



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

Unterverband

Rangier-

Personal

Jahresbericht

2019

Inhaltsverzeichnis

1. **Vorwort Zentralpräsident**
2. **Zentralausschuss und Zentralvorstand**
3. **Rangiertagung / Cleantagung**
4. **Zentralvorstandssitzung**
5. **Delegiertenversammlung**
6. **Präsidentenkonferenz**
7. **Migration**
8. **Frauenkommission**
9. **Mitteilung SEV**
10. **Mitteilung SBB**
11. **Schlusswort**

1. Vorwort Zentralpräsident

Der Rückblick auf das vergangene Jahr ist ein Besonderer. Konnte doch der SEV sein 100-jähriges Bestehen feiern. Dies tat er dann auch sehr ausführlich. Das ganze Jahr war ein «Jubiläumsbus» auf Tour, durch die ganze Schweiz. Das innere des Buses wurde mit verschiedenen Angeboten und Darstellungen ausgebaut. So konnte auf die Geschichte des SEV zurückgeschaut werden. Der Abschluss des Jubiläums, wurde dann standesgemäss mit der Feier am Gründungstag, genau 100 Jahre später am 30. November 2019 in Bern durchgeführt. Ein sehr gelungener Abschluss, von der SEV Jugend organisiert. Danke.

Normalerweise nehme ich im Jahresrückblick auf das Geschehen bei den SBB Divisionen Rückschau. Doch dies seien Doppelspurigkeiten, wurde ich angesprochen. Dies heisst für mich, dies ist wohl auch richtig. Projekte werden in der SEV Zeitung publiziert, aber auch an Sitzungen werde über die Aktualitäten in Geschäften informiert. Deshalb verzichte ich nun auf diese Rückschau. Ich werde nur kurz auf Geschäfte hinweisen, die gerade aktuell sind, oder noch in den Verhandlungen stehen.

Beschäftigt hat uns im 2019, dass Kommunikationssystem Funk LISA. Mir ist bewusst dass es Standorte gibt, die keine Probleme haben bei der täglichen Arbeit. Aber eben, es gibt auch die Standorte, da ist das Arbeiten, auch heute noch eine Zumutung und hält nicht den geforderten Sicherheitsstandard ein. Immer wieder Funklöcher, ein Gerät das sich ausschaltet und ein Reset durchführt, einfach so, bei der Arbeit. Dies ist so die Problematik beim Gerät. Die Interventionen der Kollegen die mit LISA arbeiten, wurden nicht immer für ernst genommen und wurden teils auch als Bedienfehler degradiert. Dies konnten wir mit immer wieder Daraufhinweisen nun abwehren. Es wurde im Herbst 2019 eine Taskforce gegründet und eine Telefonhotline eingeführt. Da können sich die Mitarbeiter, bei denen gerade ein Zwischenfall mit Funk LISA geschehen ist, direkt hinwenden (24 Std.) und der Zwischenfall wird aufgenommen und direkt abgeklärt, sowie Massnahmen ausgelöst. Es finden Quartalsmässige treffen der Taskforce und dem SEV statt. Dort wird über den aktuellen Stand informiert. Auch über Verbesserungsmaßnahmen, ausbauen des Projektteams wird berichtet. Es gilt weiterhin, Vorsicht mit diesem Gerät bei der Täglichen Arbeit. Bei jedem Unterbruch, die nötigen Massnahmen einzuleiten und das Rangiermanöver zu stoppen.

Aktuelles noch in Bearbeiten. Cargo Projekt TRAFit, dies ist die Neuausrichtung in der Fläche. Die ORS Zellen werden nach 3 Jahren im Amt wieder rückgängig gemacht. Die heutigen ORS, sollen neu in der Planung und Einteilung eingesetzt werden. Dies löst eine Weiterbildungswelle aus. Die heutigen ORL werden durch Schullungen weiterentwickelt und werden zukünftig die Arbeit der heutigen ORS ausführen. Sie erhalten eine Berufsbezeichnung, neu Schichtleiter. Für alle Betroffenen, die bereit sind sich weiterzubilden, wird in diesem Projekt eine Stelle vorhanden sein. Die Schichtleiter werden neu ins Anforderungsniveau G überfährt. Dies heisst, sie werden das Vorruhestandsmodell Valida verlassen müssen und Priora zugeteilt. Auch hier laufen noch Gespräche, wie man evtl. ab einem gewissen Alter Valida behalten könnte.

Im Unterverband RPV sind wir immer noch auf der Suche, junger Kollegen die gerne bei uns Mitarbeiten möchten. Unsere Alterspyramide im ZA RPV ist am Limit und eine Verjüngung unbedingt nötig. Es ist unser Ziel, dass wir Kollegen über ca. ein Jahr Einarbeiten könnten, bevor wir unsere Ämter in Jungen Hände weitergeben.

Kollegen habt keine Angst vor diesen Tätigkeiten. Ihr könnt sicher ein Jahr mit uns Mitarbeiten und euch einem Überblick erarbeiten. Wir unterstützen euch sehr gerne und freuen uns auf eure Kontaktaufnahme.

Danken möchte ich allen meinen Kollegen, die sich in einer weisse für den SEV den UV RPV einsetzt und uns Unterstützt.

Auch dank an meine Kollegen im ZA RPV, mit leider immer noch leichten Unterbestand im ZA, arbeiten wir sehr konstruktiv zusammen und erledigen unser Arbeit Pflichtbewusst, für unsere Mitglieder. Danke euch Dafür.

Ich wünsche euch und euren Familien ein Unfallfreies 2020

Herzlichen Dank und Grüsse

ZP /RPV Hanspeter Eggenberger

2. Zentralausschuss und Zentralvorstand

Im Berichtsjahr 2019 setzten sich die Behörden des Unterverbandes RPV wie folgt zusammen:

Zentralausschuss:

Zentralpräsident	Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG
Vizepräsident	Danilo Tonina, Schaffhausen
Zentralkassier	Heinz Schneider, Werdenberg
Zentralsekretär	Bruno Kirchhofer, Münchenstein
Zentralsekretär	Fabbio Winiger, Diessenhofen

Zentralvorstand:

GPK-SEV	Werner Graf, Langnau bis DV.
GPK-SEV	Richard Schlegel, Trübbach ab DV
Vertreter Welschland	Frédéric Monnier, Lausanne
Vertreter Tessin	Yuri De Biasi, Novazzano
Präsident Rangiertagung Ost	Roger Amsler, Staffelbach

Geschäftsprüfungskommission:

GPK Mitglied:	Alexander Clemenz, Susten
GPK Mitglied:	Daniel Purtschert, Littau
GPK Mitglied:	Fritz Zimmermann, Adligenswil
GPK Mitglied:	Markus Schmid, Mettlen bis DV
GPK Mitglied:	Roger Amsler, Staffelbach ab DV

SEV Vorstand:

Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG
Danilo Tonina, Schaffhausen

Ersatz:

Gebhard Hutter, Küsnacht bis DV
Daniel Purtschert, Littau ab DV

Migration:

Juan Jose Colomer Grau, Zürich bis DV
José Antonio Leis Martinez, Zürich ab DV

Vertreterin Frauen:

Guiditta Purtschert, Littau

Zentralausschuss

Der Zentralausschuss (ZA) traf sich über das Geschäftsjahr 9-mal zu seinen Sitzungen in Buchs SG. Behandelt wurden die Organisation der DV, ZV und der Präsidentenkonferenz, sowie die Geschäfte der SBB, der PeKo und den Sektionen. Der ZA hat beschlossen die Homepage nicht mehr selbst zu betreuen. Neu übernimmt dies der SEV, der schon eine eigene hat. Somit gibt es ab diesem Jahr keinen Webmaster mehr.

Bildungskurse

Im 2019 fand keiner statt.

Mitgliederbewegung

Die Mitgliederbewegung in Zahlen:

Am 31. Dezember 2018 waren 1261 im RPV organisiert.

Am 31. Dezember 2019 waren 1242 im RPV organisiert.

Es hat 46 Neumitglieder gegeben. Spitzenreiter war RPV ZH mit 18, gefolgt von Ticino mit 10 und gemeinsam an 3. Stelle mit je 4 Neugeworbenen Genf und Basel.

Totentafel

Folgende Kollegen haben uns im Jahre 2019 für immer verlassen:

<u>Vorname Name:</u>	<u>Sektion:</u>	<u>Jahrgang:</u>
Thomas Sgier	RPV Winterthur SH	1957
Peter Bartholdi	RPV Thurtal	1955
Markus Engetschwiler	RPV Aargau	1955

Ihnen und allen Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter welche im Berichtsjahr verstorben sind, wollen wir ein ehrendes Andenken bewahren.

3. Rangiertagung Mitte-Ost / Cleantagung

Rangiertagung: Die Rangiertagung wurde mangels Teilnehmer abgesagt. An der Präsident Konferenz hat sich die Mehrheit über die Weiterführung ausgesprochen. Der Tagungsort bleibt vorderhand in Olten, obwohl die Absage eine Rechnung des Hotel Arte auslöste.

Cleantagung: Für die erste Nationale Cleantagung begrüßte Daniel Purtschert 22 Mitglieder aus Bellinzona, Chiasso, Luzern, Zürich. Gäste waren, Hanspeter Eggenberger ZP und Manuel Avallone.

Juan José Colomer zeigte auf was CLEAN 4.0 bringen wird, das ab 1. Januar 2019 in Kraft getreten ist. Dieses System hat die alte Sichtreinigung abgelöst, und in eine Tagesreinigung umgewandelt. Leider gibt dieses Reinigungssystem in diversen Regionen (Tessin, Zürich, Luzern) massive Probleme, weil es unterschiedlich ausgeführt und interpretiert wird. Z.B. der Schichtleiter muss selber entscheiden, was gemacht wird, dies aus Rücksicht auf die zu Verfügung stehende Zeit inkl. Ankunftsverspätung miteingerechnet.

Die Organisation für diese 2. Tagung, soll verbessert werden. Hanspeter Eggenberger fragt an ob man die Clean- und Rangiertagung nicht mit einer gemeinsamen Tagung organisiert soll? Mittels einer Abstimmung wurde entschieden, dass diese Tagung Clean separat geführt wird ohne Rangier.

4. Zentralvorstandssitzung

ZP Hanspeter Eggenberger begrüßte die Mitglieder des ZA, ZV und der GPK zur 2 tägigen Zentralvorstandssitzung in Studen bei Biel. Er informiert über die aktuellen Themen. Cargo ist seit Januar eine eigenständige Konzern Gesellschaft. Damit legt die SBB die Basis, um die Drittbeteiligung an der SBB Cargo AG noch in diesem Jahr zu realisieren. In den nächsten Monaten würden schweizweit 140 Bedienpunkte überprüft, teilte SBB Cargo dem Personal am 19. Februar per «Cargoflash» mit. Für den SEV ist klar, dass Haurückübungen die Sicherheit und Stabilität für die Kundschaft und das Personal nicht fördern, im Gegenteil. Die Verhandlung Gemeinschaft (VG) hat Einsprache gegen diesen zweiten Schritt eingereicht. Dieser Schritt war erst auf 2023 geplant und nun von Cargo, ohne Verständigung der VG gestartete worden. Die VG verlangt den sofortigen Stopp. Personenverkehr (P): Mit der neuen Logik Planung-Steuerung-Lenkung-Einteilung und der Aufteilung von Zugbereitstellung (ZBS) ändern sich für die Mitarbeitenden Clean und Rangier die Prozesse der Auftragserteilung und Toureneinteilung. Da die Schmutzzulage 2 neu im Stellenbeschreib ist, möchte man diese abschaffen. Die Stellenbeschriebe wurden mit der Peko besprochen. Diskussionen zum Erhalt der Schmutzzulage sind im Gange.

UV intern; 2018 gab es 40 Neumitglieder, Spitzenreiter beim Werben ist einmal mehr RPV ZH. Die Jahresrechnung, das Budget 2020 und den Jahresbericht sind besprochen worden, diese werden an der DV behandelt. Es werden Ersatz Delegierte für die GPK UV, für die GAV Konferenz SBB Cargo, sowie für den SEV Vorstand gesucht. Die neue Homepage des UV RPV wird über den SEV bewirtschaftet.

5. Delegiertenversammlung

ZP Hanspeter Eggenberger begrüßte die Delegierten und die Gäste zur 122. DV und informierte über die Geschäfte der SBB, des SEV und der Pekos.

Die DV stand ganz im Zeichen des Kongresses und den internen Wahlen im RPV.

Da am folgenden Tag der Kongress stattfand, wurden die Anträge und die bevorstehenden Wahlen diskutiert.

Für ein Ersatzmitglied in den SEV Vorstand haben sich gleich 3 Interessenten gemeldet, dabei hat sich Daniel Purtschert durchgesetzt, er wurde mit Roger Amsler auch in die GPK des UV gewählt. Als GAV Konferenz Delegierter für SBB Cargo ist Simon Müller und für die Migration beim RPV José Antonio Leis Antonio gewählt worden. Ihnen gratuliert der ZA herzlich zur Wahl. Da es Wahlen gab, hat es auch Rücktritte gegeben, einerseits wegen der abgelaufenen Amtsdauer und andererseits aus

beruflichen Gründen. ZP konnte Werner Graf als GPK SEV und Markus Schmid als GPK UV, sowie Richard Schlegel (neu GPK SEV) als Homepage Verantwortlicher RPV persönlich ein Geschenk für ihre geleistete Arbeit überreichen. Ihnen wünscht der ZA alles Gute, eine erfolgreiche Zeit und bedankt sich für den jahrelangen engagierten Einsatz.

Ein Antrag der Sektion Winterthur-Schaffhausen wurde angenommen, dieser verlangt eine 10-Minütige Gutschrift auf das Zeitkonto für die Aktualisierung der digitalen Arbeitsmittel, da dies eine Pflicht ist.

Die Rechnung 2018, das Budget 2020 und der Jahresbericht wurden abgeseget.

Eine Repräsentative Umfrage bei Cargo wie die digitale Fitness der RCP Mitarbeitenden (MA) ist, zeigt ein ernüchterndes Bild. Über die Hälfte wissen nicht wie all die Programme funktionieren. Allen wurde ein Tablet und/oder I-Pad etc. abgegeben und diese mit Programmen gefüllt und erwartet, dass jede und jeder versteht was sie bedeuten. Dasselbe passierte in den anderen Divisionen auch.

Der ZA bedankt sich bei den Übersetzern Philip Schenker und Pietro Gianolli. Die nicht immer einfache Aufgabe haben sie mit Bravour gemeistert.

6. Präsidentenkonferenz

ZP Hanspeter Eggenberger begrüsst am 07. Oktober die Sektionspräsidenten und den Zentralvorstand zur Zweitägigen Konferenz im Seehotel Bönigen, sowie den Übersetzer Patrick Rouvinez.

Als Gast und Referat war Gewerkschaftssekretär Christoph Geissbühler eingeladen. Sein Thema; Präsentationskompetenz Rhetorik, Medien und Auftreten. Präsentationskompetenz ist die Fähigkeit, Personen und Dinge vor anderen Personen erfolgreich zu präsentieren. Die Bedeutung der nonverbalen Kommunikation mit der 55-38-7 Regel ist unterschätzt. Den 55% erreicht man mit der Körpersprache, 38% mit der Stimmlage und nur 7% durch den Inhalt eines Vortrages. Es gibt verschiedene Medien die Genutzt werden können, Power Point, Flipchart, Wandtafel, Video, Film usw. Vielen Dank an Christoph für den Besuch und die Präsentation.

ZP informierte über jede Division die aktuellen Themen.

Konzern; CEO Andreas Meyer verlässt bis spätestens 2020 die SBB, um sich beruflich neu zu orientieren. Damit der SBB Badge oder Clip auf dem neuesten technischen Stand bleibt, benötigt dieser ein Update. So wird sichergestellt, dass weiterhin alle Gebäude betreten können in denen man Zutrittsberechtigt ist. Hierfür stehen an verschiedenen Standorten Update-Stationen zur Verfügung.

Zum Beschluss 25 ist ein Abschluss per 1. Oktober 2019 zustande gekommen. Die langjährige Geschichte zu diesem Thema ist mit dem Entscheid das die Triebfahrzeugführer B100 in der Infrastruktur Instandhaltung ein Marktausgleich erhalten, erledigt.

Peko; in allen Divisionen sind in stiller Wahl ein grosser Teil gewählt worden. Bei den übrigen gibt es Wahlen, die elektronisch stattfinden.

RPV Intern; die Rangiertagung findet am 18. April 2020 in Olten statt, die Präsidenten haben sich mehrheitlich darüber ausgesprochen dass sie im nächsten Jahr durchgeführt wird.

Sektionen; Aus den Sektionen kam der Unmut auf, dass der Unterbestand ein Dauerthema ist und somit werden die Zeitkonten aufgebaut und die Gefahr für Burnout steigt. Unverständnis diesbezüglich kam auf, wenn trotz Personalmangel zusätzliche Arbeit durch die Disposition angenommen wird ohne vorher anzufragen wegen der Machbarkeit.

7. Migration

Die Migration hat sich entschieden, dass keine Tagung stattfindet, da die 100 Jahr Feier priorisiert wird. José Antonio Leis Antonio wurde als Vertreter RPV an der DV gewählt, er folgt dem zurückgetretenen Juan Jose Colomer Grau.

8. Frauenkommission

Nach dem Frauen*streik, der grössten politischen Mobilisierung seit dem Landesstreik, tragen die Gewerkschaften die Streikforderungen mit aller Kraft in die kommenden Lohn- und GAV-Verhandlungen. Lohn. Zeit. Respekt! Das heisst z.B. bessere Frauenlöhne, Urlaube für Mütter und Väter sowie Massnahmen gegen sexuelle Belästigung und Diskriminierung am Arbeitsplatz. Mehr als eine halbe Million Frauen* und solidarische Männer* haben am 14. Juni laut, farbig und kraftvoll eine deutliche Aufforderung an die Politik gesendet: Die Schweiz muss in der Gleichstellung endlich vorwärtskommen. Zwei Wochen Vaterschaftsurlaub und Geschlechterrichtwerte sind ein Anfang, reichen jedoch bei weitem nicht. Das Parlament muss weitere, wirksame Massnahmen ergreifen. Der Frauen*streik hat gezeigt, dass Diskriminierungen und Sexismus nicht mehr akzeptiert werden und es ein Umdenken braucht. Die Gewerkschaften werden ihren Teil dazu beitragen.

9. Mitteilungen SEV

Gewinnbeteiligung: Der SEV gab seine Forderung bei der SBB-Führung schon im März ein und blieb hartnäckig. Es wurde erreicht, dass das Personal an den guten Finanzergebnissen beteiligt wird, die es mit seinen ausserordentlichen Leistungen überhaupt erst ermöglicht hat. SBB Mitarbeitende mit einem Beschäftigungsgrad von 50 und mehr Stellenprozent per 30. September 2019 erhalten wahlweise einmalig zwei zusätzliche Ferientage oder eine einmalige Prämie von CHF 800. – oder ein zusätzlicher Ferientag und CHF 400.–. Mitarbeitende mit einem Beschäftigungsgrad bis und mit 49 Stellenprozent per 30. September 2019 erhalten wahlweise einmalig zwei zusätzliche Ferientage oder eine Prämie von CHF 400. – oder ein zusätzlicher Ferientag und CHF 200.–.

Beschluss 25: Bei der Aushandlung des Lohnsystems ToCo im Jahr 2011 kam es zur sogenannten Lokführerkurve, also einer Lohnsystematik für Lokpersonal, welche einen schnelleren Aufstieg als den von ToCo vorgesehenen beinhaltete. Bei der Schlussverhandlung meldeten die Vertreter der Unterverbände RPV und Bau, bei denen auch Lokpersonal organisiert ist, den Anspruch an, ebenfalls in die Lokführerkurve aufgenommen zu werden. Da die Zeit drängte, kam es zum sogenannten Beschluss 25 des GAV-Protokolls: Die Parteien verpflichteten sich, gemeinsame Kriterien für weitere Mitarbeitendengruppen zu suchen, aufgrund derer sie der Lokführerkurve zugeordnet würden. Nach der Annahme und Inkraftsetzung des GAV per 1. Juli 2011 trat man dazu in Verhandlungen mit der SBB, die aber offensichtlich keine Lust hatte, sich mit dem SEV auf Kriterien zu einigen, und alle Vorschläge mehrfach zurückwies. Daraufhin rief der SEV im Juni 2013 das Schiedsgericht an, das unter dem Vorsitz von Franz Steinegger tätig wurde. Es folgten mehrere Sitzungen, und schliesslich wurde die SBB verpflichtet, mit dem SEV nach beiderseits akzeptablen Kriterien zu suchen. 2015 erfolgte ein Schiedsspruch. Es hat die Parteien dazu verpflichtet, in einem partnerschaftlichen Verfahren bis Ende 2015 Kriterien für eine Zuordnung weiterer Triebfahrzeugführer/innen zur Lokführerkurve zu entwickeln. Und es hielt fest, dass dabei die Punkte Produktivitätssteigerungen und Kompensation von Sonderregelungen bedeutend seien. 2017 schlug Franz Steinegger vor, die Frage anlässlich der GAV-Verhandlungen zu bereinigen, was die SBB sehr begrüusste, der SEV aber

kategorisch ablehnte. Mit einem langen Schreiben stellte der Präsident des Schiedsgerichts 2018 fest, das nun das Schiedsgericht den Schiedsspruch von 2015 vollziehen müsse. Die Parteien sollten ca. 100 Mitarbeitende/Stellen nennen, die der Lokführerkurve zugeordnet werden könnten. Sollten sie sich nicht einigen, müsse das Schiedsgericht selber eine Auswahl treffen. In diesem Rahmen hat die SBB ein kleines Entgegenkommen signalisiert, auf welches der SEV einging. Nicht zuletzt, weil davon nicht nur 100 Mitarbeitende profitierten, wie das Schiedsgericht vorschrieb, sondern rund 300 Triebfahrzeugführende B100 der Instandhaltung von SBB Infrastruktur. Damit konnte das Schiedsverfahren abgeschlossen werden. Bei diesem Ergebnis handelt es sich nicht um ein Verhandlungsergebnis. Es handelt sich um eine minimale Einigung im vorgegebenen Rahmen der Umsetzung eines Schiedsspruchs.

Garnatie2011: Mitarbeitende die von einer Lohngarantie von 2011 (ToCo) profitieren, haben von der SBB einen Brief erhalten. Die Vereinbarung aus dem letzten Jahr hat im Mai 2020 erstmals Auswirkungen: Dann erfolgt die erste Hälfte der Kürzung, die zweite Hälfte erfolgt am 1. Januar 2022. Wichtig ist, daran zu erinnern, dass diese Lohngarantien Teil eines Abkommens waren, das an die Laufdauer des GAV geknüpft war und das die SBB nicht weiterführen wollte. Ein Ende des Abkommens hätte sofortige massive Kürzungen für alle bedeutet. Die 2018 vereinbarte Lösung für die 3700 Betroffenen ist nicht mehr an die GAV-Laufdauer geknüpft, sondern gilt darüber hinaus weiter. Damit können diese Garantien bei Verhandlungen nicht mehr als Druckmittel eingesetzt werden, insbesondere wenn es um das neue Lohnsystem geht.

Die ToCo-Lohngarantien von 2011 gelten nun ad personam. Garantien unter 5000 Franken werden nicht angetastet. Das gilt für über 3000 Personen. Bei rund 700 Betroffenen gibt es hingegen eine Reduktion in zwei Schritten. Die Reduktion entspricht höchstens 5 % des Maximallohns des entsprechenden Anforderungsniveaus. Wenn also jemand 6000 Franken Garantie aus ToCo hat und im Anforderungsniveau A ist, könnte er bis 2902 Franken einbüßen; dies sind 5 % des Maximums im Anforderungsniveau, das aktuell bei 58 037 Franken liegt. Tatsächlich wird die ToCo-Garantie jedoch nur um 1000 Franken gekürzt und nicht um 2902, da die Garantie nicht unter die besagten 5000 Franken fallen kann. Die Kürzung erfolgt in zwei Tranchen zu 500 Franken. Achtung: Die im Brief an die Betroffenen erwähnten Beträge sind provisorisch und basieren auf dem Jahreslohn per 1.5.2020. Die GAV-Konferenz SBB / SBB Cargo genehmigte diese Vereinbarung nach einer heftigen Diskussion, in welcher die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen worden waren. Der SEV steht allen Mitgliedern zur Verfügung, die von der Reduktion der ToCo-Garantien betroffen sind. Ganz besonders achtet der SEV darauf, dass die vereinbarten Abmachungen eingehalten werden.

SEV 100 Jahr Feier: Rund 500 geladene Gäste haben im Beisein von Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga und Gewerkschaftsbund-Präsident Pierre-Yves Maillard im Berner Kursaal das 100-Jahr-Jubiläum der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV gefeiert. Giorgio Tuti erinnerte in seiner Festansprache an die wichtigsten Ereignisse der drittgrössten Schweizer Gewerkschaft. Vor 100 Jahren, am 30. November 1919, nach dem Landesstreik, schlossen sich die schon seit etlichen Jahren bestehenden Berufsvereine der Eisenbahner zum Schweizerischen Eisenbahner-Verband SEV zusammen. Der gemeinsame Kampf habe Errungenschaften wie 1927 den Beamtenstatus, Senkungen der Arbeitszeit und bedeutende Verbesserungen der Lohnbedingungen gebracht. Die Einheitsgewerkschaft SEV sei für die Verkehrsunternehmen zum unausweichlichen Ansprechpartner geworden. Mit dem Ende des Beamtenstatus vor 20 Jahren habe auch in der Branche des öffentlichen Verkehrs die Ära der Gesamtarbeitsverträge begonnen. Heute gebe es nur noch wenige konzessionierte Transportunternehmungen, mit denen der SEV noch keinen Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen habe. Der Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB), Pierre-Yves Maillard, lobte in seinem Grusswort die Stärke und Zuverlässigkeit des SEV in der Schweizer Gewerkschaftsbewegung. Aus Anlass seines Jubiläums hat der SEV einen Ausstellungsbus gestaltet,

der vom 3. Juni bis zum 30. November eine Tour de Suisse absolviert und der im Mittelpunkt der Jubiläumsfeiern von über 60 SEV-Sektionen steht.

Am Samstag, 30. November 2019, am 100. Jahrestag der SEV Gründung fand das Jubiläumsjahr seinen krönenden Abschluss. Das Abschlussfest stand im Zeichen der Zukunft und wurde deshalb von der SEV-Jugend organisiert. Gut 250 Personen hatten sich im Bierhübeli dem Zentrum des Berner Nachtlebens versammelt. Die Stimmung war ausgelassen, gemeinsam warf man einen Blick in die Zukunft der Mobilität, aber auch der Gewerkschaften. Zu diesem Thema gab es ein Podiumsgespräch. Ganz im Zeichen von SEV Young animierte die SEV-Jugendsekretärin Xenja Widmer zusammen mit Mélissa Farine von der Jugendkommission den Abend. Der Slam-poet Renato Kaiser legte eine Glanzleistung hin und begeisterte das ganze Publikum, auch auf Französisch. Sein «Auftrag» war, sich die Mobilität im Jahr 2040 vorzustellen. Für SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann war es der letzte Abend als Präsident des OK, bei dem er sich ausgiebig bedankte und sein Credo: «Ein Gewerkschaftssekretär ohne Mitglieder kann nichts machen. Daher: Tragt Sorge zum SEV!» Zum Schluss dankte Giorgio Tuti allen, die sich für das Jubiläum engagiert haben. Es gab Standing Ovation!

80. SEV Kongress 2019; Kongresspräsident Danilo Tonina eröffnet den 80. SEV-Kongress, der mit zahlreichen Anträgen und Positionspapieren für einen vollbepackten Tag sorgt. Er findet zur Eröffnung des Kongresses klare Worte: «Die Digitalisierung darf nicht enthumanisieren. Wir müssen auch in Zukunft unsere Löhne schützen, für soziale Arbeitsbedingungen und Gerechtigkeit und für die Gleichbehandlung von Männern und Frauen kämpfen. »

Nach organisatorischen Belangen und dem Gedenken an die Verstorbenen bringt SEV-Präsident Giorgio Tuti mit einer flammenden Rede die aktuellen und künftigen Herausforderungen auf den Punkt. Das institutionelle Rahmenabkommen mit der EU beschäftigt die Schweiz nun seit beinahe einem Jahr. Die Gewerkschaften kämpfen insbesondere gegen den Plan, den bewährten Lohnschutz in der Schweiz aufzuweichen und im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen den Europäischen Gerichtshof bei Klagen im Rahmen von Wettbewerbssituationen entscheiden zu lassen. Sollte dieses Abkommen so verabschiedet werden, ergreift der SEV in Zusammenarbeit mit dem SGB das Referendum!

Ein weiteres zentrales Thema, das den SEV in diesem Jahr speziell beschäftigt, sind die Löhne. Einerseits konkret die Lohngleichheit zwischen Männern und Frauen, die trotz Verfassungsartikel und Gesetz nach wie vor nicht umgesetzt ist. Generell sieht der Präsident in der Schweiz ein Kaufkraftproblem, ausgelöst durch die anziehende Teuerung und die mangelhafte Lohnentwicklung. Dazu kommt die enorme Last durch den Anstieg der Krankenkassen- und Pensionskassenprämien. Darum unterstützt der SEV die Prämien-Entlastungs-Initiative «10% des Haushaltseinkommens für Krankenkassenprämien sind genug».

Auch die Rentensituation ist schwierig, vor allem bei den Pensionskassen, deren Neurenten wegen den laufend sinkenden Umwandlungssätzen immer tiefer ausfallen. Deshalb setzt sich der SEV für die Einführung einer 13. AHV-Monatsrente ein, wie sie das Initiativprojekt des SGB vorsieht.

Die Liberalisierung hat in Europa zu Deregulierung geführt. Statt Zusammenarbeit herrscht Konkurrenz unter den öV-Unternehmen, was den Druck auf die Arbeits- und Anstellungsbedingungen verschärft. Dazu kommt auch in der Schweiz die Problematik der Scheinselbständigkeit und die zunehmende Temporärarbeit, wie sie in Bezug auf die SBB gerade ein grosses Thema ist. Nach den Wahlen führt Vivian Bologna, Leiter SEV-Kommunikation, in den Sozialbericht 2019 ein. Er legt den Fokus auf die zahlreichen Mobilitätsaktionen der zwei letzten Jahre und lässt die eine oder andere filmisch Revue passieren.

Aktionen bieten auch am diesjährigen Kongress eine Abwechslung. So zum Beispiel die sympathische Dankesaktion der Unterverbände: Sie danken dem gesamten Profiapparat des SEV mit weissen Rosen für die tägliche Arbeit und Unterstützung.

Wie üblich werden die SEV-Positionspapiere revidiert und wo nötig angepasst, Resolutionen besprochen und verabschiedet, die Statuten und Reglemente überarbeitet und Anträge diskutiert. Giorgio Tuti verabschiedet die abtretenden Mitglieder der GPK SEV und dankt allen Mitgliedern, Gästen, Mitarbeitenden und insbesondere den Organisatorinnen des diesjährigen Kongresses für die professionelle Arbeit.

Funk LISA: Schon seit mehreren Jahren ist Lisa bei der SBB in der Testphase bzw. seit 2015 im Einsatz. Lisa steht für «Light and Integrated Shunting Accessory» (to shunt = rangieren). Es handelt sich um ein mobiles Endgerät für die digitale Rangierkommunikation, das die bisherigen analogen Funkgeräte SE-160 ablösen soll. Mit Lisa kann man Fahrstrassen auch ohne mündliche Kommunikation anfordern. Lisa ist (angeblich) stossfest, wasserdicht und auch mit Handschuhen bedienbar. Jedoch kommt es bis heute zu Verbindungsunterbrüchen, die zu Unregelmässigkeiten, Beinahe-Unfällen und Unfällen führen. Dass diese bisher keine Schwerverletzten oder gar Todesopfer gefordert haben, ist ein glücklicher Zufall. So ist es im Oktober im Bahnhof Buchs (SG) wegen einem Verbindungsunterbruch zu einer Flankenfahrt mit grossem Sachschaden gekommen. Ursache war offenbar ein automatisches Update an einem Gerät. Deshalb hat der ZA UV RPV am 18. November beschlossen, zuhanden der Verantwortlichen der SBB klar und öffentlich Stopp zu sagen: «Wir verlangen, dass das Arbeiten mit dem Funk Lisa sofort eingestellt wird, bis es keine Sicherheitsrisiken mehr in sich birgt». Die Forderung des RPV wird vom UV TS, bei dem ebenfalls Rangierer organisiert sind, und von der SEV-Leitung unterstützt.

Die Cargo-Leitung hatte bereits am 30. Oktober 2017 nach einem Vorfall in Rümlang ein generelles Einsatzverbot für den Funk Lisa verhängt, dieses aber am 1. Februar 2018 wieder aufgehoben. Nach dem neusten Vorfall ist klar, dass die Probleme weiterbestehen, weshalb es für das Personal unzumutbar ist, mit Lisa weiterzuarbeiten. Fakt ist: Es gibt Funkunterbrüche. Die Anweisung der Verantwortlichen, bei einem Funkunterbruch nach den Fahrdienstvorschriften (FDV) vorzugehen, ist ein Abschieben der Verantwortung allein auf den Rangierleiter bzw. den Lokführer.

«Sollte, was wir alle nicht hoffen, ein Unfall mit Funk Lisa geschehen, der menschliches Leid verursacht, zieht der ZA RPV sämtliche Kollegen, die mit diesem Gerät arbeiten müssen, aus der Verantwortung. Die Verantwortung liegt zu 100 % bei der Leitung», stellt der ZA RPV in seinem Sitzungsbericht klar. Und er warnt alle betroffenen Mitarbeitenden: «Kolleginnen und Kollegen, seid bei eurer täglichen Arbeit einfach sehr vorsichtig, es könnte ja sein, dass der Funk ausfällt. Ihr, die täglich mit diesem Gerät arbeitet, das euch die Unternehmung zur Verfügung stellt, im Bewusstsein, dass dieses Gerät nicht der Sicherheitsnorm entspricht.»

Die Thematik übernahmen diverse grössere Boulevard Zeitschriften, hier ein Auszug; Die Pannenserie bei den SBB ist noch nicht zu Ende: Nach offenen Türen bei voller Fahrt und Macken beim Einklemmschutz gibt das Unternehmen bekannt, dass LISA Aussetzer habe. Das digitale Funksystem hatte 2015 das analoge ersetzt. Im Sommer sollen neue Geräte her.

Es gebe Standorte, wo die Funkverbindung instabil und in gewissen Rangierbereichen unzureichend sei. Andererseits gebe es aber auch Standorte, wo die Funkverbindung gut sei. Deshalb prüften die SBB auf Basis der Rückmeldungen der Mitarbeitenden die Verlässlichkeit der Funkverbindung pro Einsatzgebiet, heisst es in einer Mitteilung der SBB vom Freitag. Mehrere Möglichkeiten seien zurzeit in Erarbeitung und könnten dazu führen, dass in gewissen geografischen Gebieten vorläufig nicht mehr rangiert werde. Zudem werde der Rückbau des analogen Funknetzes momentan gestoppt. Und die SBB prüften, zusätzlich zum existierenden Kanal für sicherheitsrelevante Meldungen eine telefonische Meldestelle einzurichten. Mittelfristig werde auch der Einsatz von alternativen Funkgeräten geprüft.

Reorganisation Stopp: Die laufenden, für den Betrieb schädlichen Reorganisationen bei der SBB müssen gestoppt werden. Das ist die Hauptforderung des SBB-Personals an seine Leitung. Als Symbol dafür haben über 100 Mitarbeitende, die Mitglieder des SEV sind, der Konzernleitung einen Hemmschuh überreicht. Auf ihrem Transparent wurden sie deutlich: «Macht endlich eure Arbeit – und lasst uns die unsere machen!»

Konkret verlangten die Demonstrierenden eine «Denkpause für alle Reorganisationen», «Konzentration auf die Stabilisierung des Betriebs und auf die notwendigen Personalrekrutierungen» sowie «eine offene, ehrliche interne Kommunikation der Konzernleitung mit den Mitarbeitenden. Dazu gehört in erster Linie Zuhören und Ernstnehmen des Gehörten.» So steht es in der Resolution, welche die GAV-Konferenz des SEV am 7. November verabschiedet hat. Sie wurde von den Demonstrierenden an CEO Andreas Meyer übergeben. «Es ist schade, dass wir nie auf etwas aufbauen, das wir schon haben. Wir versuchen immer gleich die Drehrichtung der Welt zu verändern.» «Speziell stösst uns auf, dass die eine Reorganisation die andere jagt und manchmal gar überholt»,

Die veröffentlichten Zahlen der neusten «Personalmotivationsumfrage» bestätigen: Die Leitung der SBB muss das Vertrauen des Personals zurückgewinnen. Das Vertrauen in die Führung ist seit 2014 kontinuierlich gesunken, auch dieses Jahr wieder um einen Punkt auf 46 (2014: 52 Punkte).

Neue Verkehrsministerin: Den neuen Ton, mit dem sich die SBB Spitze konfrontiert sah, dürften auch die anderen Staatskonzerne bald zu spüren bekommen: die Post, die Swisscom und auch die SRG, auch wenn diese als eigenständiger Verein formell nicht dem Bund gehört. Mit dem Stabwechsel von Doris Leuthard zu Sommaruga werden die Weichen neu gestellt. Das löst gemischte Gefühle aus: Strassenfreunde zittern, Umweltschützer jubilieren, und Energieproduzenten hoffen auf Korrekturen. Bei der Steuerung der Staatsbetriebe hingegen sind sich die meisten einig und sprechen von einer «Chance» oder - seit der Rücktrittsankündigung von Andreas Meyer - gar von einer «doppelten Chance». Zu viel ist schiefgelaufen in den letzten Jahren. Sommaruga ist jedenfalls gewillt, eine Kurskorrektur einzuleiten. «Die SBB müssen nicht alles tun, das Wichtigste aber richtig», betont sie. «Die Bevölkerung will sichere und zuverlässige Züge. Es braucht daher wieder eine verstärkte Fokussierung auf das Kerngeschäft und den Service public» Die Betriebe sollten sich wieder vermehrt auf ihren Sinn und Zweck besinnen, auf das Wesentliche, auf ihre Kernwerte.

Reka Gutscheine: Der SEV Vorstand hat entschieden das die Reka-Gutscheine aus dem Verkauf des Brenscino Hotel ein Teil ins Dienstleistungssortiment geht und ein Teil an die Unterverbände. Jedes Mitglied hat Anspruch auf max. zwei Gutscheine pro Jahr

10. Mitteilungen SBB

Konzern:

Das Konzernergebnis stieg im Vergleich zum Vorjahr um 42,5 Prozent auf 568 Millionen Franken. Auch SBB Cargo schrieb nach tiefroten Zahlen 2017 im letzten Jahr wieder einen Gewinn von 12,9 Millionen Franken. Doch die Lage bleibt angespannt, denn ab 2019 wird das Unternehmen keine Subventionen mehr erhalten.

Andreas Meyer hat seinen Rücktritt bekannt gegeben. Er ist seit Januar 2007 CEO der SBB und verantwortlich für 33'000 Mitarbeitenden. In seiner Amtszeit hat die SBB ihr Angebot steigern können. Meilensteine waren die Neupositionierung von SBB Cargo, welche in die schwarzen Zahlen geführt wurde, und SBB Immobilien, die als eigenständige Division zu einem tragenden Standbein der SBB ausgebaut wurde. Zu den schwierigen Momenten gehörte der Streik im Industriewerk

Bellinzona 2008, die stark verzögerte Inbetriebnahme des neuen FV-Dosto und zuletzt Fragen zur Sicherheit, insbesondere beim tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters. Neuer CEO der SBB ist der 57-jährigen Freiburger Vincent Ducrot, bis April 2020 ist er Generaldirektor der Freiburger Verkehrsbetriebe TPF. Ducrot kennt den öffentlichen Verkehr der Schweiz bestens. Er hat bereits von 1993 bis 2011 bei der SBB gearbeitet, davon während zehn Jahren als Leiter Fernverkehr. Er ist in der ÖV-Branche, in der Politik und mit den Sozialpartnern sehr gut vernetzt.

Bei diesjährige Personalmotivationsumfrage beteiligten sich 72 Prozent (plus 2 Prozent). Die Ergebnisse zeigen aus SBB Gesamtsicht ein stabiles Bild. Die Personalzufriedenheit liegt wie bereits 2018 bei 66 Punkten. Hoch bewertet werden das persönliche Engagement (82; gleichbleibend), die Freude an der Arbeit (76; plus 1 Punkt) und der Beitrag zur Erreichung der Konzernziele (78, gleichbleibend). Gut schneiden die direkten Vorgesetzten ab: So ist das Vertrauen in sie leicht gestiegen (79; plus 1 Punkt). Mitarbeitende attestieren, dass sie von ihren Chefs fair behandelt werden (83; plus 1 Punkt) und dass diese offen und ehrlich kommunizieren (80; plus 1 Punkt). Nach wie vor tief ist der Wert beim Vertrauen in die Konzernleitung (46; minus 1 Punkt), Ebenfalls kritische Werte zeigen sich in Sachen Veränderungen: Deren Nachvollziehbarkeit ist auf 56 Punkte gesunken (minus 2 Punkte) und die Aussage «Mit den Veränderungen bei der SBB komme ich gut zurecht» erreicht 61 Punkte (minus 1 Punkt). Die Organisationale Energie steigt um einen Punkt und liegt neu bei 64 Punkten. Sie setzt sich zusammen aus der produktiven Energie (67; plus 2 Punkte), der resignativen Trägheit (33, minus 1 Punkt), der angenehmen Energie (66; gleichbleibend) sowie der korrosiven Energie (44; gleichbleibend).

Cargo:

Der Prozess für die zweite Überprüfungsphase der schwach frequentierten Bedienpunkte wurde im Februar 2019 gestartet. Vorgängig hat SBB Cargo Politik und Behörden in den betroffenen Kantonen informiert. Der Vertrieb führt Gespräche mit den Kunden und sucht gemeinsam mit ihnen Alternativen zur fixen täglichen Bedienung. Diese Lösungen sollte per Fahrplanwechsel 2019/2020 umgesetzt werden. SBB Cargo fasst alle geplanten Überprüfungsschritte zusammen. Damit verkürzen sie den Prozess und geben den Kunden und dem Markt Sicherheit und Stabilität. In einer ersten Phase wurden im vergangenen Jahr 35 Bedienpunkte im Berner Oberland und im Jura überprüft. Mit den dort getroffenen Lösungen bleiben rund 80% der Güter auf der Schiene. Aktuell werden 90% der Wagen über etwa die Hälfte der 344 Bedienpunkte transportiert. Es werden 59 Bedienpunkte geschlossen, Teilweise konnten stattdessen Ganzzugslösungen oder Verlagerungen der Transporte an andere Bedienpunkte vereinbart werden.

Die Entflechtung der SBB Cargo AG vom SBB Konzern erfolgte im Jahr 2019 schrittweise. SBB Cargo ist seit Anfang Jahr neu eine eigenständige Konzerngesellschaft; Grundlage dafür war die Gründung der privatrechtlichen Aktiengesellschaft SBB Cargo AG im Jahr 1999.

Per 1. April wurden an 129 von 305 Loks die starren Bremsschläuche durch besser biegsame ersetzt. Bei den Güterwagen sind aktuell 127 von rund 1240 Wagen umgerüstet. Am restlichen Rollmaterial sind nach wie vor die ursprünglichen biegsamen Bremsschläuche befestigt. Bis Ende 2019 sind gemäss aktuellem Plan alle Loks umgerüstet, die Güterwagen bis Ende 2020.

Die heutigen Aufgaben der ORS, der Planung RCP, der Einsatzplanung inklusive der Einteilung RCP sollen auf Mitte 2020 in der Fläche vereint und in die Teamstandorte migriert werden. Das Projekt trägt den Titel TRAFit.

Die neue Partnerin von SBB Cargo ist Swiss Combi AG, sie besteht aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) und Galliker Holding AG (10%). Die Swiss Combi AG wird 35 Prozent der Aktien von der SBB Cargo AG übernehmen. Das heisst, dass die SBB AG mit einem Anteil von 65% Mehrheitsaktionärin bleibt. Und das ist gut

so, denn bereits nach kurzer Zeit gab es ein Interview mit den vier Familienunternehmen, Zitat aus der Zeitung "Swiss Combi AG wollen mit ihrem Engagement die Wettbewerbsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit von SBB Cargo steigern und damit auch einen substanziellen Beitrag zu einer nachhaltigen und klimaschonenden Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse im Schweizer Gütertransport leisten. Gleichzeitig soll aber auch die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn in der Logistikkette der Kunden gestärkt werden. Swiss Combi will mit ihrem Know-how SBB Cargo effizienter und schlanker machen und besser auf die Marktbedürfnisse ausrichten." Es ist Vorsicht angesagt, insbesondere bei den GAV Verhandlungen, wir wollen nicht den Untergang eines grossen Staatsunternehmens vorantreiben.

Nicolas Perrin hat sich entschieden, sein Amt per Generalversammlung im Frühling 2020 abzugeben. Er tut dies nach 32 Jahren bei der SBB und 12 Jahren als CEO von SBB Cargo. Nicolas Perrin wird künftig im Verwaltungsrat Einsitz nehmen und damit für Stabilität und Kontinuität in der Unternehmensentwicklung von SBB Cargo sorgen. Désirée Baer übernimmt per 1. März 2020 die Leitung von SBB Cargo AG.

Jürgen Mues verlässt SBB Cargo nach über 13 Jahren. Er übernahm Anfang 2018 die Leitung Produktion. Per 1. Juli 2019 ist Isabelle Betschart die neue Leiterin Produktion von SBB Cargo. Die vielen Wechsel in dieser Position als Leiter Produktion werfen Fragen auf, nach Ruedi Buechi, kamen Urs Gähwiler, Jon Bisaz, Jürgen Mues und aktuell Isabelle Betschart und das innerhalb von 5 Jahren.

Personenverkehr:

Mit dem Projekt WEP (Weiterentwicklung Personenverkehr), dass am 1. April 2019 gestartet ist, entwickelt sich die Organisation chaotisch. In der Führungsstruktur Rangier gibt es Änderungen, sie sind neu bei Zugführung (ZF) und die Reiniger neu beim Zugpersonal. Die Zusammenführung RCP / Lokführer ist eigentlich nur im Organigramm der Führungsstruktur abgebildet. In der Praxis werden Mitarbeitende RCP zu wenig unterstützt, die Leistung und Qualität leidet. Man kann auf dem Tablet die Einteilungen und Abläufe nicht lesen. MA werden mit 80.- geködert an ihren freien Tagen zu arbeiten, damit überhaupt der Betrieb aufrechterhalten werden kann. Die Erschwerniszulage bei den Cleanmitarbeitenden bleibt und wird weiterbezahlt.

Ende Dezember besuchte der SEV das Rangierpersonal des Personenverkehrs in Genf, (symbolisch für viele Standorte steht) das seit allzu langer Zeit unter chronischem Personalmangel leidet. Dieser verunmöglicht die Erfüllung von Aufgaben, die für die Qualität des Bahnangebots wichtig sind, und gefährdet die Gesundheit der Mitarbeitenden und die Sicherheit. Für zusätzliche Probleme sorgen die Mängel des Funks Lisa und des Planungsprogramms Sopre. Der Personalmangel resultiert aus zu tiefen Prognosen des künftigen Personalbedarfs, weil man bei der SBB auf allen Ebenen sparen will. Ein weiterer Grund ist der Abbau von Reserven, die man für unproduktiv hält. So müssen die Rangiermitarbeitenden immer mehr Überstunden leisten, ohne diese kompensieren zu können, viele sind übermüdet, ihre Gesundheit und die Sicherheit leiden. Irgendwann hält der Körper dem ständigen Druck nicht mehr Stand, die Absenzenrate steigt. Krankheitsfälle und Abgänge reduzieren den Personalbestand zusätzlich, womit für die Verbliebenen der Druck nochmals steigt, ein richtiger Teufelskreis. Es ist zu befürchten, dass der Notstand allmählich zur neuen Normalität wird. Nicht nur die Arbeitsbedingungen verschlechtern sich, sondern auch die Leistungen und das Image der SBB. Die Einsparungen, die eine Geschäftseinheit vornimmt, um ihr Budget einzuhalten, kommen das Unternehmen so sehr teuer zu stehen. Schon im April hat der SEV bei den Verantwortlichen interveniert, und diese haben Massnahmen angekündigt, welche die Situation entspannen sollen. Ob die SBB wirklich alles unternimmt, um wieder einen Normalzustand herzustellen, muss sie jetzt beweisen.

11. Schlusswort

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

Zum Schluss möchte ich allen, welche sich irgendwie für unsere Sache eingesetzt haben, besonders aber dem Zentralausschuss und den Mitgliedern des Zentralvorstandes für ihre Arbeit und Unterstützung im vergangenen Jahr, herzlich danken.

Nicht vergessen möchte ich alle Sektionsvorstände, die meistens in aller Stille ihre Arbeit für uns Rangierer machen. Ein grosses und herzliches „merci“.

Für die Zusammenarbeit und die wertvolle Unterstützung möchte ich im Namen des Unterverbandes RPV, dem SEV, der Geschäftsleitung des SEV, der Sekretärinnen und den Sekretären und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des SEV, den besten Dank aussprechen, für ihren Einsatz zu Gunsten unserer Mitgliedschaft und aller Arbeitnehmer.

Im Namen des Zentralausschusses RPV

Für den Jahresbericht;
Vize Präsident ZA UV/RPV
Danilo Tonina