

Sorgen im Jura

Die Reorganisation bei SBB Cargo stösst im Jura auf Ablehnung.

Seite 5



Hoch zu Rad

Der Sportverband ATB hiess 1916 «Arbeiter-Radfahrer-Verein».

Seite 19



SBB Infra rechnet Zeiten falsch

Bei SBB Infra Instandhaltung klappt die Zeiterfassung nicht, wie sie sollte. Und systematisch werden Zeitzuschläge vorenthalten.

Fokus Seite 20

Mit der Eröffnung übernehmen die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner den Gotthard-Basistunnel

Showtime am Gotthard

Das Fest steht bevor, der Alltag folgt danach: Der längste Bahntunnel der Welt wird eröffnet.

Stolz ist spürbar, wenn es um den Gotthard-Basistunnel geht: bei den Politikerinnen und Politikern, die sich am Festakt in Szene setzen dürfen, aber auch bei den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, die für den sicheren und zuverlässigen Betrieb zuständig sind.

Welches sind die Gewinner, welches die Verlierer, wenn es plötzlich heisst «unten statt oben»? *kontakt.sev* hat bei den Berufsgruppen nachgefragt, und neben Vorfreude sind auch Sorgen und Bedenken sichtbar geworden. Grosse Erwartungen haben aber auch die Transporteure, wie Hans-Jörg Bertschi im Interview sagt. Er ist Verwaltungsratspräsident von Hupac und der Transportfirma Bertschi.

Interview Seiten 6 und 7
Dossier Seiten 10 bis 12



Zwischen «Orange Army», mythologischen Figuren der Alpen und AAD 10: das Spiel zur Tunneleröffnung (Probenfoto).

Grossdemonstration am 10. September in Bern

Die angekündigte Grossdemonstration der Gewerkschaften, insbesondere zur Unterstützung der Forderung nach einer Stärkung der AHV, findet am 10. September statt. Der Umzug führt diesmal ab 14 Uhr von der Speichergasse (Nähe Schützenmatte) zum Aargauerstalden, wo von 15 bis 16 Uhr die Schlusskundgebung geplant ist. Bitte tragt dieses Datum schon jetzt in eure Agenda ein.

Am 10. September alle nach Bern!

Zwei Geschwister: der Berufsrechtsschutz und der «Link zum Recht»

Recht haben oder Recht bekommen?

■ «Mit dem einen Bein steht man im Grab und mit dem anderen im Gefängnis», lautet eine alte Klage der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr. Etwas Wahres ist an diesem Spruch dran, und deshalb ist der Berufsrechtsschutz, der für unsere Mitglieder im Gewerkschaftsbeitrag inbegriffen ist, ein wichtiges Argument für die Mitgliedschaft im SEV.

Und weil es besser ist, sich im Voraus zu erkundigen als im Nachhinein zu klagen, lesen unsere Mitglieder unsere Rubrik «Link zum Recht» auch besonders gewissenhaft. Recht haben und Recht bekommen sind eben zwei paar Schuhe – das Rechtsschutzteam bemüht sich aber, allen Kolleginnen und Kollegen zu ihrem «guten Recht» in allen berufsbezogenen Fällen zu verhelfen.

Auch in der vorliegenden Ausgabe findet sich ein Rechtsschutzfall. Das darin Gesagte gilt übrigens grundsätzlich auch für viele Rechtsfälle im Privatrecht. Deshalb empfiehlt es sich auch, eine Privatrechtsschutzversicherung abzuschliessen, die es bei der Gewerkschaft besonders günstig gibt.

Link zum Recht Seite 18

NEWS

AHV am 25.9.

Der Bundesrat hat die Abstimmungsvorlagen vom 25. September festgelegt. Wie erwartet wird an diesem Datum über die gewerkschaftliche Initiative AHVplus abgestimmt.

BAV-Gelder für Bahn-Ausbau

An der jährlichen öV-Konferenz hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die betreffenden Regierungsräte über den nächsten Ausbauschritt bei der Bahn orientiert. In Arbeit stehen Varianten mit Projekten für sieben Milliarden Franken bis 2030 bzw. zwölf Mia. für einen späteren Realisierungshorizont. Laut Prognosen wird der Bahnverkehr bis 2040 im Personen- wie im Güterverkehr um rund 50 Prozent wachsen, was einen weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes nötig macht.

Neue SBB-Top-Shots

An der SBB-GV vom 15. Juni sollen drei neue Verwaltungsräte gewählt werden: Dr. Beat Schwab, Managing Director bei der CS, Erich Ammann, CFO der Schindler-Gruppe, und Georg Kasperkowitz, Finance Director beim Papier- und Verpackungsmittelhersteller Mondi, früher bei der Rail Cargo Austria tätig.

Neuer CFO (Finanzchef) wird auf Anfang nächsten Jahres Christoph Hammer, der jetzt noch bei Hilti arbeitet.

Limmattalbahn an BDWM vergeben

Die Kantone Aargau und Zürich als Besteller der Limmattalbahn, die voraussichtlich 2022 eröffnet werden soll, haben deren Betrieb in einem Richtoffertverfahren in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr für zehn Jahre an die BDWM Transport AG vergeben. Diese betreibt in der Region bereits die (ebenfalls meterspurige) Bremgarten-Dietikon-Bahn und den Limmatbus. Sie hat mit dem SEV seit 2009 einen GAV. Die Mitbewerber SZU und VBZ können gegen die Vergabe noch rekurrieren.

Nein zur Milchkuh-Initiative

Geld für Bildung statt betonierte Landschaft

Die Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» wurde von den Automobilverbänden und dem Gewerbeverband lanciert. Für den Abstimmungskampf steht offenbar sehr viel Geld zur Verfügung, kolportiert wird ein Budget von 7 Millionen.

Die Initiative will die komplette Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen für die Strassenfinanzierung. Sie listet abschliessend auf, wofür diese und die Einnahmen aus der Autobahnvignette verwendet werden dürfen, nämlich für Nationalstrassen, die Förderung des kombinierten Verkehrs, Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen, Hauptstrassen und Kantonsstrassen, Schutzbauten und Landschaftsschutz im Kontext Strassenverkehr. Weiter sollen Einführung oder Erhöhung von Steuern,

Strassen statt Bildung?

NEIN zur Milchkuh-Initiative
Abstimmung vom 5. Juni 2016



Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs immer dem fakultativen Referendum unterliegen.

Warum sagen wir Nein?

1. Der Autofahrer wird nicht gemolken. Die Initiative gaukelt vor, der Autofahrer werde ausgenommen. Das stimmt nicht. Weil die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag seit Einführung nie der Teuerung angepasst wurden und immer verbrauchsärmere Motoren

2. 1,5 Mia. Franken mehr für den Strassenbau? Und der Bund muss sparen? Heute fliesen 50% der Einnahmen der Mineralölsteuer sowie 100% des Mineralölsteuerzuschlags und der Vignette in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsprogramm-Fonds NAF hat der Bundesrat eine längerfristige Finanzierung für die Strasseninfrastruktur konzipiert, die sich stark am FABI, dem Fonds für die Bahninfrastruktur, anlehnt. Es wird ein unbefristeter Fonds geschaffen, der sich aus den bisherigen Quellen (Hälfte Mineralölsteuer, moderat erhöhter Mineralölsteuerzuschlag, Vignette) sowie den gesamten oder wenigstens 2/3 der Einnahmen aus der Autoimportsteuer speisen würde. Diese Einnahmen gehen zurzeit noch komplett in die allgemeine Bundeskasse, sie betragen rund 400 Mio. Franken pro Jahr.

gebaut wurden, ist Autofahren heute gleich teuer oder billig wie 1995. Demgegenüber haben sich die Billette im öV in den letzten 20 Jahren um rund 40% verteuert. Dazu kommt, dass die externen Kosten des privaten motorisierten Strassenverkehrs mit rund 5 Milliarden Franken jährlich sehr viel höher sind als die des gesamten öffentlichen Schienenverkehrs (2 Mrd.). Diese externen Kosten bezahlt die Allgemeinheit, nicht der Autofahrer.

(SFSV). Zusammen macht das jährlich rund 3,7 Milliarden Franken aus. Bei Annahme der Initiative kämen nochmals 1,5 Mia. für die Strassen hinzu, die heute in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen. Für die Strassenfinanzierung stän-

GUT ZU WISSEN

Der NAF ist aktuell in der parlamentarischen Behandlung und steht unter starkem Druck der Initiative. Der Ständerat hat entgegen der bundesrätlichen Vorlage beschlossen, nebst den kompletten Einnahmen aus der Autoimportsteuer 55% der Mineralölsteuer, später sogar 60% für die Strassenfinanzierung zu verwenden. Die Bundeskasse verliert nach dieser Variante jährlich über 600 Mio. Als Nächstes behandelt der Nationalrat den NAF. Dort ist die Autolobby stark vertreten, eine noch höhere Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen ist absehbar. Falls die Milchkuh-Initiative am 5. Juni angenommen wird, ist der NAF obsolet.

de plötzlich unmässig viel Geld zur Verfügung. Da es finanzpolitisch schwierig wäre, dieses Geld über Jahrzehnte auf die hohe Kante zu legen, müsste es «verbaut» werden – auf Teufel komm raus, für Luxusstrassen. Und der Bund muss sparen? Geht's noch! Die fehlenden 1,5 Mia. im Bundeshaushalt müssten durch ein Sparprogramm kompensiert werden. Auch dieses würde bei den gleichen Bereichen ansetzen wie bereits die aktuellen Sparprogramme: Auslandshilfe, Bildung und Forschung, Bundespersonal, Gesundheit, öffentlicher Verkehr und Landwirtschaft.

3. Ausbau des öV jahrelang massiv gebremst. Der neue Bahninfrastrukturfonds BIF hat die Schulden aus den Neat-Grossprojekten übernommen. Sie werden laufend durch 9 Prozent oder jährlich maximal 310 Mio. Franken aus den zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen getilgt. Bis ca. 2030 sollte die Schuld abgetragen

sein. So steht es seit der Annahme der Bahninfrastruktur-Finanzierung (Fabi) in der Bundesverfassung (Art. 196 Ziffer 3). Diese Entschuldung wäre bei Annahme der Initiative kaum mehr möglich, da sie in der abschliessenden Liste der Initiative für die Zweckverwendung fehlt. Projekte für den öV-Ausbau würden so über Jahre hinaus gebremst oder beerdigt.

4. Schwerverkehr noch mehr geschont? Heute bestimmt der Bundesrat via Verordnung über die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die Einnahmen gehen zu 1/3 an die Kantone (für Strassen), zu 2/3 an den Bund (für Grossprojekte öV). Weiter bestimmt der Bundesrat über den Kompensationsatz beim Import von Treibstoffen. Beide Kompetenzen gingen bei Annahme der Initiative ans Parlament über. Es ist zu befürchten, dass das autofreundliche Parlament hier jegliche Erhöhung verhindern würde. **SGB**

Neue Verhandlungsrunde mit der SBB zum Industriewerk Bellinzona

Hoffnung für Zukunft der Officine

Personal und SBB wollen bis Ende Mai Lösungen für eine Erhöhung des Arbeitsvolumens und ein langfristiges Geschäftsmodell finden.

Die Nichteinhaltung des vereinbarten Auftragsvolumens seitens der SBB und ihre Ausflüchte gegenüber den Sozialpartnern und Behörden haben im April eine Protestwelle ausgelöst. In kontakt.sev Nr. 7 berichteten wir über die Personalversammlung vom 18. April und die Übergabe einer Resolution an den Präsidenten des Tessiner Kantonsparlaments. Der 1.-Mai-Umzug startete direkt vor den Toren des Industriewerks (IW), und Gianni

Frizzo, Präsident der Personalkommission (Peko), sprach auf dem Platz vor dem Regierungsgebäude. Danach erläuterten die Peko und Vertreter von SEV, Transfair und Unia (erweiterte Peko) der parlamentarischen Geschäftsprüfungskommission die Situation und die Forderungen des Personals: Dieses hat angesichts des Fehlens einer positiven Perspektive und des drohenden «programmierten Niedergangs» des IW die Mitarbeit seiner Vertreter im Stiftungsrat des 2013 gegründeten «Kompetenzzentrums für nachhaltige Mobilität und Bahntechnik» suspendiert und will die Volksinitiative für die Schaffung eines Bahntechnikpools wieder aktivieren. Die

Initiative war 2013 zugunsten des Kompetenzzentrums zurückgestellt worden. Am Tag danach empfing eine Regierungsdelegation, bestehend aus Vizepräsident Manuele Bertoli, Claudio Zali und Christian Vitta, die erweiterte Peko und Vertreter der SBB.

Erste positive Signale

Die Regierung bekräftigte die Unterstützung des Kantons für das IW und forderte, dass eine klare Geschäftsstrategie definiert werden soll, die dem IW technisch anspruchsvolle Aufträge und damit eine langfristige Zukunft sichern kann. Die Regierung nahm zur Kenntnis, dass die Sozialpartner zu diesem Zweck Verhandlungen aufnehmen und bis

28. Mai abschliessen wollen. Ein erstes Treffen am 11. Mai hat tatsächlich Fortschritte gebracht: Insbesondere erklärte sich die SBB zu einem sechsmonatigen Moratorium bereit, während dem sie keine weiteren Temporarmitarbeitenden mehr entlassen und keine Restrukturierungen mehr vornehmen darf, welche die Produktionskapazität des IW senken. Und es wurden Daten festgelegt, an denen über mögliche Aufträge und eine kurz- und mittelfristige Erhöhung des Arbeitsvolumens sowie über das weitere Vorgehen zur Entwicklung einer langfristigen Perspektive für das IW verhandelt werden soll. Der Weg ist noch lang, doch die Richtung stimmt. **Pietro Gianolli/FI**

Bild der Woche



Mit einer farbenfrohen Aktion vor dem Bundeshaus haben betroffene Berufsleute, von Pflegefachfrauen und Zugbegleitern über Feuerwehrleute und Lehrerinnen bis zu Pöstlern, gezeigt, dass sie alle Service public sind und sich deshalb gegen die Volksinitiative mit dem irreführenden Titel «Pro Service public» wehren. Weil sie ihre Arbeit gefährdet.

EDITO

Letzten Samstag traf ich auf dem Markt eine alte Freundin. Sie ist seit ein paar Jahren verwitwet, ihr Mann arbeitete das ganze Leben bei der SBB. Wie üblich vor Abstimmungen sprachen wir über die Vorlagen, und sie sagte: «Eigentlich weiss ich überall, was ich stimmen will, nur dieser Service public – was meinst du?»

Dieser Frage begegne ich in den letzten Wochen täglich. Meist sind es Leute, die politisch eindeutig auf unserer Linie sind. Zwei Elemente lassen sie zweifeln, was sie stimmen sollen: Zum einen haben sie die

Bahn der 90er-Jahre miterlebt, teils sogar mitgestaltet, zum anderen sind sie Abonnenten von «K-Tipp» oder «Saldo», also



«Im Initiativtext steht nichts von Poststellen, pünktlichen Zügen und fairen Handytarifen.»

Peter Moor, Chefredaktor kontakt.sev
peter.moor@sev-online.ch

den Zeitschriften, die hinter der «Pro-Service-public»-Initiative stehen. Sie haben diese Zeitschriften abonniert, weil diese sich für Konsumentinnen und Konsumenten einsetzen, unter anderem mit Produkttests, mit nützlichen Tipps zur richtigen Wahl des Handyanbieters und vielem mehr. Kurz: Diese Zeitschriften sind gerade für politisch interessierte Menschen aus dem Mittelstand eine wichtige Lektüre.

Ausgerechnet diese Zeitungen, denen die Leute gerne vertrauen, haben eine Initiative lanciert, die sich laut Titel für den Service public einsetzt, die aber nach Einschätzung aller politischen Kreise genau das Gegenteil bewirken wird. Die Zeitschriften haben ihre Initiative über Jahre hinweg begleitet und sich intensiv mit jeder Poststellenschliessung, mit verspäteten Zügen, überrissenen Roamingtarifen beschäftigt. Das ist eine wichtige Aufgabe, denn sie hält den Unternehmen den Spiegel vor. Wir stimmen mit ihnen bei zahlreichen dieser Vorwürfe überein.

Und trotzdem finden wir die Initiative falsch. Im Initiativtext steht nichts von Poststellen, pünktlichen Zügen und fairen Handytarifen. Im Initiativtext steht nichts von Managerlöhnen, nichts von Ausbau statt Abbau. Im Initiativtext steht ein Absatz, der Gewinne verhindern soll, und ein weiterer, der die Löhne (ja: alle Löhne) der bundesnahen Betriebe an jene des Bundespersonals koppeln soll. Und dann kommt noch der dritte Abschnitt, der regelt, dass das Parlament die «Grundversorgung» festlegen soll. Genau bei diesem Punkt stellen sich meine Nackenhaare auf. Dieses Parlament, das Rentenalter 67 und Unternehmenssteuerreform III beschliesst, soll die Grundversorgung definieren. Das will ich nicht!

All dies habe ich meiner alten Freundin gesagt. Und ich war erleichtert, als sie darauf antwortete: «Jetzt weiss ich, wie ich stimmen werde.»

TMR-Personal bekommt WC in Martigny

Fast zwei Jahre lang mussten die Busfahrer/innen und das Lokpersonal der TMR am Bahnhof von Martigny auf den Zugang zu einer Toilette und Warmwasser verzichten. Nun hat die Resolution der Mitgliederversammlung der SEV-VPT-Sektion TMR vom 1. Dezember Früchte getragen: «Dank einer Übereinkunft mit der SBB hat unsere Direktion eine Lösung gefunden, welche die Kolleg/innen als gut erachten», freut sich Sektionspräsidentin Béatrice Rieder. Die Resolution hatte der Direktion für die Lösung des Problems eine Frist bis Ende März gesetzt. «Die Direkti-

on hat uns seit der Resolution laufend über die von ihr unternommenen Schritte informiert», lobt der für die TMR zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi. «Hingegen warten wir weiterhin auf eine Antwort auf unseren Brief vom 18. Februar, in dem wir die Direktion zur Eröffnung von GAV-Verhandlungen aufgerufen haben», ergänzt Mainolfi. «Bisher hat sie uns lediglich mitgeteilt, dass unsere Anfrage intern geprüft werde.» Mainolfi hofft, dass die Direktion am Mitte Juni geplanten Treffen mit dem SEV ihre Position klären wird. **vbo/FI**



Einer der beiden Weihnachtswünsche des TMR-Personals ist in Erfüllung gegangen, doch wartet es weiterhin auf einen GAV.

Neue Tarifpläne bei der SBB

GA soll für Pendler/innen teurer werden

Wer pendelt, soll für das Generalabonnement stärker zur Kasse gebeten werden. Allerdings wird es noch eine Weile dauern, bis ein neues elektronisches Tarifsystem eingeführt wird.

Die SBB sei daran, das Preissystem umzugestalten, sagte der im Juni abtretende SBB-Präsident Ulrich Gygi der «Sonntagszeitung» im Interview. GA-Besitzer/innen, die täglich pendeln, profitierten von einem sehr tiefen Kilometerpreis. «Logisch wäre aber, dass, wer mehr und längere Fahrten macht, auch mehr bezahlt. Da müssen wir ansetzen», so Gygi. GA, die zum Pendeln genutzt würden, müssten tendenziell teurer werden. «Eine Überlegung ist, dass das GA nur noch bis zu einer gewissen Anzahl Fahrten gilt. Überschreitet man diese Zahl, muss man einen Zuschlag bezahlen.» Natürlich

funktioniere das nur, wenn man alle Fahrten elektronisch nachverfolgen könne. Das Fernziel sei, dass mit einem Handy oder einer Chipkarte überall ein- und ausgestiegen werden kann, ohne vorher ein Ticket zu kaufen. Nach der Fahrt werde dem Passagier automatisch der günstigste Preis verrechnet. So würde der öV leichter zugänglich. Auch würde jeder Passagier gemäss seinem Verbrauch zahlen.

Pro Bahn mahnt zur Vorsicht

Die Interessensvertretung der Bahnkund/innen aber warnte, gerade die GA würden mithelfen, die Strasse zu entlasten. Preiserhöhungen führten zu einem Ausweichen auf das Auto. In ihrer Mitteilung erinnerte Pro Bahn daran, dass sie das «GA à la carte» schon länger propagiere. So schlägt sie ein GA light vor, das im lokalen Bereich während des ganzen Jahres gültig und in einem Bereich von mehr als rund 30 km an maximal 100 Tagen pro Jahr

gültig ist. Konkret könnte auf dem SwissPass der lokale Bereich geladen werden. Für den Fernverkehr würden Karten ähnlich wie die Tageskarten abgegeben. «Anstatt teure und zeitraubende Lösungen zu suchen, könnte auch einmal pragmatisch vorgegangen werden.»

Konkurrenz im Fernverkehr?

Falls die SBB die 2017 vom Bund neu auszuschreibenden Konzessionen für die Fernverkehrsstrecken verlieren sollte, hätte sie überflüssiges Rollmaterial und unterbeschäftigte Werkstätten, sagte Gygi weiter. «Das wäre eine Katastrophe.» Er vermutet, dass die BLS am Fernverkehr Interesse haben könnte. Dann würde aber die SBB auch eigene Angebote machen, etwa für den S-Bahn-Verkehr Bern, so Gygi. Er kündigte an, die SBB werde ab 2018 die Bundesvorgabe erfüllen, wonach die Schulden höchstens 6½-mal höher sein dürften als das operative Ergebnis. **sda**

Verkehrter Verkehr

Der Gotthard-Basistunnel wird mit seiner Rekordlänge am 1. Juni eröffnet. 2600 Beschäftigte haben ihn in 17 Jahren für 12,2 Milliarden Franken gebaut. Das ist eine grossartige Leistung, die nicht hoch genug zu würdigen ist. Dieser gigantische Bau ist fast fahrplanmässig abgeschlossen worden. Selbstverständlich ist das nicht. Stichwort Flughafen Berlin. Er sollte seit Jahren in Betrieb sein. Wann genau wirklich Flugzeuge landen und starten können, bleibt weiterhin unsicher. Beim x-ten Mal neu fixierten Datum heisst es wie-

der: «Wie immer ohne Gewähr.» Dafür ist das Budget um das Zweifache oder Dreifache überschritten worden. So genau weiss das niemand. Bundeskanzlerin Angela Merkel wird am 1. Juni als geladener Gast neidisch auf die Eidgenossen sein. Die ein derartiges Unterfangen ohne Theater realisiert haben. Am Eröffnungstag werden, wie es sich gehört, Reden mit grossen Worten zu hören sein. Alles paletti also? Eben nicht. Schon vier Tage später stimmen wir über die «Milchkuh-Initiative» ab. Von den Steuern auf Benzin und Diesel sollten 1,5

Milliarden Franken mehr für die Strasse reserviert werden. 1500 Millionen würden in der Bundeskasse fehlen. Das wäre für den öV eine schlechte Nachricht. Der Spardruck nähme zu. Beim Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene käme die Bahn noch mehr ins Schwitzen. Das «VCS-Magazin», Ausgabe 2/2016, hat ausgerechnet, dass in den letzten zehn Jahren der öV um 30 Prozent teurer, das Auto um 20 Prozent günstiger geworden ist. Ende 2016 wird der Bund die Trassen für die SBB erneuert verteuern. Sollten etwa im Regionalverkehr

«Bei einer Annahme der Milchkuh-Initiative würde der öV nochmals benachteiligt. Diese «Milchkuh» muss vom Eis.»

Helmut Hubacher

nicht Leistungen abgebaut werden, bräuchte es höhere Einnahmen. Das GA 2. Klasse wird ab Fahrplanwechsel wiederum drei Prozent mehr kosten. 2011 zahlte man dafür 3300, neu fast 4000 Franken. Zugleich verbilligt sich das Autofahren. Irgendwann geht die Rechnung für den öV nicht mehr auf. Bei einer Annahme der



Milchkuh-Initiative würde der öV nochmals benachteiligt. Dann hätten wir einen verkehrten Verkehr. Dann würde das erfolgreiche öV-Modell Schweiz gefährdet. Diese «Milchkuh» muss vom Eis.

MEINE MEINUNG

SEV und Peko besuchen Cargo-Teams im Jura

Fragwürdige Reorganisation

Die Aktion «SEV bi de Lüß» vom 10./11. Mai in der Westschweiz widmete sich besonders den Kollegen im Jura, die von der x-ten Reorganisation von SBB Cargo betroffen sind. Die neuste Restrukturierung wird von den Mitarbeitenden nicht verstanden, sie demotiviert sie und macht sie wütend.

Die laufende Reorganisation bei SBB Cargo im Jurabogen stösst überall auf einhellige Ablehnung. Die rund 20 betroffenen Mitarbeitenden in Cornaux, Neuenburg, Reuchenette und Delsberg sollen auf den Fahrplanwechsel im Dezember in Biel zentralisiert werden, wie ihnen ihre Leitung vor kurzem mitgeteilt hat. Auch für die Vertreter von SEV und Personalkommission, welche die Cargo-Teams letzte Woche besuchten, ist dieser Entscheid unverständlich.

Erstes grosses Problem: die Sprache

Die französischsprachigen Rangierer und technischen Kontrolleure bzw. «Visiteure», wie sie lange hiessen, sind sich einig: Richtig zusammenarbeiten ist unmöglich, wenn man die Sprache des anderen nicht versteht. Die in Biel geplanten Arbeitsteams sollen zweisprachig sein. Was bereichernd sein kann, wird hier zum gefährlichen Handicap: «Neulich hätte ein Verständigungsproblem bei uns beinahe schlimme Folgen gehabt», erzählt man uns in einem Pausenraum. «Hätte sich einer unserer Kollegen nicht unter ein Fahrzeug gelegt, wäre es um ihn geschehen gewesen. Er und ein Deutschschweizer Kollege hatten sich missverstanden.»

Jean-Pierre Etique, zuständiger SEV-Gewerkschaftssekretär für SBB Cargo in der Westschweiz, kann gut nachvollziehen, «dass man unter solchen Bedingungen mit einem Knoten im Bauch zur Arbeit geht».



Jean-Pierre Etique (Mitte) und Yannick Durand von der Peko hören die Kollegen in Delsberg an.

Die Reorganisation wird aber nicht nur aus Sicherheitsgründen kritisiert, sondern auch, weil sie den Beruf unattraktiver macht. Heute leisten die Spezialisten der Regionalen Cargo-Produktion (RCP) an den vier Standorten eine vielfältige Arbeit. «In Biel soll ich wohl wieder Bremschuhe legen wie vor 30 Jahren», befürchtet ein erfahrener Kollege voller Verdruss.

Mehr unproduktive Zeit

Die Mitarbeitenden haben Mühe, die Vorteile zu sehen, welche diese Reorganisation, die für sie undankbar und demotivierend ist, dem Unternehmen bringen soll. «Vor allem sollen wir die Arbeit neu in Biel antreten, um dann an unsere heutigen Standorte zu fahren, wo die Arbeit anfällt.» Von Biel nach Delsberg brauche man ca. 40 Minuten, ebenso für die Rückfahrt, sagt Jean-Pierre Etique. Oder von Biel nach Cornaux, wo täglich 6000 bis 11000 Tonnen Güter verladen werden, sind es 30 Minuten unnötige Wegzeit. Gegenüber den Kollegen haben die Cargo-Kunden, mit denen sie in engem Kontakt stehen, die Reorganisation mehrfach kritisiert. «Cargo wird Kunden verlieren, so viel ist sicher», sind die Teams überzeugt. Yannick Durand, Präsident der Peko Cargo Fläche Drei-Seen-Rhone-Tessin, erklärt, dass die Peko nur in



Das Team in Cornaux ist von der Chefin soeben schriftlich über die Reorganisation informiert worden.

groben Zügen über die Reorganisation informiert worden sei. «Eine solche Reorganisation hätte weder die Peko noch der SEV je akzeptiert!»

Die Restrukturierung zielt auch auf eine Rationalisierung bei den Ressourcen ab. «Die technische Kontrolle eines 300 Meter langen Zugs in Cornaux soll künftig nur noch ein Visiteur machen, statt zwei wie bisher», führt Jean-Pierre Etique aus. «Zudem sollen die Visiteure auch Aufgaben übernehmen, die bisher die RCP-Spezialisten erledigt haben, wie die Kontrolle vor der Abfahrt, die einen Gesamtüberblick über den Zug gibt, mit allen Angaben zu den verschiedenen Arten von Gütern, wo und wie diese genau geladen sind. Mit einer solchen Arbeitslast werden technische Kontrolleure, die ihre Arbeit gewissenhaft machen wollen, zu schwierigen Entscheiden gezwungen sein, die zu Verspätungen auf den Fahrplan führen können, die die Kunden verär-

gern. Der Zeitdruck könnte aber auch zur Freigabe gefährlicher Züge führen. Wir wollen kein zweites Dailens!»

Schlecht fürs Privatleben

Für viele Kollegen bringt der neue Arbeitsort Biel eine drastische Verlängerung des Arbeitswegs. Auch wenn die zusätzliche Fahrzeit im ersten Jahr als Arbeitszeit angerechnet wird, verschlechtert sich die Lebensqualität für jene, die nicht umziehen, erheblich, da sie die Früh- und Spätschichten noch schlechter mit dem Privat- und Familienleben vereinbaren können. Die meisten Betroffenen sind zudem über 50 Jahre alt, und manche müssen wegen des neuen Arbeitswegs ein Auto kaufen, worauf sie bisher verzichten konnten. «Dies, nachdem sie in den letzten Jahren laufend an Kaufkraft eingebüsst haben», gibt Jean-Pierre Etique zu bedenken. «Einige haben nicht mal den Führerausweis und sind denn auch sehr

besorgt. Für sie ist der Wechsel nach Biel wirklich unmöglich. Manche sind langjährige Mitarbeitende, haben zum Teil über 30 Dienstjahre. Ihre Treue zum Unternehmen wird ihnen auf merkwürdige Art verdankt.»

SEV-Sektionscoach Baptiste Morier macht den Kollegen Mut: «Wenn ihr euch gemeinsam wehrt, werden euch die Vorgesetzten auf jeden Fall anhören müssen!»

Der SEV bleibt dran

Als erster Schritt fordert der SEV den CEO von SBB Cargo, Nicolas Perrin, in einem Brief auf, diese Reorganisation und den laufenden Abbau bei der regionalen Zustellung zu stoppen. Offenbar hat der Regionenleiter bereits angekündigt, dass die Bahnhöfe La Chaux-de-Fonds, Les Hauts-Geneveys und Col-des-Roches nicht mehr bedient werden sollen. Und wie steht es um die Laderampe für den Kombiverkehr in Delsberg-La Ballastière, die von der SBB soeben neu gebaut wurde?

Die Reorganisation von SBB Cargo wirft auch grundsätzliche Fragen auf: Welche Zukunft hat das Unternehmen, wenn es sich von den kleinen Kunden lossagt und seine Mitarbeitenden mit fragwürdigen Reorganisationen demotiviert? Werden so nicht immer mehr Güter auf die Strasse verlagert, obwohl das Volk das Gegenteil beschlossen hat, jedenfalls im Transit? **Vivian Bologna/FI**

Hans-Jörg Bertschi ist Verwaltungsratspräsident der Hupac und des Familienunternehmens Bertschi Transporte



«Der Gotthard ist epochal für ganz Europa»

Güter auf die Schiene: Das ist der Grundsatz sowohl des Operateurs Hupac als auch des Transportunternehmens Bertschi in Dürrenäsch. Hans-Jörg Bertschi ist bei beiden Verwaltungsratspräsident und erklärt im Interview, wie die verschiedenen Akteure zusammenspielen.

■ **kontakt.sev:** Am 28. Februar hat das Volk Ja gesagt zu einer zweiten Strassenröhre am Gotthard, am 1. Juni wird der Gotthard-Basistunnel der Bahn eröffnet. Welches Ereignis bedeutet Ihnen mehr?

Hans-Jörg Bertschi: Das ist eindeutig: Die Bahnröhre wird die verkehrspolitische Landschaft für die nächsten hundert Jahre prägen, wie das vor über hundert Jahren der Scheiteltunnel schon getan hat. Das ist epochal für ganz Europa! Der Strassentunnel ist hingegen eine Entlastungsmassnahme, wie sie an der Tagesordnung ist, und hat auf die Verkehrspolitik als Ganzes keinen Einfluss.

■ **Sie tragen einerseits den Hut von Hupac, andererseits**

den Ihres eigenen Unternehmens, das ursprünglich ein Strassentransporteur ist. Was bringt der Gotthard-Basistunnel diesen beiden Unternehmen?

Er bringt beiden viel. Unser Unternehmen ist heute weltweit tätig im Verkehr mit Containern, schwergewichtig in Europa, zudem in Asien, im Mittleren Osten und den USA. Wir setzen überall stark auf den kombinierten Verkehr; in Europa macht er etwa 80 Prozent unseres Verkehrs aus. Wir sind also in erster Linie ein Eisenbahnunternehmen und kein Strassenunternehmen mehr.

■ **Für Hupac wird der Gotthard ein Quantensprung sein?**

Ja, Hupac ist noch stärker als

unser Unternehmen auf den Nord-Süd-Verkehr ausgerichtet; allerdings wird die volle Wirkung erst nach 2020 kommen, wenn sowohl der 4-Meter-Korridor als auch die Flachbahn bereitstehen, also samt Bözberg- und Ceneri-Tunnel.

■ **Wo sind Unterschiede zwischen Bertschi und Hupac?**

Wir sind in verschiedenen Bereichen derselben Wertschöpfungskette tätig: Hupac bietet Ganzzüge zwischen Terminals

«Wir haben in Osteuropa den kombinierten Verkehr von null aus aufgebaut und Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert.»

Hans-Jörg Bertschi

an, Bertschi bietet Tür-zu-Tür-Verkehr mit einzelnen Containern. Wir selbst verladen also zusammen mit vielen anderen auf die Hupac-Züge.

■ **Weshalb ist Hupac eigentlich kein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen?**

Grundsätzlich hat Hupac diesen Status, heute vor allem noch in Italien für gewisse Rangieraufgaben. In der Startphase der Marktöffnung war es allerdings wichtig: Hupac musste zeigen, dass wir alles selber machen könnten, wenn die Partner es nicht schaffen. Deshalb hatten wir damals den Status als EVU. Wir hatten auch mehrere Loks beschafft, die wir inzwischen aber an unsere Partner vermietet haben.

■ **Für Hupac ist es also besser, nur Transporteur zu sein?**

In einer solch komplexen Wertschöpfungskette wie dem kombinierten Verkehr fährt man besser, wenn sich verschiedene Unternehmen auf verschiedene Wertschöpfungsstufen konzentrieren. Das heisst: Die Bahn macht die Traktion, Hupac das Operating von Terminals und die Organisation von Ganzzügen zwischen diesen Terminals mit eigenen Wagen, und die Transportfirmen bearbeiten

den Markt und bringen ihre Ladungen auf die Bahn. Diese drei Partner sind in dieser Kette sinnvoll verlinkt.

■ **Hupac und auch Bertschi haben die Verkehrsverlagerung zum Ziel; aber von der Herkunft her sind Sie ein Strassentransporteur?**

Bertschi hat ganz am Anfang acht Jahre lang nur Strassentransporte gemacht, nun machen wir schon seit 52 Jahren kombinierten Verkehr in Europa. Weil in Europa kaum mehr Wachstum stattfindet, haben wir vor fünf Jahren entschieden, in die globale Entwicklung zu gehen und haben festgestellt, dass es uns auch dort leichter fällt als anderen, weil wir gelernt haben, komplexe Trans-

portketten zu beherrschen. Wir verstehen uns als intermodales Unternehmen, das versucht, für den Kunden die beste Lösung zu finden, mit dem klaren Fokus, die Transporte auf die Schiene zu bringen, wo es sinnvoll ist.

■ **Wir sind hier in Dürrenäsch allerdings recht weit von den nächsten Schienen entfernt!**

Das ist der Hauptsitz der Firma, aber der spielt ja keine grosse Rolle. Wir haben im Birrfeld unseren Schweizer Standort mit Bahnterminal, dort wo sich die Gotthard-Bahnachse mit der Autobahn N1 kreuzt. Wenn wir in neue Märkte gehen, versuchen wir diese Gedanken einzubringen. Als vor 25 Jahren die Mauer fiel, hatten viele Westeuropäer Angst vor den billigen Transporteuren aus Osteuropa. Man befürchtete, dass der kombinierte Verkehr damit unterlaufen werde und alles wieder auf die Strasse geht. Wir haben uns damals entschieden, dass wir Schritt für Schritt in die osteuropäischen Länder vorstossen und führten dort den kombinierten Verkehr ein. Heute sind wir in zehn Ländern vertreten, bis hin nach Russland. Wir konnten den kombinierten Verkehr von null aus aufbauen und Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern.

■ **Hupac hat jetzt erste Schienentransporte von China nach Europa gemacht.**

Das ist sicher das Exotischste, was wir im Moment machen! Es gibt für gewisse Produkte einen Markt. Deshalb haben wir uns vor kurzem entschieden, eine Tochterfirma von Hupac in Shanghai zu gründen. Wir wollen diese Entwicklung von China her unterstützen. Vor zehn Jahren haben wir dasselbe in Russland gemacht; heute haben wir dort eine eigene Wagenflotte. Wir rechnen damit, dass sich der Markt auch in China öffnet. Die Bahn ist aus China doppelt so schnell in Europa wie das Schiff, und das ist für einzelne Kunden mit hochwertigen Gütern eine Alternative, da sie sonst Flugzeuge einsetzen müssten.

■ **Das Problem der osteuropäischen Billiglastwagen ist aber noch nicht gelöst!**



Im Büro von Hans-Jörg Bertschi hängt eine Weltkarte aus China, die zeigt, dass Europa nicht zwingend im Mittelpunkt stehen muss.

Das kann man nicht verhindern. Aber wir sehen, dass es in Osteuropa Wachstum gibt, und das führt dazu, dass die Arbeitskräfte zurückzuwandern beginnen. Das verschärft übrigens die Fahrerknappheit in Westeuropa und nützt dem kombinierten Verkehr.

■ **Hupac hat jetzt erste Schienentransporte von China nach Europa gemacht.**

Das ist sicher das Exotischste, was wir im Moment machen! Es gibt für gewisse Produkte einen Markt. Deshalb haben wir uns vor kurzem entschieden, eine Tochterfirma von Hupac in Shanghai zu gründen. Wir wollen diese Entwicklung von China her unterstützen. Vor zehn Jahren haben wir dasselbe in Russland gemacht; heute haben wir dort eine eigene Wagenflotte. Wir rechnen damit, dass sich der Markt auch in China öffnet. Die Bahn ist aus China doppelt so schnell in Europa wie das Schiff, und das ist für einzelne Kunden mit hochwertigen Gütern eine Alternative, da sie sonst Flugzeuge einsetzen müssten.

«Die Lokführerfrage ist nicht die «heilige» Frage! Entscheidend ist, wie viele Kilometer eine Lok in einem Jahr fahren kann.»

■ **Sie sind privater Unternehmer, aber im öffentlichen Gebiet tätig. Hätten Sie lieber private Strukturen?**

Ich war für eine Öffnung bei der Behandlung des Gütertransportgesetzes. Aber das wichtigste Kriterium ist nicht staatlich oder privat. Entscheidend ist die Anpassungsfähigkeit. Wir müssen uns bewusst sein, dass eine Entwicklung bevorsteht. Wir beginnen an der Digitalisierung der Logistikketten zu arbeiten. Wir sehen, dass Google massiv in fahrerlose Autos investiert, dass in Holland bereits Testfahrten gemacht werden mit Platooning, wo bis zu fünf Lastwagen elektronisch aneinandergeschlossen werden und nur noch einen Fahrer brauchen. Diesen Herausforderungen müssen wir uns stellen! Kein anderes System liesse sich so einfach automatisieren wie die Bahn.

■ **Platooning ist also eine Art Mehrfachtraktion?**

Ja, aber beim Lastwagen macht der Fahrer etwa ein Viertel der Gesamtkosten aus. Wenn man also fünf LKW mit einem statt mit fünf Fahrern betreiben kann, kommt eine ganz andere Konkurrenzsituation auf uns zu. Das geht natürlich nur auf langen Strecken, nicht im Lokverkehr, aber genau dort ist die Konkurrenz zum kombinierten Verkehr.

■ **Kommt das Ende der Lokführer?**

Die Lokführerfrage ist nicht die «heilige» Frage! Entscheidend ist vor allem, wie viele Kilometer eine Lok in einem Jahr fahren kann. Dabei ist die Harmonisierung der Sicherheitssysteme ein zentraler Punkt. Es gibt noch so viele Hindernisse im System, ohne die es viel wirtschaftlicher wäre.

■ **Ist das ein Appell an die europäische Politik?**

Ja, aber auch für jedes Eisenbahnunternehmen wird es eine

Herausforderung, sich der zunehmenden Anwendung von Elektronik zu stellen. Das Bahnsystem ist sicher betroffen: Ich kann mir viel einfacher einen computergesteuerten Bahnverkehr von Köln nach Busto Arsizio vorstellen als einen vom Computer gesteuerten Verkehr auf der Ost-West-Autobahn. Aber wahrscheinlich mögen unsere Denkmuster ohnehin nicht ganz mit der Entwicklung mithalten.

■ **Was wäre Ihr Hauptanliegen an die Schweizer Verkehrspolitik?**

Man muss dieses Denken «Strasse gegen Schiene» überwinden. Im Markt ist das vorbei; wir sind alles Logistikunternehmen. Wir sollten uns als Akteure schlauer verhalten, weil sich die Politik auf jede Auseinandersetzung stürzt. In-terne Geschlossenheit wäre hilfreich, da wir uns in den Zielwirtschaftlicher wäre.

■ **Sowohl Bertschi als auch Hupac waren Aktionäre bei Crossrail und sind vor kurzem ausgestiegen. Weshalb?**

Früher, als die Marktöffnung stotterte und wir nicht sicher waren, wie es weiterging, war dieses Engagement sinnvoll. Nun ist mit Rhenus ein Partner gekommen, der bereit ist zu investieren. Es ist besser, wenn sich jeder auf seine Stärken in der Wertschöpfungskette spezialisiert. Es ist aber gut, auch die anderen Elemente zu verstehen, und das hat uns Crossrail gebracht. Inzwischen hat unser Engagement bei SBB Cargo International dies abgelöst.

■ **Da gibt es eine Verketting: Bertschi ist Teilhaber bei Hupac und diese wiederum bei SBB Cargo International?**

So ist es! Bei Hupac sind viele Transporteure und einige Bahnen beteiligt, vor allem die SBB. Zahlreiche Hupac-Kunden haben nur einzelne Aktien, um an der Generalversammlung teilnehmen zu können. Die vier grössten Aktionäre sind im Verwaltungsrat vertreten: SBB, Planzer, Hoyer und wir.

■ **Grundsätzlich: Hat Hupac Zukunft?**

Absolut! Interview: Peter Moor

BIO

Alter 59

Familie Drei Töchter und bald drei Enkel

Laufbahn Studium in St. Gallen, Dissertation «Der alpenquerende Verkehr dargestellt an einer neuen Eisenbahntransversale durch die Schweiz». Beim Hochschulabschluss war nicht klar, wer dem Vater im Unternehmen folgen sollte, und er ging zuerst nach Genf in eine Computerfirma. Die Familie war dann der Meinung, dass er die Führung und die Mehrheit übernehmen

solle. «Wir werden versuchen, das ähnlich weiterzuführen.»

Freizeit Etwas Sport und Fitness, Skifahren, Bahnreisen, z. B. auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken durch China

Fahrausweise «Mit 18 wollte ich den Lastwagenausweis machen, aber das ging nicht, weil ich auf einem Auge sehr schlecht sehe. Aber es gilt der Grundsatz, dass bei uns jeder den Lastwagenausweis machen kann, auch jeder Disponent und Projektmanager.»

Es braucht eine Verstärkung der Massnahmen gegen Lohnmissbräuche

Schweizer Löhne für Schweizer Preise

Die Schweiz braucht die bilateralen Verträge mit der EU. Doch sie müssen den Berufstätigen in der Schweiz nützen. Darum wurden die flankierenden Massnahmen eingeführt.

Wer in der Schweiz arbeitet, muss einen Schweizer Lohn erhalten und zu Schweizer Arbeitsbedingungen beschäftigt werden. Die Personenfreizügigkeit darf von den Arbeitge-

bern nicht missbraucht werden. Der vor wenigen Tagen veröffentlichte Bericht zur Umsetzung der flankierenden Massnahmen zeigt, wie wichtig diese Schutzmassnahmen sind. Wenn die Lohninspektoren kontrollieren, decken sie regelmässig Verstösse auf.

Missbrauch nimmt zu

In Branchen mit verbindlichen Mindestlöhnen können die fehlbaren Arbeitgeber zur Rechenschaft gezogen werden, indem sie eine Busse aufge-

brummt erhalten. In Branchen ohne Mindestlöhne ist das nicht möglich. Besonders besorgniserregend ist, dass die Zahl der Verstösse in letzter Zeit gestiegen ist. So wurden 2015 bei 17 Prozent der kontrollierten ausländischen Firmen und bei 11 Prozent der Schweizer Arbeitgeber Lohnverstösse festgestellt – gegenüber 12 bzw. 8 Prozent vor 5 Jahren. Besonders betroffen sind Branchen wie der Gartenbau, der Detailhandel oder kleine Firmen der Sicherheitsbranche.

GAV schützen Arbeitnehmende

Zum Schutz der Löhne und Arbeitsbedingungen fordert der SGB deshalb:

- Gesamtarbeitsverträge mit guten, verbindlichen Mindestlöhnen im Gartenbau, im Detailhandel und in der Sicherheitsbranche.
- Einen Abbau der Hürden bei der Allgemeinverbindlicherklärung von GAV (d. h. Abschaffung des Arbeitgeberquorums).
- Eine aktivere Rolle der öffentlichen Hand. Die Kanto-

ne müssen Fokusbranchen definieren und auch bei nationalen Fokusbranchen die Kontrollen garantieren.

■ Zudem muss beim öffentlichen Beschaffungswesen garantiert werden, dass die berücksichtigten Firmen die Lohn- und Arbeitsbedingungen einhalten. Die Kontrollen müssen ausgebaut und die Sanktionen verschärft werden. Zudem muss ein Branchenregister der korrekten Firmen geschaffen werden. **Daniel Lampart, SGB**

Verzicht auf Vollliberalisierung im Strommarkt

Keine Marktexperimente mit Strom

Der SGB begrüsst den Entscheid des Bundesrats, vorderhand auf die zweite Etappe der Strommarktöffnung zu verzichten.

Dieser pragmatische Beschluss zeugt von Verantwortung gegenüber der Branche, die wegen der anhaltenden Tiefpreise auf dem Strommarkt unter grossem Druck steht. Ein Vorantreiben der Marktöffnung hätte zu einer weiteren Destabilisierung geführt, die auch die kleineren Energieversorgungsunternehmen betroffen hätte. Diese wären ge-

zwungen worden, sich in einen ressourcenzehrenden Konkurrenzkampf um die Kleinkunden zu werfen, ohne dass diese preislich von der Liberalisierung profitiert hätten.

Es ist eine Tatsache, dass die kontrollierten Strompreise für die Kleinkunden (Gewerbe, kleine Dienstleistungsunternehmen und Haushalte) in der Schweiz über die letzten Jahre auf tiefem Niveau stabil geblieben sind, während sie in den liberalisierten Märkten der EU gestiegen sind. Kleinkunden haben keine Marktmacht. Sie sind deshalb auf kontrollierte Preise angewiesen.

Strom ist kein Produkt, das sich für Marktexperimente eignet. Es ist ein existenzielles Gut, auf das niemand verzichten kann. Eine sichere Stromversorgung ist von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Sie ist auch für die Schweizer Wirtschaft weit wichtiger als eine Schnäppchenjagd nach dem günstigsten Angebot. Es war ein historischer Glücksfall, dass die Teilmarktliberalisierung zu einem Zeitpunkt umgesetzt wurde, als die Börsenpreise sehr hoch waren. Deshalb blieben die meisten Grosskunden bei ihrem bisherigen Produzenten. Seit 2012 hat die Wechselrate der Grosskunden stark zuge-



Vollliberalisierung führt nicht zu billigerem Strom.

nommen, die Unternehmen verkaufen diesen den Strom häufig unter den Gestehungskosten. Der Bundesrat tut gut daran, zum jetzigen Zeitpunkt auf die Vollliberalisierung zu verzichten. Sie wäre ein hochriskantes Abenteuer für die inländische Stromversorgung. Die Strombranche bleibt gefordert. Insbesondere muss in die Ausbildung von neuen Fachkräften und in die Weiterbildung des bestehenden Personals investiert werden. Denn die Energiewende ist die Zukunft der Energieversorgungsunternehmen EVU. Sie ist aber nur mit qualifiziertem Personal zu schaffen. **Dore Heim, SGB**

Medien, Internet – Öffentlichkeit

Die Medienöffentlichkeit ist einem weitreichenden Wandel unterworfen. Er betrifft nicht nur das Internet, sondern auch die herkömmlichen Medien. Neue ökonomische Strukturen und Machtverhältnisse haben die Konkurrenz weiter verstärkt, der Journalismus ist unter stärkeren ökonomischen Druck geraten. In der Schweiz führen private Verleger und rechtsbürgerliche Politiker/innen einen Frontalangriff gegen den medialen Service public. Demgegen-

über sollte eine fortschrittliche Medienpolitik realisiert werden, welche die demokratische Verfassung der Medien – in der Schweiz und international – garantiert.

Das im März erschienene Heft 67 der Zeitschrift «Widerspruch» knüpft an die aktuellen medienpolitischen Debatten an. Es fragt nach ökonomischen Strukturveränderungen und den Machtverhältnissen in den zunehmend von Internetkonzernen kontrollierten Märkten; nach Potenzialen und Gefahren

sozialer Medien; der Rolle von Open Source und Urheberrechten; und nach den Perspektiven linker Medienprojekte.

Der Diskussionsteil befasst sich mit dem Umgang mit dem Fremden, der Politik der spanischen Partei Podemos, dem aktivieren Sozialstaat und bürgerlichen Forderungen nach «Lohn ohne Arbeit» sowie mit dem historisch-kritischen Wörterbuch des Marxismus. Buchbesprechungen runden das Heft ab. **pd.**

Die halbjährlich erscheinende Zeitschrift «Widerspruch» erscheint seit 35 Jahren. Die Zeitschrift steht politisch links, ist aber politisch unabhängig von Parteien, Organisationen und Institutionen.

Das Abonnement kostet 40 Franken pro Jahr, Einzelhefte 25 Franken (plus Porto und Verpackung). Verkauf von Einzelheften im Buchhandel oder Internet, Abonnemente und alle weiteren Informationen via www.widerspruch.ch.

Offener Brief an die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Nein zur Initiative «Pro Service public»

Die Initiative mit dem irreführenden Titel «Pro Service public» würde dem Service public in der Schweiz erheblichen Schaden zufügen. Deshalb wenden sich die Spitzen der Gewerkschaften des Service public in einem offenen Brief gegen diese schädliche Initiative.



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger

Wir sind in grosser Sorge. Wir rufen Sie auf: Stimmen Sie am 5. Juni Nein zur Initiative mit dem verfänglichen Titel «Pro Service public»! Diese Initiative wird dem Service public in der Schweiz schaden.

Wir machen uns grosse Sorgen um **eine der Stärken unseres Landes**: Die Schweiz hat bei Bahn, Post und Telekommunikation einen hervorragenden Ruf. Der Service public der Schweiz gilt durchwegs als Vorbild. Anders als ihr Titel verspricht, würde die Initiative

Bewährtes zerstören?

NEIN zur schädlichen Service Public-Initiative

www.servicepublic.ch

diesen Service public verschlechtern. Was die Initiative verlangt, führt nämlich zur weiteren Privatisierung der Unternehmen, die heute mehrheitlich im Besitz des Bundes und der Allgemeinheit sind. Was Gewinn bringt, würde privati-

siert, was kostet, bliebe beim Staat. Die Folge wäre klar: Leistungen werden abgebaut, Preise erhöht.

Mit der Annahme dieser Initiative wird keine einzige Poststelle gerettet, kein Zug besser geputzt. Im Gegenteil: Sie führt zu zusätzlichen **Kosten für die Allgemeinheit in Milliardenhöhe**, und dies in einer Zeit, wo Bund, Kantone und Gemeinden unter enormem Spardruck leiden.

Entsprechend wird dann weiter bei den staatlichen Leistungen gespart, was wieder weniger Service public für die gesamte Bevölkerung bedeutet, namentlich bei Bildung und Gesundheit.

Kurz: **Weniger und schlechterer Service public wäre die Folge**, wenn die Initiative angenommen würde. Das wollen wir nicht, und hoffen, dass Sie diese Initiative ablehnen. **Stimmen Sie am 5. Juni Nein zur Service-public-Initiative** und sichern Sie damit weiterhin einen hervorragenden Service public.

Wir danken Ihnen!

Die Gewerkschaften des Service public

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Giorgio Tuti, Präsident

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin

Syndicom Gewerkschaft Medien und Kommunikation

Giorgio Pardini, Mitglied der Geschäftsleitung

Daniel Münger, Mitglied der Geschäftsleitung

Unser aller Blick auf den Gotthard – den Pass der Pässe



Alles blickt am 1. Juni bei der Eröffnung des Neat-Basistunnels auf den Gotthard – da kann selbstverständlich die Post nicht fehlen. Sie gibt eine Sondermarke heraus, die es für einmal nicht in sich, sondern auf sich hat: Beschichtet wurde sie nämlich mit zu Staub gemahlenem Gotthardausbruch. Insgesamt 15 kg Stein wurden dafür verarbei-

tet und mit einem Speziallack auf die Marke aufgebracht. Die beiden Marken «Bodio» und «Erstfeld» haben je einen Franken Wert, sie können einzeln oder zusammen mit dem Zwischensteg (ohne Taxwert) verwendet werden.

Zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels

gibt die Post als «Souvenir» auch eine Broschüre heraus, die auf 38 Seiten «interessante Geschichten» und «Einblick in den Bau des Tunnels von früher und heute» vermittelt. Ausserdem enthält das Büchlein – zum Preis von 19 Franken – eine aufklappbare Panoramaseite mit dem Bild der Tremola und den eingesteckten Originalmar-

ken «Gottardo 2016», «100 Jahre Lötschbergbahn», «100 Jahre Eröffnung Simplontunnel» (beide 2006) und «100 Jahre Gotthardbahn» (1982). Für alle Philatelist/innen gibt es Ersttagsumschläge und weitere Spezialprodukte, auch Postkarten mit Lokomotivsujets hat die Post «saisongerecht» bereitgestellt.

In zwei Wochen steigt das mehrtägige Eröffnungsfest für den längsten Bahntunnel der Welt

«Die bisherige Arbeit auf der Bergstrecke war schöne Arbeit. Falls wir künftig weniger ins Tessin fahren können, ist dies ein grosser Verlust.»

Erwin Wessner, Präsident ZPV Luzern



Nicht nur pure Feststimmung zur Gotthard-Eröffnung

Alle kommen sie, die politischen Würdenträger aus ganz Europa, wenn am 1. Juni an den beiden Portalen die gigantische Einweihungsfeier zum Gotthard-Basistunnel steigt. Sie erinnert leicht an die Olympischen Spiele und wird in Radio und Fernsehen direkt übertragen. Das Personal hat an diesem Tag eine Statistenrolle. Aber wenn es wirklich losgeht, gehört ihm die Hauptrolle.

Es kommt selten vor, dass sich Staatschefs aus Nachbarländern selbst einladen, um in der Schweiz an einem Anlass dabei zu sein. Genau dies soll sich aber zugehen haben, weil der französische Präsident François Hollande nicht nur am Fernsehen zuschauen wollte, wie Angela Merkel und Matteo Renzi zusammen mit dem gesamten Schweizer Bundesrat den Gotthard-Basistunnel eröffnen. Nun muss zur Sicherung des gigantischen Anlasses gar das Militär aufgebunden werden. Die Zahl der Einladungen war beschränkt, aber die Spitzen der Schweizer Bahngewerkschaften gehören dazu.

Fürs Personal sind separate Anlässe vorgesehen, was sinnvoll ist, denn sowohl am grossen Eröffnungsfest als auch an den Publikumstagen vom 4. und 5. Juni braucht es viele Leute, die dafür sorgen, dass der noch ungewohnte Bahnverkehr rund läuft.

Personal wird vorbereitet

Danach aber beginnt langsam der Alltag: Neu ist dann nicht mehr Alptransit zuständig, sondern die SBB, die vom Bund als Betreiberin des längsten Bahntunnels der Welt festgelegt worden ist. Beim Bahnpersonal ist durchaus

Stolz spürbar, diesen Tunnel betreiben zu können. Seit Monaten laufen die Ausbildungen für die verschiedensten Berufsgruppen, die im Tunnel zum Einsatz kommen. Neben dem fahrenden Personal sind dies die Einheiten des Unterhalts und für jede Art von Zwischenfällen die Interventionsteams.

Depot Erstfeld geschlossen

Während bei den Unterhalts- und Interventionsberufen zusätzliche Stellen geschaffen wurden, geht der Bedarf beim fahrenden Personal, also Lok- und Zugpersonal, wegen der kürzeren Fahrzeit eher zurück. Und auch das historische Depot Erstfeld wird nach einem seit langem laufenden schrittweisen Abbau jetzt komplett stillgelegt – gleichzeitig eröffnet aber SBB Personenverkehr in Erstfeld neu ein eigenes Depot. Die grössten Sorgen des SEV liegen jedoch anders; Zug- und Lokpersonal werden in den nächsten Tagen mit Aktionen auf ihre Anliegen aufmerksam machen (kontakt.sev berichtet in der nächsten Ausgabe).

Gegen unbegleitete Züge

Das Zugpersonal wird sich insbesondere dazu äussern, dass SBB und BAV der Meinung sind, der Verkehr über die Gotthard-Bergstrecke könne

künftig ohne Zugpersonal betrieben werden. «Der Lokführer hat im Ereignisfall zu viel zu tun, um allein für eine sichere Evakuierung der Passagiere sorgen zu können», erklärt Andreas Menet, Zentralpräsident des SEV ZPV. Nötig sei die Begleitung auch wegen vielen touristischen Reisenden und solchen mit Velos. Der SEV ZPV ist zudem überzeugt, dass die Bergstrecke als Ausweichstrecke weiter gebraucht wird, falls eine Tunnelröhre längere Zeit gesperrt werden muss. Bei der SBB ist vorgesehen, dass keine Güterzüge mehr über den Berg fahren. Ob das wirklich so sein wird, wird sich noch zeigen. Man erinnert sich an die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels: Damals wurde die Bergstrecke lediglich als Ausweichstrecke bei Störungen vorgesehen, doch kaum ein Jahr nach der Eröffnung war der Basistunnel komplett ausgebaut und die Bergstrecke wieder eine willkommene Entlastung.

Schweizer Löhne

Was sich aber als grösste Bedrohung abzeichnet, ist die Möglichkeit, die Schweiz von Italien nach Deutschland und umgekehrt ohne Personalwechsel durchfahren zu können. Damit kommt ein grosser Druck auf die Arbeitsplätze,

aber ein noch grösserer Druck auf die Löhne. Die Forderung «Schweizer Löhne auf Schweizer Schienen», die für den SEV

seit dem Beginn der Bahnliberalisierung gilt, erhält damit nochmals eine grössere Bedeutung. **Peter Moor**

Auswirkungen des Gotthard-Basistunnels auf das Personal

Unsichere Zukunft für Schweizer Lokdepots im Transit

Der Fahrzeitgewinn kostet Stellen beim Fahrpersonal und macht im Transitgüterverkehr Lokdepots in der Schweiz verzichtbar. Andererseits gibt es neue Stellen in den Erhaltungs- und Interventionszentren EIZ.

Mit dem fahrplanmässigen Betrieb durch den Gotthard-Basistunnel (GBT) ab Dezember sinkt die Reisezeit der ICN von Zürich nach Lugano von heute 161 auf 130 Minuten. Zwar wird der (verschobene) Doppelpurusbau am Zugersee die Reise vorübergehend wieder um ein paar Minuten verlängern, doch grundsätzlich wird das Lok- und Zugpersonal in den Gotthardzügen pro Weg rund 30 Minuten kürzer unterwegs sein.

Beim **Zugpersonal** fallen im Fernverkehr schweizweit 65 bis



Für das EIZ Erstfeld mit ca. 120 Stellen wurden westlich (rechts) und südlich des Cargo-Lokdepots Neubauten erstellt.

70 Stellen weg, bis die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels voraussichtlich Ende 2020 zusätzliche Züge und damit wieder mehr Stellen bringt. In dieser Rechnung nicht enthalten sind Zugbegleiter/innen auf der Bergstrecke. Offenbar hat die SBB noch immer nicht von der Idee Abschied genommen,



Ein ETR 610 verlässt nach der Probefahrt durch den Basistunnel dessen Südportal bei Pollegio.

unbegleitete Flirts durch all die Kehrtunnels und den Scheiteltunnel fahren zu lassen, trotz aller Sicherheitsbedenken (siehe Einleitungstext). Diese Frage hat natürlich Einfluss auf die Dienstpläne mehrerer Depots. Wie diese aussehen werden, ist zurzeit noch völlig offen, eine Vernehmlassung dazu ist

wie jedes Jahr im September/Oktober geplant. Entsprechend «abwartend» ist die Stimmung beim Luzerner Zugpersonal: «Falls wir weniger ins Tessin fahren können, ist dies ein grosser Verlust», sagt Erwin Wessner, Präsident ZPV Luzern. «Die bisherige Arbeit auf der Bergstrecke war

schöne Arbeit.» Voraussetzung dafür war auch Italienisch als zweite Fremdsprache.

Güterbahnen brauchen keine Schweizer Lokdepots mehr

Dem Wegfall von Touren beim **Lokpersonal des Personenverkehrs** SBB sieht LPV-Präsident Hans-Ruedi Schürch wegen dem aktuellen Lokführermangel gelassen entgegen: «Zumindest in der Deutschschweiz ist dies eher eine Entlastung als ein Problem.» Sorgen bereitet Schürch dagegen – neben der Führerstands-Signalisierung ETCS Level 2, die noch nicht einwandfrei funktioniert – die **Zukunft des Cargo-Lokpersonals**, weil dank dem Basistunnel Bellinzona für deutsche Depots erreichbar wird und Goldau für italienische, erst recht nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels. Dort werden dann auch keine Zusatzloks mehr nötig sein. Zu-

dem will das Bundesamt für Verkehr von den Lokführern am Gotthard ab 2018 keine Zweisprachigkeit mehr verlangen: Von Norden her sollen sie ohne Italienischkenntnisse bis Bellinzona fahren dürfen, und von Süden her ohne Deutschkenntnisse bis Goldau. Im Gegenzug müssen die Zugverkehrsleiter/innen in Pollegio neu beide Sprachen beherrschen. «Der CEO von SBB Cargo International befürwortet die neue Sprachregelung und wird künftig an Schweizer Lokpersonal weniger interessiert sein», befürchtet Urs Kieliger, Cargo-Lokführer in Erstfeld und Ressortleiter Cargo im LPV. Zum Schutz des Lokpersonals haben die Sozialpartner mit SBB Cargo International 2014 eine Vereinbarung zum grenzüberschreitenden Lokführereinsatz abgeschlossen: Diese besagt, dass das ausländische Lokpersonal der Unternehmung in der

Schweiz nicht mehr Kilometer fahren darf als ihr Schweizer Personal im Ausland. Für die zirka 30 Cargo-Lokführer, die jetzt noch in Erstfeld arbeiten, ist im Hinblick auf die GBT-Eröffnung eine akzeptable Lösung gefunden worden: Sie wechseln nach Goldau. Zudem hat der Personenverkehr in Erstfeld Ende 2014 ein Depot mit rund 20 Stellen eröffnet. Je nachdem, wie die Bergstrecke «bewirtschaftet» wird, erwartet Urs Kieliger mehr Fahrleistungen für das Personenverkehrsdepot in Erstfeld.

Anstellungsbedingungen beim Unterhalt auf dem Prüfstand

Für den Unterhalt des neuen Tunnels und allfällige Interventionen mit den Lösch- und Rettungszügen ist im Oktober das EIZ Erstfeld mit ca. 120 Stellen (Erhaltung ca. 95, Intervention

Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

ca. 25) eröffnet worden und im Dezember das EIZ Biasca mit ca. 180 Stellen (E. ca. 150 und Intervention ca. 25 gemäss SBB). Genügend qualifiziertes Personal zu finden, war nicht einfach, z.B. für das Erstfelder Elektro- und Telecomteam, das von 6 auf 21 Leute aufgestockt wurde. Es unterhält in der nördlichen Tunnelhälfte und draussen zwischen Göschenen und Zug alle elektrischen Anlagen, vom Starkstrom über Belüftung und Beleuchtung bis zur Wasserpumpe, ausser den Stellwerken und Signalen. Jeweils fünf fahren ab 11. Juni jede Woche in den Nächten von Samstag bis Dienstag mit dem Bauzug in den Tunnel, zusammen mit zehn externen Monteuren. So arbeiten sie nacheinander zwei Wochenenden, gefolgt von Ruhetagen, dann vier Wochen von Montag bis Freitag ausserhalb des Tunnels (auch mit Pikettendienst), dann wieder zwei Wochenenden im Tunnel usw. Manche Bewerber fanden solche Schichtarbeit zu nachteilig oder durch den Lohn zu wenig kompensiert. Ob die Gehälter und Schichtvergütungen genügend attraktiv sind, um die Mitarbeitenden langfristig bei der Stange zu halten, ist fraglich. Springen sie ab, geht mit ihnen auch die in sie investierte Ausbildung verloren. Was die Ausbildung des Personals allgemein, auch des Fahrpersonals, für die Arbeit im Tunnel betrifft, waren die Befragten der Meinung, dass die SBB diese Aufgabe ernst nimmt und recht gut meistert. **Fi**

Im Tessin weckt der Gotthard-Basistunnel nicht nur Erwartungen

Jenseits des 1. Juni

Das Tessin bereitet sich auf das grosse Fest vor, das Anfang Juni die schnellste je gebaute Verbindung zwischen der Süd- und der Nordschweiz offiziell einweiht – auch wenn man sich noch einige Monate gedulden muss, bis man sie benutzen kann.

In der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni wechselt der Basistunnel offiziell den Besitzer, indem er von der Alptransit Gotthard AG, die ihn gebaut und ausgerüstet hat, an die SBB übergeht. Darauf folgt von September bis Dezember der Probetrieb. Ab dem Fahrplanwechsel werden dann die wichtigsten Verbindungen zwischen Nord- und Südschweiz durch den Basistunnel führen.

Letzter Schliff

Im Prinzip kann der Tunnel schon ab der zweiten Juniwoche befahren werden, wenn die Eröffnungsfeierlichkeiten vorbei sind. Bis Ende August laufen allerdings noch letzte Abschluss- und Aufräumarbeiten, und erst ab dem 5. September wird der Probetrieb deutlich intensiviert. Diese Phase wird es den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ermöglichen, die Ausbildung ihres Fahrpersonals abzurufen.



EIZ Biasca: Zum Scheiteltunnel ist's von hier weiter als von Airolo, doch der Löschzug war bisher in Bellinzona.

den. Ab September wird es nämlich möglich sein, einzelne Personenzüge beispielsweise im Fall von Verspätungen durch den Basistunnel zu leiten. Voraussetzung dafür ist selbstverständlich, dass der Zug und das Personal die Zulassungsbedingungen erfüllen.

«Beim Güterverkehr haben wir vor, die EVU zu kontaktieren, um ihnen die Benützung des Basistunnels anzubieten, wobei entsprechend reduzierte, nicht für die Bergstrecke dimensionierte Lokbespannung möglich ist», erklärt Thomas Senekowitsch, Co-Leiter Fahrplan und Netzdesign des Projekts Nord-Süd. «Nur so können wir die Betriebsbedingungen und die Kapazität des Tunnels im Massstab 1:1 überprüfen. Über die Umleitung von Personenzügen entscheiden das

Operation Center Personenverkehr und die Betriebszentrale Pollegio in gegenseitiger Absprache. Für die Einhaltung der Tunnelzulassungsvorschriften sind dagegen die EVU verantwortlich.»

Bereit für den Notfall

Das Dispositiv für die Intervention bei ernststen Problemen ist ab sofort operativ, wie Paolo Tappa, Leiter des Interventionssektors Tessin in Biasca, versichert. «Rund um die Uhr das ganze Jahr über sind stets fünf Mitarbeitende einsatzbereit, und alle sind für die Intervention im Tunnel selbstverständlich bereits ausgebildet worden. Wir werden auch von der Feuerwehr Biasca unterstützt.» Zu den aktuell 26 Mitarbeitenden der Intervention in Biasca werden bis April 2017 noch die zwölf Betriebswehr-

mitarbeitenden stossen, die bisher in Airolo stationiert waren.

Auswirkungen auf die Bergstrecke

Mit der Inbetriebnahme des Basistunnels wird der Verkehr auf der Bergstrecke drastisch eingeschränkt. Aktuell sind nur 32 Züge pro Tag vorgesehen, einer pro Stunde in jeder Richtung zwischen 6 Uhr und 22 Uhr zwischen Bellinzona und Erstfeld. Es ist nicht einmal mehr vorgesehen, die Bergstrecke als Ausweichstrecke zu benutzen, falls es im (Basis-)Tunnel zu Störungen, Engpässen oder sonstigen Problemen kommt.

Dies erregt im Tessin auch Besorgnis, vor allem in der Leventina. Doch im Vordergrund steht in der Zwischenzeit verständlicherweise das Warten auf die neue Linie und ihre positiven Auswirkungen. **Pietro Gianolli/Fi**

DER GOTTHARD-BASISTUNNEL AUS WESTSCHWEIZER SICHT

Distanzierter, aber aufmerksamer Blick

«Ich erwarte, dass mehr Güter auf die Schiene verlagert werden, insbesondere im Transit. Und ich hoffe, dass es in naher Zukunft möglich sein wird, auch Autos samt Insassen auf die Schiene zu verlagern, doch das ist wahrscheinlich nur ein Traum eines Eisenbahners...»

Stéphane Chevalier,
Sektionspräsident VPT BNC

«Für mich ist klar, dass man es gut findet, schneller im Tessin zu sein, wenn man gepresst ist, doch sieht man statt der Landschaft halt nur noch schwarz. Sorgen mache ich mir vor allem um die Begleitung auf der alten Strecke. Falls es dort kein Zugpersonal mehr gibt, bedeutet dies Stellenabbau im Tessin. Zudem sind mit dem neuen Tunnel die Zugbegleiter/innen

aus Bellinzona und Chiasso schneller in Zürich und Luzern und müssen bisherige Leistungen der andern Depots übernehmen, um auf ihre Arbeitsstunden zu kommen. Vorläufig bleiben viele Fragen offen.»

Daniel Mollard,
Präsident ZPV Fribourg

Es ist klar, dass der Basistunnel aus Westschweizer Sicht

vor allem die Gebiete nördlich und südlich des Gotthards betrifft. Zwar werden dank des neuen Tunnels alle Romands schneller ins Tessin fahren können, doch vom Genferseebogen aus wird die Reisezeit nach Italien nicht kürzer, weil man von dort weiterhin über den Simplon fährt. Die Bewohner/innen der Genferseeregion, besonders in den Kantonen

Waadt und Genf, warten vor allem auf das Bahnausbauprojekt «Léman 2030», das sich auf ihren Alltag viel stärker auswirken wird.

Es sei aber daran erinnert, dass die Westschweiz die Neat im September 1991 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 75,9% guthies, während die gesamte Schweiz mit 63,6% zustimmte. **Hes/Fi**

■ Unterverbände Bau und AS

Macht bei den Peko-Ersatzwahlen Infrastruktur vom Wahlrecht Gebrauch!

Die Kolleginnen und Kollegen der Unterverbände Bau und AS sind aufgerufen, bis 12. Juni zwei Ersatzmitglieder für den Wahlkreis Infrastruktur Division der Personalkommission (Peko) SBB zu wählen. Aus den beiden Unterverbänden präsentieren sich fünf Kandidaten, die hier näher vorgestellt werden. Bitte nutzt euer Wahlrecht und sendet die Wahlzettel rechtzeitig zurück. Herzlichen Dank, dass ihr unseren Kandidaten das Vertrauen schenkt.

*Christian Suter, Zentralpräsident Bau
Peter Käppler, Zentralpräsident AS*



Nicola Carcaiso,
I-RSQ-ROT, Zürich,
SEV-BAU

Mit meiner bald 20-jährigen Erfahrung bei der SBB, speziell in den Bereichen Infrastruktur-Bau, Unterhalt und Sicherheit, verstehe ich die Anliegen der Mitarbeitenden und Kader der Infrastruktur sehr gut. Ich weiss, wo

der Schuh bei der Umsetzung des GAV drückt, freue mich sehr, bei der Anwendung des GAV mitzuhelfen. Da ich auch schon 4½ Jahre bei der Peko war, kann ich somit schnell in die Tätigkeit der Peko einsteigen, respektive die entsprechenden Aufgaben wahrnehmen.



Thomas Iten,
I-FN-IE-ROT, Zürich,
SEV-AS

Ich möchte meine Erfahrung und mein Wissen aus 28 Jahren bei der SBB der Peko Infrastruktur zur Verfügung stellen und mithelfen, alle Infrastrukturbereiche weiterzubringen und die zukünftigen Herausforderungen mitzugestalten. Ich bin daran interessiert, dass eine Stimme von Fahrplan und Netzdesign den Weg in die Peko Division findet, und werde mich dafür einsetzen, dass unsere Division die Interessen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wahr und respektiert.



Christophe Liechti
I-B-RWT, Lausanne,
SEV-AS

Als Mitglied des SEV seit 25 Jahren und auch Mitglied der SP setze ich mich aktiv für einen GAV bei unserer Unternehmung ein und auch dafür, dass die sozialen Errungenschaften für alle Mitarbeitenden gewahrt bleiben. Wenn ich gewählt werde, möchte ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die Unterstützung und Informationen wünschen, zur Verfügung stehen. Im Weiteren will ich mich aktiv dafür stark machen, dass die SBB ihre Versprechen betreffend die Sicherheit der Arbeitsplätze sowie den GAV einhalten.



Peter Schmidlin,
I-B-OCI-PBN, Bern,
SEV-AS

Mich für die Belange der Mitarbeitenden einsetzen; Mitsprache und Mitentscheidung wahrnehmen; regelmässiger Informations- und Meinungsaustausch mit den Mitarbeitenden und der Geschäftsleitung, um mit attraktiven Arbeitsbedingungen ein gutes Betriebsklima (Zufriedenheit) zu schaffen.

Ich bin seit einigen Jahren in der Peko Fläche dabei. Es ist interessant, Anliegen der Arbeitskolleg/innen zu sammeln, Lösungen zu suchen und Verbesserungsvorschläge aufzunehmen und mit unseren Vorgesetzten zu versuchen, diese in eine positive Richtung zu lenken, sodass alle profitieren und zufrieden sein können. Die neuen Herausforderungen positiv angehen und negative Punkte durch Aussprachen oder Verbesserungsvorschläge klären und verbessern.



Karl Steinegger,
I-AT-UEW-ROT,
Rapperswil, SEV-BAU

Ich bin seit einigen Jahren in der Peko Fläche dabei. Es ist interessant, Anliegen der Arbeitskolleg/innen zu sammeln, Lösungen zu suchen und Verbesserungsvorschläge aufzunehmen und mit unseren Vorgesetzten zu versuchen, diese in eine positive Richtung zu lenken, sodass alle profitieren und zufrieden sein können. Die neuen Herausforderungen positiv angehen und negative Punkte durch Aussprachen oder Verbesserungsvorschläge klären und verbessern.

sev

■ Unterverband LPV

Grenzüberschreitender Lokführereinsatz sorgt für Gesprächsstoff

In der Sektionslandschaft des LPV tut sich einiges. Der LPV Basel hat einen neuen Präsidenten, Damian Vogel. Der Sektionsvorstand des LPV Brugg wurde mit Christian Meyer um einen Co-Präsidenten erweitert. Die Vorbereitung der Delegiertenversammlung vom 25. Mai ist in vollem Gange. Die DV wird intensiv, interessante Referate sind geplant. Anfang April fand zwischen dem LPV und der Ressourcenplanung SBB eine Aussprache statt, da in den letzten Monaten immer wieder Reklamationen des Lokpersonals (LP) eingingen, die Qualität von RP sei schlecht. Dabei wurden einige Handlungsfelder definiert. Ob und wann beim LP spürbare Veränderungen eintreten werden, ist derzeit jedoch unklar. Mitarbeitende von RP waren keine anwesend.

Die SBB bildet im Moment viele Lokführer aus. Der LPV ist dabei in den Ausbildungsklassen präsent und wirbt dort für einen Beitritt zum LPV/SEV.

Vor einigen Wochen wurde mit SBB Personenverkehr ein Verhandlungsergebnis zur Anhebung der Löhne des LP mit Anstellung während der Vision 2010 bekannt gegeben. Bisher ist man davon ausgegangen, dass diese Sachlage bei SBB Cargo nicht existiert. Der LPV wurden von Betroffenen darauf aufmerksam gemacht, dass es durchaus auch bei SBB Cargo Fälle mit ähnlicher Aus-

gangslage und Entwicklungspotenzial gibt. Das trifft bei denjenigen zu, welche die Ausbildung zwischen 2006 und 2012 begonnen haben. Um zu überprüfen, ob beim dienstjungen LPI bei SBB Cargo eine Korrektur angebracht wäre, sollen sich «Betroffene» beim LPV-Zentralpräsidenten melden.

Bei der RhB werden in den nächsten Monaten BAR erstellt und mit der Unternehmung ausgehandelt. Die GAV-Verhandlungen bei der BLS hingegen stecken – einmal mehr – fest. Es konnte bis jetzt nicht einmal ansatzweise eine Einigung gefunden werden.

Im März fand zusammen mit SBB Cargo der erste von vier Workshops über «Arbeitszeitgestaltung» statt, die aber keine BAR-Verhandlungen sind! Weitere aktuelle Themen sind der Wagenladungsverkehr (WLV 2017) und das Projekt «Post Case Olten». SBB Cargo überlegt sich, in Härkingen einen neuen Lokpersonalstandort zu schaffen, um den Postverkehr effizienter abwickeln zu können. Dieser Standort würde den jetzigen Standort Olten ergänzen. Um offene Fragen zu klären, wurden Arbeitsgruppen gebildet, in denen das LP miteinbezogen ist. Haben die Arbeitsgruppen ihre Aufgabe abgeschlossen, werden sich die Sozialpartner mit SBB Cargo zusammensetzen, um das weitere Vorgehen zu besprechen.

Zurzeit sitzen Sozialpartner und SBB Cargo an einem Tisch, um über eine «vereinfachte Darstellung Vor- und Nachbearbeitung» zu diskutieren. Das heisst bei der Vorbereitung standortbezogener eine einheitliche Wegzeit, dazu die Inbetriebnahmezeit für die Lok/Loks und die Zirkulation bis zur Fahrbereitschaft. Sollte man sich auf eine «Neuregelung» einigen können, darf sie auf keinen Fall zum Nachteil des LP ausfallen. In einem Infoschreiben hat SBB Cargo am 20. April mitgeteilt, dass die Pünktlichkeitswerte seit Anfang Jahr im ungenügenden Bereich sind. Wieso ist das LP von dieser Information (Qualitätsmängel) nicht überrascht? Könnte der Entscheid von SBB Cargo, die Ein- und Ausschaltzeiten der Lokomotiven zu kürzen, dazu beigetragen haben?

Grenzüberschreitender Lokführereinsatz

Viel Gesprächsstoff geben bei SBB Cargo International die Pensionskasse und die 50/50-Regel (Vereinbarung grenzüberschreitender Lokführereinsatz). SBB Cargo International ist der Meinung, dass sich das Personal mit 50 Prozent an den Pensionskassenkosten von 4,6 Mio. Franken beteiligen soll. Die Mitarbeitenden bei SBB Cargo International haben klar zum Ausdruck gebracht, dass sie bereit sind, sich im gleichen Umfang zu beteiligen wie die Kolleg/innen bei

SBB Personenverkehr und SBB Cargo. Bei der Vereinbarung grenzüberschreitender Lokführereinsatz (50/50-Regel), die im April 2014 unterzeichnet wurde und frühestens auf den 31. Dezember 2023 gekündigt werden kann, gibt es zwischen SBB Cargo International und der VG Interpretationsunterschiede (Schweiz–Italien). In der Vereinbarung halten die Parteien übereinstimmend fest, dass sie unter Leistungsaustausch verstehen, dass grenzüberschreitend über Zeit in etwa gleichviel ausländische Lokführer in der Schweiz eingesetzt werden wie Schweizer Lokführer im Ausland. Dies gilt jeweils für die schweizerisch-deutsche sowie schweizerisch-italienische Seite. Als Messgrösse gelten die gefahrenen Zugkilometer. Das bedeutet, dass die gefahrenen Zugkilometer von Lokführern aus den Schweizer Depots und gemäss italienischen Vorschriften denjenigen gleichzustellen sind, die vom LP aus italienischen Depots und gemäss den Vorschriften der Schweiz gefahren werden.

Ende Mai findet eine Aktion des SEV zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels statt. Im Fokus wird das Crossrail-Urteil stehen. Und ganz aktuell ist natürlich die Abstimmung zur AHVplus-Initiative, für die der LPV 1000 Franken gespendet hat.

Marcel Maurer

■ SEV bi de Lüt

Auf Tour in Winterthur, Frauenfeld und Schaffhausen

Auf der «SEV-bi-de-Lüt-Tour» am 20. April besuchten in Winterthur SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, Gewerkschaftssekretär Felix Birchler, AS-Zentralpräsident Peter Kämpfer, VPT-Thurbo-Vorstandsmitglied Hans-Peter Könitzer und Anita Mattes von der Administration des Regionalsekretariats Ostschweiz zuerst die Mitarbeitenden am Schalter und in den Büros der oberen Stockwerke. Danach ging es über die Strasse in die Aufenthaltsräume des Lok- und Zugpersonals. SBB- und Thurbo-Angestellte teilen sich nun gemeinsam die Räumlichkeiten. Die frischen Gipfeli, Süssigkeiten und Werbege-

schenke erfreuten an beiden Orten. Weiter ging es nach Frauenfeld, wo Schalter und Büroräumlichkeiten im Bahnhof zurzeit umgebaut und die Kunden im engen Container bedient werden. Auch die Lokführer/innen der FW-Bahn erhielten bei der Ankunft in Frauenfeld ein Schoggiprügeli. Letzte Station war Schaffhausen, wo sich Ueli Debrunner und Reinhard Stöbi im Fahrdienst über den SEV-Besuch freuten. Auch in den Personalzimmern des Schalterpersonals und beim Lok- und Zugpersonal kamen die kleinen Geschenke gut an. Immer sehr gefragt sind dabei die Kugelschreiber. **Anita Mattes**



Von links: SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, die Mitglieder Ueli Debrunner und Reinhard Stöbi sowie AS-Zentralpräsident Peter Kämpfer im Fahrdienst Schaffhausen.

■ SEV Jugend

Wir alle sind der SEV!



Am 15. April besuchte eine Gruppe von 26 jungen SEV-Mitgliedern aus der ganzen Schweiz den Flughafen Zürich und durfte einen spannenden Blick hinter die Kulissen der Luftfahrt werfen. Die Gruppe war gemischt mit Mitgliedern aus fast allen Unterverbänden. So traf ein TS-Mitglied, das in der SBB-Werkstatt Yverdonles-Bains arbeitet, auf eine Lokführerin der Appenzeller Bahnen, die beim VPT Mitglied ist. Und eine Reisezugbegleiterin des ZPV konnte sich mit Mitarbeitenden des ROCP Olten und Zürich austauschen,

die sich im Unterverband AS organisieren. Das gemeinsame Interesse für die komplexen Strukturen des Flughafens Zürich brachte sie alle nach Kloten. Vor Ort genossen die Teilnehmenden zusätzlich zum Rundgang vor und hinter den Kulissen eine Busfahrt über das Rollfeld, vorbei an den Enteisungsanlagen, durch die Halle der Schneeräumungsfahrzeuge und über Flugzeugabstellplätze zum Pistenkreuz. Dies unter fachkundiger Anleitung zweier ehemaliger Swissair-Mitarbeiter. Beim Pistenkreuz durften sie sogar aus-

SEV-GATA

An der Flughafenbesichtigung dabei war auch ein Kollege von SEV-GATA, der für die Airline Swiss arbeitet.

SEV-GATA ist die Gewerkschaft des Bodenpersonals der Luftfahrt und ist Teil des SEV, der grössten Schweizer Gewerkschaft für Arbeitnehmende im Verkehrs- und Transportgewerbe! SEV-GATA setzt sich ein für Mitglieder aus den verschiedensten Betrieben wie z.B. Swiss Int. Airlines Ltd., Dnata Switzerland AG, Jet Aviation AG, Unique usw.
Infos unter www.sev-gata.ch

steigen und Fotos startender Flugzeuge aus ungewohnter Nähe schiessen. Zum Abschluss gehörte selbstverständlich das gemeinsame, gemütliche Ausklingen des Tages bei kühlen Getränken und spannenden Diskussionen.

Stefan Bruderer

Für alle SEV Mitglieder – SAVE THE DATE!

Freitag, den 26. August 2016, 17–22 Uhr, Biohof Schüpfenried, Uettiligen (BE)

BBQ-Abend – deine Ideen sind uns nicht «Wurscht»

Unter dem Motto «Vernetzen – Austauschen – Ideenbörse» treffen sich SEV-Mitglieder zu einem gemütlichen und kreativen Grillabend.

Start ab 17 Uhr mit Apéro und Nachtessen – ein gemütliches Geniessen und Kennenlernen bis 22 Uhr.

Biohof Schüpfenried, Schüpfenried 36,
3043 Uettiligen, (www.schuepfenried.ch)

Anmeldung und Fragen per Mail an jugend@sev-online.ch bis spätestens 19. August. Wir freuen uns darauf, dich kennenzulernen!

Anreise mit Postauto Kurs 102 (Säriswil) ab Hauptbahnhof Bern, bis Haltestelle «Schüpfenried», ca. 18 Minuten Fahrt. Haltestelle direkt vor dem BioHof. Anreise per Auto auch möglich. Es gibt Parkplätze.

Alles Gute zum 100. Geburtstag



Am 8. Mai 2016 konnte **Sophia Sigrist** im Alters- und Pflegeheim Stadtpark in Olten ihren 100. Geburtstag feiern.

Heidi Wenger und Präsident Heinz Bolliger überbrachten der humorvollen Jubilarin die besten Glückwünsche der Sektion und den Dank für die grosse Treue gegenüber dem SEV.

PV Olten und Umgebung

■ PV Bern – Berichtigung

Im Bericht über die Hauptversammlung des PV Bern in *kontakt.sev* Nr. 9, Seite 14 «Lieder und AHV im Sternensaal», hat sich leider bei den Wahlen in die Geschäftsprüfungskommission ein Fehler eingeschlichen. Statt des aufgeführten Walter Hubschmid wurde Theo Zurbuchen gewählt.

Andreas Lüthi

Eine Einladung der SEV-Jugendkommission



SEV Jugend
Jeunesse
Gioventù

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

www.sev-online.ch

■ SVSE Schiessen

47. SVSE-Meisterschaft Schiessen



Zum 47. Mal waren die Eisenbahnerschützen zum traditionellen Schweizerischen Eisenbahnerschiessen (SVSE-Schweizermeisterschaft) eingeladen. Traditionell: schon bald hatten wir den Schiessstand Zuchwil (SO) zum Zusammentreffen gewählt, und ebenfalls schon traditionell zeichnete das gleiche eingespielte Team für die Organisation verantwortlich. Erfreulich war zu sehen, wie die treuen Schützen diesem Ruf folgten. Leider wird auch der Altersdurchschnitt traditionell jedes Jahr um ein Jahr höher. Vereinzelt waren aber dennoch jüngere Schützensportler auszumachen, die mit grossem Enthusiasmus und Einsatz den Schiesssport be-

treiben. Sie haben erkannt, dass Schiessen gepaart mit Kondition und Konzentration zu einem grossen Erfolgserlebnis führen kann. Auch genügend Diskussionsstoff ist vorhanden, denn eine Unkonzentriertheit, ein Windstoss oder wechselndes Licht kann die Schussabgabe bei Unachtsamkeit beeinflussen. So gesehen ist Schiessen nicht nur ein Wettkampf, sondern auch ein gesellschaftlicher Anlass. Befriedigt schauen wir zurück auf eine faire Meisterschaft bei guten Wetterverhältnissen und mit zufriedenen Schützen. Also, im Kalender 2017 das Datum für die 48. Meisterschaft notieren: 5./6. Mai 2017 in Zuchwil. *Joseph Zeder*

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454

Auflage: 28 775 Ex. (Gesamtauflage 43 020 Ex.), WEMF-beglaubigt 8.12.2015

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau; www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **2. Juni 2016**.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: **26. Mai 2016, 8 Uhr** – Inseteschluss: **23. Mai 2016, 10 Uhr**

Kader-Sprechstunden



«Wir sind für Sie da!» Der SEV bietet für die Kader besondere Sprechstunden an, um auf deren individuelle Bedürfnisse einzugehen. Sie können Zeit buchen und der Zentralpräsident AS oder ein Profi ist für Sie da. Von 8 bis 17 Uhr.

Lausanne 7. Juni, SEV-Sekretariat, Avenue Ouchy 9

Zürich 9. Juni, Daycrunch.ch, Limmatquai 4

Olten 14. Juni, Bahnhofbuffet

Bern 23. Juni, Vatter BusinessCenter, Bärenplatz 2

Anmeldung <http://as-online.ch/de/organisation/branchen/branche-kader/sprechstunden-fuer-kader/>

SEV-AS Branche Kader

SEV und Unterverbände

25. Mai

9.30 Uhr,
Bern, Restaurant
Altes Tramdepot

■ **Unterverband Bau**

Delegiertenversammlung

Jahresdelegiertenversammlung.

18. Juni

12.30 Uhr,
Thun

■ **SEV Jugend**

www.sev-young.ch

Trottinett fahren – ein
Downhill-Adrenalinkick
auf dem Niederhorn

Wir starten in Thun mit einer gemütlichen Dampfschiffahrt in die Beatenbucht. Von dort aus geht es mit der Niederhorn-Bergbahn zur Station Vossass, wo das Downhill-Vergnügen mit dem Trotti startet. Für einmal steht der Spass im Mittelpunkt. Im Anschluss lassen wir den Anlass mit einem gemeinsamen Abendessen ausklingen. Bist du dabei? Sichere dir noch heute deinen Platz. Anmeldungen: jugend@sev-online.ch.

Sektionen

26. Mai

14.15 Uhr,
Winterthur,
Rest. La Bodega

■ **LPV Nordostschweiz**

Generalversammlung

Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV in Zürich, informiert über die AHVplus. Zu diesem interessanten Nachmittag mit anschliessendem Zvieri sind alle Mitglieder herzlich eingeladen.

Sektionen VPT

24. Mai

Verschiebdatum bei
Schlechtwetter:
31. Mai

■ **VPT RBS, Pensionierte**

Wanderung Schüpfheim–
Tellenmoss–Escholzmatt

Landschaftlich schöne Wanderung (+260/–130m) von Schüpfheim nach Escholzmatt, kurze Auf- und Abstiege, Teilstücke auf Hartbelag; Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Gute Wanderausrüstung, Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Worb Dorf ab 6.45 Uhr; Solothurn ab 6.49 Uhr, Bern ab 7.36 Uhr Schüpfheim an 8.28 Uhr. Rückfahrt: Escholzmatt ab 15.37 Uhr. Anmelden bis 21. Mai bei Kurt Bühler, 031 839 11 15 oder kurtbu@bluewin.ch.

25. Mai

9.50 Uhr,
Luzern,
Bahnhof,
Kiosk bei
den Perrons

■ **VPT SGV, Pensionierten-gruppe**

Ausflug Mythen-Region

Luzern (S3) ab 10.06 Uhr nach Brunnen, Schwyz an 10.47 Uhr, Fussweg 3 Minuten, Schwyz (Bus 3) ab 11.06 Uhr, Rothenflue-Bahn an 11.19 Uhr, Fussweg 2 Minuten, Rickenbach Talstation (Gondelbahn) ab 11.21 Uhr, Rothenflue Bergstation an 11.32 Uhr. Mittagessen im Restaurant oder aus dem Rucksack. Rückreise ab Rothenflue Bergstation um 15.19 Uhr, Luzern an 16.41 Uhr.

27. Mai

17.30 Uhr,
Schönbühl,
Landgasthof
Schönbühl

■ **VPT RBS**

Jubiläumsversammlung:
100 Jahre Sektion RBS

Ab 17.30 Uhr Apéro, Versammlungsbeginn um 19 Uhr. Der Landgasthof ist in 2 bis 3 Gehminuten ab Bahnhof Schönbühl RBS erreichbar. Das Jubiläumsprogramm und die Anmelde Listen wurden an den gewohnten Stellen veröffentlicht.

Crash-Kurs «Lohn bei der SBB» – ein Workshop der SEV-Jugendkommission

Arbeitest du bei der SBB und bist zwischen 18 und 30 Jahre alt? Dann ist das ein Workshop für dich. An diesem Tag (anerkannt als Weiterbildung) lernst du die Logik des Lohnsystems kennen und erfährst Neues zum Thema Entwicklung. Ein Tag voller Impulse, Infos und praktischen Anregungen. Der Kurs wird zweisprachig mit Simultanübersetzung (d/f) durchgeführt.

Ort Bern, Zentralsekretariat SEV

Datum Mittwoch, 29. Juni 2016

Kosten Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder CHF 250.–

Anmeldung jugend@sev-online.ch, eveline.tanner@sev-online.ch

7. Juni ■ **VPT BLS, Pensionierte BLS**

Treffpunkt:
10.20 Uhr,
Brig, Hotel
GoodNight Inn
(Bern ab 9.06
Uhr; Rückfahrt ab
Brig: 15.49 Uhr)

Jahresausflug nach Brig:
Besichtigung der Eisen-
bahnanlage Lötschberg

Jahresausflug nach Brig mit Mittagessen im Hotel Good Night Inn. Kosten für Essen (ohne Getränke), Eintritt für Besuch der Anlage und Stadtrundfahrt in Brig/Naters: CHF 38. Die Gruppenkasse übernimmt davon CHF 8. Anmeldungen bis 27. Mai an Präsident Walter Holderegger, 033 654 63 26, holdereggerw@bluewin.ch oder an Peter Sägesser, 034 422 79 15, saegipeter@bluewin.ch.

8. Juni ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**

Verschiebe-
datum bei
Schlechtwetter:
22. Juni

Wanderung «Entlang
des Talent» (VD)

Route: Stn. d'Eclépens (450m), Anc. Canal d'Entre-roches, Tilérie, Goumoens-le-Jux, Le Brésil (602m), Moulin de Bavois, Chavornay Gare (450m); zirka 3¼ Stunden, +160/-170m. Rucksackverpflegung. Hinfahrt via Lausanne, Rückfahrt via Yverdon-les-Bains-Fribourg. Hinfahrt: Bern ab 8.34 Uhr, Eclépens an 10.15 Uhr; Rückreise: Chavornay ab 15.52 Uhr, Bern an 17.26 Uhr. Anmeldung bis 6. Juni (für 8. Juni) respektive, 20. Juni (für 22. Juni) abends an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58, 079 364 92 80 oder oscar.siegenthaler@gmx.ch.

Pensionierte SBB**25. Mai** ■ **PV Glarus-Rapperswil**

14.30 Uhr,
Schmerikon,
Hotel Seehof

www.sev-pv.ch/gl-rw

Frühlingsversammlung

Zu unserer Frühlingsversammlung treffen wir uns wieder in Schmerikon. Neben den üblichen Traktanden berichten wir von der Delegiertenversammlung des PV und es gibt ein Referat zur Abstimmung AHVplus. Zum Abschluss geniessen wir einen Zvieri.

25. Mai ■ **PV Uri**

8.24 Uhr
ab Erstfeld,
Bahnhof

Sektionsreise

Die Sektionsreise führt mit dem Zug – wohl zum letzten Mal gemäss altem Fahrplan – über den Gotthard nach Locarno. Mittagessen im Hotel dell'Angelo. Anschliessend Besuch der Falconeria. Das detaillierte Programm wurde allen Mitgliedern zugestellt und wird an der Frühlingsversammlung detailliert erläutert. Der Betrag von CHF 45 p.P. (für Mittagessen und Eintritt) wird auf der Hinfahrt eingezogen. Bitte Fahrausweis am Vortag lösen. Das OK freut sich auf viele Teilnehmende. Anmeldung an der Frühlingsversammlung oder bis 14. Mai unter 041 883 11 15.

2. Juni ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**

Ab 14 Uhr, Basel,
Restaurant
Bundesbahn

Höck

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

2. Juni ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**

14 Uhr, Olten,
Rest. Bahnhof
(Gleis 13)

Stammtisch

Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.

7. Juni ■ **PV Buchs-Chur**

14.15 Uhr,
Buchs SG,
Hotel Buchserhof

www.sev-pv.ch/bu-ch

Sommerversammlung

Statutarische Traktanden, Ehrung langjähriger Mitglieder und Vorschau auf die Sektionsreise nach Livigno vom Mittwoch, 24. August. Unser Gast, der designierte Zentralpräsident des Pensioniertenverbandes SEV, Roland Schwager, informiert über AHVplus und Aktuelles vom SEV. Das Duo Edelweiss verschönert den Anlass mit bekannten Liedern zum Schunkeln und Mitsingen. Abschluss mit dem obligaten Buchserhofeller. Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen. Weitere Informationen siehe Website.

7. Juni ■ **PV Fribourg**

8.12 Uhr
ab Bahnhof
Fribourg

Jahresausflug

Einladung zum Jahresausflug auf den Thunersee und Beatenberg. Fribourg ab 8.12 Uhr (Perron 1), Thun an 9.16, ab (Schiff) 9.40 Uhr. Zweistündige Schifffahrt bis Interlaken, wo wir auf den Bus umsteigen, der uns ins Hotel Regina in Beatenberg Waldegg führt. Mittagessen um 12.45 Uhr. Preis CHF 29.50 (nach Abzug von CHF 10, bezahlt aus der Kasse; ohne Getränke). Um 15.20 Uhr mit Bus zurück nach Interlaken West, ab 16.05 Uhr, umsteigen in Bern, Fribourg an 17.35 Uhr. Anmeldungen bis 4. Juni an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder Jacques Zulauff, 026 668 21 37, jzulauff@hotmail.com.

15. Juni■ **PV Luzern**

www.sev-pv.ch/luzern

Wanderung St. Gallen–
3 Weiern–Schwarzer Bären

Wanderleitung Werner
Brunner und Sepp Merz

Gruppe 1: Mittlere Wanderung, 3 Stunden. Gruppe 2: 1 Stunde 50 Minuten. Stöcke mitnehmen. Mittagessen im Restaurant Scheitlinsbüchel, zirka 12.30 bis 14.30 Uhr. Menü: Schweinsschulterbraten, Kartoffelstock, Gemüse (CHF 24.80) oder Picknick. Luzern ab (alle Gruppen) 7.40 Uhr, Arth-Goldau ab 8.14 Uhr. Gruppe 1 steigt in Herisau um, ab 9.54 Uhr, und fährt bis St. Gallen-Haggen, an 9.58 Uhr. Kaffeepause bis 10.30 Uhr. Gruppe 2: St. Gallen an 9.55 Uhr, kurze Pause, mit AB-Bahn oder Bus 5 bis «Riethüsli», Kaffeepause bis zirka 11.30 Uhr, dann wandern mit Gruppe 1. Nichtwanderer fahren mit Gruppe 1 bis St. Gallen. Zeit zur freien Verfügung, mit der Bahn Richtung Trogen bis Notkersegg. Abfahrten XX.25 und XX.55, dann 15 bis 20 Minuten Spaziergang zum Restaurant Scheitlinsbüchel. Abmarsch Wanderer spätestens um 14.30 Uhr bis Schwarzer Bären, Nichtwanderer spazieren zur Haltestelle Notkersegg. Abfahrten XX.09 und XX.39 nach St. Gallen. Schwarzer Bären ab 15.37 Uhr, St. Gallen ab 16.05 Uhr. Luzern an 18.20 Uhr. Anmeldung (Gruppe angeben und ob Mittagessen oder Picknick) bis 11. Juni an René Wolf, 041 320 62 79, 079 336 59 77, rene.wolf@bluewin.ch.

15. Juni■ **PV Thurgau**

7.55 Uhr,
Romanshorn,
Bahnhof, Gleis 3

Sektionsreise

Zugsabfahrt ist um 8.00 Uhr, St. Gallen (Gleis 4) ab 8.27 Uhr, ab Wattwil mit Bus bis zum Reiseziel Voralp mit Kaffeepause. Eure Anmeldung brauchen wir bis 11. Juni mit rosaroter Karte an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn. Der Vorstand wünscht sich eine rege Beteiligung für diese Reise. Das Reiseprogramm wurde im Januar zugestellt.

22. Juni■ **PV St. Gallen**

Voranzeige Ausflug

Wie bekannt, findet der diesjährige Ausflug am 22. Juni statt. Mit der Einzahlung von CHF 38 pro Person ist man für die Teilnahme angemeldet. Denkt an die Spesen bei der Einzahlung in bar statt über Bank- resp. PC-Konto. Anmeldeschluss ist am 3. Juni. Der Vorstand hofft auf eine grosse Teilnehmerschar und natürlich auf schönes Wetter.

29. Juni■ **PV Aargau**

Sektionsreise ins
Domleschg

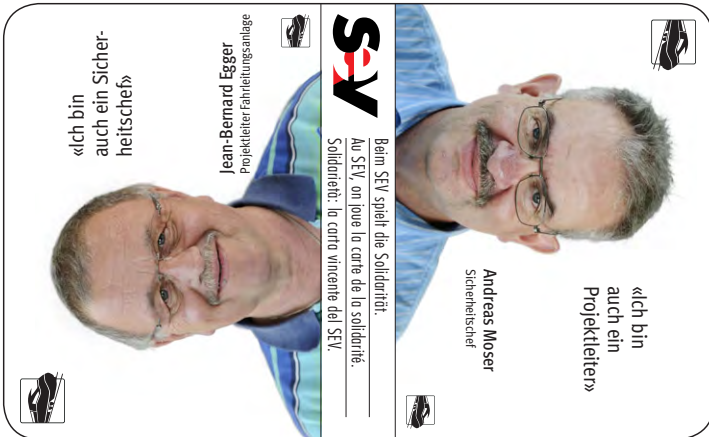
Reiseprogramm: Abfahrt mit den Cars um 7.30 Uhr ab Aarau, Feerstrasse (zwischen Post und Naturama), um 8 Uhr ab Brugg, Bahnhofplatz Süd, Seite Windisch. Zirka um 10 Uhr Kaffeepause in Sargans im Hotel Post. Mittagessen in Scharans im Restaurant Scalottas. Rückkehr zwischen 19.15 und 19.30 Uhr. Anmeldung: Mit der Einzahlung von 70 Franken (bis spätestens 17. Juni) ist man definitiv angemeldet.

30. Juni■ **PV Olten und Umgebung**

Sektionsausflug 2016

Wir reisen mit dem Car nach Biel. Auf dem Schiff von Biel nach Erlach gibts Kaffee und Gipfeli. Ab Erlach führt uns der Bus nach Kerzers in die Märpinte zum Mittagessen. Anschliessend Besuch des neuen Papillorama. Rückreise via Solothurn nach Olten mit dem Car zirka um 16.30 Uhr. Abfahrt in Olten beim Bahnhof vis-à-vis Velostation um 8 Uhr. Abfahrt in Solothurn: Niklaus-Konrad-Strasse (vis-à-vis Oetterli) um 8.40 Uhr. Kosten: CHF 85 (inkl. Busfahrt, Kaffee und Gipfeli, Mittagessen und Eintritt Papillorama). Anmeldung mit der grünen Karte bis 15. Juni.





Sport und Kultur

- 27. Mai** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Blumenwanderung im Klettgau
Winterthur ab 8.42 Uhr, Schaffhausen ab 9.16 Uhr. Billette nach Erzingen D und zurück ab Rafz lösen. Für den Bus nach Griessen etwas Euro und ID mitnehmen. Wanderzeit zirka 3½ Stunden; +/-340m. Verpflegung aus dem Rucksack. Rückfahrt ab Rafz mit Postauto bis Winterthur. Ankunft 17.22 Uhr. Anmeldungen bitte bis 25. Mai an Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, 079 794 38 18 oder hr.aebersold@hispeed.ch.
- 29. Mai** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
www.bergklub-fluegelrad-bern.ch
Wanderung Lorzethal
Besamlung 7.20 Uhr, Treffpunkt, Bahnhof Bern. Bern ab 7.32 Uhr, Gleis 7. Wanderung zirka 3½ Stunden. Während der ersten anderthalb Stunden Aufstieg zirka +180 Höhenmeter. Trittsicherheit (Wurzeln). Verpflegung aus dem Rucksack. Besuch der Höllgrotte möglich. Billett bitte selber lösen Bern-Baar via Zürich. Anmeldung an den Presi bis 27. Mai, 18 Uhr, 079 697 93 83.
- 31. Mai** ■ **Eisenbahner Philatelisten Zürich**
18.10 Uhr, Zürich HB, VIP-Raum Escher N1603
Nächstes Sammlertreffen
Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Der VIP-Raum befindet sich im Nordtrakt Zürich im 1. Obergeschoss.
- 1. Juni** ■ **EWF Herisau**
8 Uhr, Schaffhausen, Bahnhofbuffet
www.ewf-herisau.ch
Gemeinschaftswanderung mit ESV Schaffhausen ins Blauburgunderland
Mit Bus 8.50 Uhr nach Siblingerhöhe. Die Route durchs Blauburgunderland führt zum Grillplatz Möderrain, mit Blick über das Chläggi und durch die Reben nach Trasadingen. Weitere Infos: www.wanderrouten.ch/hallauerberg.htm. Wanderausrüstung, Rucksackverpflegung, inklusive Grillsachen. EWF-Anmeldungen bis 29. Mai an Stefan Signer, 079 280 62 48, touren@ewf-herisau.ch.
- 3. Juni** ■ **ESC Winterthur**
(neues Datum, statt 12. Mai)
www.escw.ch
Wanderung: Grafenort-7-Brücken-Schluchtenweg-Engelberg
Wanderzeit 3 Stunden, +500m, Rucksackverpflegung. Grillstelle. Winterthur ab 8.22 Uhr, Zürich ab 9.04 Uhr, dritt Vorderster Wagen, Luzern ab 10.10 Uhr. Fahrausweise: Wohnort via Zürich-Luzern nach Grafenort, zurück ab Engelberg über gleichen Weg. Anmeldung bis 1. Juni an Joachim Eberle, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch.
- 3. Juni** ■ **EWF Herisau**
10.05 Uhr, Rapperswil, Bahnhof (Unterführung)
www.ewf-herisau.ch
Wanderung auf dem Pilgerweg zu Richis Badvilla am Sihlsee
Route via Seedammsteg-Pfäffikon-Luegeten-St. Meinrad-Teufelsbrücke zum Sihlsee in 4½ Stunden (+700/-150m). Verpflegung im Restaurant, grillieren bei Richi und Lisbeth. Rückfahrt ab Haltestelle Strandbad (Sihlsee) um 19.08 Uhr nach Einsiedeln. Anmeldung bis 31. Mai an Kati Nussbaumer, 052 242 18 62 oder per E-Mail.
- 4. und 5. Juni** ■ **ESC Winterthur**
Davos
www.escw.ch
Klettern Seehorn
Mittelschwere Klettereien am Seehorn oberhalb Davos. 1 bis 4 Seillängen vom 3. bis zum unteren 5. Grad. Gut abgesichert. Zustieg 1¼ Stunden. Abfahrt in Zürich um 8.07 Uhr nach Davos Dorf. Kletterausrüstung mit zirka 5 Expressen, Helm, Abseilgerät, Finken. Gute Schuhe für Zu- und Abstieg. Übernachtung wird nach Anmeldung im Raum Davos organisiert. Gemeinschaftstour mit Bergklub Züri. Nichtmitglieder und Anfänger willkommen. Anmeldungen bis 31. Mai an Hans Jaggi, hmjaggi@bluewin.ch, 056 444 70 34.

- 6. Juni** ■ **EWF Herisau**
8.23 Uhr, Lisighaus PTT, Wildhaus
www.ewf-herisau.ch
Wanderung Gamsalp-Oelberg
Wattwil ab 7.32 Uhr Richtung Nesslau. Sessellift bis Oberdorf. Route Gamsalp-Ingadells-Voralp-Oelberg-Oberdorf in 6 Stunden (+/-950m). Ausstiegsmöglichkeit nach 4 Stunden bei Voralp auf PTT Richtung Grabs. Rucksackverpflegung und Restaurant Voralp. Rückreise ab Wildhaus 17.37 oder 18.07 Uhr. Anmeldung bis 5. Juni an Margrit Zürcher, 071 333 11 89, 079 736 12 89 oder per E-Mail.
- 11. Juni** ■ **EWF Herisau**
10.35 Uhr, Grünenmatt, Station
www.ewf-herisau.ch
Wanderung Gotthelfmärit Sumiswald
St. Gallen ab 7.25 Uhr, Bern ab 9.50 Uhr. Zuerst in 1½ Stunden über Schloss Trachselwald nach Sumiswald (+200/-130m). Mittagessen irgendwo auf dem nostalgischen Märit. Fakultativer Weitermarsch nach Lützelflüh in 2 Stunden (+180/-290m). Anmeldung bitte bis 9. Juni an Ernst Egli, 071 277 72 36 oder ehrenpraesident@ewf-herisau.ch.
- 17. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Kandersteg, Klubhaus
Jassturnier
Bern ab 8.39 Uhr. Beginn Jassturnier um 10.30 Uhr nach dem Kaffee. Kosten CHF 25, inkl. Mittagessen (bitte keine grossen Noten!). Telefonische Anmeldungen bitte bis 13. Juni an Therese Egger, 031 991 48 60 oder 079 207 93 02.
- 25. Juni** ■ **SVSE Badminton**
9.45 Uhr, Interlaken, Sporthalle BZ1
www.svse.ch
16. SVSE-Schweizermeisterschaft Badminton
Teilnahmeberechtigt sind alle Badmintonspieler/innen des öffentlichen Verkehrs. Die Erstplatzierten können sich für die Eisenbahner-Nationalmannschaft qualifizieren. Auch Hobby- und Plauschspieler/innen sind herzlich willkommen.
- 10. bis 12. Juli** ■ **EWF Herisau**
www.ewf-herisau.ch
Anspruchsvolles Bergwandern T2: Via Alpina, 2. bis 4. Etappe
In drei Tagen ab Sargans-Weisstannen-Elm-Linthal. Details zur Ausschreibung siehe Website. Anmeldung bitte bis 12. Juni an Stefan Signer, touren@ewf-herisau.ch oder SMS an 079 280 62 48.

Unsere Verstorbenen

- Bigler Paul**, pensionierter Lokomotivführer, Bremgarten b. Bern; gestorben im 89. Altersjahr. VPT BLS.
- Bürge Marta**, Witwe des Hermann, Weinfeld; gestorben im 86. Altersjahr. PV Thurgau.
- Degen Julie**, Witwe des Hans, Basel; gestorben im 95. Altersjahr. PV Basel.
- Fehr Hanspeter**, Zürich; gestorben im 69. Altersjahr. VPT Zürichsee.
- Häuptli Hans**, pensionierter Bahnhofsassistent, Strengelbach; gestorben im 101. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.
- Haus Karl**, pensionierter Zugführer, Windisch; gestorben im 83. Altersjahr. PV Aargau.
- Held Leonhard**, pensionierter Visiteur, Chur; gestorben im 82. Altersjahr. PV Buchs-Chur.
- Knutti Kurt**, pensionierter Lokomotivführer, Erstfeld; gestorben im 87. Altersjahr. PV Uri.
- Locher Leo**, pensionierter Gleismonteur, Naters; gestorben im 86. Altersjahr. PV Wallis.
- Luyet Raymond**, pensionierter Gleismonteur, Sion; gestorben im 85. Altersjahr. PV Wallis.
- Mignante Edith**, Witwe des Guy, Orvin; gestorben im 84. Altersjahr. PV Jura.
- Oppliger Hans**, pensionierter Fachbeamter, Biel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Biel.
- Portmann Heinz**, pensionierter Rangiermitarbeiter, Kollbrunn; gestorben im 76. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.
- Ritter Albert**, Rüschklikon; gestorben im 78. Altersjahr. VPT Zürichsee.
- Schillig Irma**, Witwe des Emil, Frick; gestorben im 91. Altersjahr. PV Aargau.
- Schmutz Fritz**, pensionierter Gleismonteur, Utzigen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Bern.
- Siegenthaler Hans**, pensionierter Betriebsbeamter, Langnau i. E.; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.
- Spittler Rosmarie**, Witwe des Hugo, Bern; gestorben im 83. Altersjahr. PV Bern.
- Töngi Karl**, pensionierter Schienentraktorführer, Emmenbrücke; gestorben im 98. Altersjahr. PV Luzern.
- Trachsel Marie**, Witwe des Friedrich, Bern; gestorben im 96. Altersjahr. PV Bern.
- Zehnder Theres**, Witwe des Albin, Goldau; gestorben im 89. Altersjahr. VPT Südostbahn.
- Zeller Louise**, Witwe des Karl, Richterswil; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Südostbahn.
- Zurflüh Peter**, pensionierter Spezialhandwerker, Obergösgen; gestorben im 73. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Link zum Recht

Dr. Internet «hilft»

«Trau, schau wem!» ist ein alter Rat, der aktueller ist denn je – gerade auch in Rechtsfragen.

Im Internet findet man Antworten auf fast alle Fragen, Google sagt etwas zu jedem Thema. Manchmal aber auch baren Unsinn.

Kollege F. fühlt sich am Arbeitsplatz ungerecht behandelt. Als er seinen Zorn am abendlichen Stammtisch mit einem zusätzlichen Bier herunterspülen will, rät ihm ein Freund, sich zu wehren. Der Fall sei ja sonnenklar, F. habe Anspruch auf Entschädigung und solle diesen Anspruch auch geltend machen. F. wird hellhörig, und beim nächsten Bier konsultieren die beiden über das iPhone ein paar Seiten im Internet, die ihnen Google nach Eingabe des entsprechenden Stichworts angibt.

Die Angaben auf unterschiedlichen Seiten widersprechen sich zwar gelegentlich, aber bald ist der «Schlachtplan» ausgeheckt: «Bewaffnet» mit den Nummern einiger Gesetzesartikel, die er sich notiert, geht F. am nächsten Tag zu seinem Vorgesetzten, beschwert sich und fordert die ihm vermeintlich zustehende Entschädigung. Dumm ist nur, dass der Vorgesetzte auf stur schaltet.

«Unvermeidliche» Eskalation
Bald folgt, was wohl folgen muss: F. erhält die «Einladung» zu einem Gespräch mit Leuten vom Personalbüro, die er bisher nur vom Hörensagen kannte. Dort wird ihm unverblümt gesagt, mit seinen Anschuldigungen vergifte F. das Be-

triebsklima, und sogar das Wort «Nötigung» fällt, weil F. gedroht hat, er bringe die Geschichte im Beobachter und im Blick.

Kündigung statt Entschädigung

Drei Gespräche und zwei Monate später ist es soweit: Weder F. noch die HR-Abteilung sind von ihrem Standpunkt abgewichen, und F. wird die Kündigung überreicht. Zur Begründung wird angeführt, seine Leistungen hätten in letzter Zeit merklich nachgelassen und er scheine das Interesse an der Arbeit verloren zu haben.

Späte Einsicht

F. unterschreibt zwar, dass er das Kündigungsschreiben erhalten habe, aber er sagt auch gleich, dass er die

Kündigung anfechten werde. Noch am gleichen Tag ruft er seinen Sektionspräsidenten und darauf den SEV an und verlangt Berufungsrechtsschutz.

Recht haben oder bekommen

Bei der Besprechung mit einem Vertreter des Rechtsschutzteams zeigt sich rasch, dass F. mehrere gravierende Fehler gemacht hat: Er hat sich zwar ungerrecht behandelt gefühlt, doch ob das für eine Entschädigung reicht, entscheidet nicht der Stammtischbruder, sondern das Gesetz und der GAV. Rat geholt hat sich F. aber im Internet, und dummerweise ist er auf die Seite einer privaten deutschen Anwaltskanzlei geraten. In Deutschland ist die Rechtslage aber anders als in der Schweiz. Mit seinen Drohungen, die Presse einzuschalten, hat sich F. zudem in eine unmögliche Situation manövriert, und der Arbeitgeber könnte ihn, wenn er wollte, deswegen sogar anzeigen.

Das Einzige, was F. richtig gemacht hat, war der Anruf bei seiner SEV-Sektion und beim Rechtsschutz. Leider allerdings im falschen Zeitpunkt: Dieses Telefon hätte er gleich zu Beginn der un-guten Geschichte machen müssen. Dann hätte ihm der Gewerkschaftsvertreter helfen können, vielleicht hätte man mit einer Aussprache eine gute, alle befriedigende Lösung erzielen können. Jetzt aber sind F. und sein Chef schon viel zu tief in der Sache drin. Die Firma hält zum Chef und spricht davon, in der Schweiz herrsche «Kündigungsfreiheit»: Wer künden wolle, dürfe dies, wenn es nicht «missbräuchlich» sei. Die Grenzen dieser Missbräuchlichkeit sind aber sehr eng gezogen. Fazit: Auch der SEV-Rechtsschutz kann in diesem Fall nicht mehr helfen. Und F. weiss nun, dass er beim nächsten Mal nicht dem Internet und seinem «rechtskundigen» Stammtischfreund vertrauen sollte.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

öV und Pendler

Die Autos werden immer sparsamer, und die Mineralölsteuern wurden seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst. Gleichzeitig steigen die Preise im öffentlichen Verkehr. Bei einer Annahme der Milchkuh-Initiative würden viele Pendler wieder aufs Auto umsteigen, und es gäbe noch mehr Staus auf den Strassen.

Die Initiative führt zu einer Verlagerung des Verkehrs vom öffentlichen Verkehr zum Auto. Insbesondere in den Agglomerationen könnte sich auf vielen bereits überlasteten Strassenabschnitten die Situation weiter verschärfen: Die Folge wären längere Staus, mehr Lärm- und höhere Schadstoffbelastung. Paul Hofmann, SEV PV Luzern

Leserbrief

Lernhindernisse

Das Lernen für die periodische Prüfung ist sehr mühsam. Die Seiten zum Lernen werden geschlossen und neu gemacht, auf die niemand einen Zugriff hat. Wenn wir so arbeiten würden wie die Leute, die einen solchen Unsinn machen, hätte man uns schon lange ins Büro zitiert, und wir hätten eine

Zielvereinbarung bekommen. Warum können sie nicht eine einfache Seite machen, auf die man auch von zu Hause aus zugreifen kann? Immer wieder gibt es neue und schwierigere Programme, die dann auch auf dem Tablet nicht funktionieren.

Roland Reinhard,
Rangierspezialist, Olten

Ein Versicherungsprojekt der Superlative

Den Gotthard versichern

Bei allen grösseren Vorhaben, vom nationalen Sportanlass über einen Kulturevent bis zu einem grossen Bauwerk, sind heute immer auch Versicherungsfragen zu lösen.

Der Gotthard-Basistunnel ist nicht nur ein historischer Meilenstein der Ingenieurbaukunst und der Verkehrsgeschichte, sondern auch ein wichtiges Stück Versicherungsgeschichte. Versichert hat das Bauprojekt ein Konsortium, wobei die Vertragsführung bei Helvetia Versicherungen liegt.

Bedeutende Risiken – eine grosse Herausforderung

Auch für die Versicherungsbranche war dieses Projekt eine epochale Herausforderung. Nationale Suisse, die sich

inzwischen mit Helvetia Versicherungen zusammengeschlossen hat, war seit Beginn für die Umsetzung der Versicherung des Neat-Projekts verantwort-



Wer versichert die Tremola?

lich. Die Versicherungslösung umfasste schliesslich ein ganzes Paket von Bauwesen-, Montage-, Besucherunfall- sowie Haftpflichtpolicen für Sach-, Personen- und Vermögensschäden. Das Versicherungsrisiko des Jahrhundertbauwerks teilte Helvetia zu gleichen Teilen mit Allianz Suisse.

Ein rollendes Projekt

Ein Bauprojekt dieser Grössenordnung bringt viele Herausforderungen mit sich. «Der Stand der Technik und die Risikoaspekte veränderten sich seit der Erstellung der Police im Jahr 2000 laufend, die geologischen Herausforderungen waren gross und deren Auswirkungen nicht immer sicher abschätzbar», erklärt Harald Scheer, der bereits bei Nationale Suisse die Neat-Versicherung betreut hat und dies nun auch bei Helvetia tut.

Auch versicherungstechnisch erfolgreich

Sowohl die Bauherrin als auch die Versicherer können beim Gotthard-Basistunnel auf ein erfolgreiches Projekt zurückblicken, dies auch dank der Konstanz im Versicherungsrisikomanagement während zweier Jahrzehnte. pd.

Der Arbeiter-Touring-Bund Schweiz wird 100-jährig

Arbeiter-Radfahrer einst und jetzt

Der ATB ist heute ein Sportverband, dessen Sektionen überwiegend im Hallenradsport oder im Einrad sport aktiv sind und in diesen attraktiven Radsportarten immer wieder Sportlerinnen und Sportler der Weltspitze stellen. Begonnen hatte es jedoch am Anfang des letzten Jahrhunderts mit der Gründung von Arbeiter-Radfahrer-Vereinen.

Als sich 1896 in Zürich der erste Arbeiter-Radfahrer-Verein bildete, war das Fahrrad gerade dabei, seinen Privilegiertenstatus zu verlieren und zum unentbehrlichen Alltags-Fortbewegungsmittel der Industrie-Arbeiter zu werden. In allen grösseren Ortschaften schossen Arbeiter-Radfahrervereine aus dem Boden. 1916 beschlossen in Thalwil die Delegierten von 40 Vereinen, einen «Arbeiter-Radfahrer-Bund der Schweiz, Solidarität» zu gründen. Ende der 20er-Jahre stiessen Motorfahrersektionen dazu, sodass man den Verband 1930 in Arbeiter-Touring-Bund (ATB) umbenannte.

Klassenbewusste «Linksfahrer»
ATB-Mitglieder verstanden sich als bewusste Angehörige der Arbeiterklasse, wie sie in ih-



In Basel, Bern, Luzern und Zürich gab es ATB-Eisenbahnersektionen. Hier die Fahne der einstigen ATB-Sektion Basel «Flügelrad».

rem Selbstverständnis auch vorbildliche Verkehrsteilnehmer waren. Auf der Strasse wurde diszipliniert in Gruppen gefahren, was im Wettkampf geübt wurde. Organisiert zu sein im linken Verkehrsverband stellten sie auf eine Stufe mit der Organisation in der Gewerkschaft. ATB-Mitglieder mussten sich gemäss Statuten über ihre Zugehörigkeit zu einer Gewerkschaft, «die auf dem Boden des proletarischen Klassenkampfes steht», ausweisen.

Schön statt schnell fahren

Bei den Aktivitäten der Arbeiterradfahrer dominierten an-

fangs gemeinsame Ausfahrten, oft verbunden mit dem Besuch befreundeter Sektionen. An Bundes- und Bezirksfesten wurde die Beherrschung des Rads im Reigenfahren bewiesen. Daraus entwickelten sich mit der Zeit die heutigen Hallenradsportarten wie Kunstradfahren und Radball. Konsequenterweise abgelehnt wurde dagegen der Rennsport, den man als bürgerliche «Kanonenzüchtereie» taxierte.

Seinen Höhepunkt hatte der ATB Anfang der 50er-Jahre mit annähernd 35 000 Mitgliedern in 350 Sektionen. Trotz gut ausgebauten Mitgliederleistungen wurde es für den ATB



Im Einrad sport ist das Hockey – mit packenden Zweikämpfen – zur beliebtesten Disziplin geworden.

ab den 60er-Jahren schwieriger, den Mitgliederstand zu halten. Sich bei den Gewerkschaften durchgängig als ihr Verkehrsverband zu profilieren, misslang. Andererseits wurde 1960 der gewerkschaftliche Organisationszwang fallengelassen, wenn auch von einzelnen Sektionen noch weiter praktiziert.

Erfolgreicher Sportverband

Heute dominiert beim ATB als Verband für Sport, Freizeit und Verkehr mit seinen verbliebenen 65 Sektionen eindeutig die Sporttätigkeit. Und das mit Erfolg: Hallenrad-Sportlerinnen und -Sportler des ATB erringen

immer wieder Schweizermeistertitel und sogar WM-Medaillen. Neben dem Hallenradsport hat im ATB heute auch Unicycling Bedeutung. Dabei werden mit dem Einrad ausser Rennen auch Artistik und das beliebte Hockey betrieben.

Peter Berger, ATB

www.a-t-b.ch

Ein reich illustriertes, 160 Seiten starkes Jubiläumsbuch kann ab 25. Mai bezogen werden beim ATB-Sekretariat, info@a-t-b.ch, Preis 25 Franken. — Der französische Teil des Jubiläumsbuchs stammt aus der Feder des früheren contact.sev-Redaktors Alberto Cherubini.



Der ATB Steffisburg in strammer Formation an einer 1.-Mai-Manifestation.



Der Kunstradsport stellt hohe Anforderungen an die koordinativen Fähigkeiten. Der Damen-Vierer der Kunstradfahrer Luzern errang an der WM 2013 die Silbermedaille.

Zeiterfassung bei SBB Infra Instandhaltung: ein Chaos – der Kampf geht weiter

Systematisch falsch gerechnet

Anfang 2015 gelangte man bei Infra Instandhaltung in einen Strudel von Problemen und Fehlern bei der Zeiterfassung. Nachdem die grössten Systemprobleme wohl behoben sind, streitet sich der SEV mit der SBB weiter um die Berechnung von Zeitzuschlägen für Piketteinsätze.

Schon 2012 wollte die SBB den Zeitzuschlag mit dem Kürzel Ü2 bei Infrastruktur Instandhaltung (I-IH) liquidieren. Dieser kommt zum Zug, wenn durch Piketteinsätze sehr lange Dienstschichten geleistet werden müssen.

Der SEV konnte dies stoppen, die SBB musste rückwirkend wieder die alte Berechnung einführen. Trotz grossem Druck der SBB gelang es dem SEV, die bestehende Regelung Ü2 in GAV und BAR unverändert zu belassen. Anfang 2015 begann bei I-IH das grosse Chaos der Zeiterfassung. Das ganze Jahr

Wir alle kennen die Durchsage: «Infolge einer Stellwerkstörung ...» – manchmal ist es auch eine Fahrleitungsstörung oder ein anderes Malheur des bestausgelasteten Eisenbahnsystems der Welt, das die Fahrgäste warten lässt. Für die Spezialisten von I-IH bedeutet das jeweils, dass sie sofort ausrücken und den Schaden beheben müssen – auch wenn sie schon eine volle Arbeitsschicht hinter sich haben. Selbstverständlich muss diese zusätzlich geleistete Arbeitszeit erfasst und vergütet werden, je nach Umständen auch mit einem Zuschlag.

2015 brachte eine Welle von Korrekturen und Korrekturen der Korrekturen.

Streichungen und Kürzungen

In diesem Chaos musste der SEV auch feststellen, dass SBB Infrastruktur den Zeitzuschlag Ü2 neu so berechnete, dass er erheblich gekürzt wurde. Nicht nur strich man praktisch die ganzen Zeitzuschläge, nein,



Ein Monteur von Infra IH arbeitet an einem Weichenmotor.

den Mitarbeitenden wurden die bereits gutgeschriebenen Guthaben rückwirkend für das ganze Jahr 2014 weggerechnet, und dies ohne Mitteilung an die Betroffenen.

Nach den letzten Besprechungen und Verhandlungen mit der SBB lässt sich feststellen, dass die SBB inzwischen anerkennt, dass Ü2 angerechnet werden kann, wenn die Arbeit

durchgehend erfolgt und nur die Auftragsnummer ändert. Das neue Problem dabei: Die Systeme der SBB sind nicht fähig, dies abzubilden. Die «Lösung»: Alle Mitarbeitenden mit solchen Fällen müssen die gutzuschreibende Zeit selber melden. Da die SBB auch diese Fälle seit Anfang 2014 einseitig gestrichen hat, müssen die betroffenen Mitarbeitenden al-

so auf zwei Jahre zurückschauen, ob sie solche Fälle aufweisen, und Meldung machen. Ein riesiger Aufwand, aber nur so kommt man zu seiner Zeit. Der SEV empfiehlt den Mitarbeitenden: alle Zeitabrechnungen jeweils sofort prüfen, Ü2-Gutschriften sofort verlangen. Am besten macht man sich einen Ausdruck des Zeitblatts.

Keine Einigung im Grundsatz

An die Adresse der SBB-Chefs hält der SEV fest: Die Überzeitgutschriften müssen endlich BAR-konform vorgenommen werden. Es muss besser und früher kommuniziert und informiert werden. Die Schulung in diesen Fragen muss auf allen Ebenen verbessert werden. Und einen Zeitklausur darf es nicht geben; wo er passiert ist, muss er sofort rückgängig gemacht werden!

Für den SEV ist und bleibt die Neuauslegung der bestehenden Regelungen durch die SBB falsch. Zurzeit wird über die weiteren Schritte beraten, um den Mitarbeitenden zu ihren korrekten Zeitgutschriften zu verhelfen. *pan./pmo/uhu*

Photomystère: Wo ist das?



Das letzte Rätselbild zeigte den provisorischen Schalter in Payerne (während des Bahnhofumbaus). Ein grösserer Bildausschnitt findet sich unter www.sev-online.ch.

Das Taschenmesser im SEV-Look gewonnen hat

Ivo Stierli, Wynigen, Mitglied AS Bern.

Einmal mehr fragen wir: *Wo ist das?* Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein exklusives und hochwertiges Schreibset**.

Den Namen des Gewinners oder der Gewinnerin und die Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe von *kontakt.sev*.

Zum Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis

Mittwoch, 25. Mai an:

SEV, Photomystère
Postfach
3000 Bern 6

Per E-Mail:

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an mystere@sev-online.ch

Im Internet:

Unter www.sev-online.ch klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen danach alle Felder aus.