

Postadresse Redaktion,  
Verlag und Sekretariat:  
SEV, Postfach, 3000 Bern 6  
Telefon 031 357 57 57  
Telefax 031 357 57 58  
E-Mail: a+v@sev-online.ch  
Internet: www.sev-online.ch

# arbeit & verkehr

Zeitung des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verbandes



## THEMEN

**Der neue Finanzverwalter SEV**  
Ruedi Hediger plädiert wie sein Vorgänger für eine klare Trennung von Finanzkompetenzen und Gewerkschaftsarbeit und für eine solide Betriebsreserve. Eine Regionalisierung des SEV findet er richtig und wichtig, «doch wir müssen sie richtig machen».

Seiten 2 und 3

### Ascoop-Pensionskasse

Unterscheidung des Deckungsgrads von Altrentnern und Aktiven soll dafür sorgen, dass letztere so früh wie möglich von der Sanierungslast befreit werden können.

Seite 3

Ruedi Hediger wird neuer Stiftungspräsident.

Seite 3



Die Arbeitnehmerdelegierten wählen Ruedi Hediger einstimmig zum Präsidenten.

Foto: Jürg Sigerist

### Verkaufstagung SBV

Im Mittelpunkt standen die Einreichungsverhandlungen zu den neuen Berufsbildern.

Seite 3

### Aus der Geschäftsleitung

Seite 3

### Bilanz nach zwei Jahren gesetzlichem Mutterschaftsurlaub

Der SGB fordert Ausbau von 14 auf 16 Wochen und einen mehrwöchigen bezahlten Vaterchaftsurlaub.

Seite 8

## Die Unterschriftensammlung läuft

# Unterschreiben für das Klima

Ein Wärmerekord jagt den andern, der Klimawandel ist Tatsache. Der SEV hilft mit, etwas dagegen zu tun, indem er aktiv an der Klimainitiative mitwirkt. Dieser Ausgabe von «a&v» liegt ein Unterschriftenbogen bei. Unterschreibe jetzt!

Die weltweite Erwärmung hat viele Ursachen. Eine wesentliche davon ist der motorisierte Strassenverkehr. Hier gibt es ein



Die Klimainitiative fordert von Bund und Kantonen eine wirksame Klimapolitik, welche die landesweiten Treibhausgasemissionen bis im Jahr 2020 gegenüber dem Stand 1990 um mindestens 30 Prozent vermindert. Sämtliche Industrieländer müssen Emissionsreduktionen in dieser Größenordnung realisieren, wenn die weltweite Erwärmung unter den als gefährlich erachteten 2 Grad Celsius bleiben soll. Die Schweiz ist als Alpenland vom Klimawandel besonders stark betroffen und hat deshalb ein grosses Interesse, ihre Hausaufgaben zu erledigen und ihren Anteil zur Zielerreichung beizutragen.

Foto: WWF-Canon / Hartmut JUNGIUS (Aletschgletscher)

einfaches Gegenmittel: den öffentlichen Verkehr. Die Klimainitiative verlangt indirekt eine Förderung des öffentlichen Verkehrs, denn ihr Anliegen ist die Reduktion der Treibhausgase.

Der SEV hat damit zwei wesentliche Gründe, sich aktiv an der Initiative zu beteiligen. Einerseits den Klimaschutz an sich, als Beitrag zur Lebensqualität der Mitglieder und der gesamten Schweizer Bevölkerung,

andererseits den öffentlichen Verkehr, dessen Förderung nicht nur für die Umwelt, sondern auch für eine erfolgreiche Wirtschaft nötig ist.

Mit der Unterstützung der Klimainitiative tragen Mitglieder des SEV also nicht nur zu einer besseren Umwelt bei, sondern auch zur Sicherung der Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr. Darum den beiliegenden, vorfrankierten Unterschriftenbogen am besten sofort unterschreiben und abschicken.

Die Klimainitiative wird von zahlreichen Organisationen aus Politik, Wirtschaft und Umweltschutz getragen. Für die Durchführung der Initiative wurde zudem ein gesamtschweizerisch tätiger, überparteilicher, konfessionell unabhängiger Trägerverein gegründet. Bis anhin sind folgende Mitglieder im

Verein: Agentur für erneuerbare Energien und Energieeffizienz AEE, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Alpen-Initiative, Arbeitskreis tourismus & entwicklung, Club der Autofreien der Schweiz CAS, Ecologie libérale, Erklärung von Bern, Evangelische Volkspartei EVP, Greenpeace Schweiz, Grüne Schweiz, Hausverein Schweiz, Initiative für Natürliche Wirtschaftsordnung, Naturfreunde, Oeko, Pro Natura, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband SEV, Schweizerische Energie-Stiftung SES, Schweizerischer Katholischer Frauenbund, SP Schweiz, SSES Schweizerische Vereinigung für Sonnenenergie, VCS Verkehrsclub der Schweiz, Verband Bündner Umweltorganisationen, Vogelschutz SVS/BirdLife Schweiz, WWF Schweiz. SEV

## Initiative «für ein gesundes Klima»

Die eidgenössische Volksinitiative verlangt einen neuen Artikel 89a in der Schweizer Bundesverfassung mit folgendem Text:

**1 Bund und Kantone betreiben eine wirksame Klimapolitik. Sie sorgen dafür, dass die Menge der landesweiten, vom Menschen verursachten Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 30 Prozent abnimmt. Der Bund legt Zwischenziele fest.**

**2 Die Ausführungsgesetzgebung orientiert sich an Artikel 89, Absätze 2 bis 4; sie legt den Schwerpunkt auf die Energieeffizienz und die neuen erneuerbaren Energien.**

## Industriewerk Bellinzona von SBB Cargo

# SEV-Druck zeigt Wirkung

Statt 70 sollen lediglich 54 Stellen abgebaut werden im Industriewerk Bellinzona, und eine gemeinsame Begleitkommission von Cargo und Gewerkschaften wird eingesetzt. Dies ist das Resultat des Treffens des SEV mit der Direktion von SBB Cargo.

«Es gibt mehr als eine Lösung», sagte Daniel Nordmann, Direktor von SBB Cargo einleitend beim Treffen von SBB Cargo mit den Gewerkschaften SEV und Transfair. Es bot erstmals Gelegenheit, die Forderungen zu besprechen, die der SEV am 10. Mai dem Personal unterbreitet hat und die in der Resolution aufgenommen wurden, die Gianni Frizzo, Präsident RM Tessin, dem SEV-Kongress vorgelegt hat. Wenn tatsächlich mehr als eine Lösung in Frage kommt, muss Cargo bereit sein entsprechend zu handeln, die Restrukturierung im Industriewerk Bellinzona zu überdenken und die berechtigten Forderungen der Gewerkschaften aufzunehmen. Wie vom SEV gefordert, wird nun eine Begleitkommission auf Stufe Cargo-Leitung eingesetzt. Der SEV ist darin mit dem Zentralpräsidenten RM und den Gewerkschaftssekretären Martin Allemann und Angelo Stroppini vertreten. Es wäre zudem wünschenswert, dass ein Vor-

standsmitglied von RM Tessin ebenfalls dabei ist.

### Preis fürs Personal zu hoch

Es wurde schon mehrfach gesagt: Die Restrukturierung in Bellinzona umfasst positive und negative Seiten. Auf der einen Seite stehen bedeutende Investitionen und damit ein klares Zeichen für die Zukunft des Industriewerks Bellinzona. Andererseits ist der Preis zu hoch, den das Personal mit dem Stellenabbau bezahlen soll; 70 Stellen in drei Jahren, davon 25 Stellen zu NOA. Beim Treffen hat SBB Cargo zugesagt, den Abbau um zehn Stellen zu verringern. Zudem werden sechs neue Stellen für den Gebäudeunterhalt geschaffen. Diese Arbeitsplätze sind reserviert für Personen, die extern kaum eine neue Stelle finden könnten, beispielsweise wegen gesundheitlichen Einschränkungen. Insgesamt sinkt damit die Zahl der Stellen, die innert drei Jahren abgebaut werden sollen, auf 54.

Laut SBB Cargo ist die Zahl der Beschäftigten im IW Bellinzona seit 2003 bei 416 Stellen geblieben. In diesen vier Jahren seien über die natürliche Fluktuation 40 neue Stellen mit höheren technischen Ansprüchen geschaffen worden. SBB Cargo erklärt, dass über die Reorgani-

sation die strategische Bedeutung des Werks erhöht werde. Diesen schönen Worten müssen jedoch Taten folgen: Es braucht eine Garantie für die verbleibenden Stellen, wie dies der SEV-Kongress gefordert hat.

Gemäss den Angaben von SBB Cargo sind zurzeit im IW Bellinzona 58 Mitarbeiter temporär angestellt, davon 27 für die Lärmsanierung der Güterwagen. Dieser Auftrag läuft Ende 2009 aus, womit die Verträge nicht mehr erneuert werden. Für den SEV sind jedoch auch 30 temporär Angestellte zu viel. Dieser Punkt wird in der Begleitgruppe anzusprechen sein mit dem Ziel, unbefristete Verträge zu bekommen.

### Personalentwicklung statt NOA

SBB Cargo hat bereits Schreiben an Mitarbeiter geschickt, die zu NOA versetzt werden sollen, und will diese auch nicht zurücknehmen. Cargo hat aber zugesagt, jeden einzelnen Fall mit dem SEV zu überprüfen. Der SEV ist der Ansicht, dass in einigen Fällen die Voraussetzungen für einen Wechsel zu NOA nicht erfüllt sind. Er erwartet, dass SBB Cargo ihre soziale Verantwortung wahrnimmt und dass die Leitung des Industriewerks die Versetzungen gegebenenfalls

zurücknehmen wird. Die betroffenen Kollegen können in jedem Fall auf die volle Unterstützung des SEV zählen. Künftig wird vor jeder Versetzung zu NOA das Profil analysiert; falls der Betroffene für eine Weiterbildung und berufliche Neuausrichtung in Frage kommt, wird er nicht zu NOA versetzt.

Ein grosser Teil des Stellenabbaus wird über natürliche Abgänge und vorzeitige Pensionierungen erfolgen. Schon jetzt haben elf Mitarbeiter davon Gebrauch gemacht. Auch für solche Fragen steht der SEV beratend zur Verfügung.

### Gewerkschaften europäisch gemeinsam

Es lässt sich nicht bestreiten, dass der Rollmaterialunterhalt, wohl mehr noch als andere Bahnbereiche, dem Konkurrenzdruck ausgesetzt ist, mit allen Folgen.

Ebenso ist die Strategie von SBB Cargo klar über die Schweizer Grenzen hinaus ausgerichtet. Es wäre deshalb ein grober Fehler zu meinen, das IW Bellinzona sei das einzige, das gewisse Arbeiten ausführen könne. Dies war ein Hauptthema an einem internationalen Gewerkschaftstreffen des Unterhaltspersonals in Brüssel vom 19. und 20. Juni, wo sich für die verschiedenen Länder übereinstimmende Probleme gezeigt haben. Die Teilnahme von Gewerkschaftern aus Belgien, Frankreich und der Schweiz war nur ein Anfang. Im Wissen um die Bedeutung dieser Fragen hat der SEV die Aufgabe übernommen, ein nächstes Treffen mit Gewerkschaftern aus weiteren europäischen Ländern durchzuführen, um diese Fragen anzusprechen und gemeinsame Antworten zu finden.

Angelo Stroppini/pmo



Am 10. Mai 2007 führte der SEV direkt beim IW Bellinzona eine Personalversammlung durch. Die dort erhobenen Forderungen flossen in die Resolution ein, die der SEV-Kongress am 16. Mai verabschiedete.

Foto: Patrizia Pellandini Minotti

## ZUR SACHE

Adrian Wüthrich,  
Sachbearbeiter  
Verkehrspolitik  
SEV und Vorstandsmitglied  
Verein Klimainitiative



### Klimainitiative für mehr öV

Der SEV unterstützt die Klimainitiative prominent. Der Grund dafür ist einfach: Mehr öffentlicher Verkehr schützt das Klima. Dieses wird seit Jahrzehnten von den Menschen massiv beeinträchtigt. Wissenschaftliche Studien belegen es klar. In der Schweiz ist die Temperatur von 1970 bis 2005 um 1,5 Grad gestiegen. Die Gletscher sind am Schmelzen, der Schnee wird rar. Mit unseren Lebens- und Konsumgewohnheiten beuten wir die Umwelt aus und machen die Fortschritte bei den Umweltschutzmassnahmen gleich wieder kaputt.

Ein grosser Umweltverschmutzer ist der Verkehr – der Strassenverkehr, um genau zu sein. 34% des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstosses und über 32% des Energieverbrauchs in der Schweiz verursacht der Verkehr. Würde die Schweiz den öffentlichen Verkehr nicht fördern, wären der CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Luftverschmutzung noch grösser.

Wenn wir etwas für die Umwelt und den Schutz des Klimas machen wollen, müssen wir auch im Verkehrsbereich ansetzen. Um die CO<sub>2</sub>-Belastung zu senken, müssen noch mehr Leute von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Das braucht einen massiven Ausbau der Bahnen und ihrer Infrastruktur. Die 2. Etappe von Bahn 2000, wie der Bundesrat sie sich vorstellt (ZEB), reicht dafür bei weitem nicht aus.

Mit dem Kyoto-Protokoll und dem CO<sub>2</sub>-Gesetz hat sich die Schweiz verpflichtet, ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 10% unter den Stand von 1990 zu senken. Dieses Ziel wurde mit freiwilligen Massnahmen nicht erreicht. Deshalb hat der Bundesrat Ende Juni die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe (endlich) beschlossen. Die Klimainitiative verlangt nun eine weitere Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von 30% bis im Jahr 2020.

Die Allianz für eine verantwortungsvolle Klimapolitik hat in einem Klimamasterplan viele mögliche Massnahmen aufgezeigt. Die Schweiz muss beim Klimaschutz mithelfen und ein Zeichen setzen. Alle Staaten sind gefordert. Auch die USA und China haben das endlich begriffen. Die EU hat die Senkung um 30% faktisch beschlossen (Deutschland beschloss 40%, Grossbritannien 60% der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 einzusparen).

Wenn er noch häufiger, komfortabler und auf vielen Strecken angeboten wird, benutzen mehr Leute den öffentlichen Verkehr. Dies würde eine merkliche Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bewirken. Erste Anzeichen hat die Mikrozensus-Studie zum Verkehrsverhalten bereits gezeigt: Die Leute sind gleich viel unterwegs wie früher, aber dafür etwas mehr mit der Bahn. Mehr öffentlicher Verkehr: Davon profitiert nicht nur das Klima, mehr öffentlicher Verkehr bedeutet auch mehr Arbeitsplätze bei Bahn und Bus. Das Engagement des SEV ist also nicht nur umwelt- und verkehrspolitisch begründet, sondern auch gewerkschaftlich.