

Zwei schwierige Jahre – und ein langer Schatten

Unser Präsident Pierre-Alain Gentil ist Ende September 2008 gestorben. Nach einer sehr kurzen Krankheit ist er von uns gegangen. Unerwartet, einfach so, ohne vorherige Anzeichen. Ich habe Pierre-Alain zum letzten Mal Ende Juni, spätabends, im Zentralsekretariat gesehen. Wir haben zusammen einen Kaffee getrunken und unsere Ferienpläne ausgetauscht. Nach sehr arbeitsintensiven Monaten hatten wir uns auf einige ruhigere Tage gefreut.

Zwei Tage später lag er in der Intensivstation, drei Monate später war er tot. Ich hatte also keine Gelegenheit mehr, ihn zu sehen. Ich hatte auch keine Gelegenheit mehr, mit ihm zu sprechen. Das machte mich traurig, und ich muss selber damit fertig werden. Auch der SEV, alle Kolleginnen und Kollegen, Mitglieder und Angestellte, müssen damit fertig werden. Pierre-Alain ist nicht mehr. Das Leben geht aber weiter, und die zahlreichen politi-

schen und gewerkschaftlichen Herausforderungen erlauben uns kein Zaudern. Die beste Art, diesen Schock zu verarbeiten, ist weiterzumachen, weiter zu kämpfen zum Wohle unserer Mitglieder – und das wäre auch im Sinne von Pierre-Alain!

Die letzten zwei Jahre waren gewerkschaftlich und politisch schwierig. Es war eine Zeit, die durch zahlreiche harte Verhandlungen und Konflikte charakterisiert war. Wir haben in dieser Zeit viele bestehende GAV erneuert und neue GAV verhandelt. Zum ersten Mal konnte der SEV einen nationalen Rahmen-GAV für den regionalen Personenverkehr abschliessen: ein Meilenstein in unserer GAV-Politik. Wir waren aber auch damit beschäftigt, Angriffe auf Arbeitsplätze abzuwehren. Der Streik im Industriewerk in Bellinzona wird wohl in die Geschichte eingehen. Dieser Arbeitskampf ist zu einer Volks-

bewegung mutiert und hat die Arbeitsplätze in der Werkstätte gerettet. Auch bei den jährlich wiederkehrenden Lohnverhandlungen ist es schwieriger geworden. Mit verschiedenen Unternehmungen konnten wir uns nicht einigen und mussten den Gang zum Schiedsgericht beschliessen.

Diese Zeit hat uns schonungslos aufgezeigt, dass der Wind definitiv rauer geworden ist und wir uns schnell darauf einstellen müssen. Der SEV hat in den vergangenen Jahren die Interessenwahrung seiner Mitglieder, sei es gewerkschaftlich wie auch politisch, vor allem auf dem Verhandlungsweg wahrgenommen. Er hat sich als seriöser, gut vorbereiteter Verhandlungs- und Diskussionspartner einen guten Namen gemacht und ist in den Kreisen des öffentlichen Verkehrs nicht nur bekannt, sondern auch anerkannt. Das ist wichtig und rich-



Giorgio Tuti, Präsident SEV ad interim

tig. In den letzten Jahren mussten wir aber leider auch feststellen, dass uns die guten Argumente alleine nicht immer weiter bringen. Um die Interessen unserer Mitglieder in Zukunft bestmöglich zu wahren und um unseren Forderungen gehörig Nachdruck zu verleihen, müssen wir unsere Mobilisierungsfähigkeit steigern. Wir suchen den Konflikt nicht, wo er aber unausweichlich ist, werden wir ihn austragen.

In diesem Zusammenhang wird es ausserordentlich wichtig sein, eine effiziente Mitgliederwerbung aufzuziehen, um den Mitgliederbestand und damit auch den guten Organisationsgrad in den jeweiligen Unternehmungen zu stabilisieren.

Nicht zuletzt müssen wir die Strukturen unserer Gewerkschaft den heutigen Gegebenheiten anpassen. Daran müssen wir alle arbeiten, Milizer und Profis gemeinsam, zum Wohl unserer Mitglieder.

An gewerkschaftlichen und politischen Herausforderungen wird es uns in Zukunft nicht fehlen. Am Willen unserer Mitglieder, aus dem SEV eine dynamische, schlagkräftige und moderne Gewerkschaft zu machen, auch nicht. Also, an die Arbeit!



«Gemeinsam gegen den Abbau»: Der SEV zeigte sich immer wieder auf der Strasse, so auch gegen die Schliessung des KSC Freiburg.

Giorgio Tuti, SEV Präsident a.i.

SEV im Umbruch

90 Jahre nach seiner Gründung steht der SEV vor grossen Veränderungen: am Kongress 2009 geht es darum, die Organe und ihre Aufgaben neu festzulegen. Der Weg zu dieser Vorlage war lang und kurvenreich.

Im Sozialbericht 2007 fand sich ein kleines Kapitel unter dem Titel «Schrittweise Annäherung an die Gewerkschaft Kommunikation», das am Schluss ankündigte, der Kongress werde die Frage einer Fusion entscheiden. Doch so weit kam es nicht mehr. Zwar hatten Arbeitsgruppen in den ersten Monaten 2007 intensiv Grundlagen erarbeitet, um die beiden Gewerkschaften zusammenzuführen, doch bald zeichnete sich ab, dass eine Fusion im SEV nicht mehrheitsfähig war. Der Verbandsvorstand wies im April die Fusionsvorlage zurück und lenkte die Steuer Richtung interne Reformen.

Aufbruchstimmung im SEV

Danach ging es in drei Richtungen weiter: Reform der Milizorganisation, Reform der Profiorganisation und neue Formen der Zusammenarbeit unter den Gewerkschaften. Langsam entwickelte sich innerhalb des SEV eine Aufbruchstimmung; das Ziel, sich als eigenständige, starke Gewerkschaft neu zu positionieren, brachte Schwung in die Diskussion. Erneut wurden Arbeitsgruppen eingesetzt, und Schritt für Schritt zeichneten sich Schwerpunkte ab:

- Einzelne Unterverbände begannen eigene Strukturdiskussionen.
- Die Hierarchie der Organe (Kongress – Verbandsvorstand – Geschäftsleitung – Verbandspräsidium) wurde zum Thema.
- Die Distanz zwischen Zentrale und Basis machte sich als schwierig bemerkbar.
- Der Mitgliederrückgang entwickelte sich zum alles überlagernden Problem.

Unterverbände in Bewegung

In allen vier Bereichen ist die Entwicklung inzwischen sichtbar. Bei den Unterverbänden nahmen APV, RPV und RM Fusionsverhandlungen auf; ihre Delegiertenversammlungen beschlossen

im Frühling 2008 den Zusammenschluss. In einer Urabstimmung entschied sich die Basis des RPV jedoch gegen die Fusion, so dass auf Anfang 2009 aus APV und RM der neue Unterverband Technisches Servicepersonal TS entstand.

Der Unterverband VPT führte seine Ausrichtung auf Branchen weiter und hat inzwischen erfolgreich die Branchentagungen im Frühjahr als zweiten Schwerpunkt Anlass für die Basis neben den herbstlichen Regionentagungen etabliert. Neu führt der VPT fünf Branchen: zu den bereits etablierten Bahn, Bus und Schiff kommen die Touristik und die Pensionierten als eigenständige Bereiche hinzu.

Steigende Anforderungen am Arbeitsplatz, Umstrukturierung in den Unternehmen und teilweise auch sinkende Mitgliederzahlen führen auch zu Bewegungen in der Sektionsstruktur: In verschiedenen Regionen und Unterverbänden ist es zu Zusammenschlüssen von Sektionen gekommen; Anfang 2009 zählt der SEV 190 Sektionen.

Aufbruchstimmung zeigte sich auch in den drei Kommissionen des SEV: Jugend, Frauen, Migrantinnen und Migranten hatten vor, im Herbst 2008 erstmals einen gemeinsamen Grossanlass durchzuführen. Personelle Wechsel und der Ausfall des Präsidenten führten dann jedoch zur Absage; aufgeschoben ist nicht aufgehoben, meinen die Zuständigen dazu.

Strukturreform aufgegleist

Am Verbandsvorstand im Herbst 2008 fiel der Vorentscheid für eine neue Aufgabenteilung der Organe: Der Kongress bleibt im Zweijahresrhythmus oberstes Organ des SEV. Verbandsvorstand und bisherige Geschäftsleitung werden in einem neuen Vorstand zusammengefasst, der monatlich tagt und die strategische Führung des SEV innehat. Aus dem Verbandspräsidium wird die neue Geschäftsleitung, die wöchentlich tagt und den SEV operativ leitet. Im neuen Vorstand sind ausschliesslich Vertreterinnen und Vertreter der Unterverbände und Kommissionen stimmberechtigt, die neue



Eigenständig den Aufbruch wagen: Der Kongress 2007 hat einen klaren Auftrag gegeben.

Geschäftsleitung besteht nur aus dem Führungspersonal des SEV, womit die klare Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten erreicht wird.

Näher zur Basis

Näher an die Basis, hinaus in die Regionen: Das war eine der Erkenntnisse aus den Fusionsarbeiten. Die so genannten Mittwochaktionen zeigten 2008, dass die Präsenz der Gewerkschaftssekretärinnen und -sekretäre vor Ort einem klaren Bedürfnis der Mitglieder entspricht. Um diesem Bedürfnis besser gerecht zu werden, hat der SEV seine Regionalsekretariate verstärkt. In Zürich und Lausanne sind nun je drei Regionalsekretäre/sekretärinnen tätig, die Teilpensen in St. Gallen und Chur wurden auf volle Stellen aufgestockt, und auch in Bellinzona dürfte ein Ausbau unumgänglich sein. Auf die Schaffung weiterer Regionalsekretariate wird angesichts der Finanzlage vorerst verzichtet.

Selbstbewusst auftreten, Mobilisierungsfähigkeit steigern

Oberstes Ziel aller Veränderungen im SEV ist es, die Mitgliederentwicklung zu stabilisieren. Ein selbstbewusstes Auftreten als eigenständige Gewerkschaft ist dazu eine wesentliche Grundlage. Nur so lässt sich erreichen, dass bei kommenden Konflikten die Mitglieder geschlossen zusammenstehen und für eine Mobilisierung bereit sind.

Unter diesem Aspekt stand auch das Projekt einer neuen Mitgliederzeitung. Umfragen unter der Leserschaft und die Beurteilung durch aussenstehende

Experten hatten den Handlungsbedarf bestätigt. Die deutschsprachige Zeitung «arbeit&verkehr» wurde als nicht mehr zeitgemäss beurteilt, die SEV-Ausgabe der französischsprachigen Gewerkschaftszeitung «L'Événement syndical» zwar als modern, aber zu wenig als Publikation des SEV erkennbar. Unterschiedliche Inhalte und Erscheinungstermine erschwerten zudem die Koordination unter den Redaktionen. Der Verbandsvorstand stimmte deshalb der Schaffung einer neuen, in allen Sprachregionen erscheinenden SEV-Mitgliederzeitung zu, die nun unter dem Titel contact.sev, contact.sev und contacto.sev als Produkt einer gemeinsamen Redaktion herauskommt.

Neue Wege zu Mitgliedern

Zwei weitere Projekte erhielten ebenfalls die Unterstützung des Verbandsvorstands, bei denen es darum geht, die Mitgliederentwicklung positiv zu beeinflussen. «Werben und organisieren» hat zum Ziel, die Mitgliederarbeit der Sektionen vom Zentral- und den Regionalsekretariaten aus zu unterstützen, und versuchsweise wird der SEV zudem in den Touristikbereich vorstossen. Der schneearme Winter 2007/2008 hatte aufgezeigt, dass das Personal in dieser Branche teilweise völlig hilflos dem Wohlwollen der Unternehmen ausgeliefert ist. Gewerkschaftliche Unterstützung konnte beispielsweise im Kanton Bern helfen, die politischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Folgen der Wetterkapriolen zumindest zu dämpfen.

Der Wind wird rauer

Sozialpartnerschaft ist kein Geschenk – sie muss immer neu erkämpft werden. Das hat der SEV in diesem beiden Jahren vielenorts erlebt.

Die Verhandlungen um den GAV 2007 hatten es schon gezeigt: Die Beziehungen zwischen SBB und SEV haben sich verändert. Sie haben sich auf eine sachliche Ebene verlagert, auf der die persönlichen Kontakte nicht mehr die gleiche Rolle spielen wie früher. Vermehrt war festzustellen, dass einzelne Verantwortliche innerhalb der SBB eine Politik der vollendeten Tatsachen verfolgten, die es dem SEV verunmöglichte, seine Rolle als Sozialpartner wahrzunehmen. Der SEV wurde teils als reiner Vollzugspartner betrachtet, was aber nicht dem Geist des Gesamtarbeitsvertrags und schon gar nicht des Contrat social entspricht.

Erst nachdem sich die Wogen um den Streik in Bellinzona gelegt hatten, wurde es möglich, die Zusammenarbeit zwischen SBB und Gewerkschaften sachlich zu diskutieren und eine Basis für die Zukunft zu schaffen. Noch sind die Regeln der Zusammenarbeit nicht neu definiert, aber es ist ein beidseitiges Interesse spürbar, Konflikte frühzeitig zu erkennen und Lösungen zu suchen.

Generell ist jedoch vermehrt die Bereitschaft der Unternehmen festzustellen, Konflikte zuzuspitzen und die Konfrontation mit dem SEV zu suchen, nicht nur bei der SBB. Trotz einem frisch abgeschlossenen kantonalen Rahmen-GAV weigerte sich MOB Goldenpass, den festgelegten Mindestlohn zu zahlen und musste vor Gericht zur Einsicht gezwungen werden.

Bei der BLS kam es zu einer Auseinandersetzung im Rahmen der Lohnverhandlungen 2008. Im Gegensatz zu früheren Jahren war es nicht möglich, konstruktive Verhandlungen zu führen, was zum Abbruch und schliesslich zum Gang vor Schiedsgericht führte.

Höhepunkt: Bellinzona und Umfeld

Ein Vertrauensbruch der Führung von SBB Cargo führte zum schwersten Konflikt im öffentlichen Verkehr seit dem Gene-

ralstreik von 1918. Im Frühling 2007 kündete SBB Cargo an, im Industriewerk Bellinzona 70 Stellen abzubauen, aber mit grösseren Investitionen dem Standort eine langfristige Zukunft zu sichern. Innerhalb des SEV waren die Meinungen geteilt, ob dieser Handel zu akzeptieren sei. Eine Mehrheit entschied schliesslich, die Massnahmen mitzutragen. Weniger als ein Jahr später machte SBB Cargo eine Kehrtwende und kündigte die Schliessung des Lok-Unterhalts und die Privatisierung des Wagen-Unterhalts an – faktisch also das Ende des Industriewerks Bellinzona als Teil der SBB. Das Personal sah sich betrogen, der Streik war unausweichlich und wurde von der Geschäftsleitung des SEV einstimmig unterstützt.

Was als Arbeitskampf begann, entwickelte sich zur Volksbewegung: Das ganze Tessin fühlte sich einmal mehr von Bern aus verschaukelt. Die gesamte Bevölkerung solidarisierte sich mit der Belegschaft des Industriewerks; täglich wurden Mahlzeiten, Getränke und Geldspenden in grosser Zahl ins Werk gebracht, an einem Demonstrationzug durch Bellinzona beteiligte sich die Kantonsregierung, und der Bischof zelebrierte den Ostergottesdienst im Werk.

Eine Lösung konnte nur auf politischem Weg gefunden werden. Bundesrat Moritz Leuenberger setzte den erfahrenen

Tessiner Politiker Marco Solari als Vermittler ein, der der SBB die Rücknahme der Massnahmen und dem Streikkomitee das Ende des Arbeitskampfs abringen konnte. Nach Wiederaufnahme der Arbeit machte sich ein so genannter Runder Tisch unter der vermittelnden, lösungsorientierten Führung von alt Nationalrat Franz Steinegger daran, die Zukunft des IW Bellinzona zu diskutieren mit dem Resultat, dass zumindest mittelfristig die Arbeitsplätze gesichert und der Rollmaterialunterhalt im Tessin aufrecht erhalten werden. Die Belegschaft stimmte einer markanten Produktivitätssteigerung zu. «Bellinzona» geht als erfolgreichster Arbeitskampf in die Schweizer Gegenwartsgeschichte ein. Bereits sind Bücher darüber geschrieben und ein mehrfach preisgekrönter Dokumentarfilm gedreht worden.

Im Schatten des Streiks von Bellinzona erfolgten weitere Schnitte bei SBB Cargo, die zum gleichen Gesamtpaket gehört hatten. In Freiburg regte sich auch Widerstand an der Basis gegen die Schliessung des Kundenservicecenters, der jedoch an Kraft verlor, als die Kantonsregierung ihre Unterstützung zurückzog. Sie hatte sich mit der Zusage umstimmen lassen, dass die SBB zwischen 50 und 100 andere Arbeitsplätze in den Kanton verlagern werde. Am Hauptsitz von SBB Cargo in Basel akzeptierte

das Personal einen Stellenabbau in beträchtlicher Höhe ohne grössere Gegenwehr.

Vereinbarung Verhandlungsgemeinschaft

Seit Beginn der GAV-Aera besteht bei der SBB eine Verhandlungsgemeinschaft der Personalverbände. Der SEV, weitaus die grösste Personalvertretung innerhalb der SBB, arbeitet darin mit der christlichen Gewerkschaft Transfair, der Lokführergewerkschaft VSLF und dem Kaderverband des öffentlichen Verkehrs (KVÖV) zusammen. In unterschiedlichen Zusammensetzungen bestehen auch bei andern Transportunternehmen Verhandlungsgemeinschaften dieser Personalverbände. Im Herbst 2007 haben die vier Partner eine Vereinbarung unterschrieben, in der sie ihren Willen zur Zusammenarbeit gegenüber der SBB bestätigen und das Vorgehen festlegen.

Steigender Andrang beim Rechtsschutz

Konflikte gibt es nicht nur auf der grossen Bühne, sondern auch im direkten Umgang von Unternehmen und Personal. Die Rechtsberatung des SEV illustriert, dass auch dort die Streitfälle zunehmen. Ständig sind 800 bis 900 Fälle hängig, in denen der SEV Berufsschutz leistet. Häufig geht es dabei um disziplinarische Massnahmen der Unternehmen gegen ihre Mitarbeitenden, indem mit Zielvereinbarungen oder andern Mitteln Druck auf Personal ausgeübt wird. Viel Aufwand verursachen Fälle im Zusammenhang mit Unfällen und Krankheiten, die zur Berufsunfähigkeit führen und Konflikte mit den Sozialversicherungen auslösen.

Im Frühling 2007 kündigten die TPG (Genfer Verkehrsbetriebe) einem Mitarbeiter, der bis zum vorangegangenen Jahreswechsel das Personal im Verwaltungsrat der Firma vertreten hatte. Während die Leitung fachliche Gründe für die Kündigung anführte, war für den Betroffenen und den SEV klar, dass seine gewerkschaftliche Tätigkeit die Ursache war. Über zwei Monate hinweg führten der SEV und



Grossaufmarsch vor dem Bundeshaus: Demonstration während des Streiks im IW Bellinzona.

weitere Genfer Gewerkschaften Solidaritätsaktionen durch, bis das Unternehmen bereit war, einen Schritt entgegenzukommen. Zwar wurde die Kündigung nicht zurückgenommen, aber die TPG verpflichteten sich, ihn bei der Stellensuche zu unterstützen und ihm den Lohn so lange weiterzubehalten, bis er eine neue Stelle hatte.

Mit zwei fristlosen Kündigungen machte auch das Gastronomie-Unternehmen Railgourmino Swissalps Schlagzeilen. Die Frauen, die zuvor immer beste Beurteilungen erhalten hatten, hatten sich Vertragsänderungen nicht gefallen lassen und waren in der anschliessenden Auseinandersetzung mit fadenscheinigen Begründungen entlassen worden. Auch hier erreichte der SEV; dass die Kündigungen ordentlich vollzogen werden konnten, vor allem aber erreichte er eine Entschuldigung des Unternehmens bei den beiden Frauen für die ungerechtfertigten Vorwürfe.

Internationale Lösungen gemeinsam suchen

Wesentlich bleibt die Zusammenarbeit mit den Bahngewerkschaften der umliegenden Länder. Viele Probleme der Berufstätigen im öffentlichen Verkehr sind in allen Ländern gleich, erst recht durch die zunehmende Steuerung auf europäischer Ebene. Dies zeigte sich auch am 4-Länder-Treffen der deutschsprachigen Bahngewerkschaften im Herbst 2007 in Köln. An früheren Treffen war es einzig der SEV, der die Frage des grenzüberschreitenden Personaleinsatzes auf die Tagesordnung setzte, doch in der Zwischenzeit hatten auch die Gewerkschaften in Deutschland und Österreich das Bedürfnis, dieses Thema gemeinsam aufzugreifen.

Ausserordentliche Ereignisse in den beteiligten Ländern führten dazu, dass das 4-Länder-Treffen 2008 ausfallen musste. Der unerwartete Wechsel an der



Historischer Akt: Am 17. Oktober 2008 unterschreiben Vertreter der Arbeitgeber und die Gewerkschaftsdelegation den Rahmenvertrag Personenverkehr Normalspur.

Spitze der deutschen Bahngewerkschaft Transnet – der Vorsitzende Norbert Hansen wechselte in die Führungsetage der Deutschen Bahn –, vorgezogene Parlamentswahlen in Österreich mit Vida-Bahnleiter Wilhelm Haberzettl als Spitzenkandi-

dat der Sozialdemokraten und schliesslich der Tod von Pierre-Alain Gentil verhinderten das Treffen, das auf Einladung des SEV in der Schweiz hätte stattfinden sollen. Es wird im Herbst 2009 nachgeholt.

Gesamtarbeitsverträge Vertragsinventar wächst stetig

Zehn Jahre nach der ersten Bahnreform ist nur noch wenig von Staatsbetrieben zu spüren. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Verkehrsunternehmen sind keine Beamten mehr, sondern Angestellte wie alle andern auch. Ihre Arbeitsbedingungen stehen nicht mehr in staatlichen oder Gemeindereglementen, sondern in Arbeitsverträgen, die ihre Unternehmen mit dem SEV abgeschlossen haben.

Ende 2008 zählt das GAV-Inventar des SEV 53 Unternehmen als Vertragspartner (siehe Liste). Mit vielen ist bereits ein zweites oder gar drittes Mal verhandelt worden, doch noch immer kommen neue Verträge hinzu. Ziel des SEV ist es, mit allen Unternehmen, bei denen Mitglieder arbeiten, einen Firmenvertrag abzuschliessen.

Zusätzlich müssen die Arbeitsbedingungen aber auch auf übergeordneter Ebene abgesichert werden – durch kantonale Rahmenverträge und letztlich durch gesamtschweizerische Rahmenverträge, die als allge-

meinverbindlich erklärt werden und damit die Regeln für die gesamte Branche aufstellen. In einem letzten Schritt ist dafür zu sorgen, dass diese Regeln auch im grenzüberschreitenden Verkehr gelten.

Langer Weg zum Rahmenvertrag

Harziger als erwartet gestalteten sich die Verhandlungen um einen ersten Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag für den Normalspurbereich. Im Herbst 2005 waren die Verhandlungen aufgenommen worden. Es folgte ein Unterbruch während den Verhandlungen um den SBB-GAV im Jahr 2006, und anschliessend stellte sich heraus, dass eine Lösung schwer zu finden war, die alle Bedürfnisse und Erwartungen abgedeckt hätte. Die Erkenntnis, dass Regelungen für die schweizerischen Güterbahnen zu einer Wettbewerbsverschlechterung gegenüber der ausländischen Konkurrenz führen könnten, bewog die Gewerk-

schaften dazu, auf ein schrittweises Vorgehen einzulernen.

In der Folge kam es zur Einigung auf einen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag, der fürs Personal des regionalen Personenverkehrs bei Normalspurbahnen gilt. Am 17. Oktober 2008 unterschrieben Gewerkschaften und Arbeitgeberverband dieses Regelwerk. Es regelt im Wesentlichen die maximale Arbeitszeit, Durchschnittslöhne, die Pflicht zur Personalübernahme bei Ausschreibungen und die Lohnfortzahlung bei Krankheit und Unfall. Als Novum ist im Vertrag zudem festgelegt, dass eine paritätische Kommission die Umsetzung und Einhaltung des Rahmen-GAV überwacht und durchsetzt.

Grenzüberschreitende Regeln erreichen

Ein wesentliches Element der Einigung beim ersten nationalen Rahmen-GAV ist jedoch auch, dass sich Arbeitgeber und Gewerkschaften auf ein gemeinsa-

mes Vorgehen bei der Frage der Regeln im grenzüberschreitenden Verkehr verständigt haben. Was der SEV bisher allein versuchte, unternehmen Arbeitnehmer und Arbeitgeber nun zusammen: Sie werden beim Bund vorstellig mit der Frage, wie ausländische Bahnen verpflichtet werden können, schweizerische Arbeitsbedingungen bei der Fahrt durch die Schweiz anwenden zu müssen. Dies ist die zentrale Frage, wenn es um Lohndumping durch ausländische Unternehmen geht. Im Vordergrund steht momentan das Entsendegesetz der EU, das genau diesen Punkt regelt: Nach diesem Gesetz gelten jeweils die Vorschriften des Ziellandes und nicht jene des Herkunftslandes.

Innerhalb der EU ist in dieser Frage eine deutlich gesteigerte Sensibilität feststellbar. War es vor wenigen Jahren ausschliesslich die Schweiz, die sich um Arbeitsbedingungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr

kümmerte, sind in der Zwischenzeit zahlreiche andere EU-Länder mit diesem Problem beschäftigt, insbesondere Deutschland.

In mehreren Kantonen sind Verhandlungen um einen kantonalen Rahmenvertrag im Gang. Zu einem Abschluss kam es 2008 im Kanton Neuenburg, wo nun ebenfalls ein Rahmenvertrag zwischen den Transportunternehmen und dem SEV in Kraft ist.

Kantonale Verträge als Basis

Bei den neuen Firmenverträgen geht gleich eine Handvoll auf den kantonalen Rahmenvertrag mit der Waadt zurück. Dieser hat die angeschlossenen Unternehmen zum Abschluss eines Firmenvertrags verpflichtet, wie dies bei kantonalen Verträgen die Regel ist. Die MOB Goldenpass, die sich mit dem Austritt aus dem Arbeitgeberverband den Regeln des Rahmenvertrags entziehen wollte, ist dem SEV vor Gericht in mehreren Schritten unterlegen. Die Waadtländer Gerichte haben die MOB verpflichtet, die Bedingungen des kantonalen Vertrags vollumfänglich einzuhalten.

Ostschweiz als hartes Pflaster

Einen besonderen Stellenwert hat auch der Firmenarbeitsvertrag bei den Appenzeller Bahnen, kamen doch bei der Fusion von vier Bahnen der Region äusserst unterschiedliche Firmenkulturen unter ein Dach. Schliesslich ist es gelungen, einen akzeptablen Vertrag abzuschliessen, auch wenn der SEV die Forderung nach einem Schiedsgericht bei Uneinigkeit in den Lohnverhandlungen vorerst nicht durchsetzen

konnte. Hingegen ist die Lohnentwicklung für die Laufzeit des Vertrags darin bereits geregelt. Bei der Weiterentwicklung des Vertrags ab 2010 wird die Forderung nach einem Schiedsgericht in Lohnfragen neu diskutiert werden.

Auch bei der SOB unternahm der SEV einen weitem Anlauf, um ein Schiedsgericht für Lohnfragen in den GAV aufzunehmen. Der Verwaltungsrat lehnte diese Forderung jedoch ab. Im Gegenzug stimmte er aber einer GAV-Änderung zu, wonach die absolute Friedenspflicht entfällt, sofern es in den Lohnverhandlungen nicht zu einer Einigung kommt.

Zwei Anläufe brauchte es, bis der neue FAV mit der Rhätischen Bahn unter Dach und Fach war. Ein erstes Verhandlungsergebnis hatte die SEV-Mitgliederversammlung abgelehnt, worauf Nachverhandlungen nötig wurden. Dabei gelang es dem SEV, in den Bereichen Zuschläge und Dienstplanung Verbesserungen zu erreichen. In einer Urabstimmung wurde der nachverhandelte Vertrag dann von den Mitgliedern klar angenommen.

Tiefste Lohngruppen stützen

Auch die Bahngastronomie der RhB (und MGB) hat einen GAV abgeschlossen: Das neue Unternehmen Railgourmino Swissalps hatte gleich nach der Gründung grundsätzlich die Bereitschaft für einen Firmenvertrag signalisiert. Es brauchte dann aber mehrere Verhandlungsrunden, bis im Frühling 2008 den Mitgliedern ein Vertrag zur Genehmigung vorgelegt werden konnte. Wie

GAV-Inventar des SEV, Stand Ende 2008

Kürzel	Name
Firmen-Verträge	
AAGS	Autobus AG Schwyz
AB	Appenzeller Bahnen
AAR bus+bahn	Busbetrieb Aarau, Wynental- und Suhrentalbahn
AFA	Automobilverkehr Frutigen – Adelsboden AG
ATG	AlpTransit Gotthard AG
asm	Aare seeland mobil
atupri	Krankenkasse
Autolinee Bleniesi	
AMSA	Autolinea Mendrisiense
BDWM	Bremgarten-Dietikon-Bahn
BLS	
BLT	Baselland Transport
CGN	Companie générale de navigation sur le lac Léman
CIT	Comité international des transports ferroviaires
cj	Chemins de fer du jura
DB	Deutsche Bahn, Tarifvereinbarung Nr. 9
elvetino	Bahngastronomie
FART/NLM	Ferrovie autolinee regionali ticinesi/Navigazione Lage Maggiore
FLP	Ferrovie Lugano-Ponte Tresa
funic	Seilbahnen, Biel – Leubringen, Biel – Magglingen
FLM	Funicolare, Locarno – Madonna del Sasso
Historic	Stiftung
LASA	Lugano Airport SA
LEB	Companie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
login	Berufsbildung
MBC	Les Transports de la région Morges / Bière / Cossonay
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
NSrCM / TPN	Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez / Transports publics de la Région Yvernoise
OC	Chemin de fer Orbe-Chavornay SA
PK SBB	Pensionskasse
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RegionAlps	
RgsA	RailGourmino swissAlps AG
RhB	Rhätische Bahn
SBB Cargo	
SBB	
Securitrans	
SMGN	Société des Mouettes genevoises de navigation
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano
SOB	Schweizerische Südostbahn
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken
SWISS	
Thurbo	
TILO	Treni regionali Ticino Lombardia
TL	Transports publics de la région lausannoise SA
TPC	Transports publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois
TPL	Transporti pubblici luganesi SA
TRAVVS	Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix
VMCV	Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve
zb	Zentralbahn AG
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
Kantonale Rahmenverträge	
KBU	Rahmen-GAV Kanton Bern Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen
	Rahmen-GAV Kanton Neuenburg
	Rahmen-GAV Kanton St. Gallen
	Rahmen-GAV Kanton Waadt
Nationaler Rahmenvertrag	
	Rahmen-GAV Normalspur



Im zweiten Anlauf geschafft: Der Firmenarbeitsvertrag bei der RhB wird unterzeichnet.



Bereit zum Kampf: Die Seeleute des Lago Maggiore wehren sich für gerechte Anstellungsbedingungen.

bei Elvetino verbessert er die Grundlöhne und vermindert das Umsatzrisiko der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Gewerkschaftlicher Druck

Nur unter grossem Druck des Personals kam eine Verbesserung des Firmenvertrags bei der Schifffahrt Lage Maggiore zustande. Die Seeleute hatten gefordert, endlich bei den Löhnen mit ihren Kollegen des Landverkehrs der FART gleichgestellt zu werden. Nachdem sie mit Flugblattaktionen die Reisenden auf das Anliegen aufmerksam und auch allfällige Kampfmassnahmen nicht ausgeschlossen hatten, kamen die Verhandlungen zustande, die schliesslich zum Erfolg

fürten.

Auch auf dem Genfersee brauchte es viel Druck, bis ein Gesamtarbeitsvertrag fürs Personal der «Mouettes» zustande kam. Nach jahrelangen vergeblichen Bemühungen um bessere Anstellungsbedingungen war die Belegschaft im Herbst 2007 kampfbereit. Ein Warnstreik war bereits vorbereitet, als der Kanton eingriff und die Parteien an den Verhandlungstisch zwang. Da das Unternehmen auch politisch unter Druck gekommen war, konnte schliesslich Anfang 2008 ein Firmenvertrag abgeschlossen werden, der unter anderem die Einführung des 13. Monatslohns und einer Sonntagszulage enthielt.

Was uns beschäftigt

Gewerkschaftsarbeit ist zu einem grossen Teil Detailarbeit. Hier eine Übersicht über die zahlreichen Einzelthemen, die den SEV in den zwei Jahren auf Trab gehalten haben.

Nach einem Rückgang im Jahr 2006 haben 2007 die Angriffe auf Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter, aber auch auf andere Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs wie Buschauffeure, wieder zugenommen. Eine Aktion, die ihren Anfang bei den Buschauffeuren in der Romandie genommen hatte, wird schliesslich auf die ganze Schweiz ausgeweitet: Betroffene tragen rote Armbinden mit der Aufschrift «Stop aggression», um die Unternehmen und die Reisenden auf den Missstand aufmerksam zu machen. Ein Angriff auf einen Zugbegleiter am Weihnachtstag 2008 führt dazu, dass der SEV kurz vor Silvester das gesamte Zugpersonal der SBB zum Tragen der Armbinden aufruft.

Nachdem sich abzeichnete, dass auch 2008 bei der SBB wiederum rund 240 schwere Übergriffe vorgefallen sind, beschloss das Unternehmen schliesslich, die Hauptforderung des SEV zu erfüllen und die Zugbegleitung wieder kontinuierlich auf Dop-

pelbegleitung auszubauen. Bis es soweit ist – die SBB spricht vom Jahr 2014 –, werden Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter in den heikelsten Zügen von Bahnpolizei oder Securitas begleitet.

Unterschiedlich ist die Umsetzung des Artikels 18a im Personenbeförderungsgesetz, der Angriffe auf Personal des öffentlichen Verkehrs als Officialdelikt bezeichnet, also mit Strafverfolgung von Amtes wegen, ohne separate Anzeige des Opfers. Während viele Unternehmen und Kantone den Vorteil dieser Regelung im Kampf gegen die Übergriffe erkannt haben und die Anwendung unterstützen, gibt es Behörden, die sehr zögerlich darauf eintreten, und Unternehmen, die weiterhin meinen, das Opfer müsse selbst aktiv werden, um die Strafverfolgung einzuleiten. Im Kanton Waadt musste der SEV gar eine Aufsichtsbeschwerde einreichen, um die kantonalen Behörden auf den richtigen Weg zu bringen.

«Orange-Urteil» ist umzusetzen

Das Urteil des Bundesgerichts, das die Gewerkschaft Kommunikation vor Jahren gegen den Telekommunikationskonzern Orange erwirkt hatte – und das

deswegen «Orange-Urteil» heisst –, gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Wer regelmässig Nacht- und Sonntagszulagen bekommt, hat auf diese auch Anspruch während den Ferien, da sie als Lohnbestandteil gelten.

Die gesamte Branche blickt bei der Lösung dieses Problems auf die SBB, die vorerst auf Abwarten machte. Im Gesamtarbeitsvertrag 2007 wurde zwar geklärt, dass in Zukunft die Zulagen für diese Dienste auch die Ferienanteile enthalten, aber für eine rückwirkende Lösung wollte die SBB zuerst nicht Hand bieten. Da eine fünfjährige Frist gilt, die mit dem GAV zu laufen begann,

ermunterte der SEV mehrere Mitglieder, persönlich zu klagen – getrennt gegen SBB und SBB Cargo, da die beiden Unternehmen unterschiedliche Rechtsformen haben und für diese Frage unterschiedliche Verfahren gelten. Schliesslich liess sich die SBB doch auf Verhandlungen ein, die zu einem erfreulichen Resultat führen und für die Betroffenen Nachzahlungen für die Jahre 2002 bis 2006 ermöglichen. Während aktive Mitarbeitende automatisch eine Nachzahlung aufgrund ihrer Lohnabrechnungen erhalten, müssen sich Pensionierte und Leute, die die SBB in der Zwischenzeit verlassen



Ein Zeichen gegen Aggressionen: Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter tragen die Armbinde.



Sichtbare Präsenz: Bei der Einweihung des Lötschberg-Basistunnels zeigt sich auch der SEV – und wird vom Verkehrsminister begrüsst.

haben, beim Personaldienst melden, um ihren Anspruch geltend zu machen.

Diese Einigung führte dazu, dass auch die Konzessionierten Transport-Unternehmen nach Lösungen zu suchen beginnen, die teilweise im Rahmen der Lohnabschlüsse 2008 geregelt werden können – viele sind aber noch nicht entschieden, und einige Betriebe sträuben sich nach wie vor, das ursprüngliche Bundesgerichtsurteil als verbindlich anzuerkennen.

Zahllose Projekte bei der SBB

Nach wie vor gilt bei der SBB, dass es nichts Konstanteres gibt als den Wandel. Dies gilt für die Führungsetage, aber auch für die einzelnen Bereiche, bei denen munter umgebaut, gezügelt, restrukturiert – und gelegentlich sogar eine Auslagerung rückgängig gemacht wird, wie bei der Informatik.

Dominantes Thema über die ganzen zwei Jahre ist die Suche von SBB Cargo nach Lösungen aus dem Defizit. Es begann 2007 mit Massnahmen im **Rollmaterialunterhalt**: Auslagerung der IW Biel in eine Tochtergesellschaft mit Alstom, Stellenabbau und Investitionen in Bellinzona, Schliessung kleinerer Standorte, Übernahme von Serviceanlagen durch den Personenverkehr. Der

SEV zeigte sich kritisch zustimmend. Nur: Zwei Jahre später ist von den dort angekündigten Veränderungen kaum etwas so umgesetzt worden. Zuerst scheiterte die gemeinsame Tochtergesellschaft in Biel, dann folgte die Kehrtwende in Bellinzona (siehe Kapitel Sozialpartnerschaft), und zum Schluss übernahm der Personenverkehr den gesamten Rollmaterialunterhalt der SBB – das Ende einer von Anfang an fragwürdigen Divisionalisierung.

Gleichzeitig mit der fatalen Kehrtwende in Bellinzona kündigte die SBB an, **Partnerschaften fürs Cargo-Geschäft** anzustreben. Die aggressive Expansionsstrategie in Deutschland und Italien, die der SEV immer in Frage gestellt hatte, wird massiv zurückgefahren – über die Jahre hinweg hatte die SBB zwar immer mehr Umsatz geholt, aber damit dennoch kein Geld verdient. Auf eine Ausschreibung der SBB meldeten sich 14 Interessenten mit verschiedenen Vorschlägen zur Zusammenarbeit, unter anderem die deutsche und die französische Staatsbahn, aber auch Strassentransporture aus der Schweiz. Ein Entscheid ist laut SBB 2009 zu erwarten.

Die Entwicklung bei SBB Cargo hat auch Auswirkungen auf die **Rangierbahnhöfe**, die der Infrastruktur angeschlossen

sind. Wie schon seit längerem absehbar, reduziert die SBB die Zahl der Rangierbahnhöfe und schliesst die Anlagen in Olten und Biel. Im Vergleich zu andern Umstrukturierungen, die zu Stellenabbau führen, sind dies schwierige Fälle, da die Betroffenen fast ausschliesslich Personen aus Monopolberufen mit wenig Chancen ausserhalb der SBB sind. Viele von ihnen sind seit Jahrzehnten bei der SBB tätig. Der SEV kümmert sich deshalb mit höchstem Engagement um sozialverträgliche Lösungen.

SBB Personenverkehr erzielt Jahr für Jahr glänzende Resultate, zu denen das Personal mit anhaltenden **Produktivitätssteigerungen** das Seine beiträgt. Beim Angebotsausbau stechen zwei Ereignisse heraus: Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 sowie die Ausweitung der Betriebszeiten im Fernverkehr; der Fahrplankontext wird inzwischen auf den wichtigsten Fernverkehrsstrecken bis 1 Uhr nachts aufrechterhalten. Kehrseite davon: Die Fenster für den **Streckenunterhalt** werden immer knapper, das Netz kommt insgesamt an seine Leistungsgrenze; die Mittel für Unterhalt und Ausbau sind beschränkt.

Sowohl beim Lok- als auch beim Zugpersonal kann die SBB die Stellen nicht besetzen. Der

Unterbestand wirkt sich auf verschiedene Arten aus. Auf der Suche nach Lokführern ging die SBB gar so weit, Studenten anzuwerben, die in Teilzeit nur gerade ausgewählte S-Bahn-Strecken befahren sollten – doch nach anfänglich grossem Interesse wurden kaum Studenten ausgebildet und die Idee löste sich in Luft auf. Zudem nimmt die SBB massiv Dienste von Temporärfirmen in Anspruch, um die Lücken beim Lokpersonal zu schliessen.

Beim Zugpersonal führt der Mangel dazu, dass viele Züge nur einfach statt doppelt begleitet sind. Auch der erste Versuch mit zusätzlichen Doppelbegleitungen von unsicheren Zügen in der Westschweiz kam nicht zum Tragen, weil das Personal dazu gar nicht verfügbar war.

In vielen Abteilungen kommt es zu Umorganisationen, bei denen der SEV vertragsgemäss mitwirkt – nicht selten mit grosser Skepsis. Bei den Lokführern des Personenverkehrs erzielte der SEV zusammen mit dem LPV allerdings einen kleinen Erfolg: Ein **Modell zur Teilpensionierung** ab 58 Jahren wird eingeführt.

In der Infrastruktur beschäftigte das Projekt «Fifa» den



Stummer Protest: Mit Klebern markiert das Zugpersonal defekte Abfertigungskästen.

SEV über viele Monate hinweg; schliesslich gelang es, vertretbare Regelungen für die Fachkader zu erzielen, die ausgewogen sind, was die Einstufungen angeht. Lange war zu befürchten, dass es sich um eine reine Sparübung handeln sollte.

Gleich nach Start des neuen Gesamtarbeitsvertrags zeichnete sich bei SBB Cargo ein Konflikt um die **4-Stunden-Regelung** ab. Änderungen am Einsatzplan bis vier Stunden vor Dienstbeginn wurden mit dem Vertrag ermöglicht, doch gab es auch eine Zusicherung der SBB, dies mit gesundem Menschenverstand zu handhaben. Nach kurzer Zeit zeigte sich, dass einzelne Chefs diesem Anspruch nicht genügten. Per SMS einen Dienst streichen, kurz bevor er begonnen hätte: Das konnte der SEV nicht akzeptieren und verlangte mit Nachdruck die nötigen Klärungen.

Bis zum eidgenössischen Datenschutz zog sich die Frage hin, wie die SBB **Drogentests** beim Personal durchführen kann. Solche waren bei den medizinischen Tauglichkeitstests neu eingeführt worden. Eine brauchbare Handhabung stellte sich als schwierig heraus, da der Konsum gewisser Stoffe über sehr lange Zeit nachgewiesen werden kann, auch wenn die Wirkung längst vorbei ist. Der Datenschutz verlangte von der SBB eine Praxisänderung, doch die Bahn wehrte sich dagegen. Schliesslich erliess das Bundesamt für Verkehr Vorgaben; grundsätzlich finden Drogentests nun nur noch bei der Eintrittsuntersuchung statt; spätere Tests dürfen nur bei Verdacht auf Konsum gemacht werden.

Euro 08

Eine besondere Herausforderung fürs gesamte Personal stellte im Sommer 2008 die Fussball-Europameisterschaft dar. Die Schweiz und Österreich als Austragungsländer setzten alles daran, die ausländischen Fans mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu befördern, weshalb das Eintrittsbillet zum Spiel jeweils auch als Tageskarte galt. Dutzende von Extrazügen und Tausende von Kundenlenkerinnen und -lenkern in den Bahnhöfen sorgten dafür, dass der Grossanlass zum Grosse Erfolg des öffentlichen Verkehrs wurde. Fürs SBB-Personal gabs

als Dank Rekaschecks, und Kundenlenker tragen seither gelbe Westen, und nicht mehr orange: In Bern waren sie nicht aus dem Meer der orange gekleideten holländischen Fans herauszuhalten gewesen...

Arbeitszeitprobleme

Eines der häufigsten Probleme, mit denen der SEV konfrontiert ist, sind Missbräuche bei der Arbeitszeit. Meist werden diese mit direkten Vorstössen bei den Unternehmen bereinigt, gelegentlich sind die Verantwortlichen aber uneinsichtig oder die Verstösse so massiv, dass der SEV einen Schritt weiter geht und das Bundesamt für Verkehr einbezieht. Dies war in der vergangenen zwei Jahren bei der Güterbahn UTL und bei den Verkehrsbetrieben Zürcher Oberland der Fall.

Aufwind in der Luftfahrt

Im Bereich der Luftfahrt entspannte sich die Situation bei Swiss aufgrund des guten Geschäftsgangs. Noch führt ein Gewinnbeteiligungsmodell zu Auszahlungen, die über der aktuellen jährlichen Teuerung liegen. In Kürze läuft der gleichzeitig vereinbarte Verzicht auf jährliche Lohnverhandlungen aus. Damit ist die Grundlage gelegt, dass endlich auch wieder nachhaltige Lohnentwicklungen möglich werden.

Die Auslagerung des Technikpersonals der Swiss an die neugegründete Lufthansa Technik Switzerland als Tochter der deutschen Lufthansa Technik sorgte für eine gewisse Unruhe. Positiv war zu vermerken, dass

das deutsche Unternehmen den Standort nicht nur beibehalten, sondern stärken will. Einige Bemühungen brauchte es, um der neuen Führung die Zusicherung abzurufen, dass ein eigenständiger Gesamtarbeitsvertrag verhandelt werden soll. Die GAV-Verhandlungen sollten für die über 500 Mitarbeitenden bis im Oktober 2009 abgeschlossen werden können und damit nahtlos den kollektiven Schutz durch die Nachwirkungsfrist des GAV mit der Swiss ablösen.

Der Mitgliederzuwachs bei der Dnata Switzerland, früher Jet Aviation Handling, ist erfreulich. Nicht aber die anhaltende Weigerung der Firmenleitung zur Aufnahme von GAV-Verhandlungen. Prekäre Arbeitsbedingungen der zahlreichen Teilzeitangestellten erfordern dringend einen kollektiven Vertrag.

Die Luftfahrtsbranche ist von konjunkturellen Einbrüchen besonders rasch betroffen. Umso wichtiger sind in diesem globalisierten Markt vereinheitlichte Rahmenbedingungen für Arbeitnehmende, die konjunkturabhängig soziale Sicherheit garantieren. Im Rahmen von ETF (EU-Ebene) und ITF (weltweite Kampagnen) wird dabei wertvolle Arbeit geleistet.

Neue Führung bei SBB und BLS

Die beiden grössten Partner des SEV haben ihre Spitzen neu besetzt. Andreas Meyer war in seinem ersten Jahr als Konzernchef der SBB recht unauffällig und vermittelte den Eindruck eines auf viele Seiten offenen Führers. Bei seinem Antrittsbesuch in der

SEV-Geschäftsleitung präsentierte er sich als dynamischer Macher, der auf Fragen eingeht und an Lösungen interessiert ist. 2008 machte er zuerst dadurch von sich reden, dass bekannt wurde, wie viele Zusatzleistungen er sich bei der Anstellung neben dem Lohn bewilligen liess. Ein ungeschicktes Auftreten beim Konflikt in Bellinzona verschärfte den Eindruck eines Chefs, der recht unbeholfen den eingeschlagenen Weg weitergeht. Letztlich musste ihn der Bundesrat in die Schranken weisen und mit Franz Steinegger einen erfahrenen Vermittler einsetzen, der am «Runden Tisch» lösungsorientiert an die Sache herangeht. Ein Seminar der Spitzen von SBB und SEV brachte gegen Jahresende jedoch wiederum eine Verbesserung der gegenseitigen Beziehungen. Es zeichnet sich ab, dass «Spielregeln» der Sozialpartnerschaft festzulegen sind.

Im Umfeld des Cargo-Konflikts wurde der Rücktritt von SBB-Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay bekannt gegeben. Lalive hatte sich in seinen zehn Jahren an der Spitze der damals neu gegründeten SBB AG den Ruf als wirtschaftsliberaler Sanierer erworben, der neben dem populären Benedikt Weibel häufig die Rolle des unsympathischen Hardliners spielen musste. In Zukunft dürfte die Rollenteilung anders sein: Mit der Ernennung des abtretenden Post-Chefs Ulrich Gygi hat der Bundesrat einen Mann an die Spitze gestellt, der das politische Funktionieren der Schweiz bestens kennt. Er hat mit der Post einen straffen Sanierungskurs gefahren, auf dem die Gewerkschaft Kommunikation wiederholt korrigierend eingreifen musste.

An der Spitze der BLS folgte auf den Berner SVP-Kämpen Matthias Tromp der zweisprachige Bernard Guillemon, der zuletzt bei der SBB die Betriebsführung leitete. Guillemon kündigte nach 100 Tagen im Amt eine Stärkung der Unternehmensführung an. Dass in seinem ersten Jahr die Lohnverhandlungen scheiterten und das Schiedsgericht angerufen werden musste, dürfte durchaus in diesem Rahmen gesehen werden.



Grosseinsatz des Bahnpersonals: Die Euro 08 ist ein Erfolg des öffentlichen Verkehrs.

Lohnverhandlungen

Wirtschaftslage fördert und bremst

Die Lohnverhandlungen in den Jahren 2007 und 2008 konnten fast bis zum Schluss unter dem Einfluss eines guten wirtschaftlichen Umfelds geführt werden, was insgesamt ansprechende Resultate ermöglichte. Dazu trug bei, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz ein ungebremstes Wachstum erlebte, das den Unternehmen, insbesondere im Personenverkehr, steigende Einnahmen bei steigender Produktivität brachte.

Im ersten Jahr des neuen Gesamtarbeitsvertrags warfen die Lohnverhandlungen mit der SBB 2007 keine grossen Wellen. Der Abschluss war für alle Beteiligten befriedigend: Voller Teuerungsausgleich von 1,8 Prozent sowie eine Prämie von 500 Franken für alle, zudem weitere 0,4 Prozent für die systembedingten Lohnanstiege. Diesen letzten Punkt kritisierte der SEV, da ein weiteres Mal die Systemanstiege massiv beschnitten wurden. Seit der Einführung des Lohnsystems wollte die SBB kein einziges Mal die Zielwerte erreichen – und das sollte auch 2008 so bleiben.

Die Abschlüsse 2007 bei den KTU waren wie immer sehr unterschiedlich und schwer miteinander vergleichbar. So lag das Total der Lohnsummensteigerung in Einzelfällen deutlich über 4 Prozent, dort wo das Personal andere Verbesserungen erreicht hatte, teilweise auch unter 2 Prozent.

Hohe Teuerung bis Sommer 2008

2008 gab es einen klaren Schnitt im Oktober: Lohnabschlüsse, die vorher zustande kamen, standen unter dem Eindruck der sehr hohen Teuerung, die im Sommer gegen 3 Prozent angestiegen war. Abschlüsse in dieser Periode lagen in der Regel zwischen 3 und 4 Prozent, in Einzelfällen gar darüber. Dann, nach Ausbruch der Finanzkrise und dem Absturz der Erdölpreise, fiel die Teuerung massiv zurück. Zusammen mit plötzlich äusserst schlechten Wirtschaftsaussichten führte dies dazu, dass Lohnabschlüsse gegen Jahresende deutlich tiefer ausfielen.



Lehrlinge wehren sich: Unterschriftensammlung für die Lohnpetition anlässlich des Lehrlingssporttages.

Abbruch bei der SBB

Lange Zeit ging die SBB mit dem schlechten Beispiel voran und machte Angebote, die für die gewerkschaftliche Verhandlungsgemeinschaft schlicht inakzeptabel waren. So wollte die SBB nicht einmal die massiv gesunkene Jahresteuern voll ausgleichen. Im Dezember kam es zum Abbruch der Verhandlungen. Der SEV rief seine Mitglieder auf, die Petition «Faire Lohnerhöhungen – jetzt!» zu unterzeichnen und hatte damit Erfolg: Trotz Festtagen und ausschliesslich über Internet kamen über 2800 Unterschriften zusammen, die der SEV in der anschliessenden Verhandlungsrunde überreichen konnte.

Dass man überhaupt an den Verhandlungstisch zurückkehrte, war das Resultat eines Spitzengesprächs zwischen Giorgio Tuti und Andreas Meyer, in dem beide den Willen bekräftigten, zu einem Abschluss zu kommen. Dieser kam dann auch zustande. Mit 1,5 Prozent Teuerungsausgleich (was dem Novemberstand entspricht) und 0,9 Prozent für die systembedingten Anstiege war das Resultat akzeptabel. Als Neuerung wurde ein weiteres

Zehntelprozent der Lohnsumme bereit gestellt, um besonders jenen eine Einmalzahlung zu ermöglichen, die bei den andern Massnahmen nicht zum Zug kommen. Die Gewerkschaften erhielten den Auftrag, eine Verteilung vorzuschlagen, die tiefe Lohnstufen und andere Gruppen mit Nachholbedarf besonders berücksichtigt.

Schiedsgericht bei der BLS

Als Novum in der SEV-Geschichte scheiterten die Lohnverhandlungen mit der BLS. Als letztes Angebot machte das Unternehmen einen Vorschlag, der für weit mehr als die Hälfte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht einmal die Teuerung ausgeglichen hätte. Die grosszügige Haltung der BLS bei der Pensionskassensanierung entbindet sie nicht von fairen Lohnerhöhungen. Die Gewerkschaften haben deshalb das Schiedsgericht angerufen. Dieses wird voraussichtlich noch in der ersten Jahreshälfte 2009 zusammentreten.

Bemerkenswerte Resultate waren bei Elvetino zu verzeichnen. Nicht allein der Abschluss mit einer Steigerung um 3,25 Prozent ist gut, insbesondere ge-

lang es den Gewerkschaften, die Grundlöhne zu steigern und die Umsatzprovisionen aufzuheben. Dies ist auch das Resultat sehr aktiver Basisarbeit des SEV, dessen Sektion in diesem Jahr einen Mitgliederzuwachs um ein Viertel verzeichnete, was dann natürlich auch wieder die Position in den Verhandlungen stärkte.

Und die Lehrlinge?

Für mehr Lohn setzten sich auch die im SEV organisierten Login-Lernenden ein. Der Hintergrund: Mit dem neuen GAV SBB erhöhte sich für einen grossen Teil von ihnen die Arbeitszeit auf 41 Stunden. Im Gegensatz zum SBB-Personal bekamen sie aber die entsprechende Kompensation beim Lohn nicht. Die SEV-Jugend führte erfolgreich eine Unterschriftensammlung durch und überreichte die Petition Login. In der Folge haben Gespräche über die konkrete Umsetzung stattgefunden. Login möchte das Geld in Form eines Bildungsfonds für Sprach- und Auslandsaufenthalte einsetzen. Die Fonds-Idee wird nun von den Sozialpartnern auf die Machbarkeit und das Bedürfnis bei den Lernenden geprüft.

Verkehrs- und Sozialpolitik

Pensionskassensanierung ist dringlich

Wichtigstes politisches Thema für den SEV ist zweifellos die Sanierung der Pensionskassen SBB und Ascoop. Seit über zwei Jahren verschleppt der Bundesrat diese Vorlage. Mit dem Ausbruch der Finanzkrise sind die Hürden für eine Lösung noch höher geworden.

Ende 2006 schien eine Lösung in Griffweite: Die SBB hatte aus ihrem Immobilienbestand 1,5 Milliarden Franken in die Pensionskasse eingebracht und damit die Unterdeckung der Aktivversicherten ausgeglichen. Der Bund sollte mit dem gleichen Betrag für den Ausgleich bei den Rentnern sorgen. Doch dieses Paket war nicht so sorgfältig geschnürt worden, wie es den Anschein hatte, und der Bundesrat stellte die Sanierung zurück.

Im Sommer 2007 kündigte er schliesslich an, dass eine Vernehmlassungsvorlage vorbereitet werde, die vier Varianten enthalte: Eine Vollsanierung im Umfang von rund 3,4 Milliarden Franken, eine Teilsanierung von rund 1,6 Milliarden Franken, ein

Ausgleich der eindeutigen Finanzierungsmängel bei der Ausgliederung der Pensionskasse SBB im Jahr 1999 in der Grössenordnung von 600 Millionen Franken, sowie eine Nullvariante. Es sollte nochmals ein ganzes Jahr dauern, bis diese Vorlage geboren war. Im Sommer 2008 leitete der Bundesrat schliesslich die Vernehmlassung ein; gleichzeitig gab er bekannt, die 600-Millionen-Franken-Variante zu bevorzugen. Der SEV erarbeitete sehr schnell eine Mustervernehmlassung, die er befreundeten Organisationen, aber auch sämtlichen Kantonsregierungen zur Verfügung stellte mit der Aufforderung, sich seinen Argumenten anzuschliessen. Für den SEV wie für die SBB kommt nur die Maximalvariante in Frage, zumal nicht nur der Finanzbedarf offensichtlich ist, sondern auch vielfältige Gründe für diesen Weg sprechen. Insbesondere hat der Bund alle andern seiner Pensionskassen massiv besser behandelt – er hat Schwankungsreserven mitgegeben (Publica), die Rentner bei der Publica belassen (Swisscom, Ruag) oder dem Unternehmen ermöglicht,

aus den Jahresgewinnen Hunderte von Millionen Franken in die Pensionskasse zu leiten (Post, Swisscom).

Politisch schwierige Lage

Vereinzelte Kantone schlossen sich den Argumenten an, ebenso Gewerkschaften und SP. Die meisten bürgerlichen Parteien und die meisten Kantone stehen jedoch auf der Linie des Bundesrats. Die CVP gibt immerhin der Variante mit 1.6 Milliarden den Vorzug.

Gleichzeitig hat der Bundesrat auch die Frage der Sanierung der Ascoop aufgeworfen, wobei er dort keine Vorschläge präsentiert und eine Verantwortung der öffentlichen Hand weitgehend ablehnt. Der SEV fordert für die Ascoop eine gleichwertige Lösung wie für die Pensionskasse SBB, wobei er auch von den Kantonen eine Beteiligung im Rahmen ihrer Anteile an den Unternehmen erwartet. Die Auswertung der Vernehmlassung liess am Jahresende weiter auf sich warten. Inzwischen ist nicht einmal mehr sicher, ob sie noch im ersten Halbjahr 2009 vorgelegt wird.

FVP und Steuern

Viel Unruhe brachte ein Entscheid der Steuerbehörden, wonach Personalvergünstigungen generell zu versteuern sind. Der Verband des öffentlichen Verkehrs nahm dies zum Anlass, die Fahrvergünstigungen fürs Personal neu zu regeln und zahlreiche Angebote zu verschlechtern oder gar abzuschaffen. Immerhin konnte eine Einigung erreicht werden, wonach das Generalabonnement für Mitarbeitende im öffentlichen Verkehr ab einer bestimmten Anzahl Dienstfahrten (40 pro Jahr) grundsätzlich steuerfrei ist.

Harzige Güterverlagerung

Die Umsetzung der Alpeninitiative lässt auch 15 Jahren nach ihrer Annahme durchs Volk auf sich warten. Im Güterverkehrsverlagerungsgesetz liess sich der Bundesrat die Frist neu festlegen: Erst zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels muss die Zahl von maximal 650 000 alpenquerenden Lastwagenfahrten

erreicht sein. Als Zwischenziel ist ein Maximum von einer Million Fahrten bis 2011 formuliert worden. Positiv ist im neuen Gesetz, dass die Idee einer Alpenanistenbörse darin aufgenommen wurde, wobei die Realisierung noch grosse Hürden zu nehmen hat. Neu ist auch wieder eine Subventionierung des Inland-Güterverkehrs im Gesetz geregelt, was der Verlagerung im Binnenverkehr nützt und die Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo im Bereich des Wagenladungsverkehrs verbessern sollte.

Infrastrukturausbau geht weiter

Das Schweizer Bahnnetz ist an vielen Orten völlig ausgelastet. Die bewilligten finanziellen Mittel reichen nicht einmal aus, um die ursprünglich bei Bahn 2000 vorgesehenen Projekte zu realisieren. In der Zwischenzeit sind zahlreiche weitere Engpässe aufgetreten, und die Zufahrten zu den Neat-Basistunneln müssen rechtzeitig bereitgestellt werden. Der Bundesrat hat in einem ersten Schritt eine Vorlage mit dem Namen «Zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur» (ZEB) ins Parlament geschickt, die den Einsatz der restlichen Mittel aus dem FinöV-Fonds regelt. Ende 2008 stellte der Bundesrat eine neue Botschaft in Aussicht, die unter dem Titel «Bahn 2030» (auch bekannt unter ZEB2) den nächsten Ausbauschritt skizziert und einen Finanzbedarf zwischen 12 und 21 Milliarden Franken umfassen soll. Selbst diese beiden Schritte reichen jedoch nicht aus, um alle Projekte zu realisieren, die von den Unternehmen als nötig erachtet werden.

Der SEV hat sich in der politischen Diskussion jeweils voll hinter die Anliegen zum Bahnausbau gestellt, sowohl aus gewerkschaftlichen Gründen (Sicherung der Arbeitsplätze), als auch aus ökologischen Überlegungen.

Mehr Geld für den öffentlichen Verkehr

Im Sommer 2007 hat der SEV den Grundsatzentscheid getroffen, sich an einer Volksinitiative zu beteiligen, die der Verkehrsclub der



Gut gesammelt: Der SEV ergriff mit den andern Gewerkschaften das Referendum gegen die Unternehmenssteuerreform.



Für den Arbeitsweg und für Ausflüge: Das Vinifuni wird für besonderen Ideenreichtum ausgezeichnet.

Schweiz (VCS) langfristig vorbereitete. Für den SEV erscheint es sinnvoller, sich an diesem Begehren zu beteiligen statt eine eigene Initiative auf die Beine zu stellen, die weitgehend gleiche Anliegen einbringen würde. Der SEV tritt bei dieser so genannten öV-Initiative zusammen mit der SP und den Grünen als Mitinitianten neben dem VCS auf.

Mit Ausbruch der Finanzkrise im Herbst 2008 zeichnete sich schnell der Bedarf nach Konjunkturmassnahmen des Bundes ab. Davon kann der Infrastrukturausbau profitieren, sind doch viele Projekte praktisch ausführungsfähig und damit geeignet, in der Wirtschaftskrise als Ausgleich sofort gestartet zu werden.

Schrittweise Bahnreform

Nach der Ablehnung der Bahnreform 2 durchs Parlament kündigte der Bundesrat an, die unbestrittenen Elemente daraus schnell wieder vorzulegen. Unter dem Titel «Revision der öffentlichen Verkehrs-Erlasse» (RöVE) brachte er einen ersten Teil wieder in die Diskussion. Es zeigte sich, dass auch diese alles andere als unbestritten waren, insbesondere die Frage der Neuregelung der Bahnpolizei. Die Vorlage wollte die Möglichkeit schaffen, private Sicherheitsdienste in den Zügen zuzulassen, was der SEV von Anfang an bekämpfte.

Als weiteren Mangel der Vorlage stellte der SEV fest, dass die Vorgabe branchenüblicher Arbeitsbedingungen im neuen Personenbeförderungsgesetz fehlte.

Es gelang während der parlamentarischen Diskussion, diese Regelung wieder einzubringen. Erfolglos versuchte der SEV dagegen zu verhindern, dass Bahnunternehmen in Zukunft Gewinn – bisher mussten Bahnen, die Abgeltungen erhalten, Gewinne im Unternehmen belassen.

Klärungen bei der Arbeitszeit

Auf den 1. Dezember 2008 hat der Bundesrat die Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV) anpassen. Vor allem im Bereich des Piktendienstes schafft die Regelung Klarheit, zudem werden die verschiedenen Dienstarten (z.B. Frühdienst, Nachtdienst) einheitlich bezeichnet. Auch die Ruheschicht konnte endlich einheitlich geregelt werden.

EU führt Liberalisierung weiter

Die Europäische Union führt die Liberalisierung im Bahnverkehr fort. Das dritte Bahnpaket, das im Herbst 2007 durchs Parlament ging, sieht für 2010 die Öffnung des internationalen Personenverkehrs vor. Eine Ausschreibungspflicht im regionalen Personenverkehr konnte hingegen verhindert werden. Das Paket bringt auch eine Stärkung der Passagierrechte, so etwa eine Anspruchsregelung bei Verspätungen.

Mit einem Bericht zum Weissbuch zum Verkehr sorgte der Europäische Rat für Diskussionen, wurde doch die Bevorzugung des Schienenverkehrs gegenüber dem Strassenverkehr rela-

tiviert und eine Entwicklung beider Verkehrsträger angestrebt. Gleichzeitig enthielt der Bericht aber klare Aussagen zum weiteren Infrastrukturausbau der Bahnen in Europa.

Referenden und Initiativen

Der SEV hat sich an mehreren Initiativen und Referendum aktiv beteiligt. So unterstützte er zusammen mit dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund das Referendum zur zweiten Unternehmenssteuerreform. Diese sieht eine reduzierte Besteuerung der Unternehmensgewinne vor und damit eine Bevorzugung von Aktionären gegenüber Lohnempfängern. In der Abstimmung sagte das Schweizer Volk schliesslich nur äusserst knapp Ja zur Reform.

Zusammen mit Umwelt- und Verkehrsorganisationen beteiligt sich der SEV an der Klimainitiative, die eine deutliche Reduktion des CO₂-Ausstosses verlangt, um 30 Prozent gegenüber den vom Bundesrat angestrebten 20 Prozent. Die Unterschriften konnten in äusserst kurzer Zeit gesammelt und eingereicht werden. Ein Abstimmungsdatum steht jedoch noch nicht fest.

Zur Abstimmung kam dagegen die AHV-Initiative der Gewerkschaften. Sie wollten insbesondere für untere und mittlere Einkommen ein flexibles Rentenalter ab 62 Jahren einführen. Unter dem Eindruck der Finanzkrise und einer massiven Angstkampagne der Wirtschaftsverbände blieb dieses Anliegen jedoch chancenlos.

Klare Sache in Aarau

Einen Erfolg im Kampf gegen Privatisierung und Liberalisierung errang der SEV zusammen mit zahlreichen politischen und gewerkschaftlichen Partnern in der Stadt Aarau. Es ging um die Zukunft des städtischen Busbetriebs BBA. Im ersten Schritt hatte der Kanton Aargau entschieden, seine Aktien an diesem Unternehmen zu verkaufen. Er ging davon aus, dass die beteiligten Gemeinden diese übernehmen würden, das Gegenteil geschah: Auch die Stadt Aarau wollte ihr Aktienpaket zum Verkauf anbieten. Mit einer breit abgestützten Volksinitiative konnte dies verhindert werden; über 80 Prozent Stimmenden sprachen sich gegen die Privatisierung aus.

«Vinifuni» ist innovativ

Im Zweijahresrhythmus schreibt der SEV zusammen mit dem Verkehrsclub der Schweiz und mit Unterstützung des Verbands öffentlicher Verkehr VöV den Innovationspreis aus. Dieser soll gute Ideen auszeichnen, die dem öffentlichen Verkehr neue Impulse bringen. Der Preis ging 2007 an die Aare-Seeland-Mobil für ihr «Vinifuni», die Standseilbahn zwischen Ligerz und Prêles am Bielersee, früher als Tessenbergbahn bekannt. Nicht nur die technische Lösung mit einer Seilwindenbahn, sondern auch die Integration der Bahn in den Tarifverbund überzeugten die Jury als gutes Beispiel, wie ein an sich touristisches Bähnchen dank Taktfahrplan und Abo-Integration auch für Pendler attraktiv wird. Ein Spezialpreis der Jury und der Publikumspreis gingen an das Projekt «Alpentäler-Bus», das Busse in Regionen ermöglicht, die sonst völlig vom öffentlichen Verkehr abgeschlossen wären.

SEV und Parlament

Mit den Parlamentswahlen 2007 schied SEV-Präsident Pierre-Alain Gentil aus dem Ständerat aus; er hatte die Amtszeitbeschränkung als jurassischer Ständerat erreicht. Erstmals seit langer Zeit war damit der SEV nicht mehr direkt mit einem seiner Funktionäre im Parlament vertreten. Er begegnete diesem Verlust an Einflussnahme und Informationsfluss, indem er sich direkt an Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus dem links-grünen Lager wandte und sie während der Frühlingssession 2008 zu einem Netzwerktreffen einlud. Seit Herbst 2008 ist der SEV nun wieder direkt im Parlament vertreten, nachdem die Thurgauer SP-Nationalrätin Edith Graf-Litscher als Gewerkschaftssekretärin ins Regionalsekretariat in Zürich gewählt worden ist.

Bei einer weiteren Interessenorganisation des öffentlichen Verkehrs ist der SEV wieder dabei: Er ist wieder dem Informationsdienst Litra beigetreten, nachdem dessen politische Ausrichtung wieder deutlich zugunsten des öffentlichen Verkehrs erkennbar ist. Der SEV war vor einigen Jahren unter Protest ausgetreten, als die Litra die so genannten Avanti-Initiativen unterstützte.

Spitzen des SEV mit grossen Veränderungen



Pierre-Alain Gentil, 12. Juli 1952 – 23. September 2008

Am Freitagnachmittag, 27. Juni 2008, verabschiedete sich Pierre-Alain Gentil von seinen Mitarbeitern im SEV mit guten Wünschen für ein schönes Wochenende. Am Montagmorgen wollte er mit ihnen die Sommerpause planen, denn eine Woche später hätte er mit seiner Frau endlich jene Ferien antreten wollen, die im Frühling wegen dem Streik in Bellinzona nicht möglich gewesen waren. Aber am Montag kam Pierre-Alain nicht mehr zur Arbeit, denn starke Schmerzen zwangen ihn, das Spital aufzusuchen. Er kam nicht mehr zurück. Am 23. September verstarb er im Alter von 56 Jahren an den Folgen einer Entzündung der Bauchspeicheldrüse.

Pierre-Alain Gentil war am 24. Mai 2005 vom SEV-Kongress als Nachfolger von Ernst Leuenberger gewählt worden. Er machte sich umgehend daran, sein Dreipunkte-Konzept umzusetzen, das er als eigentliches Wahlprogramm mitgebracht hatte. Er wollte auf gewerkschaftlicher Ebene die Abschlüsse von Gesamtarbeitsverträgen vorantreiben und Lösungen für die Pensionskassen suchen, auf politischer Ebene für genügend Mittel für

die Bahn der Zukunft kämpfen und intern die Frage der Zusammenarbeit mit andern Gewerkschaften aufgreifen.

Nach dem Abgang des für die SBB zuständigen Vizepräsidenten François Gatabin übernahm er im Herbst 2007 zusätzlich die SBB-Dossiers. Vor allem die Auseinandersetzung um SBB Cargo mit dem Streik in Bellinzona und den anschliessenden Verhandlungen am Runden Tisch erforderte einen grossen zusätzlichen Einsatz des Präsidenten. Er war immer bestrebt, Lösungen zu finden, die sowohl für die Mitglieder des SEV als auch für die Schweizer Öffentlichkeit tragbar und verständlich waren.

Der SEV hat einen Menschen verloren, der durch seine zielstrebige, hartnäckige Art in kurzer Zeit sehr vieles erreicht hatte. Seine ausgeprägte Persönlichkeit liess ihn aber auch Niederlagen mit Grösse ertragen. Sein Blick war immer vorwärts gerichtet, und er suchte einvernehmliche Lösungen – aber nicht um jeden Preis. Pierre-Alain Gentil hatte sich darauf gefreut, die SBB-Dos-

siers in die Hände des neu gewählten Vizepräsidenten Manuel Avallone zu übergeben und sich wieder verstärkt um die Zukunft der Gewerkschaft als politische, gesellschaftliche und soziale Organisation zu kümmern. Dazu ist es nicht mehr gekommen.

Bald nach Beginn der Krankheit hatte sich abgezeichnet, dass der Präsident des SEV für längere Zeit ausfallen würde, und so übernahm der erste Vizepräsident Giorgio Tuti die Aufgaben des Präsidenten zusätzlich. Nach dessen Tod ernannte ihn die Geschäftsleitung zum Präsidenten ad interim, und der Verbandsvorstand im November nominierte ihn schliesslich als einzigen Kandidaten für Gentils Nachfolger.

Wechsel im Vizepräsidium

Einiges Aufsehen erregte im November 2007 der Abgang von Vizepräsident François Gatabin, folgte er doch einem Ruf der SBB an die Spitze der Personenverkehrsregion Romandie. Zu seinem Nachfolger wählte der Verbandsvorstand im Frühling 2008

in einer Kampfwahl den 46-jährigen Gewerkschaftssekretär Manuel Avallone. Dieser übernahm wiederum die SBB-Dossiers.

Im Rahmen der Strukturreformen beschloss das Präsidium eine Reduktion der gewerkschaftlichen Leitung von drei auf zwei Vizepräsidenten. Vizepräsidentin Barbara Spalinger sollte ihr Amt abgeben und die neu geschaffene Funktion als Leiterin Verkehrspolitik und Rechtsberatung übernehmen. Durch den Ausfall des Präsidenten musste sie jedoch im Vizepräsidium verbleiben, und im Herbst 2008 entschied sie sich, ihre bisherige Funktion beizubehalten.

Neuer Finanzverwalter

Ende Juni 2007 verliess Finanzverwalter Erwin Kläy den SEV und trat in den verdienten Ruhestand. Er beendete damit 35 Jahre Tätigkeit in der Finanzabteilung, die Hälfte davon als deren Chef. In dieser Zeit sorgte er dafür, dass der SEV – trotz rückläufiger Mitgliederzahlen – eine solide finanzielle Basis aufbaute. Sein Ziel war, einen Jahresumsatz als Reserve bereitzuhalten, um den SEV auch in Konfliktphasen voll handlungsfähig zu wissen. Erwin Kläy hat den SEV auch in zahlreichen Gremien vertreten und seine Sachkenntnisse eingebracht. Zum Nachfolger hat der Kongress Ruedi Hediger gewählt, der seit 1985 beim SEV arbeitet und Erwin Kläy während dessen gesamter Amtszeit als Stellvertreter zur Seite gestanden ist. Die Stellvertretung teilen sich neu Sandro Rubin (Finanzen) und Ursula Lüthi (Personal und Administration).

Viele Wechsel in der Geschäftsleitung

Mit dem Ablauf der Amtsperiode gab es in den Unterverbänden zahlreiche Wechsel.

Im Lokpersonalverband gab Peter Merz die Führung nach xx Jahren ab. Die Delegiertenversammlung wählte Rinaldo Zobebe zu seinem Nachfolger, der damit auch in der SEV-Geschäftsleitung Einsitz nimmt.

Gleiches geschah beim Unterverband der Pensionierten: Alex Wyss trat als Präsident zurück; zu seinem Nachfolger wurde

Neurentner Riccardo Loretan gewählt. Dieser leitete bisher den Unterverband des Verwaltungspersonals und verbleibt damit in der Geschäftsleitung.

Zu Loretans Nachfolger im VPV wurde Roland Schwager, bisher VPV-Zentralsekretär, gewählt. Auch er kommt neu in die SEV-Geschäftsleitung.

SBV-Zentralpräsident Eric Levrat entschied sich zu einem Stellenwechsel. Nach 13 Jahren in unterschiedlichen Funktionen beim SEV suchte er beim Bundesamt für Sozialversicherungen eine neue Herausforderung. Seine Nachfolgerin an der Spitze des SBV ist Elisabeth Jacchini-Mühlemann, die zuvor als Regionalsekretärin der Gewerkschaft

Kommunikation in Bern gearbeitet hatte.

Schliesslich entschied sich auch ZPV-Präsident Jürg Hurni für einen Wechsel: Der Zugbegleiter bewarb sich beim SEV als Gewerkschaftssekretär. Er bleibt der Gewerkschaft somit erhalten, jedoch in neuer Funktion. Vorerst als Interimspräsident leitet der bisherige Vizepräsident Andreas Menet den Zugpersonalverband.

Aus der Geschäftsleitung ausgeschieden ist auch Urs Hofmann. Nach der Fusion der Unterverbände APV und RM zum neuen Unterverband Technisches Servicepersonal TS hat Urs Hofmann die oberste Führungsebene verlassen; als Sektionspräsident bleibt er jedoch im SEV aktiv.

SEV-Geschäftsleitung

Präsident Pierre-Alain Gentil (am 23.9.2008 verstorben)
Giorgio Tuti (ab 1.10.2008 ad interim)

Vizepräsidenten Giorgio Tuti (bis 30.9.2008)
Barbara Spalinger
François Gatabin (bis 31.10.2007)
Manuel Avallone (ab 1.6.2008)

Finanzverwalter Erwin Kläy (bis 30.6.2007)
Ruedi Hediger (ab 1.7.2007)

Zentralpräsidenten Urs Hofmann, APV (bis 31.12.2008)
Ernst Küng, BAU
Hanspeter Eggenberger, RPV
Eric Levrat, SBV (bis 30.9.2008)
Elisabeth Jacchini-Mühlemann, SBV (ab 1.1.2009)
Jürg Hurni, ZPV (bis 31.12.2008)
Andreas Menet, ZPV a.i. (ab 1.1.2009)
Peter Merz, LPV (bis 31.12.2008)
Rinaldo Zobebe, LPV (ab 1.1.2009)
Werner Schwarzer, RM (ab 1.1.2009 TS)
Riccardo Loretan, VPV (bis 31.12.2008)
Roland Schwager, VPV (ab 1.1.2009)
Kurt Nussbaumer, VPT
Alexander Wyss, PV (bis 31.12.2008)
Riccardo Loretan, PV (ab 1.1.2009)



Abtretende Zentralpräsidenten: Peter Merz (LPV), Jürg Hurni (ZPV), Riccardo Loretan (VPV), Alexander Wyss (PV), Urs Hofmann (APV)

Ein- und Austritte 2007 und 2008

Eintritte 2007

Jérôme Hayoz arbeitet seit Mai im Zentralsekretariat Bern. Seine Hauptaufgabe ist das Coaching der Jugend und die Mitverantwortung für Bildung und das Projekt «Werben und organisieren».

Esther Rüftlin hat ihre Tätigkeit beim SEV im Juli als Assistentin der Vizepräsidentin und administrative Sachbearbeiterin im Bereich Rechtsschutz aufgenommen.

Auch im Juli hat **Daniel Trolliet** beim SEV als Gewerkschaftssekretär in der Division Romande aufgenommen. Er kümmert sich vor allem um die zentralen Bereiche der SBB.

Kathrin Bigler war als Auszubildende login SBB für zwei Ausbildungssemester KV öV im SEV.

Eintritte 2008

Henriette Schaffter setzt sich seit März als Journalistin für die französische Ausgabe der Zeitung contact.sev ein und ist verantwortlich für die Inhalte auf der Webseite sev-online.ch.

Als Nachfolge von Jean-François Stern arbeitet sich **Bruno Christen** seit Mai als Teamleiter OM/Mitgliederdienste ein.

Das Regionalsekretariat in Zürich wurde ausgebaut. **Regula Bieri** hat von der Zentrale Bern in das Regionalsekretariat gewechselt und mit Gewerkschaftssekretärin **Edith Graf-Litscher** und Gewerkschaftssekretär **Dominik Hunn** im Mai Verstärkung erhalten. Administrativ unterstützt werden sie seit Januar 2009 durch **Jeanette Bruder**.

Barbara Amsler ist die neue Frauenbeauftragte und setzt sich für die Chancengleichheit ein. Sie arbeitet seit Oktober beim SEV mit vorläufiger Befristung bis Ende Mai 2009.

Als Redaktor ist **Peter Anliker** seit Dezember für die SEV-Zeitung kontakt.sev tätig.

Als Assistentin für Vizepräsident Avallone ist **Stephanie Fikatas** im Monat Oktober in den SEV eingetreten.

Der Bereich Rechtsschutz wird seit November durch die Gewerkschaftssekretärin **Franziska Schneider** verstärkt.

Annina Furer die dritte Auszubildende KV öV, welche der SEV als Mitgliedsfirma von login SBB ausbildet.

Im Januar 2009 ist **Renate Sinzig** als Nachfolgerin von Katharina Haudenschild als Verantwortliche für die Registratur in das Zentralsekretariat eingetreten.

Conny Chenaux, langjährige administrative Mitarbeiterin für den Unterverband SBV und zu einem Teilpensum für den SEV, ist ab Januar 2009 hauptamtlich für den SEV im Regionalsekretariat Lausanne tätig.

Interne Wechsel

Die beiden Gewerkschaftssekretäre Olivier Barraud und Jean-Pierre Etique haben in das Regionalsekretariat Lausanne gewechselt. Peter Moor ist zum Leiter Kommunikation avanciert und Adrian Wüthrich zum Koordinatoren Politik und PR.

Austritte im 2007 und 2008

Kurt Altenburger, Gewerkschaftssekretär im Regionalsekretariat Zürich, **Deborah Balicki**, Gewerkschaftssekretärin, **Nathalie Crippa**, administrative Mitarbeiterin, **Janine Frick**, administrative Mitarbeiterin im Regionalsekretariat Zürich, **François Gatabin**, Vizepräsident, **Cornelia Hügi-Mäder**, Frauenbeauftragte und Rechtsschutzfachfrau, **Danica Malogorski**, administrative Mitarbeiterin, **André Neuhaus**, administrativer Mitarbeiter und **Wanda Suter**, Gewerkschaftssekretärin, haben alle eine neue Herausforderung angenommen oder die Arbeitstätigkeit aufgegeben.

Erwin Kläy, Finanzverwalter und **René Zimmermann**, Gewerkschaftssekretär, sind in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Ertragslage verdüstert sich

Die Finanzentwicklung des SEV ist von drei Faktoren geprägt: Der anhaltende Mitglieder-rückgang führt zu sinkenden Einnahmen aus Beiträgen, die Beitragshöhe ist seit 2001 nicht mehr an die Teuerung angepasst worden, und die Finanzkrise hat sich massiv auf die Erträge aus den Kapitalanlagen der Fonds ausgewirkt. Dies alles hat in den Jahren 2007 und 2008 zu einer markanten Verschlechterung der Jahresergebnisse geführt. 2008

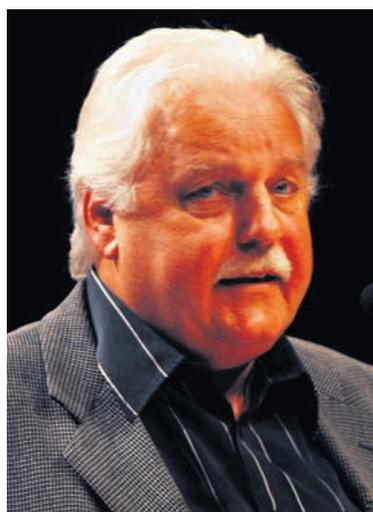
musste sogar ein Verlust geschrieben werden. Andererseits verfügt der SEV weiterhin über gut geäuftete Fonds, die ihm Spielraum für gewerkschaftliche Aktivitäten lassen. Der Aktionsfonds wurde durch den Streik in Bellinzona belastet, verfügt aber weiterhin über den reglementarischen Bestand und eine ausreichende Reserve.

Der Vorstandsvorstand hat zudem beschlossen, ab 2009 den Teuerungsausgleich auf dem

Grundbeitrag wieder einzuführen, was zu einer leichten Entspannung der Situation führen wird. Auch die intensivierete Mitgliederwerbung dürfte sich mittelfristig auswirken – es bleibt die offene Frage, wie sich der Kapitalmarkt entwickelt.

Die Mitgliederentwicklung ist seit mehreren Jahren praktisch konstant: Es resultiert ein jährlicher Rückgang um gut 1000 Mitglieder. Mit Eintrittten können die Austritte einigermaßen kom-

pensiert werden; um auch die Todesfälle auszugleichen, wäre eine Verdoppelung der Eintritte nötig. Die Mittwochsaktionen im Jahr 2008 haben sich insgesamt positiv auf die Mitgliederzahl ausgewirkt. Sie haben gleichzeitig auch aufgezeigt, dass wesentlich intensivere Anstrengungen erforderlich sind, um den Rückgang zu stoppen.



Wechsel an der Spitze: Erwin Kläy übergibt an Ruedi Hediger.

Kennzahlen aus der Jahresrechnung

		2006	2007	2008
Betrieblicher Gesamtaufwand	Fr.	11 614'787	11 828 684	11 504 898
davon Personalkosten		6 077'710	6 737 858	6 638 386
Betrieblicher Gesamtertrag	Fr.	11 372'818	11 024 035	10 728 472
Über- /Unterdeckung Betriebsrechnung	Fr.	-241'969	-804 649	-776 426
• pro ganzzahrendes Mitglied	Fr.	-7.16	-24.45	-24.19
Kapitalerträge	Fr.	1 805'589	931 448	206 034
Resultat	Fr.	1 632'549	194 875	-540 526
Anzahl Mitarbeitende (inkl. Mandate)	Anz.	66	60	62
Anzahl Stellen (inkl. Mandate)	Anz.	53.8	47.9	49.65

Mitgliederentwicklung (Stand jeweils 31. Dezember)

Kategorie/Jahr	1966	1976	1986	1996	2006	2007	2008
Aktive	47 116	41 503	37 888	33 548	25 671	25 164	24 712
Pensionierte	14 507	17 011	19 934	25 174	22 952	22 297	21 529
Gesamt	61 623	58 514	57 822	58 722	48 623	47 461	46 241
Veränderung zu Vorjahr					-1.39%	-2.39%	-2.57%
Luffahrt, Externe					864	800	871

Zuzüge

	1996	2000	2006	2007	2008
Neueintritte	1019	666	1188	873	1157

Abgänge

	2006	2007	2008
Austritte	790	1047	1263
Todesfälle	1103	988	1114

SEV-Kongress 2007, Positionspapier 1

Kampf gegen die Liberalisierung und Deregulierung

Ausgangslage

Liberalisierung (Verzicht auf staatliches Engagement) und Deregulierung (Aufhebung von gesetzlichen Regelungen) im öffentlichen Verkehr wirken sich in erster Linie und ganz direkt auf die Arbeitsbedingungen der Angestellten aus. Es ist Aufgabe des SEV hier Gegensteuer zu geben. Als Einzelgewerkschaft auf nationaler Ebene sind seine Möglichkeiten begrenzt. Die notwendige Regulierung innerhalb der Branche muss in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Gewerkschaften auf internationaler Ebene stattfinden. Binnen der nächsten zwei Jahren ist zu erwarten, dass die vollständige Liberalisierung des Personenverkehrs in der EU wieder auf die Agenda kommt, und dass dann die bürgerlichen Abgeordneten des europäischen Parlaments bei der Abstimmung anwesend sein werden, was sie im Januar 07 nicht waren. Deshalb dürfen die Gewerkschaften die Hände nicht in den Schoß legen und abwarten, sondern müssen die liberalistische Ideologie schon heute aktiv bekämpfen. Hier will der SEV eine aktive Rolle spielen, was er mit der Konsolidierung und Intensivierung seiner Arbeit mit ITF und ETF erreichen will, sowie mit der Pflege der bilateralen Beziehungen zu den Gewerkschaften der Nachbarländer der Schweiz

Die Forderungen des SEV auf europäischer Ebene

- Neuverhandlung der Klausel 4 (Ruhezeiten ausserhalb des Wohnsitzes) der Vereinbarung zwischen CER und ETF für das interoperabel tätige Personal. Die Position des SEV: keine Erhöhung der Ruhezeiten.
- Parlamentarische Debatte über das Reglement über den öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Reglement PSO). Hier geht es darum, auf allen Ebenen Druck zu machen, um den Vorschlag des Ministerrates zu stützen,

der vorsieht, dass Konzessionen auch ohne Ausschreibungen vergeben werden können (Direktvergabe).

- Umsetzung des dritten Eisenbahnpakets mit der vollständigen Öffnung des Güterverkehrsschienennetzes, der Lokführerlizenz und des Zertifikats für Zugbegleitung mit Sicherheitsfunktionen. Diese Umsetzung muss eng begleitet werden, sowie mögliche Missbräuche bezüglich der Öffnung des Güterverkehrsschienennetzes verhindert werden.
- Zusammenarbeit mit der europäischen Eisenbahngesellschaft und Diskussion über die Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Dazu braucht der ETF die Mittel, um seine Rolle in den verschiedenen Arbeitsgruppen wahrnehmen zu können.

SEV-Kongress 2007, Positionspapier 2

Vertragspolitik

Ausgangslage

Unter Liberalisierung und Wettbewerb wird meist der Wegfall von staatlichen Vorschriften verstanden. Die Antwort des SEV darauf ist: wo die staatliche Regulierung wegfällt, muss sich die Branche selber regulieren. Dies geschieht mittels GAVs, welche auch die Gleichstellung vom Mann und Frau sicherstellen. Diese können allgemeinverbindlich erklärt werden. Wo dies (noch) nicht der Fall ist, muss die GAV-Pflicht bei Ausschreibungen verlangt werden. Wo keine Ausschreibungen stattfinden, definieren mehrere Firmen-GAV die Branchenüblichkeit.

Die Forderungen des SEV für Selbstregulierung innerhalb der Branche

Branchen GAV national

- Der SEV strebt einen Abschluss noch im Jahre 2007 sowie eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung für den Bereich Normalspur an. Sein Geltungsbereich schliesst den Güterverkehr ein. Im liberalisierten Schienengüterverkehr werden damit allerdings nicht alle Konkurrenten erfasst.



Das erste Zeichen: Mit einem Transparent am Fussball-Cuphalbfinal Bellinzona-Xamax signalisiert der SEV erstmals «Hände weg vom Industrierwerk!»

Deshalb bemüht sich der SEV, dass auf europäischer Ebene die Anwendbarkeit der Entsenderichtlinie auch auf den Bahnverkehr ausgedehnt wird.

Branchen GAV kantonal

- Der SEV hat bislang 3 kantonale Branchen GAV abgeschlossen: BE, VD, SG. Derjenige des Kantons AG steht kurz vor dem Abschluss. Hier strebt der SEV weitere kantonale Lösungen an und definiert die Standards dafür.

Firmen GAV

- Der SEV strebt mit allen Unternehmen, bei denen er Mitglieder hat, Firmen GAV an, entweder ergänzend zu den Branchen GAV oder dort, wo es letztere noch nicht gibt, als unternehmensbezogene Sicherung der Arbeitsbedingungen.

Keine Fusionen ohne GAV

- Bislang hat der SEV dieses Prinzip erfolgreich angewendet, dies muss auch für die Zukunft gelten.

Strategie für Bereiche, in denen prekäre Arbeitsbedingungen vorkommen.

- Insbesondere bei den touristischen Bahnen gibt es eine Vielzahl von Klein- und Kleinstunternehmen. Deshalb strebt hier der SEV direkt eine Branchenlösung an.

SEV-Kongress 2007, Positionspapier 3

Basisnahe Gewerkschaft

Ausgangslage

Durch die in der Bahnreform 1 beschlossenen Öffnung des Cargo Bereiches und die Einführung des Bestellerprinzips sind im öV Bereich Wettbewerbselemente eingeführt worden, die direkten Druck auf die Arbeitsplätze und Anstellungsbedingungen des öV Personals ausüben.

Ebenfalls zunehmen wird auch der Druck auf einzelne Mitarbeitende bzw gewerkschaftlich Aktive, die sich für Personalanliegen und gewerkschaftliche Forderungen persönlich einsetzen werden.

Es werden vermehrt neue Unternehmen in unserem öV Markt auftauchen und mit den traditionellen/historischen Unternehmen in Wettbewerb treten.

Auf Grund der sich veränderten Umfeldler muss sich der SEV weiterentwickeln und sich neu positionieren.

Die Forderungen des SEV für eine Neupositionierung

Präsenz in der Fläche erhöhen. Dh. der SEV ist vor Ort in den Betrieben, in den Regionen und in den Kantonen.



Gemeinsamer Einsatz für die Renten: Seniorennachmittag im Abstimmungskampf um die AHV-Initiative.

- Präsenz in den neuen Unternehmen mit intensiver Mitgliederwerbung.
- Erhöhung der Betreuungsqualität, der Mobilisierungsfähigkeit und auch der Effizienz und Effektivität in der Neumitglieder-Werbung.
- Überprüfung der Funktion und Anzahl der Regionalsekretariate und Verstärkung – wo nötig – der bisher bestehenden sowie evtl. neuer Regionalsekretariate.
- Verbesserung des Inflosses zwischen der SEV-Zentrale, den Regionalsekretariaten den Unterverbänden und den Sektionen.
- Überprüfung der Aufgabenteilung zwischen Sektionen, Unterverbänden und dem Profiapparat SEV und Anpassungen wo nötig. Die Zusammenarbeit wird intensiviert.

SEV-Kongress 2007, Positionspapier 4

Pensionskassen

Ausgangslage

Der Trend zur Umstellung vom Leistungsprimat zum Beitragsprimat hält an. Sowohl die Pensionskassen ASCOOP und SBB

haben ihre Vorsorgepläne mittlerweile auf das Beitragsprimat umgestellt. Die Bundespensionskasse PUBLICA wird dies im Jahre 2008 tun.

Dies führt bei den erwähnten Kassen zu höheren wiederkehrenden Beiträgen (dafür fallen die Erhöhungsbeiträge weg) und beim vorzeitigen Altersrücktritt zu geringeren Leistungen.

Die Pensionskassen SBB und ASCOOP weisen nach wie vor eine Unterdeckung auf. Sie können unter diesen Bedingungen keinen Teuerungsausgleich an die Pensionierten ausrichten.

Die Forderungen des SEV

a) Vorsorgeplan Aktive

- Leistungsziel von 60% im Rentenalter sicherstellen
- Ganz- oder Teilpensionierung ab Alter 58 ermöglichen
- Überbrückungspension bei vorzeitigem Altersrücktritt
- Freiwillige Sparmöglichkeiten über Zusatzbeiträge
- Verzinsung der Altersguthaben gemäss Vorsorgeplan gewährleisten
- Keine weitere Anpassung der Renten-Umwandlungssätze auf Gesetzesesebene
- Arbeitgeberanteil ca. 60% der Gesamtkosten

b) Versicherte im Ruhestand

- Ausrichtung eines Teuerungsausgleiches auf den Renten
- Bemessung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise
- Keine Rentnerkasse SBB, Ascop ohne Bundesgarantie

c) Sanierungsmassnahmen

- Rasche und nachhaltige Sanierung der Pensionskassen ASCOOP und SBB
- Der Bund leistet seinen Anteil insbesondere für die Pensionierten

- Keine Kürzung von Pensionskassenrenten
- Angemessene Wertschwankungsreserve ist einzurechnen

AHV

- Der SEV unterstützt die Volkinitiative des SGB „für ein flexibles AHV-Alter“. Sie sieht bei Aufgabe der Erwerbstätigkeit ab dem Alter 62 eine ungekürzte AHV-Rente vor. Die Volksabstimmung findet im Jahre 2008 statt.

Impressum

Herausgeber

Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband SEV
Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6
www.sev-online.ch

Redaktion

Peter Moor, Leiter Kommunikation

Fotos

Alexander Egger (1, 2, 12, 14),
Markus Fischer (1, 3, 9, 13),
BLS (4), Archiv SEV (5, 8),
André Neuhaus (6), Angelo Stroppini (6),
Keystone (7, 10), Alberto Cherubini (8),
ASM (11), TI-Press (15), Jean Jacques
Magin (16).

Gestaltung

Bubenberg Druck- und Verlags-AG, Bern

Druck

Solprint, Mittelland Zeitungsdruck AG,
Subingen

Textabdrucke mit Quellenangabe und gegen
Belegexemplar erwünscht

© Schweizerischer Eisenbahn- und
Verkehrspersonal-Verband SEV

Bern, Mai 2009

