

Die Gründung des Kaderverbandes öffentlichen Verkehr

Ausgangslage 1996

Gegen den anhaltend schlechten Zustand der öffentlichen Finanzen führte der Bund nicht nur Sparmassnahmen bei den öffentlichen Diensten, sondern auch Personalabbaumassnahmen ein. Der Personalbestand verringerte sich von 1992 bis 1996 von gut 144'000 auf rund 130'500. Die grossen Bundesbetriebe steuerten mit jeweils 6'000 bei der PTT, 5'000 bei der SBB und 3'000 beim EMD (inkl. Rüstungsbetriebe) am meisten dazu bei.

Als Folge überraschte die Generaldirektion SBB am 20. Juni 1996 mit einer Ankündigung, im SBB-Budget 1997 mit einem Lohnabbau mindestens CHF 50 Mio einzusparen. Sie forderte einen generellen Lohnabbau von 2 bis 4 Prozent und einen dreijährigen Stopp des Teuerungsausgleichs. Eingebettet hatte sie dieses Lohnopfer in ein grösseres Massnahmenpaket, das bis zum Jahre 1999 das Defizit in der SBB-Unternehmensrechnung zum Verschwinden bringen sollte.: Entlastungen bei der Mehrwertsteuer, Tilgung des seit 1992 aufgelaufenen Bilanzfehlbetrag (CHF 1 Mia), Abbau von Verpflichtungen gegenüber der SBB-Pensionskasse, um die wichtigsten zu nennen. Diese Teilmassnahmen bedeuteten für das Personal einen Reallohnabbau von bis zu zehn Prozent, je nach Teuerungsentwicklung.



Die Kaderverbände erfuhren erst aus den Medien von den per 1. Januar 1997 beabsichtigten Lohnkürzungen. Nur der Schweizerische Eisenbahnerverband SEV und die Gewerkschaft Christliches Verkehrspersonal (GCV – heute transfair) wurden vorgängig gemäss dem "Contrat social" in die Entscheidungsfindung einbezogen.

GdI
Gesellschaft der
Ingenieure

VIA
Verein der Ingenieure
und Architekten

OV
Oltener
Verband

Am 28. Juni 1996 intervenierten die drei damaligen Kaderverbände – Gesellschaft der Ingenieure GdI,

Verband der Ingenieure und Architekten HTL der Schweizerbahnen VIA und Oltener Verband OV – schriftlich beim Präsidenten der SBB und taten ihre Meinung zur Lohnkürzung kund. Das von den Kaderverbänden vertretene Kader hatte für diese Massnahme kein Verständnis. Auf den 12. Juli 1996 lud der Präsident der Generaldirektion GD SBB zu einer Aussprache ein. Jeder Kaderverband brachte ein Positionspapier mit, auf dessen Grundlage dann die Diskussionen geführt wurde. Schnell wurde klar, dass die Kaderverbände wohl angesprochen wurden, deren Positionspapiere aber nach der Besprechung keine Beachtung fanden.

Am 4. Februar 1997 kam es zu einer weiteren gemeinsamen Besprechung mit der GD SBB. Der Präsident, Herr Dr. B. Weibel, stellte dabei die Frage, wie es mit den Kaderverbänden weiter gehe. Die GD wünschte einen besseren Einbezug der Kaderverbände. So wie die Einbindung im Rahmen der Unternehmungsreform geklappt hatte, könne auch die Zukunft gestaltet werden. Die Zusammenkünfte sollten institutionalisiert werden, z.B. zweimal jährlich, wobei einmal zusammen mit der ganzen GD und einmal nur mit dem Präsidenten. Die Kaderverbände bejahten diesen Vorschlag und betonten vor allem, dass das externe Beziehungsgeflecht der Kaderverbände besser genutzt werden sollte. Sie sahen darin einen aktiven Beitrag zur Vertretung der Unternehmensinteressen gegen aussen und einen Pluspunkt zur Differenzierung, um sich damit gegenüber den Fachausschüssen und Gewerkschaften abzugrenzen.

Der Präsident, Dr. B. Weibel, stellte abschliessend fest: «Wem mehr anvertraut wird, von dem wird auch mehr gefordert.» In der Replik darauf wehrte sich der OV dagegen, die Kaderverbände nicht nur als "Feuerwehr" im Notfall anzusehen, sondern schlug vor, jeweils viel früher bereits in der Phase der Entscheidungsfindung, einbezogen zu werden.

Im Anschluss an diese Aussprache mit der Generaldirektion SBB wurde im Rahmen der periodischen Gespräche zwischen den Geschäftsleitungen der Kaderverbände Gdl, VIA und OV die zukünftige Zusammenarbeit intensiv diskutiert. Dabei zeigte es sich rasch, dass durch eine Zusammenlegung der Aktivitäten in einen gemeinsamen Kaderverband eine gute und nachhaltige Professionalisierung erreicht werden würde. Wesentlich dabei war aber insbesondere die Erkenntnis, dass sich das Kader als Einheit zusammenschliessen sollte und so ihre Anliegen und Interessen mehr Beachtung fänden, im Sinne von «Mehr Stimme bringt mehr Gehör».

Gemeinsamkeiten zusammenführen

Am 14. Mai 1997 trafen sich die Zentralpräsidenten Gdl (Bernard Joos), VIA (Werner Zeder) und OV (Ruedi Sturzenegger) erneut und trafen gemeinsam die folgenden Feststellungen:

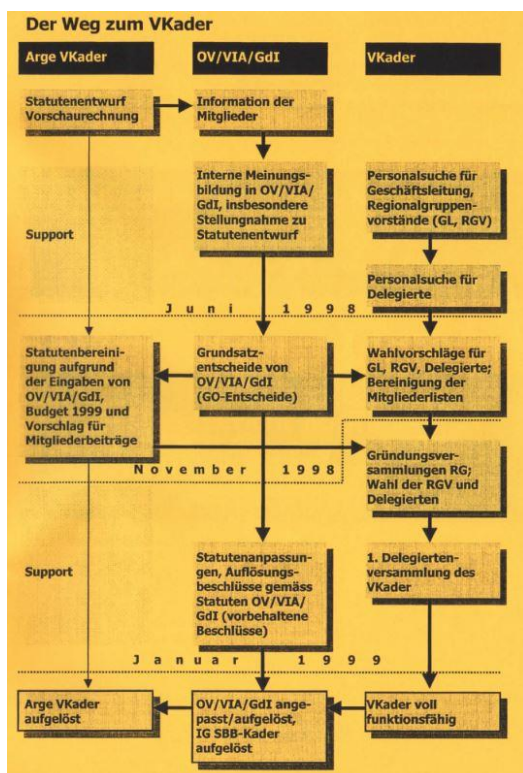
- Die Kaderverbände vertreten grundsätzlich die gleichen Hauptzielsetzungen (Vertretung der Kader, Pflege der gesellschaftlichen Elemente, Einbezug der Pensionierten), aber mit unterschiedlichen Ausprägungen. Neben den unterschiedlichen Mitgliedschaftsbestimmungen grenzen sie ihre Tätigkeiten vor allem gegenüber den gewerkschaftlichen Aktivitäten von SEV und GCV ab.
- Die Kaderverbände Gdl, VIA und OV werden von der Generaldirektion bzw. Personaldirektion bei den periodischen Konsultationen immer gemeinsam angesprochen. Keiner der Verbände hat sich in irgendeiner Weise Vorteile verschafft oder sich speziell hervorgetan.
- Die Anforderungen an die Kaderverbände haben sich massiv erhöht. Grosse Umwälzungen und wichtige Projekte (wie Unternehmungsreform, Lohnmassnahmen etc.) sind erfolgt oder stehen noch bevor (PHK, neues Bundespersonalgesetz, Gesamtarbeitsverträge auch für Ka-

der, etc.). Die heutigen Ressourcen der Verbände sind limitiert und ihre Wirkung damit begrenzt. Alle Kaderverbände suchen die konstruktive Mitwirkung bei der weiteren Unternehmungsentwicklung. Sie wollen aktive Partner der Generaldirektion SBB sein und ihren Einfluss auf sowohl eine positive Unternehmungsentwicklung wie auch auf attraktive Arbeits- und Vertragsbedingungen erhöhen. Dies kann nur über eine intensive und professionalisierte Zusammenarbeit erreicht werden.

- Durch die Schaffung von Fachhochschulen und die Anpassungen des Hochschulgesetzes verwischen die Grenzen zwischen Verbänden der GdI und VIA. Im Vorfeld dieser Veränderungen sind innerhalb der beiden Verbände bereits intensive Diskussionen über zukünftige Strukturen angelaufen.
- Der Strukturwandel der Unternehmung sowie die Veränderungen im direkten Umfeld schreiten rasch voran. Von den Kadern werden hohe Leistungen verlangt. In vielen wichtigen Bereichen stehen Grundsatzdiskussionen an. Die Kaderverbände kommen für ihre Aktivitäten unter hohem zeitlichen Druck. Ihre Ressourcen sind eng begrenzt. Es entstehen neue Organe für die Koordination der Arbeiten. Diese gegenseitigen Absprachen erfordern zusätzliche Zeit, welche zunehmend fehlt. Die drei Verbandspräsidenten kamen dabei zur Erkenntnis:

DIE DISKUSSION FÜR DIE GRÜNDUNG EINES NEUEN, GEMEINSAMEN KADERVERBANDES SBB IST REIF.

Vorbereitungsarbeiten zur Gründung Kaderverband SBB



Die Verbandspräsidenten beschlossen die rasche Einsetzung einer Arbeitsgruppe mit dem Auftrag, die Gründung eines Kaderverbandes SBB vorzubereiten. Am 25. Juli 1997 nahm die Arbeitsgruppe ihre Arbeit auf. Sie beschloss, den Vorsitz jeweils nach einer Projektphase unter den Verbänden zu wechseln. Vom Juli bis Dezember 1997 wurde die AGr durch den Vertreter VIA (Andreas Fischer und Toni Büchler) geführt. In der ersten Hälfte 1998 stand sie unter der Leitung der GdI (Ulrich Weidmann und Martin Gross), während es dem OV (Ernst Lehmann und Walter Oswald) vorbehalten war, den Abschluss der Arbeiten während der 2. Hälfte 1998 zu führen. In diese Phase fiel auch die **Gründungsversammlung des neuen Verbandes am 28. November 1998**.

Die erste Phase (Konzeptarbeit) konnte planmässig per Ende September 1997 abgeschlossen werden. Von Oktober bis November 1997 erfolgte die Diskussion

in den Kaderverbänden. Die zweite Phase (Konkretisierung des Modells) dauerte von Anfangs Dezember 1997 bis im März 1998. Anschliessend wurde innerhalb der Kaderverbände darüber diskutiert. Vom Juli bis November 1998 wurde in der dritten Phase die Umsetzung vorbereitet. In den Frühjahrsversammlungen der Ortsgruppen wurde intensiv über den neuen Kaderverband SBB informiert und diskutiert.

Die Präsidenten der Kaderverbände Gdl, VIA und OV trafen sich nach jeder Projektphase und nahmen Kenntnis vom Fortschritt der Arbeiten und stellten so sicher, dass die Idee zielgerichtet weiterverfolgt wurde. Zusätzlich hatten sie folgende Arbeitsgebiete zusätzlich zu bearbeiten:

- **Name des neuen Verbandes**

Die Findung eines Namens für den neuen Verband stellte eine grössere Herausforderung dar. Relativ schnell war klar, dass der neue Name "**Die Kader des öffentlichen Verkehrs**" sein sollte. Für die Kurzfassung mochte keiner der Vorschläge zu begeistern. Auch ein mehrstufiges Vorgehen brachte keine Lösung, womit auf die Gründungsversammlung auf eine Kurzform verzichtet wurde. Die neue Geschäftsleitung sollte sich dann damit befassen.

- **Personelle Besetzung**

Es wurde ein zweistufiges Vorgehen beschlossen. In einer ersten Phase konzentrierte sich die Suche nach einem Präsidenten/Vizepräsidenten. In einer zweiten Phase wurde nach den übrigen Mitgliedern in die Geschäftsleitungen der Regionalgruppen RG sowie des Zentralvorstandes ZV gesucht. Jeder Verband sollte in seinen Reihen nach möglichen Kandidaten für den Zentralvorstand suchen. Dabei stellte sich schnell einmal heraus, dass die grösste Herausforderung die Suche nach einem Zentralpräsidenten darstellte. Nach langer Suche und intensiven Besprechungen konnte die Lösung einer Doppelbesetzung durch die Kollegen Christoph Lienert und Ulrich Linsi gefunden werden.

Eine nicht unwesentliche Arbeit hatten die paritätisch zusammengestellten Spurguppen zu leisten: sie stellten sicher, dass in jeder Regionalgruppe mit einem Vorstand und den notwendigen Delegierten gestartet werden konnte.

- **Finanzen**

Es wurde grundsätzlich vereinbart, dass jeder Kaderverband Fr. 10.- pro Mitglied in den neuen Verband einbringt. Massgeblich war dazu der Mitgliederbestand am 31.12.1998

- **Vorbereitung der Geschäftsübergabe**

Die Kaderverbandspräsidenten beschlossen, die Geschäftsübergabe an die neue Geschäftsleitung in 4 Phasen anzugehen

Phase 1: Bestandsaufnahme der wichtigen Geschäfte und Vertretungen

Phase 2: Übergabe vorbereiten und Übergabedossiers erstellen

Phase 3: Übergabe der Dossiers an die neue Geschäftsleitung und neue Vertretungen vereinbaren

Phase 4: Geschäftspartner und neue Mandatsträger orientieren

Gründungsakt am 28. November 1998

Bevor die Gründungsversammlung durchgeführt werden konnte, mussten die Strukturen der alten Verbände OV, VIA und GdI aufgelöst bzw. angepasst werden. Der Oltenener Verband wurde am 23. Oktober 1998 aufgelöst. Die VIA führte am 14. November 1998 zur Frage der Auflösung eine Urabstimmung bei ihren Mitgliedern durch. Somit stand der **Gründungsversammlung am 28. November 1998** auf dem Konferenzschiff "Berner Oberland" in Thun nichts mehr im Wege.



Nach einem musikalischen Empfang durch die "BOURBON STREET Jazz Band" konnte die Versammlung um 10:15 Uhr bei herrlichem Wetter und in einer tollen Atmosphäre eröffnet werden. Total waren 283 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

Zuerst wurde die Gründung des neuen Kaderverbandes "**Die Kader des öffentlichen Verkehrs**" mit Sitz in Bern beschlossen. Anschliessend wurde die Gründung von 4 Regionalgruppen mit der nachstehenden Zusammensetzung genehmigt:



Nach den Grussbotschaften von Ernst Leuenberger (SEV) und Hans Jung (VKB) endete die Gründungsversammlung um 12:30. Um 12:45 Uhr konnten die Ehrengäste Dr. Benedikt Weibel (SBB) und Martin Josi (BLS) begrüsst werden. Herr Weibel verstand es, den Versammlungsteilnehmern sachlich, prägnant und in seiner gut verständlichen Sprache die bevorstehenden Veränderungen und das Umfeld zu skizzieren und vorzustellen. Erfreut über die von den Kaderverbänden eingeschlagene Marschrichtung gratulierte er zur Gründung des neuen Verbandes und hiess die Geschäftsleitung als künftigen Ansprechpartner willkommen.

Die ersten gemeinsamen Geschäfte von «Die Kader des öffentlichen Verkehrs»

Bereits am 03. Dezember 1998 traf sich der Geschäftsführende Ausschuss zum ersten Mal, die Geschäftsleitung folgte am 26. Januar 1999. Dabei ging es vor allem darum, den neuen Verband auf die Beine zu stellen. Dazu gehörten insbesondere die Erstellung der Mitgliederkartei, die Verabschiedung des Leitbildes, die Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes und die Durchführung eines Work-Shops zur Frage, was die Mitglieder als Kunden vom Verband erwarten konnten.

Das Schwergewicht der Tätigkeiten lag bei der Mitarbeit in der Verhandlungsgemeinschaft für den Gesamtarbeitsvertrag GAV und im Stiftungsrat der Pensionskasse. Beide Themenbereiche waren sehr anspruchsvoll. Bemerkenswert war das Klima in der Verhandlungsgemeinschaft: Wohl kam infolge der Grösse und den Ressourcen dem SEV eine gewisse Federführung zu. Sie wurde aber nie ausgespielt. Abweichende Meinungen wurden konstruktiv ausdiskutiert und die etwas besondere Stellung des KVöV akzeptiert und respektiert.

Nebst diesen Tätigkeiten kam auch die Teilnahme an den Top-Konferenzen mit der Geschäftsleitung der SBB dazu, wo über die wichtigsten Vorhaben der Unternehmung orientiert wurde. Zweimal traf sich die Geschäftsleitung auch mit dem Zentralvorstand der Vereinigung der Kader des Bundes zur gegenseitigen Information und zum Gedankenaustausch.

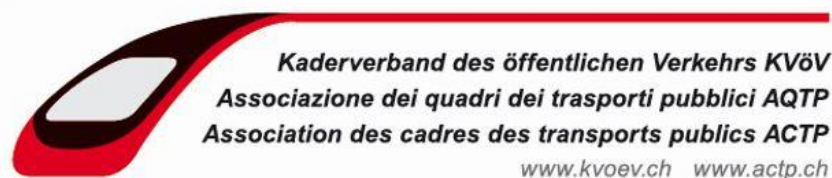
Chronologie der Gründung des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs

GdI
Gesellschaft der
Ingenieure

VIA
Verein der Ingenieure
und Architekten

OV
Oltener Verband

1996	Medienberichte über massive Sparmassnahmen bei der SBB
20.6.1996	SBB-Spitze kündigt Sparprogramm von CHF 50 Mio. an. Konsequenz: Genereller Lohnabbau, Stopp des Teuerungsausgleichs, Reallohnverlust.
12.7.1996	Aussprache der drei damaligen Kaderverbände mit dem Präsidenten der GD SBB
4.2.1997	Standortbestimmung der drei Kaderverbände
14.5.1997	Entscheid zur Gründung eines gemeinsamen Kaderverbandes
25.7.1997	Arbeitsgruppen starten Vorarbeiten
August 1997 – November 1998	Vorbereitungsarbeiten und Organisation des neuen Kaderverbandes
28.11.1998	Gründungsversammlung des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs KVöV auf dem Thunersee



Zusammengestellt anlässlich der 20-Jahr Feier des KVöV durch Ruedi Sturzenegger (Recherche und Text) und Heinz Wiggenhauser (Bilder und Gestaltung) im November 2018.