

1. Positionspapier Gewerkschaft

1.1. Der SEV – Stand heute

Am letzten Kongress wurde eine neue Stossrichtung definiert. Es solle geprüft werden, ob basisnahe Kooperationen mit anderen Gewerkschaften realistisch sind, ohne dabei eine Fusion in den Vordergrund zu stellen. Die Kooperation soll sich primär auf eine praktische Ebene (z. B. gemeinsame Infrastruktur) beschränken; daraus sollen Kosteneffekte resultieren. Es wurden Sondierungsgespräche mit verschiedenen befreundeten Organisationen geführt; konkrete Resultate in dieser Richtung liegen aber bisher nicht vor.

Der SEV hat in den letzten 2 Jahren stark an seiner Positionierung innerhalb der Gewerkschaftslandschaft gearbeitet und sein Engagement im Schweizerischen Gewerkschaftsbund SGB verstärkt. Dies hat dazu geführt, dass der SEV als grösste und stärkste Gewerkschaftsorganisation im Verkehrsbereich stärker wahrgenommen wird und sein Gewicht gezielt einbringt.

Intern ist es dem SEV gelungen, die am Kongress 2009 beschlossene Strukturreform (neuer Vorstand und Profi-Geschäftsleitung) reibungslos umzusetzen. Dadurch ist er schneller und effektiver geworden. Ebenfalls positiv zu werten sind die verschiedenen Zusammenarbeits- bis hin zu Fusionsprojekten einiger Unterverbände und Sektionen.

Die Mitgliederentwicklung ist und bleibt das Schwergewichtsthema für die Zukunft: Der SEV konnte den Mitgliederschwund in den letzten 2 Jahren zwar drosseln aber nicht stoppen. Beim aktiven Personal konnte der SEV moderat wachsen (mehr Eintritte als Austritte), was sehr positiv zu werten ist. Leider muss der SEV jährlich weiterhin mit rund 1'000 Todesfällen rechnen, was in der Gesamtrechnung zu einem Mitgliederrückgang führt.

1.2. Der SEV – Stossrichtungen für die Zukunft

Die Stossrichtungen, um den SEV für die Zukunft zu stärken und bestmöglich zu positionieren, lassen sich auf zwei Ebenen definieren:

1. Nach aussen: Verstärkte Positionierung und basisnahe Kooperationen mit anderen Gewerkschaften:
 - a) Der SEV tritt kämpferisch auf, verstärkt weiterhin sein Engagement im Schweizerischen Gewerkschaftsbund und festigt dadurch seine Position als *die* Verkehrsgewerkschaft in der Gewerkschaftsbewegung.
 - b) Basisnahe Kooperationen mit anderen Gewerkschaften sind weiterhin vertieft zu prüfen und gegebenenfalls einzugehen. Im Vordergrund stehen nicht Fusionen, sondern vielmehr Kooperationen auf einer praktischen Ebene, die zu Synergien führen.
2. Nach innen: Strukturen und Mitgliederwerbung
 - a) Der SEV steigert seine Effizienz und Effektivität, indem er seine Strukturen überprüft und anpasst. Die Zusammenarbeit zwischen SEV, Unterverbänden und Sektionen soll intensiviert und so gestärkt werden. Dadurch ist der SEV näher beim Mitglied und steigert seine Mobilisierungsfähigkeit.

- b) Durch gezielte Werbekampagnen, einem professionellen Mitgliedermarketing und durch Unterstützung der Sektionen bei der Mitgliederwerbung soll die Mitgliederentwicklung im SEV wieder ins Lot gebracht werden.

Positionspapier Verkehrspolitik

In der schweizerischen Verkehrspolitik sind zwei Trends absehbar: Zum einen sind die Finanzperspektiven sowohl für die Schiene als auch für die Strasse schlecht; die vorhandenen und gesetzlich gesicherten Mittel reichen nicht für die Sanierungen und Ausbauten, die die Infrastruktur braucht. Andererseits hat der Einfluss der Wirtschaftsverbände auf die Verkehrspolitik zugenommen, womit marktwirtschaftliche Ansätze aufkommen, die den Service Public infrage stellen.

1. Finanzierung der Infrastruktur

Die Sicherung der langfristigen Finanzierung der Bahninfrastruktur ist das Thema, welches auch aus gewerkschaftlicher Sicht die Diskussionen der nächsten zwei Jahre in der nationalen Verkehrspolitik dominieren wird. Es ist das Ziel des SEV, dass die Anliegen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmen zu diesen Fragen auf allen Stufen der Politik einfließen und Beachtung finden. Der SEV pflegt den kontinuierlichen Austausch mit anderen Organisationen, mit Meinungsträgerinnen und -trägern des öffentlichen Verkehrs sowie den Mitgliedern des Parlaments. Um genügend und anständig bezahlte Arbeitsplätze anbieten zu können, ist der öffentliche Verkehr auf ausreichende finanzielle Mittel angewiesen.

2. Die öV-Initiative und der direkte Gegenentwurf

Der Bundesrat hat seine Vorstellung über die zukünftige Finanzierung der Bahninfrastruktur vorgestellt. Er versteht diese zugleich als Gegenvorschlag zur öV-Initiative. Begrüssenswert am bundesrätlichen Projekt für einen Bahninfrastrukturfonds ist, dass er die nötige Ablösung des befristeten FinöV-Fonds bringt und neu unbefristet sowie objektmässig unbegrenzt handlungsfähig ist. Gut ist auch, dass die Finanzquellen, die bisher für Neat und Bahn 2000 zur Verfügung standen, auch den neuen Fonds speisen sollen. Richtigerweise soll der Fonds nicht nur den Bau, sondern auch Betrieb, Unterhalt, Substanzerhalt und Ausbau des gesamten Schienennetzes garantieren. Für diese zusätzlichen Aufgaben sind die in Aussicht gestellten finanziellen Mittel klar ungenügend und der Abbau aufgelaufener Schulden eine widersinnige Last. Der SEV macht sich deshalb stark dafür, den Fonds zu entschulden, den Mineralölsteueranteil zu erhöhen und alle Nutzniesser zur Finanzierung beizuziehen.

3. Service public

Der SEV bekennt sich zum Service public. Dieser umfasst aus Sicht des SEV eine flächendeckende, sichere und leistungsfähige Grundversorgung mit qualitativ guten Dienstleistungen. Diese sollen allen Bevölkerungsschichten, Wirtschaftsunternehmen und Regionen des Landes nach gleichen Grundsätzen und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen.

4. Personal und Produktivität

Der Wettbewerb darf nicht auf dem Rücken der Mitarbeitenden ausgetragen werden. Der anhaltende Ruf nach Produktivitätssteigerung ist in Betrieben, deren Kosten zu rund 50% aus Löhnen bestehen, gefährlich und kann sich kontraproduktiv auswirken. Die hochgesteckten Ziele können nur mit Hilfe von genügend gut ausgebildeten und fair bezahlten Mitarbeitenden erfüllt werden.

5. Nach dem Bauen auch unterhalten

Der Unterhalt des Bahnnetzes wurde vernachlässigt, da zu wenig finanzielle Mittel und Ressourcen zur Verfügung standen. Dies kann sich längerfristig verheerend auf die Qualität des Verkehrs in der Schweiz auswirken. Bereits heute stösst das Netz immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Durch die immer höhere Netzauslastung drohen eine Abnahme der Systemstabilität und eine Zunahme der Langsamfahrstellen, was letztlich auch den Taktfahrplan in Frage stellt. Der SEV setzt sich dafür ein, dass dem Unterhalt dieselbe Priorität beimessen wird wie den prestigeträchtigen Neubaustrecken, welche notabene nach dem Bau auch sofort unterhalten werden müssen.

6. Was und wo?

Der SEV äussert sich nicht zur Konkurrenz unter den Ausbauprojekten. Es soll jenen Vorhaben der Vorzug gegeben werden, die dem Gesamtsystem den grössten Nutzen bringen. Der Güterverkehr ist zwingend in diese Überlegungen mit einzubeziehen. Wo gebaut wird, sind die Bedürfnisse des Personals zu berücksichtigen. Sichere Arbeitswege, gedeckte Arbeitsplätze sowie Pausen- und Ruheräume sind nur einige Stichworte in diesem Zusammenhang.

7. Ausschreibungen nur als Ausnahme

Der SEV hält am erfolgreichen System der integrierten Bahn fest. Er plädiert deshalb auch für eine Trassenvergabestelle des Bundes und wehrt sich gegen weitergehende Liberalisierungsschritte. Generelle Ausschreibungen im Bus- und Bahnbereich sind das falsche Mittel. In diesem Sinne begrüsst er die Richtung, welche die Bahnreform 2 (zweites Teilpaket) im Parlament eingeschlagen hat. Darin wird dem gesetzgeberischen Willen Ausdruck verliehen, Ausschreibungen nur in wenigen, klar festgelegten Fällen einzusetzen.

8. Für Güter die Bahn

Das Zwischenziel der Güterverkehrsverlagerung (maximal 1 Million Lastwagen im Jahr 2011) und der Auftrag der Alpeninitiative (maximal 650 000 Lastwagen nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) müssen zwingend eingehalten werden. Dazu ist die Alpentransitbörse rasch umzusetzen. Dieses Instrument zur Begrenzung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs durch die Versteigerung und den Handel von Durchfahrtsrechten wird zurzeit in der europäischen Verkehrspolitik diskutiert. Der SEV setzt sich als Mitglied der Alpeninitiative für diese zukunftsweisende Idee ein.

Positionspapier Vertragspolitik

Die Vertragspolitik, die der SEV in den letzten 10 Jahren verfolgt hat, hat Früchte getragen. Über 50 Firmenarbeitsverträge, vier kantonale Rahmenverträge und der nationale Rahmenvertrag Normalspur für den regionalen Personenverkehr sind in dieser Zeit abgeschlossen worden.

1. GAV

Gesamtarbeitsverträge sind das einzige wirksame Instrument, um die Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr davor zu schützen, dass der Wettbewerb auf ihre Kosten ausgetragen wird. Denn das Umfeld ist feindlich: Der Kostendruck auf den öffentlichen Verkehr wächst, die soziale Absicherung wird politisch angegriffen, und die Liberalisierung bleibt Programm. Die GAV-Politik muss konsequent weiter verfolgt werden, denn auch auf die Verträge wird stärkeren Druck ausgeübt: Immer öfter kommt der SEV bei «Weiterentwicklungen» in die Situation, das Erreichte unter grossen Anstrengungen halten zu müssen, so dass für Verbesserungen oft wenig Raum bleibt. Zahlreiche Unternehmen verfügen zudem über weniger Spielraum für Verbesserungen, da die Pensionskassen hohe Belastungen verursachen, was aber auch die Mitarbeitenden direkt trifft. Besondere Aufmerksamkeit ist dem GAV von SBB Cargo international zu widmen.

2. Flächendeckend Gesamtarbeitsverträge

Noch haben nicht alle Unternehmen des öffentlichen Verkehrs kollektive Regelungen der Arbeitsbedingungen. Es bleibt das vordringliche Ziel des SEV, in den kommenden Jahren die letzten Personalreglemente durch GAV zu ersetzen. Auch die Arbeit an weiteren kantonalen Rahmenverträgen soll intensiv angegangen werden.

3. Allgemeinverbindlichkeitserklärungen

Auf nationaler Ebene wird der SEV die Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) des Rahmenvertrags Normalspur vorantreiben. Sodann sind die Arbeiten zur AVE der kantonalen Rahmenverträge weiter zu verfolgen, zumindest in jenen Kantonen, wo nicht alle öV-Unternehmungen dem Rahmenvertrag unterstehen.

4. Pflege und Ausbau der bestehenden GAV

Die Erneuerung und Weiterentwicklung der bestehenden GAV beschäftigen den SEV zunehmend. Bislang gelang es, die Tendenz abzuwehren, Arbeitsbedingungen nur für einzelne Personalkategorien festzulegen. Es ist aber damit zu rechnen, dass diese Forderung mit wachsender Segmentierung des Personals vermehrt gestellt wird. Sollte es bei der Revision des AZG zu Verschlechterungen kommen, die auf politischem Weg nicht zu verhindern waren, will der SEV diese über den vertraglichen Weg wieder auffangen. Zu verhindern ist zudem, dass bestehende GAV ausgehöhlt werden durch zunehmende Auslagerungen von Arbeiten oder Beizug von Temporärkräften und Drittfirmen.

Das Abwehren von Verschlechterungen darf nicht das einzige Ziel bleiben. Vermehrt muss der SEV auch wieder eigene Impulse setzen. Zum Beispiel soll die fünfte Ferienwoche in

allen GAV verankert werden, und es sind neue Möglichkeiten der frühzeitigen oder flexiblen Pensionierung einzubringen. Auch das Thema der Nischenarbeitsplätze hat einen hohen Stellenwert.

Positionspapier Soziales

In der Schweiz besteht seit einigen Jahren ein grosser Druck von bürgerlichen Parteien und Wirtschaftsverbänden auf die Sozialwerke. Zusammen mit dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund hat der SEV vieles unternommen, um den Abbau zu bekämpfen. Erfolgreich war der Kampf gegen den „Rentenklaue“ bei den Pensionskassen, nicht jedoch jener gegen Verschlechterungen der Arbeitslosenkassen. Eigene Initiativen sind nötig, um den Sozialstaat Schweiz intakt halten zu können.

1. Mindestlohninitiative

Hohe Arbeitszeiten und miserable Löhne, von denen man nicht leben kann, sind auch in Branchen des SEV ein Thema. Gerade in der Bahngastronomie und bei Bergbahnen werden nach wie vor tiefe Löhne bezahlt. So liegt der Durchschnitt der Löhne bei den acht grössten Bergbahnunternehmen im Kanton Graubünden bei lediglich 3480 Franken. Mit der Initiative „für einen gesetzlichen Mindestlohn“ will der Schweizerische Gewerkschaftsbund GAV-Abschlüsse fördern und eine Lohn-Untergrenze definieren. Der SEV beteiligt sich aktiv an dieser Initiative: Er wird mindestens 14 000 Unterschriften sammeln und sich im Rahmen der Kampagne dafür engagieren, dass keine Löhne unter 4000 Franken mehr bezahlt werden.

2. AHV und IV

Der SEV wehrt sich zusammen mit politischen und gewerkschaftlichen Partnern/-innen gegen die Erhöhung des Rentenalters und Leistungsverlechterungen. Die AHV muss im Gegenteil gestärkt werden; das Ziel sind ein flexibles Rentenalter und Rentenanpassungen gemäss Mischindex, darüber hinaus sind die Renten zu erhöhen, damit sie dem Verfassungsauftrag entsprechend die Existenz sichern.

Der SEV arbeitet mit dem SGB an der Idee AHV plus: Neu soll ein differenziertes Leistungsziel festgelegt werden. Für Einkommen bis 5000 Franken soll die AHV 80 Prozent abdecken, bis zu 7000 Franken 70 Prozent und darüber 60 Prozent. Dasselbe Leistungsziel muss auch bei der Invalidenversicherung gelten.

3. Berufliche Vorsorge (Pensionskassen)

Nach jahrelangem Lobbying hat der SEV erreicht, dass der Bund einen Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse SBB bezahlt, auch wenn dieser mit 1,148 Mia Franken die Probleme der Pensionskasse nicht abschliessend löst. Es fehlen immer noch Wertschwankungsreserven. Das aktive Personal leistete und leistet einen grossen Beitrag an die Sanierung, und auch die Pensionierten sind betroffen, da sie über lange Zeit keinen Teuerungsausgleich erhalten. Allfällige weitergehende Sanierungsschritte können weder von den Aktiven noch von den Pensionierten getragen werden. Die SBB, die eine attraktive Arbeitgeberin bleiben muss, müsste einen zusätzlichen Beitrag leisten. Sie steht auch gegenüber ihren pensionierten, ehemaligen Mitarbeitenden in der Pflicht.

Auch zahlreiche Pensionskassen der andern Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind zu kostspieligen Sanierungen gezwungen. Der SEV unterstützt Massnahmen durch Bund und Kantone, wo diese nötig und unumgänglich sind und kämpft dafür, dass sie auf tragbare und

sozialverträgliche Art umgesetzt werden. Der Minimalanspruch ist die Parität über alle Massnahmen hinweg: Die Arbeitgebenden müssen mehr als nur die gesetzliche Pflicht erfüllen.

4. Früh- und Teilpensionierungsmodelle

Der SEV stellt bei seinen Mitgliedern ein grosses Bedürfnis nach Möglichkeiten von frühzeitiger Pensionierung und Teilpensionierung fest. Besonders zeigt sich diese Erwartung bei Kolleginnen und Kollegen, die physisch anstrengende Arbeiten ausüben und/oder unregelmässigen Arbeitszeiten unterworfen sind. Der SEV entwickelt eigene Modelle, die auf die Bedürfnisse seiner Mitglieder angepasst sind, dies auf der Basis einer Übersicht über bestehende, funktionierende Modelle.

Positionspapier Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

Neben Lohnverhandlungen und Arbeitszeitfragen sind die Themen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit tragende Säulen der Gewerkschaftsarbeit. Die Situation in diesem Bereich wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, insbesondere von der sich wandelnden demografischen Struktur und der vermehrt geforderten Flexibilisierung (Arbeit an Wochenenden, Schichtdienste). Berufskategorien die im Kundenkontakt stehen, sind zunehmend mit einer steigenden Aggressivität der Gesellschaft konfrontiert.

Dazu braucht es eine altersadäquate und ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, nach den neusten Erkenntnissen und dem Geschlecht angepasst, die aktuell sowie präventiv den Arbeitsplatz sicher macht und Gesundheitsschädigungen vorbeugt. Transportunternehmungen müssen konkrete Massnahmen umsetzen, damit das Personal von psychischen und physischen Aggressionen geschützt wird. Bund, Kantone und Gemeinden sind ebenfalls gefordert politische Lösungen zu finden, damit die Gewalt im öffentlichen Verkehr abnimmt.

In erster Linie ist es Sache der Unternehmung, die richtigen Massnahmen zur Arbeitssicherheit und zur Unfallverhütung zu treffen. Arbeitnehmende müssen sich ihrerseits an die entsprechenden Vorschriften halten und beispielsweise Schutzkleidung tragen.

Die betriebliche Mitwirkung ist in den Bereichen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ist im Bundesgesetz über die Mitwirkung vorgeschrieben, weshalb die Personalkommissionen hier eine wichtige Rolle spielen. Ihre gesetzlichen Kompetenzen nehmen sie in Mitsprache wahr, immer vorausgesetzt, es sind keine ausgebauteren Mitwirkungsformen vereinbart worden.

Angesichts des Umstands, dass gewisse Arbeitgeber der Auffassung sind, diese Themen seien exklusiv durch die Personalkommissionen zu bearbeiten und keine Sache der Gewerkschaft, hält der SEV fest, in welchen Formen er in der Vergangenheit aber auch in Zukunft er die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bearbeitet.

- Ganz direkt in Zusammenarbeit mit den Personalkommissionen
- Durch eigene Aktivitäten der Sektionen oder Branchen (Sensibilisierungskampagnen)
- Über gewerkschaftliche Aushandlung entsprechender Regelungen oder Ausbau der Regelungen in GAV
- Indirekt durch die Einsitznahme in verschiedenen Gremien, wie beispielsweise die AZG-Kommission, oder der Verwaltungsrat der SUVA sowie in SGB-internen Kommissionen
- Durch politisches Lobbying bei Gesetzesentwürfen oder -revisionen
- Durch Medienauftritte
- Und letztlich auch durch Anzeigen von Missständen an Behörden, sofern keine anderen Mittel gegriffen haben.

Positionspapier Europa

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist in vielerlei Hinsicht abhängig von der Verkehrspolitik der Europäischen Union. So werden insbesondere Fragen wie Marktöffnung, die komplette Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Wettbewerb im Personenverkehr von der EU mitdiskutiert und teilweise vorgegeben. 2001 wurde von der EU das erste von drei Eisenbahnpaketen genehmigt, dieses wird nun überarbeitet. Ausserdem hat sich eben erst wieder gezeigt, dass der Wert der europäischen Währung Einfluss auf die Rentabilität des Güterverkehrs in der Schweiz hat. Es ist deshalb unabdingbar, dass der SEV frühzeitig auch auf europäischer Ebene seine Sicht der Dinge einbringt.

1. Recast (umformen, Neuauflage) erstes Eisenbahnpaket EU

Die Europäische Union hat die Diskussion über eine neue Gesamtsicht auf die Bahnlandschaft lanciert. Die Stossrichtung lautet Wettbewerb, Wettbewerb, Wettbewerb. Der SEV setzt sich als Mitglied der ETF (European Transport Workers' Federation) vehement gegen diese Strömungen zur Wehr. Die ETF will eine Liberalisierung im Schienenpersonenverkehr verhindern, welche die Versorgungssicherheit der Menschen und Arbeitsplätze gefährdet. Sie setzt sich gegen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr ein, der Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert. Zudem versucht sie Lohn- und Sozialdumping zu verhindern sowie Verschlechterungen bei der Arbeitszeit, indem sie sich für die Stärkung der Vorgaben von Sozialstandards und Arbeitnehmerschutz bei Ausschreibungen von öffentlichen Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene stark macht.

2. EU Weissbuch Verkehr 2050

Vor kurzem hat die EU den Fahrplan für die Verkehrspolitik der nächsten 40 Jahre vorgestellt. Mehr Verkehr auf Schienen und Flüssen, bessere und schnellere innereuropäische Verbindungen und klimaschonendere Fahrzeuge, so soll nach dem Willen der europäischen Kommission der Verkehr der Zukunft aussehen. Geht es nach der Kommission, soll es bis 2050 in den europäischen Städten keine konventionell betriebenen Autos mehr geben, CO₂-Emissionen von Schiffen sollen um 40 Prozent gesenkt werden und die Hälfte des Personen- und Güterverkehrs zwischen Städten soll auf Eisenbahn und Schiffe verlagert werden. Insgesamt sollen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 60 Prozent sinken.

Auch wenn diese Ansätze entgegen früherer Befürchtungen dem Schienenverkehr einen wichtigen Stellenwert beimessen, ist in der weiteren Diskussion grosse Aufmerksamkeit und starker Druck nötig, um das Prinzip der Ko-Modalität so umzusetzen, dass der kollektive Verkehr im Vordergrund steht und Individualverkehr nur dort gefördert wird, wo es keine sinnvolle Alternative gibt. Hier ist vor allem auch Schweizer (Gewerkschafts-)Wissen gefragt, wenn es darum gehen wird, die entsprechenden Gesetze zu gestalten.

3. Arbeitsplätze und Verlagerung gefährdet

Nicht nur Exportwirtschaft und Tourismus, sondern auch der Schienengüterverkehr ist vom tiefen Eurokurs massiv betroffen. Die Preise werden meist in Euro gemacht, die Kosten fallen aber weitgehend in Franken an. Daraus ergibt sich eine akute Gefährdung von Arbeitsplätzen in der Schweiz. Sollten die Bahnen die Preise an die Kosten anpassen, muss

mit einer Rückverlagerung auf die Strasse gerechnet werden. Der SEV setzt sich deshalb dafür ein, dass Nationalbank und Bundesrat griffige Massnahmen ergreifen, um den Wechselkurs von Euro und Franken wieder in ein angemessenes Gleichgewicht zu bringen.