

SEV Positionspapiere 2015

Beschlossen am SEV-Kongress
vom 28. Mai 2015

SEV Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

Vorwort

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

Es ist die Aufgabe des SEV-Kongresses, die Positionen unserer Gewerkschaft zu verschiedenen Themenbereichen festzulegen. Unsere Positionen haben wir nach folgenden Themen geordnet:

- Gewerkschaft
- Vertragspolitik
- Sozialpolitik
- Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
- Verkehrspolitik
- Europa

Diese Positionen wurden vom Kongress am 28. Mai 2015 diskutiert und verabschiedet. Sie sind für alle SEV-Gremien verbindlich und dienen als «Kompass» für die nächsten Jahre.

Damit wir unsere Ziele erreichen können, sind wir alle aufgefordert, uns an die Stossrichtung dieser Positionspapiere zu halten. Ich bin zuversichtlich, dass wir damit erfolgreich unseren Standpunkt verteidigen werden.

Giorgio Tuti, Präsident SEV

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Gewerkschaft	6
Vertragspolitik	8
Sozialpolitik	10
Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit	13
Verkehrspolitik	15
Europa	18

Gewerkschaft

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

Der SEV positioniert sich so, dass er in Zukunft verstärkt sinnvolle Kooperationen mit Gewerkschaften und Verbänden vor allem im Service public eingehen kann.

Die Mitgliederentwicklung bleibt ein zentrales Thema: Der SEV konnte den Mitgliederschwund drosseln, aber nicht stoppen. Beim aktiven Personal konnte sich der SEV vor allem im Jahr 2014 stabilisieren, was positiv zu werten ist. Er muss jedoch jährlich weiterhin mit rund 1000 Todesfällen rechnen, was in der Gesamtrechnung – trotz riesigen Anstrengungen aller Beteiligten – zu einem Mitgliederrückgang führt.

Stärkung der Service-public Anliegen

Die Stossrichtung, um den SEV für die Zukunft zu stärken und bestmöglich zu positionieren, lässt sich

wie folgt definieren: Den SEV nach innen stärken und somit eine stärkere Wirkung nach aussen erreichen.

Nach aussen: Verstärkte Positionierung und Bereitschaft zu Kooperationen mit anderen Gewerkschaften und Verbänden.

- Der SEV tritt kämpferisch auf, verstärkt weiterhin sein Engagement im Schweizerischen Gewerkschaftsbund und festigt dadurch seine Position als massgebende Verkehrsgewerkschaft in der Schweiz.
- Kooperationen mit anderen Gewerkschaften und Verbänden, insbesondere aus dem Umfeld des Service public, sind vertieft zu prüfen und gegebenenfalls einzugehen. Im Vordergrund stehen die gemeinsamen Ziele für einen starken Service public und die Entwicklung einer Service-public-Politik.
- Stärkere Einflussnahme in der ETF: Die Schweiz liegt mitten in Europa und ist folgerichtig auch von der EU und ihrer Politik abhängig, ob uns das passt oder nicht. Der SEV prägt durch seine aktive Teilnahme innerhalb der ETF-Gremien die Rahmenbedingungen der europäischen Verkehrspolitik mit.

Nach *innen*: Strukturen ständig überprüfen und bei Bedarf anpassen. Mitgliederwerbung intensivieren nach dem Grundprinzip «Mitglied wirbt Mitglied».

- Der SEV steigert seine Effizienz und Effektivität, indem er seine Strukturen ständig überprüft und anpasst. Die Zusammenarbeit zwischen SEV, Unterverbänden und Sektionen soll optimiert und damit gestärkt werden. Dadurch ist der SEV näher beim Mitglied, steigert seine Mobilisierungsfähigkeit und verbessert seine Durchschlagskraft beim Vertreten seiner Interessen und beim Erbringen der Dienstleistungen.
- Bei der Mitgliederwerbung hält der SEV am Prinzip «Mitglied wirbt Mitglied» fest. Durch gezielte Werbekampagnen und durch professionelle Unterstützung der Sektionen soll die Mitgliederentwicklung im SEV positiv beeinflusst werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Aufgabe, jün-gere öV-Angestellte vom SEV zu überzeugen.

Vertragspolitik

Die Vertragspolitik des SEV ist eine Erfolgsgeschichte. Es hat sich gezeigt, dass die gewählte «bottom-up»-Strategie des SEV richtig war.

In den letzten 15 Jahren sind in der Branche des öffentlichen Verkehrs nahezu flächendeckend Firmen und Gesamtarbeitsverträge geschaffen worden, die zur Erhaltung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen entscheidend beigetragen haben, dies vorab dank der soliden, langjährigen Sozialpartnerschaften und der engagierten Mitglieder. Und es geht weiter: Die Zahl der abgeschlossenen Verträge steigt nach wie vor an, wenn auch naturgemäss etwas langsamer als in den ersten Jahren der Vertragsverhandlungen. Die Qualität der Verträge wird dank der in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen des SEV ebenfalls erhöht. Vielerorts haben Erneuerungen stattgefunden, die die Arbeitsbedingungen konsolidieren und weiter verbessern. Wo es Sinn macht, werden nun Allgemeinverbindlicherklärungen angestrebt.

Das bereits bestehende Wissen unserer Mitglieder ist der beste Garant für die Einhaltung der ausgehandelten Arbeitsbedingungen. Aus diesem Grund ist die Informa-

tion, Schulung und Weiterbildung verstärkt voranzutreiben, nicht nur, damit die Betroffenen zu Beteiligten werden, sondern auch damit die Umsetzung der einzelnen GAV-Bestimmungen richtig erfolgt.

Aus diesen Gründen ergeben sich folgende Schwerpunkte:

GAVPolitik weiterverfolgen

Es gibt keinen Grund, die eingeschlagene Marschrichtung zu ändern. Die wenigen Unternehmungen, bei denen noch kein GAV abgeschlossen werden konnte, sind konsequent anzupfeilen; dort gilt es, zusammen mit den betroffenen Mitgliedern die GAV auszuhandeln. Besonderes Augenmerk ist auch auf neue Unternehmungen zu richten, die die Gepflogenheiten der Branche wenig kennen.

Der SEV ist Taktgeber bei allen bestehenden kantonalen Rahmenverträgen. Wo weitere solche Verträge verhandelt werden, geht es nicht ohne Beteiligung des SEV.

Bestehende Verträge ausbauen und verbessern

Die inzwischen grosse Erfahrung des SEV mit GAV ist auch bei der Erneuerung bestehender Verträge einzubeziehen. Dabei steht nicht

nur die Verteidigung der bestehenden Errungenschaften im Vordergrund. Betriebliche Mitwirkung, flexibler Altersrücktritt, die Schaffung von Nischenarbeitsplätzen und geschlechtergerechte Arbeitsbedingungen sowie die Umsetzung von gleichem Lohn für gleiche Arbeit sind als namhafte Verbesserungen anzustreben, ebenso wie die Prüfung der Verkürzung sehr langer Dienstschichten.

Allgemeinverbindlicherklärungen prüfen

Überall, wo die Wirkung eines GAV mit Allgemeinverbindlicherklärungen verstärkt werden kann, ist diese anzustreben.

Vertragspolitisches Fachwissen der Mitglieder verstärken

Die beste Überwachung der Einhaltung der GAV geschieht durch die direkt Betroffenen. Das stellt zuweilen hohe Anforderungen an die Mitglieder, deren Kenntnisse mit verstärkter Schulung und Weiterbildung verbessert werden soll.

International

Mit dem Grundlagenbericht zu den branchenüblichen Arbeitsbedingungen im Schienenverkehr setzt das Bundesamt für Verkehr ein bedenkliches Zeichen, wie die Arbeitsbedingungen in der Schweiz in

Zukunft geregelt werden sollen. Der SEV wird alles daran setzen, dass auch in Zukunft für Arbeit, die in der Schweiz verrichtet wird, landesübliche Löhne bezahlt werden müssen, wie dies in anderen Branchen üblich ist.

Sozialpolitik

Der Druck auf die Sozialversicherungen durch die bürgerliche politische Mehrheit und die Wirtschaftsverbände ist weiterhin massiv. Die Erste Säule ist Angriffen von Schwarzmalern ausgesetzt, die zwar in den vergangenen Jahren immer im Unrecht waren, aber wider besseres Wissen weiterhin das Schlimmste prophezeien. Die Zweite Säule leidet ihrerseits unter den tiefen Zinsen, vor allem aber ist sie Opfer der Börsenspekulation und der Versicherungen, die auf Gewinnmaximierung ausgerichtet sind.

AHV und IV

Seit 1975 sind die Renten real nicht erhöht worden. Da besteht eindeutiger Nachholbedarf. Heute sind viele Rentnerinnen und Rentner nicht mehr in der Lage, ihre gewohnte Lebenshaltung in angemessener Weise weiterzuführen, wie es die Bundesverfassung eigentlich verspricht. Die AHV ist die wichtigste und stabilste Säule der Altersvorsorge, und sie hat eine solide Basis. Ausschliesslich aus politischen Gründen arbeiten die bürgerlichen Kreise an einem Leistungsabbau. Wir wollen im Gegensatz, dass unsere AHV weiter ausgebaut und gestärkt wird.

Der SEV engagiert sich deshalb aktiv für die Volksinitiative AHVplus, deren Ziel es ist, auf allen AHVRenten einen Zuschlag von 10 Prozent zu zahlen. Für die meisten Rentnerinnen und Rentner führt dies zu einer Erhöhung der Altersrente um rund 200 Franken monatlich (350 Franken für Ehepaare). Die Finanzierung ist machbar: Es entstehen Zusatzkosten von 3,6 Milliarden Franken, was eine Beitragserhöhung von je 0,55 Prozent für Arbeitgeber und Arbeitnehmer bedeutet. Da die AHVBeiträge seit 40 Jahren unverändert sind, ist dies eine vertretbare Massnahme.

Wer eine langdauernde Krankheit hat und in seiner Erwerbsfähigkeit eingeschränkt ist, muss um seine wirtschaftliche Existenz bangen. Die IVReformen sowie eine strenge Rechtsprechung haben die Anerkennung von IVRenten stark vermindert. Zwar wurde ein umfangreiches System von Früherkennung und intervention sowie von Integrationsmassnahmen auf die Beine gestellt, das die IV von einer Rentenversicherung zu einer Eingliederungsversicherung gewandelt hat. Tatsächlich kam der Rückgang der Rentenzahlungen jedoch nicht durch die Wiederintegration zu

Stände, sondern durch abschlägige Rentenbescheide, weil bestimmte Krankheitsbilder von der Rente ausgeschlossen wurden.

Der Spardruck der IV darf nicht weiter auf die Versicherten weitergegeben werden. Ohne eine Intensivierung der Präventionsmassnahmen und die verbindliche Verpflichtung der Arbeitgeber, Arbeitsplätze für gesundheitlich Beeinträchtigte vorzusehen, wird die IV ihre Sparvorgaben nämlich umsetzen, indem noch weniger Betroffene eine Rente erhalten.

Berufliche Vorsorge (BVG)

Die Pensionskasse SBB führt ihre Bemühungen um eine nachhaltige finanzielle Sanierung weiter. Ihre Altersstruktur und die demographische Entwicklung bleiben aber sehr nachteilig. Aus diesem Grund ist es angebracht, diese Bemühungen fortzusetzen. Der SEV wehrt sich dabei generell gegen weitere Leistungskürzungen. Die SBB muss zudem ihre Verantwortung gegenüber den Pensionierten, ihren ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, wahrnehmen.

In den weiteren Pensionskassen des öffentlichen Verkehrs, wo zum Teil kostspielige Sanierungen im Gang sind, unterstützt der SEV intelligente, zielgerichtete Massnahmen und achtet darauf, dass sie

sozialverträglich umgesetzt werden. Die Arbeitgeber sowie die kantonalen und kommunalen Träger müssen ihre Verantwortung über das gesetzliche Minimum hinaus wahrnehmen.

Um den Meinungs und Erfahrungsaustausch zu verbessern, pflegt und entwickelt der SEV sein Netz der Stiftungsräte und Vorsorgekommissionen. Er setzt dazu digitale Plattformen und thematische Newsletter ein.

Flexible Arbeitszeit und Pensionierungsmodelle

Eine gleitende Pensionierung zwischen 62 und 70, wie es der Bundesrat in seiner Altersreform 2020 vorschlägt, individualisiert den Altersrücktritt noch stärker: Die Pensionierung wird vermehrt von den finanziellen Ressourcen abhängig sein. Wenigverdienende sind dadurch gehalten, länger zu arbeiten, um eine anständige Altersrente zu erhalten. Das ordentliche Rentenalter 64/65 hat als kollektiv geltender Zeitpunkt für den Altersrücktritt eine wichtige Funktion in der Lebensplanung, die nicht aufgegeben werden darf. Der SEV bekämpft eine Erhöhung des Frauenrentenalters 64.

Angesichts der steigenden Zahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über 50 Jahre bei den Unternehmungen des öffentlichen

Verkehrs müssen die Frühpensio-
nierungsmodelle, die mit der SBB
ausgehandelt werden konnten,
auch bei den KTU in geeigneter
Form eingebracht werden.

Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

Den Themen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit widmet der SEV die volle Aufmerksamkeit. Faktoren wie Stress und Flexibilisierung haben auf die Gesundheit und die Arbeitssicherheit negative Auswirkungen.

Damit die Bedürfnisse und Anliegen möglichst wirksam in die Unternehmungen einfließen können, ist eine gute Zusammenarbeit mit den jeweiligen Personalkommissionen unabdingbar.

Gewalt und Aggressionen gegen das Personal

Der Schutz des Personals gegen Gewalt und Aggressionen hat für den SEV oberste Priorität. Die Unternehmungen stehen in der Pflicht: Sie müssen alles dafür tun, dass die Gesundheit und die Sicherheit des Personals gewährleistet sind. Bund, Kantone und Gemeinden sind jedoch ebenfalls gefordert, da politische Lösungen gefunden werden müssen, damit die Gewalt im öffentlichen Raum abnimmt.

Arbeitssicherheit und Unfallverhütung

Die Unternehmung sind verpflichtet, Massnahmen zur Arbeitssicherheit und Unfallverhütung zu treffen. Vorschriften und Schutzkleidung

genügen aber oft nicht. Komplexere Arbeitsabläufe unter grossem Zeitdruck erhöhen das Unfallrisiko. Um das Unfallrisiko tief zu halten, müssen die Unternehmungen in die Aus- und Weiterbildung ihres Personals investieren. Der SEV fordert die Unterzeichnung der Sicherheitscharta der SUVA von allen Unternehmungen; er selber ist bereits beigetreten.

Einhalten der Arbeitszeitbestimmungen

Das Missachten von Arbeitszeitbestimmungen kann zu Übermüdung und Unaufmerksamkeit führen, mit gravierenden Auswirkungen. Die Unternehmungen sind deshalb verpflichtet, bei der Planung der Arbeitseinsätze sowohl die gesetzlichen als auch die vertraglichen Bestimmungen zu respektieren und dafür zu sorgen, dass diese auch eingehalten werden. Die erfolgreiche Überwachung der Umsetzung kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen und deren Personalkommissionen erfolgen. Bei Verstössen interveniert der SEV umgehend bei der Unternehmung. Politisch vertritt der SEV die gewerkschaftlichen Anliegen innerhalb der AZG-Kommission.

Altersgerechte Arbeitsbedingungen

Alle Mitarbeitenden haben den Anspruch, gesund und in Würde in Pension zugehen. Vor allem in Berufen, wo die körperliche Belastung sehr hoch ist, gelingt dies oft nicht. Der SEV muss in Verhandlungen mit den Arbeitgebern den Fokus stärker auf altersgerechte Arbeitsbedingungen legen. Der SEV fordert Laufbahn und Arbeitszeitmodelle, die diesem Aspekt gerecht werden. Parallel dazu müssen neue und auch für tiefe Einkommen finanzierbare Frühpensionierungsmodelle geschaffen werden. Mit der Unterzeichnung des GAV SBB/SBB Cargo AG ist es dem SEV gelungen, verschiedene Pensionierungsmodelle zu vereinbaren. Der SEV gibt dem Thema nach wie vor eine hohe Priorität und fordert auch bei anderen Transportunternehmungen solche Modelle.

Gesundheit am Arbeitsplatz

Die Gesundheit am Arbeitsplatz ist eine zentrale Aufgabe der Unternehmen, die der SEV in allen Gesamtarbeitsverträgen einbringt. Dazu gehört eine ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze, dazu gehört aber auch der Schutz vor herablassenden, diskriminierenden Bemerkungen und Handlungen.

Im Wissen, dass gewisse Arbeitgeber der Auffassung sind, diese Themen seien exklusiv durch die Personalkommissionen zu bearbeiten, hält der SEV fest, in welchen Formen er die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bearbeitet:

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

Verkehrspolitik

Die Themen Service public und Güterverkehr prägen in den nächsten Jahren die schweizerische Verkehrspolitik. Liberalisierungsabsichten und Fragen der Kostendeckung bedrohen das heutige erfolgreiche System.

Der SEV setzt sich dafür ein, dass die Anliegen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu diesen Fragen auf allen Stufen der Politik einfließen und Beachtung finden. Der SEV pflegt den kontinuierlichen Austausch mit anderen Organisationen, mit Behörden, mit Meinungsträgerinnen und -trägern des öffentlichen Verkehrs sowie den Mitgliedern des Parlaments.

Service public

Die BAVision 2030 sowie die SBB-Strategie und die Vorlage zum Gütertransportgesetz zeigen deutlich, wohin sich der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz nach Meinung des UVEK entwickeln soll. *Mehr Wettbewerb, weitergehende Marktöffnung, verstärkter Marktzugang für private und gewinnorientierte Unternehmungen, mehr marktwirtschaftliche Instrumente und Anreize für unternehmerisches Handeln* sind einige Rezepte, um den öV in der Schweiz «weiterzubringen».

Diese Rezepte gehen in eine komplett falsche Richtung und sind äusserst gefährlich und schädlich für die Entwicklung des öV als Teil des Service public. Der SEV wird diese Entwicklung bekämpfen und Korrekturen einbringen.

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

Der SEV setzt sich dafür ein, dass Sparmassnahmen der Kantone nicht zu Ausdünnungen der öV-Angebote in den Randregionen oder Kürzungen bei den Abgeltungen an die KTU führen.

Der SEV ist der Überzeugung, dass es auch im Binnenschienengüterverkehr ein explizites Verlagerungsziel und einen ausformulierten Servicepublic-Auftrag braucht.

Zudem bekämpft er die ProServicePublic-Initiative, die, entgegen ihrem vielversprechenden Titel, zu einer Schwächung des Service public führen würde.

Personal und Produktivität

Der Wettbewerb darf nicht auf dem Buckel der Mitarbeitenden ausgeglichen werden. Die Transportunternehmen konnten ihre Produktivität in den letzten Jahren auch ohne Wettbewerb massiv steigern. Die Unternehmungen sind durch die Effizienzsteigerungserwartungen, die innerhalb der Leistungsvereinbarungen und der FABI-Vorlage formuliert wurden, bereits genug gefordert. Hinzu kommen die selbstaufgelegten Einsparungen, da die Unternehmen nicht die ganzen Trassenpreiserhöhungen an die Kunden weitergeben wollen. Dem Ruf nach immer mehr Leistungen mit immer weniger Personal muss ein Ende gesetzt werden. Die hochgesteckten Ziele können nur mit genügend gut ausgebildeten und fair bezahlten Mitarbeitenden erreicht werden.

Nach dem Bauen auch unterhalten

Der Unterhalt des Bahnnetzes wurde vernachlässigt, da zu wenig finanzielle Mittel zur Verfügung standen. Dies kann sich längerfristig verheerend auf die Qualität des Verkehrs in der Schweiz auswirken. Der SEV setzt sich deshalb dafür ein, dass dem Unterhalt dieselbe Priorität beigemessen wird wie den prestigeträchtigen Neubauten.

Unterhalt ist eine Daueraufgabe, die mit festangestelltem Personal gewährleistet werden soll, damit dieses wichtige Fachwissen bei den Unternehmungen bleibt und nicht extern eingekauft werden muss.

Sicherheit ausbauen

Die Eröffnung des GotthardBasis-tunnels steht 2016 bevor. Das BAV hat bezüglich Sicherheit des Basis-tunnels strenge Richtlinien erlassen. Der SEV wird sich dafür einsetzen, dass der Sicherheitsstandard auch bei älteren Tunnels auf dasselbe Niveau gehoben wird.

Ausschreibungen nur als Ausnahme

Der SEV ist der Meinung, dass Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr nur in Ausnahmefällen angewendet werden sollen. Erfahrungen zeigen, dass die erzwungene wettbewerbliche Ausschreibung im öffentlichen Personennahverkehr zum Nachteil des Personals verläuft. Deshalb muss grundsätzlich gelten, dass zur Teilnahme an Ausschreibungen der öffentlichen Hand nur Unternehmen berechtigt sind, die einem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt sind.

Alpenquerender Güterverkehr

Der Auftrag der Alpeninitiative muss zwingend umgesetzt werden. Der

Bau der Neat und des 4-MeterKorridors sind zwar die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung. Damit sich diese Investitionen aber auch auf die Verkehrsverlagerung auswirken, bedarf es der Einführung der Alpentransitbörse ATB oder eines vergleichbaren Steuerungsinstrumentes.

Der SEV stellt sich entschieden gegen den Bau einer 2. Gotthard-Strassenröhre. Die Wirtschaftlichkeit der Neat, insbesondere des Basistunnels am Gotthard, würde mit dem Ausbau der Strasse untergraben. Zudem würde der Wille der Stimmbevölkerung missachtet, die Güter auf die Bahn zu bringen.

Europa

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist in vielerlei Hinsicht abhängig von der Verkehrspolitik der Europäischen Union. So werden Fragen wie Marktöffnung, die komplette Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Wettbewerb im Personenverkehr von der EU diskutiert und teilweise vorgegeben. Es ist deshalb unabdingbar, dass der SEV frühzeitig auch auf europäischer Ebene seine Sicht der Dinge einbringt.

4. Eisenbahnpaket

Die Europäische Union hat mit dem 4. Eisenbahnpaket einen weiteren Liberalisierungsschritt lanciert. Die Kommission schlägt vor, der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr solle ab 2019 komplett geöffnet werden. Der SEV setzt sich als Mitglied der ETF vehement gegen diese Pläne zur Wehr. Die ETF und der SEV setzen sich gegen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr ein, der Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert. Zudem versuchen sie Lohn und Sozialdumping zu verhindern, indem sie sich für klare Vorgaben von Sozialstandards und Arbeitnehmerschutz bei Ausschreibungen von öffentlichen Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene stark machen.

Der Schienenpersonenverkehr ist ein öffentlicher Dienst, der für jede und jeden zugänglich und erschwinglich sein soll. Ein gut integriertes Schienennetz ist immer eine Kombination von profitablen und defizitären Strecken. Eine Liberalisierung würde zu privaten Angeboten auf den rentablen Strecken führen, während das öffentliche Unternehmen die Randregionen bedienen muss. In diesem Fall muss der Staat mehr bezahlen, während private Unternehmen auf den profitablen Strecken die Gewinne abschöpfen.

Sicherheitsvorgaben und Sicherheitskontrollen

Sollte die Europäische Bahnagentur ERA zur gemeinsamen Anlaufstelle werden, die europaweit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen bestimmt, kann das nicht ihre einzige Aufgabe sein. Die ETF bzw. der SEV fordern, dass Mitarbeiterkompetenzen, Aus- und Weiterbildung, akzeptable Arbeitszeitregeln sowie hochwertige Gesundheits- und Sicherheitsnormen am Arbeitsplatz als grundlegende Elemente der Eisenbahn-

sicherheit betrachtet werden, und dass die ERA hier Normen setzen und deren Einhaltung kontrollieren kann.

Infrastruktur ist nicht privatisierbar

Die Beratungen zum 4. Eisenbahnpaket gehen weiter. Der SEV wird gemeinsam mit der ETF weiterhin die darin vorgesehenen, weitergehenden Liberalisierungsschritte sowie die Trennung von Infrastruktur und Betrieb bekämpfen.

Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach
3000 Bern 6

031 357 57 57
info@sev-online.ch

