEV hat der Erhöhung der Trassenpreise und damit der Billettpreise zugestimmt unter der Bedingung, dass auch der

Strassenverkehr verteuert wird; andernfalls würde eine Verkehrsverlagerung in die falsche Richtung gefördert. Dieser Forderung entspricht die Vignetten-Vorlage.

■ Bei den anderen beiden Abstimmungen vom 24. November hat der SEV keine eigene Parole beschlossen und übernimmt die Empfehlungen des SGB: Ja zur 1-zu-12-Initiative, Nein zur Familieninitiative.

■ Mehrere Vorstandsmitglieder zeigten sich überrascht, dass die Lohneingabe der Verhandlungsdelegation bei der SBB (siehe *kontakt.sev* 20/13) deutlich anders ausgefallen ist als nach der Diskussion im GAV-Ausschuss

zu erwarten war. Vizepräsident und Delegationsleiter Manuel Avallone erläuterte, dass sowohl der Halbjahresabschluss der SBB als auch die Vorstellungen der Partner in der Delegation dazu geführt hätten, dass die Forderung stärker als anfänglich geplant auf die individuelle Lohnentwicklung – und damit auf die eher jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – ausgerichtet wurde.

■ Beim Schiedsgerichtsverfahren zum «Beschluss 25» (Anwendung der Lokführer-Lohnkurve) hat der SEV seine Personen gemeldet. Der Termin für eine Verhandlung steht aber noch nicht fest.

pmo

MEINE MEINUNG

Eine Frage der Solidarität

Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr, der Menschen einander näherbringt, ist der private Verkehr das Paradebeispiel für gelebten Individualismus. Während Zugfahrende – wenn auch zähneknirschend – Verteuerungen der gebotenen Dienstleistungen in Kauf nehmen, heult die Autolobby laut auf, wenn für Ausbau und Sanierung der Strasseninfrastruktur vom Autofahrenden mehr Geld verlangt wird.

Herr und Frau Schweizer geben ohne zu zögern Geld aus für das neueste Smartphone, modische Kleidung, Karten für den Match oder eine Vergnügungsfahrt mit der eigenen Karosse. Sie machen aber ein Riesensalamo, wenn sie fünf Franken mehr im Monat für die Autobahnvignette bezahlen müssen. Da wird mit mittlerweile derart abgedroschenen Floskeln wie «Abzockerei» und «Mogelpackung» um sich geworfen, als ob die Landesregierung eine korrupte Diebesbande wäre, die sich nur in die eigene Tasche wirtschaftet.

Der Ertrag der Autobahnvignette – die notabene auch von den Ausländern, die unsere Strassen nutzen, mitbezahlt wird – ist zweckgebunden und wird für Strassenbau, Sanierungen und notwendige flankierende Massnahmen wie Lärmschutzwände oder Velowege eingesetzt. Mit diesem Geld kann der Bund mitunter Massnahmen im Strassennetz umsetzen, die von betroffenen Kantonen nicht finanziert werden können. Ein Ja zur teureren Vignette bedeutet daher auch ein Ja zur Solidarität mit Randgebieten und wirtschaftlich weniger zahlungskräftigen Kantonen. Ob man jedoch solche Solidarität vom individualverkehrenden Autofahrer erwarten kann, ist fraglich. Obwohl unser Staatswesen in vielen Dingen auf diesem Prinzip beruht, zum Beispiel bei der Bundesbahn, der AHV oder den Steuern, kämpfen die Autolobby und all ihre zugewandten Vasallen gegen den Vorschlag des Bundesrates, als ob man ihnen ihr Lieblingsspielzeug wegnehmen wollte. Das ist kleinlich, egoistisch und unsolidarisch!

Monika Barth

Bild(er) der Woche



Bei wunderschönem Wetter konnte rail-art.ch am 26. Oktober fast 200 Besucherinnen und Besucher an der Vernissage ihrer diesjährigen nationalen Ausstellung in der alten Kirche Flüelen begrüßen. In dieser geschichtsträchtigen Kirche haben ca. 35 Mitglieder über 70 Werke ausgestellt. Am Vortag wurden 11 Werke (Einzelwerke und Gesamtwerke) durch die Juroren Mary Anne Imhof und Daniel Wicky ausgezeichnet. «Eine unglaubliche Vielfalt – ein grosses Können ist bei vielen Teilnehmenden zu erkennen»: dieses Fazit der Jury nach der Begutachtung freut die Mitglieder von rail-art.ch und motiviert sie, der inneren Leidenschaft weiterhin zu folgen und an Ausstellungen teilzunehmen.

NEWS

SBB und SNCF fahren in Genf gemeinsam

Die SBB und die französische SNCF haben eine «Absichtserklärung» über den gemeinsamen Betrieb der Genfer S-Bahn unter dem Namen RER franco-valdogenoises unterzeichnet. Geplant ist eine gemeinsame Tochter mit SBB-Aktienmehrheit. Die im Bau befindliche Ceva ist Teil der S-Bahn, die ihren Betrieb in vier Jahren aufnehmen soll. Nun sollen Entscheide über Fahrplan, Rollmaterial, Tarifsysteem und Verkehrsverbindungen fallen.

Westlink wächst

In Zürich-Altstetten wurde das 14-stöckige Plaza-Gebäude der SBB eingeweiht. Darin hat es Büros für 720 Mitarbeitende, mehrere Läden und 80 Mietwohnungen. Nur vier SBB-Angestellte machten vom Vorzugsrecht bei der Wohnungsvergabe Gebrauch. Die grösste, 96 m² grosse Wohnung kostet 2960 Franken monatlich. Bis 2017 sollen auf dem 23 000 m²-Areal der 80 m hohe Tower und das Gebäude «Kubus» entstehen.

Neue Fachleute öV

Der zweite Jahrgang von Fachleuten öV hat die 18-monatige Ausbildung abgeschlossen und die eidgenössische Berufsprüfung bestanden. Träger der Ausbildung, die von Login angeboten wird, ist der Verband öffentlicher Verkehr (VöV). Der Lehrgang schliesst die Lücke zwischen Grundbildung (Berufslehre) und Ausbildung zum/zur Manager/in öV. Die 15 neuen Fachleute arbeiten bei der SBB, bei Postauto, bei den VBZ, der BLS, der WSB, den VBSG, bei Aare Seeland mobil und bei der SOB.

Neuer Berner Bahnhof wird konkreter

Die Planung des neuen RBS-Bahnhofs im Berner Hauptbahnhof ist ein Schrittchen weitergekommen: es sollen weitere Sondierbohrungen vorgenommen und danach das Bauprojekt ausgearbeitet werden. Der Bau soll 2017 beginnen und 2025 fertig sein.

Der erste GAV im Seilbahnbereich ist unterzeichnet

Auf gleicher Augenhöhe

Die Berner waren diesmal die Schnellsten: am 31. Oktober unterzeichneten SEV und Berner Bergbahnen den ersten GAV in der Branche.

Es mag auf den ersten Blick wenig spektakulär aussehen: Vertreter des SEV und des (eigens zu diesem Zweck gegründeten) «Arbeitgeberverbandes Berner Bergbahnen» mit vorerst sechs Mitgliedern setzen ihre Unterschrift unter einen Gesamtarbeitsvertrag. Wenn man aber weiss, wie steinig der Weg war,

darf man dieses Ereignis ruhig etwas feiern. Vorläufig machen die Schilthornbahn, die Lenk Bergbahnen, die Bergbahnen Adelboden, die Niesenbahn, die Stockhornbahn und die Luftseilbahn Kandersteg–Sunnbühl Gemmi mit. Diese sechs Bahnen beweisen Weitsicht und Mitarbeiterorientierung.

Auf gleicher Augenhöhe

«Vertragsabschlüsse erfolgen auf gleicher Augenhöhe: damit zeigen die unterzeichnenden Unternehmungen Respekt gegenüber dem höchsten Gut jeder Unternehmung, dem Perso-

nal», hielt SEV-Präsident Giorgio Tuti anlässlich der GAV-Unterzeichnung in Spiez fest.

Mindestlöhne angehoben

Vom SEV haben sich Hans Bieri und Peter Peyer jahrelang für den nun vorliegenden Gesamtarbeitsvertrag eingesetzt. Nachdem der Arbeitgeberverband SBS die Verhandlungen kurz vor dem Ende abbrach, ging die Ausarbeitung mit den Berner Bergbahnen weiter. Während die Gewerkschaften Konzessionen im Bereich der Umsetzungen des Arbeitszeitgesetzes machten, kamen die

Bergbahnen bei der Lohnfrage auf die Gewerkschaften zu: neu gilt laut GAV ein Stundenlohn von brutto 22.85 (plus Ferienentschädigung) oder 48 000 Franken pro Jahr.

Zu hoffen ist, dass nach dem nun erfolgten Dammbrech weitere Bahnen, die bisher aus ideologischen Gründen noch abseits stehen, die Vorteile der Sozialpartnerschaft erkennen – und damit Gewerkschaftsmitgliedern einen «fairen» Freizeitgenuss ermöglichen. Denn Hans Bieri rief gleich dazu auf, «die vertragstreuen Bahnen für Ausflüge zu bevorzugen». pan.



Die historische Vertragsunterzeichnung: Roger Friedli (Niesenbahn), Nicolas Vauclair (Lenk Bergbahnen), SEV-Präsident Giorgio Tuti und Hans Bieri, SEV-Gewerkschaftssekretär (im unruhigen Ruhestand).

Der «Fall Durchmesserlinie» könnte ein Nachspiel haben

Die Lohntrickserie stoppen

Um Lohndumping zu verhindern, genügen schriftliche Zusagen nicht: «... Kontrolle ist besser» ist die Devise.

Man stelle sich das vor: Die SBB schreibt einen Auftrag für Brandschutzmassnahmen aus, vergibt ihn für 4,36 Millionen Franken an eine Firma mit gerade mal drei Angestellten und lässt sich schriftlich bestätigen, dass die Arbeitsbedin-

gungen korrekt seien – wie die Firma die Konkurrenz um 740 000 Franken unterbieten kann, interessiert sie nicht (kontakt.sev 20/2013).

Kontrollbehörde stellt falsche Bescheinigungen aus

Der kleinen Firma aus Winterthur bestätigt das Kantonalzürcher «Amt für Wirtschaft und Arbeit» (AWA), dass es sich bei den Arbeitern, die für 3000 Franken pro Monat 60 Stunden

in der Woche schuften, um «Selbstständige» handle.

Gegen diese Blauäugigkeit auf allen Seiten wehren sich der Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich und Travail.Suisse Kanton Zürich. Sie fordern von der Geschäftsprüfungskommission des Kantons, das Vorgehen des AWA zu überprüfen. Im Visier haben sie dabei nicht nur diesen Fall, der beim Bau der Durchmesserlinie aufflog, sondern auch die Verstösse im

Gleisbau hinsichtlich der Verteilung freier Sonntage, der Länge ununterbrochener Arbeit und der Dauer der Nacharbeit (kontakt.sev 18/2013).

Offenbar hat das AWA auf einen strikten Vollzug des Arbeitsgesetzes verzichtet – ob schon dieser Vollzug seine Aufgabe wäre. Zürcher Firmen wird so das Umgehen des Gesetzes auf Kosten der Arbeitnehmer/innen und der Sicherheit ermöglicht. pan.

Letzte gemeinsame Delegiertenversammlung von SBV und VPV vor dem Start des neuen Unterverbands AS

«Die Branchen sind unsere neue Stärke»

Am 30. Oktober* zogen die Delegierten von SBV und VPV in Thun zusammen Bilanz zum Stand der Fusion, wählten einen Begleitausschuss und klärten Fragen zur Funktionsweise und den Branchen des neuen Unterverbands Administration und Services (AS).

Rolf Feier, Präsident der Arbeitsgruppe Fusion, erläuterte den Stand der Vorbereitungen für den AS-Start am 1. Januar: Am 19. September haben die Delegierten den AS offiziell gegründet, Peter Kämpfer als Zentralpräsidenten gewählt und ausser dem Werberessort alle Zentralvorstandsämter besetzt. Das Geschäftsreglement muss noch der SEV-Vorstand geneh-

migen. Zum Zeitpunkt der Versammlung waren zwei der fünf AS-Sektionen offiziell schon gegründet. Erst Anfang 2014 werden die SBV- und VPV-Mitglieder nach ihrem Arbeitsort auf die AS-Sektionen aufgeteilt und erhalten dann einen neuen Mitglierausweis mit der Adresse des Präsidiums ihrer AS-Sektion.

Wichtige Branchen

Es hätten sich auch schon etliche Kolleg/innen, gerade auch jüngere, gemeldet, die in den Branchen mittun wollen, weil sie so direkt und sichtbar Einfluss auf ihr persönliches Arbeitsumfeld nehmen können, berichtete ein Delegierter. «In die Sektionsvorstände sollte pro Branche mindestens eine

Person gewählt werden, um die Verbindung zu gewährleisten», erklärte SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini. «Es können in den Vorstand einer Sektion auch weitere Leute aus derselben Branche als Beisitzer/innen gewählt werden. Umgekehrt dürfen in einem Branchenvorstand auch mehrere Leute derselben Sektion

mitarbeiten. Da müssen wir offen sein!»

Die Branchen müssen sich erst noch konstituieren und sollen im AS eine wichtige Rolle spielen bei der Bearbeitung von Anliegen der Mitglieder wie auch von «Inputs» der SBB wie zum Beispiel Reorganisationen. Bei Verhandlungen sollen neben dem/der zuständigen SEV-

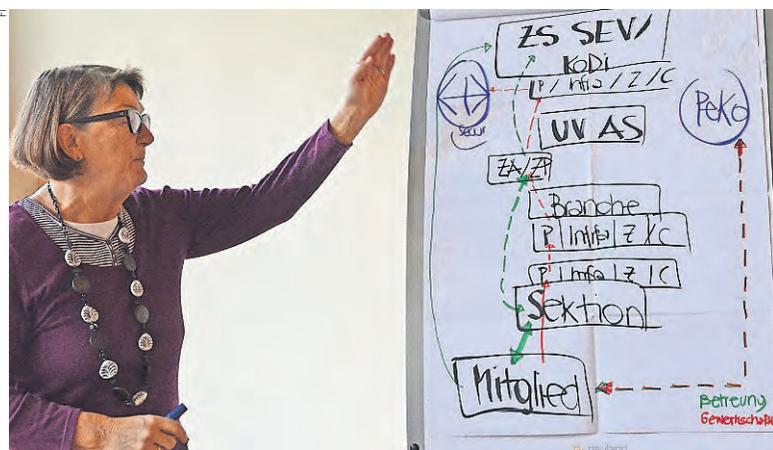
Gewerkschaftssekretär/in und dem AS-Zentralpräsidenten bzw. an dessen Stelle immer auch Leute der betroffenen Branchen dabei sein, um der SBB punkto Fachwissen und Detailkenntnis Paroli bieten zu können. «Der Einbezug der Basis war schon immer eine Stärke des SEV», sagte VPV-Zentralpräsident Roland Schwager, «die Branchen sind ein Gefäss dafür».

Jean-Bernard Egger, Jean-Pierre Isabella, Urs Schöpfer und René Wolf sowie Elena Obreschkow vom SEV-Zentralsekretariat werden als «Begleitausschuss» gelegentlich an Sitzungen des AS-Zentralausschusses teilnehmen, um als Aussenstehende Feedbacks und Ratschläge einzubringen.

Fi
* Die SBV- und VPV-Delegierten tagten am 29./30. Oktober auch separat, Berichte folgen.



Rolf Feiers Skizze der Fusionsarbeiten von den rauchenden Köpfen über die Urabstimmung bis zur Namens- und ZP-Wahl zeigt: Der AS ist startbereit!



Elisabeth Jacchini erklärt, wie AS und SEV Anliegen von Mitgliedern bearbeiten.



Roland Schwager erläutert, wie SEV und AS auf eine SBB-Reorganisation reagieren.

AS Sektionen Mitte, Ost und Bern

Start vor vollen Sälen, mit vielen Fragen, altgedienten und neuen Leuten

Die Neugründung des Unterverbandes Administration und Services bedingt auch die Fusion der VPV-Sektionen und SBV-Regionen bzw. die Neugründung der AS-Sektionen. Innerhalb weniger Tage fanden die entsprechenden Gründungsversammlungen in der Deutschschweiz statt: Am 22. Oktober in Olten jene der AS-Sektion Mitte, am 25. Oktober in Pfäffikon SZ jene der AS-Sektion Ostschweiz und am 30. Oktober in Bern schliess-

lich jene der Sektion Bern. Vor vollen Sälen wurde jeweils noch einmal kurz die Organisation des neuen Unterverbandes vorgestellt, formell war das Geschäftsreglement zu genehmigen und das Budget wurde diskutiert. Ein wichtiges Traktandum waren schliesslich die Wahlen. Neben verschiedenen Vertreter/innen der SEV-Profis machte den Delegierten auch der neue AS-Zentralpräsident Peter Kämpfer die Aufwartung.

Drei AS-Sektionen in der Deutschschweiz

Neu werden die Mitglieder in der Deutschschweiz also in drei Sektionen zusammengefasst. Die alte Einteilung war historisch gewachsen, entsprach aber vielerorts nicht mehr der heutigen Realität – die VPV-Sektionen spiegelten teilweise noch die SBB-Kreisdirektionen wider. «Jetzt sind wir aufgestellt wie die SBB», stellte Markus Wittwer in Pfäffikon fest.

Wahl der Vorstände

In der Sektion Mitte werden die bisherigen SBV-Regionen Aargau Solothurn, Nordwestschweiz, Zentralschweiz und die VPV-Sektionen Nordwestschweiz und Luzern aufgehen. Rolf Moos wurde als Präsident, Sylvie Niklaus als Kassierin und Martin Winter als Sekretär gewählt. Zum AS Bern werden der SBV Bern, der VPV Bern und die deutschsprachigen Mitglieder des SBV Wallis. Zum Präsidenten-

gewählt wurde Mani Schaffer, Rolf Feier übernimmt das Amt des Kassiers und René Zedi amtiert als Aktuar/Sekretär. Im AS Ostschweiz finden sich die Mitglieder des SBV Ostschweiz, Zürich und Rapperswil-Glarus und des VPV Zürich und St. Gallen. Markus Wittwer wird Sektionspräsident, Martin Künzler Vizepräsident, Diana Oertig Kassierin, Ferdinand Wipf Sekretär und Stefan Bruderer Jugendverantwortlicher.

Christoph Egger war bei der Aushandlung des Seilbahn-GAV auf der Arbeitgeberseite die treibende Kraft



«Die Qualität des Personals macht sehr viel aus»

Nachdem der nationale Branchenverband Seilbahnen Schweiz SBS im letzten Herbst den mit dem SEV ausgehandelten Rahmen-GAV wegen Widerstands in den eigenen Reihen auf Eis gelegt hatte, verfolgten die Berner Bergbahnen BBB das Projekt mit dem SEV weiter – mit dem Resultat, dass auf Anfang dieses Monats für vorerst sechs Bergbahnen im Kanton Bern ein Rahmen-GAV in Kraft treten konnte (siehe Seite 4). BBB-Präsident Christoph Egger erklärt im Interview, warum er sich für den GAV einsetzte, und beantwortet weitere Fragen zu Sozialpartnerschaft, Personal und Entwicklungen in der Branche.

■ kontakt.sev: Warum haben Sie sich für einen Rahmen-GAV eingesetzt?

Christoph Egger: Ich war schon an den GAV-Verhandlungen auf nationaler Ebene beteiligt, daher waren wir bei den BBB stets aus erster Hand informiert. Für den GAV sprach vor allem, dass wir damit alle Ausnahmeregelungen, die das Arbeitszeitgesetz (AZG) bietet, pauschal für alle beteiligten Unternehmen regeln können. Zweitens können wir darin die branchenüblichen Anstellungsbedingungen festhalten. Deren Einhaltung muss ja das Bundesamt für Verkehr im Rahmen

von Konzessionsgesuchen prüfen, doch war bisher unklar, wie sie auszusehen haben. Drittens stellten die Mindestlöhne, wie sie letztes Jahr auf nationaler Ebene ausgehandelt wurden, für die BBB kein Problem dar, weil sie angesichts des Lohnniveaus in unserem Verbandsgebiet für kein Unternehmen grossen Handlungsbedarf auslösen. Daher beschlossen die BBB vor einem Jahr, die Verhandlungen mit dem SEV weiterzuführen.

■ Welches waren für die BBB die Knackpunkte bei diesen GAV-Verhandlungen?

Berner Bergbahnen

Der bernische Seilbahnverband hat zurzeit 72 Mitglieder. Klare Nummer 1 waren 2010 die Jungfraubahnen mit 110,5 Mio. Franken Verkehrsertrag, gefolgt von der Bergbahnen-Destination Gstaad (17,6 Mio.), Schilthornbahn (16,2), Bergbahnen Meiringen-Hasliberg (13,1), Lenk Bergbahnen (12,4) und Bergbahnen Adelboden (11,9). 2009/2010 beschäftigten die damals 61 Mitglieder im Winter 1600 Personen (inkl. Teilzeit) und im Sommer 1170. Der Personalaufwand betrug 92 Mio. oder rund 34 % des Umsatzes.

Diese waren bei uns gleich gelagert wie auf nationaler Ebene. Umstritten war vor allem der Grundsatz, ob man überhaupt mit einer Gewerkschaft «ins Bett will» oder nicht, um es mal so auszudrücken. Es gab zwei Gruppen von Unternehmen: jene, die mit Gewerkschaften grundsätzlich nichts zu tun haben wollten und sich daher gar nicht mit den Details des GAV auseinandersetzen; und jene, die sich offen zeigten, die Details anschauten und in der Regel zurückmelde-ten, diese seien weitgehend in Ordnung. Natürlich wünschte das eine oder andere Unternehmen hier oder dort ein paar Franken mehr, doch waren dies keine absoluten «Musts». Und weil die grossen Unternehmen (mit Ausnahme der Jungfraubahnen, die den GAV grundsätzlich ablehnten) in unserer Verhandlungsdelegation gut integriert waren, kam es zu keinen grossen Diskussionen.

■ Drohen ihrem Verband wegen dieser Spaltung der Mitglieder Austritte?

Nein, aber der GAV wird nicht von allen Mitgliedern unterschrieben, es sind noch bei Weitem nicht alle im Boot. Und wir haben einen Arbeitgeberverband gegründet, dem nur jene Unternehmen beitreten, die den GAV unterschreiben.

■ Ist ein Mitmachen möglichst vieler Unternehmen wünschenswert, oder kommt es nicht so darauf an?

Aus Verbandsoptik wäre es sicher gut, wenn mehr Unternehmen diesen Rahmen-GAV anerkennen würden, doch muss jedes die Vor- und Nachteile selbst abwägen. Unternehmen ohne GAV haben vor allem keine Pauschalregelung für die AZG-Ausnahmen. Ich denke,

unseres Kantons. Beispielsweise aus dem Wallis haben sich bei uns schon Interessenten gemeldet. Wir haben den Arbeitgeberverband Berner Bergbahnen bewusst so ausgestaltet, dass ihm auch ausserkantonale Unternehmen beitreten können. Ob das Thema Rahmen-GAV bei weiteren Unternehmen und auch beim SBS wieder aufs Tapet kommt, hängt vor allem von den kom-

«Wenn Unternehmen ohne GAV ebenso gut fahren wie solche mit GAV, sehen sie keinen Grund, dem GAV beizutreten.»

dass viele die AZG-Situation noch nicht so genau angeschaut haben und diesen Nutzen des GAV unterschätzen.

■ Was tun Sie, um weitere Mitglieder für den GAV zu gewinnen?

Wir haben schon Workshops durchgeführt. Die Unterzeichnung des GAV und die Medienberichte darüber dürften bei unseren Mitgliedern eine weitere Kommunikations- und Diskussionswelle auslösen.

■ Denken Sie, dass der bernische GAV auch einen Einfluss auf nationaler Ebene haben wird?

Im Moment wohl weniger auf den Verband SBS als auf Unternehmen auch ausserhalb

menden Erfahrungen ab. Wenn Unternehmen ohne GAV ebenso gut fahren wie solche mit GAV, sehen sie keinen Grund, dem GAV beizutreten ...

■ Ein wichtiges Merkmal eines GAV ist, dass er von Arbeitnehmenden und Arbeitgebenden gemeinsam ausgehandelt wird und nicht einseitig geändert werden kann. Sind Sie auch der Meinung, dass der Einbezug des Personals bei der Festlegung der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen deren Akzeptanz erhöht und damit zu einem guten Betriebsklima beiträgt?

Absolut – wobei ein guter Arbeitgeber schon bisher sein Personalreglement nicht ein-

BIO

Christoph Egger (43), aufgewachsen und wohnhaft in Grindelwald, verheiratet, drei Kinder, studierte Betriebswirtschaft und arbeitete bei Hotelplan Schweiz, bevor er Marketingleiter der Bergbahnen Davos wurde (1997). Ab 1999 leitete er die Bergbahnen Grindelwald-First, die 2004 zu den Jungfraubahnen kamen. Seit Mai 2012 ist er Direktor der Schilthornbahn, seit 2006 zudem Präsident der Berner Bergbahnen und im Vorstand von Seilbahnen Schweiz. Hobbys: Skifahren, Joggen.



Christoph Egger: «Es ist besser, wenn nötig etwas weniger Mitarbeitende zu beschäftigen, aber sie fair zu bezahlen, denn sie sind unser wichtigstes Aushängeschild.»

fach nach Lust und Laune änderte, sondern eine gewisse Kontinuität anstrebte und das Personal bei Änderungen einbezog, um nicht einen Scherbenhaufen zu riskieren.

■ **Im Rahmen-GAV heisst es in Ziffer 3.2: «Die einzelnen Arbeitgebenden können mit der Gewerkschaft SEV Firmen-GAV abschliessen, welche den vorliegenden GAV in seiner betrieblichen Anwendung konkretisieren.» Will die Schilthornbahn schon bald einen FAV aushandeln?**

Nein, zuerst wollen wir nun mit dem Rahmen-GAV Erfahrungen sammeln und dafür sorgen, dass seine Akzeptanz in der ganzen Branche grösser wird. Dank ihm besteht im Moment auch kein Druck mehr, die AZG-Ausnahmen in einem FAV zu regeln. Zudem ist unser Personalreglement in den wesentlichen Punkten besser als der Rahmen-GAV. Deshalb sehe ich im Moment kein Bedürfnis nach FAV-Verhandlungen, auch nicht fürs Personal. Von unse-

ren saisonal bis zu 200 Mitarbeitenden sind nur zwei SEV-Mitglieder. Das sagt mir, dass unsere Firma in den letzten Jahren ein guter, verlässlicher Arbeitgeber war und dass ein solches Bedürfnis nicht so sehr vorhanden ist.

■ **Wenn es ein Wunsch des Personals wäre, wären Sie aber bereit, darüber zu diskutieren?**

Wenn es ein Wunsch des Personals ist, kann man über alles reden.

■ **Wenn plötzlich viele Mitarbeitende dem SEV beitreten würden, wäre das für Sie ein Grund zur Besorgnis?**

Wenn es eine plötzliche Erscheinung wäre, müsste man sich schon fragen, ob dahinter Unzufriedenheit steht. Aufgrund meiner 13-jährigen Erfahrung bei der Firstbahn, wo der SEV-Organisationsgrad seit der Firmengründung stets hoch war, wären mehr SEV-Mitglieder für mich aber kein Problem. In jenen Jahren ent-

wickelte sich zwischen mir und Gewerkschaftssekretär Hans Bieri ein gutes Vertrauensverhältnis, das auch ausschlaggebend war für die Entstehung des Rahmen-GAV. Wenn das Personal organisiert ist, hat dies für die Direktion auch Vorteile. Zum Beispiel nahm die SEV-Sektion bei der Firstbahn eine Informationstrichterfunktion wahr, ihr Obmann kam nur mit wirklichen Problemen zu mir. Wenn jeder Einzelne sein kleines Problem selbst deponieren muss, löst dies mehr Aufwand aus. Mit der heutigen Situation bei der Schilthornbahn kann ich aber gut leben.

■ **Trifft es zu, dass der finanzielle Druck auf die Bergbahnen in den letzten Jahren zugenommen hat, weil mehr Geld in Schneekanonen, leistungsfähigere Anlagen und in die Pistenpräparation investiert werden muss?**

Der finanzielle Druck hat zweifellos zugenommen, einerseits durch solche Investitionen, die nötig sind, um für die Kund-

schaft attraktiv zu bleiben. Andererseits, weil wir nicht in der Lage waren, den Preis des gestiegenen Komforts und der Schneesicherheit vollständig auf höhere Preise abzuwälzen, da der Wettbewerb dies nicht zulies. Hinzu kommt, dass die meisten Seilbahnunternehmen stark wintersportlastig sind, obwohl der Wintersport ein stagnierendes Geschäft ist, und dass der starke Franken unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit verschlechtert.

■ **Muss die Schilthornbahn daher beim Personal sparen?**

Das Wort «sparen» hat immer einen negativen Anstrich, deshalb spreche ich lieber von «optimieren», was in jeder Unternehmung eine Daueraufgabe ist, bei den Betriebsabläufen und der Sicherheit ebenso wie beim Personaleinsatz. Unser Personal hat aber nichts zu befürchten, weil die Schilthornbahn die Hälfte ihrer Einnahmen im Sommergeschäft erzielt, das internationaler und im Betrieb günstiger ist als das

Wintergeschäft. Beim Sommergeschäft kommt uns die Nähe zu Eiger, Mönch und Jungfrau und zu Interlaken zustatten. Solche Rahmenbedingungen haben nicht alle Bergbahnen.

■ **Sind Sie auch der Meinung, dass gute Arbeits- und Einstellungsbedingungen wichtig sind für die Personalmotivation und damit für den Unternehmenserfolg?**

Der Personalaufwand macht in unserer Branche rund ein Drittel des Umsatzes aus, darum ist hier der Druck zur Optimierung gross. Dabei gibt es aber verschiedene Möglichkeiten. Ich persönlich finde es besser, wenn nötig etwas weniger Mitarbeitende zu beschäftigen, aber sie fair zu bezahlen, denn sie sind unser wichtigstes Aushängeschild. «Hardware» haben alle Bergbahnen etwa die gleiche, abheben können sie sich von der Konkurrenz vor allem bei der Dienstleistung – und da macht die Qualität des Personals sehr viel aus!

Markus Fischer



Die Matherhorn Gotthard Bahn ist Teil der an der Schweizer Börse kotierten BVZ Holding AG zu der auch die internationalen Top Brands «Glacier Express» und «Gornergrat Bahn» gehören. Einer initiativen Persönlichkeit bieten wir in unserem Unternehmensbereich Marketing und Vertrieb in Brig eine interessante Kaderstelle an als

Leiter/in Vertriebsmanagement



Ihr Aufgabengebiet

- Unterstützung bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung der Vertriebsstrategie und der Vertriebssysteme
- Umsetzung der Vertriebsprozesse gemäss der Strategie
- Mitwirkung in Arbeitsgruppen im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr
- Leitung Projekte neue Vertriebssysteme / E-Commerce
- Applikationsverantwortliche der Kontroll- und Vertriebssysteme der Matherhorn Gotthard Bahn und der Gornergrat Bahn
- Führung des Rail Center und des Vertriebssupports

Unsere Anforderungen

- Abgeschlossenes Studium in Betriebswirtschaft und Weiterbildung in Marketing und Vertrieb
- Kenntnisse der Vertriebssysteme des öffentlichen Verkehrs (öV)
- Umfassende Erfahrung im Projektmanagement
- Eigenverantwortliches und zielorientiertes Handeln

Für nähere Auskünfte steht Ihnen Marco Tacchella, Leiter Marketing und Vertrieb, 027 927 71 02, marco.tacchella@mgbahn.ch, gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbung senden Sie bitte elektronisch oder schriftlich an die untenstehende Adresse.

Matterhorn Gotthard Bahn

Personal
Bahnhofplatz 7
3900 Brig

personal@mgbahn.ch | www.mgbahn.ch

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 30778 Ex. (Gesamtauflage 45451 Ex.), WEMF-beglaubigt 21.11.2012

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 21. November 2013.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 14. November, 8 Uhr

Inserateschluss: 11. November, 10 Uhr

wascosa

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

Technische/r Sachbearbeiter/in Operations (m/w)

Ihre Aufgaben

In dieser vielseitigen Funktion befassen Sie sich schweremässig mit der Instandhaltung (Revisionen/Reparaturen) unserer Wagenflotte. Ihre Tätigkeiten umfassen:

- Koordination von Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten mit unseren Kunden
- Planen, beauftragen und überwachen der Instandhaltungsleistungen in Werkstätten
- Führen von Verhandlungen mit Werkstätten und Lieferanten
- Prüfen, kontieren und weiterbelasten von Rechnungen
- Datenpflege in unserem EDV-System
- Gelegentliches Durchführen von Produktaudits in Werkstätten

Ihr Profil

- Abgeschlossene technische Ausbildung, kaufmännische Weiterbildung erwünscht
- Erfahrung in der Instandhaltung von Güter- und Kesselwagen
- Deutsche Sprache, sowie mindestens eine Fremdsprache (F/I) in Wort und Schrift
- Offen, kommunikativ, selbstständig, zielorientiert und stilsicher
- Verhandlungsgeschick, hohe Flexibilität und Belastbarkeit

Unser Angebot

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

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

WASCOSA AG
Wertstrasse 4 · 6005 Luzern · Schweiz

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

Link zum Recht

Von Wissen und Weisheit

Etwas zu wissen, ist gut, noch besser aber ist es, beim Weitergeben von Informationen die nötige Sorgfalt walten zu lassen. Denn es hören viele mit.

Facebook, Twitter, Mail und kurz eine SMS, vielleicht noch mit Bild. 20-Minuten-Leserreporter oder mindestens kurz ein Kommentar zu dem Artikel. Wir sind mittlerweile immer und überall online und mit der Welt vernetzt.

Doch wie viel Information muss sein? Und was sollte man besser für sich behalten? Informations- und Bildaustausch in Sekundenschnelle – vorausgesetzt das WLAN ist schnell genug – und schwupps weiss die Welt wieder etwas mehr über uns – ganz ohne Geheimdienst. Gerade der sekundenschnelle Austausch kann Gefahren bergen.

Die Ware «Information» – Fluch und Segen

Informationen, geschrieben oder in Bildern, sind ein wichtiges Gut. Ohne Informationen hätten keine Schlachten gewonnen oder gute Verträge ausgehandelt werden können. Aber sie haben durchaus auch ein hohes Gefahrenpotenzial.

Privates sollte privat bleiben

Dabei geht es nicht um die Informationssammlung, die mit der Cumulus- oder der Superpunktkarte angelegt wird, sondern um private Informationen, mit welchen wir besser vorsichtig umgehen.

Die Auskunftspflicht trifft auf die Verschwiegenheitspflicht

Auf der einen Seite trifft uns in vielen Bereichen eine In-

formationspflicht. So zum Beispiel gegenüber der Steuerbehörde und den Sozialversicherungen. Auf der andern Seite steht die Verschwiegenheitspflicht, zum Beispiel das Amts-, Geschäfts- oder Arztgeheimnis.

Auch Personalchefs lesen auf sozialen Netzwerken

Viele Informationen finden aber einfach mal so auch Eingang in unsere Arbeitswelt. So kann bei einer Bewerbung durchaus ein Facebook-Eintrag zu einer Nichtanstellung führen. Oder Informationen und Bilder landen plötzlich beim Vorgesetzten, was diesem Anlass zu einem ernsthaften Gespräch geben könnte. Facebook ist öffentlicher Raum, dass darf nie vergessen

werden und die Posts dort sind öffentliche Äusserungen, ausser sie werden in einer privaten Gruppe gemacht.

«Informationen können deine Stelle gefährden»

Gegenüber dem Arbeitgeber haben wir eine Informationspflicht. Diese bezieht sich auf alles, was für die Erfüllung des Arbeitsvertrages notwendig ist. So muss durchaus angegeben werden, wenn man krank ist, aber ohne Diagnosen oder Therapien. Auch in Bezug auf die tägliche Arbeit stehen wir in einem regen Informationsaustausch untereinander. Dies ist richtig und wichtig für eine gute Arbeitsleistung. Sobald es aber privat wird, muss jeder und jede für sich selber ent-

scheiden, wie viel er oder sie preisgeben möchte.

Die Kontrolle über Daten geht verloren

Es soll nun aber auch nicht so weit kommen, dass gar nicht mehr kommuniziert wird. Ein gesundes Augemass und das Wissen, dass im elektronischen Netz die Kontrolle über Daten nicht mehr voll gegeben ist, reichen vollkommen.

Im Zweifelsfall lohnt sich das Nachfragen

«Wissen ist Macht, nichts zu wissen macht auch nichts.» Dieser Spruch kommt nicht von ungefähr. Bei Unsicherheiten fragt ihr aber besser beim SEV-Berufsrechtsschutz nach.

Rechtsschutzteam SEV

Das Helvetia-Beratungsteam antwortet

Zahlungen vor Jahresende helfen Steuern sparen

Wir haben noch etwas auf der hohen Kante und wissen nicht so recht, ob wir in die Säule 3a oder in die Pensionskasse einzahlen sollen. Wozu raten Sie? F.W. aus T.

In der Tat können Sie mit beiden Varianten eine Menge Steuern sparen. Die Einzahlungen müssen aber rechtzeitig vor Jahresende stattfinden, damit die Gutschrift noch vor dem 31. Dezember erfolgen kann. Denn nur dann ist der Abzug vom steuerbaren Einkommen möglich.

Vorsicht bei Pensionskassen-Einkäufen

Auf dem Vorsorgeausweis Ihrer Pensionskasse steht, wie hoch die Einkaufsmöglichkeit ist, um Deckungslücken zu schliessen. Zu beachten ist,

dass das Kapital bis zum Rentenalter gebunden bleibt. Die Einkaufssummen dürfen auch frühestens nach drei Jahren als Kapital bezogen werden. Nicht ratsam sind Einkäufe, wenn die Pensionskasse eine Unterdeckung aufweist und saniert werden muss. Ebenso wenig, wenn die Einkäufe dem überobligatorischen Guthaben

gutgeschrieben werden, wo unter Umständen keine oder gar eine negative Verzinsung erfolgt.

Solche Einkäufe sollten deshalb erst dann in Betracht gezogen werden, wenn die Möglichkeiten in der Säule 3a ausgeschöpft sind. Erwerbstätige mit Pensionskasse dürfen bis zu 6739 Franken einzahl-

len, die vollumfänglich vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Im kommenden Jahr bleibt der Betrag übrigens unverändert. Ohne Pensionskasse dürfen bis zu 20 Prozent des Netto-Erwerbseinkommens oder maximal 33 696 Franken einbezahlt und vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Die Beträge gelten pro Person. Bei Ehepaaren dürfen somit beide Partner diese Einzahlungen leisten, wenn sie erwerbstätig sind. Die Erwerbstätigkeit ist gegeben, wenn ein AHV-pflichtiges Einkommen besteht.

Bank oder Versicherung

Einzahlungen können in Bankprodukte oder Versicherungslösungen erfolgen. Versicherungslösungen haben den Vorteil, dass sie neben hoher Kapitalsicherheit auch Risikoschutz vor Tod und Erwerbsunfähigkeit bieten. Moderne Vor-

Fragen an Helvetia?

SEV-Mitglieder können Fragen zu Vorsorge und Versicherung direkt ihren Helvetia-SEV-Beratern und neu auch an das Beratungsteam der Helvetia Versicherungen richten. Zudem steht im Internet unter www.helvetia.ch ein Blog zur Verfügung, wo unter «Expertentipps» Fragen beantwortet werden.

sorgelösungen lassen sich zudem flexibel auf die Kundenbedürfnisse und veränderte Lebenssituationen ohne finanzielle Einbussen anpassen. Übrigens können auch reine Risikoversicherungen, wie Todesfall- oder Erwerbsunfähigkeitsversicherungen, im Rahmen der Säule 3a geführt werden.

Helvetia-Beratungsteam

INFO

Rendite der Säule 3a

Jährliche Einzahlung CHF 5000, bei einer Laufzeit von 20 Jahren, einem Grenzsteuersatz von 25 % und einem Steuersatz bei Kapitalauszahlung von 5 %.

Endkapital bei Zinssatz 1 %	CHF 111 135.60
Steuereinsparung	CHF 25 000.00
Effektiver Ertrag	CHF 136 135.60
Steuerbetrag bei Auszahlung	CHF 5 556.80
Nettoertrag	CHF 130 578.80
Nettorendite nach Steuern	2,5 % pro Jahr

Gigaliner, Megatrucks, Öko-Kombi: alles Synonyme für Megaprobleme?

«Meine Haltung ist einfach und logisch: Man kann nicht eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene wünschen und zugleich eine Förderung des Schwerverkehrs durch grosszügigere Normen akzeptieren.»

Claude Hêche, Ständerat SP/JU und Präsident der Verkehrskommission



Nein zu Megatrucks!

Verhindert die schweizerische Gesetzgebung noch nicht genügend explizit, dass die riesigen 60-Töner bald auch in der Schweiz verkehren dürfen, nachdem sie insbesondere in Skandinavien, Nordamerika und Australien schon lange anzutreffen sind? In der Schweiz sind sich derzeit fast alle einig darüber, dass diese XXL-Lastwagen bei uns nichts zu suchen haben – aber wie lange noch? Seitens der EU könnte der Druck stark zunehmen, zumal in Deutschland, Holland, Belgien und Dänemark zurzeit Pilotprojekte laufen. Solche Ungetüme in der Schweiz einzuführen kommt für das Bündnis NoMegatrucks.ch, dem auch der SEV angehört, nicht infrage. Die Gründe dafür sind hier zusammengestellt.

Zurzeit gelten in Europa für Lastwagen folgende Vorschriften: maximales Gewicht 40 Tonnen, maximale Breite 2,55 Meter, maximale Höhe 4 Meter, maximale Länge 18,75 Meter. Diese Abmessungen entsprechen der EU-Richtlinie 96/53. In der Schweiz gelten diese Normen seit 2005. Bereits heute machen europäische Länder für den nationalen Verkehr diverse Ausnahmen und erlauben schwerere und längere Lastwagen.

Wie lange noch?

Seit mehreren Jahren wird in Europa die Einführung von Lastwagen diskutiert, die 60 Tonnen schwer (+20 Tonnen) und 25,25 Meter lang (+6,50 Meter) sein sollen. In Ländern wie Schweden und Finnland zirkulieren diese Megatrucks schon. Die Niederlande, Dänemark, Belgien und Deutschland haben bereits Versuchs-

fahrten durchgeführt. Schweden testet sogar Lastwagen mit 90 Tonnen Gewicht und 30 Metern Länge. In Frankreich wurde über einen Versuch diskutiert, doch setzten die Behörden der Debatte schliesslich im Juli 2013 ein jähes Ende. Sie begründeten dies damit, dass die Verkehrsverlagerung Vorrang habe.

Opposition organisiert sich

In Europa kämpft eine Koalition aus mehr als 200 Organisationen gegen die Gigaliner. Koordiniert wird dieser Widerstand von der deutschen «Allianz Pro Schiene». Auch 47 Schweizer Organisationen machen mit.

Gemäss Umfragen sind in Frankreich 81 Prozent der Bevölkerung, in England 75 Prozent und in Deutschland 73 Prozent gegen die Zulassung von überlangen und über schweren Lastwagen. Laut ei-

ner Umfrage von Ende 2009, die im Auftrag der Alpen-Initiative durchgeführt wurde, sind in der Schweiz 80 Prozent der Befragten gegen die 60-Tonnen-Lastwagen. Mehrere Kantonsregierungen und -parlamente haben sich bereits gegen Megatrucks ausgesprochen: Neuenburg, Luzern, Genf, Basel-Stadt, Uri und Tessin haben beschlossen, die Gigaliner abzulehnen, und in zehn weiteren Kantonen wird über ein Nein diskutiert.

Megatrucks sabotieren die Verlagerung

In Deutschland wären 56% des derzeitigen Transportauf-

kommens im Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse bei der Zulassung von Gigaliner gefährdet. Das würde eine Rückverlagerung von bis zu 1,3 Millionen Lastwagenfahrten auf das Netz der Fernstrassen bedeuten. Ähnliche Auswirkungen sind auch in der Schweiz zu erwarten. Eine solche Entwicklung aber widerspräche der Verfassung. Diese schreibt seit dem Ja zur Alpen-Initiative 1994 vor, dass der Güterverkehr durch die Alpen auf der Schiene abgewickelt werden muss. Das Gesetz konkretisiert diese Vorgabe: Die Zahl der alpenquerenden Lastwagen ist von heute rund 1,2 Millionen

auf jährlich 650 000 zu reduzieren. Allerdings ist der Termin dafür schon mehrmals hinausgeschoben worden, zuletzt auf einen Zeitpunkt zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Im Übrigen sind Megatrucks zu lang für das Huckepacksystem. Das würde die Rentabilität der Neat-Tunnels an Lötschberg und Gotthard beeinträchtigen.

Eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer/innen

Megatrucks sind so lang wie sechs Personenautos. Sie haben klar längere Bremswege und eine massiv höhere Aufprallenergie. Es dauert auch

Wo verkehren die Gigaliner schon heute?

In Finnland und Schweden sind Megatrucks schon seit Langem anzutreffen, wie etwa auch in Nordamerika oder Australien.

Weite Gebiete Skandinaviens sind nur dünn besiedelt. Die dortige Situation ist denn auch keineswegs mit jener in den

meisten übrigen Regionen West- und Mitteleuropas vergleichbar. Dort ist das Strassennetz viel dichter, wird viel stärker befahren und ist daher für die über 25 Meter langen und 60 Tonnen schweren Riesen nicht geeignet.

In Finnland und Schweden geniessen die Gigaliner eine Art Gewohnheitsrecht: Sie dürfen trotz dem Eintritt dieser Länder

in die Europäische Union weiterhin Güter transportieren, jedoch nicht über die Grenzen hinweg in andere EU-Länder. Daran wollen die Gegner der Gigaliner in den anderen europäischen Staaten nichts ändern.

Die Befürworter der Gigaliner jedoch wollen etwas anderes: freie Fahrt für die Ungetüme in ganz Europa.

INFO

Bündnis NoMegatrucks.ch

Dem Bündnis gehören zahlreiche Organisationen an, darunter die Alpen-Initiative, Greenpeace Schweiz, IGöV Schweiz, KVöV, Pro Bahn Schweiz, Pro Natura, Pro Velo, SEV, SIT Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs, Syndicom, Transfair, Umverkehr, Unia, VCS, VöV, WWF und andere mehr.



Die monströsen Lastwagen verkehren in Deutschland versuchsweise schon fast bis zu den Grenzübergängen zur Schweiz.

erheblich länger, wenn ein Megatruck Velofahrerinnen und -fahrer passiert. Das erhöht das Risiko von schweren Unfällen. Die Gefahr von Lastwagenbränden in Tunnels nimmt nochmals zu, da grössere Mengen Güter – die häufig leicht entflammbar sind – transportiert werden. Auf ansteigenden und kurvenreichen Strecken, in Kreiseln und auf Kreuzungen behindern Megatrucks zudem den Verkehrsfluss und machen die Situationen unübersichtlich. Das bringt zusätzliche Gefahren mit sich.

Megatrucks schädigen Umwelt und Klima

Das Argument, dass mit Megatrucks für die gleiche Menge Güter weniger Fahrten erforderlich wären, basiert auf einer Milchbüchleinrechnung. Fakt ist: Wird der Strassentransport dank der Megatrucks noch billiger, wird das auf Kosten des Bahntransports gehen. Das heisst: Die Güter wandern von der umweltfreundlichen Bahn auf die billigeren Megatrucks ab, die Strasse wird nicht wie versprochen entlastet. Stattdessen steigt die langfristige

CO₂-Belastung, wie eine Studie des renommierten deutschen Fraunhofer-Instituts zeigt. Gigaliner verursachen auch mehr Lärm als 40-Tonnen-Lastwagen.

Megatrucks treiben die Strassenkosten in die Höhe

Europäische Studien haben ergeben, dass allein für die Anpassung der Autobahnbrücken in ganz Europa Investitionen in der Höhe von 46 Milliarden Euro notwendig sind. Die notwendigen Anpassungen für Parkplätze, Verkehrskreisel sowie Autobahneinfahrten und -ausfahrten würden die Kosten zusätzlich in die Höhe treiben. Auch neue, massiv stärkere Leitplanken müssten gesetzt werden, um 60-Tonnen-Lastwagen aufzuhalten. Die heutigen Strassen sind nicht für die Riesenlastwagen konzipiert, in der engräumigen, bergigen Schweiz ganz besonders nicht.

Gefahr droht von der EU

Definitiv über die Zulassung von Megatrucks entscheiden wird die EU. Der politische Druck, dass die Gigaliner bald

Fragen an Ständerat Claude Hêche, Verkehrskommissionspräsident

«Erneute Konzessionen sind ausgeschlossen»

■ kontakt.sev: Wie stehen Sie zu Megatrucks?

Claude Hêche: Meine Haltung ist einfach und logisch: Man kann nicht eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene wünschen und zugleich eine Förderung des Schwerverkehrs durch grosszügigere Normen akzeptieren. Mit der Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen haben wir schon einen grossen Schritt gemacht. Erneute Konzessionen sind für mich ausgeschlossen, da sie nichts weniger als eine Sabotage der Verlagerungspolitik bedeuten würden. Für schwere Motorfahrzeuge soll die Devise gelten: «So viel wie nötig, so wenig wie möglich.» Es geht um die Sicherheit auf den Strassen und um die Qualität der Umwelt und der Lebensbedingungen.

■ Der Ständerat hat eine Möglichkeit zur Fernhaltung von

Gigaliner von der Schweiz abgelehnt. Warum?

Die Fragestellung war eine andere. Man muss wissen, dass die Grenzwerte für Gewicht (40 Tonnen bzw. 44 Tonnen beim kombinierten Verkehr) und Länge (18,75 Meter) gesetzlich verankert sind. Das Gesetz hält die Megatrucks von der Schweiz schon heute fern, weil diese vor allem zu lang sind. Im Rat wurde beantragt, im Strassenverkehrsgesetz auch für die Höhe und die Breite Grenzwerte festzuschreiben. Solche sind aber schon in der Verkehrsverordnung enthalten: 4 Meter für die Höhe und 2,55 Meter für die Breite. Daher und weil auch schon europäische Richtlinien die gleichen Grenzwerte vorschreiben, war der Ständerat der Meinung, dass es keine Reform der Strassengesetzgebung im Rahmen der Diskussion über den 4-Meter-Korridor braucht.

■ Sind auf Bundesebene weitere Schritte geplant?

Das Thema wird früher oder später von selbst wieder aufs Tapet kommen. Es ist aber klar festzuhalten, dass sich bisher niemand in unserem Land eine solche Entwicklung vorstellen kann. Das sieht man allein schon an den Titeln der parlamentarischen Vorstösse: «Keine Gigaliner auf Schweizer Strassen» (Interpellation von Gabi Huber vom 18.9.2008); «Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen» (Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats vom 16.4.2010). Ich rechne nicht mit einem Meinungsumschwung, da ich auf europäischer Ebene keine Lockerung feststellen kann. Falls sich dies ändern sollte, würde uns das Bündnis NoMegatrucks bestimmt alarmieren.

Fortsetzung auf Seite 12

Fragen: Henriette Schaffter/Fi

Fortsetzung von Seite 11

überall in Europa rollen dürfen, steigt. Wie wird der Bundesrat reagieren, wenn Europa die Megatrucks zulässt? Kann die Schweiz dann eine Sonderlösung aufrechterhalten? Bereits einmal hat sich gezeigt, dass dies kaum möglich ist: Die Schweiz hat auf Druck der EU bis 2005 die Gewichtslimite schrittweise von 28 auf 40 Tonnen erhöht. Das darf nicht nochmals passieren. Deshalb muss schon heute einer solchen Entwicklung entgegen gewirkt werden.

NoMegatrucks.ch/Red.



Die Megatrucks sabotieren die Güterverlagerung auf die Schiene, was gegen die Bundesverfassung ist.

Aus der EU droht Gefahr

Die Schweizer/innen sind sich einig

Das Gesetz schützt uns leider noch nicht vollständig vor den Megatrucks.

Neben dem Bündnis NoMegatrucks.ch hat sich auch der Schweizer Lastwagenverband Astag gegen die 60-Tönnner ausgesprochen. Er begründete seine Haltung damit, dass Giga-liner im Binnenverkehr aus betriebswirtschaftlichen Gründen keinen Sinn machen. Zudem würden Strasseninfrastruktur und Umwelt unnötig belastet. Viele autofreundliche Organisationen wie der European Automobile Club (EAC), der ADAC in Deutschland und der TCS in der Schweiz sprechen sich ebenfalls gegen die Zulassung von 60-Tönnnern aus. Warum sich also Sorgen machen, wenn sich alle einig sind?

Europäische Gefahr

Die Lastwagenlobby drängt und der Verkehrskommissar der EU lenkt ein. Schon bald könnten über 25 Meter lange Lastwagen durch ganz Europa rollen. Die EU-Kommission möchte in einer neuen Richtlinie den grenzüberschreitenden Verkehr der bis zu 60 Tonnen schweren Giga-liner offiziell erlauben. Wenn diese riesigen Lastwagen dereinst an unserer Grenze stehen, steigt der Druck auf die

Schweiz. Dass EU-Verkehrskommissar Siim Kallas ein Freund der Megatrucks ist, hat er schon letztes Jahr bewiesen: Im Juni 2012 änderte er an einer Tagung der Auto-industrie eigenmächtig die gängige Interpretation der alten Richtlinie im Sinne der Giga-liner. Nun möchte die europäische Kommission mit einer neuen Richtlinie zu den «Abmessungen von Strassenfahrzeugen», die Mitte April 2013 vorgestellt wurde, den grenzüberschreitenden Einsatz über-langer Lastwagen zwischen Nachbarstaaten definitiv legalisieren.

Schädlich, gefährlich, teuer

Die Giga-liner würden massive Kosten bei der Infrastruktur verursachen. Eine Studie von 2011 im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) hat gezeigt, dass die generelle Zulassung von Giga-linern auf dem schweizerischen Strassennetz grundsätzlich nicht möglich ist. Beschränkt man sich nur auf die Autobahnen, entstehen trotzdem Kosten von mehreren Hundert Millionen Franken.

Der grenzüberschreitende Verkehr von Giga-linern stellt auch für die Schweiz eine reale Gefahr dar. Stehen die riesigen Lastwagen erst einmal an unserer Grenze, könnten unsere Gesetzesbestimmungen eben-

so schnell fallen wie seinerzeit die 28-Tonnen-Limite – zum Beispiel als Gegengeschäft zugunsten einer hiesigen Wirtschaftsbranche. Doch die Alpen-Initiative hat vorgesorgt: Die maximale Länge der Lastwagen steht dank ihren Bemühungen seit Kurzem im Gesetz. Eine allfällige Änderung kann also mit dem Referendum bekämpft werden.

Proteste auch in der EU

In der EU stehen gewisse Regionen den Giga-linern ebenfalls skeptisch gegenüber. So sagt etwa Florian Mast, Vertreter des Bundeslands Tirol in Brüssel: «Österreich und vor allem die an der Brennertransitachse liegenden Länder wie Tirol, Südtirol und Trient haben genauso mit dem Problem des Transitverkehrs zu kämpfen wie die Schweiz. Wir setzen uns darum gemeinsam mit den Arge-Alp-Ländern gegen die Giga-liner ein. Die Annahme des Vorschlags der Kommission wäre ein erster Dominostein, der die europäische Verkehrspolitik ins Wanken bringt.»

Zweite Röhre für die Giga-liner?

Zwar heisst es bei den offiziellen Stellen in Bern, Giga-liner seien in der Schweiz kein Thema. Aber wer genau nachschaut, findet anderes. Das Astra schreibt auf seiner Website: «In der EU gibt es Bestre-

bungen, Länge und Gewicht von Fahrzeugen auf maximal zulässige 25,25 Meter und 60 Tonnen zu erhöhen (...) Sollte sich die europäische Kommission dazu entschliessen, die Vorschriften entsprechend anzupassen, könnte die Schweiz trotz breiter politischer Ablehnung der Zulassung von Giga-linern unter Druck geraten, ihre Längen- und Gewichtslimiten (...) anzupassen und damit Giga-liner ganz oder teilweise auch in der Schweiz zuzulassen.»

Gemäss der Studie des Astra

von 2011 ist die Autobahn A2 zwischen Basel und Chiasso in der Schweiz die tauglichste Strasse für Giga-liner – genau der für die EU interessanteste Abschnitt! Falls es also Ausnahmen von der heute geltenden Beschränkung (18,25 Meter und 40 Tonnen) geben sollte, dann auf dieser Strecke, auf der auch der Gotthard-Strassentunnel liegt. Wird eine zweite Röhre gebaut, so wäre die Gefahr, dass auf dieser Achse Giga-liner kommen, wohl noch grösser.

Alpen-Initiative/Red.

Fragen an Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV

■ Die Befürworter der Giga-liner sagen, diese seien ökologisch, da ihre grössere Ladekapazität weniger Fahrten nötig mache und da neue Fahrzeuge die Umwelt weniger belasten. Auch würden sie die Strassen nicht stärker abnutzen. Was sagst du dazu?

transport von Gütern verursacht im Durchschnitt 17 Mal weniger CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer als der Strassentransport.

■ Die Schweiz ist gegen die Einführung von Giga-linern. Besteht die Gefahr, dass die EU dafür Druck macht?

Die Befürworter lassen in ihrer Argumentation ausser Acht, dass es zu einer Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse kommen wird, womit denkbare CO₂-Einsparungen durch Effizienzgewinne bald überkompensiert wären und eine negative Klimabilanz entsteht. Der Schienen-

Ja, die Schweiz muss aus heutiger Sicht davon ausgehen, dass eine reale Bedrohung vonseiten der EU besteht. Es wäre deshalb sinnvoll, das schweizerische Gesetz bereits schlupflochsicher anzupassen, um für allfällige Neuverhandlungen im Rahmen des Landverkehrsabkommens gewappnet zu sein. **Fragen: Hes**

SEV und Unterverbände

- 14. November** ■ **Unterverband ZPV**
10 Uhr (ab 9 Uhr
Kaffee und
Gipfeli),
Aarburg-Oftringen,
Restaurant Krone
Regionalversammlung
Mitte
- 16. November** ■ **Unterverband VPT**
10.15 Uhr (Türöff-
nung 8.45 Uhr),
Thun, Expo Halle
www.vpt-online.ch
VPT-Tagung Zentralschweiz
- 16. November** ■ **Unterverband VPT**
15 Uhr, Thun,
Expo Halle
Branchentagung Touristik
Die Tagung findet im Anschluss an die VPT-
Tagung Zentralschweiz statt.
- 21. November** ■ **Unterverband ZPV**
10 Uhr, (ab 9.30
Uhr Kaffee und
Gipfeli),
Bern, Saal der
St. Marienkirche
Regionalversammlung West
Alle interessierten Kolleg/innen des Zugperso-
nals, des Micronic-Personals, des Regional-
verkehrs-Zugpersonals, das Lehrpersonal und die
Pensionierten sind herzlich eingeladen. Für das
anschliessende Mittagessen trägt euch bitte in
die ausgehängten Listen in den Personalzimmern
ein. Pensionierte und Gäste melden sich an
bei Bernhard Siegrist, 079 500 06 18 oder
besiegrist@hotmail.com.
- 23. November** ■ **Unterverband VPT**
11 Uhr (Türöff-
nung 10 Uhr),
Zürich, auf dem
MS Panta Rhei
VPT-Tagung Ostschweiz
Podiumsthema: AHVplus. Anmeldung bitte so-
fort über die Sektion.

Sektionen

- 9. November** ■ **RPV Bern**
16 Uhr, Bern,
Restaurant
Paprika
Herbstversammlung
Engeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie
die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in
den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Anmeldun-
gen bitte sofort an Bernhard Frey, 079 654 62 54
oder bernhard.frey@sbb.ch.
- 9. November** ■ **RPV Thurtal**
14.15 Uhr,
Weinfeld, Bern,
Restaurant
Trauben
Gemeinsame Herbst-
versammlung mit
RPV Südostschweiz
Die Traktandenliste liegt an diversen Standorten
auf. Wir bitten aus organisatorischen Gründen,
sich sofort anzumelden.
- 9. November** ■ **SBV Zürich**
17.15 Uhr,
Sirnach,
Villa Balloni
2. Abschluss-Event:
«Lachen und Lametta»
Bevor es mit dem neuen Unterverband AS 2014
los geht, feiern wir mit unseren Mitgliedern.
Um 17.30 Uhr Apéro, 18 bis 20 Uhr kulinarischer
Traum, 20 bis 21.15 Uhr Zirkusvorstellung, 21.15
bis 22.15 Uhr Sektionsauflösung. Anmeldung
an zuerich@sbv-online.ch oder SMS an
079 14 65 35.
- 12. November** ■ **SBV Rhätische Bahn**
18. 15 Uhr, Chur,
Hotel Drei Könige
Herbstversammlung
Themen: Infos und Diskussion Lohnverhand-
lungen. Als Gast begrüssen wir Peter Peyer, Ge-
werkschaftssekretär SEV. Anschliessend an die
Versammlung Spaghettiplausch. Anmeldung bis
10. November bei h.minder@rhh.ch oder einem
anderen Vorstandsmitglied.
- 13. November** ■ **LPV Mittelland**
14 Uhr, Olten,
Rest. Bahnhof
Sektionsversammlung
Referat vom LPV-Zentralpräsident Urs Mächler.
Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.
- 16. November** ■ **RPV Zentralschweiz**
15.45 Uhr,
Goldau,
Restaurant
Gotthard
Aus der Sektionskasse wird ein Nachtessen be-
zahlt. Die Traktandenliste wird am Arbeitsort
ausgehängt. Anmeldung und weitere Infos fol-
gen mit der Post an die Mitglieder. Anmeldung
bitte bis spätestens 11. November an Giuditta
Purtschert, Uedelbodenstrasse 56, 6014 Luzern,
tschudi-purtschert@bluewin.ch.
- 16. November** ■ **RPV Zürich**
16 Uhr,
Zürich-Altstetten,
Restaurant
Brochette
Herbstversammlung
Die Einladung wird in den Aushängen an den Ar-
beitsorten ausgehängt. Nach der Versammlung
wird ein Nachtessen serviert. Anmeldung bis
10. November erforderlich an Kassier Daniel
Purtschert, Uedelbodenstrasse 56, 6014 Luzern,
041 250 11 13, purtschert.dani@bluewin.ch,
oder an die Platzvertreter vor Ort.
- 16. November** ■ **SBV Nordwestschweiz**
ab 17 Uhr, Basel,
Fischerstube
Auflösungsversammlung
Die Traktandenliste wurde verschickt. Anmel-
dung an rolfmoos@bluewin.ch.
- 22. November** ■ **SBV Wallis**
19 Uhr, Brig,
Restaurant Alpina
(vis-à-vis Migros)
Herbstversammlung /
Auflösungsversammlung
Versammlung gemäss Einladung. Anschliessend
wird ein feines Nachtessen offeriert.
- 23. November** ■ **LPV Luzern**
13.30 Uhr,
Luzern, Hotel
Continental Park
Generalversammlung
Ständerat Paul Rechsteiner referiert zum Thema
AHVplus. Das Referat ist öffentlich, eingeladen
sind alle Pensionierten und Nichtorganisierten.
Der Vorstand hofft auf viele Teilnehmende.
- 23. November** ■ **RPV Aargau**
18 Uhr,
Hunzenschwil,
Restaurant
Kastanienbaum
Herbstversammlung
Die Traktandenliste wird in den Personalzim-
mern ausgehängt. Themen: Infos von der Prä-
sidentenkonferenz und Aktuelles aus dem
SEV. Nachtessen nach der Versammlung.
Anmeldung bitte an Markus Engetschwiler,
079 253 71 95, m_engetschwiler@bluewin.ch.
- 25. November** ■ **LPV Landquart und
LPV Engadin-Bernina**
9.45 bis zirka
13 Uhr,
Preda,
Hotel Kulm
Jahresversammlung
Lokführer RhB
Anschliessend an die Versammlung Mittagessen
und Rahmenprogramm. Weitere Informationen
auf der Website unter «Sektionen/Rhätische
Bahn».
- 26. November** ■ **ZPV Luzern**
18.30 Uhr,
Luzern, Hoch-
schule Luzern
Herbstversammlung
Die Versammlung findet im 2. Stock, Raum
Plenum 2.02 statt.

Saisonstart 2014:
22. März

Superior
Parkhotel Brenscino
BRISSAGO

... laddove è difficile partire!
... dort wo der Abschied schwer fällt!
... l'endroit qui est difficile de quitter!

Wir gratulieren den Gewinnerinnen unseres Kürbiswettbewerbes!



Die Frage lautete:
Wie schwer sind all diese Kürbisse
zusammen?

Die richtige Antwort: 255 kg

Gewonnen haben **Barbara Rauch**
aus Chur (Antwort: 253 kg) und
Doris Luginbühl aus Kehrsatz
(Antwort: 258 kg)

Die Gewinnerinnen erhalten einen
Brenscino-Gutschein für eine
Übernachtung für zwei Personen
mit Frühstückbuffet.

Wir freuen uns auf Sie!

Herzlichst
Ihr Martin Faes und sein Team

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11
info@brenscino.ch
www.brenscino.ch



Sektionen VPT

- 12. November** ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Verschiebedatum:
19. November
Wanderung Heimenschwand–Wachseldornmoos–Schwarzenegg
Abwechslungsreiche Wanderung mit einigen Teilstücken auf Hartbelag; 2½ Stunden, +/-120m. Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung im Restaurant Bären in Schwarzenegg. Worb Dorf ab 7.45 Uhr; Solothurn ab 7.48 Uhr; Bern ab 8.34 Uhr, Thun Bahnhof (Bus) ab 9.02 Uhr, Heimenschwand Post an 9.49 Uhr. Rückfahrt: Schwarzenegg Bären ab 15.26 Uhr. Anmelden bis 9. November bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.
- 13. November** ■ **VPT Südostbahn**
17.45 Uhr,
Schmerikon,
Restaurant Zur
Seehof
www.sevsob.ch
Herbstversammlung
Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind herzlich eingeladen. Die Traktandenliste wird zu gegebener Zeit in den Personalräumen ausgehängt, auf der Website aufgeschaltet sowie an die uns bekanntgegebenen E-Mail-Adressen gemailt. Versammlungsbeginn: 18.15 Uhr; vorgängig Apéro, offeriert aus der Sektionskasse.
- 14. November** ■ **VPT RhB, Gruppe Pensionierte**
14 Uhr, Thusis,
Restaurant Zur
alten Brauerei
Gruppenversammlung
Nebst den üblichen Traktanden gemütlicher Teil mit Diashow von M. Pfister, Samedan: «Bahnhof Samedan von 4 bis 24 Uhr».
- 16. November** ■ **VPT STI**
10.15 Uhr
(Türöffnung:
8.45 Uhr)
www.sev-sti.ch
VPT-Tagung Zentralschweiz
Infos und Tagungsprogramm siehe Website. Anmeldung – bitte sofort – über die Sektion.
- 20. November** ■ **VPT MOB**
19.45 Uhr,
Château d'Oex,
Bahnhofbuffet
Herbstversammlung
Traktanden und Einladung werden in den Personalräumen ausgehängt. Der Vorstand freut sich, viele Mitglieder begrüßen zu dürfen.
- 22. November** ■ **VPT BLT**
20 Uhr, Ettingen,
Rest. Rebstock
Hock
Ungezwungenes Beisammensein zum Gedankenaustausch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.
- 23. November** ■ **VPT Appenzellerland**
10 Uhr,
Zürich
VPT-Tagung Ostschweiz
Verbindungen: St. Gallen ab 8.11 Uhr; Herisau ab 8.07 Uhr; Zürich, Bahnhofstrasse ab 9.30 Uhr mit Tram Nr. 11.
- 23. November** ■ **VPT Südostbahn**
10 Uhr,
Zürich,
Bürkliplatz
(MS Panta Rhei)
www.sevsob.ch
VPT-Tagung Ostschweiz
Die Einladung mit den Details hängt in den Personalräumen aus und ist auf der Website aufgeschaltet. Anmeldungen sofort an Kassier Hans Stark, 071 352 10 37, hans.stark@bluewin.ch. Das Mittagessen wird aus der Sektionskasse bezahlt. Der Vorstand erwartet zu diesem einmaligen Anlass auf einem Zürichseeschiff einen Grossaufmarsch der SOBler!
- 29. November** ■ **VPT TPF régionale**
20.30 Uhr,
Fribourg,
Café Restaurant
Le Jura
Herbstversammlung
Alle aktiven und pensionierten Kolleg/innen sind eingeladen. Nach der Versammlung wird ein Essen serviert.
- 2. Dezember** ■ **VPT Appenzellerland, Pensionierte**
ab 13.30 Uhr,
Gonten AI,
Café Rössli
Pensioniertenanlass
Herzliche Einladung zum Klausshöck. Es ist keine Anmeldung nötig. Bei Fragen wendet euch an Walter Rusch, 071 794 12 01.
- 4. Dezember** ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte und Pensionierte Emmental**
14.15 Uhr,
Spiez,
Gemeinde
zentrum
Löttschberg
Weihnachtsversammlung
Referat von Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV, über Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur) und Tarife. Informationen über Aktuelles aus der Sektion und PK Symova. Orientierung zum Zusammenschluss der Gruppen Emmental und BLS. Coop offeriert wiederum die Grättibänzen. Ab 13.30 Uhr Kalenderverkauf (14 Franken). BLS-Kolleg/innen, die nicht an der Versammlung teilnehmen, bestellen den Kalender bei Roger Ritz, Oberlandstrasse 59, 3700 Spiez, 033 654 37 53.

- 5. Dezember** ■ **VPT RBS**
statt 22. November
19.30 Uhr,
Worb, Restaurant
Löwen
Herbstversammlung

Pensionierte SBB

- 7. November** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**
Ab 14 Uhr, Luzern,
Bocciastübli Pro
Ticino (VBL Halte-
stelle Eichhof)
Wöchentlicher Treff
- 12. November** ■ **PV Buchs-Sargans-Chur & RhB**
14 Uhr,
Chur,
Kathedrale,
Haupteingang
oder
15.15 Uhr,
Chur,
Hotel Drei Könige
www.sev-pv.ch/bu-sa-ch
Herbstversammlung mit vorgängiger Führung Kathedrale Chur
- 12. November** ■ **PV Fribourg**
10.30 Uhr,
Düdingen,
Hotel Bahnhof
Herbstversammlung
- 12. November** ■ **PV Wallis**
10.45 Uhr,
Brig-GLis,
Restaurant
River Side
www.sev-pv.ch/wallis-valais
Herbstversammlung
- 14. November** ■ **PV Luzern**
Schlusswanderung und
Diaschau
- 20. November** ■ **PV Luzern**
Brünig,
Hotel Brünig-
Kulm
Seniorenjass
- 21. November** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
Waldheim
Metzgete

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen.

Wir treffen uns jeden Donnerstagnachmittag (ausser Feiertage) im Bocciastübli Pro Ticino. Bocciaspierer/innen, Jasser/innen und Kolleg/innen anderer Kategorien sind herzlich willkommen.

Anstelle eines Vortrags wird eine geführte Besichtigung der Kathedrale Chur geboten. Fussweg ab Bahnhof Chur zur Kathedrale zirka 20 Minuten. Busverbindungen ab Bahnhof: Bus 9 nach Meiersboden ab 13.30 Uhr bis Hof oder Bus 4 Evangelische Alterssiedlung ab 13.32 und 13.42 Uhr bis Steinbruchstrasse. Über Reichsgasse zirka 10 Minuten Fussweg. Die Führung dauert eine Stunde. Anschliessend kurzer Fussmarsch zum Hotel Drei Könige zur Herbstversammlung. Wer nicht an der Führung teilnimmt, geht direkt zum Hotel Drei Könige. Statutarische Traktanden. Persönlich eingeladen sind die SEV-Jubilare der Region Chur mit 40, 50, 60 und 70 Mitgliedsjahren. Mit einem Imbiss schliessen wir die Versammlung ab.

Eingeladen sind alle Mitglieder. Fribourg ab 10.13 Uhr. Übliche Traktanden und Gesangseinlagen des Eisenbahnerchors. Danach stellt National- und Gemeinderätin Christine Bulliard-Marbach aus Ueberstorf den Sensebezirk vor. Die Auszeichnungen für 75-jährige Mitglieder sowie 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft werden während der Versammlung übergeben. Wie üblich aus der Sektionskasse offeriertes Mittagessen. Anschliessend werden die Agenden verteilt. Partner/innen sind ebenfalls herzlich eingeladen.

Nebst den statutarischen Traktanden Wahl von zwei neuen Vorstandsmitgliedern. Als Gäste begrüssen wir Ricardo Loretan, Zentralpräsident, und Doris Schmidhalter-Näfen, Walliser Grossrätin. Nach der Versammlung gemeinsames Mittagessen; Kostenbeteiligung CHF 20. Die Anmeldung bis 7. November für das Mittagessen ist obligatorisch mit dem Anmeldeantrag an Walter Schmid, 027 923 54 31 oder 079 872 38 37.

A: Luzern ab 9.00 Uhr, Postauto-Linie 72 (Neuenkirch) bis Geisslermoos. Wanderung über Rothenburg-Station bis zur Ikea (zirka 1 Stunde). Ab Ikea Bus 13 um 10.25 Uhr nach Littau Dorf. B: Nur Mittagessen und Diaschau; Luzern ab 10.46 Uhr, Bus 12 bis Gasshof oder Emmenbrücke, ab 10.50 Uhr, Bus 13 bis Littau Dorf. C: Nur Diaschau; Luzern ab 12.46 Uhr, Bus 12 oder Emmenbrücke ab 12.50 Uhr, Bus 13. Mittagessen um 11.30 Uhr im Gasthof Ochsen in Littau. Die Diaschau beginnt um 13.30 Uhr und dauert mit Pause bis zirka 16.30 Uhr. Anmeldungen bitte bis 9. November an emilk@fibermail.ch, 041 467 15 91 (bitte angeben ob A, B oder C).

Luzern ab 9.55 Uhr. Rückfahrt ab Brünig 16.57 Uhr. Mittagessen zirka 11.15 Uhr. Anmeldung bis 16. November an Emil Knöpfel, 041 467 15 91 oder emilk@fibermail.ch.

Brugg ab 13.04 Uhr mit Postauto nach Böttstein/Birch. Wanderung via Fehrental nach Hettenschwil, zirka 1½ Stunden. Nichtwanderer fahren nach Leuggern/Post, kurze Wanderung via Grotte zum Restaurant. Rückfahrt mit dem Postauto via Leuggern–Döttingen nach Brugg.

4. Dezember ■ **PV Thurgau**
14.15 Uhr,
Egnach, Adventsfeier
Rest. Sternen

Pfarrerin Meret Engel begleitet durch den Nachmittag. Musikalische Unterhaltung des Panflötenquartetts Romanshorn. Am Schluss wird ein Imbiss offeriert. Anmeldung bis 2. Dezember mit weissem Talon an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.

5. Dezember ■ **PV Jura**
11.45 Uhr,
Bassecourt, Nikolaustreffen
Café du Jura

Mittagessen offeriert aus der Sektionskasse (die Getränke sind selbst zu bezahlen). Der PV-Chor sorgt für Unterhaltung und das traditionelle Lotto findet statt (Lottopreise sind sehr willkommen). Merci an alle, die Gützi oder einen Cake bringen. Achtung – Restaurantwechsel; Parkiermöglichkeit auf dem Bahnhofplatz (das Café befindet sich 5 Minuten entfernt nahe der Kirche). Anmeldung bitte bis 30. November an Pierre Ackermann, 032 422 48 35, pack@bluewin.ch.

10. Dezember ■ **PV Ticino**
11 Uhr,
Mendrisio, Weihnachtsstreffen
Centro Manifestazioni
Mercato Coperto

Beginn mit Apéro, dann Begrüssung durch den Sektionspräsidenten. Anschliessend gemeinsames, köstliches Mittagessen (40 Franken, inklusive Getränke). Weitere Auskünfte siehe Website. Anmeldungen bis 1. Dezember an Biagino Gioli, biagino_gioli@hotmail.com, 091 825 85 83.

19. Dezember ■ **PV Zürich**
14.30 Uhr, Zürich,
Volkshaus, Weihnachtsfeier
(Theatersaal)

Musikalische Einstimmung mit dem Chor Riesbach. Nach den besinnlichen Worten von Pfarrer Hannes Kappeler offerierter Imbiss und Weihnachtskonzert der Bendliker-Musik. Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/in. Anmeldung obligatorisch für die Weihnachtsfeier/Imbiss bis spätestens 8. Dezember an Kurt Egloff, Lerchenberg 19, 8046 Zürich, 044 371 14 64 oder kurtegloff@bluewin.ch.

Sport und Kultur

9. November ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Treffpunkt im Zug
Bern ab 8.39 Uhr, Fondue-Tour
(Zugmitte) Richtung
Frutigen

Zweistündige Wanderung, +340m von Inner Kandergrund nach Kandersteg. Startkaffee in Kandergrund, Apéro ab 13 Uhr beim Klubhaus, anschliessend Fondue Spezial. Bei Anmeldung Bekanntgabe ob mit oder ohne Wanderung. Auskunft und Anmeldung sofort bei Fritz Aegler, Bühnenweidli 4, 3753 Oey, 033 681 16 47 oder 079 487 06 42.

19. November ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Wanderung
«is Chnoblibrot»

Route: Bassersdorf–Winterberg–Winterthur; 3½ Stunden, +/-150m. Taschenlampe mitnehmen. Verpflegung im Restaurant Bläsihof. Winterthur ab 14.38 Uhr, Zürich ab 14.20 Uhr. Winterthur an zirka 20.30 Uhr. Anmeldung bis 16. November an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.

20. November ■ **EFW Herisau**
9.29 Uhr,
Schüpfheim, Bahnhof
Wanderung entlang der
kleinen Emme

Wir folgen der kleinen Emme bis Wolhusen. Wanderzeit zirka 4 Stunden, +100/-250m. Abkürzung möglich. Mittagessen im Restaurant in Entlebuch. St. Gallen ab 6.42 Uhr, Zürich ab 8.04 Uhr, Luzern ab 8.57 Uhr. Anmeldung bis 18. November mittags an Ernst Egli, 071 277 72 36.

21. November ■ **ESC Winterthur**
Ausfall Zugerseewanderung

Die Wanderung Zugersee findet nicht statt.

23. November ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Kulinarische Wanderung

Treffpunkt in Basel SBB, Abfahrt Zürich HB 8.00 Uhr. Zirka 3½-stündige Wanderung im Dreiland mit anschliessendem Essen. Anmeldung bis 16. November an Kurt Suter, 061 831 47 71 oder 079 769 42 13.

23. November ■ **EFW-Herisau**
Treffpunkt
gemäss Gästebucheintrag vom
22. November
www.ewf-herisau.ch
Lawinenkurs/LVS-Übung

Raum Appenzellerland, nach Möglichkeit im Schnee (von zirka 10 bis 16 Uhr). Tourengroundausrüstung, Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 20. November an Werner Huber, 071 351 53 76.

11. Dezember ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Winterwanderung
durchs Züribiet

Route: Turbenthal, Chämibach, Schnurrberg, Pt 833, Hüttstall, Hutzikertobel, Turbenthal, zirka 2½ bis 3 Stunden, 300m auf und ab. Zmittag im «Schnurrberg». Winterthur ab 9.26 Uhr. Anmeldung bis 7. Dezember an Manfred Portmann, 052 232 30 00, manfred.portmann@hispeed.ch.

22. bis 26. Mai 2014 ■ **Internationaler Freundeskreis der Zugbegleiter**
61. Internationales
Zugbegleitertreffen in
Montauban (F)

Alle Mitglieder und Neu-Mitglieder sind herzlich eingeladen. Anmeldung bis Ende Dezember an Bruno Lächli, Präsident Internationaler Freundeskreis der Zugbegleiter Sektion Schweiz, 079 479 08 76, schweiz@zugbegleiter.com.

Unsere Verstorbenen

Bachofen Alice, Witwe des Paul, Zürich; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Elmer Marianne, Witwe des Rudolf, Zürich; gestorben im 82. Altersjahr. PV Zürich.

Bertschy Joseph, pensionierter Zugführer, Schaffhausen; gestorben im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Fischer Otto, pensionierter Kondukteur, Villars-Burquin; gestorben im 92. Altersjahr. PV Waadt.

Büttiker Marguerite, Witwe des Walter, Bern; gestorben im 98. Altersjahr. PV Bern.

Fricker Martha, Witwe des Ernst, Wangen bei Olten; gestorben im 95. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Buttliger Kurt, pensionierter Lokomotivführer, Olten; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Geiler Walter, pensionierter Zugführer, Kriens; gestorben im 85. Altersjahr. PV Luzern.

Dittli Berta, Witwe des Clemenz, Biel; gestorben im 87. Altersjahr. PV Biel.

Graf Gertrud, Witwe des Hans, Ramsen; gestorben im 81. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Eggel Benjamin, pensionierter Rangiergruppenführer, Glis; gestorben im 82. Altersjahr. PV Wallis.

Hanselmann Johann, pensionierter Stellwerkbeamter, Romanshorn; gestorben im 94. Altersjahr. PV Thurgau.

Ehrbar Ernst, pensionierter Betriebsangestellter, Kreuzlingen; gestorben im 76. Altersjahr. PV Thurgau.

Iten Meinrad, pensionierter Gruppenchef, Zug; gestorben im 85. Altersjahr. PV Luzern.

Janka Gertrud, Witwe des Fridolin, Chur; gestorben im 90. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Keller Emil, pensionierter Rangiermeister, Schaffhausen; gestorben im 87. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Keller Samuel, pensionierter Zugchef, Abtwil SG; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Müller Heidi, Witwe des Ernst, Zürich; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Müller Johann, pensionierter Schienentraktorführer, Göschenen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Uri.

Niederhauser Georg, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Muttenz; gestorben im 89. Altersjahr. PV Basel.

Niggli Erika, Witwe des Emil, Lenzburg; gestorben im 84. Altersjahr. PV Aargau.

Peter Karl, Schaffhausen; gestorben im 82. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Soltermann Katharina, Witwe des Hans, Meiringen; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.

Stierli Paula, Witwe des Ludwig, Lenzburg; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.

Stuber Rudolf, pensionierter Stationsvorstand, Müntschemier; gestorben im 78. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Zwahlen Heidy, Witwe des Werner, Ormalingen; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.

■ Unterverband ZPV

Die Schweiz als schlechtes Beispiel

Am 22. Oktober versammelten sich die formelle ETF-Arbeitsgruppe des Zugpersonals in Brüssel.

An der Arbeitssitzung nahmen 28 Gewerkschafter aus 11 Ländern teil. Für den ZPV waren ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und Vizepräsident Pascal Fiscalini dabei. Schwerpunkte waren das 4. Eisenbahnpaket, unbegleitete Züge und die Auswertung eines Fragebogens über Aktivitäten in den Ländern zur Bekämpfung von unbegleiteten Zügen und zur Steigerung der Sicherheit von Personal und Fahrgästen.

4. Eisenbahnpaket

Die ETF betreibt zu diesem Geschäft im Europaparlament intensive Lobbyarbeit, mit dem Ziel, eine europäische Zertifizierung des Zugpersonalberufs zu erlangen. Dabei sollen Mindeststandards definiert werden, die den unterschiedlichen Gegebenheiten der einzelnen Länder Rechnung tragen. Während die EU die Trennung von Infrastruktur und Betrieb vorantreibt, gibt es Länder, die das Modell der integrierten Bahn wieder in die Diskussion einbringen. Der Strategiewechsel zeigt auf, dass die Trennung nicht das Allheilmittel ist. Dies zeigen Erfahrungsberichte aus Ländern, die die Trennung bereits vollzogen haben.

Fragebogen Zugpersonal

Im Vorfeld zur Tagung haben alle Mitgliedsländer der Arbeitsgruppe einen Fragebogen zum Thema «Führung der Züge ohne Zugpersonal» erhalten. Ziel der Umfrage war, Strategien auszuloten und zu entwickeln, um die negativen Trends zu stoppen. Denn es zeigt sich, dass die Führung von Zügen ohne Zugpersonal in den europäischen Ländern zunimmt. Die ETF ist sehr überrascht und äusserst besorgt, dass mehr Länder in Europa als angenommen den kondukteurlosen Betrieb im Regionalverkehr eingeführt haben oder diesen Weg einschlagen wollen. Positiv ist, dass alle Länder Mindestanforderungen an Aus-



bildung haben, vor allem im Bereich Sicherheitsaufgaben. Nun werden von den einzelnen Ländern Ideen und Argumente zusammengetragen und in einem Katalog zusammengefasst. Dieser dient als Argumentarium für Verhandlungen in den einzelnen Ländern. Anhand des schlechten Bei-

spiels der Schweiz haben bereits vor einigen Jahren die europäischen Bahnunternehmen die Strategie der unbegleiteten Züge im Nahverkehr übernommen. Es wird nun befürchtet, dass dies im Fernverkehr auch passiert. Die Schweiz zeigt wieder einmal, wie es gemacht wird. **Andreas Menet**

■ Unterverband RPV

Über Zukunft der Rangiertagung diskutiert



«Es gibt viel zu tun, packen wir's an.» Mit diesem Satz begann Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger die zweitägige Präsidentenkonferenz im «Brenscino» in Brissago. Als Gast war SEV-Gewerkschaftssekretär und AZG-Spezialist Martin Allemann eingeladen. Das komplexe Thema AZG (Arbeitszeitgesetz) war eine Herausforderung. In Arbeitsgruppen wurden diverse Fragen bearbeitet. Die Gesetzgebung unterscheidet sich doch sehr vom GAV. Da es teilweise keine genaue Definition unter gewissen Artikeln gibt, sind alle dankbar, einen GAV zu haben. Der Rangiertagungspräsident nahm die Gelegenheit wahr, die Zukunft der Rangiertagung zu diskutieren. Daraus resultierte, dass sich das Sozialverhalten geändert hat und man sich der Zeit anpassen muss. Ein neues Modell wäre, anstelle einer Rangiertagung eine ge-

meinsame Herbstversammlung zu veranstalten. Die Präsidenten sind aufgefordert, in den laufenden Herbstversammlungen darüber zu diskutieren. An der Delegiertenversammlung 2014 wird dann entschieden, wie es weiterläuft. Die Wahl eines GPK-Kollegen stand an. Rolf Hürlimann, ehemaliger Präsident RPV Zürich, wurde einstimmig gewählt. Der Zentralpräsident gab zukünftige Daten bekannt, u.a. die Lancierung des Sektionscoachings in Bern am 19. November sowie die Migrationstagung am 9. November in Olten zum Thema «Meine Rechte». Nachstehend einige Infos aus den Divisionen in Stichworten: **Division P:** Zugvorbereitung und Entwicklung der Region bei P-OP-ZV; Sozialplan bei Abbau der Mitarbeitenden wird durch Peko begleitet; Mobile Reinigung – fünf Touren sind in den Zügen unterwegs, sie ver-

fügen über eigene Bekleidung (rot), auch Kundeninformationen gehören zu den Aufgaben. **Division Infra:** Infra ist mit Defizit unterwegs; Mit den neuen Ultra-Messgeräten wurden viele Schienenfehler gefunden; Umbau Basel RB abgeschlossen. **Division Cargo:** Positive Halbjahreszahl von 2,6 Millionen; Sanierungsmassnahmen greifen; Trotz Schliessung mehrerer Bedienpunkte gingen fast keine Kunden verloren; Streckenloks und Güterwagen wurden verschrottet; Lenkzeiten Lokführer wurden optimiert. **Konzern:** Gesprächsaufzeichnungen werden seit 1. Oktober für sieben Tage gespeichert. Sie werden nur bei Unregelmässigkeiten ausgelesen und dienen nicht zu Qualitätskontrollen der Vorgesetzten. Der Datenschutz ist gewährt, das ist auch ein Schutz für die Rangierer.

Danilo Tonina

■ PV Uri

Infos zur Patientenverfügung stossen auf grosses Interesse

An die 60 Mitglieder trafen sich am 23. Oktober zur Herbstversammlung in Silenen. Nach einem Entscheid im letzten Jahr wurden erstmals die beiden Versammlungsorte Göschenen und Silenen vertauscht. Die lebhafteste Versammlung erfuhr in den ersten Traktanden von neun Eintritten (vor allem Lokalmitglieder), aber auch von acht Todesfällen. Der PV Uri zählt 262 Verbandsmitglieder und 83 Lokalmitglieder. Bei den Wahlen reihte sich der Erstfelder Andreas Siegenthaler als Beisitzer in die Reihen der PV-Vorstandsmitglieder ein. Er wird zu gegebener Zeit Präsident Heinz Frutig in dessen Amt ablösen. In Zukunft werden die Wahlen generell an der Herbstversammlung vorgenommen, damit das neue Mitglied jeweils auf den 1. Januar sein Amt übernehmen kann. Ein kurzer Rückblick auf die Sektionsreise liess nochmals den bei herrlichem Sommerwetter durchgeführten Anlass aufreisten. Er führte von Goldau über die Rigi nach Vitznau und mit dem Schiff zurück ins Urnerland. Die Adventsfeier findet am 12. Dezember im Pfar-

reicenter St. Josef in Erstfeld im üblichen Rahmen statt. Nebst der offiziellen Einladung wird der Anlass rechtzeitig in der Verbandspresse publiziert. Kassier Alfred Wüthrich erläuterte nochmals die Details des neu eingeführten Kalenderverkaufs. Diesen erhalten auch nächstes Jahr die Mitglieder zugestellt, die den Betrag im Frühling mit Einzahlungsschein entrichten. Auf die gleiche Art kann auch der Lokalmitgliederbeitrag einbezahlt werden. Auf grosses Interesse stiess der Vortrag von Margrit Brunner aus Glarus. Professionell erklärte sie das Dokument Patientenverfügung sowie den Dokupass. Sie erklärte ausgezeichnet, warum, wo, wie und vor allem weshalb dieses Formular immer grössere Bedeutung erfährt. Anlaufstelle ist der Hausarzt oder die Pro Senectute des Kantons. Das Referat wurde höchst aufmerksam verfolgt. Klar, dass die versierte Referentin für ihre Worte grosses Lob erntete und kräftigen Applaus erhielt. Heinz Frutig beendete die Versammlung und wünschte allen, die nicht dabei sein konnten, alles Gute. **Guido Lang**

■ Unterverband LPV

SBB Cargo: erfreuliches Halbjahresergebnis

Ohne Ressortleiter P Marjan Klatt, dafür mit Werbeobmann Adrian Hostettler, startete am 15. Oktober die Zentralvorstandssitzung (ZV).

Ende September übernahm der ZV interimsmässig das Präsidium des LPV Basel, weil kein Kandidat für das vakante Präsidium gefunden werden konnte. Es wird leider allgemein immer schwieriger, Nachfolger für vakante Posten zu finden.

Von der BLS gibt es die «erfreuliche» Nachricht, dass wohl nur Entlassungen im einstelligen Bereich erfolgen werden. Viele Lokführer haben die BLS bereits freiwillig verlassen. Die Verbliebenen werden nachgeschult mit dem P-Modul, damit sie im Depot Luzern eingesetzt werden können.

Bei der RhB erfolgte in der Führung des Lokpersonals quasi eine Reorganisation. Einige Stellen wurden neu besetzt oder mit neuen Funktionen belegt. Ab 1. Januar 2014 gibt es eine neue Leiterin Lokpersonal

und der bisherige Leiter arbeitet wieder als Lokführer. Das Lokpersonal hat gewisse Bedenken, weil es einen fachkundigen und verständnisvollen Chef verliert. Es begrüsst aber die neue Leiterin und hofft auf gute Zusammenarbeit. Weiter will die RhB die Mitarbeitergespräche wieder lohnabhängig machen, was nicht im Sinne des LPV ist. Auch die Lohnverhandlungen sind ins Stocken geraten, die Forderungen werden grösstenteils nicht erfüllt. An der RhB-Lokpersonaltagung am 25. November nehmen zwei Vertreter vom BAV teil. Sie referieren über die Sicherheit. Ebenfalls werden Mitglieder des Zentralvorstands teilnehmen.

Bei SBB Cargo kann erfreulicherweise ein positives Halbjahresergebnis ausgewiesen werden. Dies dank dem Wachstum im kombinierten Binnengüterverkehr und der Nachfrage im Ganzzugsverkehr. Auch SBB Cargo Inter-

national konnte eine leichte Zunahme verbuchen.

Die grössten Diskussionen zu den neuen BAR P haben sich mittlerweile etwas gelegt. Einzig der Artikel, alle vier Wochen ein freies Wochenende, gibt noch zu reden. An der Ressortversammlung wurde dem Antrag zugestimmt, den Artikel zu erweitern. So kann neu vom Grundsatz abgewichen werden, wenn zwei Drittel der Gruppe einverstanden sind. Als Folge der chaotischen Einführung des 18pol-Betriebes fand eine Sitzung statt, an der trotz intensiver Diskussion keine Einigung über einen allgemein anwendbaren Prozess erreicht wurde, und das BAV hat seine anfänglich positive Haltung zum Projekt der SBFI-Anerkennung nachträglich wieder relativiert.

Die Sektionen sind einmal mehr dazu angehalten, das Thema Werbung und Motivieren von Mitgliedern nicht zu vernachlässigen. **Maurer Marcel**

■ LPV Sargans–Chur–Buchs

Scherbenhaufen – die Region kommt nicht zur Ruhe!

In der Region Sargans/Chur gebe es zu wenig Arbeit für die ansässigen Lokführer. Ohne erkennbare Strategie der SBB-Führung in der Region sollen sich die Lokführer beruflich verändern. Die Betroffenen fragen sich: Wohin denn und warum überhaupt? Noch vor wenigen Monaten verkündete der Leiter P-OP-ZF Haller, dass es keine Zwangsversetzungen geben werde. Nun moniert dieselbe Person, das Lokpersonal solle sich endlich bewegen. Pikantes Detail: ab dem Fahrplanwechsel soll ein ausgeglichener Personalbestand vorhanden sein. Dies, nachdem zuerst von 15 Stellen Überbestand ausgegangen wurde. Möglich machen dies zusätzliche Cargo-Leistungen. Das Know-how ist vorhanden. Warum sollen diese Leistungen nicht langfristig gefahren werden können? Im Weiteren muss man sich fragen, wes-

halb dem Depot Sargans mit jedem Fahrplanwechsel Railjet-Leistungen entzogen werden. Auch hier ist das spezielle Fachwissen vorhanden. Seit Jahren verschieben die SBB lieber Menschen als Arbeitsleistungen!

Die Mitgliederversammlung verlief entsprechend den heissen Themen sehr lebendig. Präsident Daniel Gschwend behielt jedoch den Überblick und führte gekonnt durch die Traktanden. Der drohende Arbeitsplatzverlust dominierte das Geschehen.

Die Teilnehmer erfuhren aber auch Wissenswertes aus der Peko Fläche, von der Ressortversammlung Personenverkehr, den Arbeitsplanentwürfen ab Fahrplanwechsel, den Resultaten der SEV-GAV-Umfrage sowie den Wahlen in den Stiftungsrat Pensionskasse SBB.

Walter Beusch

www.sev-online.ch

■ Unterverband ZPV

Ziele für das Jahr 2014 festgelegt

Der Zentralkomitee (ZA) besprach an der Sitzung vom 18. Oktober letzte Details für das Jubiläum «30 Jahre Frauen beim ZPV». Für die 585 Frauen ist eine Überraschung geplant. Im Weiteren erarbeitete der ZA den Terminkalender 2014 (siehe www.zpv.ch). Andreas Menet, Pascal Fiscalini, René Furrer und Janine Truttmann zogen Bilanz bezüglich der Ziele 2013. Viele wurden erreicht, u.a. der Workshop Arbeitssystem. Auch die Bildungskurse waren erfolgreich. Leider sind einige Ziele nicht erreicht, wie die Einreihung SMZ, wo die Antwort der SBB noch aussteht. Am 15. November findet ein Workshop mit der Leitung VM statt, um viele offene Fragen zu klären. Über die Petiti-

on Auslandszulagen wird noch verhandelt. Der ZA legte Ziele für 2014 fest. Intensiv diskutierte er das Thema «Zugbegleitung 2016». Kritisiert wurde dabei die Antwort der Leitung VM zu unserem Protestschreiben. Der ZA ist irritiert, dass die SBB zu diesem Geschäft nun doch einen Antrag an GLP stellt. Unverständlich ist, warum VM die Zweierbegleitung aufweichen will, obschon die vorgesehenen 35 Stellen Mehraufwand auch auf den bestehenden Begleitstandards aufgebaut werden können. Der ZPV ist nach wie vor nicht bereit, über dieses Projekt zu verhandeln, solange die Aufweichung der Zweierbegleitung Teil davon ist. Der Präsident verfasst nochmals ein

Schreiben, in dem er die Haltung des ZPV ein weiteres Mal klar darlegt. Ausführlich sprach der ZA über die Steuerbefreiung FVP. Er versteht nicht, warum die Leitung VM sich immer mehr dagegenstemmt. Ab Fahrplanwechsel steht dem Zugpersonal auf den IR-Zügen Biel–Konstanz wieder ein Dienstabteil zur Verfügung und Reservationen für Velos in den ICN-Zügen sind über das App «Mobile» und im Internet buchbar. Roger Tschirky informierte über Aktuelles bei der RhB. Janine Truttmann vertritt Tanja Elrawashdy während des Mutterschaftsurlaubs in Frauenfragen. Andreas Menet informiert die Sektionen schriftlich. Für 2014 ist eine Mitgliederaktion geplant. **Janine Truttmann**

■ PV Glarus-Rapperswil

Infos aus dem Zentralvorstand

Der Saal des Restaurants Bahnhof in Schänis war am 23. Oktober bis auf den letzten Platz besetzt. Präsident Albert Brunner freute sich sehr, so viele interessierte Mitglieder zur Herbstversammlung begrüßen zu dürfen.

Leider musste die Versammlung von acht Kollegen Abschied nehmen. In Stille wurde ihrer gedacht.

Der geschäftliche Teil war spirituell abgewickelt. Anschliessend informierten Albert Brunner und Vizepräsident René Läubli über die zweitägige Sitzung des Zentralvorstands (ZV). Die Themen waren unter anderem die Patientenverfügung und der Vorsorgeauftrag. Diese wurden in verständlicher Weise vorgestellt. Klar ersicht-

lich wurde, wie man ein solches Papier aufsetzt und wie sich die wichtigsten Punkte fixieren lassen für den Fall, dass man urteilsunfähig würde (siehe auch Bericht des Unterverbandes PV auf der nächsten Seite). Musterdokumente sind erhältlich bei der Pro Senectute, Infos findet man unter www.curaviva.ch.

Albert Brunner erinnerte an die eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November und 9. Februar 2014. «Die Fabi-Vorlage verdient unsere volle Unterstützung.» Er schloss die lebhafteste Versammlung und hofft, alle am 2. Dezember an der Jahresschlussfeier im Evangelischen Kirchengemeindehaus in Rapperswil begrüßen zu dürfen. **Kurt Krummenacher**

■ Unterverband PV

Im Zeichen der Verabschiedungen

Der PV SEV führte Mitte Oktober in Brenscino die Herbsttagung mit einem Bildungskurs durch.

Josef Bühler erklärte das neue Erwachsenenenschutzrecht. Für den Schutz von Urteilsunfähigen ist die Kinder- und Erwachsenenenschutzbehörde (KESB) als Fachbehörde zuständig. Das neue Recht will das Selbstbestimmungsrecht mit dem Vorsorgeauftrag und der Patientenverfügung fördern. Beim Vorsorgeauftrag kann jedermann eine Vertrauensperson bestimmen, die für ihn/sie im Falle von Urteilsunfähigkeit die persönliche Sorge, die Vermögensverwaltung und die Rechtsgeschäfte übernimmt. Die KESB erteilt der Vertrauensperson eine Ermächtigung und lässt sie ihr Amt frei ausüben, solange ihr keine Unregelmässigkeiten bekannt werden.

Bernard Demierre informierte über die grosse Bedeutung der Patientenverfügung. Für viele ist es eine beängstigende Vorstellung, durch einen Unfall oder eine Krankheit nicht mehr selber ent-

scheiden zu können. Mit einer Patientenverfügung sorgt man für solche Situationen vor und hält im Voraus fest, welchen medizinischen Massnahmen man zustimmt und welchen nicht. Die Patientenverfügung erleichtert es Ärztinnen und Ärzten, schwierige Entscheidung zu fällen, und entlastet auch Angehörige. Sie sollte laufend überprüft und allenfalls angepasst werden.

In drei Arbeitsgruppen wurde die Organisation des PV unter die Lupe genommen. Der Sitzungsrythmus, die Anzahl Zusammenkünfte, die Delegiertenversammlung und die Ausflüge im Zentralausschuss und Zentralvorstand wurden hinterfragt. Überraschenderweise wiesen die Resultate der einzelnen Arbeitsgruppen nur kleine Differenzen zur bisherigen Praxis auf. Aufgrund dieser Tatsache bleiben die geplanten Sitzungen vorerst unangetastet.

Am folgenden Tag wurden die Geschäftsreglemente der Sektionen Biel und St. Gallen genehmigt. Giuseppe Meienberg wurde als Nachfolger von Sergio Beti in den ZA und Josef Bühler für die Wahl in den SSR (Schweizerischer Seniorenrat) nominiert.



Verabschiedungen (v.l.): Frédy Imhof, Daniel Turin, Sergio Beti und Heinz Küpfer.

Mehr zu reden gab das Traktandum «Klarheit schaffen» von Rolf Deller, Präsident PV Basel. Nachdem die PV-Vertreter im Vorstand SEV bei zwei Geschäften die Beschlüsse des Zentralvorstandes nicht in dessen Sinn umgesetzt hatten, war es im Vorfeld zu verschiedenen Diskussionen gekommen. Für die Zukunft besteht jetzt Klarheit: Die ZV-Beschlüsse sind für die PV-Vertreter im Vorstand verbindlich. Mit diesem Versprechen konnte die Versammlung sich zufriedengeben.

Die Ziele PV 2014 wurden von Rolf Deller ergänzt. Er präsentierte den Anwesenden ein neu formuliertes Papier, dem vorbehaltlos zugestimmt wurde. Vier äusserst engagierte und langjährige Kollegen wurden für ihr grosses Engagement für den PV-SEV geehrt: Sergio Beti, PV Ticino e Moesano, Alfred Imhof, PV Wallis, Heinz Küpfer, GPK und Daniel Turin, PV Waadt. Alle durften unter grossem Applaus ein kleines Präsent in Empfang nehmen.

Otto Huser

■ SVSE Badminton

Plauschturnier in Schönbühl

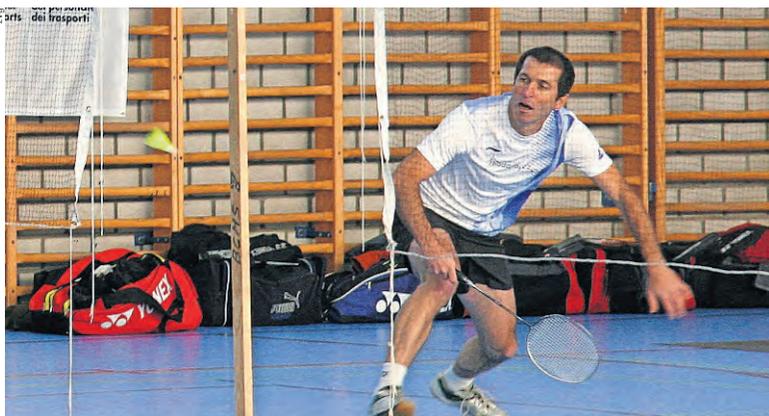
Für das zweite Plauschturnier im 2013 in der Sandhalle bei Schönbühl-Orten haben sich nur 22 Personen angemeldet, 10 Spieler/innen weniger als im Frühling für Lyss. Weil verletzungsbedingt noch drei von ihnen absagen mussten, war Roger Baumann gezwungen, das Turnier-Tableau kurzfristig umzustellen. Dies minderte den Spass der Spieler/innen jedoch keinesfalls. Einige spannende Matches waren zu sehen.

Wie üblich wurde in Gruppenspielen herausgespielt, wer in den Finalspielen um die vorderen Plätze kämpfen durfte

oder wer in der unteren Hälfte noch versuchen konnte, sich einen Rang in der Mitte zu ergattern. Bevor die Finalspiele ausgetragen wurden, begann der Run aufs Turnier-Beizli, um feine Pasta mit Tomatensauce oder Grosis Spezialsauce zu geniessen.

Wirkliche Verlierer gab es keine. Alle durften vom Gabentisch einen Preis sowie drei SVSE-Biberli entgegennehmen. Zum Schluss wurde Stefan Götschmann, Mitglied Swiss-Team, geehrt, der verletzungsbedingt an den USC-Meisterschaften nicht teilnehmen konnte.

Mathias Aegler



Der Leiter TK Badminton, Roger Baumann, in Aktion.

■ LPV Bern

BAR-Verhandlungen zentrales Thema

Am 10. Oktober fand in Bern die Herbstversammlung statt. Präsident Alfred Bigler vermeldete die Pensionierung von Max Ruoff, Werner Strahm, Fritz Balz und Ulrich Blaser.

Zentrales Thema waren die BAR-Verhandlungen. Nach zuerst langwierigen Verhandlungen konnte schliesslich eine Einigung erzielt werden. Anhand einer Präsentation erläuterte der Präsident die wichtigsten Änderungen.

Das LEA 2 wurde im Sommer durch das neue iPad4 ersetzt. Die Bedienung ist anders, bringt aber auch Vorteile, vor allem bezüglich Grösse und Gewicht.

An der Demo gegen die Wackelrente versammelten sich die Mitglieder auf der Schützenmatte, um lautstark auf ihre Anliegen aufmerksam zu machen.

Im Jahr 2014 läuft der GAV aus. Deshalb erhielten alle Mitarbeitenden einen Umfragebogen zugestellt. Von den gesamthaft zirka 16 000 Bogen wurden 35 Prozent zurückgeschickt. Unter anderem ist daraus ersichtlich, dass das Lokpersonal unzufriedener ist als andere Berufsgruppen. Die Umfrage wird direkt in den Forderungskatalog für den GAV 2015 aufgenommen.

An der Ressortversammlung LPV, an der auch der Präsident teilgenommen hat,

wurde unter anderem über den tragischen Unfall von Granges-Marnand gesprochen. Der LPV-Zentralvorstand sowie die SEV-Leitung haben sich intensiv mit der Sicherheitsfrage auf dem Schienennetz Schweiz beschäftigt. Daraus resultierte ein Forderungskatalog an die Adresse der SBB, des BAV sowie der Politik.

Der Präsident stellte im Namen der Arbeitsplankommission einen Entwurf betreffend den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 vor. Es bestehen noch einige Unstimmigkeiten, das heisst, es braucht noch etwas Feinarbeit, um das gewünschte Ziel zu erreichen.

Seitens Cargo wurde darauf hingewiesen, dass in ihrem Bereich grosse Unzufriedenheit herrscht. Die Mitglieder erwarten mehr Unterstützung und Hilfe des SEV LPV. Diese kann jedoch nur erfolgen, wenn schriftlich auf die Missstände hingewiesen wird. Der Präsident wies erneut darauf hin, dass es unumgänglich ist, konkrete Berichte zu verfassen, damit die geforderte Unterstützung erfolgen kann.

Im Weiteren referierte SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz über die GAV-Ausführungen, die Pensionskasse und die Mitgliederwerbung. Karin Bigler

■ SBV Bern

Spannendes Referat an der letzten Versammlung der Region

Am 23. Oktober konnte Präsident Manfred Schaffer 44 Mitglieder zur letzten Herbstversammlung des SBV Bern begrüßen. Zügig führte er durch die Traktandenliste. Wegen der bevorstehenden Fusion mit dem VPV wurden die Regionen neu definiert. Einziges Sektionsgeschäft war so die Auflösung unserer Region, die einstimmig beschlossen wurde. Für 40 Jahre SEV wurde Martin Rüegger geehrt. Pensioniert und aus dem SBV verabschiedet wurden Beat Winterberger und Hugo Berger. Aus den Interessenfeldern informierten Markus Bürk, P, Urs Schöpfer, Infra, Martin Bichsel, Peko P Fläche, Manfred Schaffer, Peko I Division, und Matthias Sterchi, Jugend. Die Interessenfelder werden im neuen Unterverband neu als Branchen organisiert sein. Für die letzte Regionsversammlung konnte nochmals eine Topreferentin gefunden werden – Jeannine Pilloud, Leiterin Division P. Sie erläuterte die Herausforderungen der Division P. Viele Kunden würden sich identifizieren mit

unserem öV-System und ihm viel Goodwill entgegen bringen. «Dem müssen wir Sorge tragen», meinte sie. Über den Artikel «Ruf der SBB ist ruiniert» im «20minuten» habe sie sich sehr geärgert, vor allem über den Kommentar bezüglich Freundlichkeit des Personals. In den Umfragen schneide die Freundlichkeit immer gut ab, sogar mit steigender Tendenz! Die Störungen des laufenden Jahres, entstanden aus der Herausforderung, das immer stärker ausgelastete Netz unter Vollbetrieb auszubauen, würden den Ruf mehr belasten! Die Erwartungshaltung der Kundschaft steige und verändere sich. Die Züge seien 20 bis 40 Jahre im Einsatz. Smartphones, wie sie jetzt von der Kundschaft eingesetzt werden, seien bei der Bestellung der IC-Dostos 1990 noch nicht denkbar gewesen! Die Erwartungshaltung müsse aber auch durch das Personal erfüllt werden, und das für eine Million Fahrgäste jeden Tag! Wir hätten aus den Augen verloren, was «kundenfreundlich» bedeutet, nämlich

«einfach und kalkulierbar». Das System müsse vereinfacht werden, sowohl für die Kunden (Zugang zum Billett, Benutzerführung am Automaten, Tarifsysteme) als auch für die Mitarbeitenden (Kulanzregeln, Kundenrechte, Zonen). Erst wenn der Wirrwarr aufgeräumt ist, könne die Weiterentwicklung des Sortiments, zum Beispiel die öV-Karte, ein

für den Kunden einfaches System aufgebaut werden. Die Ziele sei, die Kunden zu begeistern und den Mitarbeitenden die Möglichkeit zu geben, echt stolz auf die SBB zu sein, denn stolze, motivierte Mitarbeitende seien die Basis für Kundenorientierung und eine höhere Kundenzufriedenheit!

Mathias Schmid



Markus Bürk überreicht Jeannine Pilloud ein Geschenk und Werbeunterlagen.

Memberstars 5+: Die Werbeaktion im Jahr 2013

Der Beitritt zum SEV lohnt sich: Viele Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!

- Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Anstellungsbedingungen.
- Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.
- Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.
- Der SEV bietet dir Berufsschutz.
- Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.
- Im SEV triffst du Gleichgesinnte.
- Im SEV kannst du dich engagieren.
- Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.
- Der SEV informiert dich über kontakt.sev und www.sev-online.ch.
- Der SEV hilft dir in Notlagen mit Darlehen und Krediten.
- Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.



- Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von kontakt.sev.
Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:	Name/Vorname:
Strasse:	Strasse:
PLZ/Ort:	PLZ/Ort:
Telefon:	Telefon:
E-Mail:	Kontonummer/IBAN:
Unterschrift:	Datum:

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!
Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58

Werbeaktion Memberstars 5+:

1. An der Aktion können alle Mitglieder teilnehmen, ausgenommen Angestellte des SEV.
2. Die Aktion dauert vom 1. Januar 2013 bis und mit 16. Dezember 2013.
3. Den Werber/innen winken folgende Preise:

- Für jedes geworbene Mitglied gibt es die normale Werbepremie von 50 Franken.
- Schon für zwei geworbene Mitglieder gibt es **zusätzlich die exklusive SEV-Schreibmappe oder Tablet-Hülle**, produziert von Anyway Solutions.
- Für fünf geworbene Mitglieder gibt es eine **Verdoppelung der Werbepremie**, das heisst eine Zusatzprämie von 250 Franken, somit eine Gesamtpremie von 500 Franken.
- Jeweils für weitere fünf geworbene Mitglieder gibt es wiederum eine **Zusatzprämie von 250 Franken**, also bei 10 geworbenen Mitgliedern eine Gesamtpremie von 1000 Franken, bei 15 geworbenen Mitgliedern 1500 Franken und so weiter.



Stadtbus Chur AG verstösst massiv gegen das Gesetz

Arbeitszeit falsch berechnet

SEV vs. Stadtbus Chur: das Bundesamt für Verkehr hat festgestellt, dass die vom SEV eingeklagte Praxis der Churer Verkehrsbetriebe gesetzwidrig ist.

Seit Jahren hat die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV gegenüber der Stadtbus Chur AG SBC aufgezeigt, dass diese massiv gegen Gesetzesbestimmungen über die Arbeitszeit verstösst: Konkret wurden die «Wegzeiten», also die gutgeschriebene Zeit, wenn der Dienst nicht am gleichen Ort begonnen wie beendet wird, falsch berechnet, und die für auswärtige Pausen geltenden Zeitzuschläge wurden den Fahrer/innen vorenthalten.

Sowohl der damalige Verwaltungsratspräsident Dieter Heller als auch sein Nachfolger Urs Cadruvi, die beide über Monate ebenfalls als interimistische Direktoren der SBC amtierten, haben die klaren Hinweise des SEV stets und wider besseres Wissen negiert. Der örtlich zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer hat daher

schliesslich im Oktober letzten Jahres beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Klage erhoben.

Bundesbehörde gibt dem SEV Recht

Nach einem umfangreichen «Schriftenwechsel», in dem beide Seiten, also der SEV und die Stadtbus Chur SBC, ihre jeweilige Meinung bekräftigten und begründeten, gab das BAV dem SEV in sämtlichen wesentlichen Punkten vollumfänglich Recht. «Nach einer groben Berechnung des SEV sind die Mitarbeitenden der SBC alleine in den letzten fünf Jahren um rund 1,5 Millionen Franken geprellt worden», erläutert der zuständige Gewerkschaftssekretär Peter Peyer.

Jetzt Nägel mit Köpfen machen

Der SEV hätte erwartet, dass die Stadt Chur als Mehrheitsaktionärin nun umgehend die Konsequenzen zöge. Dazu gehört nach Ansicht des SEV

- die Entschädigung der Mitarbeitenden für die vorenthaltenen Zuschläge;
- die Ersetzung von Dieter Heller und Urs Cadruvi im Verwaltungsrat;



- die umgehende Herstellung eines gesetzeskonformen Zustandes.

In einer ersten Stellungnahme versucht die SBC jedoch, die Verfügung zu relativieren und sich um die Konsequenzen zu drücken. Es wurde sogar versucht, den Eindruck zu erwecken, der SEV würde den Busfahrerinnen und Busfahrern einen «Bärendienst» erweisen. Der SEV hält dagegen klar fest, dass das Fahrpersonal von der verlangten gesetzeskonformen Abrechnung der Weg- und Pausenzeiten profitiert.

Ein fairer Arbeitgeber, der merkt, dass er einen Fehler gemacht hat, korrigiert diesen, indem er das Vorenthalte nachträglich ausrichtet. Wenn sich die Führung der SBC wei-

terhin dagegen sträubt, die legitimen Ansprüche der Mitarbeitenden zu befriedigen, wird der SEV nicht zögern, diese Ansprüche auch zivilrechtlich geltend zu machen. Von der Mehrheitsaktionärin, der Stadt Chur, verlangt der SEV, in diesem Sinne rasch tätig zu werden.

SBC braucht einen GAV

Die grossen Arbeitgeber im öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden und in der angrenzenden Ostschweiz verfügen ausnahmslos über Gesamtarbeitsverträge. Ein solcher muss auch den Mitarbeitenden der SBC endlich gewährt werden. Damit lässt sich auch unbürokratisch und rasch ein Zustand herstellen, der die gesetzlichen Arbeitszeitvor-

schriften einhält und garantiert. «Der SEV ist bereit, mit der SBC umgehend Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag aufzunehmen, sobald sie das geltende Recht respektiert», hält Peyer fest.

Wann kommt die Entschädigung?

In einem Nebenpunkt ist das BAV der Forderung des SEV nicht nachgekommen: Die SBC muss nicht auf alle betroffenen Fahrer/innen zugehen und ihnen die vorenthaltenen Zuschläge auszahlen, sondern nur, wenn die Angestellten vor Gericht klagen. Die SBC wäre allerdings gut beraten, es nicht auf eine solche Prozesslawine ankommen zu lassen, sondern nun Hand für eine rasche Lösung zu bieten. **SEV**

Photomystère: Wo ist das?



Das Bild in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* zeigte den Bahnhof Langnau i.E., fotografiert aus etwas ungewohnter Perspektive vom Wanderweg auf die Howacht. Ein erklärendes Gesamtbild finden Sie unter www.sev-online.ch.

Dank der richtigen Antwort 40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Claude Mösching, wohnhaft in Ardon VS, Mitglied des PV Wallis

Diesmal lautet unsere Frage «Wo ist das?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost. Der Name des Gewinners/der Gewinnerin und die Lösung 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, 13. November 2013, an:

SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

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

Im Internet:

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